

**H**et is bij uitstek 'n onderwerp om op 'n verjaardagsfeestje of een borrel te bespreken: wat is nu écht de snelste legale straatauto? En hoe snel is die dan? Wie heeft 'm gebouwd? Hoeveel zou deze auto kosten? Vanaf nu hoef je niet meer te gissen naar de antwoorden. *AutoWeek* heeft ze gevonden.

Afgaand op de foto's zou je niet zeggen dat we hier te maken hebben met een auto die sneller is dan een 1,2 miljoen euro kostende Bugatti. Sterker nog, hij lijkt er in de verste verte niet op. Het rode scheurijzer dat we hier zien, begon zijn leven als bescheiden koektrommeltje in het Engeland van de jaren zeventig. Oorspronkelijk was dit namelijk 'n standaard-uitvoering van een Vauxhall Victor, gebouwd in 1972. In de loop der jaren is dit wagentje in Wolverhampton omgetoverd tot een bruut monster.

Verantwoordelijk voor deze metamorfose is Andy Frost. "Houd afstand!", roept hij, terwijl hij een rits vliegtuigachtige tuimelschakelaars boven zijn hoofd bediend. Andy is een rechttoe-rechtaan *working class hero* uit Engeland's Black Country, een gebied in het midden van het land. In 1982 kocht Andy de Vauxhall Victor voor een bedrag van 60 pond. Hij wilde graag gaan dragracen en begon aan de auto te knutselen. Een project dat daarna flink uit de klauwen is gelopen.

## Loeiende alarmen

De startmotor bromt, de motor slaat aan en bam! Met een oorverdovend gedonder wordt het zelfgebouwde projectiel - liefdevol Red Victor One genoemd - tot leven gewekt. Iedere nachtwerker en zwerver binnen een afstand van tien kilometer wordt uit zijn slaap gehaald. De kracht waarmee de uitlaatgassen uit de uitlaat worden gestuurd is zo hard, dat bijna de hele garage omver wordt geblazen en ik met mijn benen uit de buurt moet blijven.

Onder de motorkap ligt een glimmende 9,3-liter V8 met dubbele turbo, die met knap vakmanschap in elkaar is gezet. Dit blok levert een ongekennde hoeveelheid door benzine gevoede kracht, eigenlijk te obscene om waar te zijn. Andy kijkt met haviksogen naar het dashboard vol met meters, terwijl zijn pk-beest op temperatuur komt. Hij doet geen poging om te praten, het is namelijk onmogelijk om boven het gebulder van de motor uit te komen. Andy gebaart dat ik mag instappen voor een ritje. Ja, Europa's snelste straatauto is zelfs voorzien van een passagiersstoel. Andy heeft de Red Victor One nog amper van de oprit gereden, of hij veroorzaakt al opschudding: her en der beginnen autoalarmen te loeien. Op de weg komen we een aantal verkeersdrempels tegen die voor elke andere aangepaste auto een ramp zouden zijn, maar niet voor deze. Andy maakte de auto niet alleen geschikt voor de weg, ook voor de hindernissen die je kunt tegenkomen. Slim. En hij rijdt zelfs over een hobbel nog best comfortabel.

Laten we niet vergeten dat deze Britse klassieker van 0 naar 100 racet in één seconde, en van 0 naar 250 kilometer per uur in minder dan vijf seconden. Een aantal jaar geleden nam Andy de auto mee naar Amerika, waar hij wedstrijden reed en niemand kreeg het voor elkaar van hem te winnen. Sinds kort is meneer Frost door optredens in tv-programma's ook een Youtube-ster geworden.

TECHNISCHE GEGEVENS VAUXHALL VICTOR VX4/90 (1972)	
<b>Motor</b>	V8 Chevrolet Dart Big M Block met dubbele turbo
<b>Cilinderinhoud</b>	9.300 cc
<b>Max. vermogen</b>	2.200 pk
<b>Max. koppel</b>	n.b.
PRESTATIES	
<b>0-100 km/h</b>	1 s
<b>0-256 km/h</b>	4,8 s
<b>Snelste 400 m</b>	7,6 s (bij 305 km/h)
<b>Topsnelheid</b>	359 km/h*

\* Deze snelheid werd gemeten op Bruntingthorpe in september 2008. Alle onderdelen bleven zitten. Die topsnelheid werd bereikt in 19 seconden omdat de auto extreem veel wielspin had, hoewel het gaspedaal maar voor een derde was ingedrukt!



# Snelste legale s

Tekst **Jonny Smith**, fotografie **Jamie Lipman**, vertaling en bewerking **Sophie van Run**

Het kan echt: een auto met 2.200 pk die apk-gekeurd is, wegenbelastingvrij, gewoon op benzine rijdt en op normale banden. Maak kennis met de snelste legale straatauto van Europa. Hij spurt van 0 naar 300 kilometer per uur in 7 seconden. Bent u er nog?





# traatauto van Europa



Red Victor One

### Schaamteloos

Ik kan maar niet geloven dat dit ding door de apk is gekomen. Kinderen bedekken hun oren wanneer we langsrijden, een oud vrouwtje zwaait woest en verbaasd met haar stok. De eigenaar van de winkel op de hoek komt naar buiten stormen om te zien wie of wat de veroorzaker is van deze herrie. Zodra hij de trillende rode Victor ziet, valt zijn mond open en zijn ogen puilen uit hun kassen. Zijn hersenen kunnen niet goed verwerken wat hij aanschouwt. Een echte racewagen zie je natuurlijk niet iedere dag door je straat rijden en al helemaal geen exemplaar dat een McLaren F1 met meer dan vier seconden verslaat op de 400 m. Ik heb al in aardig wat flietsende straatauto's gezeten, maar niets - zelfs geen 700 pk sterke Supra of Brabus-spierbundel - komt in de buurt van het gevoel dat deze schaamteloze krachtpatser oproept. Het geluid van de Chevrolet-motor klinkt alsof er iemand in mijn hoofd is gekropen en daar op volle kracht tegen mijn oren staat te schreeuwen. Botweg doofmakend. Deze auto accelereert niet, hij schiet gewoon door alle tijdzones heen. Godzijdank heeft de Victor hoofdsteunen, anders was mijn hoofd door de G-krachten allang



Andy in zijn voor 100.000 pond verbouwde auto, die hem al ontelbare uurtjes gekost heeft.



Dat laatste was voor hem een eitje, aangezien hij specialist is op het gebied van versnellingsbakken. Je kunt er dus donder op zeggen dat Red Victor One's-versnellingsbak wel een stootje kan hebben. Gek genoeg heeft de snelste auto van de wereld maar twee versnellingen.

### Drang naar snelheid

Toen Andy in 2003 weer ging meedoen aan wedstrijden noteerde hij een snelste tijd van 8,5 seconden op de 400 m. Dat was onder andere te danken aan een carburateur en een tweetraps NOS-warmteverstuiver (*two stage nitrous fogger system*). Hij eindigde tussen 2003 en 2005 als derde, tweede en weer als derde in de Street Eliminator-wedstrijden. De beste tijd? 8,2 seconden bij 'n topsnelheid van 285 km/h. Respectabel, maar niet snel genoeg voor meneer Frost. Hij had nog steeds de drang naar meer snelheid en dat

### Andy: "Victor is geen dragracer, het is gewoon een straatauto, waarmee je door de bocht kunt."

tegen de achterruit geslingerd. Andy duwt het gaspedaal op 'n tweebaansweg slechts een paar millimeter naar beneden en mijn lichaam schudt alsof ik zojuist een hartdefibrillatie heb ondergaan. Vanuit stilstand schiet je in een oogwenk naar 100 km/h. "Vroeger maakte hij nog meer lawaai", vergoelijkt Andy. Ik zit op 20 centimeter afstand maar kan hem nauwelijks verstaan. "Ik word pissig als mensen denken dat het een dragracer is. Het is gewoon een straatauto waarmee je door de bocht kunt en waarmee ik mijn zoon naar school kan brengen. Hij rijdt 300 km/h in 7,6 seconden en is gebouwd om te rijden als een normale auto, maar dan veel sneller."

### Steeds meer inhoud

Vergis je niet, geen enkel onderdeel van deze Victor is standaard. De auto is sinds 1982 in Andy's leven - al langer dan zijn kinderen - en hij heeft hem getransformeerd in een recordhouder. Tijdens de eerste jaren waarin hij de auto modificeerde, verving hij de originele 90 pk-viercilinder door een zescilinder uit de duurdere Vauxhall Ventora. Vervolgens monteerde hij in zijn vrije uurtjes een 3,5-liter V8 van Rover en een handbak met vijf versnellingen. Op een zeker moment werd hij besmet met 't dragracevirus. Hij laste de achterportieren dicht om een soort coupé te creëren. "In 1991 heb ik er een 5-liter Chevy small-block met N20-gas (lachgas) ingezet en haalde ik er 'n tijd van elf seconden mee", vertelt Andy. "In 1994 stapte ik over naar 'n 7,4-liter big-block

met NOS (lachgas injectiesysteem) en een Doug Nash handgeschakelde 5-bak. Een jaar later vergrootte ik de cilinderinhoud tot 468 *cubic inch*, ook met NOS, en gaf me op voor de Street Eliminator kampioenschappen. In 1996 won ik het Pro Street UK Championship met deze auto." Om mee te doen aan de Street Eliminator wedstrijden moeten de auto's legaal op straat mógen rijden. Dus zijn ze ongelooflijk snel, maar ze moeten functionerende verlichting, claxon, ruitwissers enzovoort hebben. Ze moeten ook veilig genoeg zijn om met zoveel pk te worden uitgerust. Tot slot is vereist dat ze rijden op euro 95 en reguliere banden met profiel.

### Verbogen bodemplaat

Hoe meer aanpassingen Andy deed aan zijn vierkante Victor, hoe sneller hij werd. In 1995 zette hij een tijd neer van 9,2 seconden op de 400 meter, maar toen ontstonden er problemen met de krachten die op het chassis kwamen te staan. "Na elke race moest ik letterlijk de bodemplaat weer met een hamer in zijn oorspronkelijke vorm terugslaan!", vertelt hij terwijl hij zijn armen met vaal geworden tatoeages over elkaar heen slaat. "Ik besloot toen om een heel nieuw chassis te bouwen en ook de rest van de auto bestand te maken tegen de brute krachten." In 2002 verwijderde hij de originele bodem en alles wat verder te laag hing. Daarna verlaagde hij de gehele koets en plaatste die op een geheel zelfgebouwd chassis van stalen buizen. Tijdens die modificatie besloot hij om het stuur ook maar even van rechts naar links te verplaatsen, een veiligheidsrolkooi in te bouwen en het nodige te sleutelen om de auto geschikt te maken voor een automatische transmissie.





0 tot 100 km/h in ... 1 seconde



betekende dat 't NOS-systeem verruild werd voor twee turbo's ter grootte van voetballen, plus elektronische brandstof-injectie. De Victor is niet alleen bizar snel, hij heeft nog meer kwaliteiten. De auto is gemaakt met verbazingwekkend veel oog voor detail. Andy opent de fiberglas motorkap en onthult een van inlaatspruitstuk tot carter gepoetste en geanodiseerde V8-motor. "Dit is mijn kunstwerk", zegt hij, terwijl hij met een doekje over de enorme radiator wrijft. Andy vertelt mij hoe hij alles symmetrisch heeft ontworpen, tot en met de leidingen voor de gigantische 88 millimeter Holset turbo's. ALTiss Engineering is medeverantwoordelijk voor het bouwen van deze krachtbron, die menig ekster het hoofd op hol brengt. Om je een idee te geven hoeveel tijd het heeft gekost om dit ding te bouwen: alleen al de ombouw van NOS naar turbo kostte 800 uur.

### Pervers

De gelukkige eigenaar durft het gaspedaal alleen vol in te trappen op dragstrips, waar de 34 jaar oude Vauxhall de ruimte heeft om het asfalt te verslinden. De Britse openbare wegen zijn simpelweg niet lang (en recht) genoeg om 2.200 pk op los te laten. En dat is maar goed ook, anders zou Andy meer strafpunten hebben op zijn rijbewijs dan de

**Meer info?** Zie de website [www.redvictor1racing.co.uk](http://www.redvictor1racing.co.uk).

Wil je de snelste straatracer ter wereld in actie zien? Ga dan naar Youtube en zoek op 'Red Victor One'.



## 5 vragen aan Andy Frost

**Hoe voelt het om 'king of the road' te zijn?**

"Je wilt 'n eerlijk antwoord? Het voelt ongelooflijk goed. Het heeft veel tijd en geld gekost om dit te bereiken." **Als ik je nu 5.000 pond zou geven om in deze auto te**

**investeren, wat zou je dan doen?**

"Ik zou dat geld gebruiken voor een chromen molybdeen chassis. Ik mag namelijk geen snellere tijd rijden dan 7,5 seconden op de 400 m, totdat ik zo'n chassis heb."

**Zou je je Victor inruilen voor een Bugatti Veyron?**

"Absoluut niet, waarom zou ik hem inruilen voor iets veel langzamer en minder exclusiefs?"

**Wat denkt de politie ervan?**

"Ik heb geen idee, ze kunnen me nooit pakken om het me te vertellen."

**Hoeveel heeft dit project je gekost?**

"Alles wat ik heb, en misschien wel meer."

Waarschijnlijk 100.000 pond. Best 'n goede prijs-prestatie-verhouding in vergelijking met 'n Veyron."

### Zo rijd je een 400-meterrace

Andy: "Ik rijd richting de burnout-plek, blokkeer mijn voorremmen, zet 'm in z'n eerste versnelling en laat de toeren oplopen, voel de banden spinnen en ga meteen naar de volgende versnelling. Dan zet ik de blokkering uit en doe 'n burnout. Vervolgens rijd ik richting startlichten, voet op de rem, toerental omhoog en laat de motor de auto richting startlijn duwen. Ik zet de transbrake aan, laat de voetrem los en duw het gaspedaal in. Bij geel licht zet ik de transbrake uit en daar ga ik. Als alles goed gaat (dat betekent geen wielspin en hard in m'n stoel gedrukt worden) schakel ik door na zo'n vier seconden en bij zo'n 6.500 a 7.000 toeren per minuut check ik de brandstof-druk, oliedruk, en daarna laat ik het gas los en de parachute. Dan flink remmen en 'n heel stuk terugrijden ..."

beruchtste drugsrunner in het Nederlandse grensgebied. Deze auto is compleet pervers. Hiermee rijden op de Britse wegen voelt totaal immoreel. Er is niets op de weg dat sneller is dan deze Victor. Niets is sneller, alle anderen zijn prooidieren. Geen auto is luidruchtiger, bruter of dreigender dan deze. Red Victor One breekt elke wet.

Andy is het perfecte voorbeeld van een *working class hero*. Hij reed overal in Europa wedstrijden en nam zijn auto zelfs mee naar Amerika en Canada. Hij heeft de afgelopen vijftig jaar heel wat moeten opofferen voor het bouwen van de Victor, maar elke keer wanneer de kerstboomlichten op de dragstrip op groen springen, voelt hij dat dit het allemaal waard is geweest.

### Nog sneller

Aan het eind van het dragraceseizoen van 2009 maakte Andy een radicale beslissing. Het gaat hem nog niet hard genoeg; hij wil sneller. Problem is dat de hoekige carrosserie van de Vauxhall niet bepaald aerodynamisch is. Zou hij dan na ontelbaar veel uurtjes klussen en bijna 100.000 pond aan investeringen de Victor willen verkopen? Nee, geen denken aan. Hij heeft de motor eruit gehaald en is gaan bouwen aan een nieuwe carrosserie. En natuurlijk komen de onderdelen daarvoor van een Vauxhall Victor. Alleen wordt deze verbouwd om de stroomlijn te verbeteren: zo wordt de voorruit een stuk schuiner. Andy hoopt de nieuwe Victor eind 2010 klaar te hebben. Het doel? "Ik wil 320 km/h halen in zes seconden", vertelt Andy bloedserieus. "Maar ik wil er nog steeds mee op de openbare weg kunnen rijden." U bent alvast gewaarschuwd! ■