



De verstelbaarheid van de wielophanging betreft niet alleen camber, caster en sporing, maar ook het rolcentrum, wat zoveel wil zeggen als dat je de draagarmen met behulp van shims hoger of lager plaatst. Wie onverhoopt mocht vrezen dat de geventileerde remschijven van 330 mm vóór en 310 mm achter onder extreme belasting niet het optimum aan vertraging bieden, kiest voor carbonkeramische exemplaren. Geholpen door een splitter en een verstelbare achterspoiler genereert de Radical RXC op hoge snelheid bijna zijn volledige eigen massa aan downforce, namelijk 900 kilogram.

ONORTHODOXE OPLOSSING

Om die neerwaartse druk in de zin van acceleratie te overwinnen moet je als ingenieursteam met een potente aandrijfbron op de proppen komen, maar dan wel graag een die weinig gewicht in de schaal legt en niet bij 6000 toeren al in ademnood begint te ra-

ken. Iets met een compressor? Kan, zoals bij de RXC EcoBoost Turbo, maar veel coureurs prefereren een lineaire vermogensopbouw. De afdeling Radical Performance Engines (RPE) deed zijn naam alle eer aan door - overigens al eerder, bij de open SR8 - voor een onorthodoxe oplossing te kiezen: twee Suzuki Hayabusa-motorfietsblokken, aan elkaar gesmeed tot een V8 van 2,7 liter. Van de Japanse constructie lieten de Engelsen weinig heel, want ze wilden weliswaar het hogetoerenkarakter handhaven, maar dan wel in combinatie met een op een zwaarder voertuig afgestemd koppel en een levensduur van tenminste 40 raceuren onder volle belasting. Dat leidde tot de ontwikkeling van een ander onderblok, aangepaste koppen en veel sterkere zuigers, drijfstangen, krukas en andere bewegende delen. Een aparte olietank legt de basis voor de smering; dry-sump, dus. Oh, maakt 436 pk bij 9500 tpm nog geen indruk? Opteer dan voor de 3.0-versie met 487 pk bij 9100 tpm... Onder supervisie van RPE ont-

wikkelde transmissiefabrikant Quaife een zeventraps sequentiële transmissie en een differentieel met een automatische koppelverdeling.

1 APRIL

Een feestbeest dat in krap drie seconden van 0-100 km/h vlamt, dat in bochten meer dan 2G trekt en dat zich gemakkelijk met 160 km/h over het Scheivlak laat jagen; zulk geweld willen we wel eens aan den lijve onder vinden. Dat kan, wat Intrax Racing betreft. Gewoon een kwestie van ons present melden tijdens de test- en demonstratiedag in Zandvoort op 1 april en geloof ons, dat is allesbehalve een grap. Het concept met de vleugeldeuren vereist de bekende instap: je schoenen op het stoeltje parkeren, je evenwicht niet verliezen, je stelten in de voetenbak laten glijden en aldus automatisch met je derrière in de smalle kuip landen. Klein detail: we moeten wel aan de juiste kant beginnen met deze procedure, dat wil zeggen rechts, op z'n Engels. Radical gooit de rijpositie met plezier om naar links,

