

De achtbaan reikte naar de wolken. Ik keek ernaar met een veel te grote lolly in m'n mond. Vriendjes stapten keer op keer in lullige kabouterkarretjes die een paar bochtjes maakten met 3 km/u, maar ik moest daar niets van hebben. Ik was bevangen door het echte werk: hoog en snel, luid en magisch, met zwermen mensen die joelend hun zonnebrillen verloren terwijl ze ondersteboven door loopings en kurkentrekkers geslingerd werden. Ik vergaapte me aan het stalen gevaarte en hoopte vurig dat de dag snel zou komen dat mijn kruin de harde hand van het gnoompje bij de ingang zou aantikken.

Tot de dag dat ik stiekem een beetje op m'n tenen ging staan en ik naar binnen werd gelaten. Ik zat te stuiteren in het karretje terwijl we omhoog werden getakeld, en toen keek ik naar beneden. Ik knipperde met mijn ogen, en plots wilde ik niet meer. Dit was helemaal niet leuk. Ik werd lijkleek en zette het op een krijsen. We gingen nóg hoger. Er was wind en ik kon het hele pretpark zien. Ik raakte in paniek, maar de achtbaan stopte niet.

Wanneer ik Zandvoort op rijd in de Radical RXC, het kleine alcantara stuurtje in mijn handen geklemd en mijn rechervoet in griezelig directe verbinding met de felle V8, komt deze herinnering ineens bij me opborrelen. Net als iedere benzinefanaat droom ik al het grootste deel van mijn leven van het moment dat ik een echte racer de vrije teugels kan geven op een circuit, dat ik even mag proeven van de sensaties die echte coureurs op zich afgevuurd krijgen als ze op zoek gaan naar de snelste rondetijden. Dat moment is nu. Ik knipper met mijn ogen. Ik word vast ook een beetje bleek. Krijzen doe ik nog net niet.

'Denk eraan dat je banden koud zijn', roept Thierry, de man van Radical Benelux die me in de gaten moet houden, en toevallig ook mijn instructeur was toen ik twee jaar geleden in een afgekloven diesel-Seat m'n racelicentie haalde op dit circuit. Ik ben me ervan bewust, knik ik, en ik aai het gaspedaal met mijn kleine teen.

Alweer zeventien jaar houdt Radical zich bezig met het bedenken en bouwen van lichte circuitmonstertjes, pure sportmachines die bizarre prestaties combineren met fatsoenlijke betrouwbaarheid voor een niet al te buitensporige prijs. Hun grootste hit tot op heden is de SR3 RS, waarvan in elf jaar maar liefst 900 stuks in de jeukende handen van aspirant-racers overal ter wereld belandden. Vorig jaar reed ik met de straatversie van die auto op een drijfmat Zandvoort, waar ik bij elke bocht met de reflexen van een kolibrie moest ingrijpen om niet achterwaarts op een zandhoop te belanden. Toch was ik toen niet half zo geïntimideerd als nu.

De RXC (Extreme Coupé) is een compleet nieuw ontwerp voor Radical: groter, breder en zwaarder dan eerdere creaties, en de eerste auto met een dicht dak die het merk ooit maakte. Hij werd gemodelleerd naar Le Mans-prototypes en is bedoeld als het meest uitzinnige brok adrenaline waarop ooit kentekenplaten werden geschroefd. De auto, vorig jaar geïntroduceerd met een 3,7-liter V6 van Ford, bleek een succes op zowel weg als circuit. Een RXC met EcoBoost turbo-V6



maakte al snel z'n entree, gevolgd door twee versies met het pronkstukje van Radical zelf: een V8-motor uit twee samengesmolten Suzuki Hayabusa-blokken, voorzien van *dry-sump* smering en in staat om zonder mokken 10.000 toeren te draaien. Radical monteert hem in twee variaties: met 2,7 liter (436 pk, 353 Nm) of met 3,0 liter inhoud (487 pk, 380 Nm).

De auto waarin ik rijd, was oorspronkelijk een van de eerste RXC-prototypes; een straat-legale versie met een V6, elektrische spiegels en knipperlichten. Eerder dit jaar belandde er een 2.7 V8 tussen de achterwielen – de bliksemsnelle sequentiële Quafe-zevenbak bleef ongewijzigd – en werd de auto volledig geprepareerd voor het betere circuitwerk. Nu heb ik 'm in handen.

'Ik schakel op, en het klinkt alsof er daadwerkelijk twee Hayabusa's door me heen proberen te rijden'