

# DE SPYKER OP ZIJN KOP



Maarten de Bruijn kennen we als de man die eind vorige eeuw zorgde voor de reïncarnatie van Spyker. Daarna stortte hij zich op andere projecten, bouwde zelfs boten. Nu is De Bruijn terug met een nieuwe auto, een nieuwe auto die wel heel erg doet denken aan ... de Spyker. In gesprek met de designer, constructeur en vooral ook entrepreneur vragen we hoe dat zit. Dat daarbij de naam Spyker regelmatig valt, daar is geen ontkomen aan.

*Een waterige herfstzon* schijnt door de eerste gele bladeren wanneer we het onverharde pad op rijden dat leidt naar landgoed Noordenhoek, in een meander van de rivier de Linge. Moeten we hier wel zijn? Het ingevoerde adres ziet eruit als een stal. En iets verder, achter de bomen, ontwaren we een landhuis. Niets wijst erop dat we hier voor sportauto's moet zijn, maar het navigatiesysteem houdt voet bij stuk. En terecht. Door het grind loopt een bekende op ons af: Maarten de Bruijn. De man achter de aanvankelijke renaissance van Spyker en daarna de Silvestris-speedboten is nu terug met een nieuwe auto. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Samen met Niek van Exel en Wouter van Everdingen is De Bruijn in 2021 deBruyn Cars begonnen. Tijdens Wheels at the Palace, het concours op Paleis Soestdijk afgelopen zomer, maken we voor het eerst kennis met product nummer één: de deBruyn Ferox V8. Wat we aanvankelijk voor een stal aanzien, blijkt vanbinnen een strakke ruimte waar De Bruijn zijn auto's creëert. Naast het prototype dat we in september al in de paleistuin hebben zien staan, staat een Ferox in aanbouw; de eerste klantenauto. Anders dan het prototype, dat nog is voorzien van een



Maarten de Bruijn (links): "Vorm en functie gaan prima samen, de aerodynamica zorgt voor genoeg wioldruk."



'GEEN TESTBAAN  
MAAR ACHTER  
OP HET LANDGOED;  
IN DE WEI'

4,2 liter Audi V8 – De Bruijn had er nog eentje liggen – heeft de productieauto een in huis aangepaste Corvette-V8, de 6,2-liter LT1. Hier op het landgoed lijkt Maarten de Bruijn een jongensdroom te leven. Althans, wanneer die droom bestaat uit het runnen van je eigen automerk. Vol enthousiasme steekt hij van wal: “Bij een auto komen veel disciplines bij elkaar. Dat is zó gaaf. Het is esthetisch, het is dynamisch en het is akoestisch, want hij moet ook goed klinken. Al die elementen komen samen. En dat maakt een auto zo gaaf. Je kunt een bestaande auto ombouwen, zoals bijvoorbeeld Singer doet door de mooiste 911 maken, maar dan start je nog altijd met de auto van een ander. Ik wil terug naar de bron. Zo ben ik Spyker ook begonnen, met een eigen Nederlandse sportauto. Honderd procent eigen.”

In 2005 verlaat De Bruijn Spyker en stort zich op een nieuw project, speedboten van het exclusievere soort, maar ondertussen blijft het kriebelen. En hoewel Spyker verleden tijd is, ligt er op het noemen van die naam geen taboe, integendeel. “Ik was nog niet klaar met de Spykers, kon het nog niet achter me laten. En de Spyker is na mijn vertrek niet verder afgemaakt. Daarom ben ik begonnen om nog één keer de ultieme auto te maken. Ik zat midden in het ontwikkelingsproces toen ik Wouter leerde kennen. Wouter was direct heel enthousiast en nam twee vrienden mee, van wie één – Niek van Exel – nu de andere compagnon is. Niek is actief in e-mobility en riep meteen dat de sportwagen elektrisch moest worden. Dat werd even lastig. Ik vind elektrisch prima voor verkeer van A naar B, maar dit is anders. Dit is geen transportmiddel. Dit is fun, dit is speelgoed. Als je



3

écht wilt autorijden, moet er een verbrandingsmotor in. Uiteindelijk raakte Niek toch overtuigd en hebben we een plan gemaakt.”

### AMG OF GM?

Er is niet veel fantasie voor nodig om in de deBruyn Ferox een Spyker te herkennen. Hoe zit dat? “De Ferox lijkt inderdaad op mijn Spyker, maar er is niets overzetbaar. Toen ik de boot ging bouwen, zei iedereen ‘Het is net een Spyker, het interieur is precies hetzelfde’. Ik kan er niets aan doen, dit zit in mij. Maar goed, bij de Ferox is alles anders. Hij zit beter in elkaar, hij is efficiënter, hij is lichter, hij bestaat uit minder onderdelen. Logisch ook, er zit ruim twintig jaar tussen. Ik ben weer bij het originele idee gestart, maar dan wel met de kennis en kunde van nu.”

De kennis en kunde van nu, dat impliceert ook een motor van nu. En dat is volgens de huidige downsize-trend al snel een compactere machine voor vergelijkbare prestaties, zeker als de auto ook lichter is dan voorheen. Toch heeft de Ferox weer een V8. Is dat niet tegenstrijdig? “Je kunt in Europa alleen nog maar kleine motoren met dikke turbo’s krijgen, maar wij willen een ongeblazen motor, atmosferisch. Dan kom je al snel bij de krat-motoren van General Motors uit. GM bouwt die motoren voor wie ze maar hebben wil. We hebben wel met AMG/HWA gesproken. Dat had een prachtige motor voor ons, alleen is dat nu nog een stap te ver, te kostbaar vooral. En om vervolgens ook nog aan de emissie-eisen te voldoen, zou het financieel helemaal escaleren. Met de Corvette-motor is dat beter beheersbaar.



1 Oog voor detail: de lichtgewicht draagarmen dragen de signatuur van het merk.  
 2 Het opengewerkte schakelsysteem is kenmerkend deBruyn. 3 Niets is toeval, over elk detail is nagedacht. 4 De beweegbare lip achterop is geen spoiler, maar een Gurney-flap.  
 5 Wielen van eigen ontwerp zorgen voor een lagere onafgeveerde massa.

'DE AUTO PAST  
OM JE HEEN  
ALS EEN  
HANDSCHOEN'



Al passen we die nog wel helemaal aan onze wensen aan. We bouwen de voorkant van de motor anders op, de onderkant wordt anders en aan de achterkant hebben we een eigen vliegwielen met drukgroep. Dat laatste om beter aan te sluiten op de handgeschakelde zesbak van Getrag die we gebruiken. Verder passen we aan de bovenkant de luchtinlaat aan. De uitlaat is een interessante uitdaging. Je begint met een emissie-deel, dan een akoestisch deel en aan het einde uiteraard een esthetisch deel. Het vraagt wel wat van onze engineering-skills, maar de motor heeft nu 500 pk en 650 Nm en voldoet ook gewoon aan de Euro 6b-uitstootnorm. Om die motor onder praktijkomstandigheden te leren kennen, hebben we overigens een Corvette aangeschaft waar GM deze V8 zelf ook in gebruikte.”

Zo'n grote motor geeft natuurlijk dikke pret, maar wat als de eerste bochten opdoemen? “De Ferox weegt slechts 1.050 kg. Aan 500 pk en 650 Nm hebben we dan meer dan genoeg. Juist dat lage gewicht zorgt dat de auto van zichzelf lekker lichtvoetig is. Dat maakt het leuk. De auto heeft dan ook geen elektrische stoelverstelling of een dashboardkastje dat elektrisch opengaat, dat is nergens voor nodig. De Ferox V8 is beduidend lichter dan de Spyker. We hebben wielen van eigen ontwerp; die zijn lichter dan wat er op de markt te krijgen is. Dat is nodig ook, want als je met standaard componenten zou werken, wordt de onafgeveerde massa ten opzichte van de rest van de auto te hoog. Nu hebben we de verhoudingen beter voor elkaar, waardoor die 'balletschoentjes' beter in staat zijn het wegdek te volgen en grip te zoeken. Een te zwaar wiel gaat een eigen leven leiden en dat moet weer worden afgedempt met schokdempers die dan op





hun beurt ook weer te zwaar zouden zijn. En als je de schokdempers en veren te zwaar maakt, gaat de auto op het wiel reageren. Zo zou je in een vicieuze cirkel terecht komen.”

### ZELFDE ZWAARTEPUNT

Als je de vrijheid hebt om vanaf een leeg vel te beginnen, waarom kom je dan toch weer uit op iets wat sterk lijkt op wat je al eens gedaan hebt? “Ik heb bewust gekozen voor dezelfde opzet als destijds bij de Spyker. Stel je voor dat de motor nu voorin zou zitten, dan moet ik weer helemaal van voren af aan beginnen. Dat geeft een heel andere dynamiek met andere eigenschappen. En ik vind dat een sportauto in de opzet zoals wij die hier hebben juist zo gaaf. Ik zie het net als bij een motorfiets. Je zit samen met je motor in het midden. De motor krijgt de ruimte en jij krijgt twee stoeltjes. Voor de rest is het wielophanging en een koetsje plus wat mechaniek. Grote spullen meenemen gaat niet. Nee, het is een sportwagen. De motor in het midden geeft een mooie balans. En de auto krimpt als het ware om je heen. Het zwaartepunt zit precies tussen jou en jouw passagier in. De wielen worden zo als het ware een verlengstuk van je zintuigen. Jij en de auto delen hetzelfde zwaartepunt, de auto doet dus wat jij ook zou doen. Dat draagt bij aan de rijbeleving. De auto past om je heen als een handschoen. Ik wilde daarom absoluut verder op hetzelfde concept.”

Het basisconcept is dus in grote lijnen gelijk aan dat van de Spyker. We zijn inmiddels echter bijna een kwarteeuw verder, wat is het grootste verschil, de grootste sprong die er is gemaakt? “Dat is het gewicht. Bij de Spyker had ik dat ook wel omlaag kunnen brengen, maar door tijdsdruk lukte dat

4



5

1 Zijn eerste meters maakte de deBruyn Ferox V8 in het weiland. 2 De wielen zijn van eigen ontwerp. 3 De Corvette-motor wordt aan de eigen wensen aangepast. 4 Maarten de Bruijn: “De motor krijgt de ruimte en jij krijgt twee stoeltjes.” 5 De knoppen op het stuur zijn van goud: dat oxideert niet en blijft altijd glimmen.



1



'DE EENVOUDIGE  
WENDBAARHEID  
IS EEN VORM  
VAN ACTIEVE  
VEILIGHEID'



2

toen niet. Het aluminium chassis van de Spyker is gelast. Aluminium was in de auto-industrie toen een vrij nieuw materiaal; er was net een handje vol autofabrikanten mee begonnen. Audi en Ferrari lasten ook, alleen Lotus lijnde. De lijmverbinding komt uit de vliegtuigindustrie, lekker hightech, maar er was nog geen ervaring hoe die lijm zich op langere termijn zou houden onder invloed van pekkel. Dat vond ik toen een te groot risico. Inmiddels is er op dat vlak veel ervaring en daarnaast zijn de lijmen verder doorontwikkeld. Met de boten ben ik gaan lijmen en daar heb ik op het proces een patent aangevraagd. Nu wordt het chassis van de auto dus wel gelijmd en dat scheelt in gewicht. Het chassis weegt slechts 100 kg, terwijl het 30 procent stijver is en ook nog eens veel maatnauwkeuriger. De Ferox bestaat ook uit veel minder onderdelen dan de Spyker. Mede daardoor heeft elke auto binnen een tolerantie van een halve millimeter dezelfde maat. Hierdoor kunnen we nauwkeuriger werken en het weggedrag beter onder controle houden. Alles is gewoon stijver en lichter."

### LEKKER ANALOOG

Steeds vaker zien we sportwagens met vierwielaandrijving. Is dat voor de Ferox ook overwogen? "Nee. Die techniek vraagt te veel ruimte en is zwaarder. Achterwielaandrijving is veel puurder en maakt de auto neutraler. Met vierwielaandrijving wordt de lol minder. Om die reden heeft de auto ook geen sperdifferentieel. De auto is gewoon lekker analoog. Elektronische hulpmiddelen zijn er niet: je moet het zelf doen. Daar gaat het om. Vergeleken met het prototype heeft de productieversie trouwens wel een iets langere wielbasis.



En ten opzichte van de Spyker heeft de wielgeometrie een andere opzet. De Spykers waren me toch nog te listig en te nerveus. De Ferox is veel vergeeflijker en mede daardoor makkelijker beheersbaar. Zijn eenvoudige wendbaarheid is eigenlijk een vorm van actieve veiligheid. De eerste meters met het prototype, de shake-down, hebben we trouwens niet op een testbaan afgelegd, maar hier achter op het landgoed: in de wei. Als we hier in de omgeving de weg op zouden gaan, zou dat te veel aandacht trekken en een testbaan hebben we hier ook niet direct niet in de buurt. Het hobbelige weiland heeft als voordeel dat we snel tegen onvolkomenheden aan konden lopen. Op een vlak circuit gaat de auto zonder problemen strak over het asfalt, want veren en dempers hoeven niet heel veel te doen. Maar hier in het hobbelige gras komen pijnpunten al bij veel lagere snelheden naar voren. Zo zijn we hier tot een basis-opzet gekomen die uiteraard wel op het asfalt verder is vervolmaakt."

Een fabriek op een landgoed, testen in de wei. Waar liggen de ambities? "Het moet geen megalomaan gebeuren worden. Dit jaar willen we bij elkaar vier auto's bouwen en daarna tien tot vijftien per jaar. We willen het hier compact houden, maar nog wel net genoeg auto's bouwen, zodat je in de wereld aanwezig bent. Het moet wel exclusief blijven, maar bouw je er slechts een paar per jaar, dan ben je eigenlijk onzichtbaar. En ga je te groot, dan moet je maar afwachten wat het oplevert voor de auto en voor de klant. Je ziet wel vaker bedrijven die te snel te groot gaan en dan instorten omdat de investering te zwaar is. Dat is zonde. Ik wil hier in elk geval tot 2035 mee doorgaan, dan ben ik 70." **AW**

3



4



5



1 Het basisconcept is in grote lijnen gelijk aan dat van de Spyker. 2 Samen met Wouter van Everdingen (staand) en Niek Exel (niet op de foto) is Maarten de Bruijn in 2021 het deBruyn Cars-avontuur aangegaan. 3 Het dashboard ademt een fiftiesfeer. 4 De stoelen zijn niet verstelbaar, ze worden helemaal op maat van de klant gemaakt. 5 Maarten de Bruijn: "De wielen worden een verlengstuk van je zintuigen."