

# PACENOTES

KORTE KENNISMAKING MET HET MOOIS WAT KOMEN GAAT



## SILVERMINE 11 SR

### LEVENSWERK

SILVERMINE. EEN THEESOORT OF BELEGINGSFONDS? EEN WELLNESS-RESORT ANDERS? NEE. HET GAAT OM EEN BLOED-SERIEUZE NEDERLANDSE SUPERSPORT-CIRCUITAUTO, HET LEVENSWERK VAN DE EVENZO BLOEDSERIEUZE NEDERLANDSE AUTOLIEFHEDDER FRANK VAN ROUENDAL. "IK WILDE DE MEEST PURE CIRCUITAUTO BOUWEN EN DAT IS ME NA 45 JAAR OOK GELUKT."

DOOR **DAVID BAKELS** FOTOGRAFIE **TOM ELST**

Hij lijkt een verkleinde uitvoering van een Lola, McLaren of Chaparral uit de CanAm-klasse, of van de Ginetta's en Chevrons in de Sportscars-

categorie van de jaren zestig en zeventig, deze Silvermine 11 SR ('Sports Racer'). Zijn kobalt-turquoise lak draagt bij aan de klassieke zwaarte van het ontwerp, dat omwille van de zozeer gewenste puurheid verschoond bleef van vleugellichamen en andere aero-vlakken.

#### BRUCE MCLAREN

En dan dat 'Silvermine'. Dat blijkt de naam te zijn van een natuurgebied even ten zuiden van Kaapstad, Zuid-Afrika. Daar vertoefde Frank van Rouendal (68), de schepper van deze circuitauto, als jongeling regelmatig als hij zijn geëmigreerde oma bezocht en zijn hart verloor aan de schoonheid van het gebied.

Dat 'verliezen van zijn hart' deed Van Rouendal later vooral – als student werktuigbouw – aan de wereld van de autoracerij. Constructeur/ autocoureur wilde hij worden! Alles zelf doen:

“Alles  
wat je ziet,  
heb ik zelf  
ontworpen.”





**SILVERMINE 11 SR**  
 Motor Midscheeps  
 achterin geplaatste  
 3,0-liter Subaru zesci-  
 linder-boxermotor met  
 compressor, 239 kW  
 (325 pk) bij 6.500 tpm,  
 418 Nm bij 4.000 tpm  
 Transmissie Sequentiële  
 SADEV-zesbak met inge-  
 bouwd sperdifferentieel,  
 achterwielaandrijving  
 L x B x H (in cm) 420 x  
 180 x 105 Wielbasis in  
 cm 240 Gewicht in kg  
 800 Gewichtsverdeling  
 v/a (in %) 40/60 0-100  
 in sec. 'in een oogwenk'  
 (FvR); afhankelijk van  
 gearing Top in km/h  
 +270 (afh. van gearing)  
 Prijs in euro 250.000  
 Bijzonderheden De  
 Silvermine 11 SR (Sports  
 Racer) wordt in een  
 voorlopige oplage van  
 vijf stuks geproduceerd,  
 levertijd 6-9 maanden,  
 waarbij kopers voor  
 uitrusting, componenten  
 en kleuren individuele  
 keuzes kunnen maken.  
 Geïnteresseerd? Zie  
 www.silvermine.nl of  
 mail naar:  
 info@silvermine.nl

bedenken, ontwerpen, bouwen en ook racen. Een soort Bruce McLaren dus eigenlijk. Al tijdens zijn studie werktuigbouw schetste en ontwierp Van Rouendal eindeloos veel soorten raceauto's. Specifieke kennis deed hij op uit oude en ook nieuwe boeken over raceauto-techniek en -materialen, of met behulp van ontwerptekeningen die hij bij de fabrikanten of renstallen aanvraag – en die warempel ook vaak kreeg!

Toch liep het helemaal anders. Dat kwam voornamelijk door het weinige begrip van zijn ouders voor zijn raceautoplannen. Achteraf was dat gezien de huidige realiteit misschien ook wel beter. Want direct na zijn studie kreeg Van Rouendal mooie aanbiedingen vanuit de scheepvaartwereld, werkte met veel succes door heel Europa, hetgeen hem ertoe bracht om daar als zelfstandig ontwerper annex projectmanager mee voort te gaan. En juist dat legde Van Rouendal in de jaren die volgden geen windeieren. Het verschaft hem de mid- delen die nodig waren om die eigen raceauto ook daadwerkelijk te kunnen bouwen. De auto die u hier dus ziet: de Silvermine 11 SR die op 29 juni jongstleden zijn publieksdebuut beleef- de op het *Concours d'Élégance* Paleis Het Loo in Apeldoorn.

Constructeur/  
 autocoureur  
 wilde hij worden!  
 Alles zelf doen:  
 bedenken, ont-  
 werpen, bouwen  
 en ook racen.  
 Een soort Bruce  
 McLaren dus  
 eigenlijk

## APOCALYPTISCH

Een in alle opzichten onvergetelijke dag in een al even unieke Nederlandse recordzomer die zich juist vandaag, op dit testcircuit op spec- taculaire wijze manifesteert. Knallend zonlicht met intense hitte, ook van het luchttrillende asfalt afstralend, afgewisseld door vanuit de verten snel naderbij komende inktzwarte luchten. Waarna complete moessonregens het circuit kortstondig in een apocalyptische *no go area* veranderen. Daarna dan weer een doorbrekende zon, waardoor wij op een nevelig dampende baan kunnen voortdoen. Tot in die- zelfde verten opnieuw... Spannender omstan- digheden om een circuitauto op semi-slicks te testen zijn er niet.

## CAN-AM-RACEMONSTER

Instappen in de Silvermine gaat ondanks onze lengte met prettig gemak. Portieren bezit de uit koolstof-composiet gevormde 'Spyder'- carrosserie niet, dus was het letterlijk 'erin stap- pen'. Jezelf verticaal laten zakken in de Sparco- racekuipstoel en de zespuntsgordels inklikken en aangorden. Er blijkt voldoende ruimte voor de ledematen – benen en voeten ten opzich- te van de pedalen, armen en handen versus stuur, pook en schakelaars. Voor je neus een uit aluminium opgebouwd instrumentenbord



dat zich in een over de wagenbreedte geplaatst verstevigingsprofiel bevindt. Daarin slechts een professionele MoTec-datalogger voor het afle- zen en/of oproepen van alle mogelijke rubrie- ken en hun waarden (toerentallen, temperatu- ren, drukken, niveaus, ronde- en totaaltijden, etc.) met in de spaken van het Momo-racestuur de bediening daarvan. Voorts die paar grote controle- c.q. waarschuwingsslampen. Het zicht naar voren wordt verder bepaald door het lage ruitje op de voorrand van de cockpit met daar doorheen zichtbaar de bovenkant van de voorspatborden. Zicht naar achteren, anders dan via beide à la die vroegere Can-Am- racemonsters op hoge steeltjes staande zijspie- gels, is er vanwege beide *bubbles* achter – jawel! – beide zittingen van de Silvermine (een geheel van de naar achteren open kantelende 'motor- kap') eigenlijk niet. Contact – ontsteking – aan, een prompt zoe- mende brandstofpomp, dan een drukkноп- start, waarna de drieliter zescilinder Subaru- boxermotor aanslaat. Rauw en diepbassend klinkt de boxer-zes uit zijn speciaal ontworpen RVS uitlaatsysteem. Kort en gretig hangt hij aan het gas. Inschakelen van de eerste versnelling met de kunstig uit één stuk gefreesde pook op de middenconsole, de staande koppeling laten opkomen en weg zijn we.





### ‘PURE SNELHEIDSSENSATIE!’

Frank van Rouendal, tengere bouw, zieken-fondsbrilletje op glanzende schedel, kwiek bewegend en goedlachs, putte zich voorafgaande aan deze circuitsessie uit in het ons met aanstekelijk enthousiasme wijzen op de vele door hemzelf getekende en vervolgens onder zijn auspiciën gefabriceerde onderdelen en constructies op, aan en onder de Silvermine. Onze ogen zwelgen inderdaad bij de aanblik van prachtig gesmede of gefreesde en sowieso gepolijste componenten. Ophangingen, stabilisatoren, overbrengingen, schetsplaten en verder veel glanzend gekleurde leidingen en slangen. Alles van de mooiste merken, zoals Momo, AP Racing, Aeroquip, Aero Tech, Koni, BBS, Sparco, etc.

“Alles wat je ziet, heb ik zelf ontworpen,” vertelt Van Rouwendal, “en de benodigde componenten daarvoor laten maken of bij specialisten besteld en zo nodig naar mijn eigen berekeningen en specificaties laten aanpassen. Nogmaals: mijn streven is het maken van de meest pure supersport-circuitauto. Dus een machine zonder elektronische assistentiesystemen. Weliswaar met een vlakke wagonbodem met splitter, maar verder zonder uitgebreide aerodynamica. Mechanische grip, kortom. Want dat is toch de essentie van hardrijden; van sportrijden: zelf de grenzen opzoeken. En die zelf meer of minder overschrijden. Met behulp van je eigen kennis en rijkunst pareren



Knallend  
zonlicht met  
intense hitte,  
terugstralend  
van het asfalt,  
afgewisseld  
door snel  
naderende inkt-  
zwarte luchten

en controleren. De pure snelheidssensatie! Maar weet je, woorden zijn maar woorden. Dus laat de auto het je zelf maar voelen.”

### DUIMEN OMHOOG

De eerste meters is er in de Silvermine inderdaad alleen dat voelen. Waarnemen, schatten. Van de bewegingen om de verschillende assen en de momentae daarvan. Van besturing en onderstel; van de motor en diens specifieke vermogensontplooiing en ten slotte, wanneer je een en ander zo’n beetje geplaatst hebt: van dat alles tezamen.

De van een Raptor-compressor voorziene zescilinder boxermotor levert een prompt en ook prachtig lineair koppel, waardoor er evenveel snelheid bij tegelijk weinig onrust in het onderstel optreedt. Dat voelt heerlijk, vertrouwenwekkend. We nemen de volgende ronden dan ook wat meer snelheid mee in bochten. En dan valt op dat de Silvermine vrij snel onderstuurd raakt. Dus over zijn 235/40-17 Toyo Trackday-



voorbanden wil doorschuiven in plaats van insturen. Veilig; althans voor de hobbyrijder. Want die gaat dan van het gas, waardoor de zaak met minder snelheid wel instuurt. Wie meer getraind is, tracht de zaak met meer vermogen op de 255/40-achterbanden neutraal te krijgen en anders te laten oversturen. Een eventuele powerslide dan met meer of minder gas en tegenstuur te pareren. Hoewel glijden natuurlijk geen rijden is. Het zal een keus zijn van Van Rouendal en zijn eveneens aanwezige testrijder, Rutger Griemink, die al te wilde capriolen met dit vooralsnog unieke exemplaar willen voorkomen. Het is natuurlijk verder eenvoudig een kwestie van in- en afstellen van de wielstanden, zoals het een *pur sang* circuitauto als de Silvermine betaamt. Alles is dan ook eenvoudig en snel mogelijk. Hetgeen trouwens ook geldt voor de voorspanningen en in- en uitgaande damping van de vier horizontaal geplaatste Koni-veerpoten. We rijden de ronden inmiddels aaneen, ook

vanwege de fotografie, en raken versmolten met de Silvermine. We durven ondanks de uniciteit van dit vooralsnog enige exemplaar ter wereld ook enkele ronden serieus hard rond te gaan. De prachtige zescilinder boxersound pal achter je oren, dus ook over het hele circuit galmend, de duimen van iedereen omhoog als je langs vliegt, drie versnellingen terugschakelt, bijremt en de Silvermine de bocht in werpt. Waarbij je beseft: er gaat niets, helemaal niets boven een *dedicated track-tool*. Zoals – jawel en jaze-ker – deze Silvermine. En dan zijn onze twee uren *tracktime* om. We brommen een rustige, laagtoerige *cooling-down*-ronde en draaien de baan af.

### GROTE BELANGSTELLING

We kaarten naast de auto na met Frank van Rouendal en testrijder Rutger Griemink, professioneel autocoureur annex race-instructeur met als thuisbasis het Duitse circuit ‘Racepark Meppen’, even over de Nederlandse grens bij



Klazienaveen. Rutger vertelt over de jarenlange nauwgezette ontwikkeling van de Silvermine waarbij Frank en hij de afgelopen jaren elk aspect van de ontwikkeling van de Silvermine overlegden, testten, en qua inkoop dan wel desnoods eigen productie overwogen. Dat de auto aldus een unieke mix van hoogwaardige techniek en ultieme autosportsensatie biedt. Waarbij kosten noch moeite een rol speelde. We kregen de uitnodiging om een meer extreem afgestelde Silvermine onder voor-spelbare weersomstandigheden in Meppen te komen proberen. Zo lang en zo extreem we maar wilden. Of maar aankonden. En vooral... om hem te laten klokken voor een relevante vergelijking. Die er niet is, grapt en de heren. Dat we dat dan wel goed moeten coördineren. Zo groot is de belangstelling voor de Silvermine... ❧