

Silvermine, het resultaat van 45 jaar ontwikkeling

ONEINDIG GEPERFECTIONEERD

Alleen al sinds de start van de bouw zitten er 11.000 uren in de Silvermine, het geesteskind van Frank van Rouendal, die in 1973 de eerste schetsen zette. Wie heeft er zoveel geduld dat hij 45 jaar blijft ontwikkelen alvorens hij zijn levenswerk wereldkundig maakt? Iemand die dingen tot in het oneindige blijft perfectioneren.

Tekst & foto's: Aart van der Haagen



HET TYPEERT DE WARE TECHNEUT, DE ECHTE WILLIE WORTEL: NERGENS VAN DE DAKEN SCHREEUWEN WAT ER OP STAPEL STAAT TOT HET DAADWERKELIJK realiteit is, in een volmaakte hoedanigheid. Zelfs nu, drie jaar na het gereedkomen van het eindresultaat, slaat Van Rouendal nauwelijks op de trom. Misschien dat wij slecht opgelet hebben, maar recent pas verscheen de puur Nederlandse sportscar bij ons op de radar, na een uitnodiging om hem bij Tachyon Motorsport te komen bewonderen. “Daar verblijft hij in een representatieve omgeving,” zegt de bedenker. “Het past niet bij een auto van dit kaliber als ik klanten thuis in mijn werkplaats ontvang.” Die redenering volgen we geheel, kijkend naar de sublieme uitwerking van een idee dat vierenhalf decennium lang mocht rijpen. De cleane lijnen, de zorgvuldige detaillering, de snaarstrakke passing van delen, alles ademt een zucht naar perfectie die psychiaters als ‘zorgwekkend’ zouden bestempelen. CNC-gefreesde Silvermine-logo’s staan symbool voor het raffinement dat je overal in de auto terugvindt.

Raadsel

Goede raad is bij Tachyon Motorsport gratis: op aanraden van Donald Bramer spreken we met Frank van Rouendal af op Circuit Zandvoort, de natuurlijke habitat van een sportscar die niks te zoeken heeft op de openbare weg. Tijdens een trackday van Driving-Fun wekt de Silvermine grote nieuwsgierigheid op. Passanten onderzoeken hem op emblemen en andere details die ze kunnen thuisbrengen, maar ze blijven voor een raadsel staan. “De Ford GT40, de Ferrari’s en de Lotussen van een halve eeuw geleden hebben enigszins als inspiratiebron gediend,” vertrouwt het brein achter het concept ons toe. Verwarring zaait de blauw-groene laklaag, die nergens een link legt naar een historische racekleur van welk land dan ook. Een logische keuze, want de Silvermine staat op zichzelf en hoeft zich niet te bewegen binnen de beperkende kaders die een heritage hem opleggen. Geschiedenis heeft hij natuurlijk wél, alleen dan achter de schermen en bij een man met een droom in het koppie.

Autodidactisch

“Als 19-jarige student werktuigbouwkunde werd ik gegrepen door autosport en door de racerij. Ik zag mezelf wel als coureur in de nabije toekomst. ‘Je doet je best maar,’ zei mijn vader, om eraan toe te voegen dat ik het zelf moest verdienen. ‘Laat ik dan iets simpels maken,’ zei ik tegen mezelf. Uiteindelijk nam de techniek de overhand en stelde ik vast dat ik meer energie haalde uit bouwen dan uit rijden. Een studie waar je leert een racewagen te construeren bestond in die jaren niet, daarom worstelde ik zelf allerlei boeken en tijdschriften - vooral veel Engelse - door om me in de principes van kinematica, aerodynamica enzovoorts te verdiepen. Ik ben honderd procent autodidactisch en maakte mezelf later ook 2D- en 3D-tekenen eigen.” Na die eerste schetsen in 1973 duurde het tot 2000 voor de fysieke bouw een aanvang nam en vervolgens tot 2018 om de voltooiing te bereiken. “Zeker, ik ken de voorbeelden van jongens die zo’n project binnen een jaar of vier, vijf op poten hadden staan. Die waren echter met zijn tienden. Vermenigvuldig dat maar eens met elkaar, dan kom je precies op 45 jaar uit.”

Mechanische grip

Voortschrijdend inzicht en evolutie van de techniek mondden uit in de Silvermine zoals we hem in zijn definitieve vorm kennen: een ongefilterde sportscar, puur voor op het circuit, ontwikkeld op basis van puur mechanische principes en gevrijwaard van elektronische beschermengelen. “Hij biedt zelfs geen downforce; een bewuste



keuze,” zegt Van Rouendal. “Alles draait om mechanische grip, om de invloed die de rijder kan uitoefenen, zonder dat hij de bochten ‘gratis’ krijgt.” De configuratie is mooi, met een volledig verstelbare double wishbone-wielophanging rondom, horizontaal geplaatste schokdempers met schroefveren, een ATL-brandstoftank met een fuel cell en een zescilinder Subaru-boxermotor voor de achteras, die 225 pk op 825 kilogram afgeeft. “In de nabije toekomst tillen we hem naar 325 pk en koppelen we er een sequentiële transmissie aan. Ik heb in de loop der jaren fantastische contacten opgebouwd met leveranciers die heel actief wilden meedenken, zoals BBS voor de wielen, AP Racing voor de remmen en Koni voor de schokdempers.” Een unieke eigenschap betreft de middentunnel die als koelkanaal voor de motor fungeert.

Ompraten

Hoewel Frank van Rouendal in 1973 de eerste lijnen uit zijn potlood liet vloeien kreeg de Silvermine pas echt vorm nadat hij, in 2011, een rollend chassis met ophanging en aandrijflijn had getest op Vliegbasis Twenthe. “Meestal zie je het andersom gebeuren, dat iemand zijn droom op papier zet. Als je die weg bewandelt, kom je er later achter dat je heel veel zaken moet aanpassen die anders technisch en praktisch niet goed uitvoerbaar zijn. In de fase dat ik zelf het 3D-tekenen nog niet beheerste liet ik de ideeën over de body die ik in mijn hoofd had naar een design vertalen door een student die daar zijn afstudeeropdracht van maakte. Hij realiseerde prachtige dingen, maar de perfecte weergave van mijn gedachten zat er niet bij. Vervolgens meldden zich twee getalenteerde broers bij mij. Ze wisten me om te praten om het ontwerp aan hen toe te vertrouwen en zowaar, ze bleken op ongelooflijk knappe wijze in staat om mijn richtlijnen te volgen. Ik kreeg bij wijze van spreken wel duizend schetsjes te zien, waarover we keer op keer met elkaar discussieerden.”

Waslijsten met verbeterpunten

De weinige mensen die ooit zelf een auto ontwikkeld hebben weten



dat het maakbaar maken van het bodyconcept het grootste hoofdpijndossier vormt. Van Rouendal beaamt dat ten volle, vanuit eigen ervaring. “Dan heb je een body zonder ankerpunten, scharnieren, wielkasten en verlichting. In Zuid-Afrika vond ik een partner die mallen kon frezen. Ik wilde namelijk absoluut niet dat iemand de volmaakte vorm nog even ging zitten bijwerken, zoals je meestal ziet bij het maken van delen uit composietmateriaal. In mijn geval betreft het trouwens glasvezel dat gebonden is met epoxyhars, wat meer sterkte geeft dan polyester.” Ondertussen bleef Van Rouendal waslijsten met verbeterpunten opstellen ten aanzien van onderhuidse zaken. “Je wilt niet weten wat je blijft tegenkomen. Nu snap je misschien de ettelijke duizenden uren die er sinds 2000 in zitten. Bij de uiteindelijke afstelling kreeg ik veel ondersteuning van Rutger Griemink, die de auto een paar keer uitgebreid testte op Racepark Meppen en TT-Circuit Assen. Ik ben nu eenmaal nooit een echte coureur geworden.”

Geen riant verdienmodel

Feitelijk ontwikkelde Frank van Rouendal zijn Silvermine juist voor mensen zoals hijzelf. “Gentleman drivers die graag met een pure, ongefilterde sportscar op trackdays willen rijden. Een vrije competitie, zoals de nieuwe Lightweight Cup van Driving-Fun, behoort ook tot de denkbare opties. Ik zie een doelgroep voor me van welgestelde autofanaten die niet alleen waarde hechten aan die beleving, maar ook aan design en afwerking op hoog niveau en aan exclusiviteit. Onderscheidend vermogen tussen de Ferrari’s en Porsches van je vrienden, zeg maar.” Wat dat moet kosten? Rond de 250.000 euro. Trek de motorkap open, bewonder het grandioze draai- en freeswerk van alleen al de achterwielophanging en je beseft dat dat bedrag voor de bedenker geen riant verdienmodel gaat opleveren. Als je het terugrekent naar 45 jaar ontwikkeling en alleen al 11.000 ontwerp- en bouwuren, dan is het eigenlijk een schijntje. ■

Meer informatie: www.silvermine.nl