€ 7,50

BELEEF HET RIJDEN

Auto REVIEW

GETEST IN DIT NUMMER

Alfa Romeo Junior Ibrida Q4 • Dacia Sandero
Leapmotor C10 REEV • Lexus NX Overtrail
Mazda 3 • Mazda CX-60 PHEV • Mini Cooper
Cabrio S • Mitsubishi Colt • Nissan Ariya
Nismo • Peugeot 208 • Polestar 4

+ TOP 10 BIZARRE STUURWIELEN

KIA vs SKODA vs DE REST



RIJ-IMPRESSIE

NACHTMERRIE VAN DE VOLKSWAGEN TIGUAN

Dacia Bigster



RIJ-IMPRESSIE



Schaamteloos goed

Nieuwe Tesla Model Y

RIJ-IMPRESSIE



BMW'S NIEUWE GELUKSNUMMER

VERGELIJKING

Ode aan de klassieke stationwagon

Alfa Romeo 33 • BMW 318i • Citroën BX



BLIJ DAT IK DIT RIJ



Van trekker tot limo

Mathijs is in de wolken met zijn Jaguar XJ

TOYOTA SUPRA

Super-Celica

De eerste Toyota Supra (A40) was nog geen zelfstandig model, maar gebaseerd op de Celica. De modelnaam luidde dan ook 'Celica Supra' (in Japan: Celica 'double X'). Vanaf de portieren waren de auto's nagenoeg hetzelfde. Wat wél verschilde, was de wielbasis, die van de Supra was langer. De motorruimte was opgerekt om ruimte te bieden aan de zescilinder lijnmotor, hét kenmerk van alle latere generaties. Met de Supra wilde Toyota de strijd aangaan met de Datsun 280Z die in Amerika uitermate populair was. De Celica was met zijn vijfcilinder en bescheiden vermogen niet opgewassen tegen de spierballentaal van de Datsun. De eerste modellen hadden een 2,0- of een 2,6-liter motor met 125 respectievelijk 140 pk. Pas in 1986 werd de Supra losgeweekt van de Celica en werd het een zelfstandig model. De Supra behield zijn achterwielaandrijving, de Celica kreeg voorwielaandrijving. Daarmee gingen beide modellen hun eigen weg.





FIAT RITMO

Opvallende verschijning

Dat de eerste Volkswagen Golf een schot in de roos was, bleef bij Fiat niet onopgemerkt. De Italianen hadden weliswaar de 127, maar dat was meer een Polo-concurrent. Tegenover de Golf zette Fiat de Ritmo, als opvolger van de 128. Al bleef die compacte sedan ook nog een tijdje in productie. De Ritmo was een opvallende verschijning in het C-segment: diepliggende ronde koplampen, dito portiergrepen, een vrijwel gladde neus en grote kunststof bumpers. Vooral naast de saaie en verouderde 128 oogde hij modern. Die opvallende bumpers zaten er trouwens niet voor de sier, zo mooi waren ze niet. Ze konden in tegenstelling tot de toen gangbare stalen bumpers aanrijdingen met een lage snelheid weerstaan zonder schade op te lopen. De Ritmo debuteerde als 3- en 5-deurs hatchback, maar later volgden ook een cabriolet, getekend door niemand minder dan Bertone, en snelle versies zoals de 130 TC met Abarth-logo.



BMW M1

Eerste BMW M

De M1 is misschien wel het meest on-BMW-achtige model ooit gebouwd. Een lage, brede en hoekige sportwagen met middenmotor, ontworpen door de Italiaanse meesterdesigner Giorgetto Giugiaro en gebouwd in samenwerking met Lamborghini. Totdat de Italianen in zwaar financieel weer terechtkwamen en BMW besloot de productie over te nemen. De eveneens Duitse firma Baur werd aangewezen als nieuwe partner. Onder de polyester carrosserie lag een handgebouwde 3,5-liter zes-in-lijn met 277 pk, ontwikkeld door BMW Motorsport. Daarmee knalde de M1 in 5,6 seconden van 0 naar 100 km/h en haalde hij een topsnelheid van meer dan 260 km/h – ook nu nog respectabel. De motor vond later zijn weg naar de legendarische M635CSi en de eerste M5 (E28). De M1 was bedoeld voor het circuit, maar voor deelname aan zijn klasse waren minimaal 400 straatversies vereist. Dat lukte nét, want met 453 exemplaren bleef de M1 uiterst zeldzaam.