



DAX COBRA V12 Uniek project

Cor Verlinde heeft zijn twee automobiele liefdes met elkaar weten te verenigen. En het resultaat is een Dax Cobra met vijfliter BMW V12-motor.

Mijn vader had op de plek waar ik nu woon een bedrijf in landbouwmachines. Dat bedrijf heb ik overgenomen en twintig jaar geleden zijn we gefuseerd met twee andere bedrijven. De kantoren zijn verbouwd tot woonhuis en de oude werkplaats kwam leeg te staan. Ik ben dus tussen de trekkers opgegroeid, maar toch ligt mijn interesse meer bij oude auto's. De liefde voor de Cobra gaat ook al ver terug. Toen de eerste zelfbouwkits werden aangeboden, dat is zeker dertig jaar geleden, heb ik me er al eens behoorlijk in verdiept, maar ik kwam tot de conclusie dat het toen financieel niet haalbaar was. Wat later nam ik het bedrijf over en had ik geen tijd meer; ik werkte zeven dagen in de week. Na de fusie had ik voor het eerst in jaren weer eens vakantie. Twee weken in augustus achter elkaar vrij! En

laat er nou net in die vakantie een open dag zijn bij Dax Benelux... Ik zeg tegen mijn vrouw 'ik ga daar toch weer eens kijken', waarop zij meteen zei 'je weet toch wat er dan gebeurt?' Ze stond erop dat ik zou gaan óf nooit meer over een Cobra zou beginnen. En ja hoor, een tijdje later pakte ik mijn Cobra-avontuur weer op. De oude werkplaats zou mijn knutselparadijs worden.

Naast een fan van Cobra's ben ik ook een groot BMW-liefhebber en toen ik een keuze moest maken voor het motorblok van deze Dax kwam de Beierse V12 bij me op. Ik heb ongeveer alles gelezen wat er te vinden is over dat blok, het is een zeer compacte en ook relatief lichte motor die slechts 240 kilo weegt, elke Amerikaanse V8 weegt veel meer. Toen ik eenmaal wist dat het zou passen kon ik het idee niet meer loslaten. Maar de elektronica



zou dé uitdaging worden. Ik heb toen om alles compleet en werkend te hebben een oude BMW 750i gekocht. Die auto heb ik eerst helemaal in orde gemaakt en daar ben ik mee gaan rijden om mezelf ervan te verzekeren dat ik alles compleet en goed functionerend had.

Aan het vijfliterblok zit aan elke kant een aparte ontsteking en motormanagementsysteem, er zitten ook twee afzonderlijke computers op en een derde synchroniseert dat tweetal dan weer. Er komt informatie van onder meer het differentieel en de versnellingsbak. En



Het gehele interieur is fraai met zacht leer bekleed, tot en met het instrumentenpaneel aan toe. Niet alleen de motor, maar ook de metertjes stammen van BMW.



in het interieur zitten weer knoppen voor de bediening van die bak. Ik heb er drie maanden over gedaan om mezelf helemaal in die materie wegwijs te maken. Het blok had behoorlijk wat gelopen en verbruikte ook olie, maar tijdens de bouw deed zich een kans voor om het blok van een 850Ci te kopen, met slechts 56.000 kilometer op de teller! Dat blok heb ik toen gebruikt, de andere delen komen van de 750. Ik heb het project heel goed gepland, ik ben bijvoorbeeld maanden bezig geweest om alles te demonteren, te labelen, te fotograferen en alle details op te schrijven in een schrift.

Het is zo'n mooi en uniek project dat ik het nooit zat werd. Naast mijn werk ben ik er altijd 's avonds en in het weekend mee bezig geweest. Rustig en georganiseerd. Je gaat van de ene uitdaging naar de andere. De kabelboom bijvoorbeeld is groot en dik, de computers zitten normaal gesproken onder de achterbank en

de plaatsen van de aftakkingen zijn ook niet te veranderen. Alles moest weer een goede plek in de Cobra krijgen, zonder grote aanpassingen. Ik heb het woord 'eigenlijk' geschrapd tijdens de bouw. Als ik dacht 'eigenlijk zou hier een ander kabeltje op moeten', dan was dat geen keuze, dan deed ik dat gewoon. De eerste keer dat alles weer in elkaar zat en de motor draaide, was echt bijzonder. Na het omdraaien van de sleutel liep de motor alsof hij de dag ervoor nog had gewerkt. Het was 's avonds om halftwaalf en ik stond er gewoon met kippenvel bij. Een van de mooiste dingen van deze combinatie is nu de souplesse door het enorme koppel dat de V12 heeft, het is echt ongelooflijk hoeveel kracht daarin zit. En die power is er overal en altijd. Alles is door BMW uitgekiend en is perfect op elkaar afgestemd. Er werd wel gedacht dat de lol eraf zou zijn als ik klaar was, maar ik heb van het rijden in de auto net zoveel plezier. Het is echt genieten, ik ben er erg trots op. ▶

★ **Toen de motor liep, stond ik er met kippenvel bij** ★



De eigenaar

NAAM Cor Verlinde, 65 jaar, Zaamslag

BEROEP Ondernemer

TOEKOMSTPLANNEN Vorig jaar heb ik de remmen verbeterd, volgend jaar staat het uitlaatsysteem op het programma.

Weetjes

De basis van de Dax ligt bij het Britse merk AC. Na aanvankelijk alleen 'gewone' auto's gebouwd te hebben, kwam het merk in de jaren vijftig met de Ace, een lichte sportwagen met een eigen motor. Later werden ook grotere motoren van Bristol en Ford leverbaar. Toen Carroll Shelby er begin jaren zestig een Amerikaanse V8 in bouwde, was de Cobra geboren. Er zijn vele bedrijven als Dax. Ze bieden pakketten aan voor zelfbouw. En vrijwel altijd gaat daar een grote Amerikaanse V8-motor in of een V12 van Jaguar.



Dax Cobra V12

bouwjaar	1994/2006
nieuw prijs	± €40.000,- n.b.
geschatte waarde	+200 km/h
topsnelheid	4,5 s n.b.
acceler. 0-100	V12, BMW, 4988 cm³
gem. verbruik	± 350 pk
motor	+500 Nm
max. vermogen	automatisch, viertraps, achterwiel-aandrijving
max. koppel	1120 kg
transmissie	
massa leeg	

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op [YouTube.com/autovisie](http://www.youtube.com/autovisie)