



Wilbert Huls
22 augustus 2008

© Rijtesten.nl

Natuurlijk evenwicht

Wat is de overeenkomst tussen een wild dier, een motorfiets, een atleet en een vliegtuig? Het is geen flauwe mop, maar de openingszin uit de brochure van de Carver. Het antwoord is de sleutel tot de gedachte achter de Carver One: alle vier hellen over als ze hard door een bocht gaan. De ontwerpers van de Carver One – in een eerder variant heette hij nog Vandenbrink Carver, naar de bedenker Chris van den Brink – hebben die eigenschap overgebracht naar het autorijden. De twee achterwielen met tussenin het motorblok staan gewoon recht op de weg, maar de hele cabine en het enkele voorwiel kunnen zowel naar links als naar rechts een hoek van 45 graden maken met het wegdek. Door het overhellen in de bochten verschuift het zwaartepunt met als gevolg dat je in een soort natuurlijk evenwicht komt en de grenzen met betrekking tot het bochtenwerk ingrijpend verlegd worden. Het klinkt allemaal heel bijzonder. Reden genoeg om in Oudehaske eens bij Carver Nederland aan te kloppen

en het zelf te gaan ervaren.



© Rijtesten.nl

Wat is het?

In de jaren dat Rijtesten.nl bezig is, zijn al een aantal zeer aantrekkelijke en exotische auto's de revue gepasseerd, maar niet eerder maakte een auto "zo noemen we hem toch maar" zoveel reacties los. Iedereen heeft door dat de Carver iets bijzonder is. Halsbrekende toeren van mensen die zelf achter het stuur zaten en met 120 km/h foto's maakten, waren geen uitzondering. Talloze duimpjes en verbaasde blikken vielen ons ten deel. De omstanders konden de Carver in veel gevallen ook niet plaatsen. "Mag je er de openbare weg mee op?" is een aantal keer gehoord, ondanks de grote gele kentekenplaat achterop. Ook is hij voor invalidervoertuig versleten. Een ding is duidelijk: Nederland is maar in zeer beperkte mate bekend met het opvallende product van eigen bodem.

Wat moet je er ook van vinden? Een motorwiel voor en twee autowielen achter. Een vorm die van opzij wel wat op een ei lijkt, maar recht van achteren zie je weer een grote wigvorm. Daarnaast zijn het vele glas, inclusief de gebogen voorruit, en de grote spoiler achterop ook geen dingen die je dagelijks op een dergelijke manier terug ziet. Afgezien van het feit of je het ontwerp nu mooi of lelijk vindt, kan je het toch in ieder geval futuristisch noemen. Een andere gehoorde opmerking â€œIk mis alleen nog de wieken bovenop!â€• is aan de ene kant een grappig bedoelde uitspraak, maar ligt tot schrik van de uitspreker dichterbij de realiteit dan hij voor mogelijk hield. Carver Engineering bemoeit zich namelijk in vergaande mate met de ontwikkeling van de Pal-V, een combinatie tussen een soort van Carver en een helikopter.



© Rijtesten.nl

Tandemzit

Zo bijzonder als de buitenkant is, zo sober is de binnenkant. Deels te verklaren doordat je nu maar ruim een halve meter aan dashboard hebt, maar daarbij lijkt er ook niet teveel energie verspeeld aan de vormgeving. Het doet "tezamen met het momo-stuurtje en de versnellingspook" wat denken aan een Lotus. Zo min mogelijk opsmuk, maar gewoon doeltreffend. Toch is het wel erg fantasieloos en juist door het contrast met de buitenkant wel een misser. Bij een futuristische wagen, verwacht je ook een dito binnenkant en geen knoppen die je ook in een goedkope auto uit de jaren 80 vindt.

De stoelen zijn kuipstoelen uit "stuk in hun puurste vorm. Op het eerste gezicht wel vreemd, aangezien het idee van de Carver juist is dat je de zijdelingse krachten opheft door te kantelen, maar toch geeft het wel een prettig, zeker gevoel als je "om gaat". De zwarte stoelen zijn op de randen bekleed met leer en op de zitting en leuning met alcantara. De enige verstelling die mogelijk is, is het voor- of achterwaarts schuiven van de stoel. Je zou het van de buitenkant niet zeggen, maar de Carver is een heuse tweezitter. En ondanks de onconventionele houding die de passagier moet aannemen, zit het helemaal niet gek. De presentatoren van het Britse Top Gear omschreven de typische tandemzit al eens als "niet verbazingwekkend in een land dat ook het homohuwelijk als eerste gelegaliseerd had". Het klopt dat de relatie met de passagier wel goed moet zijn, want zijn voeten komen namelijk om jou als bestuurder heen. Op het portier "dat maar aan "zijde zit" en op de andere zijde zitten steunen waar de passagier zijn voeten op kan zetten. De instap lijkt wat lastig, maar valt door het handig schuif- en kantelsysteem van de voorste kuip erg mee. Wel vergt het even enige afstemming alvorens je de deur dicht kan trekken of je gordel kan omdoen.

De bagageruimte meet nul liter. Die is er namelijk niet. De enige plek waar je wat kwijt kan is op de achterste stoel, en evt. op de paar vierkante centimeter daarachter, maar dat "hoedenplankje" is zeer moeilijk te bereiken door de hoofdsteun van de achterste kuip. Op de optielijst staat een bagagerek, maar dat is dan wel voor de buitenkant van de Carver.



Bochtenridder

Wanneer de Carver de eerste keer voorgereden wordt, is de spanning een beetje voelbaar. Nu gaan we het meemaken. Waar je als ervaren bestuurder tegenwoordig in iedere auto zo wegrijdt, vraag ik toch nog maar even of er nog dingen zijn die ik moet weten. “Nee, eigenlijk niet, je moet de Carver gewoon een beetje gaan aanvoelen.” De bediening gaat precies zo als bij een normale handgeschakelde auto. Drie pedalen, een versnellingspook en een rond stuur. “Het enige waar je even om moet denken is de windgevoeligheid.” Nou, dat komt goed uit met op het moment van vertrek windkracht 6. De eerste meters geven een aparte indruk. Het sturen gaat relatief zwaar en daarbij vindt het kantelen erg schokkerig en in zeer beperkte mate plaats. Na een paar minuutjes sturen begint het eerste gevoel al een beetje te komen. Het kantelen gaat wat verder en je merkt dat het op hogere snelheden vloeiender gaat. De mate van kantelen wordt overigens niet alleen door de snelheid bepaald. Hoe heftiger je instuurt,

hoe sterker de Carver kantelt. Dat is eigenlijk ook wel logisch. Bij een normale auto betekent heftiger insturen dat je meer zijwaartse krachten ervaart en laat nu net het kantelen bedoeld zijn om die krachten min of meer te neutraliseren.

Na eerst wat binnendoor gereden te hebben, moeten er toch nog wat kilometers afgelegd worden, dus dat wordt een stuk A32 vanuit het hoge noorden. Grote vlaktes en een stevige wind die dwars op de weg staat. Het was geen overbodige mededeling om te waarschuwen voor de windgevoeligheid. Het voordeel is wel dat je met de Carver een beetje â€˜in de wind kan gaan hangenâ€™™. Op de snelweg wordt ook duidelijk dat de driewieler meer dan snelwegwaardig is. Je kan zonder moeite met het verkeer meekomen. De 659 cc Daihatsu-motor is meer dan voldoende voor de lichte Carver. De Japanse â€˜Kei-motorâ€™™ is dankzij de turbo met intercooler lekker levendig en een echt toerendraaiertje. Het maximale vermogen ligt bij zoâ€™n 6000 toeren en aangezien je toch dat motorfietsgevoel een beetje probeert te krijgen, is flink toeren draaien niet verkeerd. Het geluid is helaas wel wat simpel. De demper probeert er voor de buitenwacht nog wat van te maken, maar van binnen lijkt het wel een opgevoerde naaimachine. Overigens is er af-fabriek nog motortuning mogelijk om daarmee de motor tot een maximaal vermogen van 85 pk te brengen in plaats van de standaard 68 pk. Dat meer dan meekomen in het verkeer ook mogelijk is, blijkt later op windstillere momenten wel. Snelheden van 160, 170 km/h zijn nog best te doen, al merk je wel dat de Carver dan steeds lichter stuurt. Veel harder is niet mogelijk, maar zou ook niet wenselijk zijn.

Na flink gereden te hebben ga je je helemaal ã©ã©n voelen met de Carver. Zoals een motorrijder ook niet schuin gaat hangen omdat het zo leuk is, maar om de krachten te neutraliseren, zo ontwikkel je die feeling gaandeweg met de Carver ook. En dan is het hã©ã©l leuk spelen met het karretje. Op het dashboard geven ledjes aan hoever de uitslag is en gaan er op een gegeven moment zelf alarmblijpjes af als je het te bont maakt. Toch krijg je ook dan niet het gevoel op de grens te zitten van de mogelijkheden van de Carver. Je ervaart ineens aan den lijve waarom sommige motorrijders nog wel eens een klaverblad teveel nemen. Een bochtig landweggetje is een waar feest en al zou het kantelen niet genoeg zijn, dan toch zeker de met stomheid geslagen gezichten

die je aanstaren. Bij het snellere bochtenwerk is Ã©Ã©n ding heel belangrijk: de bocht inkijken. En laat hier nu juist een minpunt van de Carver om de hoek komen kijken. De dikke A-stijlen zitten wanneer je schuin hangt nog wel eens in de weg als je een eindje voor je uit wil kijken. En dat kan natuurlijk niet bij een bochtenridder als deze Carver One.



Trots

De Carver is een apart ding, waar je veel bekijks, maar vooral veel lol mee kan hebben. De praktische bruikbaarheid is behalve als vervoermiddel van A naar B nul. Je hebt geen berg- of afleggruimte. Natuurlijk is dat ook niet het doel van deze auto, maar als je wilt dat een Carver ook dagelijks ingezet wordt, dan zou daar wel wat mee gedaan moeten worden. Door zijn formaat zou het namelijk helemaal geen gekke gedachte zijn om hem als solitaire zakenman in het stadsverkeer te gebruiken. Al moet dan wel

aangetekend worden dat 'ie even iets meer kost dan andere kleine stadsautootjes, want met een prijs van ruim 50.000 euro is dit geen goedkoop autootje. Dit is natuurlijk te verklaren door de grote ontwikkelingskosten van de techniek, maar evengoed moet je het er wel voor neer willen tellen. Nu moet gezegd worden dat de Carver ook vooral bedoeld is als uithangbord voor de kanteltechniek. Carver wil vooral munt slaan uit de gepatenteerde kanteltechniek en daarvoor moet je zorgen dat de wereld er bekend mee raakt.

Dit alles neemt niet weg dat de Carver enorm veel rijplezier geeft. Het bochtjes draaien gaat, ondanks dat het spannende er na de eerste dag wel vanaf is, niet vervelen. Het blijft leuk om met zoveel meer beleving over de weg te zoeven. Je zoekt er bewust de bochtige B-wegen voor op, ook al betekent dit dat je niet op de snelste manier op de plaats van bestemming komt. Nederland kan met recht trots zijn op dit bijzondere stukje techniek dat in ons land zijn roots heeft liggen.

Plus

- + Origineel concept
- + Veel bekijks
- + Fun to drive

Min

- Praktische bruikbaarheid
- Zichtbelemmerende A-stijl
- Prijs