



De lage-emissiezones die almaar meer steden invoeren, zijn de vijand van de oldtimerverzamelaar. Geen wonder dus dat classic cars worden geconverteerd tot 'electric vintage'. Heiligschennis of niet, de markt van de future-proof oldtimer zit in een stroomversnelling.

TEKST: BERT VOET

OLDTIMER GOES ELECTRIC

Van elektrische Jaguar E-Type uit 1968 tot elektrische Ferrari 308 GTS uit 1978

Kill it with fire! Zo reageerde een oldtimerfanaat toen Jaguar in september vorig jaar een elektrisch exemplaar van zijn belangrijkste klassieker voorstelde: de E-Type Zero. Het gaat om een Roadster van de Series 1.5 uit 1968. De elektrische aandrijving werd ontwikkeld in de gloednieuwe 'Classic Works'-fabriek in Warwickshire, waar Jaguar Land Rover zelf zijn klassiekers restaureert.

'De negatieve reacties waren nochtans de uitzondering', reageert Mike Goodbun, global pr-manager van Jaguar Land Rover Special Operations. 'De meesten vinden onze E-Type Zero fantastisch. Honderden mensen lieten al weten er een te willen bestellen.'

Is een ontploffingsmotor voor een classic car dan niet even essentieel als zijn fenomenale lijnenspel? Misschien niet. Jaguar zelf spreekt van

een adembenemende rijnsensatie. 'De E-Type Zero rijdt, stuurt en remt als een E-Type', zegt Goodbun, 'De elektromotor genereert 300 pk en het gewicht, de dimensies en inplanting van de aandrijving zijn identiek aan het origineel. Ook het chassis, de ophanging en de remmen bleven onaangeroerd. De auto werd zelfs iets lichter, en presteert beter dan de originele: hij spurt naar 100 km/h in amper 5,5 seconden.' Of Jaguar Land Rover zijn elektrische oldtimer daadwerkelijk zal commercialiseren, is nog afwachten. 'Veel zal afhangen van de marktrespons', zegt Goodbun. 'We willen precies weten hoeveel we er kunnen verkopen, wat mensen ervoor willen betalen, waar de potentiële klanten zich bevinden en hoe die markten in elkaar zitten.' Er een precieze prijs op plakken kan hij evenmin. 'Maar een gerestaureerde E-Type Series 1 Zero zal zeker meer dan 300.000 pond (337.000 euro) kosten.'

BESTE TER WERELD

De Britse autoproducent is niet de eerste die een elektrische classic car lanceert: in 2012 deed Toyota al hetzelfde met een 2000 GT uit 1967 - de auto waarmee James Bond rondreed in 'You Only Live Twice'. Toen werd het elektrische-oldtimerproject nog weggelachen. Intussen is de wereld grondig veranderd. Steeds meer steden hebben een lage-emissiezone ingevoerd,

waardoor liefhebbers van oldtimers zich zorgen maken: kunnen ze straks nog wel de baan op met hun classic car?

Geen wonder dat de grote automerken nadenken over elektrische oldtimermodellen. Hoe langer ze trouwens wachten om de markt te betreden, hoe groter de concurrentie wordt. Zelectric in San Diego, Californië, was in 2012 een pionier en is nog steeds een van de vooraanstaande conversiebedrijven. Het begon met Kevers en transformeert nu ook VW-busjes, Karmann Ghia's en Porsches. Je eigen auto laten converteren kan vanaf 54.500 dollar. Nog in Californië transformeerde Electric GT een Ferrari 308 GTS uit 1978 - het model van 'Magnum P.I.' - en een Fiat 124 Spider (1980) tot volwaardige elektrische sportwagens.

Dichter bij huis levert de start-up Ian Motion in Frankrijk nu zijn eerste elektrische klassieke Mini Coopers. EV Classics en Electric Classic Cars zijn twee Engelse bedrijven. Dat laatste converteert behalve de Kever en de Fiat 500 ook BMW's en Porsches. De batterijmodules zijn van Tesla en de actieradius loopt op tot 400 kilometer.

Het Finse e-Drive Retro wil de beste 'converter' ter wereld te zijn. Het bedrijf bouwde al een MGA (1959) en een Triumph GT6 (1972) om en kan dat naar eigen zeggen met elke klassieker. Compleet op maat. Uiterlijk verandert er niets, en de authentieke rijkarakteristieken blijven volgens het bedrijf →



De Jaguar E-Type Zero uit 1968 heeft een elektromotor van 300 pk en presteert zelfs beter dan het originele model: hij spurt in amper 5,5 seconden naar 100 km/h. Reken op minstens 337.000 euro.



behouden doordat het gewicht, de ophanging, de remmen, wielen en banden intact blijven. De prestaties overtreffen die van het origineel, al moet je het vooralsnog wel doen met een actieradius van 100 tot 150 kilometer.

De bezieler van het vijfkoppige bedrijfje is de Amerikaans-Franse ingenieur-ondernemer Michael Richardson. Eerder deze maand bezocht hij het Autosalon in Brussel, op zoek naar investeerders en commerciële partners in de Benelux. 'Nieuwe elektrische en hybride auto's zijn belangrijk, maar dat is het toekomstige wagenpark', zegt hij. 'Wij focussen op het bestaande. We willen zoveel mogelijk auto's converteren, maar we beginnen met classics: de rijdende kunstwerken. Dat is provocatief en disruptief.'

E-Drive Retro werkt samen met de toprestaurateur Grips Garage, gevestigd in Vantaa, Finland. Daar staan in de werkplaats op dit ogenblik vier MGA's en twee GT6's klaar om te worden verbouwd. 'Dergelijke partners zoeken we nu in andere landen', zegt Richardson. 'Het doel is dat zij de conversies lokaal uitvoeren. Voor hen kan het een aanvulling zijn op hun huidige activiteit.'

Het prijskaartje is niet min. Een compleet gerestaureerde en getransformeerde MGA kost zo'n 150.000 euro. 'Op bestelling kunnen we onze architectuur aanpassen voor pakweg Land Rovers uit de jaren vijftig, Mercedes Pagodes of grote Amerikaanse cruisers zoals een Ford Thunderbird.'

UPCYCLING

Richardson erkent dat voor zeer zeldzame auto's een conversie moeilijk ligt en dat de motor soms onvervangbaar is. 'Het is niet de bedoeling om een Ferrari 250 GTO van 38 miljoen dollar elektrisch te maken. Maar veel andere klassiekers worden simpelweg niet gerestaureerd en staan weg te roesten, vaak omdat de aandrijflijn niet langer functioneert. Wij doen aan upcycling: we stoppen er weer leven in. Ons doelpubliek is niet de hardcoreverzamelaar met 25 auto's die 'concours d'élégances' wint. Wel drukbezette mensen met gevoel voor stijl, die zich bewust zijn van hoe de wereld evolueert.'

Volgens Richardson hoeft de fun die veel mooie, sportieve coupés bieden, er niet onder te lijden. 'Al hangt dat af van je definitie van fun. Wat verdwijnt, is de charme van een choke bedienen, sleutelen en een soort van intimiteit met een motor ontwikkelen. Maar de klassieke uitstraling, de geur van leder en een fantastische rijervaring blijven overeind.'

Hij heeft een punt. Niet elke mooie, oude auto heeft een dijk van een motor. Sommige zijn traag en karakterloos. Een koppellijke elektromotor kan levendigheid toevoegen. 'De auto's worden krachtiger en comfortabeler. Ook je vrouw en kinderen kunnen er makkelijk mee rijden. En ze zijn betrouwbaarder. Als je je auto één weekend per maand gebruikt, wil je geen motorpech hebben.' Ander voordeel: een elektromotor vergt geen onderhoud meer. Wie een beetje ervaring heeft met classics, weet dat wellicht te waarderen.

Schrijver dezes bezit een Saab 900 van 1992. Richardson schat een conversie - zonder restauratie - op 100.000 euro. 'Maar de komende vijf tot tien jaar zie ik die prijzen minstens halveren.'

DOE-HET-ZELF

Ook Nederland heeft meerdere spelers. Na een bezoek aan Tesla begon Anne Kloppenborg in 2008 met de conversie van een speedboot, wat leidde tot zijn bedrijf New Electric in Amsterdam. Intussen realiseerde de onderneming een honderdtal conversies van boten, jonge bedrijfswagens voor stedelijk gebied, en zowat een derde klassieke auto's. 'Deels is dat maatwerk', zegt hij. 'Op dit ogenblik hebben we wel een kant-en-klare aandrijflijn voor een Fiat 500 die makkelijk in- en weer uit te bouwen is. En we werken een Jaguar XJS uit 1983 af. Die kreeg een dubbel motorenpakket en levert fenomenale prestaties.'

Hobbyisten kunnen de aandrijflijnen ook los kopen. In het geval van de Fiat 500 voor zo'n 10.000 euro. Een conversie laten uitvoeren kan vanaf 25.000 euro. Voor mijn Saab schat hij de prijs op 40.000 tot 45.000 euro.

Voor Belgische oldtimerbezitters blijft er één belangrijk pijnpunt: classic cars die een elektrische motor krijgen - zelfs wanneer dat in een atelier gebeurt dat werkt met EU-gecertificeerde materialen en ombouwprocedures - kunnen slechts de baan op nadat ze in België ingeschreven raken. En dat is problematisch. 'Via zij-import zijn daar wel oplossingen voor', weerlegt Kloppenborg. Al impliceert dat sowieso een administratieve rompslomp.

De ingenieurs Klaas en Renaat De Craemer uit Tielt weten er alles van. In 2012 begonnen vader en zoon aan de ombouw van een Mazda MX5 (1994). In 2016 was hij klaar. 'We waren wellicht de eersten die legaal rondreden met een zelf omgebouwde auto', zegt Klaas. 'Maar het heeft voeten in de aarde gehad. Bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen wist niemand hoe het precies zat. We werden van het kastje naar de muur gestuurd. Uiteindelijk hebben we de auto 'verkocht' aan een Duitser, die hem liet homologeren, waarna we 'm weer invoerden in België. Vervolgens lieten we hier een validatiekeuring doen. Enkele weken later kregen we een documentatiebundel en een nieuw gelijkvormigheidsattest als elektrisch voertuig. Dan kon hij worden ingeschreven. Sindsdien rijden we er met veel plezier in rond.' 🚗



Een elektrische oldtimer hoeft geen contradictio in terminis te zijn. 'Wat verdwijnt, is de charme van een choke bedienen, sleutelen en een soort van intimiteit met een motor ontwikkelen. Maar de klassieke uitstraling, de geur van leder en een fantastische rijervaring blijven overeind.'





EEN ELEKTROMOTOR
VERGT GEEN
ONDERHOUD MEER.
WIE EEN BEETJE
ERVARING HEEFT
MET CLASSICS, WEET
DAT WELLICHT TE
WAARDEREN.

