Harold Rolloos
30 mei 2009

© Rijtesten.nl

Vreemde eend

Het Nederlandse Burton viert in 2010 haar tienjarig bestaan. Toch is het vaderlandse merk slechts bekend onder een kleine schare liefhebbers, en weet het gros van het publiek niet hoe een Burton eruit ziet of zelfs wat het is. Het concept is simpel: je schaft een â€˜donor-eendâ€™ aan en richt hem zelf (of laat dat natuurlijk doen) in volgens eigen wens. Vervolgens heb je voor een bescheiden prijs een funcar waar je vooral tijdens mooie lente- en zomerdagen een hoop plezier mee beleeft. Wij gingen naar Zutphen â€“ waar Burton Car Company domicilie houdt â€“ om eens te ervaren hoe zoâ€™n wagentje nou rijdt.

Gouwe ouwe

Wie kent de CitroÃ«n 2CV niet? Na de Tweede Wereldoorlog zijn er ruim vijf miljoen â€˜lelijke Eendenâ€™ van de band gerold. Dik vijftig jaar na deze introductie starten de broers Dimitri en Iwan GÃ¶bel met het ontwerpen van een nieuwe sportauto, gebouwd op het chassis van dit Franse icoon. Ook de wielophanging en motor blijven dienst doen in deze reÃ¯ncarnatie. In mei 2000 maakt de Burton zijn debuut in ons land. Wie dit wagentje goed bekijkt, ziet er nog steeds veel van de oude 2CV in terug, al heeft hij ook wel wat weg van de MGB. De guitige koplampen van de Eend springen natuurlijk direct in het oog, samen met de grote grille, waarop het logo van het Nederlandse merk is geplaatst.

De Burton die wij rijden is er niet zomaar Ã©Ã©n. Het is die van Iwan GÃ¶bel zelf. Deze auto beschikt over een softtop, maar die hebben we op deze mooie lentedag gelukkig

niet nodig. Het concept van de gebroeders GÃ¶bel is leuk en bovenal origineel. Je kunt er kant-en-klaar Ã©Ã©n kopen, maar wie liever zelf zijn eigen Burton bouwt, kan met de handleiding op de website van de fabrikant prima uit de voeten. Op deze manier kun hem helemaal naar eigen wens inrichten, tot en met de klokken toe. Wie handig is of sleutelen als grote hobby heeft, kan voor zoâ€™n acht mille een complete Burton hebben staan. Wie liever geen vuile handen krijgt, moet uiteraard wat dieper in de buidel tasten. Dan wisselt de voormalige Fransoos voor ongeveer 14.000 euro van eigenaar.

Eenvoudig

Onze testauto beschikt niet over portieren, dus na onze lenigheid op de proef te hebben gesteld kunnen we plaatsnemen achter het stuur. Veel valt er hier niet te zien, het is eenvoud troef. De meters zijn verdeeld over het dashboard, waar we verder nog wat

schakelaars en andere bedieningsknopjes aantreffen. De bank waarop de bestuurder en passagier zitten kan niet verschoven worden, maar met onze 1,80 meter aan lengte kunnen wij hier prima uit de voeten. Zijdelingse steun is er natuurlijk niet, al kan de tweede inzittende zich in de bochten vasthouden aan een handgreep rechts op het dashboard. Tussen de bestuurder en passagier in zit de versnellingspook.

Een verrassing is de behoorlijke inhoud van de bagageruimte. Voor een kleine auto als de Burton is 710 liter best een aardig aantal. Deze ruimte is simpel te bereiken via de afsluitbare achterklep. Brede spullen kun je er natuurlijk niet kwijt, maar tassen of kleine doosjes passen er moeiteloos in. Voorin bij de motor kun je ook nog honderd liter kwijt, handig voor bijvoorbeeld gereedschap of andere spulletjes.

Veel fun

Met een druk op de knop starten we het 35 pk sterke motortje. Standaard beschikt deze over 28 pk, maar de krachtbron in onze testauto werd wat gekieteld en kreeg dus zeven pk extra mee. Nou stelt 35 pk in deze tijd nog maar weinig voor, maar Burton kreeg het voor elkaar om het gewicht van de 2CV (iets minder dan zeshonderd kilo) met een vijfde te verminderen, zodat deze auto nog geen vijfhonderd kilo weegt. De prestaties zijn natuurlijk niet uitmuntend, maar door dat geringe aantal kiloâ€™s komt de Burton nog best rap van zijn plaats. In twaalf seconden trekt hij van de nul naar de honderd en de top ligt op 140 kilometer per uur. En door de lage zit heb je snel het gevoel dat je sneller rijdt dan je daadwerkelijk doet. Toch is het niet aan te raden om je lang op de snelweg te begeven. Je zit achter een relatief kleine voorruit, waardoor de wind hier de vrije hand heeft.

Rijden in een Burton is hard werken, maar dat heeft ook weer zâ€™n charmes. Je zit eigenlijk in een Eend van dik twintig jaar oud. Geen stuur- en rembekrachtiging, vier versnellingen waarbij je flink moet duwen en trekken om te schakelenâ€¦ Wij rijden hoofdzakelijk in moderne autoâ€™s, waardoor we bij het wegrijden wel even moeten wennen. Na een tiental kilometers krijgen we de Burton onder controle en staan we versteld van het hoge fungehalte. Tijdens het intrappen van het gaspedaal klinkt het karakteristieke 2CV-geluid, gevolgd door een heerlijke roffel van de boxermotor. Met de Burton trek je niet alleen veel bekijks, het motorgeluid draagt daar ook nog eens extra aan bij.

Wanneer je over een verkeersdrempel rijdt, valt op hoe comfortabel het onderstel zich gedraagt. Gezien de historie van de auto is dat niet helemaal vreemd, omdat CitroÃ«n daar altijd al in heeft uitgeblonken. De auto is vrij laag, waardoor je vrij hard door de bochten kunt gaan zonder dat er sprake is van uitbreken. Door het ontbreken van de stuurbekrachtiging heb je bovendien prima controle het weggedrag. Veilig is onze testauto allerminst. Zo ontbreken de gordels en ook de rolbeugels missen. Maar een Burton is niet gemaakt om hard of scherp mee te rijden, hij is vooral gemaakt om mee te toeren. Niet alleen het open rijden en de heerlijke roffel van de motor zorgen voor een hoop pret, ook de kosten zijn laag. Zo ligt het verbruik van de kleine auto van Nederlandse makelij rond de Ã©Ã©n op twintig. Verder betaal je geen wegenbelasting

â€“ immers, het bouwjaar van de â€˜donor-eendâ€™ wordt gehanteerd â€“ en de verzekering kost je ook de kop niet.

Origineel

Als je het liefst je eigen auto wilt bouwen, kun je bij Burton je hart ophalen. Voor relatief weinig geld richt je hem helemaal naar eigen wens in. Wie geen tijd of zin heeft om dat te doen, maar wel een funcar wil rijden, moet ook zeker eens bij Burton gaan buurten. Het ontwerp is origineel en het open rijden in combinatie met het geroffel van het motortje toveren een glimlach op je gezicht tijdens het rijden.

Je hebt echter wel te maken met de techniek die stamt uit de lelijke Eend van dik twintig jaar geleden en heel veilig is de Burton in deze tijd met ESP, ABS, airbags en allerlei andere snufjes ook niet. Verder moet je hoge snelheden mijden, omdat je

helemaal vrij in de auto zit en de wind zich snel zal roeren rond de inzittenden. Maar goed, dat neem je op de koop toe, want na de aanschaf zijn de kosten laag en houdt de auto zijn restwaarde. Wil je iets origineels, dan is een Burton zeker het overwegen waard.

Plus

+ Hoog fungehalte
+ Origineel ontwerp en dus veel bekijks
+ Lage kosten

Min

- Niet veilig
- Techniek van twintig jaar geleden
- Wind heeft vrije hand