



## Secma Funtech Pretpakket

**De naam zegt het al. Onder de naam "Funtech" maakt het Franse bedrijf Secma auto's waarbij plezier voorop staat. De manier waarop de fabrikant dat doet is ook meteen duidelijk. De auto is ontgaan van alles wat de pret kan bederven, zodat alleen overblijft waar het echt om gaat: het pure rijplezier. Sinds kort heeft Secma een Nederlandse importeur en Autozine ging als eerste in Nederland met dit pretpakket op stap.**

Nadat de motor is gestart voelt de Funtech als een kart die de openbare weg op mag. Niet alleen het motorgeluid is hetzelfde, de hele auto schudt ook als een kart; ongeduldig om aan de testrit te beginnen. De bestuurder zit laag bij de grond en net als een kart kent de Funtech geen deuren. De auto wordt bij ontvangst wel geleverd met een (optionele) kap. Deze zwarte kap bestaat uit twee vleugeldeuren en maakt het interieur voor het gevoel nóg kleiner.

Bij de gehele auto staat gewichtsbesparing centraal, want iedere kilo extra betekent minder prestaties. Daarom is de carrosserie opgetrokken uit kunststof. Omdat bekleding te veel gewicht in de schaal zou brengen, is het materiaal van het interieur hetzelfde als dat van het exterieur. De stoelen zijn niet meer dan verhogingen in de carrosserie waarop (fraai bekleed) schuimplastic is geplakt. Hoe elementair dit ook is: de stoelen zitten eigenlijk best goed. Ook na enkele volle dagen rijden, geven de stoelen geen reden tot klachten. Zoals duidelijk mag zijn, kan een stoel die deel uit maakt van de carrosserie niet worden versteld. Ook het stuurwiel is niet verstelbaar, maar de afstand van de pedalen tot de bestuurder kan wél worden ingesteld.



Gewichtsbesparing betekent ook een minimale uitrusting. Aan het stuurwiel zit één hendel voor de verlichting en de richtingaanwijzers. Het dashboard telt drie knoppen; ze zijn voor de alarmlichten, ruitenwissers (zonder wis/was installatie) en aanjager. De spiegels worden met de hand versteld, een binnenspiegel mist. Ook een dashboard zou afbreuk doen aan het plezier. In plaats daarvan loopt de middentunnel door in een middenconsole tot aan de voorruit. In de middentunnel is behalve de handrem ook de bediening van de verwarming ondergebracht. De opening onder de handrem wordt gebruikt om warmte van de motor af te voeren, wat op z'n tijd knap storend is.

Centraal onder de voorruit zijn de meest essentiële meters te

vinden. Deze standaard klokken zijn afkomstig van Peugeot en geven de snelheid, het toerental en het benzineniveau weer. Juist omdat de meters zich in het midden van het "dashboard" bevinden, zijn deze gemakkelijk af te lezen. Onder de meters is een inbouwruimte voor een radio of navigatiesysteem te vinden. Voor de luidsprekers is heel slim al ruimte gemaakt in de carrosserie.

## Luxeproblemen

De enige bergruimte bestaat uit een vakje boven de stuurstang, precies voldoende voor een zonnebril en een GSM-telefoon. Met enige vindingrijkheid is ook de ruimte achter de luidsprekers te gebruiken als bergruimte voor bijvoorbeeld een pakje boterhammen of een zeer bescheiden toilettaas. De echte bergruimte van deze testauto is te vinden in de vorm van het (optionele) bagagerek op de achterklep.

Het gebrek aan bagageruimte betekent dat ook niet is voorzien in ruimte voor het dak. De afneembare vleugeldeuren zijn bedoeld als "hardtop". De constructie moet worden losgeschroefd, maar is desondanks binnen enkele minuten te (de)monteren. Bovendien bestaat het dak uit twee delen en is daarom gemakkelijker op te bergen dan een grote metalen hardtop.

Overigens mogen geen wonderen van het dak worden verwacht. Onder de deuren zitten kieren van bijna een centimeter, bij zijwind geven de deuren veel extra rijwind en de auto kan ook met deze deuren nog steeds niet op slot. Bovendien is de linker buitenspiegel van het dak zo klein, dat een enorme dode hoek ontstaat en het wisselen van rijbaan een kunst op zich is. Het doet echter allemaal geen afbreuk aan de belevenis, dit is een uitzonderlijke auto en daar horen "luxeproblemen" als deze bij.

## Plezierjacht

Onder de achterklep is een Lombardinni-motor te vinden uit een plezierjacht (want waar haal je anders een pleziermotor vandaan?). Dit is een 2-cilinder motor en dat verklaart de onrustige loop en het trillen van de auto. De 505 cc metende krachtbron levert slechts 20 pk. Samen met de extreem korte slag van de koppeling, vraagt de Funtech daarom een behoorlijke gewenningsperiode. Het woord gewinning is hier op zijn plaats, want wanneer de auto zich eenmaal laat aanvoelen, is het rijden anders maar zeker niet moeilijker dan gemiddeld.



Terwijl de testperiode begon met langzaam en houderig rijden, veranderde dat al snel in sportief en ronduit brutaal weggedrag. Van ploeteren en hard werken, werd het Funtech-rijden de ultieme roadster-ervaring die de importeur in het vooruitzicht stelde. Dit is een auto die met de dag leuker wordt, maar nooit gewoon zal worden. Alleen het schakelen wilde niet wennen. De net iets te grote versnellingspook schakelt stug en gevoelloos, zodat meer dan eens een verkeerde versnelling werd gekozen.



De Funtech is nadrukkelijk niet bedoeld voor gebruik op de snelweg of voor het afleggen van grote afstanden. De schaal van de snelheidsmeter loopt door tot 190 km/u, maar dit is zeer optimistisch gedacht, zo niet science fiction. De fabriek geeft een topsnelheid op van 110 km/u en daar moet de motor hard voor werken.

In de praktijk is de 120 km/u (volgens de importeur zelfs 135) haalbaar, maar daar is veel geduld voor nodig. Bovendien vragen ook de onbekrachtigde schijfremmen rondom de nodige gewinning, waardoor hoge snelheden in eerste instantie niet uitnodigend zijn. De hagelnieuwe testauto (op

het moment van testen zelfs nog zonder kenteken) ging in de loop der tijd echter steeds beter remmen, zodat het gevoel van zekerheid ook bij hoge snelheid groter werd.

## Binnenwegen

De Funtech is bedoeld voor gebruik op binnenwegen en daar slaan het karakter van de auto (en de testrijder) geheel om. Dan is het motorvermogen precies voldoende en is het juist fantastisch rijden. De bestuurder moet de motor op toeren houden en dan is 20 pk op een gewicht van 394 kg ineens een aardig vermogen. De sprints worden steeds leuker, de bochtsnelheden hoger en uiteindelijk behoort zelfs een spectaculaire drift tot de mogelijkheden. Dat is mede te danken aan de absoluut sublieme besturing. Ondanks de relatief brede 175/60 banden is de besturing licht, maar dankzij het gemis van stuurbekrachtiging ongekend direct en precies. Dit is exact zoals een auto behoort te sturen.

Uiteraard is een kleine auto als deze zeer wendbaar en is de draaicirkel minimaal. Alleen op lange snel genomen bochten is voelbaar dat de gewichtsverdeling bepaald niet ideaal is. De auto is echter niet snel genoeg om dat ooit tot een probleem te maken. Tenslotte gaat een groot compliment uit naar het stuurwiel. Het stuurwiel is het belangrijkste fysieke contact tussen auto en bestuurder en levert in dit geval een wezenlijke bijdrage aan het plezier.

Alsof de ongebruikelijke techniek de Funtech niet bijzonder genoeg maakt, kent de auto ook nog een extravert uiterlijk. De Funtech is onmiskenbaar klein en daarmee ook heel bescheiden. Vooral het aangezicht met de opstaande koplampen en knipperlichten geven een aandoenlijk en vrolijk gevoel. De grote wielen met standaard lichtmetalen velgen en vlak daarop gemonteerde meesturende spatschermen, geven juist een heel sportieve uitstraling. De hoge achterzijde geeft het idee van kracht en maakt het plaatje compleet.

Ondanks het gebrek aan deuren en dus ook zijruiten, zitten bestuurder en passagier goed uit de wind. Zoals gapen besmettelijk kan zijn, geldt dat ook voor lachen. Een auto als deze -en dan nog in het geel- trekt heel wat aandacht. De Funtech werd overal nagekeken, toegezwaaid en vooral toegelachen. Dat heeft weer als gevolg dat de bestuurder als vanzelf met een steeds bredere lach achter het stuur zit.



## Conclusie

Secma heeft met de Funtech een compromisloze pretauto neergezet. Bij een duidelijke keuze hoort een duidelijk oordeel. De auto is niet bedoeld voor dagelijks gebruik en scoort daarom in woon-werk verkeer met zeer positief denken hoogstens een magere voldoende. Het motorgeluid is te nadrukkelijk aanwezig, de prestaties te gering en de kapconstructie onvoldoende voor gebruik buiten de zomermaanden.

Dit is echter geen enkel probleem want de Funtech is, precies zoals de naam zegt, bedoeld als pretauto. Dan staan het extraverte uiterlijk, de elementaire uitrusting, de vermakelijke motor en de perfecte besturing garant voor ongekend rijplezier. Het nadrukkelijke motorgeluid en de geringe bruikbaarheid van het dak maken de auto echter minder geschikt voor lange afstanden. Omdat plezier niet in geld is uit te drukken heeft Secma ook hier een prettige keuze gemaakt. Deze unieke cabriolet kost &euro; 12.428,-. Daarmee kan dit pretpakket de cabrio-droom van menig een wel eens dichterbij brengen dan ooit tevoren. ■

# Technische fiche

## Secma Funtech 500 Extr'm

### Maten en gewichten

<b>Lengte</b>	250 cm
<b>Breedte</b>	140 cm
<b>Hoogte</b>	110 cm
<b>Wielbasis</b>	175 cm
<b>Gewicht</b>	394 kg
<b>Sleepvermogen</b>	n.b.
<b>Sleepvermogen geremd</b>	n.b.
<b>Tankinhoud</b>	22 l
<b>Kofferinhoud</b>	n.b.

### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	505 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	2/2
<b>Vermogen</b>	21 pk @ 5150 tpm
<b>Koppel</b>	33 Nm @ 2200 tpm
<b>Aandrijving</b>	achterwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	n.b.
<b>Topsnelheid</b>	120 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	n.b.
<b>Verbruik stad</b>	n.b.
<b>Verbruik buitenweg</b>	n.b.
<b>CO2 uitstoot</b>	n.b.



### Prijs

<b>Prijs</b>	11.500 €
<b>Basisprijs</b>	11.500 €