

Weer een nieuwe uitdaging voor *TopGear Magazine* in een raceauto. Scheurden we vorig seizoen nog in een Westfield met relatief veel vermogen en weinig gewicht, nu racen we in een Dacia Logan



ACHT UUR GAAT PRIMA



FOTOGRAFIE: XXX

DE DACIA LOGAN: JE WEET WEL, ZO'N wagentje dat Renault maakt van verouderde onderdelen die nog op een stoffige plank liggen, voor mensen die eigenlijk geen auto willen maar er toch een nodig hebben of voor diegene die wel een auto willen, maar die niet kunnen betalen. Hans Wellink, specialist in het prepareren van raceauto's en voor ons bekend uit de Westfield Cup, had er eentje voor ons staan. Of het geen leuk idee was om met een Dacia aan de 12 uur van Zandvoort mee te doen?

Natuurlijk slaan we een dergelijk aanbod niet af. Racen is racen en zelfs in een Dacia, verzekert Wellink ons, is dat leuk. Weinig vermogen maar heel veel grip, wat betekent dat je er heel hard een bocht mee in kan. Alleen duurt het even voordat je bij de volgende bocht bent. Je moet alles een keer geprobeerd hebben, zeggen ze wel eens.

Uiteindelijk staat een mooi gezelschap de dag voor de race klaar om alvast enkele rondjes in de Dacia te rijden zodat we niet geheel blanco de race aanvagen. Marth de Graaf, een getalenteerd coureur uit de Suzuki Swift Cup waar hij menig wedstrijd wint, heeft al enige ervaring in de Dacia. Wilbert Groenewoud – die in het DNRT dit jaar voor het eerst sprints rijdt en nog nooit langer dan een half uur achter elkaar in een raceauto gezeten heeft – en ik stellen het zeer op prijs dat we nog even in kunnen stappen om achter de rempunten te komen. Tevens kan ik meteen de vraag beantwoorden wat mensen er in hemelsnaam toe beweegt om in een dergelijk automobiel te gaan racen.

Na vier ronden is het duidelijk: de rechte stukken duren lang, maar de bochten zijn inderdaad spannend. Net wél, of net niet vol gas de Gerlachbocht door geeft een kick, en dat geldt ook voor het Scheivlak. Alleen maar liften en zonder te remmen met 140 km/u dwars de bocht in, is ook best spannend. Zeker als Hans Wellink nog even laat vallen dat er eerder mensen waren die dit ook probeerde en op hun dak in de grindbak eindigden.

Op de racedag is het vroeg opstaan en verzamelt het team dat we voor het gemak en omwille van de sponsors het TopGear/Van Leersum & Groenewoud-team noemen zich om zeven uur 's ochtends in de pitbox om de laatste zaken door te spreken. Marth de Graaf doet de start en daarna volgen de mindere goden, wij dus. Om acht uur is het zover. Zonder ook maar één rondje in de Dacia gereden te hebben pakt Marth de kop (in onze klasse, dus met andere Dacia's). Want als onze Dacia de Tarzanbocht in duikt, is de kop van het veld al door de Gerlachbocht.

Het veld bestaat uit Golf diesels, Seats en BMW's, die allemaal veel sneller zijn dan de Roemeense hokken waar wij in racen. Denk hierbij aan gemiddeld tien seconden per ronde verschil, wat inhoudt dat de volgende twaalf uren voelen alsof de Dacia een pot honing is waar een zwerm bijen achteraan zoemt. Gelukkig ben ik nog niet aan de beurt en doet Marth precies waarvoor hij is ingehuurd. Hij rijdt samen met nog een Dacia gestaag weg van de concurrentie.



Te hard in de pits kost straf tijd



Eh, waar staat team TopGear?

Na iets meer dan een uur is het mijn beurt. Ik kruip in de auto en het lijkt wel alsof ik een sauna binnen stap. Een verzenkende hitte overmeestert me, met als gevolg dat het maar niet lukt om mijn gordels vast te maken. Handig hoor, een integraalhelm in een open auto, maar nu zit juist het onderste deel van mijn helm in de weg. Hierdoor prik ik de gordel in plaats van vast, in mijn buik, waardoor het opgekomen verlangen om te plassen alleen maar groter wordt. Ook mag ik niet geholpen worden, want er mag alleen getankt worden als de deur van de rijder dicht zit – en dat tanken vindt nu natuurlijk ook plaats. Allemaal onhandig, maar het zal we een reden hebben. Het zweegt over mijn voorhoofd als ik de pits uitrij, nadat ik eindelijk mijn gordel dicht kreeg. Een bijzonder halfuurtje ligt voor me.

Echt grappig, de hele tijd in je spiegel kijken om snellere racers niet op te houden. Volgens mij

is het juist de bedoeling om voor je te kijken en zo hard mogelijk te gaan. Gelukkig zijn er baancommissarissen die met blauwe vlaggen zwaaien ten teken dat anderen me willen inhalen, en dat is ook nodig. Links en rechts schieten Golfjes en BMW's en zo nu en dan een Seat voorbij. Het lijkt wel of ik stilsta, maar wanneer je met 140 km/u zonder te remmen het Scheivlak instuurt, weet je zeker dat dit niet het geval is.

De Logans hebben een zeer goede wegligging, alleen geen vermogen, dus het is van belang dat je de snelheid in de auto houdt. Het gevolg hiervan is dat je regelmatig bij het insturen van de bochten bijna de bumper van de Volkswagens, BMW's en Seats aantikt die jou net hebben ingehaald. Want de snelheid bocht in is zelfs hoger dan die van de snellere auto's. Om niet te veel tijd te verliezen, probeer ik zoveel mogelijk op mijn lijn te blijven, waardoor we

Jammer, een concurrent is gesneuveld. Schuiven wij weer een plekje op!



soms drie dik de bocht ingaan. Best spannend, maar het past precies en er wordt door de deelnemers over het algemeen netjes rekening met elkaar gehouden.

Na een halfuurtje staan er twee Logans met veel schade haaks tegen elkaar. Hier ging het drie dik door de bocht en dus niet goed, met als gevolg dat een van Dacia's spinde en de andere deze niet meer kon ontwijken; een Code 60 is het gevolg. Dit is een soort *safety car*-situatie, alleen dan zonder safety car. Iedereen is verplicht om maximaal 60 km/u te rijden totdat anders wordt aangegeven, als het gevaar op de baan is geweken.

Die Code 60 komt goed uit, want er is bij mijn pitstop te weinig brandstof getankt en ik zou niet veel langer door hebben kunnen rijden. Bij het binnenrijden van de pits staat Wilbert Groenewoud klaar. Ik stap uit, vergeet door de

'Hij geeft een schop tegen het linker achterwiel en zegt met een licht Haags accent: "Het wiellager is naar de klote"'

spanning de stoel naar achter te zetten en de gordels zo los mogelijk te maken. Wilbert is een typische ingenieur met een bedachtzame blik, die nog maar een jaartje racet en anderhalve kop groter is dan ik. In zijn ogen is precies te lezen wat hij denkt wanneer hij probeert in te stappen. Deze onverwachte yogaoefening is niet alleen vervelend voor Wilbert, maar betekent ook tijdverlies voor het team.

De twee Dacia's met schade worden binnengebracht en Hans Wellink en zijn team zijn in

volle actie om de Roemeense racers weer zo snel mogelijk de baan op te krijgen. Mokers, beitels, en natuurlijk racetape: alles wordt gebruikt om van de, nu nóg meer misvormde Roemeentjes, weer iets te maken dat op racewagens lijkt. Om bij de meest gehavende wagen de neus weer passend te maken, wordt een aloude, doch effectieve truc gebruikt. Het gehavende semi-Renaultje wordt met een touw verbonden aan een zware vrachtwagen. Vervolgens wordt de auto zo hard mogelijk achteruit gerold. Het

'Het gehavende semi-Renaultje wordt met een touw verbonden aan een zware vrachtwagen. Vervolgens wordt de auto zo hard mogelijk achteruit gerold. Het werkt, de ingedeukte voorkant wordt weer langer'



werkt, de ingedeukte voorkant wordt weer langer en er past weer een radiator tussen de grill en de motor. Alle beschadigde onderdelen worden vervangen en het ziet er naar uit dat het niet lang duurt voordat er weer gereden kan worden. Ondertussen rijdt Wilbert zijn rondjes en liggen we met de TopGear/Van Leersum & Groenewoud-Dacia ruim op kop.

Alhoewel Wilbert duidelijk moet wennen aan de drukte op de baan, de hitte in de auto en de andere karakteristieken van de wagen door de warmere banden, gaat het best goed. Helaas komt er een onbekende, te serieus kijkende man onze pitbox binnen en geeft ons een briefje. We krijgen een *stop & go*-penalty van tien seconden vanwege te hard rijden in de pitstraat. Noch ik, nog Marth kunnen ons hier iets van herinneren en aan Wilbert kunnen we het niet vragen; het zij zo.

In de uren daarna komt deze serieus kijkende meneer helaas nog meerdere malen onze pitbox binnenwandelen en de straffen stapelen zich op tot een totaal van 1 minuut en 40 seconden. Omdat wij het wisselen nog niet zo onder de knie hebben als de reguliere teams, is onze comfortabele voorsprong veranderd in een achterstand en rijdt onze Dacia plotseling op plaats drie. Gelukkig hebben wij onze eigen Stig, die al snel van een derde een tweede plaats maakt. De race is al meer dan vier uur aan de gang en mijn tweede *stint* komt eraan. Voordat ik instap eerst nog degene die tankt op het hart drukken dat er voldoende brandstof in moet voor een lange *stint* en dan nog even naar de wc.

Marth rijdt de pits in, stapt uit en ik stap in. Bij het gordels vastmaken trek ik mijn helm naar beneden zodat ik kan zien wat ik doe en bij

het wegrijden let ik goed op dat ik niet harder dan 20 km/u rijd. Wel lastig met zo'n Roemeense snelheidsmeter die trilt als een bejaarde. Al met al gaat deze pitstop alweer stukken beter dan poging één. Nu maar kijken of ik een beetje in de buurt kan komen van de tijden van onze Nederlandse Stig. Ik heb wat moeite om in mijn ritme te komen, dus het duurt een aantal ronden voordat de tijden naar beneden gaan.

Juist op het moment dat ik het idee krijg dat ik weer in een *flow* kom, breekt bij het insturen van de Gerlachbocht de auto zeer onverwachts uit. De Gerlachbocht is met deze auto al spannend, maar op deze manier wordt de uitdaging stukken groter. Ik hou 'm onder controle. Bij het insturen van de Hugenholtzbocht – die linksaf gaat – heb ik nergens last van, dus ik overtuig mezelf dat het aan de baan of aan mij



Hoe krijg ik die gordel vast?



Oud BMW'tje halen we buitenom in

ligt, maar juist op het moment dat ik daarin ga geloven en rechtsaf stuur, wil de Dacia haaks rechtsaf. Het mag duidelijk zijn dat er iets mis is, want een verbrande geur maakt zich meester van mijn werkplek.

Aangekomen in de pits stap ik uit en leg ik aan Hans Wellink uit wat ik voel. Hij geeft een schop tegen het linker achterwiel en zegt met een licht Haags accent: 'Het wiellager is naar de klote. Dit kunnen we maken, maar de kans is groot dat je dan een kwartiertje binnenstaat.' We zijn er nu toch, dus Hans zet zijn monteurs aan het werk en een kwartiertje later rijdt ik behoedzaam en met een nieuwe set banden de baan op. Het vertrouwen komt ronde na ronde terug en ik ben zowaar serieus blij met mijn groenwitte Dacia Logan. De rondetijden gaan naar beneden en in mijn stint haal ik zelfs alle

nog op baan rijdende Dacia Logans in. Na zes uur rijden – we zijn nog maar op de helft – rijden we weer op plek drie in onze klasse. Weliswaar met drie ronden achterstand op de nummer één in onze klasse en 47e algemeen (van de 57). Onze professor, Wilbert, heeft nu ook de smaak te pakken, is gewend geraakt aan de drukte op de baan en de andere karakteristieken van de auto en rijdt goede rondetijden. De weg omhoog is ingezet en onze eigen Jean Todt heeft uitgerekend dat wij met deze snelheid 56 ronden nodig hebben voordat we weer aan kop liggen. Na zeven uur komt Marth binnen met een lege tank. En passant geeft hij bij het uitstappen aan dat het achterwiel vreemd aanvoelt. Aan de rondetijden is het niet te zien, maar als Hans Wellink weer de bekende schop tegen het wiel geeft is het duidelijk wat er aan de hand is.

We halen de benodigde 56 ronden niet, want voor de tweede maal is het linker achterwiel-lager stuk. Wanneer dit gemaakt is, ben ik weer aan de beurt. Nog geen halve ronde onderweg is alle aandrijving verdwenen. Ik kan gas geven wat ik wil en de toerenteller en de kilometer-teller geven toeren en snelheden aan die ik voor onmogelijk achtte in een Dacia. Helaas is dat niet zo en kom ik tot stilstand. Wanneer ik weer terug ben in de pits leg ik aan Hans Wellink uit wat de symptomen zijn. Na kort overleg met zijn monteurs en enkele blikken onder de auto, is de conclusie dat er een aandrijf-as gesneuveld is. Hans komt naar me toe en brabbelt iets in de trant van: 'Ik heb het, ik heb het, ik heb het... niet', en loopt weer weg om nog eens goed in een kist te speuren. Vervolgens komt hij nogmaals naar me toe en zegt met een schuldbewuste lach op zijn gezicht en teleurstelling in zijn ogen: 'Sorry, maar eh, de onderdelen zijn op.'

Na acht van de twaalf uur heeft de Dacia Logan van het TopGear/Van Leersum & Groenewoud-team de pijp aan Hans gegeven. In de twee uur rijtijd heb ik een band opgebouwd met dit Roemeense pieremachochel. Al gaat ie niet hard rechtuit, bocht-in doet ie niet onder voor een Volkswagen, Seat of BMW. Ook de ondersteuning van Hans Wellink was goed. Alleen het vooroordeel dat ik en velen met mij over Dacia's hebben, werd tijdens de twaalf uur van Zandvoort bevestigd. Hij houdt het maar acht uur uit. Dus bij de volgende wedstrijd over acht uur staan we gewoon aan de start. 🏁

DANK AAN DE SPONSOR

Racen in deze Dacia werd mogelijk gemaakt door Hans Wellink Race Experience en Van Leersum & Groenewoud. Bij Hans Wellink kun je door hem geprepareerde raceauto's huren om bijvoorbeeld een weekeinde met vrienden te racen, of met een team de 12 uur van Zandvoort te rijden. Mits je een racelicentie hebt natuurlijk. Hij verzorgt de auto's en alles wat erbij komt kijken, tot de onderdelen op zijn natuurlijk. Alles volgens het arrive & drive-concept. Rij je liever geen Dacia (hoewel het al met al best een aanrader is), hij verhuurt ook geprepareerde Seats en BMW's. En heb je zelf een raceauto dan kan hij die ook voor je onderhouden. Zie ook: www.race-autoverhuur.nl

Van Leersum & Groenewoud is een jong en dynamisch civieltechnisch ingenieursbureau, dat zich gespecialiseerd heeft op het driedimensionaal ontwerpen van wegen en geluidsschermen. Van Leersum & Groenewoud relateert zich graag aan autosport aangezien op beide gebieden dezelfde kernwaarden worden vereist: betrouwbaarheid, kwaliteit, flexibiliteit, snelheid en uiteraard teamgeest. Dat laatste kwam bij de Dacia helemaal goed. Zie ook: www.vanleersumgroenewoud.nl