

# DE 24 UREN VAN ZANDVOORT



Het woord 'racen' roept bij de meeste mensen snelheid op, adrenaline, actie, een jongensdroom. Tot voor kort duurde het drie of vier dagen voordat je je racelicentie behaalde. De Dutch Race Driver Academy stelt een nieuwe formule voor om het papiertje in 24 uur te bemachtigen. Leren racen in een dag? Yeah right!

Tekst: Gijs Gills • Foto's: Speedpictures.nl



Racen is voor mij altijd een grote passie geweest. Als klein jongetje was ik verzet op radiografisch bestuurbare auto's. Vooral de Nikko RC Evolution-auto's, die nu trouwens nog steeds gemaakt worden, vond ik helemaal het einde. Mijn vriend, die een straat verder woonde, had als eerste zo'n Nikko: een Peugeot 306 WRC, volledig gedetailleerd met stickers en spoilers. De Nikko reed 25 km/h en geloof me, dat is best snel voor een klein speelgoedautootje. Ik was meteen gek op het ding en wilde hem ook hebben. Ik kon niet wachten om met mijn spaarcenten naar de dichtstbijzijnde speelgoedwinkel te hollen. Daar stonden ze, de Nikko Evolutions: een Citroën Xsara WRC, een Peugeot 306 WRC en de almachtige McLaren F1 GTR in Gulf-kleuren. Die moest ik hebben! Zonder nadenken greep ik de doos mee naar de kassa en betaalde met een grote lach op mijn gezicht. Die verdween jammer genoeg heel snel. Er zaten namelijk geen batterijlader en batterij in de doos. Hup, terug naar de winkel en dan maar de Citroën Xsara. Thuisgekomen deed ik die batterij in de oplader

en had ik precies vier uur de tijd om alle stickers op de carrosserie te plakken. Samen met wat vrienden hebben we dagen aan een stuk geracet op een zelfgemaakt circuit. Je kon zelfs de bandjes, de motor en de carrosserie vervangen. Al snel kocht ik een Mercedes CLK-GTR body en een sprintmotor die het beestje 38 km/h liet rijden. De persoonlijke successen waren groot, omdat ik alle races won, maar mijn tegenstanders/vrienden vonden het niet meer zo leuk. Och ja, ik voelde mij de Senna van de elektrische autootjes en ik moest op zoek naar een andere uitdaging.

### DRIE MAAL ACHT

Lang leve racespelletjes, wat doe-het-zelf metaalwerk en stuurwiel-tjes. Met het metaal bouwden we een constructie waarop een autozetel en een stuurwiel-tje paste. Op die manier hadden we onze eigen racesimulator en konden we rondje na rondje afleggen op de mooiste circuits ter wereld. Tot op de dag van vandaag race ik wekelijks, soms zelfs dagelijks, op dezelfde simulator. Tientallen circuits ken ik vanbuiten, op een heel belangrijk Nederlands circuit na, Zandvoort. Het wordt dringend tijd om het asfalt in de duinen beter te leren kennen, want binnen enkele da-

gen is het zo ver. Een gedachte die al jarenlang in mijn hersenen rondspookt, ik ga mijn racelicentie halen. De Dutch Race Driver Academy heeft me weken van tevoren het theorieboek al toegestuurd. 47 pagina's die uitleggen wat de verschillende vlaggen betekenen, welke regels er gelden op en naast de baan en welke sancties er boven je hoofd hangen als je je grootste rivaal van de baan tikt. Goed voorbereid ontmoet ik Danny van Dongen en Dillon Koster, de peetvaders van de 24-uurs licentie. Hun opleiding bestaat uit acht uur racen, acht uur slapen en weer acht uur racen. Voordat we beginnen te racen, wordt onze autobehersing op de proef gesteld met een slipcursus op een natte baan. Eerst moeten we zo hard mogelijk remmen zonder dat het ABS ingrijpt. Puur voor het pedaalgevoel. De volgende test is een S-bocht maken zonder de controle over de auto te verliezen. Ver voor je uit kijken en tijdig anticiperen met sturen, zijn hier de belangrijkste factoren om niet dwars te gaan. Ik zit samen met een slip-instructeur, een race-instructeur en een andere cursist in de auto. Terwijl mijn medecursist bezig is haar slip-techniek bij te schaven, keuvelen de race-instructeur en ik op de achterbank over racegames. Hij vertelt me dat erg veel professionele racers die

spelletjes spelen. Niet alleen voor de fun en om het circuit te leren kennen, maar ook omdat de games tegenwoordig zo realistisch zijn. Ik zie mijn slagingskans al stijgen en omdat ons team het zo goed gedaan heeft, worden we getrakteerd op een hele reeks 360's. De sfeer is goed en met een vrolijk gevoel trekken we langzaam weer terug naar de paddock.

### SLIK EN SLIP

Na een korte pauze is het tijd om de baan op te gaan. Iedere cursist stapt in zijn auto, dat is ofwel een gehuurde Seat Ibiza TDI of een BMW 325i of je eigen auto. Per drie auto's is er een instructeur die regelmatig wisselt van auto. De bedoeling is dat de auto met instructeur voorop rijdt en de twee anderen exact dezelfde lijn volgen. Met pylonen langs de baan wordt aangegeven waar er geremd, ingestuurd en naartoe gestuurd moet worden om de bocht zo vloeiend mogelijk te nemen. Ik merk hoe realistisch de overeenkomst is met het spel en door het oefenen heb ik automatisch een voordeel op mijn medecursisten. Als ik vooraan het treintje rijdt, moet ik me een beetje inhouden. Jammer, ik hoop dat we morgen opnieuw ingedeeld worden. De zon begint stilletjes onder te gaan en de lichten van de auto's moeten aan. Wat een aparte eerste race-ervaring.

Aangekomen in het hotel dat bij de prijs van de cursus inbegrepen is, moeten we in het diepst van onze ziel nog wat concentratie vinden om een uurtje door de theorie te worstelen. Hoewel iedereen moe is, wordt er aandachtig geluisterd naar de 'mag wel' en 'mag nietjes' van het racen. Dit is niet zoals geschiedenisles volgen op de middelbare school, het gaat hier om interessante leerstof waar iedere deelnemer zich voor interesseert. Op vragen wordt enthousiast geantwoord en de meesten hebben er volop vertrouwen in. Kom maar op, dag twee. Vroeg in de ochtend worden we ingedeeld in nieuwe groepen. Nu rijden we niet meer met drie auto's achter elkaar, maar slechts met twee. Ik word gekoppeld aan een 19-jarig meisje en begin al negatief te denken onder het motto 'Vrouwen kunnen niet rijden'. Ik stel me vriendelijk voor en loop samen met de instructeur naar de raceauto's. Onderweg vraag ik of ze al wat race-ervaring heeft en mijn maag draait om als blijkt dat zij een van de weinige meisjes is die meer rijdt in een

Europees kartkampioenschap. Dit kan wel eens een heel zware dag worden. Al snel blijkt dat we aan elkaar gewaagd zijn. Geen wonder eigenlijk, want de nieuwe indeling berust niet op toeval. Op enkele meters achter elkaar halen we andere Seats in en zelfs een paar snellere BMW's moeten eraan geloven. Onze instructeur Melroy Heemskerk, zelf rijdend in de Speed Euroseries, heeft er plezier in en zegt ons precies wat we moeten doen. Ik moet vroeger insturen en sneller op het gas gaan. Net op het moment dat het goed gaat en ik vol vertrouwen zit, stuur ik de Mastersbocht te snel in. Ik rem lichtjes bij, maar kom in een zijwaartse slip waar ik me niet meer uit kan redden. De auto belandt naast de baan en hoewel het slechts een schuiver is, krijg ik toch een deuk in mijn vertrouwen. Ik doe het wat rustiger aan en probeer wat weg is weer op te bouwen. Heemskerk zegt me dat het niet altijd slecht is om limieten op te zoeken. Je moet weten wat een auto kan en wat niet en gebeurt er iets op een circuit, dan ben je steeds veilig. Heemskerk

wisselt weer van auto en ik probeer mijn rivale kort te volgen. Helaas, ze is sneller dan ik. Ik pers alles uit het standaard dieseltje, maar ze loopt verder en verder uit. Tijd om even te stoppen en rara, de medische controle komt net op tijd.

### EXAMENSTRESS

Bloeddruktest, ogentest, hamertje op de knie en een plastest. De dokter keurt me goed en ik kan niet wachten om weer in de Seat te springen. Misschien moet hij ook eens nakijken of ik de afgelopen dagen geen verslaving heb opgelopen. Voor het laatste gedeelte mogen we nu alleen rondrijden, maar de instruc-

teur springt regelmatig bij je in de auto om de laatste plooiën glad te strijken. Ik hervind mijn vertrouwen en ben klaar voor de grote finale: racen! Eerst met drie, dan met zes, met twaalf en zelfs het hele veld tegelijkertijd – met meer dan dertig auto's. Als volleerde coureurs strijden we met alles wat we hebben. Wat een competitie en wat een plezier. Na de korte races gaan duimen omhoog en iedereen lacht naar elkaar. Dit is waar racen om draait. Het praktijkgedeelte wordt afgesloten met het gevreesde examen. Heemskerk zegt me exact te doen wat ik al de hele dag aan het doen was. Dus dat doe ik ook, tot ik bij



Twijfel bij de meerkeuzevragen. Was het nu antwoord A of toch C? Dan maar B!



de Audi-S bocht kom. Het moest ooit eens gebeuren, maar nu, tijdens de tweede ronde van mijn examen, komt het net niet goed uit. Ik kom zonder benzine te zitten en kan met de laatste centiliters nog traag tot in de pits rijden. De examinatoren, die verspreid staan over het circuit, zijn op de hoogte van de situatie en ik krijg een nieuwe kans. Deze keer is iemand anders de pineut. Een Mazda MX-5 spint en crasht. Jammer voor hem, maar ik moet geconcentreerd blijven. Met een goed gevoel maak ik mijn laatste rondjes af. Maar het ergste gedeelte moet dan nog komen: het theorie-examen. Het losse sfeertje verandert plots in een serieuze stemming en de lach op de gezichten maakt plaats voor stijve lippen op elkaar. De spanning is te voelen in de examenkamer. In mijn gedachten blader ik nog eens snel door de 47 pagina's en vul het examen zonder veel problemen in. Bij het aanvinken van het laatste antwoord, beseft ik plots dat de dag al voorbij is. Ik heb niet alleen ontzettend veel bijgeleerd, zowel theoretisch als in de praktijk, maar ik heb me ook ongelooflijk goed geamuseerd. Later blijkt dat alle cursisten geslaagd zijn voor de praktijk, zelfs de Mazda-coureur waarvan het uitstapje slechts een klein smetje was op een verder prima rijprestatie. Slechts enkelen moeten terugkomen voor een herkansing op de theorie. Dan merk je dat voor veel mensen een droom is uitgekomen. Ook voor mij. Eindelijk kan ik nu racen. Dat brengt echter weer een ander probleem met zich mee; geld, veel geld. Maar dat is een andere droom en daar gaan we nu aan werken. 

