



FOTOGRAFIE: INGVAR TIMMER, FOTOBEWERKING: LUCAS VAN DER WEE

ZO HARD MOGELIJK

Een autojournalist zonder racelicentie, dat kan natuurlijk niet. Zeker niet als je bij *Top Gear* werkt. Laten we nu op de redactie iemand hebben gevonden die dat papiertje nog niet had



ALS AUTOJOURNALIST MOET JE OVER HET algemeen hard werken, krijg je daar maar matig voor betaald en heb je continu stress om je stukjes op tijd in te leveren. Je zit soms een hele nacht te tikken omdat je op de dag weer een handvol middenklassers moest testen en het verslag daarvan de volgende dag moet inleveren. In ruil voor die maandelijke fooi en hard werken krijg je wel de kans om in alle auto's te rijden die je maar kunt verzinnen, en dat ook nog eens op de meest vreemde en vaak warme en zonnige plekken ter wereld. Ken je toevallig een autojournalist en hoor je hem klagen over zijn vak, dan weet je dat hij onzin uitkraamt. Lach hem gerust uit.

Nou wordt gezegd dat je heel hard moet hebben doorgeleerd, veel verstand moet hebben van techniek en vooral moet beschikken over een bovenmatig rijgevoel om wat zinnigs over auto's te kunnen zeggen. Hoor je een autojournalist dat beweren, dan kraamt hij alweer onzin uit. Lach hem ook vooral uit. Kijk, al weet je niets van wijn, binnen een dag kun je doorhebben wat het verschil tussen wit en rood is. Binnen twee dagen proef je het verschil tussen rood uit een kartonnen pak en een Barolo en na een halfjaar gok je bij blind proeven in de helft van de gevallen de druivensoort goed. Als je maar veel drinkt, om te oefenen. Zo is het ook met oordelen over auto's: iedereen kan het. Ik wil dit vak zeker niet devalueren, maar laten we er vooral niet te hoog over opgeven.

Eén ding, echter, kan niet iedereen. Hard rijden. Nou ja, hard rijden op dusdanige wijze dat jijzelf, de auto en de omgeving heel blijven. Als je weet hoe je echt hard kunt rijden, ben je in staat de grenzen van wat een auto kan op te zoeken. Een normaal mens doet dat niet. Op de openbare weg kan het ook nauwelijks. Maar hoe beoordeel je dan die splinternieuwe *supercar*? Hoe weet je dan of het onderstel van een doorsnee middenklasser werkelijk heel sportief is? En vooral, hoe kun je je collega's laten zien dat jij sneller rijdt dan zij? De oplossing is: racen.

Alleen door veel, en in verschillende auto's, en op verschillende circuits te racen, leer je echt rijden. Alleen door te racen, kom je er achter hoe een auto zich gedraagt in extreme omstandigheden, onder verschillende weertypes. Nu is het wat saai in je een-tje rondjes te draaien: het is veel leuker als er ook anderen zijn die hetzelfde doen, gelijktijdig, zodat je kunt meten of jij sneller bent dan zij.

Bovendien kom je er, door met anderen te racen, snel achter hoe jijzelf reageert in bepaalde omstandigheden. Onder druk, fouten makend, en dat alles op de toppen van jouw kunnen en die van de auto. Ik durf te beweren dat mensen die echt kunnen racen, tot de veiligst rijdende chauffeurs ter wereld behoren. Zij hoeven op de openbare weg niet te laten zien dat ze goed kunnen rijden, dat doen ze met regelmaat op een circuit. Dat is het echte werk. Zij weten dat je onder bepaalde omstandigheden met een bepaalde auto beter niet met 180 haaks een bocht door kunt. Ze proberen dat ook niet. Kruip in de auto naast een coureur die niets te bewijzen heeft en je komt geheid veilig op je plek van bestemming. Hooguit een tikje misselijk. Goed, ik neem aan dat je nu wel voldoende argumenten voor je partner hebt om in één dag zo'n 1.000 euro stuk te slaan.

Eén dag heb je namelijk maar nodig om een papiertje te halen waarmee je mag racen, waarmee je op circuits wordt toegelaten om zo hard mogelijk te kunnen rijden. Zo hard mogelijk rijden: dat is de essentie van racen. Dat papiertje, de racelicentie, haal je echter niet zomaar. Zie het als een soort rijbewijs voor snel rijden. Je hebt een theoretisch deel waarbij je twintig meerkeuzevragen moet beantwoorden, en een praktisch deel waarbij je een aantal rondes lang moet bewijzen hard over een circuit te kunnen rijden.

Er zijn in Nederland verschillende racescholen waar je een racelicentie kunt halen – als je goed genoeg bent. De meeste bieden een driedaagse cursus aan waarbij je wordt klaargestoomd om én theorie- én praktijkexamen op de laatste dag te halen, nadat je ook een medische keuring ondergaan hebt. Ik vond drie dagen, hoe leuk ook, lichtelijk overdreven – volledig overtuigd van mijn natuurlijke kwaliteiten. Eh, oké, en een driedaagse cursus kost minstens 2.000 euro.

Ik koos voor de eendaagse cursus bij Danny van Dongen via de Dutch Race Driver Academy (www.dutchracedriver.nl). Dit is een door de Knac Nederlandse Autosport Federatie (KNAF) erkende raceschool die een eendaagse cursus aanbiedt voor 995 euro inclusief medische keuring en examens. Omdat de KNAF de racelicenties uitgeeft, en de examens afneemt, is het wel handig dat de raceschool die je kiest, erkend is door de KNAF.

Met 995 euro ben je er niet helemaal. Bij dat bedrag zit geen auto inbegrepen. Je kunt ervoor kiezen met je eigen auto het circuit op te gaan, met alle risico's van dien. Je kunt er ook voor kiezen met de auto van je baas het circuit op te gaan, met alle risico's van dien. Of je kunt er voor kiezen om voor 500 euro een oude BMW of Seat te huren via de Dutch Race Driver Academy. Die zijn geprepareerd voor het circuit, dus onder andere met een dikke kooiconstructie uitgevoerd. Wel zo veilig. Hoewel je eigen auto vast veel sneller is dan een 3-serie uit 1912 of een Ibiza-diesel is het toch aan te raden met een van deze auto's het circuit op te gaan. Je eigen verzekering sluit rijden op circuits vaak uit, leasemaatschappijen doen dat al zeker, dus maak je schade aan je eigen auto of je leasebak, dan kun je diep in je buidel tasten. Bij zo'n gehuurde auto betaal je gemaakte schade per gebeurtenis met een maximum van 2.000 euro voor de BMW en 4.500 euro voor de Seat. Meer zijn ze namelijk niet waard. Toegegeven, rijd je zo'n gehuurde auto compleet in de prak dan is dat zeker zonde van het geld, maar nog altijd goedkoper dan je eigen auto in puin rijden.

Voor een goede vergelijking neem ik én zo'n Seat Ibiza-diesel – een volwaardige cupauto – én een geleende Alfa GT. (Nog zo'n voordeel als autojournalist: iedereen leent je een auto uit, zelfs als je vertelt er het circuit mee op te gaan.) Maar eerst wordt er huisvlijt van me verwacht. Enkele weken voor de cursus ontvang ik per mail een pdf-bestand van 47 pagina's van DRDA, of ik die even uit mijn hoofd wil leren. Dit is de theorie. Over allemaal verschillende vlaggen waarmee men langs de baan kan zwaaien als jij toevallig iemand afsnijdt, iemand wilt inhalen, je achterstevoren en ondersteboven midden op de baan ligt, je over de finish komt. Dan heb je nog pagina's vol regels



'Zo moet je sturen'

Hé, wat een grappige buitenspiegel



Er zat nog wel rubber op, echt...



'Ken je toevallig een autojournalist en hoor je hem klagen over zijn vak, dan weet je dat hij onzin uitkraamt. Lach hem gerust uit'

'Binnen 5 rondjes rook je de banden op, binnen 8 de remschijven en binnen 12 de hele auto'



Pas op, een bocht!



Ik durf het bijna niet te vragen, maar is die Corvette van jou?

over wat er gebeurt als je stiekem je raceauto hebt laten chippen zodat je 100 pk meer hebt dan de rest, als je de *pacecar* inhaalt, als je te laat aan de start verschijnt, als je in spijkerbroek achter het stuur plaatsneemt.

Logisch nadenken, als je dat doet haal je dat theorie-examen toch op je sloffen? Rij hard maar netjes, rij niet onsportief en wel veilig, de zwart-witgeblokte vlag geeft aan dat jouw race voorbij is, geel is gevaar, groen is einde gevaar en de blauwe vlag krijgen auto's voor jou omdat jij er voorbij wilt. Hoe moeilijk kan het zijn?

Nou, vergeet het maar. Van die twintig meerkeuzevragen moet je er minstens zestien goed hebben en dat red je niet met een beetje logica en gokken. Ik zakte dan ook als een baksteen al had ik het gevoel dat het wel aardig ging. Daar koop je niks voor. De enige tip die je van me krijgt is dan ook: leren die theorie, hoe vervelend ook.

De praktijk ging stukken beter. Bij de eendaagse cursus krijg je per twee deelnemers één instructeur. Dat werkt fantastisch. In principe rijdt je zo'n beetje de hele dag – met een lunch tussendoor – en kun je dat de helft van die tijd met een instructeur naast je doen. Hij vertelt je uiteraard hoe je de baan moet lezen, hoe en waar je het beste kunt insturen, remmen, inhalen en meer. Over het algemeen, en specifiek hier op het circuit van Zandvoort. Ongeacht je rijervaring is het altijd nuttig en prettig om al rijdend te leren, en per ronde te constateren dat je beter, efficiënter en vooral sneller rijdt.

Na een dag continu rondjes racen, merk je direct hoe verslavend het is. De adrenaline spuit door je bloedvaten, je hart klopt als een op hol geslagen drummer en je krijgt kramp in je kaken van de permanente grijns op je gezicht. Het is zó leuk.

Sterker, dit is zó leuk dat ik me nog tijdens een van de vele rondjes die ik oefen, voornamelijk echt wat met mijn licentie te gaan doen. Echt te gaan racen, in competitieverband. Daarover lees je in volgende *Top Gears* (als ik mijn theorie-examen haal).

Het praktijkexamen ging dus beter dan de theorie, al haalde ik slechts een clublicentie. Misschien gunden ze me dat examen wel een beetje, om niet mijn hele zelfingenomen imago ter plekke te ruïneren. En om te voorkomen dat ik dan in dit artikel de raceschool, baan, auto en instructeur de schuld van mijn falen zou geven natuurlijk. Aan de andere kant, zo slecht rij ik nu ook weer niet. Nou ja, *club* heb ik in ieder geval binnen. Je kunt namelijk ook een EU-licentie halen. Het verschil zit 'm in het feit dat je met je EU-licentie ook aan internationale evenementen mag deelnemen. Met club kun je dus niet aan de Formule 1 deelnemen, met EU wel. Ik denk dat ik EU nog even niet nodig zal hebben.

Haal je club, dan heb je bewezen aan de examinatoren – die langs de baan staan opgesteld terwijl jij je uit de naad schakelt om een paar snelle rondes neer te zetten – dat je netjes en snel over een circuit kunt rijden, anticipeert op de omstandigheden en alle regels in acht hebt genomen. Haal je EU dan bewijs je daarbovenop nog eens ook echt hard te durven en te kunnen rijden. Dat kun je alleen laten zien door tijdens het afrijden een paar anderen – kneusjes! - in te halen. Hoe mooier je dat doet, des te sneller heb je EU.

Vooruit, ik geef nog een tip: huur de snelste auto

die je kunt krijgen. Of, als je niet bang bent aangelegd en jezelf redelijk in de hand kunt houden, gebruik toch maar wel je eigen snelle auto. Anders haal je heel moeilijk EU. Als iedereen namelijk in een Seat-diesel over het circuit pruttelt en je start met dertig seconden tussen elke auto, dan is de kans groot dat je niemand inhaalt binnen een ronde of vijf. Zoveel rondes rijdt je namelijk tijdens het praktijkexamen.

Iedereen rijdt zo'n beetje even hard en zelfs als je een paar seconden sneller bent, kom je niemand tegen. Beschik je echter over een auto met pakweg 300 pk of meer, dan maak je dat verschil binnen twee rondes of nog sneller goed en blaas je iedereen voorbij. Hoe moeilijker en technisch vaardiger jij dát doet lijken, des te beter je er op staat bij de examinatoren en des te meer kans je maakt je EU te halen. Omkopen helpt in ieder geval niet. De ideale lijnen rijden ('binnen-buiten-binnen-buiten') wel.

Ik doe je nog een tip aan de hand en dat is tevens mijn excuus dat ik slechts club behaalde en geen EU: gebruik geen gewone Alfa GT 1.9 JTD met 150 pk als auto om je licentie te halen. Ten eerste hebben de wel voor een circuit geprepareerde Seats-diesel 15 pk meer en zijn ze stukken lichter, beter gebalanceerd, voorzien van racebanden, rolkooi, vierpunsgordels en meer *racy stuff*. Ze zijn dus ook sneller.

Ten tweede rook je binnen vijf rondjes de standaardbanden van de Alfa op, binnen acht rondjes de remschijven en binnen twaalf rondjes de hele auto. Dat zegt overigens niets over Alfa. Normale huis-tuinen-keukenauto's kun je beter niet een hele dag op het circuit inzetten. Daar zijn ze niet tegen bestand. Tenzij je iets met 911, M, RS of AMG achterop je auto geplakt hebt zitten. Maar dan nog kost het je een set banden en moet je uitkijken met de remschijven.

Heb ik nou het gevoel wat te zijn opgeschoten met mijn licentie (nou ja, halve licentie)? Zie het zo: in een dag leer je niet racen (in drie dagen trouwens ook niet). Wat je wel leert, is zo te kunnen rijden dat officiële instanties jou toestemming geven om deel te nemen aan officiële races. Ik heb het gevoel dat wanneer je dat doet, je pas echt leert racen.

Gewoon, rondjes maken. Eindeloos genieten van de snelheidssensatie, de spanning van competitie, auto-beheersing, risico's nemen, en het koesteren van illustere hoop dat er in jou misschien wel een talent schuilt. Los van de theorie, heb ik er dan ook niets op tegen om deze cursus nog een keer te doen. Puur voor de lol van het racen.

Dutch Race Drive Academy

Tolweg 20
2042 EL ZANDVOORT
Telefoon: 023 – 571 22 50
Fax: 084 – 831 24 68
E-mail: info@dutchracedriver.nl
Website: www.dutchracedriver.nl

Cursusdata 2009:

6 februari	28 juli
17 maart	5 augustus
1 april	2 september
6 mei	7 oktober
4 juni	