

The wild Wild Westfield

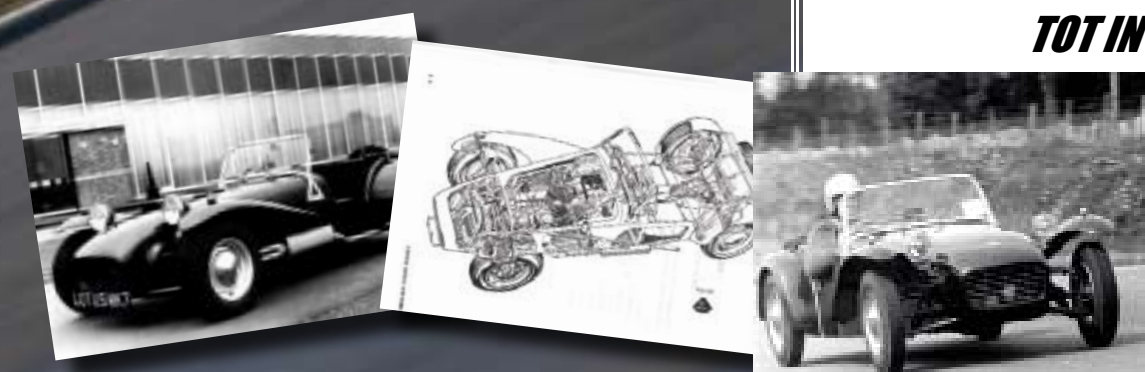
Tekst Mark Koense Fotografie Frits van Etik

RTL GP Magazine is vanaf 2010 trotse partner van de Westfield Racecup, clubracer in z'n puurste vorm. Op het circuit van Zandvoort maakten we voor het eerst kennis met de Seven, een unplugged racer. Autosport zoals het was. En hoort te zijn.

Dit is geen synthesizer, maar een piano. Geen bubbelbad, maar een duik in de zee. Geen hap van een Snickers, maar een beet uit een onbespoten appel. Dit is dan ook geen auto, maar een Westfield. Een Seven. Gebrouwen volgens een oud recept. Ruim vijftig jaar oud om precies te zijn. Want al in 1957 bouwde Colin Chapman zijn eerste Lotus Seven. Een wonder op wielen. Licht, simpel, klein. En bloedsnel. Chapman, die elke auto en prototype een nummer gaf, had voor zijn zevende creatie eigenlijk een Formule 2 in gedachte, een door een Riley-motor aangedreven raceauto die in 1952 klaar had moeten zijn. Maar Colin staakte het project en verkocht het chassis, dat later voor een sportwagen - de Clairmonte Special - werd gebruikt. Pas toen Chapman reeds Elevens bouwde, dook de Seven alsnog op, grotendeels gebaseerd op de Lotus Six, ooit Colin's eerste productieauto. De eerste Seven kreeg een 40 pk Ford-motor en had twee gezichten: het was zowel de ideale sportauto voor de Engelse *country lanes* als een racewagen waarmee je naar een circuit kon rijden om zonder aanpassingen aan één van de talrijke clubraces mee te doen. Bovendien was de Seven spotgoedkoop: om de destijds in Engeland geldende aankoopbelasting te ontduiken, verkocht Chapman de auto als bouwpakket. En omdat de Britse belastingdienst verbood dat dergelijke kits inclusief bouwtekeningen werden verkocht, deed de geslepen Colin er tekeningen bij die uitlegde hoe je de auto *uit elkaar* moest halen. Zijn klanten hoefden de instructies dus alleen maar achterstevoren te lezen!

Toen in 1973 de aankoopbelasting plaats maakte voor omzetbelasting (die ook gold voor kitcars), zette Chapman prompt een punt achter het roemruchte leven van de Seven - waarvan in vijftien jaar tijd vier versies waren verschenen en in totaal ruim 2500 stuks werden gemaakt - en verkocht de rechten van het ontwerp. Daarmee gaf Colin zijn wonderkind het eeuwige leven, want tot op de dag van vandaag bouwen diverse fabrikanten door de Seven geïnspireerde auto's. Eén daarvan is Westfield, dat niet alleen straatwagens in Seven-stijl fabriceert (en tevens als kit aanbiedt), maar ook een raceklasse heeft gelanceerd. Een klasse die in Nederland stormachtig is gegroeid, niet in de laatste plaats door de inspanningen van de in Lelystad gevestigde importeur. Die opereert vanuit een imposant pand, maar binnen heerst een ambiance die gelijk is aan de *no nonsense* sfeer die de Seven uitademt. En de nationale Westfield Racecup. Autosport zoals het was. En hoort te zijn. De auto weegt 575 kilo, de motor levert 170 pk. Geen tractie controle, geen flippers achter het stuur. Weinig poespas, maar des te meer lol. Ook náást de baan. In het rennerskwartier werken alle

// DE SEVEN HOUDT JE VAN DE TARZAN TOT IN BOS UIT OP JE TENEN //



Back to basics Chapman's Lotus Seven was een halve eeuw geleden al een sensatie.

deelnemers vanuit één tent - een verademing in een tijd van zinloos hospitalitygeweld. Dat de Westfield-formule aanspreekt, blijkt wel uit het bomvolle startveld: vorig jaar, het tweede seizoen, verschenen er meer dan 45 Seven-coureurs aan de start. Wie naast de kniehoge auto staat, snapt waarom. *Less is more*, zei Chapman in 1957. En hij had gelijk. Dit is een spartaanse, *to the point* racer. Je wringt je door een spaghetti van rolbeugels in de nauwe, met behulp van een buizenframe gesponnen cockpit. Alles past precies. Je voeten voelen de pedalen, je rechterhand kan bij het schakelpookje. Meer heb je niet nodig. In de lange neus: een tweeliter Zetec, de zestienklepper van Ford, waarvan de ECU is verzegeld, net als de bak en het differentieel.

DE DAG DES OORDEELS

In slechts één dag je racelicentie halen? De Dutch Race Driver Academy beweert dat het kan. RTL GP kwam erachter dat ze gelijk hebben. Met dank aan onze testcoureur Frans Vörös.

In de files rond Amsterdam trommelt de regen op het dak van mijn auto. Uitgerekend vandaag. De dag waarop ik mijn racelicentie moet halen. In één dag. Mijn goede vriend Frans is ervan overtuigd dat ik dat wel kan. Hij zou het moeten weten. Hij is tenslotte de beste instructeur van Nederland. Dat zou hij misschien nooit van zichzelf zeggen, maar voor anderen is het een feit. Vraag het maar aan Jan Lammers bijvoorbeeld. Maar dat neemt niet weg dat mijn 'race-ervaring' zich beperkt tot een ochtendje in een Formule Opel-Lotus en vijf rondjes in een Formule 1-auto. En op het circuit van Zandvoort heb ik al helemaal nooit gereden. Laat staan in de regen. "Ach man, je hebt vroeger toch veel gekart!", had Frans nog gezegd.

Maar ja, dat is twintig jaar geleden... Als ik Zandvoort inrijd, miezert het nog steeds. Via de van Lennepweg kom ik op de Burgemeester van Alphenstraat en buig af naar rechts, naar de hoofdingang van het circuit. Hoe vaak heb ik hier gereden, langs de slipschool, de tunnel door? Duizenden keren. Ik heb een jaar of tien in Zandvoort gewoond, aan de zee, naast het circuit, waar ik praktisch elke dag moest zijn. Voor een test, een race of gewoon voor de gezelligheid.

Maar dit keer is alles anders. Nu kom ik hier om te rijden. Het is nog donker als ik de paddock oprijd. Ik zie hoe het drijfnatte asfalt van de Hugenholtzbocht glimt in het ochtendgloren. Wat haal ik me in mijn hoofd? Ton Koebolt, mijn compagnon, is er al. Ook hij waagt vandaag de sprong. In de ontvangstruimte boven de pits ontwaar ik louter bekende gezichten. Zoals Ard Keff, die er altijd bij was als we met Racing for Holland op Le Mans raceten. En Danny van Dongen die ik niet meer heb gezien sinds hij als kind op de kartbaan van zijn vader Cees rondscharrelde. Danny is nu succesvol GT-coureur en runt samen met Dillon Koster de Dutch Race Driver Academy die, en dat is uniek, je in staat stelt in één dag een racelicentie te bemachtigen. Kan dat werkelijk? Over een uurtje of tien weet ik het antwoord. Ruud en Arjen van Westfield Nederland zijn er ook al, hebben reeds een auto voor me klaargezet in het rennerskwartier. Ik stap echter eerst in een Seat Cupra. Lijkt me wel zo verstanding. Frans neemt me mee het circuit op, legt uit waar ik straks op moet letten. Hij is, zoals altijd, de rust zelve. En dapper genoeg om na een paar rondjes van stoel te wisselen. Al snel moet

ik bekennen dat het meevalt, dat ik nog veel fouten maak, maar dat het niet zo overweldigend is als verwacht. Ik rijd te agressief, stuur te vroeg in, en te bruusk, ga te laat op de rem, te vroeg op het gas, te hard over de kerbs. Maar Frans praat de scherpe randjes eraf. Alsof ik niet ben vastgesnoerd in een racekuip, maar op een divan lig bij dokter Vörös. Zijn uitleg is kristalhelder, dat helpt. Doe wat Frans zegt en je merkt meteen het resultaat. Discipline, dat is me al snel duidelijk, is cruciaal. Wachten met remmen, wachten met insturen, wachten met gas geven. Geduld is niet mijn sterkste punt, maar toch: langzaam maar zeker gaat alles vloeïender - remmen, sturen, gas geven. Na tien, twaalf rondjes duik ik telkens



// Het shockeffect is maximaal. In de Westfield zie, hoor, proef en voel je alles beter. Duidelijker //

even de pits in, de beste remedie tegen overmoed. Rij te lang door, en je jankt vrijwel zeker een keer van de baan. De ochtend vliegt voorbij, tegen lunchtijd heb ik al een uur of drie gereden. En dat is meteen de kracht van deze cursus: je maakt heel veel kilometers. Tussendoor bezoek ik dokter Carel Baller, huisdokter van de KNAF, voor de medische keuring. Alles is in orde, alleen mijn ogen kunnen beter. "Daarom rem ik gelukkig wel wat later", sus ik de boel. Mijn bloeddruk is de laagste van alle cursisten. "Dan mag je wel eens gas gaan geven", grapt de dokter. En dat kan. De hele middag, urenlang. Als de baan is opgedroogd, stap ik in de Westfield. Het shockeffect is maximaal, elke sensatie wordt in deze auto versterkt. Door het vermogen, de kort klikkende bak, het directe sturen. En omdat je open rijdt, zie, hoor, proef en voel je alles beter. Duidelijker. Aan het snelheidsverschil op de



Boven Met Frans in de Seat Cupra, een prima lesauto. Linkerpagina Een half uurtje in de Westfield was genoeg om onder de indruk te raken van de unplugged racer.

rechte stukken ben ik snel gewend. Alles is tenslotte relatief. Wat me wel opvalt, en bevalt, is het rijgedrag. Door het extra vermogen en de achterwielaandrijving voelt deze Seven aan als een grote kart, roept herinneringen op aan vervlogen tijden. Voordat ik de fout maak teveel vertrouwen te krijgen in deze heerlijke unplugged racer, parkeer ik de Westfield in de pits en stap over in de Seat. Over een uur start het praktijkexamen en het lijkt me beter om dat te doen in de auto waar ik vrijwel de hele dag in heb gereden. Het gaat uiteindelijk om vijf rondjes. Vijf rondjes waarin je aan de in elke bocht verdekt opgestelde examinatoren moet laten zien wat je eerder die dag hebt geleerd. Als ik voor mijn run de pits uitrij, richting de Gerlachbocht, begint het olielampje op het dashboard te branden en te piepen. Lekker dan... Ik besluit door te rijden en negeer het gepiep dat elke ronde in de Audi S en de Arie Luijendijkbocht door de cockpit schalt. Tijdens de uitloopronde durf ik te vermoeden dat ik geslaagd ben. Maar omdat ik in mijn leven nog nooit een diploma heb gehaald, lijkt bescheidenheid me op z'n plaats. Bovendien moet ik ook nog het beruchte praktijkexamen afleggen; twintig vragen waarvan je er minimaal zestien goed moet hebben. Gelukkig hebben we tijdens de lunch nog een stoomcursus gekregen. Desondanks heeft Ton er achteraf een hard hoofd in. Tien uur nadat we op het circuit arriveerden, geven Danny het Dillon het verlossende woord: ik ben geslaagd, Ton ook, we hebben een racelicentie. Wat mag je na zo'n geweldige dag concluderen? Dat Frans niet alleen de beste, maar ook de koelbloedigste instructeur is (zelfs toen ik uit de Gerlach vloog, kansloos door het natte gras dweilde en pas halverwege de Hugenholtz tot stilstand kwam, klonk naast me slechts een rustige, onverschrokken stem: "Okay, nu ging je er dus iets te hard in...") en dat de Dutch Racing Driver Academy de ideale formule voor een racecursus heeft bedacht: je hoeft niet meer drie, vier of vijf keer naar Zandvoort, maar gewoon één dag waarop je individueel les krijgt en constant rijdt, totdat het donker is. Wat je raceambities ook zijn, alleen al die ene dag is meer dan de moeite waard. Een dag die je niet snel zal vergeten. Nooit waarschijnlijk. Wil je meer weten? Ga naar www.dutchracedriver.nl.

Als ik de hoofdstroomschakelaar omklap, is één druk op de startknop voldoende om de Seven in maximale staat van paraatheid te brengen. Vanuit geldt Defcon 1. Ook voor mezelf. Want deze Westfield vergroot je pupillen, spant al je spieren en houdt je van de Tarzan tot in Bos Uit op je tenen. Ik heb een paar rondjes nodig voordat de film die zich achter het kleine stuur voltrekt synchroon loopt met wat mijn hersenen kunnen verwerken. Aanvankelijk zit mijn hoofd nog in de Hugenholtzbocht, terwijl de auto al over de Hunzerug klimt. Op het rechte stuk, daar waar een gat zit tussen de geluidswal en de hoofdtribune rukt de harde zeewind elke keer bijna mijn hoofd van mijn romp. Het is stervenskoud, maar de adrenaline zorgt ervoor dat het in de open cockpit aangenaam warm wordt. Meter voor meter maakt deze Seven me duidelijk dat er geen kwaad in 'm zit, dat het 'm maar om één ding te doen is: samen lol maken. Hij nodigt je uit steeds meer, steeds eerder gas te geven. Ik heb geen tijd om naar de kleine torenteller te kijken.



Het ding lijkt kleiner dan een horloge, één keer zie ik dat de rode naald naar de witte zeven trilt, dan is het alweer tijd om te remmen voor de Audi S. Aan de binnenkant van die slinger is het nat, breekt de achterkant uit. Maar de Seven laat je niet schrikken, met het kleine stuur en je rechtervoet trek je hem makkelijk weer het droge op. Rijden met de Westfield is sensationeel. En makkelijker dan je denkt. Maar hoe het is om ermee te racen, daar kan ik voorlopig alleen maar naar gissen. Vandaar dat ik de pits inrijd en het stuur overgeef aan Frans Vörös, onze gelouterde routinier en vaste RTL GP-testcoureur. Even later is hij terug. Enthousiast. "Een heel leuke auto. Makkelijk. Hij stuurt als een formulewagen, je kunt er betrekkelijk eenvoudig hard mee gaan."

In 2010 telt de Westfield Racecup acht races in Nederland, Duitsland en België. RTL GP Magazine zal er nauw bij betrokken zijn. Waarom? Omdat dit een raceklasse is zonder opsmuk, zonder pretenties. Omdat het trouw blijft aan de oerwaarden van het clubracen en de Seven het verleden weet vast te knopen aan het heden - een moderne racer gebouwd in de geest van Chapman's ruim vijftig jaar oude meesterwerk. Met 'onze' Westfield zullen dit jaar diverse coureurs aan de start verschijnen. Na een half uurtje in de Seven staat reeds vast dat ons heel wat te wachten staat... ●

