



MAZDA MX-5 CUPRACER
KILOMETERS 212.750 → GEM. VERBRUIK 1 LITER OP EEN RONDJE ZANDVOORT → STORINGEN GEEN → REPARATIES GEEN → ONDERHOUD GEEN



FORD TRANSIT
KILOMETERS 10.435 → GEM. VERBRUIK 1 OP 10,5 → STORINGEN GEEN → REPARATIES GEEN → ONDERHOUD GEEN



OPEL ADAM
KILOMETERS 17.300 → GEM. VERBRUIK 1 OP 14,5 → STORINGEN GEEN → REPARATIES GEEN → ONDERHOUD GEEN

TUSSENVERSLAG



FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER

TWEE WIELEN IS GENOEG

Om te kunnen 'vlammen' tijdens de Mazda MaX5 Cup op het TT Circuit in Assen, gooit instructeur Dolf Dekking olie op het vuur. Hij doceert over de edele kunst van het asfalt gebruiken.

Het geratel van banden over de kerbstones klinkt als de dreigende muziek in een thriller waarin de hoofdpersoon elk moment belaagd kan raken. Een climax nadert. Mijn ogen knijp ik in een reflex dicht en ik zet mezelf schrap voor de impact. Instructeur Dolf Dekking laat de ideale lijn op het TT Circuit zien en gaat een enorme bandenstapel op de apex rammen. Op de passagiersstoel van de MaX5 Cupauto zit ik eerste rij. Maar het gaat goed. De neus van de Mazda mist het rubberen obstakel op een haar na. Dolf kijkt opzij en ik zie hem vanachter het vizier van zijn helm grinniken. "Zo benut je de baan maximaal", meldt hij. "Hoe breder je het circuit maakt, hoe harder je kunt. Twee wielen op het asfalt is genoeg."

Kort daarvoor snoerde onze eigen Drivers Academy-professor zich vast op de passagiersstoel. "Laat maar zien. Ik ben benieuwd", spoort hij me aan. Ik heb me voorgenomen om direct de tanden in het stuur te zetten, omdat ik tijdens een vorige sessie op Zandvoort voor mijn eigen gevoel als een slapanus begon. Te

weinig agressie, te behoudend en te voorzichtig. Tegen de limiet aan, in plaats van erop en soms iets erover. Bovendien ligt Assen me wel met zijn vloeiende bochten en vangrails die op een prettige afstand staan. Na een paar rondes op de bijrijdersstoel heeft Dolf zijn lesprogramma samengesteld en dat via de intercom gedeeld. "Je moet brutaler rijden. Gebruik de hele baan. Je maakt het circuit te smal. De kerbstones liggen er niet voor niets. Vol eroverheen als het droog is, zeker op Assen waar ze niet zo hoog zijn omdat het een motorcircuit is. Vooral bij de apex en bij de exit win je daar tijd mee, dat scheelt echt meters. Zolang je maar met twee wielen op het asfalt blijft, zul je nooit bestraft worden voor het afsnijden van de baan", zo becommentarieert Dolf mijn verrichtingen.

Bocht per bocht werken we gedisciplineerd af en zoeken we naar referenties. "Hier moet je bij de tweede rode kerb insturen. Daar moet je bij het begin van de grindbak gaan remmen. Zodra je de baanpost passeert, kan het gas er weer op", helpt Dolf om routine in de

rijstijl te slijpen, want daardoor ga je constantere rondetijden rijden. "Je remt soms nog te laat, waardoor de auto de lastwissel nog niet verwerkt heeft, als je begint met insturen. Dat brengt onbalans die niet nodig is." Dolf stuurt me bij met aanwijzingen en soms een compliment, want vertrouwen zorgt voor snelheid. Bijvoorbeeld in de beruchte Ramshoek. Een volgasbocht in de Mazda, waar je met zo'n 170 km/h uitkomt. Met een instructeur als beschermer van lijf en leden, neem je hem zonder aarzeling met het gaspedaal op de bodem.

Op andere gedeeltes speelt moed een ondergeschikte rol en komt het aan op secuur stuurwerk. Vooral de dubbele-apexbocht, de Ossenbroeken, is technisch een lastige. "Rem naar de eerste apex toe, dan valt de auto goed naar binnen. Vervolgens doe je even twee tellen niets. Laat hem iets naar buiten rollen, zodat je het tweede clipping point in een vrijwel rechte lijn kunt raken. Dan kom je goed uit voor de Strubbenhaarspeld, waar je vroeg op het gas moet kunnen. Dat is zeer belangrijk met deze Mazda, want daarna volgt een lang recht stuk. Cruciaal punt!"

Na twee uur lang de ideale lijn opgesnoven te hebben, wordt het tijd om te 'klokken' en een kwalificatie na te bootsen. "We doen het als volgt",

'GEEN SLAP GEDOE, METEEN PUSHEN, OOK IN DE OUTLAP'

stelt Dolf voor. "Je rijdt vijf rondjes en gaat meteen vol. Geen slap gedoe, meteen pushen. Ook in de outlap, dan is de boel gelijk goed warm." En hoewel ik mijn persoonlijk snelste ronde (met dank aan een volledig versleten linkervoorband) niet verbeter op deze laatste tropische dag van 2013, zit de snelheid er lekker in. Dolf rijdt ook een geklokt rondje om te checken wat mogelijk is en onze tijden zitten dicht bij elkaar. Dolf: "Ik zie vaak dat mensen tijdens een training niet hun tijd verbeteren, omdat ze nog te veel met andere dingen bezig zijn. Hier moet ik remmen, daar insturen en nu op het gas. Maar zodra ze er dan alleen voor staan, gaan ze een stuk harder."

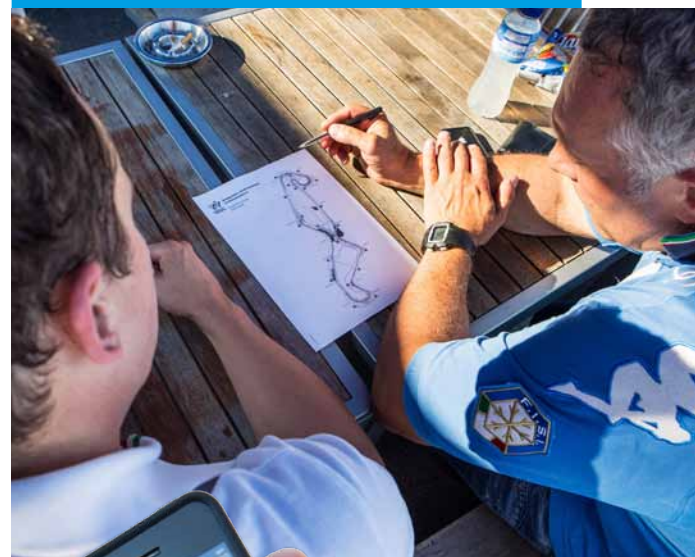
Na het praktijkgedeelte van ruim veertig rondjes met begeleiding volgt de nabespreking en de tactiek voor de race. Niet alleen de ideale

lijn, maar ook de racelijnen en de positie op de baan in de eerste bochten na de start worden uitgetekend. Daardoor sta ik zondag 29 september blakend van het zelfvertrouwen op de startgrid. Direct vanaf de eerste vrije training zit ik er goed bij met een zesde plek. Het gebrek aan topsnelheid op de rechte stukken wordt met zuivere lijnen op de technische gedeeltes van het TT-circuit gecompenseerd. Na de training met Dolf behaal ik mijn beste seizoensresultaat door een zevende plek overall. De persoonlijk snelste rondetijd is ook weer scherper gezet. Net als vorig jaar na een trainingssessie met Dolf op Zandvoort. Kortom, al doende leert men hard autorijden. Maar met een goede instructeur op de passagiersstoel gaat dat leerproces aanzienlijk sneller. Dat heeft een training met Dolf Dekking ook nu weer bewezen.

MOMENTOPNAMES



De demperinstelling verander je per as om het verschil te merken. Met een draaiknop kan de hardheid van ingaande en uitgaande slag worden ingesteld.



MOMENTOPNAMES

Een intensieve en persoonlijke begeleiding is dé manier om snel tijdwinst te boeken. Je leert niet alleen het circuit tot in de puntjes kennen, maar nog belangrijker, ook de rijtechniek wordt aangescherpt. Kijk op www.dolfdekking.nl als u ook eens een 'college' wilt volgen.



De nabespreking. Dolf Dekking tekent de ideale lijn en de positionering op de baan in de eerste bochten na de start uit. De stopwatch is onverbiddelijk en liegt nooit.