

Westfield Cup heeft een zuiverder geweten dan ooit

CO2-NEUTRAAL ECOSYSTEEM

Post van de Westfield Cup. Of we er iets voor voelen om eens aandacht te schenken aan het 'ecosysteem' van deze klasse. Vervolgens smijt Sander Dullaart, voorzitter van de Rijdersvereniging, ook nog de term 'CO2-neutraal' op tafel. De oren zijn gespitst, want stoppen de sigaren met roken? Een soort van, maar iedereen kan opgelucht ademhalen.

Tekst: Aart van der Haagen

Foto's: Robin Smit, Justin van Densen, Margo van Toor



IN DEZE TIJDEN VAN VERGROENING DURF JE IN JE SOCIALE KRINGETJE NAUWELIJKS NOG VOL GLORIE TE VERTELLEN DAT JE HET MOOISTE SPELLETJE TER wereld - buiten de lakens - bedrijft. De organisatie van de Westfield Cup besloot dat daaraan maar eens een einde moest komen. "Volgens mij zijn we de eerste CO2-neutrale raceklasse van Nederland," zegt Dullaart, waarop hij een stel vragende ogen voedt met uitleg: "Om de uitstoot van onze racewagens te compenseren steunen we sinds dit jaar een project in Bolivia. Voor elke ton koolstofdioxide die wij uitstoten, in totaal zestig ton per jaar, worden daar bomen geplant en vindt er duurzame bosbouw plaats. In onze cup rijden veel ondernemers, vandaar. Kijk, wij gaan er niet vanuit dat we nog tien jaar op benzine racen. Een keer moeten we de slag maken naar een CO2-neutrale brandstof. Daar zijn we ook mee bezig, alleen kost dat nog tijd en daar willen we niet op wachten, vandaar de keuze voor dit compensatieproject. Gezien het duurzaamheidsbesef in het bedrijfsleven biedt dit de deelnemers betere mogelijkheden om sponsors te benaderen. Ook wij willen schoner worden, net als zij."

Rauwe mentaliteit

Beter nu anticiperen dan straks met de rug tegen de muur staan, dat lijkt de gedachte. Ondertussen blijven de Zetec-motoren gewoon pruttelen, waardoor verstokte benzinesnuivers niet meteen naar een ontwenningsskliniek hoeven te worden afgevoerd. Wel maken zij deel uit van een ecosysteem, maar dat houdt bij de Westfield Cup iets anders in dan op je sandalen met geitenwollen sokken plaggenhutten bouwen om in te wonen. Dullaart schetst als inleiding de situatie van twee jaar geleden, toen hij als voorzitter van de Rijdersvereniging aantrad. "De club kromp, met zeventien auto's aan de start als dieptepunt. Er heerste links en rechts wat onmin: een rauwe mentaliteit op de baan, vrij veel schades en gedoe tussen preparateurs over valsspelen. De groepsvorming in een tent met het bijbehorende familiegevoel was verwaterd; iedereen stond in zijn eigen pitbox of ergens op de paddock, met weinig contact onderling. Liep je ergens naar binnen, dan kreeg je soms een blik toegeworpen van: 'Kom je afkijken?' Werk aan de winkel, want we moeten natuurlijk niet doen alsof we met elkaar het WK rijden."

Licht in de ogen

"De truc is om zo'n cup voor iedereen leuk te maken," vervolgt Dullaart. "Allereerst voor de rijders, maar ook de preparateurs dienen het verhaal de moeite waard te vinden. Ons ecosysteem houdt in dat elk lid een belangrijke bijdrage aan het succes en vooral het plezier levert. Dat begint met het besef dat je elkaar het licht in de ogen moet gunnen, in plaats van elkaar kapot te concurreren met spullen en op de baan. Dat begon met het terugbrengen van de gezelligheid: lange tafels huren, broodjes halen bij de bakker in Amsterdam, hapjes bij de Sligro inslaan en elke keer een grote tent opbouwen op de paddock, waar we aan het eind van de dag een warme hap klaarzetten. Vroeger gingen degenen die hun auto door een preparateur lieten runnen met elkaar eten bij Loetje in Overveen, maar dan vielen de zelfseutelaars die alles reisklaar moesten maken altijd buiten de boot. Nu schuiven we na de drie wedstrijden rond kwart over vijf met zijn allen aan bij het avondeten, met een goede pot bier erbij. Dan blijft het leuke sfeertje nog lang hangen."



Rolweerstand

Goed, dat stond op enig moment in de steigers. "Toen gingen we nadenken over de vraag: 'Wat motiveert mensen?' Het is goedkoper en makkelijker om rijders te behouden dan ze binnen te halen. We hadden er veertig in onze database staan, maar die zagen we bij lange na niet allemaal tijdens de evenementen terug. Sommigen af en toe, anderen helemaal nooit. Natuurlijk, de jongens die voor het kampioenschap strijden willen geen race missen, maar hoe por je het midden- en achterveld op? Nou, ten eerste door ervoor te zorgen dat alle auto's gelijk aan zijn, binnen een kleine bandbreedte van koppel en vermogen. We besloten alle data, die voorheen alleen de TC ter beschikking stonden, vrij te geven voor iedereen. De introductie van een minimumgewicht maakte een einde aan het verschijnsel dat sommigen gevaarlijke oplossingen bedachten om het aantal kilo's omlaag te krijgen. We meten tegenwoordig ook de rolweerstand. Niet om een bepaalde norm na te streven, maar om mensen te helpen met auto's die daar 20, 25 pk in verliezen. Mies van Grunsven, ons bestuurslid op het gebied van technische zaken, rijdt het halve land door om auto's recht op de wielen te zetten en uit te lijnen. We hebben sowieso erg veel aan hem te danken, want hij kent alle trucs en daardoor houdt iedereen zich aan de regels."

Data-engineer

Ook aan de menselijke kant valt wat te winnen. Dullaart: "Op kosten van de vereniging huren we nu een aantal keren per sei-



zoen een data-engineer in, Wolter Koopmans. Hij geeft tips en tricks aan mensen die verder willen komen, waarbij de data van de topdrie als referentie dienen. Het begon met vier man en nu kan hij de vraag al niet meer aan. Sommigen werden een seconde per dag sneller. Het probleem dat niet iedereen over een datalogger beschikt hebben we opgelost door er twee te kopen en die uit te lenen, waarna ze ter overname beschikbaar zijn. Zo help je mensen echt naar voren, overigens ook door on-boardvideo's te delen via YouTube. Iedereen staat zijn beelden en zijn data gewoon af; dat is de clubgedachte. Het levert een beloning op in de vorm van meer snelle mensen, dus nog meer competitie en lol. Binnen een vereniging help je elkaar, met als eerste zorg dat iedereen zijn auto rijdend kan houden. Je ziet dat deelnemers onderdelen aan elkaar uitleenen en dat preparateurs toeschieten wanneer iemand vastloopt met een technisch probleem. Daar word je als organisatie vrolijk van."

Crash voorkomen

In het kader van de sportiviteit volgt de Westfield Cup een belangrijke DNRT-regel: als je een crash had kunnen voorkomen, ben je schuldig, ook al staat het gelijk aan jouw zijde. "Dat leidt sowieso tot diskwalificatie en misschien wel tot een schorsing voor de volgende race, bovendien kost het je mogelijk punten op je licentie," licht Sander Dullaart toe. "Een goed uitgangspunt en we weten inmiddels uit ervaring dat het werkt, samen met onze eigen inspanningen om de sfeer en de sportiviteit te bevorderen. In 2020 kenden we vrijwel geen code 60 en gele-vlagsituaties. Weet je, alle deelnemers zitten in een open auto en kijken elkaar recht in de snuit. Keren we nog even terug bij de techniek, dan staat het eenieder vrij om een app naar de TC te sturen wanneer er iets opvalt bij een ander team. Heel vaak heeft dat niks te betekenen; soms maakt een aanpassing een auto alleen maar veiliger en niet sneller. In zo'n geval nemen we dat misschien wel voor de hele cup over en profiteert iedereen ervan." Het delen van data, video's en kennis zorgt volgens de voorzitter voor een gezonde competitiedrift. "Op een leuke manier maken mensen elkaar gek. Hoe komt het nou toch dat die ander harder door de bocht gaat? Stuur hij anders? Is zijn auto stijver? De resultaten laten zien wat er gebeurt: vorig jaar zat je er in Zandvoort al knap bij met 1:55-laag, nu kwalificeer sommigen zich rond de 1:53 minuten blank."

Vogezen

Als één van de weinige raceklassen werkt de Westfield Cup met een rijdersvereniging. Enkele voorbeelden van die structuur kwamen aan bod, maar Dullaart noemt nog een belangrijk pluspunt: "Het geeft ons de slagkracht om rijtijd te reserveren op interessante circuits, in aanvulling op het DNRT-programma. Dat brengt het totaal voor 2021 op acht evenementen, waarvan één op Spa-Francorchamps en één op Anneau du Rhin in de Vogezes, net onder Straatsburg. Niemand kent die baan, dus vinden we het allemaal een heel gaaf vooruitzicht. Hoe we daar terechtkomen? Via Kronos Events, de organisatie van onder andere de VW Fun Cup in België, waarmee wij al enkele jaren op rij samen rijden op Spa. Het Franse circuit heeft maar vijf racedagen per jaar en dan loopt de hele regio uit. Het schijnt 15.000 man te trekken en een compleet circus te zijn, met barbecues, een braderie en noem maar op. Haha, wij staan zelfs op de poster voor het evenement in september."



Testdagen

Met zelfverworven sponsorgelden en contributie van de leden houdt de Westfield Cup middelen achter de hand om te investeren in rijdersacquisitie. "We adverteren op Facebook, promoten de klasse's zomers op de examendagen van vijf à zes racecursussen en organiseren testdagen voor licentiehouders die graag eens van een Westfield willen proeven, een dagdeel lang. De eerstvolgende staat gepland voor 23 september; gegadigden kunnen zich aanmelden via onze website." De inspanningen werpen blijkbaar hun vruchten af, want dit jaar verwacht de klasse gemiddeld 28 deelnemers aan de start en zeker dertig op Spa, één van de hoogtepunten van het seizoen. "We gaan net zolang door tot iedereen Westfield rijdt. Wie weet halen we op een dag weer de aantallen uit het topjaar 2008, dat wil zeggen een stuk of veertig, vijftig auto's. Waarom niet? Het lollige aan deze racevagens is dat je er met bescheiden middelen heel hard in kunt gaan, terwijl je er met een beetje durf en genoeg tijd niet per se een preparateur voor hoeft in te schakelen. Voor nieuwelingen hebben we een introductieboekje van twintig pagina's op de website gezet, dat tot nu toe al bijna 1300 keer gedownload werd. Hoe begin je? Wat kost het? Hoe doe je de set-up? Wat voor mensen tref je aan? De racerij staat nu eenmaal niet bekend om zijn transparantie; iets dat wij graag willen doorbreken." Het heeft nogal wat om het lijf, dat ecosysteem van de Westfield Cup. ■

Meer informatie: www.dnrt.nl / www.westfieldcup.nl
Informatieboekje: bit.ly/westfield2020

