

Le Mans 2018 met

CORVETTE RACING

Met je eigen auto naar Le Mans om daar het team van je eigen auto aan te moedigen – dat leek TG-redacteur Ruben wel een goed plan. Daarom dit jaar niet het gebruikelijke raceverslag...



1 've got the key to the highway', zingen B.B. King en Eric Clapton wanneer ik in het holst van de nacht de lange neus van mijn oude, trouwe Chevy op Frankrijk richt. In het schijnsel van de klappoklampen flitsen de strepen langs op het ritme. De *small-block* V8 rommelt gemoedelijk. Er is geen levende ziel voor of achter me te bekennen. Ik ben op weg naar de mooiste race ter wereld in mijn lievelingsauto, en ik kan mijn geluk niet op.

De 86° 24 Uur van Le Mans wordt mijn zevende – en nu al meest memorabele. Een bepaalde deelnemende sportauto uit Amerika bestaat 65 jaar. Het race-team dat rond dit model is opgebouwd, is twintig jaar actief. En het exemplaar waar ik nu in zit, heeft onlangs de rijpe leeftijd van 30 jaar bereikt. Alle reden om er een extra bijzonder feestje van te maken.

De afgelopen edities van Le Mans was ik ter plaatse om de verhalen samen te stellen die je normaliter op deze pagina's leest. Meestal haakte ik aan bij de LMP1-teams van Audi of Porsche, en afgelopen keer bij Ford, op georganiseerde mediareizen. Bij *TopGear* zijn we uiteraard professioneel tot in onze teenagels, dus ben ik als verslaggever onpartijdig. Maar iedereen heeft een zwakte. Als levenslange Vette-gek stond ik af en toe toch stilletjes te duimen voor 'mijn team'. Vorig jaar, toen Corvette Racing de hoogste twee podiumplekken aan Aston en Ford moest afstaan na een bloedstollend gevecht in de laatste ronden, zette ik in de uitzinnige Ford-pitbox acteerprestaties van Oscar-niveau neer. 'Nee hoor, dit zijn tranen van blijdschap.'

Dit jaar ga ik voor de volledige *fanboy*-ervaring. Mijn eigen grijze tijdmachine uit 1988 brengt me naar de Corvette Corral-camping net buiten het circuitterrein, waar ik in een tentje tussen de gelijkgestemden en hun auto's zal slapen. Ik zal met gekruiste vlaggen bedrukte T-shirts en petjes dragen. En ik zal vrijuit juichen als de C7.R nummer 63 of 64 zijn klasse weet te veroveren.

Niet dat die kans er dit jaar groter op is geworden. Met de komst van BMW zijn er nu zes fabrikanten actief in de GTE Pro, met zeventien auto's in totaal. Tijdens de training begin juni zaten de Corvettes in de middenmoot, en uiteindelijk kwalificeerden ze zich als negende en vijftiende – stuivertjes wisselend met de Ferrari's en BMW's, maar bijna drie seconden achter de leidende Porsche 911 RSR. De BoP-maatregelen ('Balance of Performance': strafgewicht, inlaatrestrictors, beperkte tankinhoud, et cetera) moeten dit gevarieerde veld dichter bij

elkaar brengen, maar dat lijkt vooralsnog niet echt te werken.

Op woensdag, de avond voor ik vanuit Nederland wilde vertrekken, besloot mijn auto dat het de hoogste tijd was voor een nieuw dynamo. Het is een bekend zwak punt van de C4, en na jaren probleemloze laadprestaties was dit voor mij kennelijk het moment. Eerlijk gezegd was ik blij dat het thuis gebeurde, en niet ergens in een file bij Parijs.

Ik gebruikte de donderdag om in allerijl een nieuw dynamo te zoeken en vertrok vrijdag om 4.00 uur 's nachts om alsnog tijdig in Le Mans te kunnen zijn. De rit hiernaartoe is niet de meest interessante, maar de wereld zien ontwaken vanachter het ultieme jaren-tachtig dashboard, de blues verruild voor Guns N' Roses, is een belevenis op zich. Telkens als ik in deze auto rijd – mijn jeugdroom sinds ik als jochie *The A-Team* keek – word ik er opnieuw verliefd op.

Aangekomen in Le Mans gooi ik mijn pop-up tentje neer en meld me bij Gérard, de man die de Corvette-camping al achttien jaar organiseert. Hij stelt me voor aan Peter, de voorzitter van de Zwitserse club, die met zijn C6 Z06 deze middag in de parade door de stad zal meerijden en me daarvoor vriendelijk zijn passagiersstoel aanbiedt.

Nadat we bij de Mulsanne-bocht op het circuit een bonte verzameling Corvettes hebben bekeken – het jubileum wordt hier goed gevierd – en op het plein in het centrum hebben gewacht tussen de stampende fanfares en toegestroomde Alonso-fans, sluiten we aan in de stoet achter de coureurs. Wie denkt dat de dagen van de verbrandingsmotor geteld zijn, heeft de menigte in Le Mans nog niet meegemaakt. Jong en oud schreeuwen hun longen uit hun lijf bij elke auto die langskomt: 'Moteur! Moteur! Acceleration!' Luid gejubel klinkt bij elke dot gas. Peter, geen beroemdheid, krijgt zelfs een T-shirt toegeworpen om te signeren. Dit volk loopt op benzine.

De volgende ochtend rits ik mijn tent open en staar ik regelrecht in talloze uitlaten. Met op de achtergrond de geluiden van de *warm-up*-sessie wordt er gedoucht in een soort noodgebouwtje en ontbeten aan lange tafels in een grote partytent. Ik werk wat stukken stokbrood naar binnen en begeef me naar de paddock, waar ik heb afgesproken met de mensen van Chevrolet Europe. Zij zouden me 'misschien' kunnen helpen om het team van iets dichterbij te volgen. Ik krijg echter een pasje waarmee ik de ruimte boven de pitbox in mag, waar je kunt eten en drinken, teamleden kunt ontmoeten en de monteurs op hun vingers ►





‘De wereld zien ontwaken vanachter het ultieme jaren-tachtig dashboard is een belevenis op zich’

kunt kijken, en dat me vlak voor de race toegang verschaft tot de gridwalk en de pitbox zelf. Een glimmende lolly voor deze kleuter.

Ik kom erachter dat er na de kwalificatie wijzigingen in de BoP zijn doorgevoerd: de dominante Porsches en Fords zijn nu enkele kilo's zwaarder, de Corvettes, BMW's en de nieuwe, tegenvallend presterende Astons worden ontlast. Of het echt genoeg is om te zorgen dat ze tijdens de race aan elkaar gewaagd zijn, zullen we zien. Eigenlijk is het suf dat het uiteindelijke competitie-element aankomt op het meer of minder inperken van technologie. Regelgeving is goed, maar kan ook een karikatuur van zichzelf worden.

In de pitbox wordt me alle tijd gegund om rond te neuzen en wat plaatjes te schieten. Men slentert ontspannen door de stilte voor de storm. Ik zie Doug Fehan, de niet te missen teambaas, in zijn klapstoeltje een en ander doornemen. Een man genaamd John zit achter een paar laptops met data. Hij glimlacht als ik hem vraag of hij zich er goed bij voelt. ‘De verschillen zijn klein. We nemen het zoals het komt.’

Een monteur koppelt de luchtslang aan een enorme, vijfdeubbele scheepshoorn en richt deze op de kolkende mensenmassa op de grid. ‘Let's go!’ roept hij, gevolgd door de luidst dreunende claxon die ik ooit heb gehoord. Met mijn camera in de hand kan ik maar één oor dichthouden, dus ik verlaat de pitbox half doof.

Straaljagers zetten de Franse vlag aan de hemel en de auto's vertrekken om hun opwarmronde te rijden. Langs de zijlijn kijk ik toe hoe het publiek verstomt, de muziek speelt en het geluid aanzwelt wanneer 60 auto's om 15.00 uur de bocht voor de start doorkomen. Dit moment, een van de machtigst denkbare voor iedereen die ook maar iets met auto's heeft, went nooit.

Ik krijg een lift naar de Indianapolis-bocht en de tweede chicane op het lange rechte stuk naar Mulsanne, twee plaatsen waar het belachelijke snelheidsverschil tussen de prototypes en de GT-auto's goed zichtbaar is. De kracht waarmee de LMP1's zichzelf de bocht uit schieten, is van een andere wereld – bij de Toyota's, de enige overgebleven hybrides op Le Mans, van een ander universum. Na een uur liggen ze een dikke minuut voor op de overige auto's uit de topklasse.

Een LMP2-auto verliest een wiel voor onze neus. Twee 911's voeren de GTE

Pro aan en snuffelen aan elkaars opvallende retro-liveries: de ‘Pink Pig’ en de Rothmans-kleuren. De Corvettes rijden nu op de zevende en dertiende plaats. Ik weersta de drang om te stuiten als een bakvis wanneer ze langskomen. Ze produceren nog steeds het gaafste geluid van het hele veld: een diep, vol, hamerend geklepper dat je in je borstkas voelt resoneren. De V8-roffel van de oude Astons kwam er in de buurt, maar de nieuwe Vantages klinken saai. De Porsches lijken scheller en veel luider dan voorheen. Het gegil van de Ferrari's is indrukwekkend als altijd.

Als ik bij de Corral aanschuif voor het grote gezellige avondeten zie ik dat de Corvette met nummer 64 een paar ronden achterligt. Coureurs Oliver Gavin en Tommy Milner maakten melding van lastig weggedrag, waarna de auto enige tijd in de pits doorbracht voor reparaties aan de voorwielophanging. Even later zal hij nogmaals naar binnen moeten om de vloer onder de motor te vervangen. Door de achterstand zijn de kansen voor deze auto eigenlijk al verkeken.

Eerder, toen de Jackie Chan LMP2-auto met nummer 38 (van onder andere Ho-Pin Tung) een lekke band kreeg en versnipperde stukken koolstofvezel op de baan achterliet, gaf de timing van de situatie de leidende 911 RSR een enorme voorsprong: hij zat achter een andere safetycar dan zijn achtervolgers. De rest van het GTE Pro-veld werd samengedrukt, waardoor er nu weer volop gevechten aan de gang zijn. Corvette nummer 63 biedt weerstand tegen de Fords en Ferrari's en rijdt voortdurend rond de zesde plek.

Tijdens de kleine Concours-uitreiking op de Corral krijg ik een beker: mijn auto is de op één na mooiste C4 van de camping. Ik voel me vereerd, ook al zijn er maar drie C4's aanwezig. De winnaar is een Zweedse ZR-1 uit 1990 in smetteloze conditie; de derde plaats is voor de auto van Rick, die uit de VS is gekomen en op Californische platen door Europa reist. Wat mij betreft verdient hij een ereprijs.

Wanneer het donker wordt, ben ik terug in de paddock en maak ik een cartoon-achtige noodstop wanneer ik langs een monitor loop en mijn ogen eraan blijven kleven: Antonio García in de 63 ligt vierde met alleen nog drie Porsches voor hem, waarvan twee betrekkelijk dichtbij. Een gevoel van ‘alles kan nog’ borrelt op, maar als iedereen een half uur later bezig is met pitstops, ligt de 63 ►





Motorgeluid in je gezicht
boven de pitboxen



Het gedonder achtervolgt
je in je slaap



'Ik ga al uren rijden, moet
ik nou nog rennen ook?'



'Is er geen kans op een puntje-van-je-stoel-gevecht zoals vorig jaar? Het lijkt er niet op'

achtste. Er zit beweging in de klasse, zullen we maar zeggen.

Diep in de nacht heb ik boven de pitbox een walkietalkie te pakken waarmee ik kan meeluisteren op de teamradio. De ramen staan open, de auto's denderen langs op start/finish, dus ik kan eigenlijk niets verstaan. Ik leun naar buiten wanneer de 63 binnenkomt voor een pitstop en zie hoe in een kwestie van seconden de remblokken worden vervangen – dat zou mij een middag en een hoop gevloek kosten. Mike Rockenfeller rijdt weg en ligt nu zesde; Tommy Milner in de 64 is opgeklimmen tot de vijftiende plek.

In voorgaande jaren bleef ik soms de hele nacht op, omdat ik vond dat dat moest. Het probleem is dat je dan het mooiste deel van de race – de vroege ochtend – meemaakt met tandenstokers tussen je oogleden, en dat je bij de finish in de middag rondloopt als een zombie. Op de Corral heeft een stel Denen een enorme tv aan hun camper gehangen om de race te volgen onder het genot van een biertje of twee, of drie. Verleidelijk, maar laat ik verstandig zijn.

Slapen met alleen een flinterdun tentzeil tussen jou en de herrie blijkt minder lastig dan je zou denken. In de ochtend wandel ik langs de tribunes en lijkt het erop dat de Corvettes ongeschonden de nacht zijn doorgekomen. Maar dan, terwijl ik sta te genieten ter hoogte van de eerste bocht, zie ik dat er plots nog maar één C7.R rondrijdt. Ik spoed me naar de pitbox, waar het bevestigd wordt: de 64 ligt uit de race. Z'n motor had enige tijd last van oververhitting en het probleem kon niet worden verholpen. Treurig, zeker na de eerdere problemen die hij te boven kwam.

De leider in de GTE Pro, de Porsche van onder andere de Belg Laurens Vanthoor, heeft nog altijd een grote voorsprong. In de groep die volgt, vinden prachtige gevechten plaats. Sébastien Bourdais in Ford nummer 68 en Frédéric Makowiecki in Porsche 91 gaan tot het gaatje, en de laatste houdt er zelfs wat discutabele blokkerende acties op na (die niet worden bestraft, tot ongenoegen van Bourdais).

De overgebleven Corvette op de vijfde plek presteert veelbelovend: wanneer veteraan Jan Magnussen instapt, zet hij meteen tot twee keer toe de snelste raceronde neer. Hij loopt uit op de Ford die hem achtervolgt, maar rijdt op ruim

een minuut achter zijn voorgangers. De sfeer boven de Corvette-box is vooral afwachtend. Gaat er nog iets mis in de kopgroep waardoor het podium toch in zicht komt? Is er geen kans op een puntje-van-je-stoel-gevecht zoals vorig jaar? Het lijkt er niet op. *Just cruising home now.*

Twee Porsches, twee Fords en een Chevrolet – dat is hoe de top vijf van de GTE Pro even na 15.00 uur over de finish komt. Het team staat buiten langs de pitmuur met hun vuisten in de lucht – baas Fehan laat de grote Amerikaanse vlag wapperen waarop alle overwinningen van Corvette Racing sinds eind jaren negentig staan geschreven. Acht op Le Mans. Helaas was er dit jaar geen mogelijkheid om er een negende bij te zetten.

Later zal blijken dat de Ford met nummer 67 terugvalt naar de twaalfde positie wegens het overtreden van de rijtijdregel: elke coureur moet minstens zes uur volmaken, en Tony Kanaan zat 44 minuten te kort achter het stuur. De Corvette schuift op naar plek vier, maar op basis van een fout als deze biedt het weinig voldoening.

Sowieso was dit niet de spannendste 24 Uur van Le Mans – en dan doel ik niet alleen op de Toyota's die ondanks reparaties, rijdersfouten en tijdstraffen met het grootste gemak iedereen op ronden achterstand zetten en de race konden claimen. Rare nieuwe regels over maximumlengtes van stints en trage benzinepompen zorgden dat er een strategisch element wegviel dat bij lange-afstands-races juist zo waardevol kan zijn. Wellicht dat de organisatie, na de vele kritiek dit jaar, in 2019 de regels opnieuw aanpast.

Mij zal deze race hoe dan ook altijd bijblijven. Wanneer ik de C4 bepakt en bezakt terug naar Nederland stuur, mijn oren nog nagonzend, mijn verbrande hoofd sissend in de rijwind, krijg ik de grijns niet van mijn tronie. Le Mans is altijd een hoogtepunt. Maar voor iemand die zijn leven lang Corvette ademt, was dit weekend af, rond en onvergetelijk. **TG**

Met dank aan René Kreis, Patrick Herrmann, Gérard Planche en Adriaan de Vries – en aan André en Johan Boer (autobedrijfandreboer.nl), Henry van der Waal (corvetteparts.nl) en Hugo Spoor (hugospoor.com) voor hun hulp met de last-minute reparaties aan de C4.