



samenwerking met Circuit Park Zandvoort. “We zochten voor de klasse een fris model dat technisch betrouwbaar was”, verklaart Henk Thuis van Intrax. “Daarnaast kan de auto relatief goedkoop gebouwd worden. Omdat we toestemming kregen om met een 2,2-liter te rijden konden de motor en de turbo helemaal standaard blijven. We hebben alleen een grotere intercooler gemonteerd en de software veranderd.” Nog een voordeel van de Japanse viercilinder: “Hij is ontzettend schoon. Ik houd er niet van als er van die grote, zwarte rookwolken worden uitgeblazen.” Die kleine wijzigingen hebben echter een groot gevolg, want met een vermogen en koppel van 220 pk en 450 Nm is er 80 pk en 90 Nm winst geboekt. Het wagengewicht bedraagt slechts 1.220 kilogram, iets wat mede bereikt werd met kunststof deuren en dito zijramen. Op het dashboard na, is ook het interieur gestript en zijn er een rolkooi, een racekuip en harnasgordels in gekomen.

Losse kont

Veel aandacht kreeg het onderstel, iets waarvoor BRL-kampioen Donald Molenaar werd ingehuurd, die veel testwerk heeft verricht en tevens mijn Honda-teamgenoot was tijdens de Finaleraces vorig seizoen. De wielophanging is volledig opgehangen in uniballs. Omdat de voorkant relatief zwaar is vanwege de brandstoftank onder het voorste deel van de cockpit werden de voorbanden te warm en sleten ze te snel. Dit alles had weer onderstuur tot gevolg. Dankzij verlaging van de wagenhoogte, aan-



passingen van de camberstanden en een stijvere stabilisatorstang achter werd de dynamische balans al fors verbeterd. Verfijning werd verder bereikt dankzij de montage van meervoudig instelbare dempers, stijvere veren en een sperdifferentieel. Ten slotte zijn er vóór bredere banden (225/17) onder gelegd dan achter (215/17).

Het effect merk ik tijdens de eerste rondjes van de vrije training voor de Finaleraces. De kont van de Civic is behoorlijk 'los', vooral bij het insturen en bij gas los laten. Dankzij de voor allen dezelfde Toyo-intermediate banden, die een minder *snappy* karakter hebben dan pure slicks, is het overstuurkarakter echter zeer progressief en daardoor mooi beheersbaar. De kunst is om het overstuur te benutten om voor de bocht de neus alvast in de goede richting te zetten, zonder daarbij te veel stuurinput te geven. Niet alleen een snelle manier, tevens ontlast je hiermee de voorbanden, die al genoeg te lijden hebben bij het uitaccelereren. Té veel driften kost echter snelheid. Precies op het moment dat de klepel naar beneden moet om de bocht uit te accelereren, dient de balans van de auto weer neutraal te zijn, iets wat 'n zeer nauwkeurige timing en samenwerking vergt tussen de rechervoet en de stuurbewegingen. Dit is leuk!

Podiumplek

De Finaleraces zijn pas 't derde evenement waaraan de Honda Civic meedoet, desondanks kwalificeert Donald de auto op de derde plek. Met een tijd van 2:04,0 zijn we echter wel bijna 1,4 seconde langzamer dan de VW Golf van polesitters Morien en Duivenvoorde. Achter ons ligt het een stuk dichterbij elkaar, tot en met plek tien zitten de rijders binnen 'n seconde achter elkaar. Het beeld van de tijdtraining zet zich door

Ik weet de Ibiza van de equipe Gras-Dik te verschalken en krijg daarna het leidende duo - de 120d van Veltman en de Ibiza van De Groot-Engel - in het vizier. Helaas duurt de race nét een paar ronden te kort, we blijven steken op één seconde van de winnaar. Desalniettemin een zeer fraai resultaat voor een auto die eigenlijk nog in de ontwikkelingsfase zit.

In 2009 zéven merken

Tijdens de tweede race, een dag later, komt de regen met bakken uit de hemel. Hadden we op droog asfalt een perfecte balans, nu is het elke bocht knokken tegen het overstuur. “Tja, jullie hadden de sporing moeten veranderen en zachtere achterveren moeten gebruiken”, zegt Henk Thuis, die er niet bij was, achteraf. Desondanks worden we nog vierde, ook niet slecht. Concluderend kunnen we stellen dat de TDC een mooie aanwinst is voor de Nederlandse autosport. Het leuke van het racen met meerdere merken is dat elke auto z'n eigen karakter heeft, en dat je daarop moet anticiperen. Uitzoeken waar de zwakke punten liggen van de tegenstanders, en die benutten om toe te slaan. De Seats zijn vooral heel snel op de rechte stukken en verliezen in de bochten. De BMW's zijn wat sterker in het kortere bochtenwerk, de Honda in de snelle hoeken. Komend seizoen wordt het veld nog eens versterkt met één of meerdere Volvo's C30 D5 en Toyota's Auris 2.2 D-4D D-Cat, zodat er dus zéven merken actief zullen zijn. En Honda? Thuis: “We streven ernaar om vijf Civics neer te zetten. Bij voldoende animo willen we binnen het algemene kampioenschap ook strijden voor een eigen klassement.” Het ziet er goed uit voor de TDC! ■

Diesels denderen door

Onder het mom 'wat zullen we eens met die oude Ibiza's doen?' werd na het opheffen van de gelijknamige merkenklasse, eind 2007, de Toerwagen Diesel Cup in het leven geroepen. Het bleek een gouden zet, want het veld dat onder het Dutch Power Pack opereert, is uitgegroeid tot zo'n 25 auto's van vijf verschillende merken. We deden een race mee in een Honda Civic.

Tekst Sandor van Es, foto's Chris Schotanus

Racen met diesels; het is intussen net zo ingeburgerd als boerenkool met worst. Het eerste grote diesel-succes staat op het conto van BMW, dat in 1998 historie schreef door met een 320d de befaamde 24-uursrace op de Nürburgring te winnen. Audi herhaalde dat langeafstandsucces de afgelopen drie jaar in Le Mans, zij het niet met een van een straatauto afgeleid model, maar met een door een zelfontbrander aangedreven sportwagen. Hoe sterk de technologie in de afgelopen jaren is geëvolueerd, blijkt uit het feit dat diesels niet alleen in de endurance-racerij succesvol zijn; Seat pakte in 2008 met overtuiging de titel in 't World Touring Car Championship met de Leon TDI. Het meest recente internationale succes komt op conto van Volkswagen, dat met 'n Touareg TDI de Dakar-rally 2009 won. Ook op nationaal niveau zien we in diverse landen een opkomst van dieseleracers. In tegenstelling tot de hiervoor genoemde projecten, die voornamelijk prestatiegericht zijn (wat automatisch weer goed is voor de marketing), is een klasse als de Toerwagen Diesel Cup (TDC) voornamelijk gericht op de breedtesporters. Veel kilometers maken voor relatief weinig geld, dat is de insteek.

Tijdens de weekeinden van het Dutch Power Pack (DPP) wordt op zaterdag normaliter een race gereden van honderd minuten, en zondag één van vijftig. In beide gevallen met verplichte pitstop, zodat je met een formatie van twee coureurs kunt rijden en daarmee de kosten en het plezier deelt.

Tussen straat en circuit

Naast teams uit de ter ziele gegane Seat Ibiza Cup hadden de equipes uit diverse andere - niet onder de vlag van het DPP uitkomende - merkenklassen ook veel belangstelling voor de start van de TDC. Zo vormde zich al snel een veld met Ibiza's 1.9 TDI, BMW's 120d, Alfa's 147 1.9 JTD en Volkswagens Golf 2.0 TDI. Gelijkheid werd verkregen door onafhankelijke, gerenommeerde coureurs met elk van de auto's te laten rijden en, afhankelijk van de onderlinge verhoudingen, merkspecifieke technische vrijheden of beperkingen op te leggen. Halverwege 2008, het eerste seizoen van de Toerwagen Diesel Cup, kwam er nóg een auto bij: de Honda Civic 2.2 CTDi. De race-versie werd ontwikkeld door ondersteuningspecialist Intrax (het bedrijf dat ook de auto's voor de Suzuki Swift Cup bouwt), in



Inwendig is de motor volledig standaard, desondanks is er 80 pk winst geboekt.



Een pitstop is verplicht, een rijderswissel uiteraard alleen als je met z'n tweeën rijdt.



Van Es en Molenaar (rechts) op de derde trede van het podium.



Vooraf in snellere bochten voelt de Civic zich helemaal thuis.



Het dashboard is grotendeels standaard.