



NIET ZEUREN MAAR SCHEUREN!

Nederland is weer een raceklasse rijker: de Westfield Racecup. Gelijk, betaalbaar maar spannend materiaal moet zorgen voor een bloedstollend spektakel. *Top Gear* nam alvast een kijkje.



De motor is een 155-pk sterke tweeliter van Ford en geloof ons: in een auto van 550 kilo is dat meer dan genoeg



ZOU COLIN CHAPMAN OOIIT HEBBEN kunnen vermoeden wat hij zou aanrichten toen hij in 1957 een sigaar bouwde, er wielen, een stuur en een motor in bouwde en het geheel Lotus Seven doopte? Ambitieuus als hij was zal hij er heus een hoop van verwacht hebben. Als we hem toen echter verteld zouden hebben dat er 50 jaar later nog altijd dik 50 verschillende merken en merkjes klonen van de oorspronkelijke Seven maken, en bijna stuk voor stuk proberen zo trouw mogelijk te blijven aan het originele concept, had hij ons ongetwijfeld voor gek verklaard. Toch is het zo, om de doodsimpele reden dat het een geniaal concept is.

Chapman ging uit van gewicht in plaats van vermogen; als je er maar voor zorgde dat de auto niet zo veel kilo's mee hoefde te slepen, dan had je ook geen bergen vermogen nodig om toch verschrikkelijk hard te kunnen gaan. Dat simpele idee en de meesterlijke manier waarop hij dat telkens weer in diverse Lotusen tot uitdrukking bracht, leverde hem wereldfaam en enorme hoeveelheden prijzen in eindeloos veel raceclasses op.

Een goed idee vergaat nooit, zodat er tot op de dag van vandaag replica's en klonen van de Seven gebouwd worden.

De bekendste, in Nederland tenminste, is zonder meer Donkervoort. De 'officieelste' is Caterham – dat kocht de officiële licentie van Lotus toen zij stopten met het produceren van Sevens. Een van de meest betaalbare komt van de Britse firma Westfield, in Nederland vertegenwoordigd door Mega Sportscars uit Lelystad. De basis van de auto ligt betrekkelijk dicht bij het origineel en uiterlijk is hij bijna niet van een Seven te onderscheiden.

De techniek is uiteraard wel modern; je kunt kiezen uit een aantal motoren die stuk voor stuk degelijk en betrouwbaar zijn. Het vaakst wordt gekozen voor een tweeliter Ford Duratec-motor, maar ook een motor van Audi behoort tot de mogelijkheden. Extremere versies zijn er ook: er rijden Westfields rond met 300 pk sterke achtcilinders en de krankzinnigste is ongetwijfeld de auto die is voorzien van de motor uit de Suzuki Hayabusa – inderdaad, een motorfiets. Stel je voor: met zo'n lichtgewicht raket doortrekken tot 10.000 toeren per minuut!

Uitlaat wordt snel vies





Sluikreclame? Welnee, we mochten gewoon even het circuitje op



Alle nuttige info in het stuur



De straat-uitvoering oogt wat luxer



Wie kan sleutelen kan betrekkelijk goedkoop uit zijn. Het aller-voordeligst: je koopt de kit, zoekt er zelf een motor, bak en differentieel enzo bij, en zet het geheel zelf in elkaar. In dat geval kost de kit je € 7.300. Je kunt een Westfield ook in modules kopen – dat scheelt een hoop gedoe en kost je € 16.200. Wie twee linkerhanden heeft koopt het spul gewoon compleet à raison van € 19.600.

Het wordt nog leuker, Mega Sportscars heeft namelijk het initiatief genomen een race-klasse op te zetten: de Westfield Race Cup. Het idee is bijna zo simpel als de auto zelf: er wordt gereden met technisch volkomen identieke auto's. Motor, bak, in- en uitlaatsysteem, banden – alles is voorgeschreven en vastgelegd, zodat het niet op de kwaliteit van de auto maar op de rijkunst van de bestuurder aankomt. De motor is een 155-pk sterke tweeliter van Ford en geloof ons: in een auto van 550 kilo is dat meer dan genoeg. In 5,2 miezerige secondjes zit je al op 100 km/u, maar de snelheidsensatie is vele malen groter. Je zit immers maar een paar

Uhm, waar is de voorruit?



Het stuur voelt alsof je de voorwielen zelf vast hebt, de remmen vertragen alsof er opeens een parachute achter je auto hangt



centimeter boven het wegdek en zo ongeveer óp de uitlaat. Daarbij is een Westfield meestal open, waardoor de wind en de g-krachten een wedstrijdje 'wie kan er het hardst aan je hoofd trekken' lijken te doen.

De vering en demping zijn uiteraard plankhard en de paar dingen die je kunt bedienen zijn superdirect; het stuur voelt alsof je de voorwielen zelf vast hebt, de remmen vertragen alsof er opeens een parachute achter je auto hangt en het gaspedaal heeft qua effect nog het meest weg van de Grote Rode Knop naast het bed van de president.

Er worden acht races gereden op circuits als Zandvoort, Assen, Zolder, Spa-Francorchamps en Oschersleben. Er zijn dus maar twee voorwaarden: je moet een Westfield met de goede specificaties hebben en een racelicentie. Om de drempel nog lager te maken bieden men ook een totaalpakket aan: de auto, een racecursus, licentie-examen, de acht races, overall, helm en schoenen. Dat kost je 24.780 euro. Daar komen nog wel wat dingen bij (verzekering, brandstof, etc.) maar al met al is het een hele klus om een manier van racen te

vinden die minder geld kost. Ervan uitgaande dat je de boel een beetje heel houdt, natuurlijk. Bijkomend voordeel is dat racen met een auto als een Westfield zo'n beetje de puurste vorm van racen is – geen geëmmer met tractiecontrole of andere elektronica, gewoon starten en gáán. Gas, sturen, ideale lijn, remmen en zien dat je de adrenaline weer te boven komt – that's it.

Het motto van de Westfield Race Cup is 'niet zeuren maar scheuren' en zelden hebben we de essentie van racen zo treffend uiteengezet zien worden. Eerlijk gezegd klinkt het hele initiatief dermate verleidelijk dat we er ernstig, nee: heel ernstig over na zitten te denken om zelf ook in te stappen. We houden je op de hoogte. Wie zelf ook nieuwsgierig is geworden: op www.westfieldracing.com vind je alle info die je nodig hebt. 📺

Voor dit artikel hebben wij dankbaar gebruik gemaakt van het ANWB Test- en Trainingscentrum te Lelystad waar jij ook terecht kan voor rijvaardigheidstrainingen. Kijk maar op www.anwb.nl.





De normale uitvoering heeft een normaal stuur en normale tellers



Zonder helm in de regen...

