

Tevreden, maar toch...

IN 2012 VERRASTE TOYOTA VRIEND EN VIJAND MET ZIJN NIEUWE PROTOTYPE. DE HYBRIDE TS030 VERSLOEG AUDI IN DRIE WK-WEDSTRIJDEN EN MAAKTE HET DE DUITSCHE ZES UUR LANG LASTIG OP LE MANS. HOOPVOL KEKEN DE JAPANNERS NAAR 2013. ZOU HET NU LUKKEN OP LE MANS? OCTANE LIEP MEE MET HET TEAM.

SPORTEN MET TOYOTA

TEKST MATTIJS DIEPRAAM // FOTO'S LUK VAN KAATHOVEN, MICHIËL MULDER, MATTIJS DIEPRAAM

HET MOEST EEN OEFENJAAR worden, maar het liep anders. Toyota had zijn comeback in de Le Mans-prototypes in zorgvuldige stappen uitgetekend: eerst alleen Le Mans doen in 2012, pas het jaar erop het hele World Endurance Championship (WEC). Toen kwam begin 2012 het nieuws dat Peugeot met onmiddellijke ingang de stekker uit zijn Le Mans-programma trok. Het wereldkampioenschap voor langeafstands-races, met Le Mans als kroonjuweel, stond meteen op losse schroeven. Wat was er aan een kampioenschap zonder tegenstander voor Audi? Toyota dacht even na en besloot zijn verantwoordelijkheid te nemen en in 2012 al volledig mee te doen.

Dat was gemakkelijker gezegd dan gedaan. In een door zware testongelukken verstoord voorseizoen moest Toyota afzeggen voor de eerste WEC-races van 2012, op Sebring en Spa. Dat betekende dat de grote race op Le Mans meteen de eerste deelname zou worden voor de nieuwe Toyota TS030 Hybrid, een LMP1-prototype met 3,4-liter V8-benzinemotor en een uniek hybridesysteem met een condensator. En daar op Le Mans gebeurde 't. Niemand had Toyota vooraf een kans gegeven, maar de twee TS030's maakten het Audi in de openingsfase van de race knap lastig. In het zesde uur stevende Toyota-coureur Nicolas Lapierre zelfs de leidende Audi van Benoit Tréluyer voorbij. Een Toyota aan kop! In zijn eerste race!

→

Amper waren de ongelovige ogen uitgevren of het was afgelopen. Eerst maakte Anthony Davidson een spectaculaire koprol na te zijn aangetikt door een achterblijver, daarna botste Kazuki Nakajima onnodig de experimentele DeltaWing uit de race. Boontje kwam om zijn loontje, want de gevolgschade wierp ook Nakajima's TS030 uit de strijd. In twee klappen was de Japanse aanval uitgeschakeld. Maar Toyota had zijn visitekaartje afgegeven. Dat de uitstekende vorm op Le Mans geen toeval was, bewezen vervolgens de overwinningen in Brazilië, Japan en China. In de slotfase van het seizoen 2012 was de TS030 de snelste auto van het veld.

Met zelfvertrouwen ging Toyota's autofabriek in Keulen de winter in, ook al omdat de Audi's extra restricties kregen: een kleinere luchtinlaat. TS030-projectleider John Litjens – samen met operationeel directeur Rob Leupen en teammanager John Steeghs behorend tot een Nederlands supertrio in het topmanagement van Toyota Motorsport GmbH (zie kader) – rekende af met enkele technische compromissen, zodat er voor 2013 een geoptimaliseerde TS030 aan de start kon verschijnen. "We rijden eigenlijk met een nieuwe auto. Je ziet wat aerodynamische veranderingen aan de buitenkant, maar er is onderhuids veel meer gebeurd. Een belangrijke aanpassing is dat we de ruimte voor de hybrideaandrijving op de vooras hebben weggehaald. Vorig jaar hadden we daarvoor nog een ontwerpcompromis gemaakt, zodat we konden kiezen voor hybrideaandrijving op de voorwielen of achterwielen. Nu hebben we een duidelijke keuze gemaakt voor de achteras."

Ook het hybridesysteem werd verder verfijnd, aldus Hisatake Murata, Toyota's cheftechneut op dat gebied. "We wilden de auto vooral gebruiksvriendelijker maken voor de coureurs en hebben uiteraard voldaan aan hun wens om meer vermogen."

Daar was coureur Anthony Davidson het van harte mee eens: "Het hybridesysteem is echt de meest fantastische technologie die ik in de autosport heb ervaren. In één keer 300 pk extra op je achterwielen, je wilt dat 't nooit ophoudt!"

Hoe anders pakte het uit in de eerste WEC-races van 2013. In de zesuursraces op Silverstone en Spa reed Audi zo op het oog vrij eenvoudig naar de overwinning. Toyota was met stomheid geslagen. Tegelijk was het duidelijk wat Audi had gedaan: het had de vermogenskaart gespeeld. Door wel 20 procent extra brandstof in te spuiten konden de Duitsers het vermogen van hun 3,7-liter V6-dieselmotoren straffeloos opvoeren en daarmee Toyota puur op snelheid overtroeven. Het vreemde gevolg was dat de Audi-diesels vaker pitstops moesten maken dan de benzineauto's van Toyota.

"Het is natuurlijk raar dat diesels nu minder zuinig zijn dan benzineauto's", vond ook John Litjens, toen we hem ernaar vroegen op Le Mans. "Maar Audi heeft deze winter die keuze gemaakt. Dat kan nu eenmaal met diesels. Spuit er een boel extra diesel in en je schroeft het vermogen op. Niets in de reglementen dat zo iets tegenhoudt. Ja, het heeft ons ook verrast."

Natuurlijk klom Toyota in de hoogste boom. Zo hadden de FIA en Le Mans-organisator ACO (gezamenlijk verantwoordelijk voor het WEC) de regels toch niet bedoeld? Uiteindelijk mochten Toyota en de andere LMP1-teams met benzineauto's een drie liter grotere brandstoftank inbouwen. Even leek de Le Mans-strijd daardoor meer op een reglementenstrijd dan een technische strijd. Rob Leupen was er zelfs tijdens de race op Le Mans nog niet tevreden over. "Met die drie liter extra kunnen we nu 12 ronden doen, maar we waren toch niet echt gelukkig met die beslissing. Wij hadden niet méér moeten krijgen, Audi had mínder moeten krijgen. Maar goed, je kunt niet onbepaald diesel toevoeren, hè, anders krijg je roetuitstoot. En dát mag niet volgens de regels." Om er plagerig aan toe te voegen: "Maar roet zie je niet in het donker..."

Want daarom zou het in de 24 Heures van 2013 gaan: hoeveel ronden langer konden de Toyota's doorrijden om de snellere, maar vaker stoppende Audi's aan het eind te verslaan? Na drie dagen trainen en kwalificeren kon die hamvraag nog niet worden beantwoord: het slechte weer en de vele ongelukken die daarvan het gevolg waren, leverden de ene na de andere onderbroken sessie op. "We hadden te maken met voortdurend wisselende omstandigheden. Heel moeilijk om je steeds daaraan aan te passen. Het circuit is heel groot, zodat het weer aan de ene kant van het circuit anders kan zijn dan aan de andere kant", zei ex-F1-coureur Sébastien Buemi, die samen met Anthony Davidson en Stéphane Sarrazin de Toyota met nummer 8 bestuurde.

Eén ding was zeker: alle zes coureurs moesten 24 uur lang voluit gaan. "Of we banden moeten sparen of juist vol moeten sprinten? We moeten in elk geval de banden niet zó sparen dat ze eindeloos meegaan! Het gaat om de balans", zei Kazuki Nakajima, samen met Alex Wurz en Nicolas Lapierre verantwoordelijk voor de auto met nummer 7. Anthony Davidson benadrukte dat graag. "We rijden hier meer op het randje dan momenteel in de Formule 1. Elke ronde gaan we 100 procent, we moeten echt risico nemen in het verkeer." Ook dat was op Le Mans – met zijn vier klassen met grote snelheidsverschillen – zoeken naar een balans: wachten totdat een achterblijver opzij gaat duurt te lang, maar het is gevaarlijk om in een gat te duiken dat er in de ogen van de achterblijver nog niet is. Na zijn koprol van 2012 kon Davidson daar alles over vertellen... →

'HOEVEEL RONDEN LANGER KONDEN DE TOYOTA'S DOORRIJDEN OM DE SNELLERE, MAAR VAKER STOPPENDE AUDI'S TE VERSLAAN?'



De TS030 Hybrid van Alexander Wurz, Nicolas Lapierre en Kazuki Nakajima hield lange tijd de derde plaats vast, maar zou uiteindelijk als vierde eindigen. Onder: Nakajima is net uit de auto geklommen en moet zijn schuimzitting nog pakken, terwijl Wurz wacht om het stuur van hem over te nemen.



De winnende Audi van Tom Kristensen, Allan McNish en Loïc Duval jaagt een van de Toyota's na.

'HET IS VERRASSEND DAT WIJ MET ONZE ACHTERWIELAANDRIJVING SNELLER ZIJN IN DE REGEN DAN DE AUDI'S MET HUN QUATTRO'S'



In de kwalificatie was de snelste Audi vier seconden sneller dan de snelste Toyota – en ook al duurt een rondje voor een LMP1 een krappe driënhalf minuut, dat was toch best veel. Operationeel directeur Leupen bagateliseerde het verschil. “Ik denk dat het gat in de race kleiner is. Vorig jaar hebben we een echte kwalificatie gedaan om te proberen de pole te pakken, nu niet. We wisten vooraf dat Audi toch sneller zou zijn.” Projectleider John Litjens zette vervolgens alles in perspectief. “Het is bovendien de vraag of Audi in een 24-uursrace net zo snel is als in de twee zes-uursraces tot nu toe. Op Le Mans moet je meer dan ergens anders zo lang mogelijk op één set banden doorgaan. Maar hoelang gaan hun banden mee als ze er zo veel vermogen tegenaan gooien? Bovendien waren we op Spa met onze nieuwe auto net zo snel als de Audi die daar in Le Mans-configuratie reed.”

Ook om andere redenen had het team er vertrouwen in. “Vorig jaar was het de eerste race na een reeks trainingssessies met heel wat ongelukken”, aldus teambaas Pascal Vasselon. “Nu hebben we er al een half seizoen op zitten. Onze performance is weliswaar niet zo goed als we hadden gedacht, maar we hebben in de tests wel volledige 24-uursafstanden afgelegd.” Dat beaamde John Steeghs, die als teammanager tijdens de wedstrijd de monteurs aanstuurt. “Vorig jaar moesten we nog een hele ploeg bij elkaar rapen. Nu zijn we veel beter op elkaar ingewerkt. We zijn nog nooit zo compleet naar Le Mans gegaan als nu. We hebben alles in rust kunnen opbouwen. Ik heb de jongens nog een lang weekend vrijgegeven om goed te kunnen uitrusten. Ik kan niet wachten op de race.”

En dus ging deze jubileumeditie van de 24 Uren – precies 90 jaar geleden was de eerste race – met een heleboel vraagtekens van start. Ook al omdat het fameuze Le Mans-weer ook in deze 81e Le Mans extra onvoorspelbaarheid zou veroorzaken. Onder een donkere wolkendekking ging het veld even na drieën van start: de drie Audi's vooraan, gevolgd door de twee Toyota's. Even veerde iedereen bij Toyota op toen Lapierre en Davidson de tweede en derde Audi in de eerste ronde passeerden, maar al na twee ronden werden er overal gele vlaggen gezwaaid. De safety car kwam naar buiten. Bij Tertre Rouge was er een Aston Martin keihard afgegaan. De coureur werd naar het medisch centrum vervoerd en de vangrail moest opnieuw worden opgebouwd. Nadat de safety car eindelijk de pits in reed, bleken Toyota's voorspellingen uit te komen: Davidson reed rondjes die twee seconden sneller waren dan zijn kwalificatietijd. Het werd een race van de jager en de prooi. Terwijl de spanning steeg rondom het lot van Allan Simonsen, de verongelukte Aston Martin-coureur, kwamen de drie Audi-hazen na tien ronden diesel halen. Volgens verwachting. Hoelang konden de Toyota's doorrijden? Twee ronden later kwam

het antwoord: ook hun 12 ronden waren volgens verwachting. Maar hoe zorgelijk voor Audi was het sneller dan verwachte tempo van de Toyota's? Die vraag verdween naar de achtergrond toen bekend werd dat Simonsen aan zijn verwondingen was bezweken.

De rest van de race voltrok zich als een onwezenlijk schouwspel. Het was spannend, alle vijf topauto's bleven in de strijd, net als het gros van de overige 51 auto's die aan de race waren begonnen. “Toch had ik liever tien extra uitvallers gehad dan die ene helemaal aan het begin”, zei Rob Leupen toen we hem na 19 uur racen spraken. “We hebben het eerst weggehouden van de monteurs, maar via Radio Le Mans sijpelt zo iets toch door. Toen hebben we ze wel deels geïnformeerd. Ik weet niet in hoeverre het bij sommige jongens echt is doorgedrongen, maar het is zeker een extra belasting. Zelf kende ik Simonsen niet persoonlijk, maar er zitten jongens bij ons die vroeger met hem hebben gewerkt. Het is verschrikkelijk triest.”

Het tempo waarin Audi werd gedwongen, bracht wel met zich mee dat twee hazen struikelden en gewond raakten: het zevende raceuur werd Audi's pechuur. In de uren daarvoor hadden de Duitsers nog de orde hersteld en lagen weer 1-2-3, maar nu brokkelde de vesting af. Eerst raakte Oliver Jarvis van de baan in de Audi met startnummer 3. Door langdurige reparaties viel de auto terug achter de twee Toyota's. Dat was nog niet gebeurd of de Audi met nummer 1 kwam binnenstroompelen. Op de auto van Lotterer/Tréluyer/Fässler, winnaar van de vorige twee Le Mans-edities, had de dynamo de geest gegeven, zo bleek. De complete versnellingsbak moest eraf om het onderdeel te vervangen, dus pas 43 minuten later reed de nummer 1 weer de baan op, op de 24e plaats. Rob Leupen had desondanks respect voor het tempo waarin Audi de auto weer aan het rijden had. “Zo snel als Audi die wissel deed, dat zouden wij nog niet kunnen.”

De hele race was er vervolgens sprake van een delicaat evenwicht tussen de twee jagende Toyota's en de vooruitsnellende Audi met startnummer 2, met aan het stuur de vrolijke Schot Allan McNish, de uiterst rappe jonge Fransoos Loïc Duval (die de auto op pole zette) en de Deense achtvoudig recordwinnaar Tom Kristensen. Na tien uur zette Kristensen de Toyota's op een ronde, maar de nacht bleek niet de gebruikelijke scherprechter: dezelfde Audi bleef leiden voor dezelfde twee Toyota's, nummer 8 voor nummer 7. Vooraf had teammanager John Steeghs uitgelegd hoe hij zijn jongens in het donker scherp zou houden: “Het worden twee heel lange dagen. Voor de warm-up moeten we er om half zeven 's ochtends uit. En daarna in één ruk door tot aan het einde van de race, waarna we ook nog moeten opruimen. Iedereen is dus bijna 36 uur paraat. Tijdens de race mag je uitrusten, daarvoor hebben we stoelen achter in de garage. Maar je gaat wel →

zitten met je koptelefoon op, want je moet in de race blijven."

Twee lange safety-car-periodes stelden de Toyota's in staat om de ronde achterstand terug te pakken, maar dankzij het ongenadige tempo dat Duval aan de dag legde, kon Audi aan het eind van de ochtend zelfs kortstondig uitlopen tot twee ronden voorsprong. "Na het voortijdige einde van 2012 wil ik met deze auto graag de nacht doorhalen!" zei Steeghs nog op de vrije vrijdag, terwijl het publiek door de pitstraat wandelde. Die missie was in elk geval geslaagd. "We zijn goed de nacht doorgekomen. Het verkeer was vannacht vooral voor Alex Wurz frustrerend. We hebben wat pitstops moeten verleggen om hem lucht te gunnen", vertelde Rob Leupen in de loop van zondagochtend. "Het is verrassend dat wij met onze achterwielaandrijving sneller blijken in de regen dan de Audi's met hun quattro-systeem. Van ons mag het weer gaan regenen! Nummer 8 reed een ronde te lang door, waardoor hij op een bijna lege tank een langzame ronde moest rijden om de pits te halen. Nummer 7 had een langzaam leeglopende band, zodat die een keer extra naar binnen moest. Inderdaad veel minder problemen dan de twee Audi's met pech, maar wel méér dan de Audi aan kop. Die rijdt als een klok – en daar zit het verschil."

De regen kwam, een paar keer zelfs. Maar bij elke bui die over het circuit ging, vlogen er meteen mindere goden de baan af, resulterend in een safety-car-situatie waarin Toyota zijn voordeel niet kon uitbuiten. Toen na 23 uur racen opnieuw zo'n hoosbui het veld verraste, was het Lapierre die de Toyota nummer 7 in de Porsche-bochten vol in de hekken smeed. De derde plaats was al een paar uur eerder verloren gegaan aan Audi nummer 3, maar de kans erop was nu helemaal verkeken. Een compleet nieuwe voorkant zat er vervolgens in ruim 20 minuten op, zodat de auto wel zijn vierde plaats behield. Intussen bleef de Audi van Kristensen, McNish en Duval als een metronoom draaien, hun zege kwam niet meer in gevaar. Het was voor Kristensen de negende Le Mans-overwinning, waarmee hij zijn eigen record verder aanscherpte. Huilend nam de Deen de trofee in ontvangst, denkend aan zijn verongelukte landgenoot. Het was voor Denemarken een weekend van hoogte- en dieptepunten.

Bij Toyota heerste tevredenheid over de tweede plaats, maar toch... Tweede in 1992 met de TS010, tweede in 1999 met de GT-One en nu weer tweede. John Steeghs vatte het gevoel goed samen: "Le Mans is een kampioenschap op zichzelf. Puur kijkend naar de lengte is Le Mans vier zesuursraces, dus nog niet een compleet kampioenschap. Toch voelt 't zo. Le Mans winnen voelt beter dan wereldkampioen worden. Maar tweede worden op Le Mans doet ook veel meer pijn."

Einde

EEN HEEL ANDERE FORMULE IN 2014

Volgend jaar staat Le Mans voor de regelmakers FIA en ACO niet langer in het teken van de balancerkunst tussen benzine en diesel. Dan treedt een volledig nieuw LMP1-reglement in werking, dat ook Porsche terug naar de Le Mans-prototypes heeft gelokt. Er wordt vanaf 2014 gewerkt met een vaste energie-allocatie, die elke constructeur naar eigen believen mag invullen. Ook mogen er twee hybridesystemen worden gebruikt. Twee verschillende is toegestaan, twee dezelfde ook. Toyota is al begonnen met de auto voor 2014 en kijkt daarbij opnieuw met een schuin oog naar de voordelen voor de serieproductie. "De ontwerper van de Prius is onze grootste supporter", aldus Rob Leupen, operationeel directeur van Toyota Motorsport. "Die zag tenslotte dat zijn hybride-systeem, maar dan met condensator, voor de autosport heel geschikt was. Daarmee is een heel snelle opname en teruggave van energie mogelijk. De snelheidswinst die wij al racend creëren, gaat rechtstreeks terug naar de straatauto. Volgend jaar mogen we ook een hybridesysteem op de voorwielen toepassen. Waarschijnlijk kiezen we voor de condensator achter en KERS voor. Toyota heeft voor de openbare weg nog geen hybride 4x4, dus daar wordt de nieuwe raceauto de testbank voor."

**'TOEN OPNIEUW
ZO'N HOOSBUI HET
VELD VERRASTE,
WAS HET LAPIERRE
DIE DE TOYOTA
NUMMER 7 VOL IN
DE HEKKEN SMEET'**

De auto van Anthony Davidson, Sébastien Buemi en Stéphane Sarrazin duikt in het holst van de nacht de Ford-chicane in.



Ontwerper John Litjens (links op de foto) is projectleider van de TS030, Rob Leupen (midden) is operationeel directeur en John Steeghs (rechts) geeft als teammanager leiding aan de pitcrews.

HET ROOD-WIT-BLAUW VAN TOYOTA

Maar liefst drie Nederlanders maken deel uit van het zes koppige management van Toyota Hybrid Racing. Ontwerper John Litjens is projectleider van de TS030, Rob Leupen is operationeel directeur en John Steeghs geeft als teammanager leiding aan de pitcrews. Alle drie werken al bij Toyota Motorsport GmbH sinds de tijd van de GT-One, Toyota's Le Mans-project van eind jaren negentig. Daarna maakten ze de volledige F1-tijd mee. Met de TS030 Hybrid brak er een nieuwe spannende tijd aan voor het Duitse bedrijf. "Ja, het is weer druk in Keulen!", aldus een vrolijke Leupen op de vrijdag voor de grote race.

Hun rollen tijdens de wedstrijd zijn heel verschillend. "Voor mij zit het meeste werk erop", zei John Litjens voorafgaand aan de race. "Ik help wel mee tijdens de race, hoor. Zeker als de data anders uitpakken. Of als er grote schade is: dan adviseer ik hoe je die het beste en snelste kunt repareren." Ook Rob Leupen is minder rechtstreeks bij het racen betrokken. "Ik moet wel meteen in actie komen als er iets gebeurt: crisismanagement valt onder mijn verantwoordelijkheden. Dus vorig jaar moest ik aan de slag na het grote ongeluk van Anthony Davidson." John Steeghs mag daarentegen tijdens races vol aan de bak met zijn twee teams van monteurs. Daarvoor hanteert hij een losse managementaanpak. "Ik ben niet van het breekijzer. Dat werkt niet op de lange termijn. De jongens moeten er zelf in geloven, weten waarom ze het doen. Daarvoor krijgen ze van mij de nodige speelruimte. Ook daarom is een goede voorbereiding van belang: daar creëer je die ruimte mee. Een stel nerveuze jongens bij elkaar wordt paniek. En voor spanning ben je bij mij zelf sowieso bij de verkeerde."

Het toeval wil dat er door Audi ook drie Nederlanders werden ingelijfd. De monteurs Louis in de Rijp, Erwin Houbraken en Arno Spaans werken samen aan de Audi met startnummer 3. Net als de drie Toyota-mannen komen ze uit het zuiden des lands. Litjens: "We gaan vriendschappelijk met elkaar om, drinken na afloop weleens een biertje samen. Niet zo gek, want ze wonen bij ons om de hoek. De kinderen van Louis zitten zelfs bij mijn kinderen op school." Zo klein kan de racewereld zijn.

Het hybridesysteem van de TS030 werkt niet met een accu-pakket, zoals de Prius, maar met een grote condensator die in een oogwenk kan worden geladen en zijn energie snel als een bliksemschicht kan vrijgeven. De condensator kan 500 kilo-joule energie bevatten, genoeg om bijvoorbeeld een Yaris 75 meter de hoogte in te schieten. Audi gebruikt geen condensator maar een vliegwiel voor de energie-opslag.