

Racen verbetert het *ras*



Een historische wedstrijd en een verhaal als een jongensboek. Drama, ongelukken, een beetje regen en een winnaar die ondanks alle tegenslag van de wereld toch zegevierde. De 24 heures du Mans 2011 waren buitengewoon. Chicane Magazine was er bij. In stijl, met een Audi A3 Cabrio.

tekst: Michiel Mulder & Lisete Hanse, fotografie: Michiel Mulder & ACO / Nikon



Boven: Start! Jean Todt zwaait met de Franse driekleur het hele veld weg. Rechts: McNish met nummer 3 op de baan en in de pits. Drie kwartier later was het over en uit.

Een golf van afschuw dendert door het perscentrum. Voor onze ogen vliegt op de monitoren de Audi R18 TDI van Allan McNish óver de grindbak de bandenstapels in. De auto dreigt onder de impact van de klap over de rand van de vangrail te flippen maar belandt na een halve salto mortale op zijn zij in het gravel. Journalisten en marshalls stuiven alle kanten uit. Brokstukken en grind dalen neer op het publiek en de aanwezige pers. Een verdwaald wiel stuitert een fotograaf de stuipen op het lijf en dan is het stil. Doodstil. In de Audi pitbox is afgrijzen van de gezichten af te lezen. De regisseur laat inzoomen op het gezicht van Herr Dr. Ulrich, Audi's strategische meesterbrein. Die blijft kalm, maar aan zijn strakke gezicht is de spanning af te lezen. Even later wordt McNish door de toegesnelde marshalls ongedeerd uit de keurig intact gebleven cockpit van de zwaar gehavende Audi bevrijd. Gejuich weerklinkt over het hele circuit en luid applaus in het media centre. Dr. Ulrich en de Audi technici vallen elkaar om de hals. Het is goed afgelopen!

Aerodynamica

Een kwartiertje later loop ik langs de vangrails van de Mulsanne chicane. Mijn fotoslot is om vier uur ingegaan, 10 minuten na "de klap". Er heerst nog steeds een gele vlag-situatie en ik bedwing de neiging om naar het wrak te gaan kijken. Niet kies. Als

het circuit uiteindelijk weer wordt vrijgegeven is er meer dan een uur verstreken. Ik denk na over de oorzaak van de klap en over de relatieve veiligheid van de vangrails. McNish dook op een snel stuk van het circuit, vlak na de wereldberoemde Dunlop boog, binnenlangs een Ferrari F430 die hem niet op tijd zag en zijn lijn hield. De grindbak is daar gigantisch, maar toch haalde de Audi na een korte scheervlucht zonder snelheidsverlies probleemloos de overkant. De auto werd gelanceerd door de kerbs na de impact met de Ferrari en daardoor als het ware gelanceerd. In het verleden hebben we vliegcapriolen gezien bij de Sauber-Mercedesen, die opstegen na een hobbel op de Mulsanne straight en eigenlijk is dit net zo iets. De aerodynamica is bedoeld om de auto op de baan te houden. Wordt die verstoord, dan gaat de auto alle kanten op. De Ferrari belandde weliswaar ook in de bandenstapels na een stukje ploegen door het grind, maar met aanzienlijk minder snelheid.

Tiende Le Mans overwinning

Al jaren wint Audi op Le Mans. Porsche heeft weliswaar een historisch record gevestigd met 16 overwinningen, maar de techneuten uit Ingolstadt zijn hard op weg om daar een puntje aan te zuigen. Dit jaar wint het merk met de vier ringen haar tiende Le Mans in 13 jaar. "Against all odds", zoals het in mooi Duits heet, want al in het eerste uur raakt Audi dus haar eerste R18 TDI kwijt en te-



... "Gejuich klinkt over het circuit als McNish ongedeerd door de toegesnelde marshalls uit de zwaar gehavende Audi wordt bevrijd"...

gen elf uur 's avonds is het einde oefening voor de tweede R18 nadat Mike Rockenfeller hardhandig in aanraking komt met, jawel!, een Ferrari F430 aan het einde van de Hunaudieres en met tempo 200+ in de vangrails kwakt. Audi een wrak, Mike voor controle naar het ziekenhuis en wederom een lange safetycar situatie. Toch weten Marcel Fässler, André Lotterer en Benoît Treluyer hún Audi R18 TDI met startnummer 2 met een voorsprong van slechts 13,854 seconden op de als tweede geklasseerde Peugeot over de finish te rijden. Omgerekend is dat een verschil van 763 meter na 24 uur racen. Ze legden in die tijd een totale afstand af van 4.838,295 kilometer met een gemiddelde snelheid van 201,266 km/u, en paktten de snelste rondetijd. Om het allemaal nog mooier te maken: de heren waren vertrokken vanaf Pole Position en hadden aan de reguliere pistops genoeg. Audi is een Duits merk, maar de auto liep als een Zwitsers uurwerk. Voorwaar een prestatie. Opnieuw, want 2010 was ook al een thriller qua betrouwbaarheid. De Peugeots vielen toen stuk voor stuk uit en de Audi's bleven heel. Audi claimt uiteraard dat dit te danken is aan hun "Vorsprung durch Technik" en we wilden dus wel eens weten wat er nu eigenlijk van die "Renntechnik" terug te vinden is in het DNA van een moderne Audi voor dagelijks gebruik.

A3 met 160 pk

Daarom vroegen we bij Audi Nederland om een sportieve diesel om dit jaar naar de 24 uren af te reizen. Helaas, die was niet beschikbaar. "Maar we hebben wel een A3 S-line cabriolet met 160 pk TFSI motor, is dat wat?". Jazeker! Die auto voldoet aan ons doel: ervaren wat Audi aan sportieve genen in haar auto's voor dagelijks gebruik doorgeeft. Op 9 juni pikken we daarom in Leusden een mooie "Panterschwarz Kristalleffekt" Audi A3 cabrio op. Voorzien van een S-tronic automatische versnellingsbak met flippers aan het stuur, grijs leder/alcantara interieur, 17 inch lichtmetalen velgen en volledig uitgevoerd als Pro Line S Sound met een Bose geluidsinstallatie (optie van 4.895 harde euro's) heeft deze Audi alles wat je hartje begeert als verweerde automobilist. Een fijne vrijetijdsgoed die door zijn uitvoering beslist opzien baart, als is het maar omdat je er niet zo vaak één ziet rijden; de meeste onthoofde Audi's die er rondrijden zijn A4 of A5 cabrio's en TT spyders. Aan onze uitvoering hangt het prijskaartje van 50 mille en dat is een behoorlijke plons geld voor een compacte cabrio. >>>





De dagrijlampen geven de neus een lichtelijk boze frons en de doorlopende grille die de laatste jaren toegepast wordt op alle Audi modellen draagt bij aan het lage profiel. So far so good. It ain't a real sportscar, maar de looks van deze kleine Audi zijn in ieder geval dik in orde.

TFSI in getemde vorm

Veel belangrijker is echter de TFSI motor in het vooronder. Daar ligt de echte Vorsprung durch Technik die Audi zijn eerste Le Mans overwinningen heeft opgeleverd. Audi ontwikkelde haar direct ingespoten motor (FSI: Fuel Straight Injected) oorspronkelijk eind jaren '90 voor de Audi R8 Le Mans auto, niet te verwarren met de huidige R8 LMS, en die betekende een doorbraak vanwege zijn hoge efficiëntie. In 2001 zegevierde Audi met een turboversie van deze motor met directe brandstofinspuiting op Le Mans en die technologie is in geciviliseerde

Boven: Op weg naar Le Mans over de lokale binnenwegen. Rechts: Britten bij de benzinepomp en de A3 in het historische centrum van Le Mans.

Het is grandioos weer, dus het stoffen dak gaat met een druk op de knop direct naar beneden. Geen stalen klappdak, maar gewoon een klassieke cabrioconstructie die daardoor nog een stevige kofferruimte overlaat. Fijn! De geperforeerde stoelen zitten uitstekend, al zijn ze aan de harde kant. Door de prima verstelmogelijkheden in onze testauto (elektrisch verstelbare lendensteunen, maar om de een of andere reden gaat de rest gewoon met een draaiknop en een hendel) is het zeer goed mogelijk een uitstekende zitpositie achter het stuur in te stellen. Op de trip naar Le Mans komen we fris en fruitig uit de auto, ook na de eindeloos saaie peages tussen Lille en Rouen. Nadeel van de stoelen: alcantara heeft een gruwelijk geheim, het plet als je er op gaat zitten en je ziet dus mooi de afdruk van je twee kadetjes als je uit de auto stapt.

Eerste indruk

Op vrijdag 10 juni is het om 8 uur 's ochtends nog knap fris en we besluiten om de kap dicht te laten voor de eerste stint naar Le Mans. Opvallend is de uitstekende geluidsisolatie, ook bij kruissnelheden van tegen de 150 kilometer per uur. De volautomatische, akoestisch geïsoleerde kap staat weliswaar voor 1199 euro als optie in de prijslijst, maar die prijs is-ie dus wel waard als het gaat om de herrie om je heen. Moet ook wel, want waarom heb je anders die Pro Line S Sound geluidsinstallatie van bijna 5 mille in de auto laten zetten? Overigens

blijft de verstaanbaarheid in de auto ook goed met de kap naar beneden. De voorruit komt vrij ver naar achteren en daardoor is het nog heel goed toeven tot een kilometertje of 120 per uur zonder je stembanden al te zeer te belasten.

Als we de tank volgooien bij een benzinepomp vlak voor Rouen lopen we eens om de auto heen om ons een indruk te vormen van ons vervoer voor de komende dagen in vergelijking met de concurrentie. We willen geen flater slaan als we bij het circuit aankomen. Zeker niet aangezien Aston Martins, TVR's, Porsches en Lamborghinis gratis lijken te zijn aan de ander zijde van de Noordzee. Om ons heen is het namelijk een chaos van exotische auto's met Brits kenteken. De meeste Le Mans gangers uit Albion zijn in Dieppe of Calais overgestoken en hebben blijkbaar ongeveer hier hun tank leeggereden. We kunnen gerust zijn over de Audi, die valt niet echt uit de toon. De eerste racegenen zijn direct te vinden, zij het puur optisch: de S-line badges, de subtiele voorspoilers en het afgeplatte, met leer beklede stuurwiel. Nou is zo'n stuur niet zo bijzonder meer tegenwoordig, maar met de aluminiumkleurige schakelflippers en de rode S-Line badge op de aluminium spaken oogt het in ieder geval alsof het zo uit een racewagen overgezet is. De sportieve 17-inch gegoten aluminium 10-spaaks velgen zijn getooid met 225/45 sloffen die een mooie vulling van de wielkuipen geven. De auto lijkt door dit schoeisel bovendien laag bij de grond te snuffelen.





en getemde vorm terug te vinden onder motorkap van onze A3. Oorspronkelijk werd in 2004 de eerste TFSI motor geleverd in de A3 Sportback, maar ondertussen zijn er ook 1.2, 1.4 en 1.8 liter versies leverbaar. De A5 krijgt zelfs de allernieuwste 1.8 met 170 pk en 320 Nm in het vooronder. Helaas zit dat blok nog niet in ons speeltje, de 1.8 TFSI in onze auto levert 160 pk en 250 Nm en is gekoppeld aan een S-tronic 6-traps automaat, die naar wens ook handbediend kan worden met de flippers achter het stuur. Het vermogen wordt door die bak soepeltjes overgebracht op de voorwielen.

langer door in de toeren waardoor de auto agiel en lichtvoetig aanvoelt. In standaard D-modus van de automaat is de Audi wat logger qua gevoel maar beslist niet vaag. Zoals reisgenoot Lisette opmerkt: "Hij is precies en strak en stuurt fijn! Maar in S rijdt-ie pas echt geweldig".

Kap eraf is nat worden

We pikken tussen Rouen en Le Mans regelmatig even aan bij wat exclusief automobiel wild. Gewoon, omdat het leuk is om met een groepje volledig maffe auto's met dito bestuurders een stuk op

..."Op de soepel slingerende N157 tussen Laval en Le Mans gedraagt de Audi zich voorbeeldig."...

Het maximale koppel is bovendien al beschikbaar vanaf 1.500 toeren en de Audi slaat dan ook helemaal geen gek figuur als het gaat om acceleratie en topsnelheid. In 8 seconden naar de 100 en een versnelling die pas ophoudt bij 218 km per uur (gecheckt ergens in de buurt van Amiens) zijn nette cijfers. Daarbij blijft de Audi ook in de hogere regionen van de snelheidsmeter vlot versnellen, wat ruim voldoende reden is om deze Audi het stempel 'vlot' te geven. Veel belangrijker is echter dat onze A3 mooi pro-actief op het gas reageert in de Sportmodus. Alles voelt bovendien net even directer en stugger in deze instelling en de bak trekt een stuk

te rijden. De Audi gedraagt zich zoals het hoort en kan goed meekomen met de knettergekke Britten, die er echter regelmatig wel erg grote vaart in zetten. Lisette is nooit eerder naar Le Mans geweest en geniet van alle autogekke, maar ik weet van eerdere bezoeken dat de A28 op dit traject extreem gevoelig is voor politiecontroles (de heren gendarmes weten tenslotte ook heel goed dat 'men' hier graag het gas intrapt op weg naar zijn favoriete race). Daarom laten we de echte snelheidsmaniaken dus voor wat ze zijn en zorgen ervoor niet al te veel in de kijker te lopen als we blauwe kepi's spotten in de berm of op viaducten.

Eenmaal in Le Mans halen we onze accreditaties op en nemen een kijkje in de pitlane. Het is vrijdag en dan is alles rustig op het circuit. Stille voor de storm. Het publiek kan een bezoek brengen aan het heilige der heilige van Le Mans en alle bolides in de pitboxen zien staan. Het is dan ook ruim na zessen als we op weg gaan naar ons hotel, maar ik besluit om een kleine omweg te maken via Arnage. Dit dorp is gedurende de vingt-quatre heures een Britse bierenclave en daardoor één grote autokermis. Langs de hoofdweg door het dorp staat de ene exotische automobiel na de andere geparkeerd. Alles voorzien van een Brits kenteken. Nog nooit een Noble gezien? Even naar Arnage gaan. Aston Martin DBS? Idem. Bentley Speed Six van voor de oorlog? Kans is groot dat er in Arnage een langs de weg staat. Of alle eigenaren na het vollopen op een van de eindeloze bierterrassen langs de hoofdweg ook weer in de auto stappen na gedane zaken valt



niet te verifiëren, maar dat Arnage een grote, gezellige janboel is, staat vast. Britten met toeters, Britten met vlaggen, Britten in berenpakken, Britten in "Drinking for Holland" T-shirts, Britten met waterpistolen. Wie de 24 uren van Le Mans bezoekt ontkomt niet aan de folklore en de fun. Ook wij niet. Als we door Arnage rijden worden we dan ook van alle kanten bestookt met waterpistolen en supersoakers. Tenslotte rijden we open en dan vraag je er om nietwaar?

Uitstekende binnenwegen

De rest van het weekend besluiten we vooral binnendoor te rijden. Eén van de redenen is dat we een hotel hebben in Laval, ruim 60 kilometer voorbij Le Mans, en de wegen binnendoor zijn in dit deel van Frankrijk uitstekend. Op de soepel slingerende N157 tussen Laval en Le Mans en later op de 138 van Le Mans naar Alençon en de 920 ten zuiden van Amiens gedraagt de Audi zich voorbeel-

dig. In de S-instelling laat de auto zich hier van zijn beste kant zien, wat betekent dat de wettelijke limiet van 90 zeer rap bereikt en soms overschreden wordt zonder dat we het gevoel hebben de auto niet te beheersen. Als we zaterdagavond laat van het circuit weggrijden (nee, wij zijn niet van die diehards die met hun hoofd op het toetsenbord in slaap vallen in de perskamer, een zacht matras is veel fijner) is dat echter geen probleem, want de wegen liggen er verlaten bij. De xenonlampen van de Audi zorgen voor een tunnel van licht waardoor we ons geen moment ongemakkelijk voelen. Geen angst voor wilde acties van medeweggebruikers zoals Mike Rockenfeller overkwam op de Mulsanne straight. Hooguit scheppen we een fazant...

Op zondagmorgen vroeg is er eveneens geen kip op de weg en ligt er een speeltuin van 60 strekkende kilometers voor onze neus tot aan het circuit. Met hier en daar een kerk waar in de loop der eeuwen een dorp omheen is gegroeid. We daveren zalig

Boven en onder: Overal vind je het S-line logo terug in de auto, nietemin oogt de Audi niet overdreven dik of agressief. Links: prima werkplek!





Boven: Audi nummer 2 moet het doen nadat McNish en Rockenfeller hun auto's gecrasht hebben. Onder: racen op het randje. Rechts: Dr. Ulrich kijkt bezorgd; de nacht duurt lang als je nog maar een auto hebt. Marcel Fässler, André Lotterer en Benoît Treluyer spelen het echter klaar: winst!



met de kap naar beneden door het ochtendlicht en genieten van de Audi in de vloeiende bochtencombinaties. Dat is nog eens lekker wakker worden! Vlak voor Le Mans worden we echter ingehaald door een bui en als we arriveren op het circuit na een korte fotoshoot in het historische centrum van de stad regent het serieus. De slotfase van de wedstrijd wordt daardoor nog even spannend, want de Peugeots verliezen in deze natte rondes een ruime minuut op de leidende Audi, en dat blijkt een paar uur later genoeg voor de overwinning. De auto's met de leeuw op de neus hebben 's nachts stevig gas gegeven en zetten de snelste ronde rond een uur of vier in de ochtend om ruim halverwege wedstrijd de eerste positie over te nemen van Audi. Drie uur later zet Lotterer echter een nieuw ronderecord op de klok en blijkt Audi nog lang niet verslagen. Na 20 uur racen weet de Audi met nummer 2 uiteindelijk de eerste plaats weer over te nemen van Peugeot, zij het niet zonder moeite. De 908 HDI's laten geen mogelijkheid onbenut om de Audi dwars te zitten, wat bij delen van het publiek gefronste wenkbrauwen oproept. De Peugeot op de derde positie heeft een ronde achterstand, maar negeert een tijdje de blauwe vlag en hindert soms zelfs de Audi, maar Lotterer, Fässler en Treluyer weten hun voorsprong te behouden. Spectaculair is het om te zien hoe de Audi ronde na ronde met de Peugeot in zijn versnellingsbak door de Ford Chicane stuift om dan weer wat afstand te nemen op het stuk voor de

...“Audi heeft aan de marge van ruim 13 seconden genoeg voor de zege”...

hoofdtribune. Dit kat en muisspel duurt tot de vlag valt, maar 'Audi Sport Team Joest' heeft aan de marge van ruim 13 seconden genoeg om de tiende zege voor Audi in de annalen te laten bijschrijven.

Toegejuicht

Als we tevreden aansluiten in de file die het circuit verlaat, gaat het dak van onze A3 er weer af. Het is droog en om de winst van Audi een beetje luister bij te zetten breekt er zelfs een waterig zonnetje door. We willen eigenlijk weg via Arnage, maar de gendarmerie stuurt iedereen onverbiddelijk de andere kant uit. We volgen een Cobra en worden gevolgd door een zusje uit Ingolstadt, zij het dat dit witte zusje luistert naar de naam A5 RS en aan sport gedaan heeft. Een kilometer of 30 verderop worden we toegejuicht als we door Beaumont-sur-Sarthe rijden. Later gebeurt dat nogmaals in Alençon. Blijkbaar zijn niet alle Fransen zo chauvinistisch als het lijkt, want de Audi A3 is duidelijk de aanleiding voor de felicitaties. De titanenstrijd die tot de beste 24 uren van Le Mans sinds jaren gerekend kan worden, wordt direct gekoppeld aan de vier ringen op de neus van onze auto.

Audi produceert superieure racewagens waarvan de technologie wordt toegepast in hun straatauto's. Hoewel de huidige Europese tendens neigt naar zuinig en milieuvriendelijk en racen daardoor niet echt een goed verkoopargument lijkt, kan Audi daadwerkelijk claimen dat racen het ras verbetert. Onze 1.8 TFSI is het rijdende bewijs, net als de enorme ontwikkeling die de dieselmotor de laatste tien jaar heeft doorgemaakt. Niet alleen zijn die uitstekend geschikt voor dagelijks gebruik maar ook een perfecte troef om lange-afstandsraces te winnen. De Fransen langs de weg zijn er al lang uit: Audi = winnen. ○

FABRIKANT	AUDI GMBH / INGOLSTADT / DUITSLAND
MODEL	A3 1.8 TFSI CABRIO S-LINE / 2011-HEDEN
VIN	TRUZZZ8P1B1009196
Motor:	4-cilinder in lijn
Cilinderinhoud:	1.798 cc
Max. vermogen:	160 pk / 5.000 - 6.200 t/min
Max. koppel:	250 Nm / 1.500 - 4.200 t/min
Versnellingen:	6-traps automaat of handmatige 6-bak
Afmetingen LxBxH:	4,24 / 1,76 / 1,42 meter
Wielbasis:	2,58 meter
Leeg gewicht:	1.425 kg
Topsnelheid:	218 km/u
0-100 km/u:	8,0 sec.
Prijs:	vanaf € 40.290,- (gereden versie: € 50.380,-)
Internet:	www.audi.nl
Met dank aan Audi Nederland	

