

Youngtimers

'Fast Mick'



DOOR RANDALL LAWSON

Nog een maand en de NET Services YTCC-competitie barst weer los. In het weekend van 15 tot en met 17 april rijden de youngtimers hun eerste race van het seizoen in Duitsland op het Hockenheim-circuit. We gaan eens kijken of de winnaar van vorig seizoen er al klaar voor is.

Het werd eigenlijk wel eens een beetje tijd. Zeer zeker als je als rijder al drie jaar achtereen de Youngtimer Touring Car Challenge hebt gedomineerd, diverse algemene en klasse-overwinningen hebt behaald en ook de bekertjes van het totaalklassement in je prijzenkast hebt staan. Hoogste tijd dus voor een bezoek aan MTB Motorsport in Purmerend. Hier vinden we het domicilie van Mick de Jonge en zijn in het YTCC zeer bekende knalgele Renault 21 Turbo Europa Cup. Wat opvalt bij het betreden van de twee grote loodsen waarin het raceteam is gehuisvest, is de enorme hoeveelheid aan onderdelen. Links en rechts liggen stapels ophangingen, motoren, lagers, velgen, remmen, noem het maar op. Voor de buitenstaander lijkt het een enorme chaos maar Mick weet precies waar wat ligt en hoeveel hij van alles heeft liggen. Vooral voor liefhebbers van de Renault 5 Turbo en Renault 21 Turbo racewagens is de werkplaats een walhalla. Want de hoeveelheid zeer speciale race-onderdelen is zo enorm dat ze er bij Renault vast enorm jaloers op zijn.

'Een kwartje van je open en open open houden de

afgelopen jaren en dan vind je zo hier en daar nogal eens wat in Frankrijk', vertelt Mick de Jonge. 'Vooral onderdelen voor Renault 21 Turbo Europa Cup zijn zeer schaars want alles was op maat gemaakt. Gelukkig hebben we nu voldoende om de volgende seizoenen zonder zorgen in te gaan.'

Speciale wagen

Slecht nieuws dus voor de concurrentie in de YTCC, want Mick houdt er voorlopig nog niet mee op. Die Renault 21 Turbo lijkt een speciale wagen. 'Inderdaad, het is de ex-auto van Heinz Becker die er in 1989 mee reed in het door Renault georganiseerde 21 Turbo Europa Cup kampioenschap. We kochten de auto nadat mijn vader en ik in 2001, na een ernstig ongeluk in onze Renault 5 Turbo tijdens de Barneveld Rally, hadden besloten de rallysport vaarwel te zeggen. Onze 5 Turbo rallywagen, toch ook wel een bommetje in die tijd, was niet meer opgewassen

Het wagenpark van de familie door de tijd heen.



Een kwestie van je ogen en oren
open houden



Voor de R21
bestond vroeger
een aparte cup, de
R21 Turbo Europa
Cup.

Mick achter het stuur van het gele monster.





Geel valt altijd op (Spa 2009).

tegen de nieuwe generatie vierwielangedreven auto's. Ook de budgetten werden zo hoog in de rallysport dat doorgaan geen optie meer was.'

Bij Bleekemolen stonden toen twee Renault 21 Turbo's te koop en vader en zoon De Jonge kochten ze beide. 'De beste van de twee maakten we raceklaar en we begonnen daar in eerste instantie samen mee te rijden in de Zomeravondcompetitie. Even totaal iets anders op het circuit dan rallyrijden, maar we pasten ons zeer snel aan. Vooral tijdens de wedstrijden van de Zomeravondcompetitie leerden we de auto beter kennen. Zo'n 21 is een lastige raker en je hebt wel wat tijd nodig om zijn nukkigheden onder de knie te krijgen. Vooral de ver voorin geplaatste motor zorgt ervoor dat vrijwel alle krachten op de voorwielen komen. Bij het aanremmen til je de achterkant vrijwel van de weg. Toen de grens

voor in te zetten auto's in de huidige youngtimer-racerij werd verlengd naar 1989, konden we met de R21 ook aan deze raceserie gaan meedoen. Dit sprak ons zeer aan in verband met de mooie evenementen en de buitenlandse circuits. We hebben er succes mee want de laatste drie jaar pakten we het hoogste treetje van het podium.'

Enorm gevaarlijk

Ondertussen lopen we de andere hal binnen. Mijn oog valt op een enorm gevaarlijk uitzierend object dat zo uit een film van *Star Wars* vandaan zou kunnen komen. 'Nee dit is geen speciaal laserwapen maar een door mij ontwikkelde drop extruder. Binnenkort gaat hij naar het Verre Oosten waar wij hem in een fabriek gaat installeren,' legt Mick mij uit. Lachend: 'Racen kost geld dus er moet ook buiten de hobby nog wel gewerkt worden aan dit soort projecten om het allemaal te kunnen betalen nietwaar.'

Ik ben onder de indruk, want buiten een snelle racer blijkt Mick ook wel een verdomd handige kerel te zijn. Ook in deze loods staan enkele Renault 5 Turbo rallywagens. 'Inderdaad, het zijn de auto's waarmee we in de rallysport actief waren. Een ervan is de ex-Renault Nederland auto waarmee Jan Lammers op diverse Europese circuits overwinningen behaalde. Dat is een heel verhaal hoor en allemaal begonnen bij mijn vader Erik', vervolgt Mick.

Autosport was papa Erik met de paplepel ingegoten aangezien zijn vader in de jaren vijftig al kaartleesritten reed bij RAC West. Daardoor waren in de kennissenkring ook al de nodige autofanaten aanwezig. In de tweede helft jaren zestig wilde Erik actief iets aan autosport doen maar de middelen waren zeer beperkt en toen was circuitracen, zeker voor iemand van net twintig jaar, niet betaalbaar. Gelukkig was er in Engeland in 1966 een nieuwe autosport ontstaan die daar in korte tijd zeer populair was geworden en die in 1968/1969 werd geïntroduceerd in Nederland door mannen als Gerard van Lennep en Rob Herzet. Die sport heette rallycross, het latere rally racing. De reglementen waren dusdanig ruim dat een handige sleutelaar voor weinig geld een competitieve auto kon bouwen.

Erik rook zijn kans, nam een Mini body, kocht een standaard 1.275 Cooper S-motor in Engeland en maakte een lichte en eenvoudige auto die eigenlijk meteen al zeer snel en betrouwbaar bleek. Ongeveer dertig deelnemers reden op een verlaten vliegveld aan de Duitse grens bij Venlo en met een set banden deed je een heel seizoen. Hoe simpel kan het leven zijn. De races werden mede georganiseerd door de AVRO die er ongeveer vier keer per jaar een lange uitzending aan wijdde en dat zorgde ervoor dat sponsors als vliegen op de stroop afkwamen en de sport zich zeer snel ontwikkelde.

Het circuit te Valkenswaard werd gebouwd, het deelnemersaantal groeide in twee jaar naar zo'n 120 auto's en de sport werd in korte tijd zeer professioneel, temeer omdat de organisatoren de buitenlandse rally cross-top uitnodigde om het niveau van de sport snel naar een hoger plan te brengen.

Kampioen

Erik de Jonge, aanvankelijk rijdend voor het Sportique team, kon zeer goed meekomen. Hij behaalde in 1971 diverse dagoverwinningen en werd dat jaar klassenkampioen. Dit bleef niet onopgemerkt en hij werd in 1972 door de teamleider van het Seiko-team, Bart Rietbergen, ingelijfd en van de

nodige munten voorzien. De resultaten bleven niet uit. Er was ruimte voor het ontwikkelen van speciale, zeer lichte wielophangingen, er werden speciale versnellingsbakken gemaakt en vooral werd werk gemaakt van de betrouwbaarheid van de Mini. De organisatie had de Zweedse Saab-fabrieksrijder Per Eklund uitgenodigd voor de laatste wedstrijd van het seizoen. Deze was net te snel voor Erik en de Zweed pakte de eerste plaats met de bijbehorende punten in de klasse. Hierdoor ging het kampioenschap aan Eriks neus voorbij en werd hij in 1972 tweede overall in het Nederlandse rallycross kampioenschap. De volgende jaren werd er nog gereden voor het Samsonhag-team en het National team. Hoewel Erik steeds zeer goede klassenresultaten behaalde, werd de sport steeds meer bepaald door grote sponsorbudgetten. Erik besloot de actieve autosport vaarwel te zeggen en in 1977 reed hij zijn laatste rallycross.

Zoon Mick

Zo'n tien jaar later begon het toch weer te kriebelen want aan de kant staan om te kijken hoe anderen met autosport bezig zijn, is niet leuk. Bovendien was duidelijk geworden dat zoon Mick ook een hele handige sleutelaar was. Dus kocht de familie in 1988 de auto waarmee Jan Lammers in 1983 en 1984 de Europese Turbocup had gewonnen. Dezelfde R5 Turbo zien we nu keurig onder een hoes staan in Purmerend. Deze auto was na de circuitactiviteiten verkocht aan Kees Kruihof die hem ombouwde tot rallyauto en er in 1986 het nationaal rallykampioenschap mee had gewonnen. De bedoeling was om met deze ex-groep B auto rallysprints te gaan rijden en aldus geschiedde. In de eerste jaren werden, met verschillende navigatoren, regelmatig plaatsen bij de top tien behaald. Niet slecht in startvelden van ruim honderd auto's.

Ook Mick raakte bij het rallysprinten betrokken als navigator toen hij achttien was en meteen zijn rijbewijs en startlicentie behaalde. Ondertussen werd een tweede Renault 5 Turbo gebouwd, grotendeels volgens de zogenaamde 'Tour de Corse' homologatie, speciaal voor rallysprints. Deze groep B-wagen haalde ongeveer 300 pk uit 1.600 cc en woog 1.000 kilo. Daar kom je dus wel mee vooruit. De equipe vader en zoon de Jonge was, mede door de spectaculaire auto, een begrip in deze tak van autosport; getuige de vele artikelen in de autosportbladen. Helaas kwam aan de rallyactiviteiten een abrupt door inderdaad die harde klap tijdens de Barneveld Rally in oktober 2001.

Kanon

Mick kijkt even met een schuin oog naar de 5 Turbo. 'Jawel', vervolgt hij, 'dat rallyrijden was heel leuk maar het rijden met een youngtimer en zeker een kanon als de R21 heeft ook wel wat. Misschien als we tijd hebben gaan we in de toekomst de Lammers-auto weer klaarmaken voor het circuit en in zijn oude gedaante met de originele Marlboro-bestickering ook inzetten in de YTCC. In die raceklasse hebben we het reuze naar ons zin. En we zijn nog lang niet klaar met het potentieel wat in de R21 zit. Inmiddels zijn we een tweede R21 aan het opbouwen, een soort voorwielaangedreven super-productie-auto en hoop ik ergens in het komende seizoen eens met mijn vader aan de start te verschijnen. We moeten alleen nog wel even uitvechten wie in welke auto gaat plaatsnemen.'

Twee Renault 21 Turbo's inzetten in de YTCC. Dat lijkt een bijna onmogelijke opgave. Eentje lijkt al heel moeilijk. Tijdens het seizoen 2010 ging lang niet alles van een leien dakje. Het was voor Mick en zijn team een seizoen met vallen en opstaan.

'Inderdaad,' vervolgt Mick, 'het was geen gemakkelijk seizoen. Begin vorig jaar werd een nieuwe motor ingebouwd. Bij het inrijden daarvan ging de versnellingsbak kapot. Op Assen tijdens de eerste race van het YTCC-seizoen hadden we onverklaarbare trillingen in de auto en kon er niet maximaal gereden worden. De tweede race van het weekend viel ik zelfs uit. Tijdens de volgende race op Spa hadden we motorproblemen maar haalden na lang sleutelen toch een fraaie tweede plaats. Een race later in Zolder tijdens het Superleague festival reed ik in de kwalificatie de voorkant en intercooler van de auto compleet aan gruzelementen. Dankzij Erik, die allemaal files wist te ontwijken, en vanuit Purmerend een nieuwe radiator en intercooler bracht, konden we met veel kunst- en vliegwerk op tijd voor de wedstrijd de auto klaar krijgen en wisten we als team beide races van het weekend toch te winnen.'

Nürburgring

De volgende race op de Nürburgring hadden de De Jonges geen problemen met de auto. Dat was een enorme opsteker en bracht de equipe na opnieuw twee overwinningen terug in de race voor de titel. Mick: 'Tijdens de laatste wedstrijd op Zandvoort leek echter alles weer mis te gaan. In de vrije training ging de koppakking kapot en moesten we weer tot in de nachtelijke uren sleutelen om de boel in orde te brengen. Ik kon daardoor tijdens de wedstrijden niet op vol vermogen rijden. Een vierde en achtste plek tijdens de races van dat weekend waren niet de plaatsen waar we normaal om strijden, maar waren wel voldoende voor de titel. Ik hoop dat 2011 wat gladder gaat verlopen voor wat betreft de betrouwbaarheid van het materiaal, want 2010 was af en toe echt wel iets teveel van het goede. Soms vraag je je dan af, waar ben ik mee bezig. Maar we hebben deze winter niet stilgezeten. De auto is van onder tot boven helemaal nagekeken door mij en de technische crew en op het ogenblik wordt er hard gewerkt aan een tweede wagen. Daar zit een hele speciale 2-liter Renault 21 super-productiemotor in. Veel meer pk's aan boord dan de auto waar we de laatste jaren mee hebben gereden. Wie die gaat besturen is, zoals ik al eerder zei, afwachten. Het zal wel kop of munt worden tussen mijn vader en mijzelf.'

Als ik na uren gezellig praten de deur van de hightech werkplaats van MTB Motorsport achter mij sluit en weer richting Amsterdam rijd, kan ik maar tot één conclusie komen. Als een team het gaat lukken om twee R21's in te zetten en nog jaren succesvol te zijn in de YTCC, is dat het team van MTB. Professioneel als ze zijn, is dat ze enorm gegund. Volg ze op www.mtb-motorsport.nl of www.ytcc.nl, of ga kijken bij een van de NET Services YTCC wedstrijden in 2011. ■

Kalender NET Services YTCC 2011

15-17 April	Hockenheim (D)
20-22 Mei	Zolder (B)
2-3 July	Le Mans (F)
22-24 July	Spa Francorchamps (B)
3-4 September	Zandvoort (NL)



Op Zandvoort.

Mick bleek ook wel een verdomd handige kerel te zijn



Rotsvast in bechten.



Mick (re) haalt regelmatig het podium. Geheel links staat uw auteur.

