

BILSTERBERG BEKLIMMEN

Bent u helemaal klaar met Zandvoort, uitgespeeld op Zolder en niet meer onder de indruk van de Nordschleife? Ga dan eens in Duitsland rijden op het splinternieuwe Bilster Berg Driving Resort. Wij zijn er met de MX-5 Cupracer op verkenning geweest en kwamen *sehr begeistert* terug.

TEKST DRIES VAN DEN ELZEN FOTOGRAFIE SYTSE DIJKSTRA

"KOM OP DRIES, NIET ZO BANG DOEN! OP HET GAS BLIJVEN HIER!", bijt co-piloot Dolf Dekking me toe over de intercom. Da's is gemakkelijker gezegd dan gedaan in deze passage. Precies wanneer de rechterkant van onze MX-5 energiek uitvoert bij het verlaten van de *Telegrafenberg*, volgt een uiterst verraderlijk stijgende blinde knik naar rechts, die precies op de apex de diepte in stort. Bij deze onwaarschijnlijke combinatie van heftige lastwissel en een auto die bijna loskomt van het asfalt, is de 125 pk van de Mazda 1.6-motor zelfs genoeg om de tractie van de Toyo R1R-semislicks te verbreken. Tijd om te genieten van een desondanks geslaagde landing is er niet. Meteen moet ik vol op de rem om genoeg snelheid af te schudden voor het absolute 'party-piece' van het Bilster Berg Driving Resort: de *Mausefalle*. Een scherpe 'dubbele apex' linkerbocht met een dalingspercentage van 26 procent. Op het moment van insturen voelt het alsof de voorwielen even in het luchtledige bungelen. Het moment dat de auto weer op terra firma terecht komt en het gas erop kan, lijkt een eeuwigheid te duren. Maar o wee als je te laat bent. Dan kom je kilometers per uur te kort voor de krankzinnige bergbeklimming die klaarstaat als je uit de muizenval bent ontsnapt. De *Steilwand* doet zijn naam eer aan, met vlak achter elkaar twee secties met een stijgingspercentage van 21 procent, waar je in het midden op een vlak stuk neerploft en je ingewanden binnen één seconde van je schouders richting je zitvlak worden geschoten. Waar ben ik in godsnaam beland?

Dit is dus het Bilster Berg Driving Resort. Een op slechts 330 kilometer van Utrecht gelegen privé-circuit, in het bos- en windmolenrijke gebied tussen Hannover en Paderborn, dat pas enkele maanden geleden de poorten heeft geopend. Acht jaren van plannen, procederen, financieren en construeren gingen eraan vooraf. Maar het resultaat mag er zijn. Geheel door bomen afgeschermd van de buitenwereld ligt op het terrein van een voormalig munitiedepot nu een van de fraaiste circuits ter wereld. Uitsluitend bedoeld voor de auto-industrie en organisatoren van circuitdagen. Nota bene het eerste nieuwe circuit sinds 80 jaar in het westen van Duitsland. Toen de komst van het circuit enkele jaren geleden werd aangekondigd, leek het weinig meer dan een megalomaan project, dat met veel bombarie en driedimensionale renderings wereldkundig werd gemaakt, maar daarna een stille dood zou sterven. Maar wie destijds dacht dat Bilster Berg een dergelijk lot beschoren zou zijn, heeft zich

gruwelijk vergist in het doorzettingsvermogen van Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorpff. Tijdens een fietstochtje over de verlaten legerbasis zag hij direct het potentieel van de locatie als toekomstige speeltuin voor autoliefhebbers. Hij verspilde geen seconde en ging direct op zoek naar partners en kleinere investeerders, die samen met hem de benodigde 34 miljoen euro op tafel konden leggen. Aan rijke autoliefhebbers geen gebrek. Nee, het probleem lag, zoals zo vaak, bij de lokale 'Groenen'. Die hebben uiteindelijk niet kunnen verhinderen dat het circuit er is gekomen, maar wel dat er (terecht) strenge geluidsnormen worden gehandhaafd, het terrein van top tot teen ecologisch verantwoord is opgebouwd én er een mooi onderkomen werd geregeld voor Paulie, Anton, Felix, Lotte en Paula: de vijf huiskoeien die op het Bilster Berg-terrein grazen.

Hoe fraai het pitrestaurant, de opgekalefaterde bunkers annex pitgarages en talrijke andere voorzieningen ook zijn, zonder een uitdagende baan was het Driving Resort geen knip voor de neus waard geweest. Zodoende huurde Von Oeynhausen-Sierstorpff twee absolute zwaargewichten in om dat voor elkaar te krijgen. Niemand minder dan Bernie Ecclestone's huisarchitect Hermann Tilke en rallykampioen Walter Röhrl werkten aan een spannende baan. Gedurende 4207 meter krijg je 70 meter hoogteverschil, 44 pieken en dalen en 19 (veelal blinde) bochten voorgeschoteld. Die elkaar in zo'n rap tempo opvolgen dat je geen enkel rustpunt wordt gegund. Het tot *Pömbser Höhe* gedoopte rechte stuk, achterop het circuit, is zelfs opzettelijk voorzien van twee heuvels en kuilen, om auto's en inzittenden zelfs daar nog door elkaar te schudden. En zodra je het rechte stuk bij start/finish opdraait, moet je al weer geconcentreerd op zoek naar het instuurpunt van de bloedsnelle linkerknik die de eerste bocht inleidt. Omdat elke bocht zijn eigenaardigheden kent en volledige concentratie voortdurend is vereist, is het ontzettend moeilijk om een perfect rondje te realiseren. Daardoor blijft het circuit, zo hebben we proefondervindelijk geconstateerd, zelfs na een volledige dag en talloze rondjes boeien, uitdagend en aan je talent knagen. Privé-instructie van iemand als Dolf Dekking is bepaald geen overbodige luxe om het maximale eruit te halen. Zoals op 4 oktober, als Driving Fun er een trackday organiseert, waar iedereen aan kan deelnemen. En Dolf aan een beperkt aantal mensen een circuittraining geeft. Nieuwsgierig? Kijk dan op www.dftackdays.com en www.dolfdekkings.nl.

'De Steilwand doet zijn naam eer aan, met twee secties die **EEN STIJGINGS- en DALINGS-Percentage** van 21 procent hebben'

Veel hoogteverschillen, met maximale stijgings- en dalingspercentages van 21 en 26 procent zorgen voor uitdagingen.



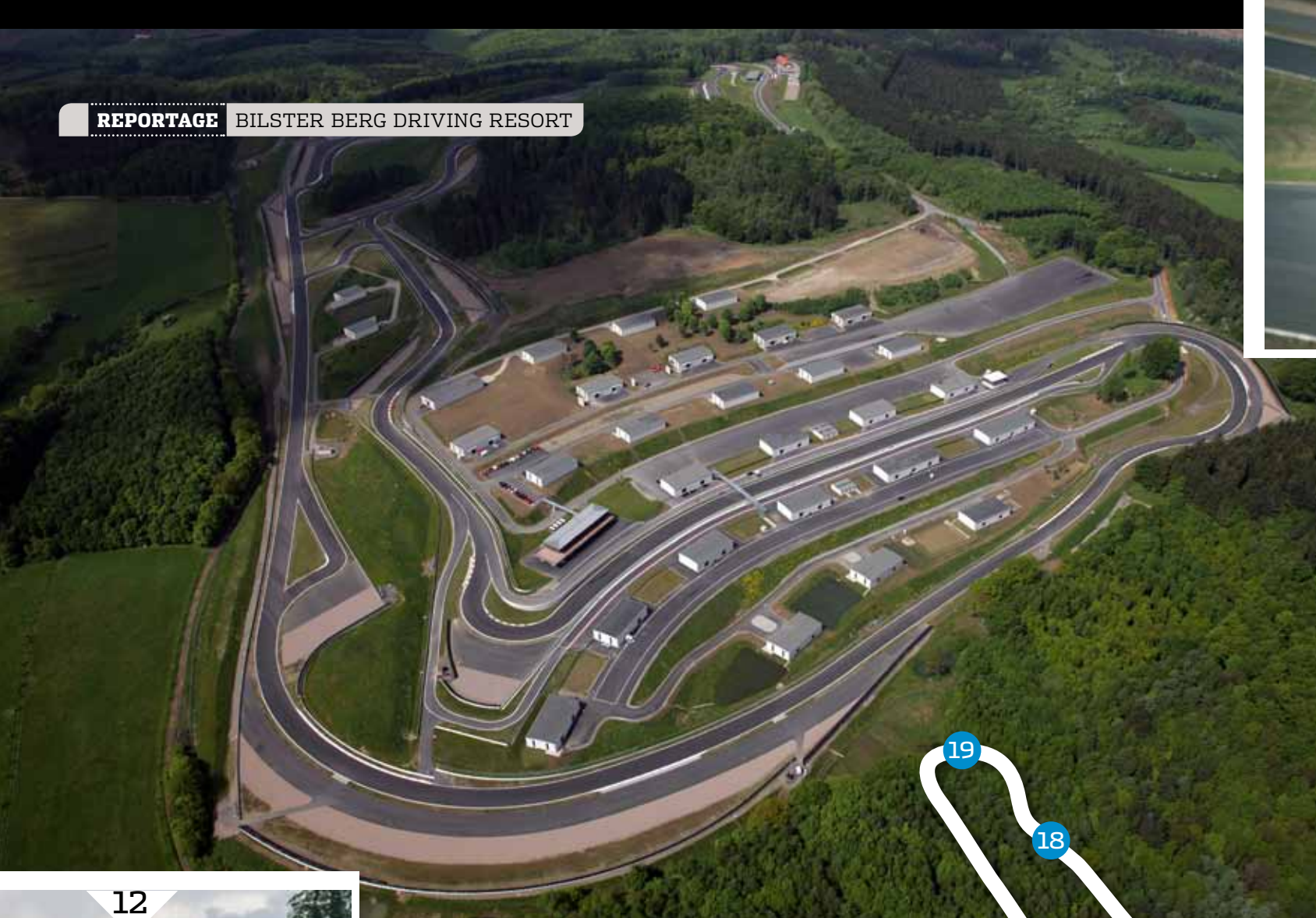
Het Bilster Berg Driving Resort heeft een baan die linksom loopt, terwijl op de meeste circuits rechtsom wordt gereden. De ontwikkeling had de nodige voeten in de aarde, er werden de nodige protesten ingediend. Maar alles is ecologisch verantwoord aangelegd en er gelden uiterst stricte geluidsnormen.

BILSTER BERG IN GETALLEN	
circuitlengte	4207 m
offroadparcours	± 2000 m
dynamische vlakte	21.600 m ²
verticale richtingsveranderingen	44
linkerbochten	10
rechterbochten	9
maximum stijgingspercentage	21%
maximum dalingspercentage	26%
baanposten	26
observatiecamera's	26
pitboxen	8 stuks, 3500 m ²
garageboxen	19 stuks, 7500 m ²
paddock 1	9000 m ²
paddock 2	6500 m ²
totale kosten	34 miljoen euro
bouwkosten	27 miljoen euro
investeerders	172
bouwtijd	20 maanden
verplaatste grond	400.000 m ³
grind	80.000 m ³
beton	4500 m ³
zand	25.000 m ³
staal	700 ton
asfalt	22.000 m ³
leidingen	55 km
afwatering	4,4 km
kabels	86 km
vangrails	25 km
bandenstapels	2 km, met 50.000 banden
hekwerk	8500 m
aangeplante bomen	400
aangeplante bomen	20.000



Bilster Berg is geen gemakkelijk circuit om te leren kennen, de bochten volgen elkaar op de meeste plekken razendsnel op, zodat je praktisch nergens een rustpunt wordt gegund. Zelfs op een recht stuk zijn bewust heuveltjes gecreëerd. Dolf Dekking is resoluut in zijn instructies tegenover Dries van den Elzen en kent de baan inmiddels tot in de puntjes: "Dáár kun je op het gas blijven en denk om de concentratie."





DE BOCHTEN VAN BILSTER BERG

1 KUGELKOPF

Blinde tweedevernellingsbocht met constante radius en toenevend stijgingspercentage. Moeilijk om balans tussen onder- en overstuur te vinden. Vernoemd naar de voormalige inhoud van de munitiebunker.

✓ Tip van Dolf: Neem de flauwe linkerbocht ervoor altijd plankgas en laat de manier waarop je die bocht uitkomt bepalen door je instuurpunt voor de rechterbocht. Probeer daarna te mikken op het laatste exemplaar van de vier paaltjes die aan de binnenkant van de bocht staan.

3 4 MUNITIONSVELD

Ogenschijnlijk eenvoudige combinatie van twee gespiegelde derdevernellingsbochten. Maar hoeveel snelheid moet ik in de eerste opofferen om de tweede goed te kunnen nemen? Vernoemd naar de vele tot garagebox omgebouwde munitiebunkers.

✓ Tip van Dolf: Maximaal gebruik maken van de kerbstones, om zo recht mogelijk door de rechts-links combinatie te rijden. Vloeiend sturen om de lastwissel rustig te laten verlopen.

5 JAGERBUCHE

Een nare bocht die omhoog loopt als je 'm instuurt, halverwege off-camber wordt en daarna afloopt. De auto heeft er sterk de neiging om achtereenvolgens

over de voor- en daarna de achterwielen weg te glijden.

✓ Tip van Dolf: Langzaam is hier snél. Omdat de bocht dus off-camber is en bergaf gaat, verlies je al gauw tractie en snelheid. Laat je niet opjagen, rijd netjes.

6 DRIBURGER LICHTUNG

Flauwe linkerbocht, op het eerste oog weinig bijzonders. Maar helemaal aan het eind loopt de baan plotseling stijl omhoog, waardoor het insturen van de opvolgende rechterbocht bemoeilijkt wordt.

✓ Tip van Dolf: Vol over de grasstenen aan de linkerkant om de bocht af te snijden. Dan lijkt de volgende rechter minder scherp.

7 HERRMANNSSCHNEISE

Volkomen blinde rechterbocht, waarbij het juiste instuurpunt lastig is. De auto reageert ook anders dan normaal, omdat hij licht wordt als je over de springbult bij de apex vliegt.

✓ Tip van Dolf: Niet te laat insturen, gebruik de paaltjes aan de rechterkant om op de eerste apex te mikken. Halverwege de bocht het stuur rechtzetten om de auto tot rust te laten komen.

8 SAUWECHSEL

Flauwe, snelle rechterbocht met toenemend dalingspercentage. Auto moet aan het eind recht staan voor het aanremmen van de volgende linkerbocht.

✓ Tip van Dolf: Gevaarlijk bochtje! Hier gaat in de toekomst vast nog wel wat worden afgeschreven. Heftige lastwissel, terwijl auto aan de achterkant licht wordt omdat je bergaf duikt.

9 TELEGRAFENBOGEN

Overzichtelijke linkerbocht, maar met heftige compressie precies op de apex. Beheerst insturen is noodzakelijk, zodat de auto goed

'ligt' voordat hij in zijn veren wordt gedrukt.

✓ Tip van Dolf: Vroeger insturen dan je denkt en zorgen dat de voorwielen in de dip op de apex niet gaan wringen. Laten rollen.

10 'OHNE NAMEN'

Bocht die het nu nog zonder naam moet stellen, 'lanceerinsrichting' is wel wat. Blinde rechterbocht, in een snelle auto kom je zowat met vier wielen los.

✓ Tip van Dolf: Niet bang zijn hier. Plankgas en met je rechterspiegel alle drie de paaltjes naast de kerbstones aantikken.

11 MAUSEFALLE

Dé 'signature-bocht' van het circuit. Een blinde, knijpende krappe linker met een dalingspercentage van 26 procent. Alsof je een afgrond inrijdt. Diverse lijnen zijn mogelijk.

✓ Tip van Dolf: Dit is wat apart zeg. Smijt de auto over de rand en wacht met gas geven totdat je de compressie tijdens het landen voelt. Vervolgens naar rechts uitlopen.

13 STEILWAND

Meteen na de val word je hier omhoog geschoten, heftiger dan in een achtbaan. Rustig blijven sturen om de lastwissel niet al te abrupt te laten verlopen.

✓ Tip van Dolf: In een langzamere auto hoeft je niet helemaal terug naar links om deze supersnelle rechter te halen. Dan leg je onnodig veel meters af. In een snellere auto wel doen...

14 15 16 CLUBHAUS-S

Combinatie van drie bochten bergaf, die steeds krappere worden. Je moet dus bergaf snelheid uit de auto halen en hem toch rustig houden zodat je secuur kunt insturen.

✓ Tip van Dolf: Laat op de rem trappen en pas loslaten als je de apex van de eerste linker aantikt. De chicane erna in één rechte beweging nemen en profiteren van de grote kerbstones bij het uitkomen. Gas erop!

17 MUTKURVE

Supersnelle doordraaier in drie of vier. Insturen bij minimaal 120 km/h, ook nog eens volkomen blind en precies in het midden een heuvel om de auto te stabiliseren. Gelukkig veel uitloopruimte rechts van de baan.

✓ Tip van Dolf: Zodra je de stenen aan de binnenkant hebt aangetroffen, vol op het gas, ook al heb je de exit nog niet in zicht. Op tijd uitsturen en al het beschikbare asfalt gebruiken.

18 HÜGELGRAB

Een links-rechts-links combinatie waar je bijna volgas doorheen kunt. Bijna..., uitvinden hoe hard vergt lief, maar geeft veel volvoeding als het lukt.

✓ Tip van Dolf: Eigenlijk kun je hier praktisch in een rechte lijn doorheen, maar dan moet je wel nauwkeurig sturen. Na de eerste lastwissel nog even kort op het gas om de auto te zetten, daarna een tikje op de rem en op het gas naar de rechterkant.

19 OEYNHAUSEN-KEHRE

Blinde, knijpende doordraaier naar het rechte stuk. Op het laatste moment pas remmen, de auto zetten en insturen.

✓ Tip van Dolf: Deze bocht knijpt verraderlijk. Daarom diep inremmen en pas insturen aan het eind van de kerb aan de rechterkant. Als het geregend heeft van de kerbs wegblijven! ■



'Meteen na de val word je hier **OMHOOG GESCHOTEN**, heftiger dan in een achtbaan'