

HOE LEERDE MEN VROEGER AUTORACEN?

DEN HAAG, 08 maart 2012

Binnenkort zullen - weliswaar aan de andere kant van de wereld - de Formule 1 bolides weer hun kunsten vertonen. Tevens zullen alle andere takken van autosport wereldwijd hetzelfde doen en uit de "winterslaap" ontwaakt. Talrijke coureurs zullen via de diverse media laten zien wat ze waard zijn. Het is bekend dat alvorens men zich in een goed betaald "zitje" kan wurmen er een lange periode van voor- en tegenspoed aan vooraf is gegaan. Dat is nu. Hoe was het vroeger? Een bloemlezing.

Niets van wat de aspirerende coureur van vandaag de dag kan bijstaan om de ladder van de autosport te beklimmen, zoals karts en zgn. simulatoren, was vroeger voorhanden. Net als vandaag ging het echter wel om geld. Immers, om in vroeger jaren achter het stuur van een bolide te kruipen, moest het wel je eigendom zijn. Tegenwoordig moet je in de meeste gevallen ook geld hebben maar dan om alleen een vaak voor een jaar een "stoeltje" te kopen.

Er was in het begin van de vorige eeuw, om maar eens ergens te beginnen, wel een mogelijkheid om aan snel materiaal te komen als je de ambitie had om als een "dolleman" over de circuits te scheuren. Als leerling te gaan werken bij een autofabrikant was een stap in de goede richting. Na een aantal jaren mocht je dan misschien eens een stukje rijden in een van de eindproducten van de fabriek. Als je het slim speelde mocht je wel enkele auto's demonstreren voor potentiële kopers. Gaandeweg leerde je de auto kennen en kon je zich onderscheiden ten opzichte van een gemiddelde coureur. Als fabrikant lag het voor de hand dat de mensen die de snelle auto's door en door kenden, de sportieve ambities mochten invullen. De "fabriekscoureur" is geboren! Een van de voorbeelden hiervan is Ferenc Szisz, die in 1906 de winnende Renault bestuurde tijdens de "Grand Prix de France". Voor de meer vermogenden was er natuurlijk de mogelijkheid om zelf een snelle auto te kopen en het te gaan proberen.

Anderen met vermeend racersbloed in de aderen waren niet zo gelukkig. Echte permanente circuits bestonden in Europa nog nauwelijks. Brooklands (Engeland) en Monthlery in Frankrijk waren voorbeelden, maar dit waren kombanen, dus daar leerde je wel hard rijden maar de echte bochten....Bij de Mille Miglia leerde men wel sturen, maar dat was maar eens per jaar.

Soms moest men tussentijds een stapje terug doen om invulling te geven aan de ambities. Dus als vier wielen niet lukt, probeer het dan maar met twee. Vooral in Italië werd dit regelmatig gedaan. Veel grote coureurs zoals Varzi, Nuvolari



Nuvolari

en talrijke anderen hadden vaak al een behoorlijk succesvolle carrière op de motor achter zich toen zij de overstap naar vier wielen maakten.

Anders was het in Frankrijk waar relatief veel races werden georganiseerd (overigens in geen enkele opzicht te vergelijken met het aantal van vandaag de dag) waar aspirerende coureurs het "vak" konden leren. Races voor de auto's met kleine cilinderinhoud (ook wel "petite cylindrees" of "voiturettes" genoemd) waren een goede kweekvijver voor talent.



Races voor de auto's met kleine cilinderinhoud : "petite cylindrees" of "voiturettes"

In Duitsland, met zijn grote motorfietsindustrie, gold hetzelfde als in Italië. Er waren fabrikanten, zoals Mercedes Benz, die altijd goede rijders zochten in de lagere echelons, maar met de komst van het Nazi-regime en de daarbij behorende nadruk op de motor- en autosport als propagandemiddel, werden veel nieuwe coureurs "gevonden". Mercedes en Auto Union hadden testsessies waar aspirerende rijders getest werden. Op deze wijze werden bekende rijders ontdekt zoals Bernd Rosemeyer (oud-motorcoureur van DKW) voor Mercedes en "Schorsch" Meyer (oud-motorcoureur bij BMW) voor Auto Union. Het traditionele patroon van "laag beginnen" gold nog steeds. Zo was Hermann Lang, Europees Kampioen voor Mercedes in 1939, als monteur begonnen.

Na de Tweede Wereldoorlog, in het begin van de jaren vijftig was er een grote toestroom van talent. In Engeland waren oude vliegvelden omgetoverd tot circuits terwijl men in Frankrijk en Italië werd weer snel de draad opgepakt. In Engeland kwam men met de Formule 3. Kleine eenzitters werden voorzien van 500 cc motorfietsmotoren van het merk Norton die achter de rijder werden geplaatst. Veel van deze werden gebouwd door het jonge bedrijf Cooper Cars, dat later een gerenommeerde naam verwierf in de racerij. Veel grote namen beten hun tanden stuk in deze zwaarbevochten en dus voor toeschouwers aantrekkelijke klasse, waaronder Stirling Moss en Peter Collins.

Vroeger was het zo dat een getalenteerd coureur bijna alles kon rijden, of het nu open of dichte auto's waren. Het huidige brede aanbod in de autosport maakt het noodzakelijk om te specialiseren. Als men eenmaal een eenzitter gewend is de overstap naar een andere, vaak dichte, auto zeker niet gemakkelijk.

Zelfs binnen de eenzitters is verschil. In het recente verleden zijn er bijvoorbeeld maar twee mensen geweest die de succesvolle switch gemaakte hebben van Indy Cars naar Formule 1 en vice versa, te weten Juan-Pablo Montoya en Nigel Mansell. Eerstgenoemde is na successen in beide

genoemde klassen zelfs overgestapt naar NASCAR. Pas recentelijk, na jaren als figurant te hebben rondgereden, is hij in de voorste linies te vinden.

Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor Formule 1 en het Duitse DTM. Gerenommeerde piloten als Ralf Schumacher (de broer van) en David Coulthard nemen hieraan deel. Hun resultaten zijn niet in overeenstemming wat zij in "een eerder raceleven" presteerden.

U ziet het, het is er allemaal niet eenvoudiger op geworden. De rollen zijn omgekeerd. Vroeger was het een hoop plezier en in mindere mate geld. Tegenwoordig is er een hoop (teveel?) geld en komt het plezier op de tweede plaats.

Peter van Nieuwenhoven Helbach