

# RACECIRCUITS VROEGER EN NU

---

DEN HAAG, 02 jul 2011

Tekst: Peter van Nieuwenhoven Helbach

## Het begin

Kort na het ontstaan van de auto deed de raceauto zijn intrede. Aanvankelijk werden standaard auto's ingezet maar de honger naar snelheid zorgde ervoor dat snellere versies en soms zelfs pure raceauto's werden gebouwd. Hard rijden in het begin van de twintigste eeuw was geen sinecure. De eerste races gingen van stad naar stad (vaak vanuit Parijs) over een afstand van meerdere honderden kilometers.



Onderweg moest men rekening houden met onverharde wegen, loslopende dieren, mensen en met het feit dat de "boliden" vaak veel harder reden dan men dacht. Auto's in hun algemeenheid waren al zeldzaam en als ze dan nog zo hard reden.... De races van stad naar stad kwamen in opspraak door (te) veel slachtoffers en werden vervangen door snelheidswedstrijden op zogenaamde circuits. Men reed op een stuk min of meer afgesloten weg waar meerdere "rondes" op volbracht moest worden. Degene die er het minst lang over deed was de winnaar.



De circuits van toen waren zeker niet de circuits van nu. In die tijd vaak tientallen kilometers lang, onverhard en evenmin zonder gevaar. Het was organisatorisch wel eenvoudiger dan de eerdere "Grand Prix" (want zo werden ze al genoemd). De echte "prijzen" lagen voornamelijk in de sfeer van roem en fraaie, kostbare trofeeën. Een daarvan was de Gordon Bennett Cup. Dit betrof een landenwedstrijd, waarbij ieder land drie deelnemers mocht afvaardigen. Om de verschillende landen uit elkaar te houden,

moest een kleur gekozen worden. Omdat in 1904 de race in Ierland werd gehouden koos Engeland voor groen, het nu fameuze "British Racing Green". Auto's die meededen met dit soort evenementen waren echt monsters. Nauwelijks carrosserie, enorme motoren (vier cilinders en meer dan 10 liter inhoud) en, zeker naar de huidige maatstaven, verwaarloosbare remmen. Er waren eenvoudige zitplaatsen voor de rijder en bijrijder. Deze laatste moest helpen als er iets mis ging zoals een lekke band of iets dergelijks. Bij de kunstcollectie van het Museum ziet u daar pakkende afbeeldingen van. Overigens, deze mensen waren in hun tijd ware helden en genoten grote faam ondanks het feit dat van professionele coureurs in die tijd nog geen sprake was. Het waren meestal werknemers van de fabriek waarvoor ze reden dan wel welgestelde lieden met een hartstocht voor avontuur en gevaar, de echte "waaghalzen".

In deze periode werd in Engeland het eerste permanente circuit ter wereld gebouwd, een kombaauw zelfs, Brooklands genaamd. Meer nog dan voor races werd deze baan gebruikt om auto's te testen op betrouwbaarheid en uithoudingsvermogen. Aan de



andere kant van de Oceaan, in Amerika, werd een soortgelijk idee geboren. En dat heette Indianapolis, de oudste, nog actief gebruikte racebaan ter wereld en net als het Engelse circuit met hellende bochten. Niet alleen dat, maar "Indy" is tevens een van de weinige circuits die linksom gaan.

### Tussen de Oorlogen

Zoals te verwachten was, kwam het hardrijden met auto's toen de Eerste Wereldoorlog was afgelopen, slechts langzaam op gang. Desondanks kwamen er steeds meer wedstrijden op het programma. Met de komst van meer evenementen kwamen ook nieuwe spelers op de markt. Alfa Romeo en Bugatti om er maar een paar te noemen. Ook in technisch opzicht was er veel aan de hand. De motoren werden een stuk kleiner qua inhoud, complexer met acht cilinders en krachtiger door het gebruik van compressoren.

In het midden van de twintiger jaren werden bovendien op meerdere plekken in Europa nieuwe (semi-)permanente circuits gebouwd, waarvan vele tot op de dag van vandaag nog in gebruik zijn. Enkele voorbeelden hiervan zijn Le Mans, de Nurburgring, Spa en Monza (eveneens met kombaant). De "grote" (lees: lange) circuits waren er nog wel, zoals de Mille Miglia (een rondje van 1600 km!) en de Targa Florio op Sicilië, maar de gebruiksfrequentie was laag. Dit omdat het uitsluitend openbare



weg was. Dit waren overigens races voor sportwagens die meer herkenbaar waren dan de pure raceauto's. Deze waren relatief gemakkelijk te "krijgen" en zorgden voor goed gevulde velden. In deze periode ontstonden fameuze evenementen als de "Vingt Quatre Heures du Mans" en 24 Uur van Spa. Door het ontstaan van circuits verviel eigenlijk de noodzaak voor een bijrijder. Immers, om de zoveel tijd kwam je langs de "pits" alwaar allerlei hulp voorhanden was. De korte stratencircuits, in feite tot openbare weg tijdelijk omgetoverd tot racebaan konden zich verheugen in een toenemende belangstelling (Monaco). Ook heuvelklims waren populair.

Ondanks deze ontwikkelingen moet wel in het achterhoofd gehouden worden dat de frequentie waarmee in die tijd geracet werd veel lager was dan thans het geval is.

### De naoorlogse periode

Omdat Duitse merken waren uitgesloten van deelname en Bugatti niet meer competitief was, werd de dienst in Europa wederom door Italië uitgemaakt, met zo nu en dan een speldenprik uit Engeland. In 1950 werd besloten tot het instellen van diverse `formules` (lees: klassen). De autosport werd steeds meer georganiseerd op landelijk en internationaal niveau.

In Engeland, waar merkwaardigerwijs voor de Oorlog slechts twee circuits waren, werden voormalige vliegvelden omgetoverd tot circuits, waaronder het bekende Silverstone en Goodwood. In Nederland werd "Zandvoort" uit de duinen gestampt. Gedeeltelijk als werkverschaffing, anderzijds om toch in een groeiende behoefte, het hardrijden met auto's, te voorzien.

Dit en het ingestelde Wereldkampioenschap zorgden ervoor dat veel landen ineens een eigen "Grand Prix" wilden gaan organiseren. Landen, tot voor die tijd weinig betekenden in de racerij bouwden circuits. Veel landen kenden in het begin van de jaren zestig zelfs meerdere pistes.

De ramp van Le Mans 1955, veranderde de perceptie betreffende de autosport. Dat de sport gevaarlijk was, wist men al maar dat er bij een race meer dan tachtig doden vielen was toch wel erg heftig. De gevolgen waren navenant, in Zwitserland werden races op circuits verboden (dit betekende het einde voor het fraaie circuit bij Bern, Bremgarten geheten), iets wat op de dag van vandaag nog steeds geldt. In feite was het seizoen 1955 verloren. Men ging dientengevolge voorzichtig nadenken over de veiligheid voor coureurs en toeschouwers. Dit voorkwam echter niet dat er nog vele doden zouden vallen. Het is de topcoureurs uit die periode slechts zelden gegeven buiten het harnas te sterven. Helaas!

Aanpassing enerzijds van de circuits door bijvoorbeeld het aanleggen van verfoeilijke chicanes en anderzijds de reglementen om de auto's minder snel te maken mochten hierin niet helpen. Een "doorbraak" werd pas bereikt in de jaren zeventig toen onder leiding van de coureurs (in het bijzonder Jackie Stewart) er werd opgetreden om met name de auto's veiliger te maken. Zo werden in die tijd zgn. rolbeugels gemonteerd evenals veiligheidsgordels en andere nuttige maatregelen genomen om vooral brand te voorkomen. Ook kwamen er steeds betere overalls en helmen voor de rijders zelf. De circuits moesten er ook aan geloven. De inmiddels beruchte "Armco-barriers" (in goed Nederlands zeer toepasselijk vangrails genoemd) werden een vertrouwd beeld.

De dodelijke ongevallen namen echter niet af. Zelfs Zandvoort kende de nodige slachtoffers zowel tijdens de Grand Prix als gedurende andere races.

Er werd van alles verzonnen om de sport veiliger te maken. Sommige waren effectief, andere niet. Voorbeelden van deze laatste categorie zijn de hekken met kippengaas geweest. Afbrekende palen met daartussen kippengaas moesten de energie uit een op drift geraakte auto halen. Briljant idee totdat coureurs een klap op zijn helm kreeg van een dergelijke paal met erg nare gevolgen. Iets anders verzinnen dus.

Door de komst van allerlei nieuwe, sterke materialen werden de auto's zelfsteeds meer tegen crashes bestand. Bij de kleding was men al langer bezig met een voortdurende evolutie en de medische zorg op en langs het circuit werd enorm verbeterd. Zonder, in de ogen van onder meer de rijders, voldoende veiligheid op en naast de baan, konden races zelfs worden afgelast. Dat kostte de organisatie veel geld zodat men wel aan dit soort, overigens redelijke, eisen moest voldoen.

Immers Formule 1 en zelfs de "lagere" raceklassen waren "big business" geworden waar veel, zo niet alles om geld draait. Een nieuw circuit aanleggen, geschikt voor F1 kost al gauw honderden miljoenen euro's en dan heb je in feite nog niet eens een race.



"Verouderde" circuits, in de zin dat ze niet meer voldeden aan de geldende eisen, werden om de zoveel jaren van een facelift voorzien om het de teams toch maar zoveel mogelijk naar de zin te maken. Dat door deze wijzigingen het karakter van de (vaak veel te snelle) baan teloor ging, werd voor lief genomen (Hockenheim en Monza)

Echt aansprekende nieuwe banen zijn er de laatste jaren niet echt aangelegd of het zou het circuit in Turkije moeten zijn. Een ontegenzeggelijk dieptepunt in de reeks van vrij nieuwe banen is de Hungaroring (jawel) een klassiek "Mickey Mouse"-circuit, waar inhalen in bijna alle klassen zo goed als onmogelijk is en de race-uitslag vaak grotendeels dezelfde is als op de startopstelling.

De komende jaren zullen er waarschijnlijk nog wel nieuwe banen gebouwd worden, terwijl veel oude circuits wegzakken naar het niveau "vergaane glorie" (ons eigen Zandvoort is daar helaas een voorbeeld van). In welke windhoek een circuit ook ligt, men zal altijd komen kijken welke auto het hardst rijdt! Ook dat geldt voor "ons" Zandvoort.