

VOORDAT ER SPONSORING WAS...

DEN HAAG, 03 juli 2012

Vroeger hadden raceauto's een kleur die hoorde bij het land van de inschrijver van de auto. Ook de startnummers van de auto's waren vroeger heel duidelijk zichtbaar. Hoe is dat ontstaan en waarom is dat vandaag de dag niet meer zo?

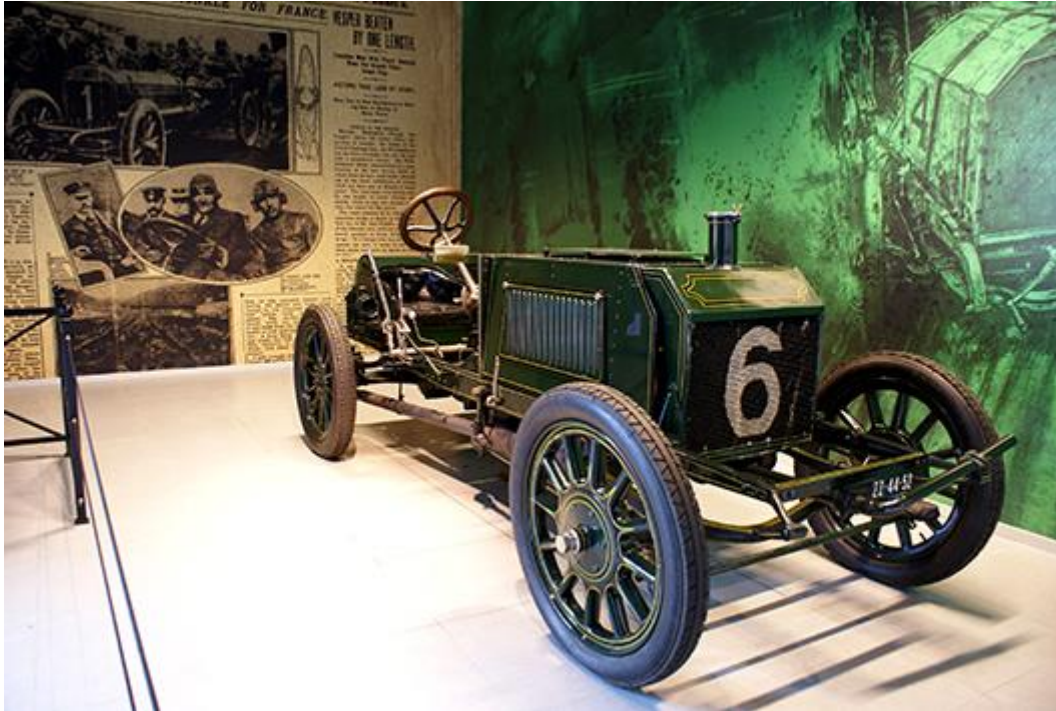
Toen, in het begin van de twintigste eeuw, races werden georganiseerd ging het allemaal heel anders dan thans. Er was natuurlijk wel een organisatie die een en ander in goede banen leidde maar de auto's zelf reden redelijk anoniem rond. Bij de organisatie van de Gordon Bennett Cup in 1900 besloot men de auto's letterlijk en figuurlijk wat meer kleur te geven, met dien verstande dat elk land een eigen kleur zou krijgen. Elk land vaardigde drie auto's voor de race af, zodat de kleur, naast de individuele nummering, de auto's duidelijk herkenbaar maakte.

Er werd een vergadering belegd door de overkoepelende organisatie om af te spreken wie welke kleuren zou gaan voeren. Bepalend waren natuurlijk allereerst de deelnemende landen. Dit waren Italië, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Engeland, België en Amerika. Deze laatste twee landen geel resp. rood toegewezen. Duitsland werd wit (waarover later meer) en Frankrijk lichtblauw. Italië reed met zwarte auto's. Nederland, hoewel het niet aan deze race werd deelgenomen, kreeg oranje toegewezen.



Carel Godin de Beaufort in zijn oranje Porsche.

Het verhaal wil dat de Engelse afvaardiging pas later tijdens de vergadering binnenkwam toen de 'aantrekkelijke kleuren' al vergeven waren. Groen en bruin waren nog over. De Engelsen hebben toen waarschijnlijk van twee kwaden de minst slechte gekozen en namen groen.



Gordon Bennett Napier 1903 in het Louwman museum

Dit kon als gebaar ten opzichte van het als groen bekend staande Ierland, logisch en zelfs als sympathiek gebaar worden uitgelegd. De andere kleur, bruin, ging later naar Jordanië!

Later hebben zich nog enkele wijzigingen voorgedaan. Zo werd de Amerikaanse kleur vervangen door wit met een blauwe band over de lengte van de auto en kreeg Italië rood. Het is niet duidelijk precies wanneer dit zo is ingesteld maar tijdens de Grand Prix van Frankrijk in 1921 te Le Mans (waarvan een fraai schilderij in het Museum hangt) was deze wijziging al ingevoerd.

Het zilver dan wel wit van Duitsland kent ook een apart verhaal. In 1933 toen de Grands Prix nieuwe technische regels kregen besloot Duitsland mee te doen. Het Naziregime had sport in zijn algemeenheid en autosport in het bijzonder als propagandamiddel ontdekt en zette hier dan ook vol op in. Zowel Mercedes Benz als Auto Union kreeg een grote zak geld om auto's te ontwikkelen die superieur moesten zijn en dit later ook zouden blijken. Een van de technische vereisten was dat de auto zonder vloeistoffen, banden en rijder niet meer dan 750 kg. mocht wegen. Het model van Mercedes, een fraai gelijnde, blinkend witte, wagen, woog 754 kg. Wat te doen? De oplossing was simpel en effectief. De verf werd verwijderd waardoor het blanke aluminium tevoorschijn kwam. De auto was nu onder het vereiste gewicht en de 'Silberpfeilen' waren geboren, want bij Auto Union vond men dit eveneens een goed idee

De 'kleuren' zijn eigenlijk tot 1968 goed zichtbaar gebleken. De grote verandering kwam toen het Formule 1 team van Lotus een grote sponsor kreeg in de vorm van het sigarettenmerk Gold Leaf en de auto's uitdoste als ware het een pakje sigaretten op wielen!



Gold Leaf kleuren op een Lotus 49 bij een recent historisch evenement.

Tegenwoordig zijn racekleuren bijna niet meer in de moderne racerij te vinden en worden auto's voornamelijk herkend door de logo's van de sponsor.

P. van Nieuwenhoven Helbach