





HISTORISCHE GROND: PORSCHE'S F1-OVERWINNING IN ROUEN

TEKST SANDOR VAN ES FOTOGRAFIE MAURICE VOLMEYER EN PORSCHE (HISTORISCH)

IN HET SPOOR VAN DAN GURNEY

PORSCHE BEHAALDE KAMPIOENSCHAPPEN IN ZO'N BEETJE ALLE DENKBARE AUTOSPORTCATEGORIEËN. ALS CONSTRUCTEUR IN DE FORMULE 1 WILDE HET EVENWEL NIET ECHT LUKKEN; TIJDENS DE GRAND PRIX VAN FRANKRIJK IN 1962 BOEKTE DAN GURNEY DE ENIGE WK-ZEGE VOOR HET MERK. WE GAAN NAAR ROUEN, DE PLEK WAAR DAT GEBEURDE. >

V

erlaren circuits; wie ook maar een beetje autosporthistorisch besef heeft, smult ervan om ze op te sporen en waar mogelijk na te rijden. Om zodoende in de huid van de helden van weleer te kruipen, jezelf in gedachten verplaatsen naar een tijdperk waarin seks en drugs veiliger waren dan autoracen, zoals Niki Lauda het ooit verwoordde. Wat dat

betreft kun je in Frankrijk je hart ophalen; geen land ter wereld waar op zó veel locaties een Grand Prix is verreden. Wie in de archieven duikt, telt er liefst zestien. In de beginjaren was het een kwestie van wegen afsluiten, strobelen neerleggen, draden spannen voor het publiek en voilà, het feest kon beginnen. Daar waar de racerij echter vaker terugkeerde, werden in de loop der tijd de nodige voorzieningen gebouwd. Zo ontstonden tal van semi-permanente omlopen, die voor een groot deel uit openbare wegen bestonden maar wel vaste pitgebouwen en tribunes hadden. Op Reims na is het gros van deze monumenten helaas gesloopt. Dat neemt niet weg dat wie goed zoekt, zeker de nodige restanten zal vinden.

AVENUE DU CIRCUIT

Zo ook in Rouen, dat in de geschiedenisboeken staat als finishplek van de allereerste autorace (1894), gestart in Parijs. In 1950 werd hier een circuitcomplex voltooid dat



Verloren circuits; wie ook maar een beetje autosporthistorisch besef heeft, smult ervan om ze op te sporen en waar mogelijk na te rijden.

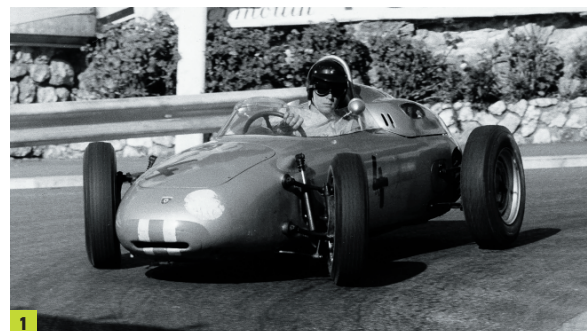
vijf keer gastheer zou zijn voor de Formule 1. De betonnen getuigen van dat roemruchte verleden zijn inmiddels al twee decennia tegen de vlakke, niettemin kost het weinig moeite om het voormalige parcours te traceren. Neem vanaf de N138, die ten zuiden van de stad ligt, de afslag naar Les Essarts en volg de D938 naar beneden, richting Orival. Zodra je de snelweg A13 bent gekruist, zit je op de Avenue du Circuit, het voormalige start-finishgedeelte. Al snel daarna zie je rechts een klein stukje asfalt van de oude pitstraat. Op de open plek daarachter was vroeg de paddock.

We parkeren onze 718 Boxster in de inham. De reden dat we juist dit model hebben meegenomen voor onze ontdekkingsstocht, is allerm minst toeval. Ter hoogte van deze plek ging Dan Gurney in 1962 van start voor de Grand Prix van Frankrijk. Zijn 804, Porsches eerste en enige Formule 1-auto, was afgeleid van de 718 F2 van en die was weer gebaseerd op de 718 RSK (zie kader). De huidige Boxster is zonder meer in de geest van die laatste genoemde. Net als de befaamde sportscar van weleer is zijn huidige reïncarnatie een compacte, lichtvoetige tweezitter met middenmotor, en dankzij het lage gewicht volstaat een relatief bescheiden tweeliter viercilinder om hem naar bovengemiddelde prestaties te stuw en.

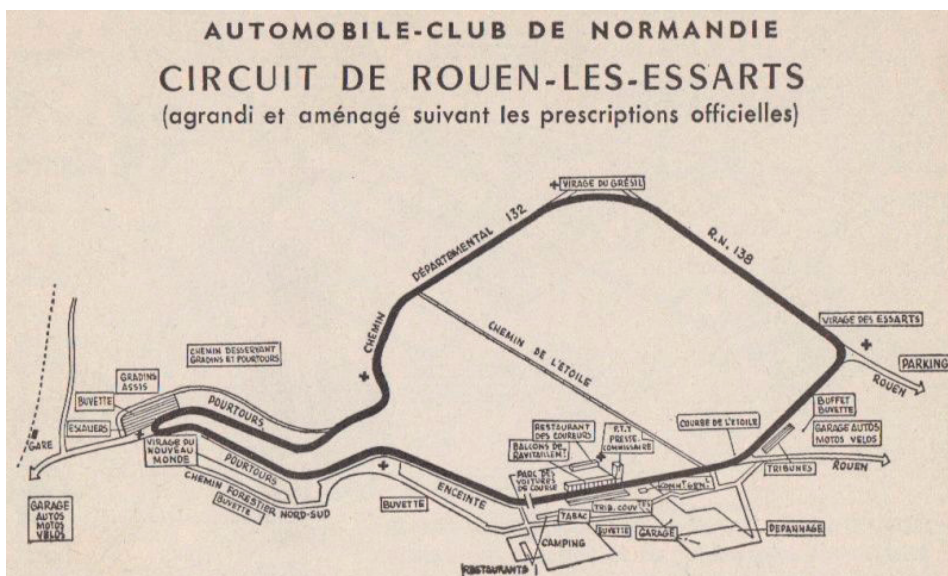


1 Dan Gurney in de 718-2 tijdens de GP van Monaco in 1961.

2 De 804 kreeg een splinternieuwe 1,5-liter achtcilinder.



2



VEELEISEND

Aan de overkant van de pits bevond zich de overdekte hoofdtribune. We steken te voet de straat over en ontdekten tussen de struiken en bomen nog de oude toeschouwershekken. Tienduizenden fans waren er op 8 juli 1962 getuige van hoe het veld van zeventien F1-auto's zich klaarmaakte voor de vierde race van dat jaar. Ondanks een zware verkoudheid was Dan Gurney vol vertrouwen afgereisd naar Haute-Normandie. Na een matig begin van het seizoen had Porsche tal van modificaties doorgevoerd aan de 804, onder meer aan de wielophanging, >

VAN 718 TOT 804

Porsche besloot eind jaren vijftig het raceblikveld te verruimen en bouwde een aantal 718 RSK sportscars om tot Formule 2-auto's. Het leverde meteen succes op, met als hoogtepunten de zeges van Stirling Moss en Jo Bonnier in 1960. Toen voor 1961 het 1,5-liter F2-reglement werd geadopteerd door de Formule 1, was dat dus een logische vervolgstap. Dan Gurney boekte in het debuutjaar drie tweede plaatsen met zijn 718-2. Niet slecht, maar Porsche wilde meer. Voor 1962 werd de 804 ontwikkeld, de eerste en achteraf enige échte F1-bolide uit Weissach. Het chassis was flink aangepast en de vierpitter werd vervangen door een splinternieuwe 1,5-liter achtcilinder, in de traditie van Porsche een luchtgekoelde boxer. Het vermogen van 180 pk bij 9.200 tpm (op een gewicht van 460 kilogram) was indrukwekkend, maar piekerig. Met name de Britse concurrentie was op diverse vlakken een stap verder. Zo had BRM al benzine-injectie in plaats van carburateurs en kwam Lotus met de revolutionaire 25, de eerste raceauto met een monocoque. Ferry Porsche beseftte dat hij flink zou moeten investeren als hij in de Formule 1 wilde blijven, dat vond hij echter onverantwoord. Daarnaast geloofde hij dat de sportscarracerij beter aansloot bij de producten voor alledag. Dus werd het F1-programma na slechts twee seizoenen alweer de nek omgedraaid.



Een inham op de D938 herinnert aan de vroegere pitstraat. Het complex werd in 1999 gesloopt, maar er zijn nog steeds oude toeschouwershekken te vinden.



versnellingsbak en het bodywork. Daarnaast was de zitpositie verlaagd, wat ten goede kwam aan de stroomlijn en het zwaartepunt. Allemaal zaken die juist hier de nodige verbetering moest brengen, want Le circuit des Essarts stond bekend als een van de meest uitdagende

banen van Europa. Gelegen in een bosrijke omgeving en met veel hoogteverschillen en razendsnelle bochtencombinaties werd het zelfs bestempeld als een miniversie van de Nürburgring.

Als we in onze Boxster stappen en aan de verkenningronde beginnen, snappen we de vergelijking. Na start/

Hij wist dat het Britse materiaal van de concurrentie op dit veeleisende circuit kwetsbaarder was dan zijn betrouwbare Porsche.

finish volgt een waanzinnige, steile afdaling het bos in, met steeds heftiger wordende bochten met Virage des Six Frères als hoogtepunt. Jo Schlesser kwam hier tijdens zijn F1-debuut in 1968 op gruwelijke wijze om het leven – de brand in zijn van vele magnesium onderdelen voorziene Honda was niet te blussen en ontaardde in een horrorvuurwerk.

Met enorme snelheden moesten de coureurs onderaan de heuvel in de ankers voor Virage du Nouveau Monde, een speciaal aangelegde hairpin op het snijpunt van de D938 en de D132. Ook hier de nodige voorzieningen. Vlak na de bocht vinden we links een stuk trap, een overblijfsel van de tribune die tegen de helling stond. Dan

Gurney kwam er in de eerste ronde als achtste langs, hij had bij de start twee plekken verloren. Die maakte de Amerikaanse coureur snel weer goed, zodat hij kon aansluiten achter het leidende treintje, bestaande uit Graham Hill (BRM), John Surtees (Lola), Jim Clark (Lotus), Bruce McLaren (Cooper) en Jack Brabham (Lotus). De volgorde vooraan bleef de eerste fase van de race onveranderd. Gurney maakte zich daarover niet al te druk. Hij wist dat het Britse materiaal van de concurrentie op dit veeleisende circuit kwetsbaarder was dan zijn betrouwbare Porsche. "Ik denk dat we tegen het einde van de wedstrijd goede kansen hebben," zo verklaarde hij vooraf.

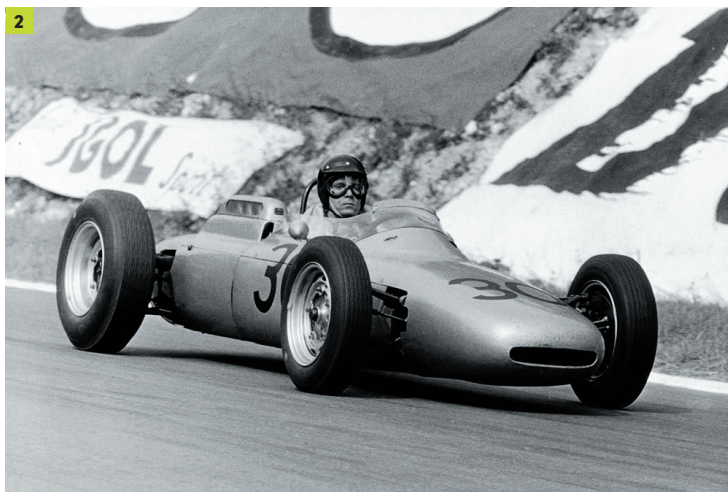
DRIE LAY-OUTS

Wij vervolgen onze weg ook weer, omhoog over de D132. Brute pk's zijn op dit uitdagende circuitgedeelte niet genoeg, vertrouwen, grip en balans, daar gaat het om. Voor onze Boxster geen enkel probleem, maar hoe >

1 Vlak na Virage du Nouveau Monde is een opgang naar een voormalige tribune te vinden.

2 De verbeteringen aan de 804 die Porsche voor Rouen had doorgevoerd, pakten goed uit voor Dan Gurney.

3 Op diverse plekken liggen nog oude cerbstones.





1

het in vroegere raceauto's, zonder noemenswaardige veiligheidsvoorzieningen, moet zijn geweest om met dik 200 km/h vlak langs de bomen te razen, kunnen we ons nauwelijks voorstellen. Niet overal even zichtbaar, maar op diverse plekken onmiskenbaar aanwezig zijn de smalle, opstaande cerbstones. Bijvoorbeeld in de Virage Samson, een scherpe linkerbocht halverwege de klim.

Ergens op dit stuk van de omloop liepen McLaren en Brabham in de tiende ronde tegen technische problemen aan, waardoor Gurney doorschoof naar plek vier. En toen Surtees even later met een haperende Climax-motor kampte, lag de Porsche-rijder ineens op podiumkoers.

Via twee bloedsnelle rechterknikken, Virage de Beauval en Courbe de l'Etoile, komen we op de top van de heuvel. Op de oorspronkelijke, 5,1 kilometer lange lay-out ging het vlak hierna haaks rechts naar Chemin de l'Etoile - een kaarsrecht stuk van dik een kilometer dat de twee noord-zuidbenen van het circuit verbond. Aan einde daarvan doemde Virage du Paradis op, een laatste uitremkans voordat de rijders terugdraaiden naar het beginpunt. In 1955 werd een extra loop toegevoegd en vormde de huidige N138 het meeste noordelijke stuk. Met de constructie van de snelweg A13 was deze echter niet meer bereikbaar. Er werd een nieuwe, permanente verbindingssectie aangelegd met nog wat extra slingers erin, waarmee Rouen-les-Essarts zijn definitieve vorm kreeg. Negeer de Chemin de l'Etoile, rijd een paarhonderd meter door en je vindt een stuk oud, verweerd raceasfalt waar het toen oostwaarts ging. Dat niet alleen, in de

1 Restanten van de permanente sectie die werd aangelegd om aan de noordkant de D132 weer met het start/finishgedeelte te verbinden.

2 Met nog dertien ronden te gaan pakte Dan Gurney de leiding, en stond die niet meer af.

dichte begroeiing is een tunnel van gekapte bomen te ontwaren die de oorspronkelijke loop verraaft.

VAN GLORIE NAAR AFTOCHT

Dan Gurney kreeg in 1962 het gelijk aan zijn zijde. Nadat Clark moest opgeven door een probleem met zijn stuurinrichting en Hill in Nouveau Monde stilviel met een defecte injectie, kreeg de Porsche-coureur met nog dertien ronden te gaan de leiding in zijn schoot geworpen. Die zou hij niet meer afstaan,



2

waarna hij Alberto Ascari (1952) en Juan Manuel Fangio (1957) opvolgde als winnaar van de Grand Prix van Rouen.

Dat het niet alléén geluk was geweest, bewees Gurney door een week later te zegevieren tijdens de race op de Solitude-Ring. En niet lang daarna reed hij op de Nürburgring naar een spectaculaire poleposition voor de GP van Duitsland. Die leek hij te winnen totdat een accuprobleem hem terugwierp tot achter Hill en Surtees. Ondanks het potentieel van de 804 had Porsche tegen die tijd echter al besloten om vanwege de hoge kosten niet door te gaan met de Formule 1. Het team reisde niet eens meer naar Zuid-Afrika voor de laatste wedstrijd van het jaar en verdween in alle stilte van het toneel.

In Rouen daarentegen werd nog dik drie decennia geracet. Na het ongeluk van Schlesser niet meer met de F1, evengoed werd ook voor lagere klassen de baan in de loop der tijd te gevaarlijk, ondanks het toevoegen van een aantal chicanes. Na vijf dodelijke ongevallen in de jaren zeventig verdwenen alle aansprekende evenementen en bleven er alleen nog nationale series over. Tel daarbij de opkomst van permante circuits met veel hogere veiligheidsstandaarden, zoals Paul Ricard en Dijon, en de neergang was niet meer te stoppen. In 1993 viel het doek definitief voor Rouen-les-Essarts. < —



Multitalent

Dan Gurney (1931-2018) is de enige coureur in de historie die won in de Formule 1, Indycar, Nascar én tijdens de 24 Uur van Le Mans. Naar eigen zeggen leerde hij bij Porsche pas écht rijden. "Zij gaven me auto's die niet continu stuk gingen, waardoor ik meer kilometers kon maken dan ooit tevoren." In de Formule 1 kwam de Amerikaan naast Porsche uit voor onder meer Ferrari, Brabham en McLaren. Gurney stond in elf seizoenen negentien keer op het podium, waarvan vier keer bovenaan. Naast 1962 zegevierde hij ook twee jaar later in Rouen, met een Brabham-Climax. Gurney was technisch zeer onderlegd, hij was bijvoorbeeld de uitvinder van de 'Gurney flap' op de achternvleugel, een extra, opstaande richel die voor meer downforce zorgt. Hij was tevens de eerste coureur die na een zege met champagne spoot (Le Mans 1967), waarmee onbedoeld een traditie werd geboren. In de jaren zestig trouwde Gurney met Evi Butz, de assistente van Porsches competitie manager Huschke von Hansteinn. Evi was tot aan Gurneys dood aan zijn zijde.

