

Finish Vlag

OCTANE OVER DE HISTORISCHE AUTOSPORT

SAMENGESTELD DOOR MATTIJS DIEPRAAM

TEKST MATTIJS DIEPRAAM

FOTO'S MICHEL MULDER, MATTIJS DIEPRAAM

22 juni Le Mans Legend



Een legendarische uitdaging

Le Mans is voor veel historische auto's (en hun bestuurders) een legendarische uitdaging. Dat bleek maar weer tijdens de Le Mans Legend in het voorprogramma van de 24 Uur van Le Mans.

Lange rechte stukken, enorm snelle bochten, chicanes die alles van je remmen vragen en kerbstones die het uiterste van je onderstel vragen. Le Mans is geen Silverstone, zelfs geen Spa. Dat historische auto's het extra zwaar hebben op het legendarische circuit, kwam al tot uiting in de kwalificatiesessie voor de Le Mans Legend, het traditionele historische bijprogramma van de grote 24-uursrace. Van Jaguar-motoren die al in de opwarmronde ploften – "Hadden we 'm nu maar niet alleen op de testbank gezet, maar ook op de rollenbank" – tot een gesloopte bak in een Lola Mk1 of uitlopende lagers en *misfires* in de Maserati-motor van de fraaie Tipo 151 die tot de favorieten behoorde. De Amerikaanse eigenaren van de Maserati hadden voor hun condensatoren een merk van eigen bodem gekozen. "Rommel is 't", was het commentaar van de Nederlandse deelnemer Jan Gijzen, die met zijn Ferrari 275 GTB al jaren vaste gast is op Le Mans. "Ik had 't ze nog zo gezegd. Nu, met goed spul, loopt hij als een zonnetje." Zelf had Gijzen geen problemen: met een mooie 24e tijd mocht hij in het middenveld starten. "Alleen een band die binnen een ronde half plat was. De binnenband was weer



eens niet goed uitgevouwen." Zelfs zónder problemen waren er nog liefhebbers die zichzelf op de vrije vrijdag aan het werk zetten: bij een Cobra werd een complete motor vervangen. "Nee, die andere is niet opgeblazen, hoor. We hebben alleen het idee dat deze iets sneller is. Dan hebben we vandaag tenminste iets omhanden."

Het circuit zelf is een echte sloper – vijf van de ongeveer 60 auto's konden geen tijd zetten, bij zeker 20 auto's waren al na de kwalificatie reparaties nodig. Maar in de race kwam daar nog

BOVEN: Alex Buncombe in zijn Lister 'Costin' leidde vanaf de start, met in zijn kielzog Ludovic Caron (Cobra Daytona Coupé, links) en Gary Pearson (Jaguar D-type, rechts). ONDER: de fraaie Maserati Tipo 151 van Joe Colasacco.

het echte Le Mans-weer bij. De onvoorspelbaarheid ervan is bijna voorspelbaar: motregen, een flinterdun zonnetje, stortregen, je krijgt het doorgaans allemaal binnen één uur voor de kiezen, en op wisselende plaatsen op het lange circuit. Omdat plakkerige Avon-banden niet waren toegestaan door de organisatie, worstelden de coureurs met hun Dunlops, die in de regen nauwelijks grip hebben. Vooral de zwaarvermogen auto's hadden er last van: zelfs in de hoogste versnelling ondervonden die nog wiel-

spin. Verderop in het veld gingen de mannen met minder ervaring volop in de rondte. Het meest dramatisch was de exit van Paul Chase-Gardener. In Indianapolis (de linke bocht vóór Arnage) verliet zijn Aston Martin DB2/4 op volle snelheid de baan, waarna de auto in het grind hapte en in een angstwekkende koprol werd gejaagd. De rode Aston eindigde op de bestuurderskant, zonder snelle mogelijkheid om de auto op zijn wielen te duwen: daar stond de bandenstapel namelijk. Het duurde zeker tien minuten voordat Chase-Gardener uit zijn benarde positie werd bevrijd. Gelukkig bleef hij ongedeerd.

Alex Buncombe en zijn Lister-Jaguar 'Costin' bleken samen de combinatie van coureur en auto die veruit het beste met de omstandigheden uit de voeten kon. Vanaf pole sloeg de Brit in de eerste ronde meteen een gat van negen seconden, deels geholpen door Gary Pearson die zich met zijn Jaguar D-type verremde in de Dunlop-chicane en met zijn reddingsactie het hele achtervolgende veld ophield. Op een opdrogende baan leken de Maserati Tipo 151, met Joe Colasacco aan het stuur, en de Shelby Daytona Coupé van Ludovic Caron even een bedreiging te worden voor de minder vermogende Lister van Buncombe, maar desastreuze pitstops wierpen Colasacco en Caron ver terug. In de regen die kort na de stops losbarstte, was Buncombe vervolgens heer en meester. Zijn voorsprong van 14 seconden op de Lister 'Knobbly' van Jon Minshaw groeide tot aan de finish uit tot 43 seconden. Le Blanc en Van Lanschot werden netjes 20e, Gijzen stevende af op een 18e plaats totdat hij in de laatste ronde zoekraakte. Wat was er gebeurd? "Bij Mulsanne maakte ik plaats voor de Cobra van Shaun Lynn toen ik op een nieuw stuk asfalt kwam. Mijn remweg was opeens eindeloos. Toen ik eindelijk grip had, kon ik nog net insturen, maar ik kwam op de kerbs en ging achterstevoren. Aan twee kanten de vangrail aangetikt. Jammer, het ging zo goed."

ONDER: Jan Gijzen in zijn 275 GTB, sleutelen aan de bak van een Lola Mk1.



Kijk voor uitgebreide raceverslagen, uitslagen en de racekalender op www.dnrt.nl of op de websites van beide cupklassen.

In het kort



Michael Lyons in de RAM Williams FW07.

MASTERS: HUFF EN BUURMAN GAAN HISTORISCH

Masters Historic Racing hield zijn tweede en derde ronde van het seizoen op Brands Hatch (24-26 mei) en Dijon (15-16 juni). In het FIA Masters Historic F1 brulde Michael Lyons op 'Brands' naar een dubbelzege in zijn RAM Williams FW07, terwijl Nathan Kinch in zijn McLaren MP4/1B in Frankrijk twee keer naar de overwinning reed. Leo Voyazides en Simon Hadfield (Lola T70 Mk3) wonnen na Barcelona ook op Brands Hatch en Dijon in de FIA Masters World Sportscars en plakten er in hun AC Cobra en Ford Falcon ook nog Bourgondische zeges in de Gentlemen Drivers GT's en Pre-66 Touring Cars aan vast. Sterren uit het moderne

racen speelden op Brands Hatch een hoofdrol: WTCC-kampioen – en in 2012 de Goodwood Revival-ster – Rob Huff hielp Desmond Smail (Mini Cooper S) aan de winst in de Pre-66 Touring Cars. Yelmer Buurman stapte in bij Shirley van der Lof om in de DHG Cobra vierde te worden in de Gentlemen Drivers GT-race, gewonnen door Mike Whitaker (TVR Griffith). Andy Middlehurst (Lotus 25) en Jonathon Hughes (Cooper T53) verdeelden op Brands de eer voor de bezoeking Historic GP Association voor GP-auto's van '45-'65. Ad van der Kroft (HWM F2) en Marc Valvekens (Gordini T16) eindigden daar twee keer in het middenveld.



HSCC: MARCH-ZESWIELER WINT ALSNOG 'F1-RACE'

De HSCC hield in mei twee raceweekenden op Silverstone en Snetterton. In de Guards Trophy ging Mike Whitaker in zijn Griffith met de GT-zege op Silverstone aan de haal, bij de sports-racers wonnen Sandy Watson en Martin O'Connell met hun Chevron B8. Het onvermijdelijke duo Voyazides/Hadfield won met een Cobra de GT & Sportscar Cup, terwijl Jeremy Smith de opnieuw opgebouwde March 2-4-0-zeswieler een historische overwinning schonk in de Derek Bell Trophy voor F1, F5000 en F2. De auto waarvan in het Louwman-museum een show-exemplaar staat, reed destijds nooit een race, maar

werd in handen van heuvelklimkoning Roy Lane alsnog een winnaar. Nu heeft het hobby-ontwerp van toenmalig March-monteur Dave Eckersley alsnog een circuitwedstrijd gewonnen waaraan ook andere F1-auto's deelnamen. Ook de Formule Juniors reden op Silverstone. Jon Milecevic' Cooper T59 was een voorspelbare winnaar, de Nederlander Jan Biekens (bekend van zijn Ferrari Sharknose-herscheping) werd in zijn Stanguellini 26e. Op Snetterton was de 3-uursrace voor de Guards Trophy het hoogtepunt. Ian Fleming won met zijn Chevron B8, Ad van der Kroft viel uit met zijn Merlyn.

MERCEDES-DUO BLIJFT WINNEN IN GROUP C

De prototypes uit het Group C-tijdperk waren de belangrijkste gast tijdens de Eifelrennen van 15-16 juni op de Nürburgring. Dit jaar staat er geen maat op het Mercedes-duo Bob Berridge/Gareth Evans. In hun Mercedes C11 wonnen ze al twee keer in Barcelona, Evans won daarna solo op Donington Park begin mei, waarna het tweetal nog eens zegevierde tijdens de Spa Classic (zie pagina 145), al was dat met enig geluk. In de Eifelrennen was het opnieuw raak voor de twee.



Mark Hales

ONDER DRUK: HOE JE HET BESTE UIT JE BANDEN HAALT

DEZE VRAAG KRIJG ik geregeld, maar ik heb er geen eenduidig antwoord op: op welke bandenspanning kan ik het beste rijden? Ik raad meestal aan de voorschriften van Dunlop of Avon te volgen, om er van af te zijn. Dat impliceert dat deze kwestie meer aspecten heeft dan de aanbeveling van Dunlop te volgen. Dat is inderdaad zo. Ik ben geen expert op dit gebied, maar ik wil hier wel vertellen wat ik in de loop van mijn racecarrière over bandenspanning heb geleerd.

Het belangrijkste is dat je een spanningsmeter hebt waarop je kunt bouwen. Ik gebruik nog altijd een Masta-meter die ik al sinds de jaren zeventig heb omdat ik die vertrouw en omdat hij goed werkt. Mijd meetinstrumenten die meteen lucht laten ontsnappen zodra je ze op het ventiel drukt en op zijn best minuscule zuchtjes lucht de band in pompen. Als je snel even de spanning wilt verhogen, heb je meer last van zo'n ding dan gemak. Het is gemakkelijker om lucht uit een band te laten lopen dan er lucht in te pompen, dus het is slim eerst extra lucht in een band te pompen voordat je de spanning gaat meten. Hem omlaag brengen gaat gemakkelijker dan hem verhogen. Het is essentieel dat je pas meet als de band warm is.

Het vervelende van bandenspanning is dat hij steeds verandert. Als de lucht warm wordt, loopt de spanning in de band op. Het enige getal van waarde is de druk die je meter laat zien als je een paar ronden op snelheid hebt gereden. Meestal zul je verschillen meten tussen de voor- en achterbanden maar dikwijls ook tussen het linker- en rechterrubber. Dat is helemaal niet zo raar als het lijkt. Als het grootste aantal bochten van een circuit naar rechts gaat – wat meestal het geval is – zullen de linkerbanden meer warmte opbouwen dan de rechter. Als je tevreden bent over de bandenspanning, wacht je tot de banden zijn afgekoeld en vervolgens noteer je de spanningen. Dat zijn namelijk de getallen die je moet gebruiken als je daarna weer de baan op gaat.

Dat alles geeft nog geen antwoord op de vraag waarmee ik begonnen ben: hoeveel lucht stop je erin als je begint met rijden? De lucht zit er op de eerste plaats in om te zorgen dat de band

zijn vorm behoudt en dat het contactvlak met de weg constant blijft. In de tijd dat de banden hogere wangen hadden en smaller waren – zoals ze nog altijd zijn op de meeste historische racers – was de algemene regel dat de spanning hoger moest zijn naarmate de auto zwaarder was.

Toen ik met de Sierra RS Cosworth racete, moest er minstens 3,4 bar in de Firestones zitten. Was het minder, dan was je langzamer. Dat kwam doordat de auto naar hedendaagse maatstaven op te smalle banden stond. Een auto met dat vermogen en gewicht zou nu met veel bredere en lager rubber worden uitgerust dan de 205/50/15's van toen.

‘De vuistregel is lucht toe te voegen totdat het geen positief effect meer heeft’

De juiste spanning hangt ook af van de velgbreedte en het gewicht van de auto. Een door de FIA gehomologeerde Ford Falcon moet op 6-inch wielen staan en die zijn niet breed genoeg om bandenmaat 6.00 te dragen, als gevolg waarvan de banden aan beide zijden bol gaan staan. Je ontkomt er dan niet aan de spanning flink te verhogen om het loopvlak te ondersteunen, waarvoor je op de koop toe moet nemen dat het profiel midden op de band iets boller komt te staan dan je eigenlijk zou willen. Als het loopvlak een beetje bol staat, worden de buitenste randen van het profiel van het asfalt opgetild, wat niet ideaal is, want je wilt juist een zo groot mogelijk contactvlak. In het geval van de zware Falcon is dat echter niet zo erg, want het nadeel van het bolstaande loopvlak wordt in bochten, als er veel krachten op de banden werken, een voordeel doordat de te hoge spanning dan relatief veel loopvlak tegen het asfalt blijft drukken.

De vuistregel voor het bepalen van de juiste bandenspanning is lucht toe te voegen totdat het geen effect meer heeft. Je begint met het op werktemperatuur brengen van de banden, je zorgt dat de bandenspanning over alle vier de

wielen in evenwicht is en vervolgens ga je lucht bijpompen. Op een gegeven moment kom je op een punt waarop er geen voordeel meer valt waar te nemen. Dat is het moment waarop je moet stoppen. De spanning verder verhogen zal er alleen maar toe leiden dat het middengedeelte van het profiel sneller gaat slijten dan de rest. Je moet niet vergeten de bandenspanning omlaag te brengen zodra het regent. Er werken dan minder grote krachten op de banden en ze worden dus ook minder vervormd in de bochten. Hetzelfde geldt als je naar huis rijdt op dezelfde set banden. Je zult verbaasd zijn over het effect op het comfort.

Ik weet dat jullie toch wat getallen willen om mee aan de slag te gaan. John Pearson van HP Tyres zegt dat hij bij een E-type op Dunlops zou beginnen met 2,3 tot 2,4 bar in koude toestand, wat waarschijnlijk op 2,7 bar zal neerkomen in warme toestand. Bij een kleine monoposto begin je niet met een dergelijke druk, want een Formule Junior of een Lotus F3 uit de jaren zestig weegt maar rond de 400 kilo en is uitgerust met wielen die bij de banden passen.

Er is nog iets waarmee je in de autosport rekening moet houden. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat je wilt dat je banden bij de eerste bocht al warm zijn; dat kun je bereiken door met een spanning van start te gaan die iets lager dan optimaal is. Daardoor beweegt de band iets meer ten opzichte van het asfalt, waardoor de compound opwarmt, de spanning oploopt en het loopvlak optimaal contact met het circuit kan houden. De kunst is de spanning zo te kiezen dat alle banden hun ideale werkspanning en temperatuur hebben bereikt voordat je het Scheivlak induikt. Zo kan het zijn dat je bij een kleine, lichte auto het beste met 1,2 bar vertrekt, zodat de spanning tot 1,4 is opgelopen, wat genoeg kan zijn om de auto te dragen en het best werkende contactvlak te handhaven.

Om af te sluiten: gewone straatbanden hoeven niet opgewarmd te worden om grip te leveren. Het gedrag van straatbanden wordt in hoofdzaak beïnvloed door de spanning. De uitzondering op de regel zijn cup-banden, waarmee veel snelle auto's standaard worden uitgerust: die reageren wel positief op opwarming. En dan nog dit: water zet flink meer uit dan droge lucht. Als je compressor thuis géén waterfilter heeft, heb je bij deze iets om op je verlanglijstje te zetten.

MARK HALES werkt al lange tijd mee aan de Britse editie van *Octane*. Hij is een gekend coureur, chassis-specialist, coach en schrijver (onder meer *Into the Red* met Nick Mason).

HISTORIC ZANDVOORT TROPHY & SPA SUMMER CLASSIC
ZANDVOORT 10-12 MEI, SPA 14-16 JUNI

Winst voor Campagne en Van der Lof

Alexander van der Lof en Michiel Campagne harkten drie van de vier overwinningen binnen tijdens de eerste twee weekenden van het NK HTGT.

TEKST JAN-BART BROERTJES FOTO'S ROBIN MIDDELBURG

HET DELTA LLOYD XCLUSIEF NK HTGT kwam tijdens de traditionele Historische Zandvoort Trofee tweemaal in actie. Een indrukwekkende debutant was René de Vries in een zeer fraai geprepareerde Mini Cooper, die in de natte kwalificatie de vijfde tijd zette in een veld van meer dan 50 auto's. Beide races werden gewonnen door Alexander van der Lof in zijn Bizzarrini 5300 GT. In de eerste race wist hij Roman Caresani met de Porsche 904/6 te verslaan. In race 2 was het Rob Bergmans in de Iso Rivolta die stevig tegenstand bood maar uiteindelijk het onderspit moest delven. Ook Van der Lofs dochter Shirley deed goede zaken: zij won tweemaal de GTS11-klasse in haar Porsche 911. Frits Campagne kon in zijn Ford Falcon twee keer de winst bij de toerwagens naar zich toe trekken.

De Spa Summer Classic begon in mineur toen de kwalificatie moest worden stilgelegd na een vijfvoudige koprol van Tim Summers in een AC Cobra. Gelukkig kon de Brit na een kort ziekenhuisbezoek naar huis. Onno Vlaanderen bracht



voor het eerst de bijzondere Apal-Porsche aan de start, een toepasselijk debuut voor deze in het plaatsje Blegny (nabij Luik) gebouwde auto. De eerste race leverde een overwinning op voor Michiel Campagne in zijn Chevrolet Corvette Grand Sport, na een rondelang gevecht met Georg Stummeyer in de Ford GT40. De tweede race werd gewonnen door Marcus Graf von Oeynhausen in een Jaguar E-type, terwijl Van der Lof tweede werd in zijn Bizzarrini. Michiel Campagne moest op zondag genoegen nemen met de derde plaats. De toerwagenklasse werd beide keren gewonnen door regerend kampioenen Norbert Gross/Steve Perry in een Ford Falcon, terwijl Frits Campagne tweemaal tweede werd.

Octane's columnist Michiel Campagne 'slipping and sliding' met zijn Corvette Grand Sport. De Spa Classic was enigszins een thuiswedstrijd voor deze Apal-Porsche.



SPA CLASSIC 24-26 MEI, SPA

Regenachtige verrassingen

In de regen komen de echte rijders bovendien, dat bleek maar weer tijdens een deels natte Spa Classic.

TEKST ERIK KLOOTWIJK FOTO JEROEN DE LAAT



MET ENKELE PRIMEURS voegde organisator Peter Auto weer iets extra's toe aan de Spa Classic, de stijlvolle nieuwkomer op de continentale historische kalender. Zo bood de derde editie een langeafstandsrace voor toerwagens, met pre-'66-klassen voor boven en onder de 2 liter en een klasse '66-'84. Een deel ervan werd in het donker afgewerkt, als hommage aan de 24 Uur

van Franchorchamps. De vijftigste verjaardag van de Porsche 911 werd geëerd met twee jubileumraces, gewonnen door Michel Lecourt/Raymond Narac en Jim Pace/Georg Tuma, beide duo's in een Porsche 911 3.0 RSR.

Het natte weer van zondag leverde leuke races met verrassende winnaars op. Tijdens de (droge) kwalificatie van de Historic F2 was Martin Stretton

nog veruit de snelste, maar in de races moest hij twee keer genoegen nemen met een tweede plaats achter een ongenaakbare Andrew Smith. Jean-Michel Martin en Jürgen Barth leverden een prestatie van formaat door in de stromende regen alle prototypes het nakijken te geven: in de CER2-wedstrijd stuurden ze hun Porsche 934/5 uit de GT2-klasse vanaf de 16e plaats naar de zege. Group C kende met Gareth Evans en Bob Berridge in hun Mercedes C11 een voorspelbare winnaar, maar hun zege kwam wel met fortuin tot stand. De Spice SE90C van Andy en Peter Meyrick ging het grootste deel van de race aan de leiding, totdat een motorprobleem hen tot opgave dwong.

In de manches om de Trofeo Nastro Rosso legde Jan Gijzen met zijn Ferrari 275 GTB/4 beslag op een vierde en tweede plaats, maar in de Sixties Endurance-race werd hij met co-equipier Anthony Schrauwen slechts 26e. Voor Karsten Le Blanc en Jaap Sinke viel in deze race wel wat te halen: met hun AC Cobra lieten ze een prachtige tweede plaats noteren, achter de zegevierende Ludovic Caron.