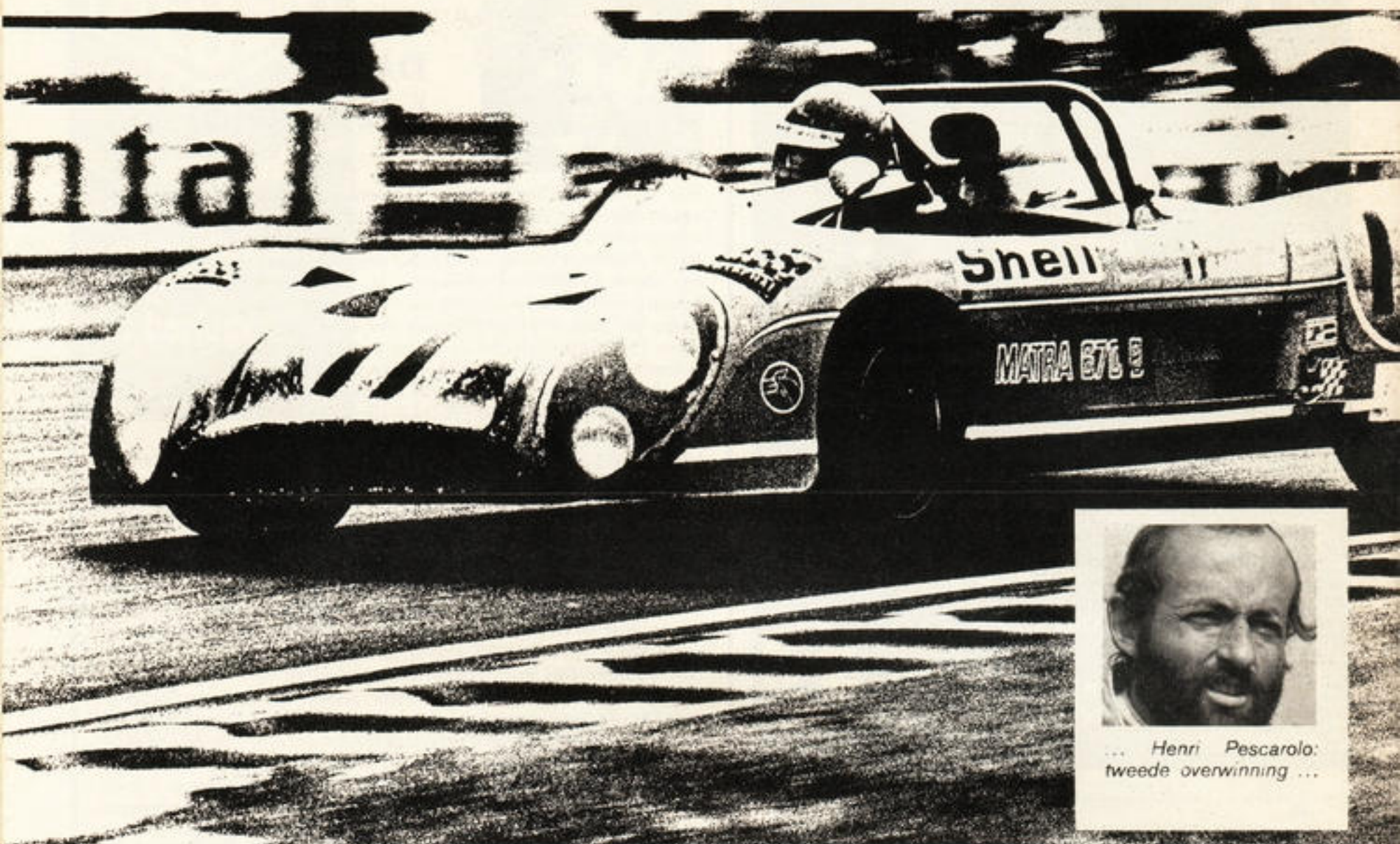


Auto Visie

18e jaargang nr 24 15 juni 1973 f 1,75

onafhankelijk objectief weekblad





... Henri Pescarolo:
tweede overwinning ...

Eerste volledig-Franse zege sinds 1950 (vader en zoon Rosier op Talbot): Henri Pescarolo en Gérard Larrousse met Matra-Simca. Hier Pes

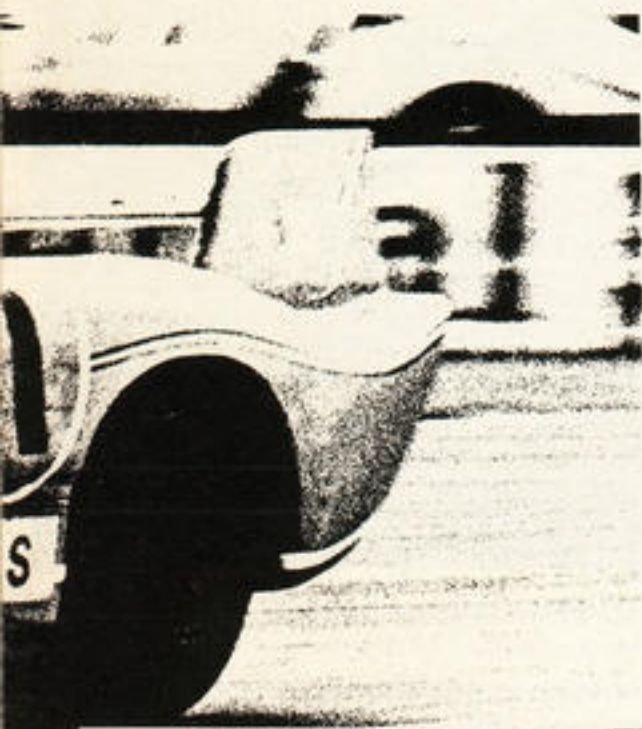
MATRA WIN

Meteen na de start opende Arturo Merzario (Ferrari) met een furieus tempo.



Einde van Ferrari-kansen: de wagen van Ickx





... Gérard Larrousse: na tweede plaats in 1969 en 1970 nu eindelijk eerste ...

carolo in actie.

NT NA DUEL

wordt weggeduwd.



De beslissing kwam anderhalf uur voor het einde. Jacky Ickx bracht de rode Ferrari naar de pits op een moment waarop normaal op-onthoud voor tanken of bandenwisselen niet was voorzien. De kap ging omhoog en even later moest de wagen door de monteurs worden weggeduwd: kapotte kleppen als gevolg van een gebarsten uitlaat en geforceerd rijden waren teveel voor de al eerder geteisterde Ferrari. In tweede positie rijdend, in dezelfde ronde als de Matra van Henri Pescarolo en Gérard Larrousse, hadden Ickx en Brian Redman nog hoop op de overwinning in een vierentwintig-uursrace waarin van begin tot einde hardnekkig strijd is geleverd tussen de grote rivalen, tussen Matra en Ferrari. Matra kreeg de overwinning niet cadeau: in tegenstelling tot verleden jaar – toen Ferrari immers ontbrak – moest meteen het uiterste worden gegeven. In beide kampen, dat wel. Het gevolg was dat van de vier Matra-Simca's er twee overbleven en van de drie Ferrari's slechts een. Voor het Franse merk werd het een schitterende overwinning waarbij Henri Pescarolo voor de tweede achtereenvolgende keer wist te winnen en Gérard Larrousse (na tweemaal tweede te zijn geworden) nu eindelijk de erepositie mocht delen. Een triest gezicht, daar om half drie, in de overvolle pitstraat waar de bloedrode wagen met tranen in de ogen werd weggeduwd. Onder daverend applaus, want het Franse publiek dat uiteraard naar het circuit de la Sarthe was getogen om Matra te zien winnen, waardeerde de oppositie. Eindelijk weer eens een echte Le Mans, een langeduur-race waarin op vier uur van het einde slechts secondenverschil bestond tussen de leidende Matra en de fel-achtereenvolgende Ferrari ... Een Le Mans ook waarin Porsche dank zij Gijs van Lennep en Herbert Müller de vierde plaats behaalde, terwijl Toine Hezemans met Dieter Quester met de fabrieks-BMW coupé de overwinning behaalde in het speciale toerwagenklassement.

Meteen na de start (er werden in totaal 55 wagens weggezonden voor het etmaal rondjes draaien op het befaamde circuit) was duidelijk dat geen van beide strijdende partijen een afwachtende houding zou aannemen. Matra-Simca kon ditmaal niet op heelhouden rijden: het was de directe confrontatie met Ferrari, leider in het wereldkampioenschap. Maar het was vooral de exploderend-snelle Arturo Merzario die aanvankelijk de toon aangaf. Met direct de felle jodiumkoplampen aan ging kleine Arturo als een bezetene tekeer, alsof het om een wedstrijd over luttele uren ging. Zijn kordate optreden werd met de nodige reserve aangezien door Matra, maar François Cevert kon echter niet te ver achterblijven met de leidende Matra-Simca en stelde het ronderecord

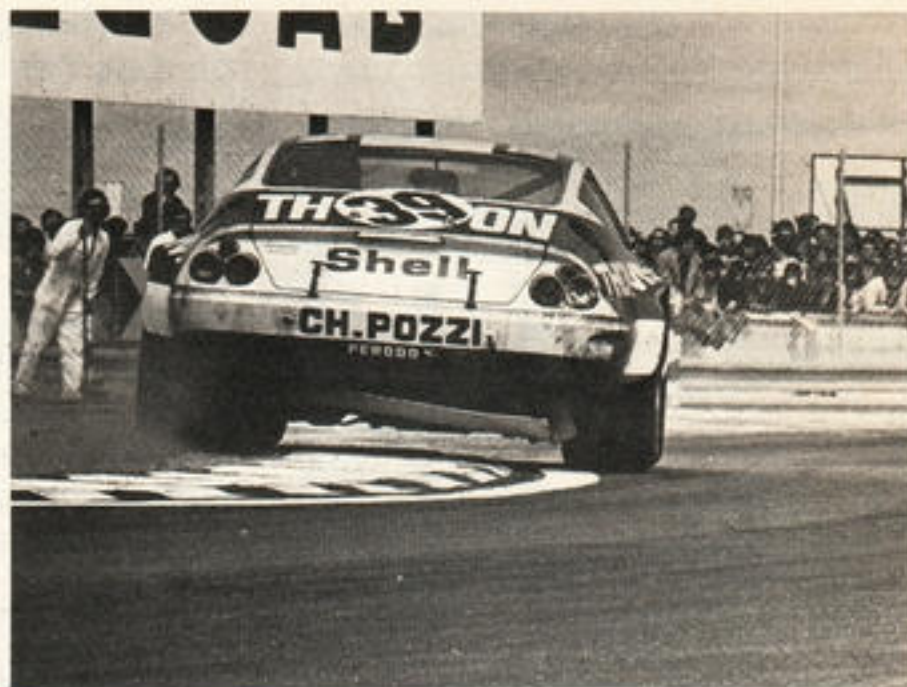
scherper. Het was de frenetieke inzet van een 24-uursrace van Le Mans die sinds jaren niet zo aantrekkelijk is geweest en die op vijf uur van de finish leek uit te groeien tot een hoogst dramatisch besluit.

Nadat beide kampen de nodige verliezen hadden geïncasseerd stond de race in het teken van een groots duel. Tussen Jacky Ickx met Brian Redman in de Ferrari en Henri Pescarolo met Gérard Larrousse in de Matra-Simca 670 B, de nieuwste versie van het Franse merk, voorzien van een door Porsche ontwikkelde versnellingsbak met de achterremmen binnenboord tegen die bak geplaatst, een wagen die tot volle tevredenheid gedurende meer dan dertig uur op Paul Ricard had gedraaid. Matra had Beltoise zien verdwijnen



Matra (winnende wagen voorop) en Ferrari maakten de 41e Le Mans-race.

(Jean-Pierre kreeg een lekke band bij een snelheid van circa 320 kilometer per uur en kon later wat witjes vertellen dat het allemaal nog redelijk goed was afgelopen) alsmede de MS 670 (type '72) van Depailler-Wollek (opgeblazen motor). Merzario's aanvankelijke inspanningen werden al in de beginfase aangetast (olielekkage en een weigerende koppeling wierpen Arturo en teamgenoot Carlos Pace ver terug) terwijl de derde Ferrari van Carlos Reutemann en Tim Schenken (van tien uur 's avonds tot twee uur 's nachts op kop) wegens een kapot carter en het resulterende olietekort 's nachts uit de strijd moest worden genomen. Zowel Matra met de trotse „équipe de France” (een volledig Frans rennersveld) en Ferrari dat drie kiene ploegen stuurde in de poging het prestige (sinds 1964 had geen Ferrari meer gewonnen op Le Mans) terug te winnen, had ernstige verliezen geleden. Iets anders was niet te verwachten, maar de beide overgebleven concurrerende wagens die de dienst uitmaakten zorgden ervoor dat een aardig sfeertje werd opgebouwd. Het komt op Le Mans zelden voor dat twee om de leiding vechtende rijders elkaar tijdens de nachtelijke uren zo weinig toegeven. Ickx en Redman namen om drie uur 's nachts de kop over van de weggevallen Reutemann, waarbij Pescarolo en Larrousse op twee ronden volgden. En dat ging zo urenlang door. 's Ochtends om acht uur was de Matra tot op een ronde achterstand gekomen. Zes voor het einde waren de rollen omgekeerd: met minder dan een minuut verschil werd de zege betwist. Matra of Ferrari? Het wachten was ofwel op het maken van fouten hetgeen met coureurs van dergelijk kaliber niet erg waarschijnlijk was, ofwel op technische tegenslag. Wat bij Ferrari niet kon worden geweten was dat in de leidende Matra-Simca een lek was ontstaan in een remleiding.



GT-overwinning ging naar Elford en Ballot-Léna met Ferrari GTB. Hier pikt Ballot-Léna een grasrandje.

Corvette geweigerd

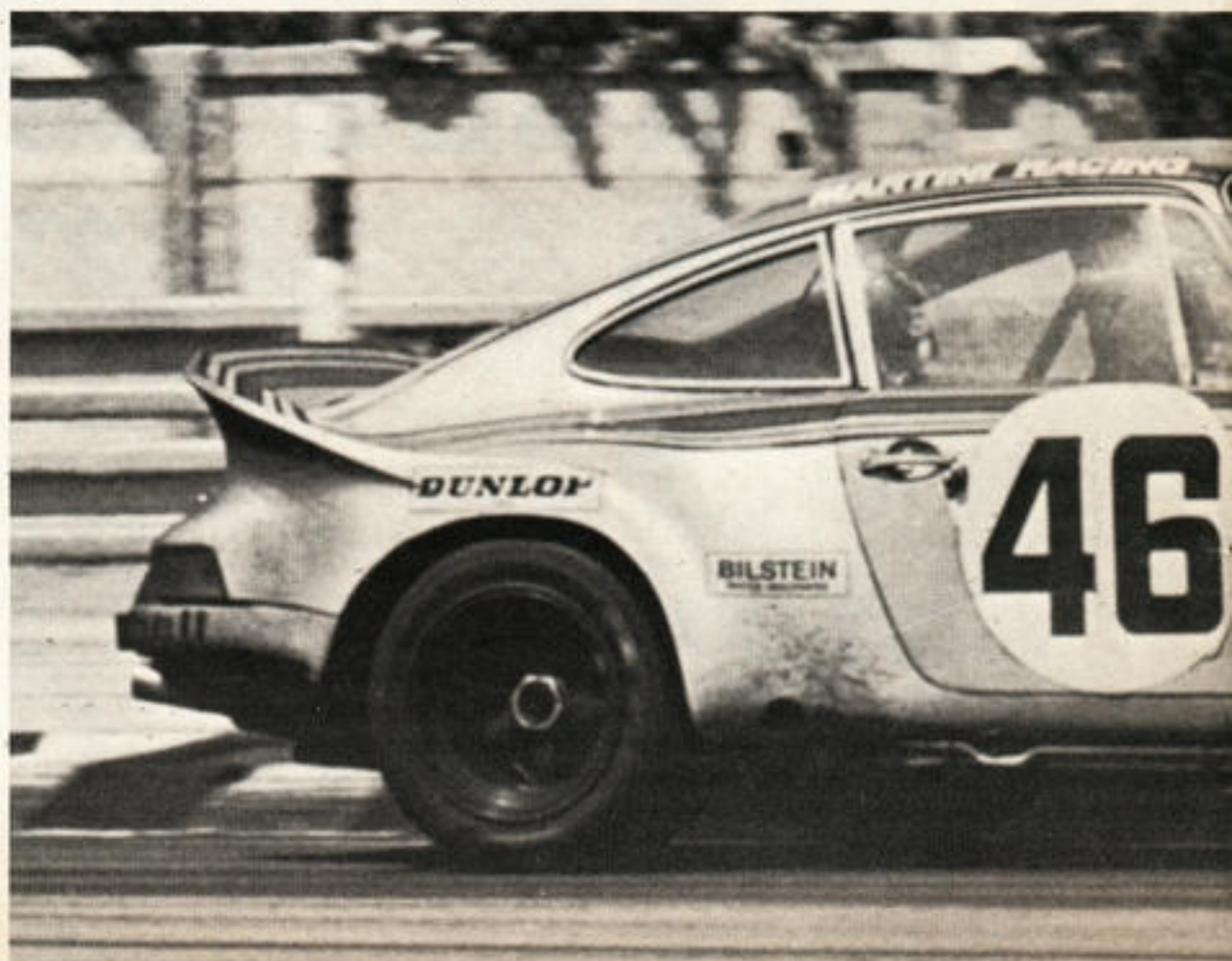
Een van de twee Amerikaanse Corvettes, ingeschreven door bandenfirma Goodrich, werd tot de start geweigerd omdat deze wagen, die zou worden gereden door de Amerikanen Grable en Yenko, tijdens de training was beschadigd. Volgens de officials zou de wagen niet meer in staat zijn deel te nemen. Een haastig besluit want de gerepareerde Chevrolet 7-liter werd gereedgehouden om aan de start te komen. Maar inmiddels was reeds een Porsche Carrera van de Fransen Ligonnet en Bayard als reserve geaccepteerd. Hoewel de Corvette iets sneller was (4.30.8 om 4.31.5) wilden de organisatoren hun besluit niet herzien. Gevolg was een officieel protest van Goodrich-zijde, ingediend door manager Bob Johnson. Na deze eerste tegenslag viel de Corvette van Greenwood en Johnson al na iets meer dan drie uur met pech uit.

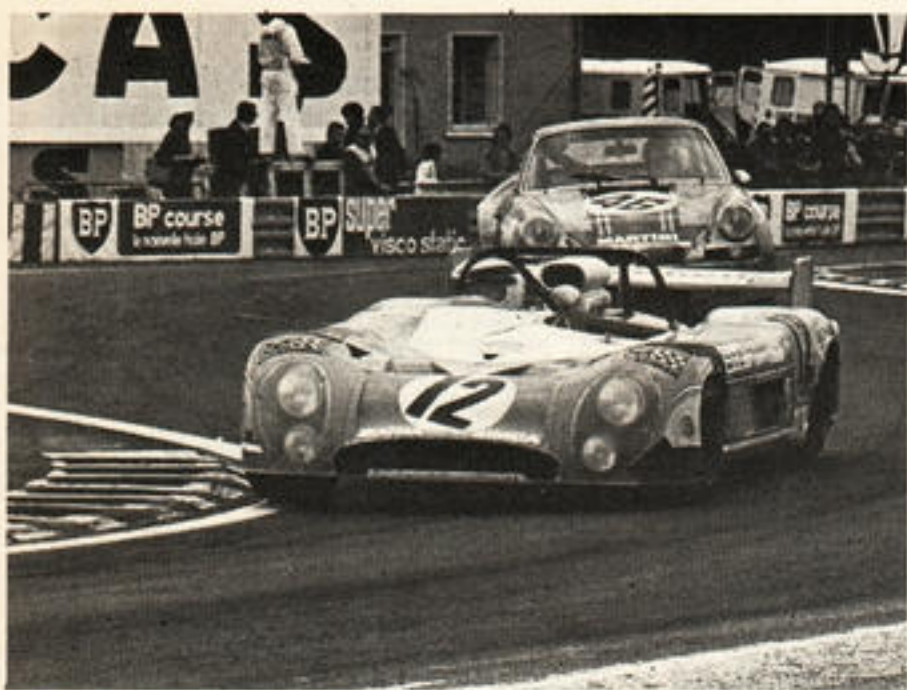
Larrousse vertelde later dat „wij af en toe zonder remmen kwamen te zitten. En dat was een angstig gevoel. Henri redde de wagen twee keer van een

onvermijdelijk-lijkend ongeluk en ik maakte dat een keer mee. Hoewel Ickx ons achterna joeg, waren wij wat dat betreft zeker van onze zaak omdat wij twee seconden per ronde konden uitlopen als wij dat wilden”.

Bij Ickx was ook niet alles wel aan boord. Bij de gebruikelijke pitstop (om het uur stopten de koplopers) even na elf uur 's ochtends bleef de Ferrari met numero vijftien langer staan dan verwacht. Er moest een lek in een benzine-tank worden gedicht en dat kostte vijftientwintig minuten. Hoewel Ickx 50 seconden achter Pescarolo koerste, betekende deze pitstop dat het verschil was uitgegroeid tot zes ronden. Onder daverend gejuich van de tribunes kon Pesca even later tanken en overgeven aan Larrousse: de tweede achtereenvolgende zege liep niet meer in gevaar.

Gijs van Lennep en Herbert Müller: goede vierde.





Derde plaats van Jaussaud en Jabouille met Matra, hier voor de Porsche van Gijs van Lennep en Herbert Müller.



Pace aan het stuur van de Ferrari waarmee hij met Merzario alsnog derde werd.

Maar het liep toch even anders. Na een uur – bij de volgende tankstop – kreeg Larrousse de wagen niet aan de praat: de startmotor vertoonde kuren en de minuten verstreken. Toen hij eindelijk weg kon rijden bedroeg het verschil met Ickx nog maar twee ronden. En dat werd één ronde: een sensationeel besluit? Zeker, maar niet zoals Ferrari het zich zou hebben gewenst. Want even voor half drie kwam Ickx langzaam aan de pits met een dolgedraaide motor (door een lekke uitlaat waren de kleppen aangetast) waarmee een einde was gekomen aan de fraaiste Le Mans-race sinds jaren.

Pescarolo en Larrousse konden het verder kalm aan doen. De Ferrari van Merzario en Pace die nog terug was gekomen, kon echter geen bedreiging meer vormen en de nog verder naar

achteren koersende teamwagen van Jean-Pierre Jaussaud en Jean-Pierre Jabouille consolideerde de derde positie. In alle geval konden beide overgebleven Matra's gezamenlijk over de streep komen: opnieuw succes voor Matra in een onstuimige wedstrijd waarin van begin tot bijna aan het einde een grandioze strijd is geleverd tussen Matra-Simca en Ferrari.

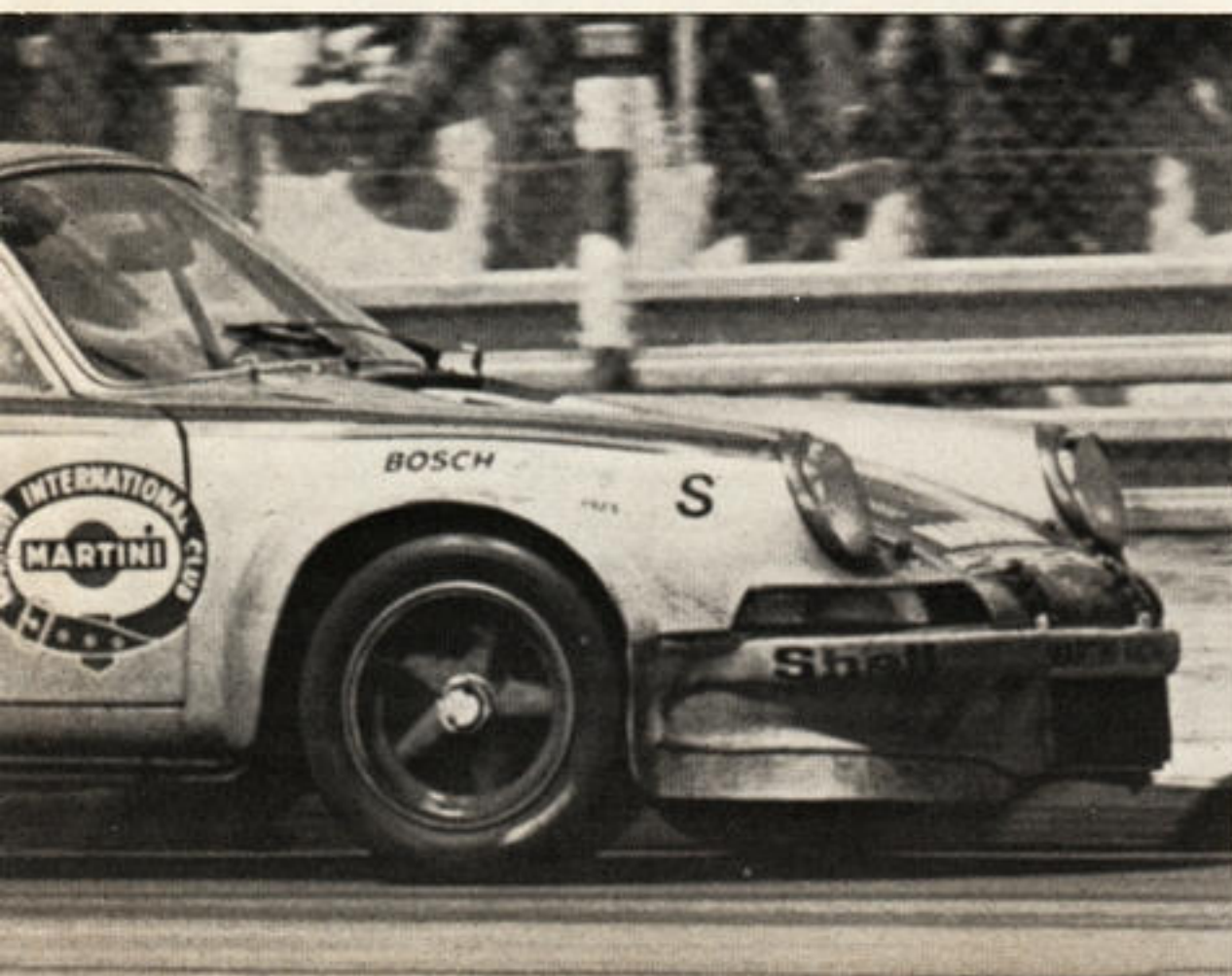
Mirage: tegenvaller

De twee Gulf-Mirages met hun Ford-Cosworth V8-motoren konden geen enkele bedreiging vormen voor de Franse en Italiaanse stallen. De eerste teamwagen met Bell en Ganley viel al snel terug wegens versnellingsbakproblemen ondanks het vervangen van de minder-betrouwbaar geachte Hewland

door een ZF-versnellingsbak, terwijl de andere blauw-oranje wagen met Hailwood en Watson voor een mogelijke verrassing kon zorgen. Als reserveverrijder was Australiër Vern Schuppan toegevoegd die echter geen ervaring had met in het donker rijden op het circuit. Zijn eerste rijbeurt werd abrupt onderbroken toen hij – in derde positie liggend en in gevecht met de Matra van Pescarolo – bij Tertre Rouge (de vrijwel haakse rechterbocht aan het begin van het rechte gedeelte dat naar Mulsanne voert) iets te wild ging, tegen de vangrail klapte en over de kop sloeg. Schuppan kon vanonder de omgekeerde wagen zonder schrammetje worden bevrijd waarbij hij alle geluk van de wereld had dat geen brand uitbrak. Hiermee was de eventuele Mirage-tegenstand afgebroken. Een verrassing vooraan werd nog geleverd door de enige Alfa Romeo in de koers, een semi-officiële achtcilinder type 33 met Zeccoli, Facetti en „Pam“ die zelfs enkele malen als vierde koerste. Maar moeilijkheden met de versnellingsbak wierpen de wagen ver terug totdat hij uiteindelijk uitviel.

Martini-Porsche: vierde

Ingedeeld in de klasse van de sportwagens zoals tijdens eerdere races, was de Porsche Carrera RSR van Martini Racing met Gijs van Lennep en Herbert Müller weliswaar geen partij voor de



Ongewoon: vrouw aan de finish
Marie-Claude Beaumont zorgde voor een primeur in de 41e editie van de Le Mans-race: voor het eerst na de oorlog kwam namelijk een vrouw aan de finish. Marie-Claude reed met Henri Greder in een Chevrolet Corvette en behaalde de twaalfde plaats. Belgische Christine Beckers, de tweede vrouw in de race, kwam niet aan bod doordat haar teamgenoot en aanstaande man Roger Dubos al na een uur met pech kwam te staan in de Chevron-Ford 1800 cc.



Toine Hezemans met Dieter Quester wonnen voor BMW het toerwagenklassement.

veel snellere Matra's en Ferrari's maar de ploeg van teammanager Manfred Jantke mikte vooral op heelhouden. En dat is voortreffelijk gelukt, hoewel de tweede wagen met Reinhold Jöst en Claude Haldi door pech wegviel (kapotte zuiger) hadden Gijs en Herbert een race zonder hindernissen.

„Het enige dat tegenviel was de topsnelheid. Wij werden gewoon voorbijgereden op het rechte stuk door normale Carrera's in GT-uitvoering en alleen met zo hard mogelijk door de bochten te gaan bleven wij voor”, aldus Gijs tijdens een nachtelijk gesprek in de pits. Voordeel was overigens dat de wagen als een zonnetje bleef lopen, hetgeen het voortreffelijk eindresultaat verklaart: vierde, achter een Matra, een Ferrari en een Matra.

In het aparte GT-klassement werd de zaak beheerst door de Ferrari's Daytona GTB/4. Nadat aanvankelijk de door het North American Racing Team aangemelde GTB met Sam Posey en Milt Minter de toon aangaf moest deze later met oliekkage aan de kant worden gezet en kon de nog slechts incidenteel rijdende Vic Elford (hij woont sinds jaren in Frankrijk en kon het aanbod van de Franse importeur Charles Pozzi niet weerstaan) met Claude Ballot-Léna met Ferrari de zege in het GT-klassement behalen (het Brits-Franse koppel werd zesde algemeen).

Toine Hezemans: toerwagenzege

Naast de GT-strijd was er een tweede race-in-een-race, die tussen de Groep 2-toerwagens van Ford en BMW. Hoewel de Ford Capri van John Fitzpatrick en Dieter Glemser lange tijd naar de zege leek te snellen, viel deze op enkele uren van de finish weg (transmissie); eerder

was de teamwagen met Birrell en Heyer naar de kant verwezen (motor) terwijl in het vijandelijke kamp de BMW-coupé van Chris Amon en Hans Stuck in het ongerede kwam toen Stuck de wagen bij Indianapolis naast de baan in het zand zette. Toine Hezemans en Dieter Quester reden een bekeken race („Even wat problemen met de remmen maar verder ging het honderd procent”, aldus Toine) en werden als elfde geklasseerd waarbij zij als resterende toerwagenrijders dit klassement veroverden.

Uitslag

1. Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca MS 670 B) 355 ronden (4835.945 km) met een gemiddelde van 202.247 kilometer per uur; 2. Merzario-Pace (Ferrari 312) op 6 ronden; 3. Jaussaud-Jabouille (Matra-Simca MS 670 B) op 24 ronden; 4. Van Lennep-Müller (Porsche Carrera) op 27 ronden; 5. Fernandez-Chenevière (Porsche 908/3) op 36 ronden; 6. Elford-Ballot-Léna (Ferrari 365 GTB/4) op 39 ronden, winnaars GT-klassement; 7. Ortega-Merello (Porsche 908/2) op 39 ronden; 8. Keller-Kremer (Porsche Carrera) op 39 ronden; 9. Dolhem-Serpaggi (Ferrari GTB/4) op 40 ronden; 10. Loos-Barth (Porsche Carrera) op 44 ronden; 11. Hezemans-Quester (BMW) op 48 ronden, winnaars Groep 2-klassement.

Van de 55 wagens aan de start kwamen er 21 aan de finish.

Snelste ronde: François Cevert (Matra-Simca MS 670 B) in 3.39.6 (gem. 223.607 km).

In de kopgroep van het merkenkampioenschap staat Ferrari nog stevig vooraan met 110 punten, tweede is Matra met 84 en Porsche volgt als derde met 82 punten.



Drukte bij pitstop voor winnende wagen.



Gijs van Lennep wisselt af met Herbert Müller.



Angstig cijferen voor Ferrari-pitpersoneel...



Op alles voorbereid: reservekappen voor Matra's.