

Auto Visie

19e jaargang nr 25 21 juni 1974 f 3,-

onafhankelijk objectief weekblad

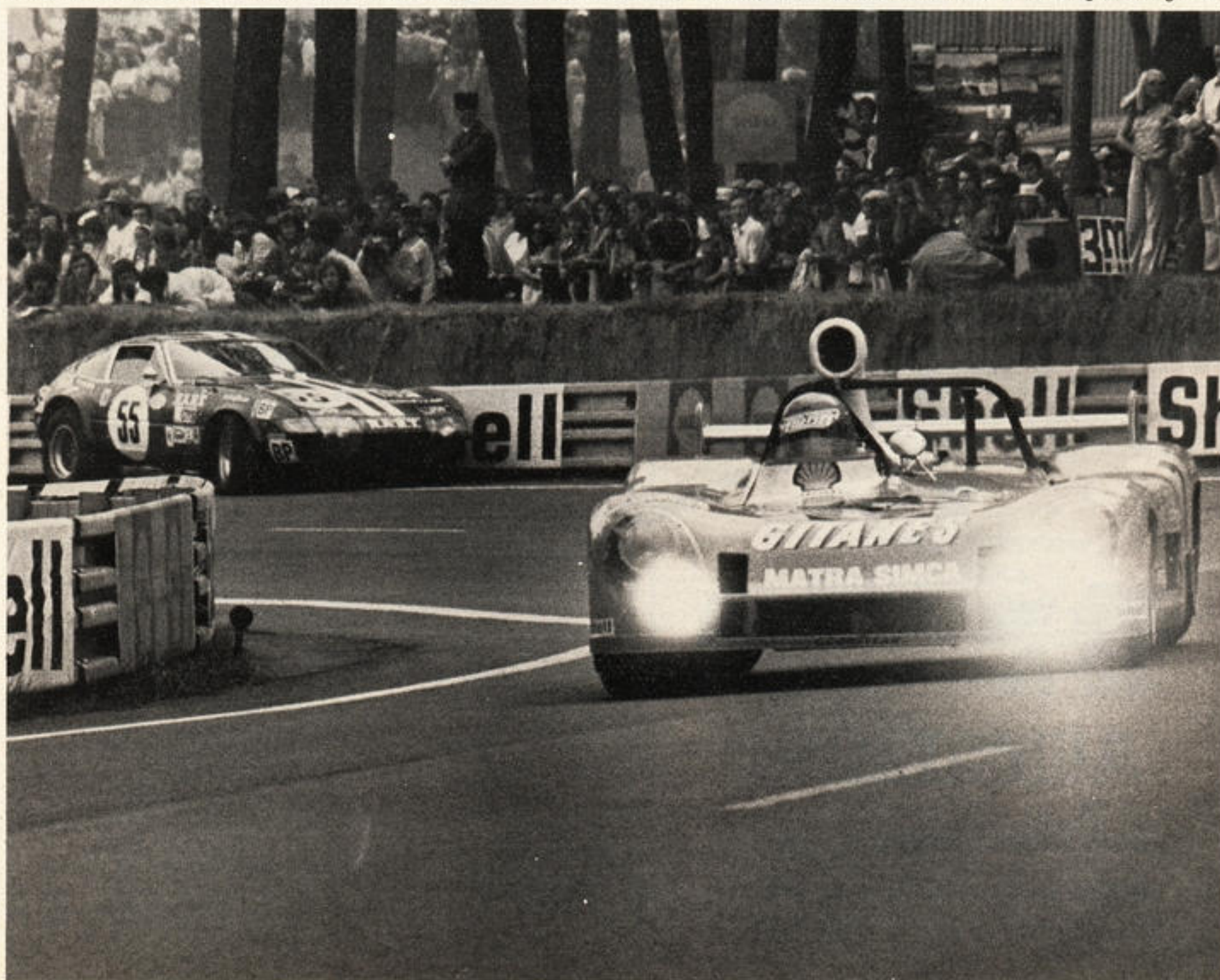


Marlboro

Grote Prijs van Nederland

MATRA HATTRICK ONDANKS PECH

De winnende Matra met Henri Pescarolo in de openingsfase met op de achtergrond de gestrande Ferrari van Paoli die de vangrail had geraakt.



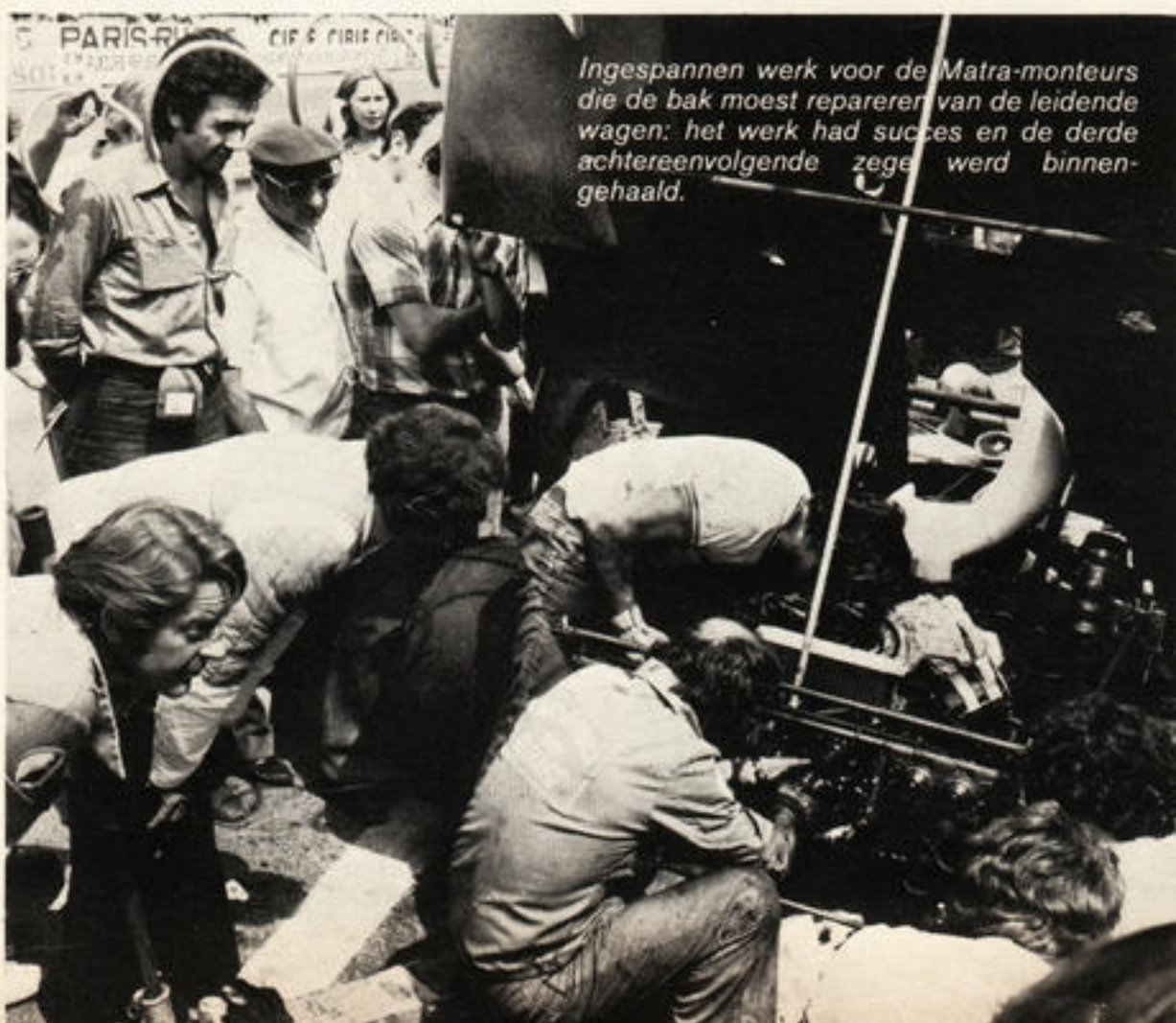
Het nieuws sloeg in als een bom. Gijs van Lennep had zijn helm opgezet en was bezig met het aantrekken van zijn handschoenen; de monteurs van Martini Racing stonden gereed om de Porsche-turbo bij te tanken. Gijs was samen met Herbert Müller naar de tweede plaats gereden achter de onbereikbare Matra-Simca van Henri Pescarolo en Gérard Larrousse, de digitale klok repte zich naar elf uur in de ochtend. Bijna negentien uur rijden in een ongemeen saaie wedstrijd, was achter de rug.

Dan die verrassende mededeling. Huschke von Hanstein, eertijds bij Porsche, nu onder meer in een hoge functie bij de internationale sportcommissie, kwam het bericht brengen: de

leidende Matra is langs de baan gestopt; er is iets mis met de versnellingsbak. Gijs blikte van onder zijn helm wat mistroostig rond na dit nieuws, dat als een bevrijdende tonic had moeten inwerken op de berustende sfeer in de gelederen van Martini. Zij ook, alweer die versnellingsbak. Want datzelfde lot had ook de turbo-wagen getroffen, Herbert Müller worstelde sinds een uur met een haperende bak die de vooruitgang van de fluisterende bolide danig belemmerde.

Geen seconde later braakten de luidsprekers het voor alles wat Frans was, uiterst pijnlijke bericht. Inderdaad, Henri stond stil aan het begin van het rechte stuk. Te midden van de hoorbare

zuchten van teleurstelling barstte vrolijk gejuich op, recht tegenover de pits van Martini. Zwitserse supporters hadden het best naar de zin en toen even later Müller de wagen binnenbracht werden spreekkoren met „Herbie, Herbie” aangeheven. Müller had er voorlopig weinig oren naar, moest Gijs vertellen wat er mankeerde en Gijs kwam na enig gezoek en geprobeer moeizaam weg in de derde versnelling. Alleen de derde en vierde versnelling waren nog te gebruiken. Maar het lukte en het inhalen van de elf ronden verschil die Pescarolo en Larrousse hadden genomen, kon beginnen. De Porsche zou echter nimmer de kop halen, al scheelde het vijftien seconden...

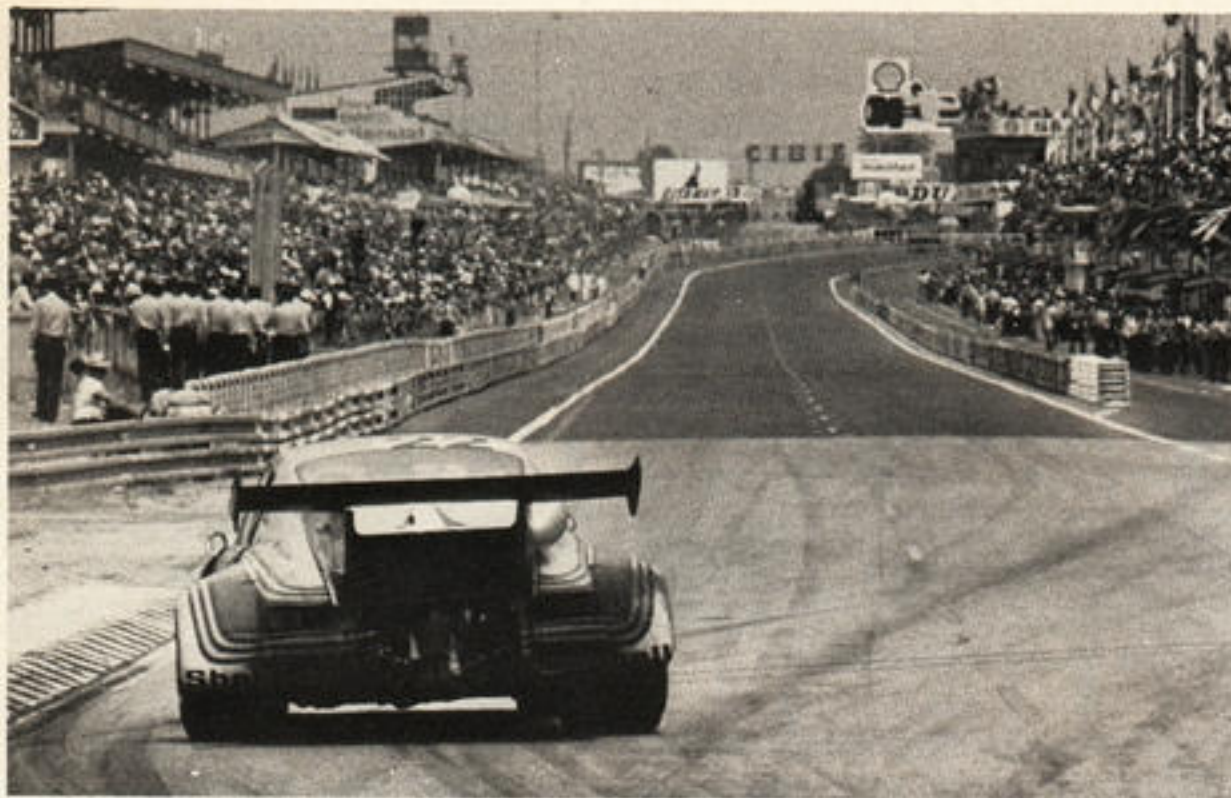


Ingespannen werk voor de Matra-monteurs die de bak moest repareren van de leidende wagen: het werk had succes en de derde achtereenvolgende zege werd binnengehaald.

▲
Gijs van Lennep reed met Herbert Müller naar een zeer verdiende tweede plaats ondanks grote versnellingsbakproblemen bij de Porsche turbo.

De Matra was door Pescarolo inmiddels naar de pits gebracht waar de monteurs een geweldig karwei hadden met het vervangen van de vierde en vijfde versnelling. Om het allemaal nog wat dramatischer te maken was Matra evenals vorig jaar bij deze wedstrijd overgegaan op een Porsche-versnellingsbak omdat die het beter zou uithouden. Nu deed zich de merkwaardige situatie voor dat de leidende wagen aan de pits stond terwijl de op de tweede plaats rijdende Porsche slechts met de grootst mogelijke voorzichtigheid over de baan kon worden voortbewogen met Gijs van Lennep die telkens moest denken aan de eerdere pech, op Imola.

Toen ook begon die bak problemen te geven, versnellingen konden dan wel, dan niet worden ingeschakeld met na enige tijd geen enkele keus meer.



De Porsche-turbo op de lange weg naar het einde van de etmaal-race.

Gijs had moed al opgegeven

Even tevoren had Gijs min of meer de moed opgegeven op een hoge klassering, op misschien wederom de eerste plaats want had de turbo immers niet precies hetzelfde nummer - 22 - als de 917 waarmee hij drie jaar geleden met Helmut Marko triomfeerde? Cijfers kunnen soms geluk brengen maar voor Gijs niet: „Bij het ontbijt wist ik al dat er iets mis zou gaan met die bak, dat kon je aanvoelen. Ik had me helemaal met het idee verzoend dat wij de wedstrijd niet zouden uitrijden”. Dat kon Gijs later vertellen, toen het toch nog was gelukt, toen toch die tweede plaats was behouden. En bijna nog de eerste, op een haar na. Nadat de Matra gedurende 48 minuten aan de pits had gestaan passeerde Gijs juist de tribunes op het moment waarop Larrousse met de gerepareerde wagen wegsnelde. De Matra had ondanks dit incident de kop behouden; de Porsche-ploeg had even mogen rui-

ken aan een mogelijk succes. Gezien de omstandigheden was het behouden van die tweede plaats al heel wat.

Op het rechte gedeelte van de Hunaudières werden topsnelheden gemeten. Snelste was de Matra van Jabouille-Migault met een top van 329 kilometer, daarachter volgden de Matra van winnaars Pescarolo-Larrousse met 326 kilometer en de beide andere Matra's met ieder een gemeten waarde van 323 kilometer per uur. De snelste Gulf (Bell-Hailwood) kwam tot 320 kilometer terwijl de Porsche turbo van Van Lennep en Müller met 283 kilometer per uur langs de meetapparatuur schoot. Op verschillende andere punten langs de baan werden snelheden genoteerd waarbij een frappant voorbeeld: de winnende Matra nam de rechterbocht na de tribunes - onder de „Dunlop band” - met liefst 284 kilometer per uur.

„Op het rechte einde haalde ik niet meer dan 7900 omwentelingen in vier, gelukkig zit er een toerentalbegrenzer in de wagen, sneller kon dus niet. Het belangrijkste is om vooral niet zwaar te schakelen. Als je voelt dat het niet meteen gaat dan moet je wachten en nog eens

proberen” aldus Van Lennep die na zijn verplichte rondjes de monteurs nog kon vertellen dat het er eerst nog even op leek dat een andere versnelling dan alleen de drie en vier kon worden gekozen, maar in de praktijk ging dat niet op. Ondanks het feit dat de bak van deze wagen speciaal was verstevigd na de eerdere pech in Italië bleek die oplossing niet toereikend.

De Matra-Simca MS 670 met Pescarolo en Larrousse die ook verleden jaar hadden gewonnen (Henri was in 1972 ook winnaar, toen met Graham Hill) kon het verder zo rustig mogelijk aan doen. De zege behoeft niet in gevaar te worden gebracht. Die overwinning van de Matra-stal kwam dit keer op Le Mans geen enkele keer in opspraak. Matra had namelijk geen enkele concurrentie. De Alfa Romeo's hadden de wedstrijd laten schieten omdat op voorhand werd aangenomen dat de wagens het niet zouden



Pitstop van de Martini Porsche: Gijs van Lennep geeft adviezen over de toestand met het schakelen aan Herbert Müller.

Vlagsignalen voor de kopgroep die de om de hoek op de weg staande Ferrari van Jean-Pierre Paoli nadert.



uithouden; van de beide Ligier-Maserati's was geen concurrentie te verwachten en de beide Gulfs die nog voor wat weerwerk zouden kunnen zorgen, werden teruggeworpen door pech. De ene wagen, met Vern Schuppan en Reine Wisell, viel al na enkele uren uit met een kapotte krukas, terwijl die van Derek Bell en Mike Hailwood weliswaar als vierde aan de finish kwam maar met 20 ronden achterstand op de winnaar en een motor die niet optimaal draaide.

Saaie race

De wedstrijd was bijzonder saai: van strijd is nimmer sprake geweest. De enige opwindende was aan de pits te signaleren. Bij Matra was er vanuit gegaan dat betrouwbaarheid en regelmaat ook nu weer het beste resultaat zou opleveren. Er werden drie wagens ingezet van het type MS 670 en een nieuwere versie,

MS 680, waarbij de voorkant was herzien en de radiateurs verplaatst. De „Equipe de France” was volgens verwachting samengesteld. Pescarolo en Larrousse en Beltoise-Jarier uiteraard samen (de Jean-Pierres reden met de nieuwste Matra) terwijl de beide andere wagens werden gereden door Wollek-Jaussaud-Dolhem en Jabouille-Migault. Gedurende drie uur was sprake van een Matra-overmacht met de vier Matra's voorop, daarna volgde de Gulf van Bell-Hailwood en - toen reeds - de Porsche turbo van Van Lennep en Müller. Het bleef bij deze drie uur want daarna raakte Jarier bij een merkwaardig ongeluk betrokken. Nadat hij een reguliere tankstop had gemaakt en van de pits wegreed trof hij een Porsche (van de ploeg Kremer-Keller-Heyer) op zijn pad en kon de Duitse wagen niet meer ontwijken. Het gevolg: een beschadigde voorkant en een vertwijfelde Jarier die nog een ronde moest afleggen



Henri Pescarolo op volle snelheid langs het befaamde etablissement van de Hunaudières.



De resterende Gulf van Bell en Hailwood (de laatste hier aan het stuur) behaalde de vierde plaats in het eindklassement.

voordat hij bij zijn pits terug was. Daar heerste paniek, de droom van de vier Matra's vooraan was wreed verbroken. Alles werd in gereedheid gebracht voor een spoedbehandeling en de zenuwen vierden hoogtij bij de serie pits die Matra per traditie vooraan de rij van boxen inneemt. In precies een half uur was alles gereed: de voorwielophanging, de schijfremmen en de rollbar waren vervangen alsmede de neus. Het baatte nau-

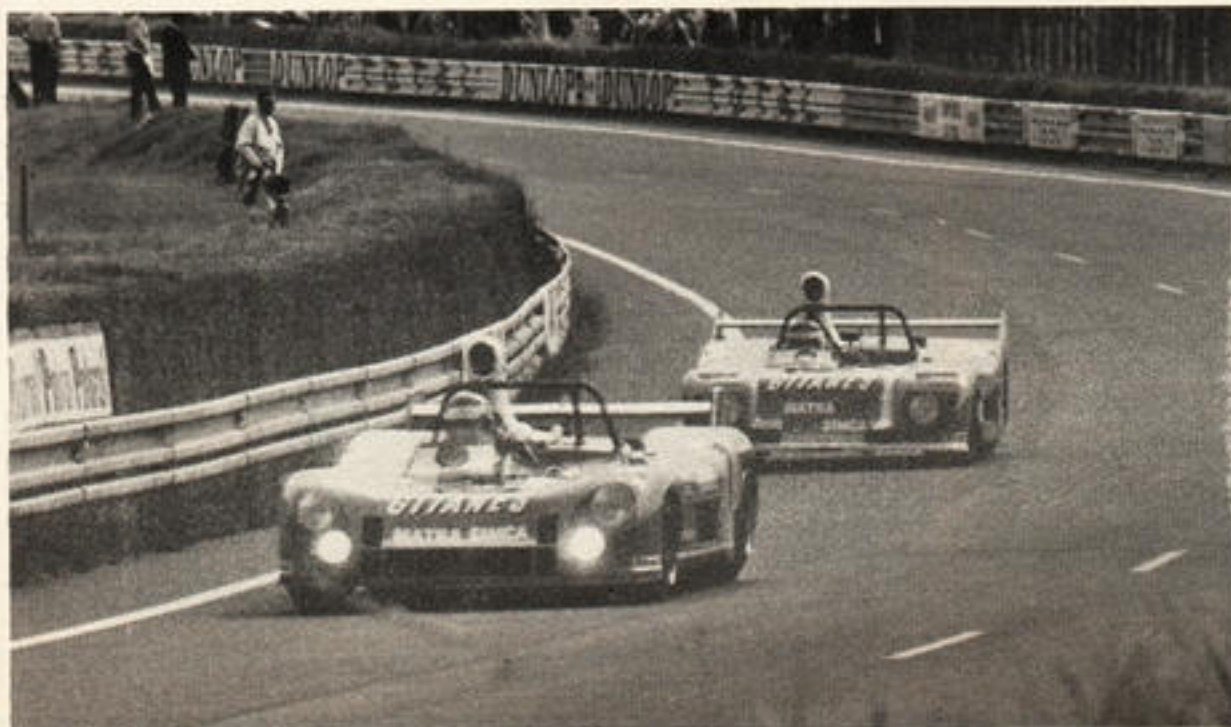
Tegen half zes op de zondagochtend raakte John Nicholson met de De Cadenet-Ford ter hoogte van de tribunes in volle snelheid tegen de vangrail waarmee de pits is afgeschermd. Een ongeluk dat desastreuze gevolgen had kunnen hebben bij ontbreken van die bescherming. John liep geen schrammetje op; oorzaak was het breken van de achterwielophanging van deze wagen waarmee hij samen met Chris Craft reed.

welijks want om kwart voor twaalf 's avonds verdween de MS 680 van het strijdtoneel (kapotte lagers), terwijl ook de MS 670 van het trio Wollek-Jaussaud en Dolhem met lagerproblemen moest afhaken. Twee Matra's over van de vier, daar bleef het bij al kon de als derde geklasseerde Matra geen werkelijke bedreiging vormen voor de Martini Porsche. De teamwagen met Schurti en Koinigg was uit de strijd doordat de motor op het rechte stuk letterlijk explodeerde. Het verschil tussen de winnende Matra en de Porsche van Gijs van Lennep en Herbert Müller bleef tot zes ronden be-

perkt in die laatste fase waarin beide partijen op heelhouden reden en waarmee deze schrale vierentwintiguursrace met slechts 49 wagens aan de start (tweintig daarvan werden in het klassement opgenomen) zich naar een weinig inspirerend slot sleepte.

Henri Pescarolo vestigde zich met zijn derde achtereenvolgende zege bij de groten van Le Mans: de baardige Fransman is de derde rijder die dit heeft gepresteerd. Voor hem waren dat Woolf Barnato die met Bentley in de jaren '28, '29 en '30 de zege behaalde en de Belgische Ferrari-rijder Oliver Gendebien die dit in 1960, 1961 en 1962 presteerde. In het klassement om de wereldmerktitel heeft Matra duidelijk afstand genomen van Alfa Romeo, terwijl Porsche uitstekende derde is. De stand in de kopgroep: 1. Matra-Simca met 80 punten; 2. Alfa Romeo 50 punten; 3. Porsche 49 pt.; 5. Gulf 45 punten.

Pescarolo voor teamgenoot Jarier met de nieuwste Matra, de MS 680, die zo onfortuinlijk uit de strijd werd geworpen.



UITSLAG

1. Henri Pescarolo-Gérard Larrousse (Matra-Simca) 4.606.571 kilometer, gemiddelde snelheid 191,95 km, 337 ronden;
2. Gijs van Lennep-Herbert Müller (Porsche Carrera Turbo) 4.527,45 km, gem. 188,643 km, 331 ronden;
3. Jean-Pierre Jabouille-François Migault (Matra-Simca) 324 r.;
4. Derek Bell-Mike Hailwood (Gulf-Ford) 317 r.;
5. Cyrille Grandet-Dominique Bordini (Ferrari Daytona GTB 4) 313 r.;
6. Alain Cudini-David Heinz (Ferrari Daytona GTB 4) 312 r.;
7. Bernard Chenevière-Pierre Zbinden (Porsche Carrera) 312 r.;
8. Alain Serpaggi-Jacques Laffite (Ligier-Maserati) 310 r.;
9. Jean-Claude Andruet-Teodore Zeccoli (Ferrari 312) 298 r.;
10. Raymond Touroul-Denis Rua-Henri Cachia (Porsche Carrera) 288 r.

Snelste ronde: Matra-Simca MS 680 (Beltoise-Jarier) in 3.42,7, gem. 220.494 km.