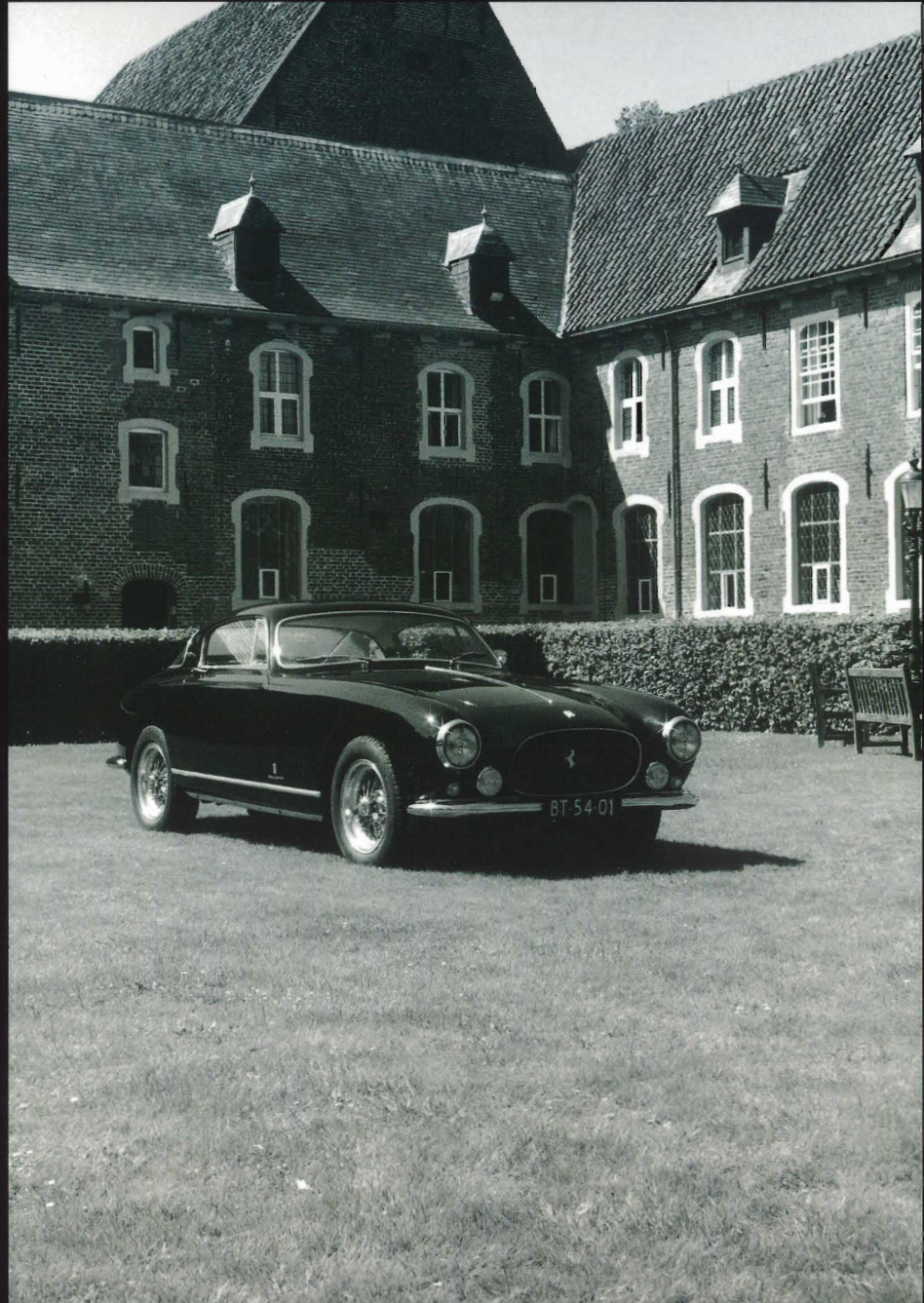


gli amici della ferrari

ferrari



Grand Prix

'Jeugdroom'. Zo begint organisator John Möllenkamp zijn voorwoord

de l'Automobile:

in het kleurige programmablade van de onder zijn leiding georganiseerde

Le rêve et la réalité

Grand Prix de l'Automobile. Yvo Alexander was als deelnemer

bij dit 'droom'-evenement en doet verslag.



Met het circuit van Le Mans als hoogtepunt organiseerden John Möllenkamp en zijn team een meerdaagse rally (Brussel - Parijs - Le Mans - Parijs) die van 20 tot en met 25 augustus werd verreden. Ondergetekende met de Ferrari 250 GTE (# 3961 GT) was van de partij en om maar meteen met de deur in huis te vallen: mijn navigator Quinten de Meyere en ik hebben met volle teugen genoten.

Voor de Grand Prix de l'Automobile waren honderd bijzonder fraaie auto's (en dus tweehonderd deelnemers) ingeschreven, klassiekers gebouwd tussen 1930 en 1976. De inschrijvingen varieerden van Bentley (Speed Six, S1 Continental, S3), Jaguar (XK

120/140/150, D-/E-Type) en Porsche (356/911) tot Alfa Romeo (Giulia 1600/1750/2000 GTV, Spider Duetto), Lancia (Aurelia/Flaminia Zagato/Fulvia) en last but certainly not least negen Ferrari's.

Het programma met daarin het reglement, de deelnemerslijst, de navigatiesystemen en een vooruitblik op schitterende locaties ontvingen de deelnemers reeds maanden van tevoren en toen al begonnen de voorpret en de voorbereidingen.

De betrouwbaarheid van de techniek is belangrijk, want alle deelnemers hebben als eerste en zelfde doelstelling de rally geheel uit te rijden.

Advies van ondergetekende is dan ook om enkele weken van tevoren al dan niet in overleg met technici ervoor te zorgen dat de auto zo goed mogelijk is geprepareerd. Ga ook tijdig afstanden en/of een eendaagse rally rijden als een soort generale repetitie (wij hadden zelf om die reden de door Dries Jetten georganiseerde Von Trips Rally gereden).

Bij de voorbereidingen horen dus ook het aan boord hebben van een sleepkabel en onderdelen als bijvoorbeeld een extra V-snaar, tape, een werkende brandblusser en dat soort zaken, alles onder de noemer 'better safe than sorry'.

De organisatie van deze Grand Prix hield ook niet voor niets reeds weken voor de start een technische keuring van de auto's om op mogelijke mankementen te wijzen of bepaalde zaken te adviseren. Wat rest is



Start van de proloog in Brussel. Bart Kraak achter het stuur van zijn Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé.



Voor de liefhebbers van de klassieke automobiel een plaatje om van te smullen: een deel van het startveld voor Château de Pierrefonds. Op deze foto een select gezelschap van tijdloze schoonheden uit de stallen van Lancia, Jaguar, Aston Martin, Porsche, Mercedes-Benz, Austin, MG en uiteraard Ferrari.

dan de zorg dat je zelf goed voorbereid bent. Quinten en ik meenden er klaar voor te zijn. Het spektakel kon beginnen.

Dag 1, maandag 20 augustus (ontvangst in Brussel)

Bij aankomst in de garage van het Brusselse Crowne Plaza hotel, waar alle deelnemende auto's na aankomst veilig waren geparkeerd, waren wij onder de indruk van de zeer fraai uitzierende klassieke bolides, sommige met moderne accessoires als kuipstoelen, speciale 4-punts racegordels en elektronische navigatiesystemen. Laat je hierdoor echter niet imponeren, want uiteindelijk gaat het ten eerste om het heel houden van de techniek en is de rally een uitdaging voor alle deelnemers. Het is een spelletje waarbij je de hele dag scherp dient te navigeren en geconcentreerd dient te rijden.

De middag van deze eerste dag werd gebruikt voor het aanmelden bij de Rally Permanence op het Esplanade du Cinquantaire te Brussel. Hier ontvingen wij de bescheiden zoals routeboek, wegenkaarten en noodtelefoonnummers.

Tot aan het welkomst-diner-buffet dat om 20.00 uur van start ging, hadden we enkele uren tijd om het routeboek aandachtig door te nemen en de kaarten in te tekenen. Ook hier een welgemeend advies voor toekomstige deelnemers: neem hier echt de tijd voor. In de volgende dagen van de rally zit geen vrij



Wat een decor !!! Met de gebouwen van Versailles op de achtergrond wacht het veld onder een stralende zon geduldig op de start van dag 3.

moment meer waarin deze belangrijke zaken zorgvuldig gedaan kunnen worden.

Dag 2, dinsdag 21 augustus (Brussel - Parijs)

Na de vorige avond om ongeveer 00.30 uur het mandje te zijn ingedoken, ging al om zes uur 's ochtends de wekker voor het ontbijt. Ja, deze rally doe je voor je plezier. Laat naar bed en dan nog vroeg op ook. En dat vijf dagen lang!

Enigszins zenuwachtig gingen we naar de start van de proloog (een echte Tour de France dus), bestaande uit het 23,4 km lange traject Brussel - Waterloo, waar in



Een droom die uitkomt: met de Ferrari in actie op het circuit van Le Mans.

numerieke volgorde om de minuut werd gestart. Aansluitend aan de proloog volgden twee etappes over in totaal 251 km. Het serieuze werk was nu echt begonnen. Vanaf dit moment was het zaak scherp op te letten en zo zorgvuldig mogelijk te navigeren om te trachten de strafpunten op onze controlekaart tot een minimum te beperken..

In deze etappes kregen we voor het eerst te maken met de SBC's, RC's, ORC's, GRC's en RE's of in begrijpelijke taal: snelheidsbeperkende controles, route

controles, onbemande route controles, geheime route controles en regelmatigsetappes.

In de middag kwamen we aan bij het Château de Pierrefonds, waar in de Salle des Gardes van een inmiddels welverdiende lunch kon worden genoten. Na een cultureel snuiven in en om het schitterende kasteel werd 'Hors Concours' (dus niet meetellend voor de punten) op eigen tempo naar het ongeveer 90 km verder gelegen centrum van Parijs gereden. Het is een hele ervaring om in het krankzinnige verkeer van Parijs met klassiekers uit de jaren zestig te rijden. Een etage van de parkeergarage onder het hotel Concorde la Fayette was speciaal afgezet voor de auto's van de deelnemers en werd bewaakt voor de nacht.

Een snelle douche, omkleden en een uur later zaten we in de bus naar het diner in la Grande Salle à Manger van het Palais d'Orsay.

Dag 3, woensdag 22 augustus (Parijs - Le Mans)

Wederom een korte nacht en om zeven uur weer 'feestelijk' present voor het ontbijt.

Om 8.15 uur werd het weer menens: start op Porte Maillot in Parijs voor de vierde etappe op eigen gelegenheid naar het imposante Château de Versailles. Het was werkelijk een indrukwekkend en passend



Heerlijk ontspannen en lekker even weg uit uw dagelijkse drukke werkzaamheden. Dat is wat Papagayo Beach Resort u biedt, de mogelijkheid om volledig tot rust te komen.

Vanuit uw luxe bungalow is het slechts een steenworp afstand naar het parelwitte strand. Tevens beschikt het resort over een eigen zwembad (kinderbad). Het resort telt 50 riante villa's op ruime kavels welke bijzonder sfeervol zijn ingericht door architect Jan des Bouvrie.

Een vakantie is geen vakantie als u niet van alle gemakken voorzien bent. Op Papagayo Beach Resort Curaçao bent u verzekerd dat het u aan niets zal ontbreken.

'Lay back, relax and enjoy this experience'



Informeer nu naar de aantrekkelijke pakketreizen en bel 0181-321155.

Kijk voor meer informatie op www.papagayo-beach.com
of e-mail: info@papagayo-beach.com





Wat willen we nog meer: prachtige Ferrari's voor een historisch decor.

schouwspel om de meer dan honderd klassiekers op een dergelijke locatie in een schitterend zonnetje te zien fonkelen voor vertrek van etappe 5 naar het 90 km verder gelegen Chartres.

We kregen voor dit traject te maken met een zogenaamde ingetekende kaart, een van de navigatiesystemen die in de rally werden toegepast. Andere navigatiesystemen die in deze Grand Prix werden ingezet waren het bekende bol-pijl systeem, de routebeschrijving, de pijlenrit, de puntenrit, of het wegnummers-traject.

Na meldpunt (MP) 14 konden we in Chartres in Le Boeuf Couronné genieten van de lunch.

De lokale bevolking zwaaide ons daarna uit bij de start van de 165 km lange etappe richting Le Mans. Ook vandaag hadden we enkele regelmatigheidsetappes. Deze worden verreden op een gemiddelde snelheid onder de 50 km/uur (de exacte snelheid (bijvoorbeeld 43 km/u) hoor je bij de start van een RE). De opzet is om het traject af te leggen met 0 strafpunten, zonder van tevoren te weten waar de geheime finish is. Dit kan al na enkele kilometers zijn, maar ook na 30 km. Afwijkingen op de ideale passeertijd van de finishlijn worden bestraft met 5 strafpunten per seconde, zowel positief als negatief. Uiterste concentratie blijft dus geboden.

Meldpunt 18 betekende het einde van weer een warme en inspannende dag. Bij het Abbaye de l'Epau (vlak bij Le Mans) werden de auto's voor de nacht opgesteld.

Ons team was inmiddels bedreven in het vlot douchen

Ferrari au Grand Prix de l'Automobile 2001 Klassement

J.Johanknegt/ M.Vehmeyer	250 Europa	1953	33e
B.Kraak/ J.Kraak	250 GT Pininfarina Coupé	1958	43e
F.Vrijlandt/ R. Jansen	250 GTE	1961	34e
Y.Alexander/ Q.de Meyere	250 GTE	1963	13e
M.Brandt/ S.Brandt-de Jager	275 GTB/2 NART Spyder	1965	29e
N.Koel/ G.Koel-van Ingen	275 GTB/4	1967	17e
P.Batenburg/ E.Dressing	365 GT 2+2	1968	61e
O.Brocades Zaalberg/ M.Brocades Zaalberg	Dino 246 GT	1971	14e
H.Walraven/ S.Bouten	Dino 246 GTS	1973	60e

en 45 minuten later traden we weer fris aan voor het diner in Le Dortoir des Moines.

Dag 4, donderdag 23 augustus (circuitprogramma op Le Mans)

Voor velen kwam nu het hoogtepunt van de rally: rijden naar en vooral op het beroemde circuit van Le Mans.

Via een simpele bol-pijl, waarbij we ondanks ons enthousiasme op wat er komen zou toch zeer scherp dienden te blijven om de geplaatste routecontroles niet te missen.

De route naar het Circuit de la Sarthe ging over het meer dan indrukwekkende Les Hunaudières, het rechte eind dat het gehele jaar openbare weg is, maar tijdens de 24 uur van Le Mans verandert in een van de snelste racetrajecten ter wereld.

Aangekomen op het circuit werden we in groepen van twintig teams ingedeeld en met intervallen van ongeveer een uur werden de diverse activiteiten ondernomen.

Op de Piste de la Maison Blanche (lengte 1960 m) werd de regelmatigheidstest gereden. De twee verschillende speciale proeven (gymkhana's genoemd)



Het feest is voorbij, de Grand Prix de l'Automobile is ten einde: aankomst bij Château de Dampierre van Yvo Alexander en Quinten de Meyere in de Ferrari 250 GTE. Links naast de Ferrari staat de knalgele Citroën DS 21 Rallye van de winnende équipe J. van den Broek / H. van den Broek.

speelden zich af op een parkeerterrein, waarbij acceleratie, slalom en remmen werden beproefd.

Het summum was uiteraard het vrij rijden op het Circuit Bugatti van 4430 meter lengte met een authentieke Le Mans start. Alhoewel, het zag er natuurlijk niet uit om met korte broek en integraal helm naar je klassieker te sprinten. Maar ja, het was natuurlijk een grote speeltuin voor al deze volwassen kleuters.

Na een kijkje in het race-atelier van Pescarolo Sport, waar we werden rondgeleid door niemand minder dan veelvoudig Le Mans-winnaar Henri Pescarolo, werd het weer tijd om de dag af te sluiten met het dagelijkse einddag-snelle douche-scenario. Het avondprogramma (met overheerlijk diner) werd in het zeer toepasselijke Musée de l'Automobile gehouden.

Dag 5, vrijdag 24 augustus (Le Mans - Parijs)

De vijfde (en alweer laatste) dag stond in het teken van de 270 km lange reis terug naar Parijs en bestond uit maar liefst vier etappes. Tot aan de laatste meters mocht de concentratie niet verslappen.

Net als de voorgaande dagen was het warm weer, overdag 30°C of zelfs meer. Klassiekers hebben over het algemeen nu eenmaal niet de gemakken van hedendaags blik, zoals airco, stuur- en rembekrachtiging. Het was hard werken in die auto's en de temperatuur liet geen van ons allen koud.

De middagpauze werd genoten in het onvoorstelbaar fraaie Château de Dampierre. Na een lunch en de



Dit plaatje kan zo in de 2001 brochure voor de Ferrari 250 GTE.

laatste fotosessies voor het kasteel gingen we 'Hors Concours' op weg naar de parkeergarage in het Palais des Congres, tevens het eindpunt van de rally.

We hadden de rally volbracht en waren zeer opgelucht.

In galakleding gingen we die avond naar het Prizegiving Dinner in de prachtige Salon de l'Opéra van het Le Grand Hotel in hartje Parijs. Wat een ambiance...

Wij eindigden met onze Ferrari 250 GTE op een 13e plaats in het algemeen klassement en waren hier ondanks het 'ongeluks' getal erg blij mee. In de overall top 20 en 'beste' Ferrari in onze eerste meerdaagse rally.

De eindoverwinning? Nee, die was niet voor een Ferrari. De équipe J. van den Broek/H. van den Broek aan boord van de Citroën DS21 Rallye uit 1965 legde het parcours met de minste strafpunten af. Een prestatie van formaat.

Dag 6, zaterdag 25 augustus (terug naar huis)

Het stond al in het programmablad. De laatste dag is de (jammerlijke) aftocht uit een wereld die we ons alleen maar dromen kunnen! Het was inderdaad nogal een omschakeling, maar na een hele korte nacht en een laatste koffie met croissants op een terras in Parijs waren de laatste 500 km richting huis een rustige rit zonder SBC's, RC's of ORC's.

Wat rest is een welgemeend compliment aan alle medewerkers van de Grand Prix de l'Automobile 2001.

Het was een heerlijke week...

TEKST EN FOTO'S : YVO ALEXANDER