Circuito del Garda

adembenemende historie aan het Gardameer

Circuito del Garda

Het Circuito del Garda was een van de mooiste en meest uitdagende stratencircuits van Italië. Het lag rond Salò aan de westkant van het Gardameer en combineerde snelle provinciale wegen, smalle dorpspassages, hoogteverschillen en spectaculaire haarspeldbochten. Tussen 1921 en 1966 werden hier vijftien grote autoraces verreden.

Hoogtepunten van het circuit
Start en finish boven Salò
Met uitzicht over de Golf van Salò en het Gardameer. Een van de meest schilderachtige startlocaties van Europa.

Panorama over het Gardameer
Gedurende grote delen van de ronde rijden coureurs hoog boven het water, met voortdurend uitzicht op het meer en de omliggende bergen.

De snelle Gardesana-sectie
Lange, vloeiende bochten waar vermogen en moed het verschil maakten. Hier haalden de Grand Prix-auto's hun hoogste snelheden.

De beroemde Zette-haarspelden
Het bekendste deel van het circuit. Een serie scherpe haarspeldbochten waar coureurs hard moesten remmen en perfect moesten sturen. Tegenwoordig nog steeds een herkenbaar onderdeel van de route.

Tormini en Roè Volciano
Technische secties met hoogteverschillen, blinde bochten en smalle wegen die veel concentratie vereisten.

Historische betekenis
Hier behaalde Giuseppe Farina in 1948 de eerste grote Grand Prix-overwinning voor Ferrari, twee jaar voordat het officiële Formule 1-wereldkampioenschap begon.

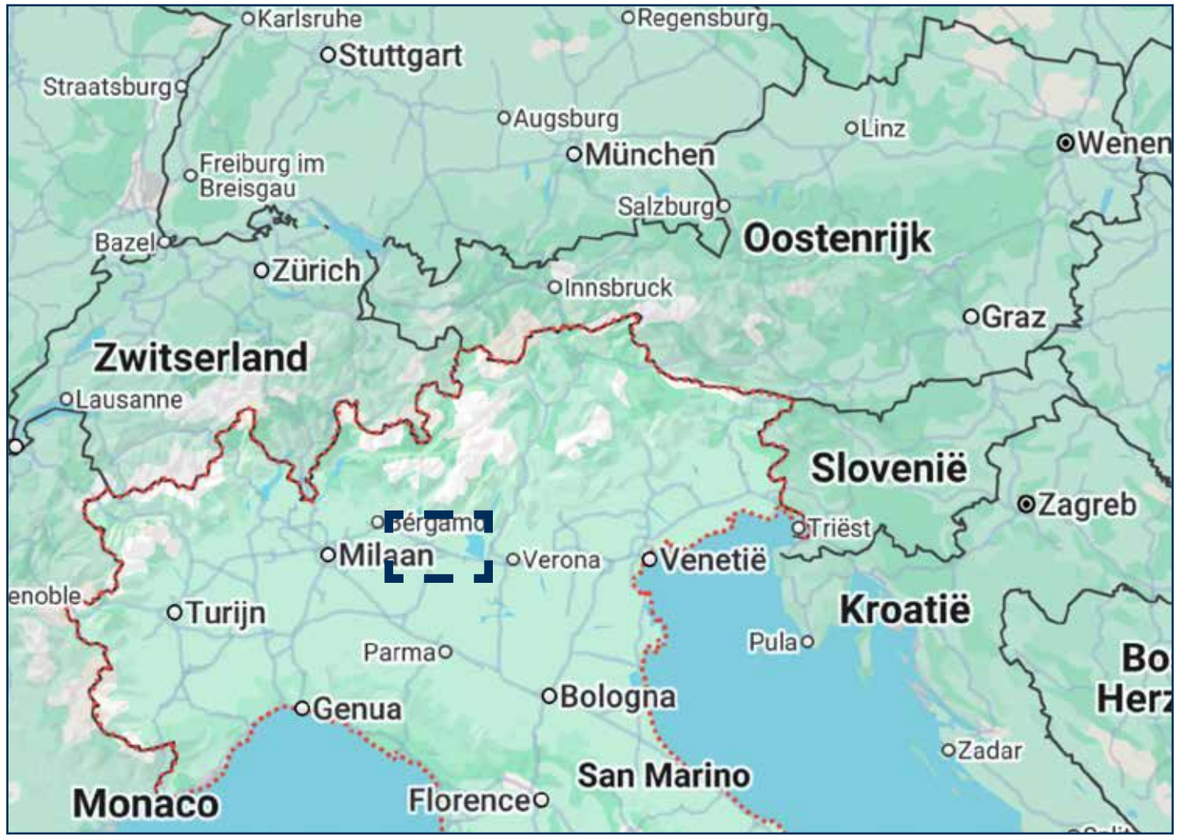
Samengevat: het Circuito del Garda was een unieke mix van snelheid, techniek, hoogteverschillen en adembenemende uitzichten. Veel kenners beschouwen het als een Italiaanse kruising tussen de oude Nürburgring, de Targa Florio en Monaco, maar dan met het Gardameer als decor.

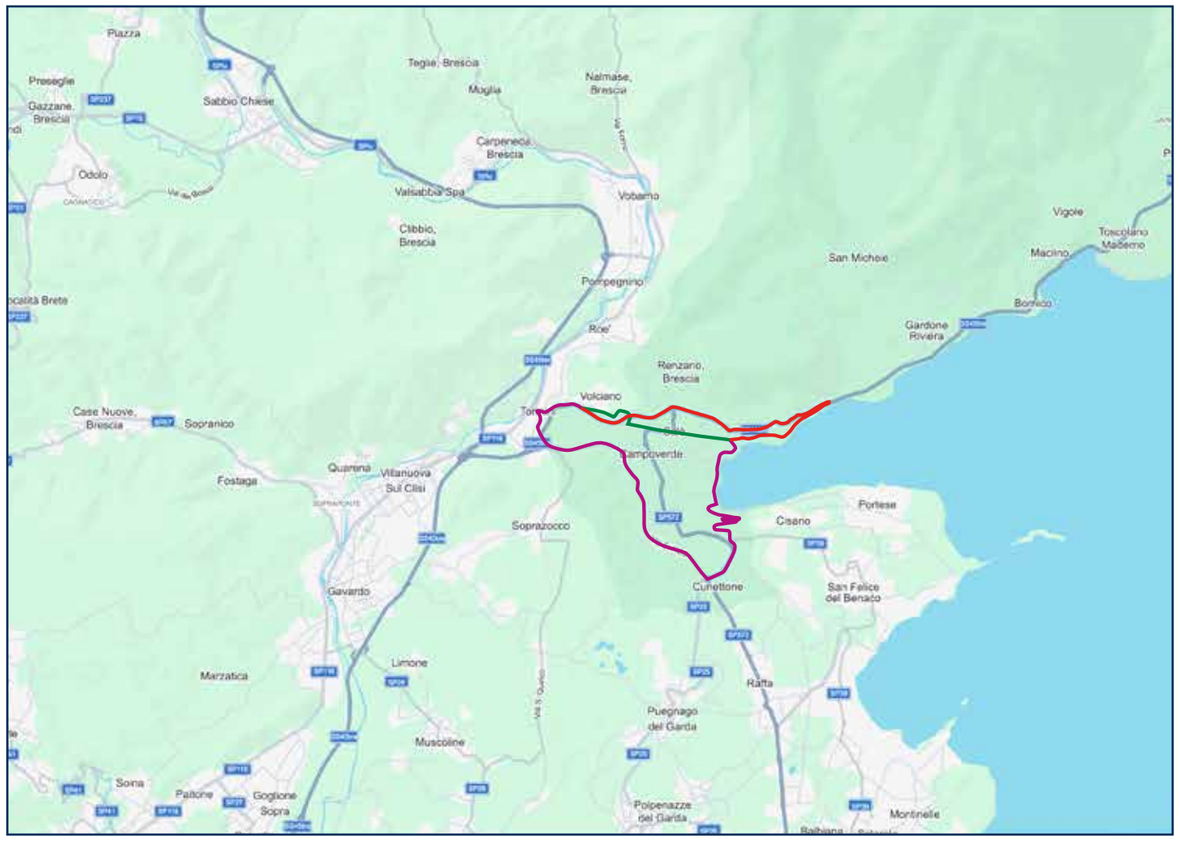
Waarom de 1948-versie zo bijzonder was
Het circuit combineerde eigenlijk drie verschillende soorten autosport in één ronde; snelle Grand Prix-secties op de Gardesana; technische haarspelden bij de Zette; panoramische heuvelwegen boven Salò.

Daardoor voelde het voor coureurs als een kruising tussen de Nürburgring Nordschleife (door het natuurlijke wegverloop), Targa Florio (door de openbare wegen) en Circuit de Monaco (door de nabijheid van huizen en publiek).

Van alle versies van Circuito del Garda is de editie van 1948 waarschijnlijk de meest fascinerend.
Snel genoeg voor Grand Prix-auto's, technisch genoeg voor sportwagens, en prachtig gelegen tussen de heuvels en het Gardameer.

Bovendien markeerde deze race het begin van Ferrari's Grand Prix-succes, twee jaar voordat het officiële wereldkampioenschap Formule 1 van start ging.





Circuito del Gardo

Stel je voor: het is een vroege ochtend. De zon staat nog laag boven het Gardameer, de terrassen in Salò zijn net open en het verkeer is nog rustig. Je stapt in de auto, start de motor en besluit het oude Circuito del Garda te rijden zoals het parcours ooit bedoeld was, maar dan in de wereld van vandaag.

De start in Salò

Je begint aan de waterkant van Salò. Tegenwoordig is het een elegante badplaats met een lange promenade, cafés en hotels. Niets wijst direct op het feit dat hier ooit racewagens stonden opgesteld. Toch kun je het je gemakkelijk voorstellen: monteurs, toeschouwers, de geur van olie en benzine, het geluid van motoren die ongeduldig stationair draaien.
Je rijdt weg door de bebouwde kom. De eerste meters zijn rustig. Smalle straten, geparkeerde auto's en voetgangers bepalen het tempo. Maar zodra je Salò achter je laat, verandert het karakter van de weg.

De eerste klim

De route begint langzaam te stijgen. Niet spectaculair, maar genoeg om de omgeving te openen. Achter je verschijnt steeds vaker een glimp van het meer. Voor je ontvouwt zich een aaneenschakeling van snelle bochten.
Dit zijn geen moderne racecircuitbochten die met een liniaal zijn ontworpen. Elke bocht volgt het landschap. De ene draait iets verder door dan je verwacht, de volgende knijpt onverwacht dicht. Het asfalt slingert tussen oude stenen muren, cipressen en villa's die hier al stonden toen de eerste races werden verreden.
Je merkt hoe vloeiend de weg is. Zelfs met normale snelheid ontstaat een natuurlijk ritme. Insturen, licht accelereren, corrigeren, opnieuw insturen. De weg lijkt je mee te trekken.

Richting de heuvels

Naarmate je verder van het meer af rijdt, kom je in het golvende achterland terecht. Het uitzicht verandert. Het open water maakt plaats voor olijfgaarden, kleine akkers en verspreid liggende boerderijen.
Hier wordt het circuit technisch.
Bochten volgen elkaar sneller op. Sommige zijn blind. Een stenen muur aan de binnenkant verhindert het zicht. Dan opent de bocht zich ineens weer naar een panorama van heuvels.
Het is gemakkelijk voor te stellen waarom coureurs hier vroeger zoveel risico namen. De wegen zijn relatief breed voor hun leeftijd en hebben een natuurlijk vloeiende vorm. Tegelijkertijd zie je hoe gevaarlijk het moet zijn geweest. Aan de buitenkant van veel bochten staan nog steeds bomen, huizen of stenen muurtjes. Moderne uitloopstroken bestaan hier niet.
(lees verder op pagina 8)

TORMINI
VOLCANIO
1948 - 1950
BROLO
1921 - 1926
1961 - 1966
SALÒ
CISANO
VILLA DI SALÒ
SANTIGARO
1927
SAN FELICE
DEL BENACO
1921 - 1927
1921 - 1966
1948 - 1966

(vervolg van pagina 5)

Door de dorpen
Dan verschijnt een eerste dorp.
Waar vroeger toeschouwers waarschijnlijk rijen dik langs de kant stonden, zie je nu bewoners die hun boodschappen doen. De weg vernauwt zich. Huizen komen dichter op het asfalt te staan. Je rijdt onder balkons door die bijna boven de straat hangen.
Oude gevels weerkaatsen het geluid van de motor. Een kerkklok slaat ergens in de verte.

Dit zijn misschien wel de meest fascinerende delen van het oude circuit. Hier besef je hoe anders autosport vroeger was. Tegenwoordig zou niemand een race organiseren door zulke nauwe straten. Toch deden ze dat destijds gewoon.
Na het dorp opent de weg zich weer en kun je verder.

De snelle secties
Nu volgt een van de mooiste delen van de ronde.
De weg loopt over een hoger gelegen gedeelte van het landschap. Lange doordraaiers wisselen af met korte rechte stukken. De auto voelt hier licht aan. Niet omdat je extreem hard rijdt, maar omdat de weg zo natuurlijk door het landschap stroomt.

Links zie je heuvels. Rechts duikt af en toe het blauwe Gardameer op tussen de bomen.
Sommige stukken voelen bijna als een moderne toeristische bergroute. Andere delen lijken onveranderd sinds de jaren dertig.
Je passeert oude villa's, verlaten stenen gebouwen en kleine kapelletjes langs de weg. Het is alsof elke kilometer een ander decor heeft.

Het hoogste gedeelte
In het middendeel van de ronde bereik je de hoogste punten van het traject.
Hier is de wereld stiller.
Het verkeer wordt schaarser. De lucht voelt frisser. Vanaf enkele punten kun je tientallen kilometers ver kijken. Het Gardameer ligt als een enorme spiegel in het landschap.

De weg kronkelt verder.
Lange bochten worden afgewisseld met korte haarspelden. Niet de extreme Alpenhaarspelden die je in de Dolomieten vindt, maar voldoende om het tempo te breken.
Dit deel vraagt concentratie. Niet vanwege snelheid, maar omdat de weg constant verandert. Elke bocht vertelt een ander verhaal.

De afdaling
Na de hooggelegen secties begint langzaam de terugweg richting het meer.
De afdaling is misschien wel het mooiste stuk van de hele route.
Voor je verschijnt opnieuw het Gardameer. Eerst als een smalle strook blauw tussen de bomen, daarna steeds groter.
De weg daalt in lange bogen naar beneden. Je hoeft nauwelijks te remmen. De auto rolt bijna vanzelf van bocht naar bocht.
Hier voel je misschien nog het sterkst de geest van het oude circuit. Het landschap, de vorm van de weg en de opeenvolging van bochten vormen samen een traject dat bijna vanzelfsprekend aanvoelt.

Terug naar het meer
Naarmate je lager komt, wordt de omgeving drukker. Meer huizen. Meer verkeer. Meer tekenen van het moderne leven.
Toch blijft het uitzicht indrukwekkend. Het Gardameer ligt nu vlak voor je. Zeilboten trekken witte lijnen over het water. De bergen aan de noordkant tekenen zich af aan de horizon.
Je volgt de laatste kilometers richting Salò.

De laatste bochten
De slotfase voert langs de rand van de stad.
De weg wordt vlakker. Bochten worden minder scherp. Het tempo zakt vanzelf.
Waar coureurs vroeger alles gaven voor de finish, rijd je nu tussen scooters, toeristen en lokale bewoners. Terrassen zitten vol. Mensen wandelen langs het water.
Langzaam verdwijnt het gevoel van een circuit en wordt het weer een gewone Italiaanse stad.

Finish
Je arriveert weer waar je begon. De motor valt stil.
Voor je ligt het Gardameer. Achter je ligt een route die tegenwoordig misschien geen racecircuit meer is, maar nog altijd de kenmerken draagt van een tijdperk waarin autosport avontuurlijk, gevaarlijk en spectaculair was.

Wat het oude Circuito del Garda bijzonder maakt, is niet één beroemde bocht of één spectaculaire rechte lijn. Het is de manier waarop de route zich door het landschap beweegt. Je rijdt van boulevard naar heuvels, van dorpen naar open vergezichten, van smalle straatjes naar vloeiende provinciale wegen. Het voelt alsof de weg niet is aangelegd voor een circuit, maar alsof het circuit vanzelf ontstond uit de wegen die er al lagen.
En juist daardoor kun je, zelfs bijna een eeuw later, nog steeds begrijpen waarom zoveel coureurs en toeschouwers verliefd werden op deze ronde langs het Gardameer.

Veilig rijden in de bergen

Rijden in de bergen vereist hele andere rijvaardigheden dan rijden in een vlak landschap.
Ga goed voorbereid op weg met een auto die technisch gecontroleerd is zodat je vervelende en levensgevaarlijke situaties voorkomt.
Voor ervaren rijders zijn de volgende tips wellicht overbodig, maar het kan nooit kwaad er toch nog heel even bij stil te staan:

Oefen voor je vertrek.
Kun je nog steeds gemakkelijk keren op een smalle weg? Langere stukjes achteruitrijden lukt je ook nog?
En ook de hellingproef gaat je nog goed at?

Controleer de banden regelmatig op optimale grip en spanning. Op smalle, hoge bergpassen is optimale grip noodzakelijk! De veiligheid van je reis staat of valt met de kwaliteit van je banden. Ook in de zomer kan het boven in de bergen glad zijn/worden door plaatselijke aanvriezing van smeltwater. Controleer regelmatig of er voldoende profiel en spanning op je banden zit.
Ga je in de winter? Zorg dan dat je sneeuwkettingen bij je hebt.

Laat de motor van de auto altijd voldoende toeren maken als je bergopwaarts rijdt. Bij een hoger toerental levert de motor meer vermogen en krijg je minder snel koelproblemen. In de praktijk zul je niet verder doorschakelen dan 2e/3e versnelling.

Houdt de temperatuurmeter goed in de gaten. Het is normaal dat de temperatuur van de motor bergopwaarts oploopt maar deze mag niet in het rode gebied van de teller komen. Zet anders de airco uit, de kachel op zijn hoogste stand en de blower voluit. Loopt de temperatuurmeter toch nog verder op, zoek dan een veilige plek om even te stoppen, zet de motor uit en laat de auto even afkoelen.

Maak niet te veel snelheid / spaar de remmen wanneer je bergafwaarts gaat. Vuistregel is om bergafwaarts dezelfde versnellingen te gebruiken als bergopwaarts. De auto remt dan af op de motor. Bijremmen, doe je bij voorkeur kort- en krachtig in plaats van langdurig en matig. Dat vermindert de kans op oververhitting en minder goede remwerking. Bij lange ritten en stijle afdalingen, is het raadzaam om elke +15-20 min. even ergens te stoppen om de remmen van de auto (en/of aanhanger) af te laten afkoelen.

Vermijd remmen in de bocht. Pak scherpe bochten met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur. Je moet binnen een paar meter kunnen stilstaan. Versnel pas weer wanneer je de bocht uit bent - om te voorkomen dat je gaat schuiven of de achterkant van de auto ‘uitbreekt’ in de bocht.

Vermijd rijden tijdens de spits en met extreme hitte. Kies een geschikt moment dat het minder heet en rustiger is op de berg wegen. Daarmee wordt de auto beter gekoeld, sta je minder in de file bij smallere wegen en kun je veel beter van de omgeving genieten.

Opgaand verkeer heeft altijd voorrang op dalend verkeer.
Let op!: De Post Bus dienst heeft volgens de Zwitserse wet in élke situatie altijd voorrang.

Neem kauwgum mee. Zodat je oren minder snel knappen door het verschil in luchtdruk. Wordt je wat duizelig? Misschien heb je last van hoogteziekte. Neem even pauze en adem rustig diep in en weer uit.

Parkeer niet vlakbij of in een bocht. Het is erg onhandig voor jezelf en passerend verkeer om je auto vlakbij een bocht te parkeren. Wil je toch even stoppen? Zet de auto dan op de handrem en in een versnelling (of parkeerstand bij automaat): heuvelopwaarts in de eerste en heuvelafwaarts in zijn achteruit. Draai je voorwielen (heuvelafwaarts) of je achterwielen (heuvelopwaarts) richting de rotszijde of de afrastering.

www.classicrallyexperience.nl | www.cre-nl.nl

Gedrukt in Nederland. Nadruk, reproductie of vertaling, ook van gedeelten, is zonder schriftelijke toestemming van Classic Rally Experience niet toegestaan. Classic Rally Experience behoudt zich uitdrukkelijk alle rechten op grond van het auteursrecht voor. Wijzigingen voorbehouden.