

---

# il **Q**uadrifoglio



## De orkestmeester



Luigi Cimarosti. Een eigenaardig personage. Een merkwaardige levensloop. Paradoksaal. Een kleine Italiaan emigreert. Zijn beroep: garagist. Zijn nieuw vaderland: België. Zijn nieuwe standplaats: Comblain-au-Pont, op het Ardeens plateau.. Een kleine Italiaan die eerst zelf piloot wil worden, en dan gaat sleutelen met de nauwgezetheid en zeldzame vindingrijkheid die alleen de echte ras-mecanici eigen is. De echte, "die nog een ziel hebben". Zijn latijnse origine komt aan de oppervlakte: net zoals ook zijn broer Francesco leeft Luigi met de races mee, begrijpt hij ze. En wint hij ze! Op zes, zeven jaar tijd wordt de kleine zwart-gel-rood Italiaan, behept met een verwoed doorzettingsvermogen, een internationaal bekende challenger, en een kampioen. Europees Kampioen Toerisme in 1976 en 1978. Tweede in 1977 en 1979. Tweemaal Belgisch Kampioen. "scratch"-winnaar 24 Uren van Francorchamps in 1974 en 1975. IMSA-winnaar op Le Mans in 1977, enz. enz...

En waarom paradoksaal? Omdat hij niet van "la dolce vita" houdt. Omdat hij het werk in de schaduw verkiest, dat vaak ondankbaar is. Omdat hij geen werkbeul is, gewetensvol tot in de kleinste details.

Hyper-perfektionist. Nooit tevreden. Controleert zijn ingrepen twee, drie keer vooraleer verder te gaan. Geen toeval dus dat de Automobielen Club West hem de prijs toekende van de meest toegewijde technicus toen één van zijn bolides, 8ste in het algemeen klassement, de eerste prijs in zijn categorie behaalde op de piste van La Sarthe. Dat is Luigi Cimarosti, bezadigd ambitieus, eeuwig opgejaagd, soms lyrisch, altijd vriendelijk. Hij vertelde ons over zijn programma voor '84, zijn plannen, zijn wensen.



"Dit seizoen is behoorlijk druk. Ik zet opnieuw twee wagens in voor het Europees kampioenschap Toerisme, twee in Portugal, altijd op circuit, en tenslotte twee in eigen land op de nationale en internationale rallyes".

### Allemaal Alfa GTV6?

"Ja, allemaal. Ik heb deze coupé sinds 1982 ontwikkeld. Zijn evolutie lijkt me gunstig. Er wordt konstant aan verbeterd, zijn betrouwbaarheid ligt erg hoog. Op enkele overbrengingen en af en toe een koppelingsprobleem na, hebben we omzeggens nog geen brokken gemaakt".

### En de competitiviteit?

"Bekijk het palmares maar, dat spreekt voor zich. In de tweede divisie is de GTV6 onoverwinnelijk. Uitdagers moesten steeds hun matten rollen."

### Wat is er nodig om niet alleen in de divisie maar ook in het algemeen klassement te domineren?

"Kracht. Onze wagens geven op dit ogenblik 235 paarden. Daar zouden er nog 100 bij moeten".

### Oplossingen?

"Een turbo. Naar het schijnt heeft Alfa Romeo het al overwogen".

### Wie zijn uw piloten in het Europees Kampioenschap Toerisme?

"Drie Belgen: Cremer, Swijssen en Boucher, en Spiffero, de Italiaan".

### Uw idee over hen?

"Ze zijn erg stuurvaardig, dat staat buiten kijf. Maar het zijn geen full-time professionals, zoals trouwens de

meeste van uw landgenoten. En ze hebben daarom misschien niet genoeg tijd om ons te helpen en de wagens goed af te stellen en zich fysiek en moreel voor te bereiden... Maar dat neemt niet weg dat ik zeer tevreden ben over hen”.

**Want vindt U van de Groep A, het reglement, het Kampioenschap?**

“Het is een van de meest interessante confrontaties van het ogenblik. Om welke divisie het ook gaat, een, twee of drie, het gaat er altijd om de sport, de wedijver. Plus de verhouding prijs/kwaliteit die tot de beste behoort: Groep C wordt financieel onhaalbaar en Groep N te duur voor wat hij te bieden heeft”.

**Laten we het even hebben over Groep N. Waarin onderscheidt die zich van Groep A?**

“Wel, u moet weten dat de wagens in de “N” bijna serie-wagens zijn. Op het afstellen van de motor en enkele kleine verbeteringen na zijn de technische aanpassingen tot het strikte minimum beperkt. In Groep A daarentegen, wordt, om de paardkracht op te drijven, aan de ontbrandingskamer gesleuteld, aan de nokkenas, aan de zuigers. De ophanging wordt verhard. En zeker bij de Alfa moet ook het gewicht met zo'n 200kg. omlaag. Dit alles maar om te zeggen dat, als er in België een goed voorbereide GTV6 in Groep N zou rijden, het klassement in flarden zou vliegen”.



**De 24 Uren van Francorchamps zijn een van de hoogtepunten van het Kampioenschap Toerisme. Hoe hebben de Alfa's GTV6 daarin gespresteerd?**

“Merkwaardig goed. Herinner u, in 82 flirtten ze regelmatig met de tweede en derde plaats. Voor een model met een middelgrote cilinderinhoud was dat buitengewoon”.

**Enkele grote namen uit de automobielsport zijn bij Luigi Racing gepasseerd. Welke onder hen heeft bij u de diepste indruk gemaakt?**

“Onmogelijk daarop te antwoorden. Stuck, Giacomelli, Nève, de Fierlant, Dieudonné, Merzario, de elite... Ieder van hen zijn eigen temperament, zijn eigen gaven. Fitzpatrick kon zo bijvoorbeeld op een formidabele manier een motor afstellen. Hij heeft me



erg verrast”.

**Een wens die u zou willen gerealiseerd zien?**

“Terug gerealiseerd zien: terugkeren op Le Mans met spitsmachines”.

**Wat doet Luigi Cimarosti wanneer hij niet met zijn team ergens in Europa op reis is?**

“Wat ik in m'n vrije tijd doe?... Ik heb er erg weinig en ik kijk nooit naar de klok. In feite komt mijn bestaan neer op het voorbereiden van wagens, ze onderhouden, naar de circuits gaan indien mogelijk er de overwinning behalen, de telefoon opnemen om te horen wat m'n andere teams gedaan hebben op andere circuits, onmiddellijk eventuele problemen oplossen en... en slapen”.

**Luigi Ci-masochist? Neen. Gewoon gepassioneerd.** ♣

