

Spectrum maakt deel uit van Uitgeverij Unieboek | Het Spectrum bv
Amstelplein 34
1096 BC Amsterdam

© 2025 Olav Mol en Erik Houben

© 2025 Nederlandstalige uitgave: Uitgeverij Unieboek | Het Spectrum bv, Amsterdam

Eerste druk november 2025

Ontwerp omslag: DPS Prepress & Design Studio

Auteursfoto: Peter van Egmond

Opmaak: Elgraphic

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan.

All rights are reserved, including those for text and data mining, AI training and similar technologies.

ISBN 978 90 0039342 8

ISBN 978 90 0039343 5 (e-book)

ISBN 978 90 0040305 9 (luisterboek)

NUR 491

spectrumboeken.nl

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	7
Jeugd in Kerpen, kartbaan Wolfgang von Trips	9
Kartkampioen en automonteur	13
1988 Formel König-kampioen	15
1989 Formule 3 en Willi Weber	19
1990 Formule 3-kampioen en Mercedes-coureur	23
1991 Le Mans en een liefde	29
Formule 1-debuut bij Eddie Jordan	33
Verder bij Briatore Benetton	40
1992 Eerste Grand Prix-zege op Spa-Francorchamps	49
1993 Duelleren met Senna, Prost en Hill	60
1994 Kampioen na een bitterzoet seizoen	70
1995 Wiel aan wiel met Damon Hill	92
1996 Als tweevoudig kampioen naar Ferrari	106
1997 Hereniging met Ross Brawn	116
1998 Schaken met de banden	129
1999 Ferrari na 16 jaar weer wereldkampioen	141
2000 Michaels derde wereldtitel	153
2001 Tien miljoen Duitse kijkers	165
2002 Domineren met Rubens Barrichello	177
2003 Fangio voorbij met zesde titel	190
2004 Zevenvoudig wereldkampioen	200
2005 Einde van het bandenfeest	206
2006 Buigen voor Alonso en Briatore	216
2007-2009 Ferrari-adviseur en motorcoureur	233
2010 Michael en Mercedes terug in F1	245
2011 Meedoen in het middenveld	252
2012 Laatste podium in Valencia	255
2013 Echt met Formule 1-pensioen	264

Ski-ongeluk en revalidatie	267
Nalatenschap van de coureur Michael Schumacher	273
<i>Eindnoten</i>	281

Voorwoord

De cijfers spreken voor zich: tussen 1991 en 2012 is Michael Schumacher zeven keer wereldkampioen Formule 1 geworden. Hij heeft twee titels meer gepakt dan Juan Manuel Fangio, de recordhouder vóór hem. Daarbij heeft hij 91 Grands Prix gewonnen. Dat waren er bij zijn afscheid 40 meer zijn dan Alain Prost, degene met de meeste zeges daarvoor.

Het zijn niet alleen de imposante getallen die de coureur Michael Schumacher tekenen. Hij heeft met zijn aanpak vooral een nieuwe standaard gezet voor de coureurs die na hem zijn gekomen. Dan gaat het over ijzeren trainingsdiscipline, totale toewijding aan het team en een messcherp oog voor ieder detail dat hem en zijn auto maar sneller kan maken.

We schetsen in deze biografie een zo compleet mogelijk beeld van de racecarrière van Michael Schumacher. Ik debuteerde in hetzelfde jaar als hij als tv-commentator in de Formule 1. Daarom put ik vooral uit mijn geheugen van alle jaren dat ik hem meemaakte. Ook ben ik in mijn grote stapel groene, rode en blauwe notitieboekjes gedoken, die ik sinds 1991 altijd heb bijgehouden.

Erik Houben heeft met name onderzocht hoe de mensen die direct met Michael hebben samengewerkt bij Jordan, Benetton, Ferrari en Mercedes terugkijken op hun tijd met Michael. Wat maakte hem – naast zijn onmiskenbare talent – zo bijzonder? En wat heeft hij gاندeweg zelf losgelaten over zijn ontwikkeling van een verlegen jochie in een kart tot aan de absolute wereldster die hij is geworden?

Het zware ski-ongeluk in de laatste week van 2013 heeft het leven van Michael Schumacher en zijn gezin totaal veranderd. Hij is sindsdien niet meer wie hij was, maar hoe het precies met hem gaat... We weten

het gewoon niet. Zoals Michael zelf altijd zijn familie afschermde van de buitenwereld, doet zijn familie dat nu met hem. En wij hebben dat te accepteren.

Zijn geest leeft echter onverminderd voort, in de Formule 1 via alle mensen die hij daar geïnspireerd heeft, en erbuiten met de activiteiten van de stichting *Keep Fighting Michael* die zijn vrouw Corinna in 2017 is gestart. Wij hebben ons best gedaan om een zo volledig mogelijk beeld te geven van de racecarrière van Michael Schumacher. Het is een uitgebreid verhaal geworden, zonder happy end, maar wel een waarbij we je alle leesplezier kunnen wensen.

– Olav Mol

Jeugd in Kerpen, kartbaan Wolfgang von Trips

Op een zonovergoten Nürburgring is op zondag 6 augustus 1961 de Grand Prix van Duitsland voor het wereldkampioenschap Formule 1. Het is de honderdste race in de geschiedenis van de koningsklasse van de autosport. De bijna 23 kilometer lange door het Eifelgebergte glooiende baan kent een grote toestroom van Duitse fans, vooral ook om hun lokale held uit het dorp Kerpen aan het werk te zien. De 33-jarige adellijke Ferrari-coureur die voluit Wolfgang Alexander Albert Eduard Maximilian Reichsgraf Berghe von Trips heet, heeft drie weken daarvoor de Britse Grand Prix gewonnen, en leidt nu het kampioenschap. Voor de eerste keer maakt een Duitse coureur serieus kans op de wereldtitel in de Formule 1.

Vanuit Wolfgang von Trips' dorp Kerpen, gelegen tussen Keulen en de Nederlandse grens bij Heerlen, maakt een grote groep vrienden en kennissen de autorit van ruim een uur naar Nürburg. Samen met meer dan honderdduizend andere toeschouwers zien zij hun favoriet in de Ferrari 156 met haaien-neus een knappe tweede plaats scoren na een duel met zijn Amerikaanse teamgenoot Phil Hill. De winst gaat naar de Engelsman Stirling Moss in zijn Lotus 18. Hij heeft minder vermogen in zijn auto, maar als het gaandeweg de race gaat regenen is hij met zijn wendbare bolide in het voordeel in de ruim honderdvijftig bochten van de baan.

Het belangrijkste voor Von Trips: hij heeft zijn voorsprong op Hill in het kampioenschap met twee punten vergroot en leidt nu met 33 om 29 punten. Met nog maar twee races te gaan, die op Monza in Italië en Watkins Glen in Amerika, komt de wereldtitel steeds scherper in zicht.

Op de woensdag na de race richt een groep fans in Kerpen de *Rennsportfreunde Graf Berghe von Trips* op, de fanclub van Wolfgang von Trips. Zij willen met en rond hun dorpsgenoot allerlei activiteiten gaan organiseren. Een kampioensfeest in het najaar moet het eerste

hoogtepunt worden, maar er wordt ook hardop gedroomd over een kartbaan in het dorp. Met karten is het voor de jonge Wolfgang immers begonnen, en met een eigen baan kunnen meer mensen genieten van de fascinerende rensport.

Een maand later, op 10 september, is de *Gran Premio d'Italia* op het circuit van Monza. De volledige baan van tien kilometer wordt gebruikt, inclusief de *oval*, het deel met de twee steile kombochten. Vier fabrieks-Ferrari's rijden er in de kwalificatie de snelste tijden, met Von Trips op polepositie. In totaal kwalificeren zich 32 auto's voor de race, met als vijftiende de Nederlandse jonkheer Carel Godin de Beaufort in zijn Porsche 718.

Op zondag kent de Duitser een slechte start, waarbij hij terugvalt naar de zesde plek. Titelconcurrent Phil Hill kent juist een topstart. Hij vertrekt vanaf plek vier, maar pakt al gauw de kop, voor zijn teamgenoten Ginther en Rodríguez.

Von Trips rijdt na de eerste ronde op plek zes met voor zich Jack Brabham. Die weet hij te passeren, waarna hij gaat jagen op Jim Clark, het jonge Schotse talent dat zich steeds vaker van voren laat zien.

Aan het einde van de tweede ronde naderen Clark en Von Trips de laatste bocht, *Parabolica*, waarbij het gruwelijk misgaat. De Ferrari raakt de Lotus en vliegt de baan af. Daar staan op een twee meter hoge aarden wal de toeschouwers rijendik te genieten van het racespektakel. De Ferrari met Von Trips draait als een soort frisbee het publiek in en stort terug op de baan, waar bij de Kerpense wereldkampioen in spe eruit wordt geslingerd. Hij is op slag dood, en ook veertien toeschouwers laten het leven.

De race wordt niet stilgelegd, omdat de organisatie niet wil dat het publiek massaal vertrekt en zo de wegen blokkeert voor de ambulances en andere hulpdiensten. Phil Hill wint de wedstrijd en viert zijn zege. Hij heeft op dat moment geen weet van het noodlot van zijn teamgenoot.

Het verdriet in Kerpen is groot, maar de fanclub besluit door te gaan. Het idee van de kartbaan wordt daarbij steeds concreter, en de familie Von Trips stelt er een van haar terreinen voor beschikbaar. Drie jaar

later is de baan in de buurt Horrem klaar en wordt er enthousiast geracet door jong en oud. Er wordt ook een speciale jeugdafdeling gestart, die in 1971 zelfs het Europees Kampioenschap voor junioren organiseert.

In 1973 laat Rolf Schumacher, een metselaar uit Kerpen, zijn vierjarige zoon Michael zijn eerste rondjes rijden op de parkeerplaats bij de kartbaan. Rolf heeft in zijn vrije tijd een Kettcar-trapskelter voorzien van een 5 pk sterk Mofa-motortje. Al gauw beseft hij dat de kleine Michael er veel plezier in heeft, maar als die een lantaarnpaal omverrijdt en zijn knie flink bezeert, bedenkt papa dat het misschien veiliger is om hem om op de echte baan te laten rijden. Michael wordt daarom lid van de *Go-Kart-Club Horrem*, opgericht door de *RennFreunden* van Von Trips. Vader Rolf organiseert er na verloop van tijd de verhuur van karts en moeder Elisabeth runt de kantine. Tweede zoon Ralf, zesenhalf jaar na Michael geboren in de zomer van 1975, gaat er later ook karten.

De ligging van de baan, bij een woonwijk die moet worden uitgebreid, blijkt bij nader inzien niet zo geschikt. Er wordt daarom aan de rand van het dorp, in de buurt van de grote bruinkoolgroeve, een nieuwe baan aangelegd. Het zijn nog steeds de Freunden van Von Trips, die naast de fanclub ook de kartclub hebben opgezet, die het allemaal organiseren. En ze doen het goed en grondig, want het eindresultaat is de grootste kartbaan van Duitsland, de ruim 1100 meter lange *Erftlandring*, die in maart 1980 klaar is om op te racen. Op de plek van de oude kartbaan in Horrem ligt tegenwoordig een woonwijk, maar de historie is bewaard gebleven in een van de straatnamen aldaar: *Zur Alten Kartbahn*.

De jonge Michael Schumacher is veel te vinden op de oude baan, en daarna nog meer op de nieuwe. Die ligt namelijk op slechts een paar minuten fietsen van zijn ouderlijk huis in het bosgebied *Bürgewald Steinheide* buiten Kerpen. Hij maakt na school zijn huiswerk en gaat daarna direct naar de baan.

Geld voor nieuwe banden of de nieuwste beste kart is er niet. Maar Michael is slim: hij haalt de kort gebruikte banden van de rijkere kar-

ters uit de vuilnisbak en zet die op zijn eigen kart. En als er een beschadigde kart bij het grofvuil staat, haalt hij er de bruikbare onderdelen vanaf om die voor zijn eigen kartje te gebruiken.

Het liefst rijdt hij in de regen, omdat hij dan vaak de baan voor zichzelf heeft, en zijn inferieure materiaal dan niet belangrijk is. En heel simpel, hij geniet van het glijden en driften op het natte asfalt.¹

Karten is niet de enige sport die Michael doet. Hij zit ook op judo en hij voetbalt, en op het voetbalveld staat hij graag in het doel. Hij is dan ook een grote fan van Harald 'Toni' Schumacher, de keeper van het Duitse nationale voetbalelftal.

Op de kartbaan leren de Schumachers in 1977 Gerhard Noack kennen, een handelaar in tapijten en behang. Hij doet goede zaken en heeft wél de middelen waar het Michaels ouders aan ontbreekt.

Hij zegt tegen vader Rolf: 'Ik geef u mijn kart. U geeft mij daarvoor uw dwerg en ik rijd hem naar de wedstrijden.'²

En zo krijgt Michael zijn eerste wedstrijdkaart en een sponsor en mentor die hem verder helpt.

Kartkampioen en automonteur

Het racetalent van Michael Schumacher openbaart zich al op heel jonge leeftijd. Op zijn vijfde wint hij zijn eerste wedstrijd en een jaar later wordt hij clubkampioen. Zijn concurrenten zijn allemaal ouder dan hijzelf.

Als hij als 10-jarige met Noack als begeleider wedstrijden rijdt is hij eigenlijk nog veel te jong. Hij moet daarom achteraan starten, maar weet telkens binnen twee ronden naar de kop van het veld te rijden.

Om de strijd tussen grote en kleine karters wat gelijkter te maken wordt er een minimumgewicht voor rijder plus kart ingevoerd. De lichte Michael krijgt van alles op zijn kart geschroefd om hem zwaarder te maken, maar het enige verschil is volgens Noack dat het daarna drie in plaats van twee ronden duurt voordat hij weer vooraan rijdt.

Gerd Brandes, op dat moment voorzitter van de kartclub, herinnert het zich ook: 'Er was veel ruzie over Michael omdat hij zo goed was; veel mensen konden dat niet accepteren. Hij reed voor Gerhard Noack, die ook andere klanten had. Die vonden het niet leuk dat ze betaalden en dat Michael ze dan afdroogde. Daarom kreeg hij slechter materiaal. Omdat er altijd die spanning was, rende hij vaak naar zijn kamer en huilde daar dan even. Michael maakte ook altijd de karts schoon, ook al had hij er een hekel aan. Maar hij liet het nooit merken.'³

De mensen die met hem te maken hebben zeggen dat Michael geen jongen is met een grote mond. Hij is eerder verlegen en gereserveerd. Pas als hij zijn helm opzet en in zijn kart stapt, is hij alom aanwezig en 'de baas' op de baan.

Een ander die zich over Michael Schumacher ontfermt is Jürgen Dilk, een handelaar in speelautomaten. Hij zal het karttalent ondersteunen van zijn zevende tot zijn zeventiende jaar. Hij sponsort met geld voor goed materiaal en is chauffeur voor de wedstrijden die gaandeweg steeds verder verspreid over Duitsland en later Europa zijn.

In september 1980 gaat Michael met zijn vader naar Nijvel in België om naar het WK karting te kijken. Dat kampioenschap, dat over drie heats in één weekend wordt verreden, wordt gewonnen door de Nederlander Peter de Bruyn. Het is echter een andere coureur die dat weekend de meeste indruk maakt op het publiek, en ook op Michael: de Braziliaan Ayrton Senna da Silva. Die moet een paar keer ver van achteren naar voren komen, wat hem met laat remmen en een spectaculaire rijstijl telkens lukt.

Michael is op jonge leeftijd weliswaar heel snel in wedstrijden tegen oudere jongens, maar officieel kan hij in Duitsland pas op zijn veertiende een wedstrijdlicentie krijgen. De oplossing voor dat probleem ligt dichtbij en heet Luxemburg. Daar mag het al vanaf 12 jaar, zodat hij twee jaar met een licentie van het kleine groothertogdom racet.

Zijn ontwikkeling in het karten gaat rap. Hij strijdt tegen jongens als Heinz-Harald Frentzen en Nick Heidfeld uit Mönchengladbach, en tegen Mika Häkkinen en Mika Salo uit Finland. Hij wint veel en pakt als eerste grote prijs de Duitse kampioenschapstitel bij de junioren in 1984.

In 1985 rijdt hij voor het team van Eurokart-dealer Adolf Neubert en wint opnieuw de Duitse juniortitel; een jaar daarna wordt hij ook vice-wereldkampioen bij de junioren.

Twee jaar later verovert hij de seniorentitels van zowel Duitsland als Europa.

Michael rondt intussen ook zijn middelbare school in Kerpen af en gaat daarna voor twee jaar in de leer als *Kfz-Mechatroniker*, oftewel automonteur. Hij begint in 1986 aan zijn opleiding in Otzberg bij Darmstadt, bijna drie uur rijden van Kerpen. Hij woont er in huis bij de familie Neubert, waar hij in de werkplaats ook meehelpt aan het prepareren van de karts. Vader Neubert helpt Michael door een rijsschool te vinden die hem versneld op zijn rijexamen kan voorbereiden.

1988

Formel König-kampioen

De eerste keer dat Michael Schumacher in een auto racet is dat met materiaal uit Noord-Italië, nog niet uit de fabriek van Ferrari, maar wel uit die van moederbedrijf Fiat. Dat levert in Italië al een paar jaar motoren en aandrijftechniek aan de *Formula Panda*, een raceklasse waarmee jonge coureurs hun eerste ervaring in een auto opdoen.

De Duitse fabrikant van comfort- en sportstoelen voor auto's Richard König besluit in 1987 dat er in Duitsland ook zo'n opstapklasse moet komen en begint de raceklasse *Formel König*. Hij koopt de technische basis van de auto's van Fiat, en laat in Duitsland het chassis maken. Coureurs of teams kunnen het kopen als zelfbouwpakket of complete auto. De motor achterin is de 903cc viercilinder uit de Fiat Panda.

Michael is inmiddels 19 jaar oud en heeft een flinke bos haar, met bovenop een middenscheiding en in zijn nek een matje. Hij is niet de grootste van zijn leeftijdgenoten, wat met name qua lichaamsgewicht in de racerij een voordeel is.

Hij debuteert in 1988, het eerste jaar van de Formel König, in een volledig witte auto met startnummer 16 van het team *Hoecker Sportwagen-Service*.

De helft van de wedstrijden is op de Hockenheimring en de Nürburgring, en in het nabije buitenland worden Zolder in België en Colmar-Berg in Luxemburg aangedaan. Er is in de klasse slechts één race die Michael Schumacher niet wint; zo dominant is hij in zijn debuutjaar in de autosport.

Op 15 oktober wint hij de een-na-laatste wedstrijd op het circuit van Hockenheim. Hij mag naar het podium waar hij, geflankeerd door twee hoogblonde jongedames in badpak en strakke witte leggings namens het mannenblad *Penthouse*, zijn beker in ontvangst neemt. Ze hangen hem ook een ietwat gekreukelde gouden krans om. Michael heeft een grijns van oor tot oor. Hij is de kampioen en *der König für einen Tag*.

Hij pakt in het hele jaar vreemd genoeg slechts één keer de polepositie, en wel bij de slotrace op de Nürburgring.

Tegelijk start Michael vanaf mei dat jaar met het team *Eufra Racing* in het Duits en het Europees Formule Ford 1600-kampioenschap. Omdat een aantal wedstrijden op beide racekalenders in dezelfde weken plaatsvindt, kan hij niet alle races rijden. In de Duitse competitie mist hij de eerste twee wedstrijden en wint drie van de zes resterende races. Het levert hem de zesde plaats in het kampioenschap op.

In de Europese strijd pakt hij één zege, en wel op het circuit van Zandvoort in september. Hij wordt, ondanks het missen van de eerste van de vijf wedstrijden, tweede in het kampioenschap achter Mika Salo.

In het najaar van 1988 trekt Michael op de Salzburgring in Oostenrijk de aandacht van Wilhelm Friedrich Weber. De ondernemer, door iedereen Willi genoemd, runt dan al ruim vijf jaar vanuit Stuttgart zijn eigen Formule 3-team WTS, samen met ingenieur Klaus Trella. WTS staat dan ook voor Weber-Trella-Stuttgart. Hij racet zelf ook, in 1984 in de DTM en daarna twee jaar in de Formule 3, maar zonder enig succes.

Weber is wel succesvol als ondernemer. Hij heeft rond de twintig horecazaken die hem via een franchiseformule genoeg geld opleveren om het raceteam te financieren. Maar het team is geen vrijblijvende hobby. Weber wil serieus meedoen om de prijzen en is altijd op zoek naar de grootste talenten.

Over de eerste keer in Salzburg dat hij Michael Schumacher ziet rijden zegt hij later: 'Hij speelt met het ding. Een man die de auto bestuurt en niet andersom.'

Als ze elkaar daar spreken ontdekt Weber dat Michael een beetje verlegen en nuchter is. En hij begrijpt dat bij de familie het geld ontbreekt om het talent hogerop te krijgen. Ook ziet hij een jongen met een enorme wil om te winnen.⁴

Weber nodigt Michael uit voor een Formule 3-test op de Nürburgring, waarbij hij na vijf ronden in de vangrails crasht. Hij geeft hem nog een kans met een test op de Hockenheimring, waar het wel goed gaat en Michael snelle tijden rijdt.

Weber stelt hem daarna een deal voor. Michael mag voor niks rijden in de F3 met WTS, wat hem anders voor twee jaar richting de miljoen Duitse mark zal kosten. Weber wordt ook zijn manager en krijgt in ruil 20% van alle verdiensten van Michael voor de komende tien jaar. De Duitse pers zal Weber hierom later de bijnaam '*Mister 20 Prozent*' geven.