

INLEIDING

In de ban van Formule 1

Terwijl ik vrolijk de boulevard van Zandvoort op fiets, word ik tegengehouden door een paar overijverige handhavers. Of ik mijn fiets aan de kant wil zetten en verder wil lopen. Het is nog drie kilometer naar het circuit en ik ben juist met de fiets gegaan om die in de paddock te parkeren. Tijdens de Grand Prix van Australië in Melbourne deed ik dat ook. En nu heb ik zin om dat ook bij mijn thuisrace te kunnen doen. Want wat is er nou Nederlander dan op de fiets naar je werk gaan?

Dus fiets ik hard door, de schreeuwende handhavers stug negerend. Ik minder pas vaart wanneer ik onder de toegangspoort door fiets. Tussen het stuur en het fietslicht zit een sticker zo groot als een twee-euromunt, die toegang tot de paddock geeft. Maar niemand die ernaar kijkt. Ze zijn te druk om de grote wandelende mensenmassa in bedwang te houden. Op een slakkentempo fiets ik verder en kijk gebiologeerd naar de stroom Formule 1-fans. Overal om me heen is het oranje. Ik krijg mijn eerste kippenvelmoment van de dag.

Dat kippenvelmoment wordt direct opgevolgd door een volgende wanneer ik door de tunnel fiets en zo de paddock in rij. Overal staan teamvrachtwagens, tijdelijke onderkomens van de FOM en de FIA. Ik krijg een brok in mijn keel. Want de Formule 1 is thuis. In mijn Zandvoort, waar ik zo vaak in de duinen zat met zicht op de Hans Ernst-chicane en de Kumhobocht.

Terwijl ik verder fiets, buitelen de herinneringen over elkaar heen. Ik denk aan de demo van Jos Verstappen in zijn Arrows Hart tijdens de Marlboro Masters in 1996, waar mijn vader me mee naar toe nam en ik betoverd raakte door de autosport. De DTM-race in 2003 waarbij Christijan Albers met een grandioze overwinning Zandvoort in vervoering bracht en de Marlboro Masters-zege van Max Verstappen in 2014, waar hij tussen de twee kwalificatiesessies wordt aangesproken door een jongen met een petje met daarop in kapitalen de naam van de dan 16-jarige coureur. Hij noemt hem een wereldkampioen in spe. Verstappen lacht en wuift de voorspelling weg: eerst maar eens pole zien te pakken.

Het gesprek is illustratief voor de hoge verwachtingen die de mensen dan al hebben van Max. Verwachtingen die hij dubbel en dwars waarmaakt.

In Oostenrijk, 2001, ontmoet ik de Verstappen-telg voor het eerst. Hij zit dan nog in de luiers: een schattig ventje van 3 jaar oud. Vijftien jaar later wint hij zijn eerste Grand Prix. Ik ben getuige van zijn eerste Formule 3-zege met Van Amersfoort Racing op de Hockenheimring, waar ik hem ook zie worstelen met zichzelf. Ik ben erbij op Spa-Francorchamps wanneer hij aangekondigd wordt als Formule 1-coureur. Ik zie hem groeien als mens en als coureur en mag verslag doen van zijn F1-debuut in Melbourne. Vanuit de perszaal in Singapore kijk ik neer op de pits en het rechte stuk wanneer hij met een ferme 'NO' over de boordradio duidelijk maakt niet in te gaan op het verzoek van zijn engineer om posities te wisselen met Sainz.

Zijn debuut voor Red Bull Racing in Spanje en zijn eerste Grand Prix-overwinning beleef ik op een heel andere manier: in de duinen van Schiermonnikoog zit ik op mijn telefoon naar de race te kijken. Het is pinkstervakantie en ik ben met gezin en vrienden een weekend weg. Terwijl mijn telefoon blijft rinkelen alsof ik net zelf gewonnen heb, trakteeer ik op taart. De kater van het songfestival waarbij Douwe Bob teleurstellend als elfde eindigt, is vergeten: Max Verstappen

is de nieuwe held. Terwijl mijn gezelschap zich tegoed doet aan het lekkers, staar ik naar zee en rollen de tranen over mijn wangen. Ruim vijftien jaar schreef ik over achterhoedegevechten en hoe een vijftiende plaats in de kwalificatie gevierd werd als een zege. En nu wint een Nederlander en klinkt het Wilhelmus na een Formule 1-race in plaats van de Porsche Supercup. De Limburger schrijft geschiedenis. Ik ben trots, ontroerd en baal ook een beetje: ik ben er niet bij.

Het is niet de eerste race die ik dat seizoen mis. De seizoensopener in Melbourne is door omstandigheden onverwachts mijn laatste voor *Formule 1-magazine*. In de weken en maanden die daarop volgen, omarmt de wereld Max Verstappen. Max is niet meer van ons, als hij dat ooit al geweest is. En na al die jaren dat ik de wereld over heb gereisd om verslag te doen van deze mooie sport, heeft ook Nederland opeens de koningsklasse van de autosport ontdekt. En natuurlijk gaat dat op zijn Hollands: heerlijk chauvinistisch, zoals Nederland ook met ieder EK of WK oranje kleurt.

Ondertussen ben ik bij het mediacentrum aangekomen, dat naast de wedstrijdtoeren is opgebouwd. Ik parkeer mijn fiets en als ik opkijk, zie ik een bekend gezicht hetzelfde doen, alleen is zijn fiets oranje. Jan Lammers lacht me tegemoet met een grijns zoals alleen Lammers die heeft. 'Goedemorgen Jan, mooie dag hè?'

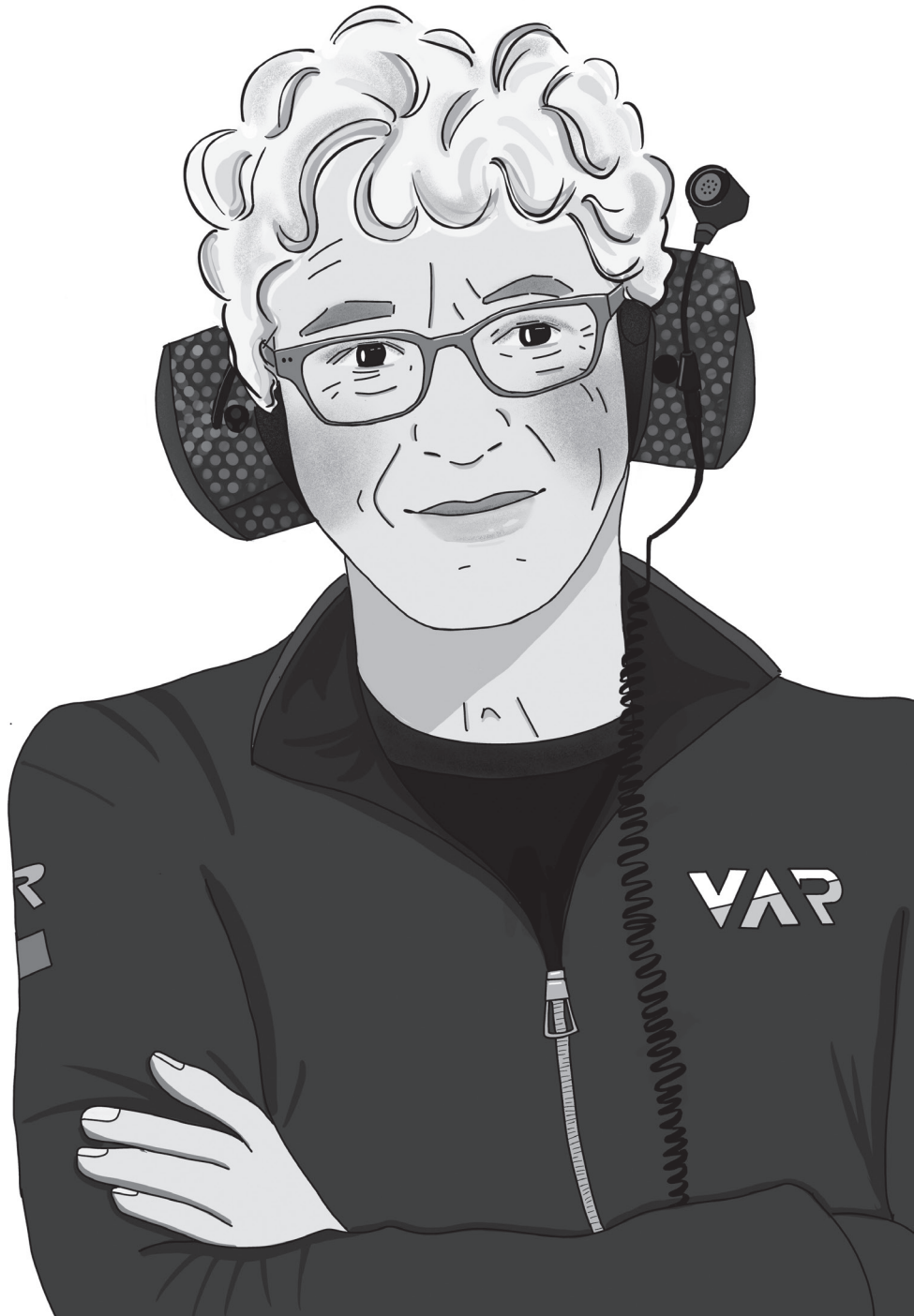
Ik hou mijn accreditatie voor het infraroodlampje bij de tournequets en wacht op het vertrouwde tu-du-du-geluid voor ik de paddock in loop. Het voelt als thuiskomen. Het is een weekend vol hoogtepunten, weerzien met oude bekenden en een bijzonder treffen met Red Bulls motorsportadviseur Helmut Marko. Het vlaggetjespektakel tijdens het door André Rieu vertolkte volkslied zorgt 's zondags voor extase. Verstappen maakt de euforie compleet door op een kletsnat Zandvoort de chaotische race op sublieme wijze te winnen. Mijn hart danst. Voor het eerst ben ik erbij als het Wilhelmus voor hem wordt ingezet en daarmee is de cirkel rond.

Want voor mij is Formule 1 meer dan hard rondjes rijden. Als F1-journalist maak je onderdeel uit van een reizend circus, waarin

lief en leed met elkaar gedeeld wordt. Elke race en elke coureur heeft bovendien zijn eigen verhaal. Het emotioneert, óók wanneer je het vanaf de zijlijn beleeft. En zeker als je jarenlang de paddock deelt met een geweldige groep Nederlandse coureurs, teambazen, monteurs en sponsors. Je ziet hoe ze zich ontwikkelen, boven zichzelf uitstijgen en intens blij of verdrietig zijn. Jarenlang heb ik achter de schermen mogen meekijken. En zo weet ik als geen ander dat Formule 1 veel meer is dan Max Verstappen of zijn vader. Christijan Albers, Giedo van der Garde, Ho-Pin Tung, Robert Doornbos en Tom Coronel zijn tegenwoordig vooral bekend als F1-analisten, terwijl ook zij schitterden op de circuits en bizarre en inspirerende verhalen te vertellen hebben.

Want nu Formule 1 opeens een volkssport is, blijkt ook hoe verwend 'we' zijn. We zijn als land en masse teleurgesteld als Max niet wint. Ik heb daar een dubbel gevoel bij: beseffen we wel dat wat hij doet buitengewoon is? En wordt de sport op zich wel op waarde geschat? Want de schoonheid van Formule 1 zit hem niet alleen in de overwinning. Die zit ook in het perfecte rondje rijden, het boven jezelf uitstijgen in inferieur materiaal en de weg ernaartoe. Het doet me soms naar vroeger verlangen, toen Formule 1 nog voor de echte liefhebber was.

Met dit boek wil ik jullie meenemen in die paddock en achter de schermen en jullie zo een kijkje geven in een wereld vol passie, rivaliteit en onverwachte wendingen. Een kijkje in de Formule 1. Mijn Formule 1.



1.

VERSLAAFD AAN DE GEUR VAN VERBRAND RUBBER

**Frits van Amersfoort:
teameigenaar, raceveteraan en liefhebber**

Boven op een stellage in de werkplaats van Van Amersfoort Racing in Zeewolde staat de Formule 3 van Huub Rothengatter uit 1976. Het chassis trekt meteen je aandacht wanneer je de ruimte binnenloopt. Het ademt historie, hoop en symboliek. Het is Frits van Amersfoort (1954) ten voeten uit. De Ford is niet zomaar een herinnering aan het verleden. De auto is een verwijzing naar het begin van Van Amersfoort Racing (VAR), naar een simpelere tijd waarbij racen centraal stond. Het is een monument om bij weg te dromen wanneer je oog erop valt. Maar de formulewagen in de nok van de werkruimte is bovenal een belofte van Frits aan zichzelf, naar een moment waarop hij zich de tijd gunt die Formule Ford te restaureren.

Van Amersfoort Racing bestaat in 2025 vijftig jaar. Vijf decennia van sleutelen aan auto's, talenten begeleiden, geldzorgen, ego's managen, vieze spelletjes, winnen, verliezen, verbrand rubber, opkrabbelen, champagne, weg van huis, adrenaline, hoop, teleurstelling en overleven. Soms tegen beter weten in, maar altijd met opgeheven hoofd.

Je zou van minder grijze haren krijgen. Toepasselijk genoeg noemt hij zichzelf ook vaak de *éminence grise* van het team. De term verwijst niet naar zijn grijze krullenbos, maar naar een oudere persoon die als onbetwiste autoriteit op een kennisterrein wordt beschouwd of in het verleden gezaghebbend was, maar nu alleen nog een rol op de achtergrond speelt. Dat is Frits van Amersfoort in een notendop. Vrijwel alle Nederlandse coureurs van naam hebben op enig moment in hun carrière voor het team Van Amersfoort Racing gereden, van wie er vier de Formule 1 hebben gehaald: Jos Verstappen, Christijan Albers, Giedo van der Garde en Max Verstappen. Drie hebben er getest: Tom Coronel, Ho-Pin Tung en Carlo van Dam. De buitenlandse coureurs die het tot de F1 schopten zijn Charles Leclerc, Mick Schumacher, Liam Lawson, Oliver Bearman en Franco Colapinto, met als testcoureurs Bas Leinders en Felipe Drugovich.

Frits van Amersfoort, een geboren Larenaar, is een overlever en een opportunist, die nog dagelijks zijn jongensdroom beleeft, al dan niet in een iets afgeslankte vorm. Het team van Van Amersfoort Racing is inmiddels in Mexicaanse handen, waardoor hij op papier nog enkel de oprichter is. 'Ik heb niks meer. Geen aandelen of wat dan ook. De eerste stap achteruit is gezet en dat is prima.'

Maar achteroverleunen doet hij niet. Daar is hij het type niet voor. Bovendien hebben ze hem ook nodig, dus gaat hij nog steeds naar races. Niet alleen om handen te schudden en te netwerken. Wanneer zijn jongens vastlopen, helpt hij ze met raad en daad en soms is een bemoedigend schouderklopje al voldoende. Hij is er voor het team, maar zodra hij merkt dat hij ze afremt of in de weg loopt, houdt hij daarmee op. 'Dat is gelukkig nog niet het geval. Dus drink ik na afloop van een lange dag een biertje met ze, maar toegegeven: ik snap niet alles meer. Er komt tegenwoordig zoveel technologie bij kijken. Daar ben ik niet meer snel genoeg voor, maar ik vind het nog steeds superboeiend.'

De autosport is voor hem een verslaving. Van Amersfoort is ge-

boren en getogen tussen de auto's, zoals hij het zelf zegt. Als zoon van een garagehouder zou het logischer zijn geweest als hij in zijn vaders voetsporen was getreden, maar een toevallige ontmoeting in 1975 met Huub Rothengatter, die vijf straten verderop woont, verandert dat lot. Hij is dan al gek op autosport. Helemaal nadat hij op 23 juli 1966 mee mag naar de kwalificatie van de Grand Prix van Nederland. 'Die dag vergeet ik nooit meer. Ik zag John Surtees en Bruce McLaren in het echt rijden, rook de lucht van Castrol Racing Oil en was verkocht.'

12 jaar nog maar, maar de wereld van de autosport betovert hem. Waar dat precies in zit, vindt hij na al die tijd nog steeds moeilijk te omschrijven. 'Het zijn de auto's, het geluid, de geur, de sensatie. Maar vooral het gevoel. Het zit in je DNA.'

Toch heeft hij zelf nooit de ambitie gehad om te racen. Daarvoor zit het sleutelen hem te veel in het bloed. 'Het is mij altijd gegaan om het ding aan de praat te houden en te zorgen dat hij het goed doet.' Eind jaren tachtig stapt hij op Zandvoort in een Formule Ford, maar hij houdt het na een paar ronden voor gezien. 'Ik kon mijn hoofd niet rechtop houden. Geloof me, aan mij is geen goed coureur verloren gegaan.' Misschien maar goed ook, want de rol als teameigenaar is hem op het lijf geschreven.

'Een racehart' is een omschrijving die hij vaak gebruikt. Niet zozeer wanneer hij over zichzelf praat (dat is een gegeven), juist wanneer talent aan bod komt. 'De echte topcoureurs zijn net zo gek van autosport als wij. Die staan ermee op en gaan ermee naar bed. Die hebben geen druk sociaal leven. Daar is geen tijd voor.' Hij merkt het meteen wanneer jonge coureurs zeggen 24 uur per dag met de sport bezig te zijn, maar dat in werkelijkheid niet doen. De jongens die van overzee komen, die gaan ervoor. De rest laat zich steeds meer afleiden. 'Max en Jos Verstappen waren altijd als eerste op het circuit en gingen als laatste weg, terwijl de concurrentie al lag te slapen. Zij gaven en gaven alles voor de sport en hebben die bereidheid om ervoor te werken.'

Koste wat kost de beste willen zijn door hard te werken, jezelf dingen te ontzeggen en je volledig onder te dompelen in de racerij: Van Amersfoort ziet het steeds minder gebeuren. Jezelf bekwamen door te simmen of urenlang op YouTube-racefilmpjes te kijken is vaak al een opgave. In principe mogen de Van Amersfoort-coureurs de hele dag op de simulator. Het enige wat ze moeten regelen is dat er iemand aanwezig is als engineer. 'Om dat aan te zwengelen, is bij de meesten vaak al te veel gevraagd. Aan dit soort kleine dingen zie je dus of iemand 100 procent gefocust is om er te komen.'

Het is ook een van de voorbeelden waaruit blijkt dat de mentaliteit van de coureurs in de loop van de tijd veranderd is. Van Amersfoort merkt het in gedrag en gretigheid. 'Ze hebben de welvaart mee. Dat merk je aan alles. Ik heb het opgegeven om te proberen ze te beïnvloeden. Ik geef aan wat we verwachten, wil ook dat de engineers het aangeven, maar daarna ligt de bal bij hen. Ze moeten zelf het initiatief nemen. En dan red je het of dan red je het niet. Zo simpel is het.'

De werkplaats van Van Amersfoort Racing is groot, ordelijk en heeft veel weg van een Formule 1-fabriek. Doordat er werkelijk overal bekens zijn tentoongesteld, waan je je echter in een klein museum. Je kijkt je ogen uit. Van trofeeën uit de begintijd, de successen met Jos Verstappen in de Opel Lotus tot recenter succes: het is er allemaal te bewonderen. De coureurs van nu kijken er echter niet naar om. Het interesseert ze niks. Sterker nog: soms komt de teamoprichter een van zijn dertien coureurs tegen in de fabriek en moeten ze zich aan elkaar voorstellen. Typerend voor de huidige generatie. Je huiswerk doen om te weten voor welk team je rijdt, zit er niet in. 'Het is afstandelijker geworden. Ook ik ben daar nu laconieker in geworden. De tijd dat ik een coureur in huis nam, is voorbij. Het gaat mij er nu om hoe we als team functioneren. Wie de succesvolste coureur is, maakt mij niet uit, zolang het er maar een van ons is.'



Hij verzucht dat de romantiek is verdwenen en het alleen nog om de kniekers en de pecunia gaat. Een wereld van verschil met hoe hij in 1975 begon. Hij ontmoet Huub Rothengatter omdat die zijn gele Formule Ford Royale matzwart gespoten wil hebben. Van Amersfoort raakt in de ban van de coureur, die hij als knettergek bestempelt. Rothengatter heeft geen monteur, geen team, niks. Van Amersfoort beseft dat dit dé kans is om niet alleen naar raceauto's te kijken, maar ook om eraan te mogen sleutelen. Hij leent de servicewagen van zijn vader en maakt zijn debuut als monteur tijdens de Benelux Formule Ford-race op Zandvoort. Het vak leert hij in de praktijk, met vallen en opstaan en door alle boeken te lezen die hij over het onderwerp kan vinden. Een paar jaar later begint hij voor zichzelf.

'Begin jaren tachtig was de autosport nog zo amateuristisch dat de rijder vaak alleen een aanhangwagen of busje had, verder niks. Ja, een chronisch gebrek aan geld.' Hij zegt het met een knipoog, beseffend dat dat lange tijd ook zijn verhaal zou zijn. Van Rothengatter kreeg hij nooit een cent, maar dat wuift hij weg als 'liefde-werk, oud papier'.

Dat is Frits ten voeten uit. Bescheiden, maar trots op wat hij heeft neergezet. Mijmerend zegt hij dat Van Amersfoort Racing ook een Formule 1-team had kunnen zijn als hij in Engeland was geboren, om meteen de kanttekening te maken dat hij geen goede zakenman is. Hij stelt dat zijn team zonder CEO Rob Niessink (1960) nooit zo ver gekomen was. 'Rob is zakelijk slimmer dan ik. Ik ben niet een type dat tachtig man aanstuurt, laat mij maar spelen op het circuit.' Beiden hebben een hart voor het racen, waarbij Niessink net wat meer de poen in de gaten houdt. En daar staat of valt het mee. Want naast topsport is autosport vooral zakendoen. Er is veel geld mee gemoeid, waardoor er altijd sprake is van een bepaald