

Voorwoord

DOOR OLAV MOL

Vaak zit ik te wachten, vooral op vliegvelden. Ik denk, lees of zie dan regelmatig leuke dingen of interessante statistiekjes waarmee ik niet zo makkelijk iets op tv of radio kan doen. Vooral op televisie heb je door al het spektakel weinig tijd, en daarom kun je maar heel af en toe de diepte in duiken. In *Kraskras door de Formule 1* kan dat dus wel.

Denk bijvoorbeeld aan de toppers uit het verleden, en dan eens niet het rijtje meervoudig kampioenen, maar juist degenen die net níét de kampioens-trofee veroverden. Bijvoorbeeld Stirling Moss, die vier jaar op rij tweede werd in het wereldkampioenschap, maar nooit eerste. Of Gilles Villeneuve, die door meerdere collega's als de snelste en de beste werd beschouwd, maar nooit kampioen werd; in 44% van zijn races bracht hij zijn Ferrari niet eens over de finish. En wat dacht je van Jochen Rindt? Hij werd dan wel kampioen, maar op dat moment was hij al weken dood na een crash op Monza. In dit boek lees je mini-biografieën van deze drie coureurs, van Ronnie Peter-

son, twee keer tweede in het WK, en van Clay Regazzoni, één keer tweede met drie punten achterstand op de kampioen. Door hun verhalen leer je meer over de geschiedenis van de Formule 1, waarin de weg naar de top vroeger vaak anders liep dan tegenwoordig.

Wees gerust, ook de grote kampioenen komen aan bod, aan de hand van de talloze statistieken die onze sport kent. Met zulke cijfers kun je eindeloos spelen door ze op verschillende manieren te interpreteren.

Wie was of is de beste Formule 1-coureur ooit? Wie was het beste tijdens de kwalificaties? Wat was het beste team? Uit welk land komen de beste coureurs? Op basis van de statistieken valt daar wel wat over te zeggen, maar het antwoord hangt af van de manier waarop je naar de cijfers en de lijstjes kijkt. Lewis Hamilton heeft inmiddels heel wat records op zijn naam staan, maar als je meeweegt dat er vroeger veel minder races waren, zijn er ook anderen die je misschien als 'de beste' kunt beschouwen.

Met *Kriskras door de Formule 1* ga je kriskras door de tijd en de onderwerpen, in hoofdstukken die wisselen in lengte. Sommige zijn wat korter en kun je bijvoorbeeld lezen als je op een trein of een vliegtuig wacht, of wellicht in het kleinste kamertje. En als je op een luie dag of op het strand wat meer tijd hebt, zijn er verhalen waarmee je je hoofd dieper in de wondere wereld van de Formule 1 kunt steken.

Veel leesplezier!

Olav Mol

Stirling Moss

**O.A. MASERATI, MERCEDES, VANWALL, LOTUS,
1951-1961**



STARTS	ZEGES	PODIUMS	POLEPOSITIONS	HOOGSTE IN WK
66	16	24	16	2e in 1955, 1956, 1957 en 1958

Een hoofdstuk over Stirling Moss is vanzelf een verhaal over de eerste jaren van het Formule 1-rijderskampioenschap, dat in 1950 begon. De coureurs stroomden toen nog niet via de karts en de opstapklassen door naar de koningsklasse. Het waren allemaal mannen, tot het debuut van Maria Teresa de Filippis in 1958, en ze kwamen vaak in veel verschillende competities tegelijk uit. Er werd geracet in de formuleauto's van die tijd, maar ook in sportwagens. Op het programma stonden rally's, heuvelklimmen*, langafstandsraces en veel meer. En daar was ook tijd voor, want de Formule 1-kalender telde maar tussen de zeven en elf wedstrijden, minder dan de helft van nu.

Stirling Moss werd vanaf 1955 vier jaar op rij tweede in het kampioenschap en de drie jaar erna derde. Bij zestien van de zesenzestig Formule 1-races die meetelden won hij, en van de losse FI-wedstrijden, waarvan er toen ook veel waren, won hij er nog eens negentien.

 * Een heuvelklim (Engels: *hill climb*) is een tak van auto- en motorsport, waarbij de deelnemers na elkaar starten, zoals bij een rally. Wie in de snelste tijd boven aan de heuvel of berg is, is de winnaar.

In totaal zegevierde hij in de verschillende klassen waaraan hij deelnam bij 212 van de 529 races, oftewel vier op de tien keer. Grote wedstrijden die hij op zijn naam schreef waren onder andere de Mille Miglia en de Targa Florio in Italië, de duizendkilometerrace op de Nürburgring Nordschleife, en de twaalfuursraces in het Franse Reims en in Sebring in Florida. Ook boekte hij een klasseoverwinning in de 24 uur van Le Mans en werd hij tweede in de Rally van Monte Carlo. Stirling was dus een zeer succesvol allround autocoureur.

Het racen had de in 1929 geboren Stirling Moss niet van een vreemde. Zijn vader Alfred, een Londense tandarts, racete als hobby in eigen land en had in 1924 zelfs een keer meegedaan aan de Indianapolis 500 in Amerika. En ook moeder Aileen mocht graag gasgeven. Ze werkte als ambulancechauffeur tijdens de Eerste Wereldoorlog en was daarna actief bij heuvelklimmen in Engeland. Stirling zelf kreeg van zijn vader op zijn negende zijn eerste auto, een Austin, waarmee hij rond mocht scheuren op het landgoed waar ze woonden.

De familie Moss had het bepaald niet slecht, maar Stirling betaalde zelf mee aan zijn eerste auto's met het prijzengeld dat hij won met paardenraces. Dat deed hij namelijk ook nog. Zo kocht hij een Morgan, een MG en uiteindelijk een vooroorlogse BMW 328, waarmee hij zich in 1947 voor het eerst inschreef voor rally's en behendigheidsritten. Zijn vader probeerde hem te

overtuigen dat hij tandarts moest worden, maar daar had Stirling geen oren naar. De assistentes van zijn vader konden hem wél bekoren – hij werd ooit door zijn moeder betrappt terwijl hij er met eentje aan het vrijen was in zijn MG – maar hij was vooral verliefd op het racen. Hij overtuigde zijn vader ervan dat hijzelf beter een Cooper-Formule 3-auto kon kopen.

Met de Cooper begon Moss al gauw races te winnen, en steeds vaker deed hij mee aan wedstrijden in Frankrijk en Italië. In 1950 won hij in het voorprogramma van de Formule 1 Grand Prix van Monaco, waardoor de groten in de autosport zagen dat de twintigjarige Moss een aanstormend talent was.

Zijn debuut in de Formule 1 volgde in 1951 bij de Zwitserse Grand Prix op het Bremgarten-circuit. Hij kwalificeerde zich als veertiende en finishte als achtste, op twee ronden achter winnaar Juan Manuel Fangio. Het was zijn enige Formule 1-wedstrijd dat jaar, dat hij vooral besteedde aan het rijden en winnen van races in de Formule 3, en bij de sportwagens. Toch had hij de aandacht getrokken van Enzo Ferrari, die hem in de Bari Grand Prix in Italië met zijn Formule 1-auto wilde laten rijden. Als dat beviel, lag er een contract klaar voor 1952.

Er zou een test aan voorafgaan, waarvoor Stirling en zijn vader afreisden naar de hak van Italië. Daar bleek echter dat niet hij maar de vierenveertig jaar oude veteraan Piero Taruffi in de Ferrari mocht testen. Er kwam geen uitleg, en Moss was sinds die dag extra gemotiveerd om de *scuderia* te verslaan – het

liefst met auto's van Britse makelij.

Na twee jaar zonder succes met verschillende auto's Grands Prix te hebben gereden bood Moss zijn diensten aan bij Mercedes, dat op het punt stond om weer terug te keren in de koningsklasse. Baas Alfred Neubauer liet hem echter weten dat hij nog te weinig ervaring had en het eerst maar eens zelf moest proberen.

Dat leidde tot de oprichting van de Equipe Moss, samen met zijn vader en zijn manager Ken Gregory. Het team had als doel om coureurs zonder fabriekscontract en jonge talenten mee te laten doen aan Formule 1-wedstrijden. Voor 5500 Britse ponden werd een Maserati 250F aangeschaft, het nieuwste model van de grote concurrent van Ferrari.

Het huwelijk tussen Moss en Maserati was direct vruchtbaar. Hij won verschillende races met de auto, die dan wel niet meetelden in het WK Formule 1, maar Maserati toch zover kregen om hem vanuit de fabriek te ondersteunen. Een eerste echte Grand Prix-zege pakte hij bijna op Monza, waar hij aan de leiding ging maar tien ronden voor het einde een olieleiding stuk zag gaan. Niet alleen de bazen van Maserati waren onder de indruk, ook Alfred Neubauer zag de prestaties van Stirling Moss. Hij bood de jongeman uit Londen alsnog een contract aan om tweede rijder te worden bij Mercedes, naast de toen tweevoudig wereldkampioen Juan Manuel Fangio.

Het gezamenlijk avontuur van Fangio en Moss bij Mercedes duurde slechts een jaar. Fangio won drie

van de eerste vijf races, en toen hij tijdens de Britse Grand Prix als tweede achter Moss reed en daarmee voldoende punten zou scoren voor zijn derde wereldtitel, liet hij de Engelsman zijn eerste Formule 1-zege pakken.

De Duitse fabrikant trok zich aan het einde van 1955 alweer terug uit de racerij met eigen teams vanwege een verschrikkelijk ongeluk bij de 24 uur van Le Mans. De Mercedes van de Fransman Pierre Levegh vloog daar na een aanrijding met 200 kilometer per uur het publiek in en ruim tachtig toeschouwers vonden er de dood. Fangio en Moss tekenden voor 1956 beiden een contract in Italië, Fangio bij Ferrari en Moss bij Maserati.

Mercedes schreef Moss en Fangio in 1955 ook in voor de langeafstands races Targa Florio en Mille Miglia in Italië. Daar was Moss in de Mercedes SLR zijn Argentijnse vriend wél twee keer te snel af. In de Mille Miglia liet Moss met zijn bijrijder, de Britse motorsportjournalist Denis Jenkinson, een tijd noteren van 10 uur, 7 minuten en 48 seconden (gemiddeld 157,6 kilometer per uur), bijna tweeëntwintig minuten sneller dan Fangio. Het record staat vandaag de dag nog steeds, ook omdat de legendarische race twee jaar later verboden werd vanwege twee crashes waarbij meerdere coureurs en toeschouwers om het leven kwamen. Dat was een van de trieste bijkomstigheden van races op openbare wegen, waarbij talloze mensen van dichtbij wilden genieten.

In de Formule 1 moest Moss ook de volgende twee jaar het hoofd buigen voor de Argentijnse grootmeester Juan Manuel Fangio. Hij versloeg hem in 1956 twee keer, in Monaco en op Monza, maar Fangio won drie keer én had in Peter Collins een teamgenoot die Moss een paar keer wist voor te blijven en hem zo kostbare punten afsnoepte.

Intussen bereidde Moss een overstap voor naar het Engelse Vanwall, waarmee hij zijn speciale ambitie wilde realiseren: Ferrari verslaan met een auto uit zijn eigen land. De Vanwall was een auto van de constructeur Vandervell, die was opgezet door de zoon van een rijke Engelse industrieel en sinds twee jaar auto's in de Formule 1 had. Een vierde plek was tot dan toe het beste resultaat van de jonge renstal, maar met Moss hoopte men de strijd met de Italianen aan te kunnen gaan.

Moss won in 1957 en 1958 zeven Grands Prix met de Vanwall en verwezenlijkte zo zijn ambitie om Ferrari te verslaan. De titel ging echter weer twee keer aan zijn neus voorbij. In 1957 won Fangio met Maserati, maar Moss versloeg als tweede in het kampioenschap wel de vier auto's uit Maranello. In 1958 had Moss wereldkampioen kunnen zijn, ware het niet dat zijn sportiviteit ervoor zorgde dat Ferrari-rijder Mike Hawthorn die titel ten deel viel.

Hawthorn werd gediskwalificeerd na de Grand Prix van Portugal, die plaatsvond in de straten van Porto, omdat hij een stukje tegen de rijrichting in had gereden na een spin. Racewinnaar Stirling Moss ging

daarna op eigen initiatief naar de stewards om zijn landgenoot te verdedigen. Hawthorn had tijdens de race zijn auto moeten herstarten, en Moss had hem toegeroepen dat hij dat heuvelaf moest doen. Hij deed het op de stoep in plaats van op de racebaan en had dus niks illegaals gedaan, volgens Moss. De straf werd geschrapt, waardoor Hawthorn de leiding in het kampioenschap behield en uiteindelijk de titel won met één punt voorsprong op zijn sportieve collega.

Dichter bij de titel zou Moss nooit meer komen. Hij won in een Cooper en later een Lotus nog wel een paar wedstrijden en werd drie keer op rij derde in de kampioenschappen van 1959, 1960 en 1961. In 1962 raakte hij zwaargewond bij een harde crash tijdens een FI-race buiten het kampioenschap op het circuit van Goodwood. Hij lag een maand in coma en zijn lichaam was een halfjaar aan één kant verlamd. Hij herstelde daarvan, maar kwam er bij een test achter dat hij niet meer zo snel was als voor zijn ongeluk. Dat bracht hem tot het besluit om zijn Formule 1-carrière als voorbij te beschouwen.

Moss kroop daarna nog regelmatig achter het stuur van een raceauto en startte in rally's, toerwagenraces in Engeland en wedstrijden met klassieke raceauto's. De laatste keer was in het voorprogramma van de 24 uur van Le Mans in 2011. In een Porsche uit 1961 deed hij mee aan de kwalificatie voor de zogenaamde Le Mans Legends-race. Toen hij uitstapte kondigde hij zijn definitieve afscheid als actief coureur aan.

Hij legde ook uit waarom: 'Vanmiddag heb ik mezelf bang gemaakt, en ik heb altijd gezegd dat als ik het gevoel had het niet aan te kunnen of mijn concurrenten in de weg te rijden, ik me zou terugtrekken.' Stirling Moss was toen eenentachtig jaar oud. Negen jaar later overleed de legendarische racer na een lang ziekbed.