

André Hoogeboom

Zandvoort

De formule 1 komt thuis



Karakter Uitgevers B.V.

Inhoud

<i>Deel I Makkelijk is het nooit geweest</i>	19
1. Ooit	21
2. Later	27
3. Toen	35
4. Helden	41
5. Baan	49
6. Veilig	61
7 Ben & Johan, Johan & Ben	67
8. 1970	77
9. 1973	87
10. Michael	101
11. Jim 1	109
12. Jim 2	121
13. De dood in de ogen	127
<i>Deel II Het interbellum</i>	137
14. De Nederlanders	139
15. De ondergang	153
16. Ernst	159

17. De sterren van de toekomst	163
18. De oranje golf	169

<i>Deel III Op weg naar Nederland</i>	175
--	------------

19. Assen ingehaald	177
20. <i>It's all about the money</i>	189
22. Voor wie wacht komt alles te laat	197
23. Bronnen	205

1.

Ooit

We hielden van auto's. Nooit afgevraagd waarom. Het was gewoon zo. Daarom gingen we elk jaar naar Zandvoort, waar de Heilige Mis van de autosport werd opgevoerd in een kathedraal die 'Het Circuit' heette. Wij waren de gelovigen.

We gingen naar binnen voor vijftwintig gulden – of zestig, al naar gelang het jaartal – zochten een plekje in de duinen, waar het winderig en koud was, en wachtten af. De start zagen we één keer en daar moesten we het mee doen. Dus werd in de loop van de middag de start steeds spectaculairder. We vulden de leemtes in het geheugen aan met onze fantasie. 'Zag je hoe Niki Lauda de *Tarzan* aansneed?' 'Ja, maar hij had wel geluk. Voor hetzelfde geld had Fittipaldi hem van de baan gedrukt en dan was het over geweest.'

Dan werd het even rustig en hoorden we de twaalf-, tien-, acht- of zes-cilinders de stilte van de duinen verscheuren, alsof dat zo hoorde. We stonden niet stil bij natuur en vogeltjes, maar snoeven benzine- en rubberdampen gretig op, waarna we de geur opsloegen in ons geheugen, die daar nooit meer wegging.

Als het pak uit zicht was verdwenen, begon het wachten. We wisten niet wat zich achter op het circuit afspeelde, welke drama's zich voltrokken, welke gevechten er uitbraken, hoe de wagens het *Scheivlak* namen, *Tunnel Oost*, *Bos In*, *Bos Uit*, en weer terugkeerden op het rechte stuk.

Het ene jaar stonden we bij de Tarzan, het andere bij het Scheivlak, dan weer bij Tunnel Oost.

We wisten niet wie de leiding had tot ze dichterbij kwamen. En dan nog. De nummers waren slecht leesbaar. Je moest weten hoe de Brabhams, Ferrari's en Lotussen eruitzagen. Sommigen van ons waren zo bedreven in het herkennen van hun idolen dat ze aan de motor konden horen wie eraan kwam, en aan het schakelen wie er achter het stuur zat. Dubbelklutsend, hoog in de toeren, diep in de remmen bedwongen ze de Tarzan (of niet). Je kwam in die eerste ronde ogen tekort. Je wilde de leider volgen, die de Hunserug beklom en verdween aan de einder, maar tegelijkertijd wilde je de gevechten in het middenveld niet missen en het gestumper in de achterhoede evenmin. Je wilde álles zien, maar dat ging niet met slechts één paar ogen.

Meestal zag je een crash over het hoofd, want dan keek je toevallig net weer naar iets anders. Het was immers gebeurd in een oogwenk en tegen de tijd dat je in de gaten had dat er iets was misgegaan, stond de auto al rokend stil in de banden langs de kant. Ook dan werd het gebrek aan feiten aangevuld door de fantasie. Je vroeg aan je buurman of hij wist wat er was gebeurd, maar die wist het ook niet en vroeg het weer aan iemand anders. Tot een jongen, hoog op de top van de duinen, kon vertellen wat er werkelijk had plaatsgevonden en zijn verhaal doorgaf aan zijn burens, waarna het door de rangen van de toeschouwers naar beneden droop in de vorm van een vrije fantasie. Maar tegen die tijd was het veld alweer in aantocht en had de leider een grotere voorsprong genomen, of was hij achterhaald, of ingehaald. Dan begon het vragen weer. Waar was wat gebeurd en waarom? Had de coureur een fout gemaakt, had zijn achtervolger de chicane gemist?

Je telde soms de wagens die voorbijkwamen. Of iedereen er nog was, en zo niet, wie er was uitgevallen. Mechanische pech, of een ongeluk. Je had een favoriet. Opgezocht in het programmaboekje, of overgenomen uit de overlevering. De favoriet was nooit een Nederlander. Nederlanders waren afwezig of reden voor spek en bonen mee. Maar je kwam ook niet voor de Nederlanders, sterker: eigenlijk kwam je niet eens voor de

coureurs. Die zag je toch niet. De helden van de snelheid waren anoniem met hun integraalhelmen, een hoofd dat net boven de rand van de wagen uit kwam en emotioneel mee- of tegenbewoog met de bocht.

Ze hadden klinkende namen, dat wel. Hunt, Clark, Moss, Stirling (dat was de voornaam van Moss), Senna, Hill, Prost. De naam van een groot coureur had één lettergreep. Of hooguit twee. Alsof de coureur er eerst was en zijn naam er later bij kwam. Het waren mythische mannen. De pits was veel te ver en we hadden alleen de zondag uitgekozen om de Grand Prix te bezoeken. We wisten niet eens dat je beter een heel weekend rond kon lopen op de paddock, de wagens van dichtbij bekijken en de coureurs in de ogen zien. Hoe moest je dat weten als je uit de provincie kwam? Informatie druppelde binnen via een omweg, of als je het jaar daarvoor ook was geweest. Dan wist je misschien dat de vrijdag of de zaterdag betere dagen waren. Dan kon je de wagens zelfs aanraken.

Het is zó lang geleden dat er op Zandvoort werd geracet in Formule 1-wagens, dat we onze eigen herinnering niet eens meer kunnen vertrouwen. In 1985 werd de laatste Grand Prix gehouden in een tijd waarin de kleuren korrelig en onscherp waren en de autosport in Nederland er niet echt toe deed. In 1985 reed Senna in de John Player Special Lotus, zat Michele Alboreto in de Ferrari 156 en reed Nelson Piquet met zijn Olivetti Brabham rechtdoor in de Tarzan.

Dat was de aanleiding om een gesprek aan te knopen met een willekeurige buurman. Het waren altijd buurmänner. Misschien hadden ze een vriendin meegenomen, maar vrouwen alleen waren er niet. De Grand Prix was een mannending, zoals een voetbalwedstrijd dat ook was.

Je zocht de verschillen met vorig jaar en deelde de ontdekkingen voorzichtig met omstanders. 'Ze rijden weer met de V6 turbo's. Gelukkig. Dat geluid! Mansell bij Williams, dat wordt wat.' Om niet al te dom over te komen knikte je instemmend en probeerde ook een duit in het zakje te doen. Als je iets wist. Zo niet, dan hield je de kaken stijf op elkaar, om even later stiekem in het programmaboekje te kijken of de kenner naast je gelijk had.

Als de Ferrari's, Williamsen of Lotussen in een steeds langer wordend

lint langskwamen, werd het onmogelijk om nog een gesprek te voeren. De stiltes op de baan verdwenen in een lange optocht van snelle wagens, die er elk jaar anders uitzagen. Gedachtecronkels van ontwerpers hadden vreemde modellen opgeleverd en die waren hier allemaal te zien geweest. De een had een surfboard op de neus bedacht, in een poging de *downforce* te vergroten, de ander zes wielen, weer een ander had een theepot achterop, of een spoiler hoog boven de wagen, als een vliegtuigvleugel uit de Eerste Wereldoorlog. Die aparte kenmerken waren een teken van de tijd. Alles mocht.

De kleuren toonden de identiteit van de teams. De Ferrari's waren bloedrood. Dat zijn ze altijd geweest en dat zullen ze altijd blijven. De Lotussen waren eerst Engels groen, adembenemend mooi, later zwart, met gouden biezen. Net zo mooi. De Matra's waren azuurblauw, de Renaults bananengeel, en dan had je de wagens met alle kleuren van de regenboog, maar die deden er niet toe. Rood, zwart, blauw en geel; dat waren de dominante kleuren. Alles wat daartussenin zat was een slap compromis, een knieval voor de sponsors. De pure renstallen bewaakten hun identiteit met koppige trots. Tot het allemaal te duur werd en de sigarettenproducenten er hun stempel op gingen drukken. Sommige teams wisten hun eigen DNA nog te behouden. Zoals McLaren in het rood-wit van Marlboro. Lotus werd goud, van sponsor Maple Leaf, later zwart met gouden biezen van John Player Special, maar behield zijn klasse.

Zo denderde het veld voorbij. Het begon te waaien. Op de duintop leek het altijd te waaien, en je vroeg je bezorgd af of het zand dat op de baan terechtkwam niet schadelijk was voor de auto's. In de staalgrijze luchten hing de dreiging van regen tegen een achtergrond van witte duintoppen. De contouren waren scherp als een mes. Hollander werd het niet.

De drama's die zich afspeelden gingen aan ons voorbij. We wisten niets. Pas later kregen we te horen wat er was gebeurd, eerst uit de verhalenrommel van de tweede of de derde ring. Pas nadat de televisie er zijn versie van de werkelijkheid op had losgelaten, en de kranten de vol-

gende dag met reconstructies kwamen, beseften we wat er was gebeurd. We keken er eigenlijk niet van op. Het gebeurde bijna wekelijks. De dood reed mee. Ze gingen met zes of zeven tegelijk in één jaar. Het hoorde er gewoon bij. Niki Lauda vertelde dat hij in zijn carrière 56 kameraden had verloren. Hij telde af, of op. Overal vielen ze. In Amerika, op Zolder, op Monza, op de Nürburgring. Wij kwamen kijken. De Formule 1 was in die dagen het moderne equivalent van de Romeinse spelen, met gladiatoren die wisten dat ze konden sterven. Toch was dat niet de oorzaak van onze fascinatie. Een crash hier en daar was meegenomen, maar doden hoorden er niet bij. De coureurs waren sportmensen die er alles voor overhadden om de snelste te zijn. Dan hoor je niet te sterven. En ze mochten in auto's rijden waar wij ook dolgraag een rondje in wilden racen. Al was het er maar één. Om de snelheid te ervaren, de angst om de controle te verliezen, het gevoel van een bocht in sturen in het besef dat je eigenlijk te hard gaat, maar nog net een beetje asfalt overhield om op de baan te blijven.

Daarom zaten we op het puntje van de duinen, te kijken, te luisteren, te ademen. Zelf zouden we het nooit meemaken, maar Zandvoort gaf je het gevoel er dichtbij te zijn. Dat was alleen zo in de Formule 1. Al het andere was surrogaat. Daarom gingen we nooit meer na 1985. Na de laatste Grote Prijs van Nederland kwam het niet meer goed. Het circuit lag er, er werd geracet, maar er zaten dakjes op de wagens en ze maakten geen oorverdovend lawaai meer.