

Paul van Hooff

*De coureur*

ROMAN

Uitgeverij Brandt  
Amsterdam 2021

Deel 1

## 1.

*Het circuit van Assen, 29 juni, 2013.*

Uitgerekend op deze dag keek Vik Hofstede tegen de rug van de Italiaanse wereldkampioen aan. Salvatore Ricci startte op *pole position*. Vik stond schuin achter hem op de vierde plek, waar hij uit de zon werd gehouden door de pitspoes met de Goof-sponsorparaplu. Aanvankelijk dacht hij dat ze in haar nakie naast hem stond. Hij had twee, nee drie keer moeten kijken, en pas bij die derde keer zag hij dat ze een vleeskleurig latex pak droeg. In zijn sport was het gebruikelijk om een relatie tussen snelheid en seks te maken maar overdrijven was ook een vak. Waar maak je 't eigenlijk mee, dacht hij, dat je na twee dagen van intense training en mentale voorbereiding kort voor dat ene, allesbepalende moment een bijna naakte chick naast je ziet? De rits van haar pak stond tot net boven haar borstbeen open. Hij tuurde naar een décolleté waar Marilyn Monroe jaloers op zou zijn.

Fox Sports hield een camera voor zijn gezicht. Vik stak zijn duim op. Het was zijn standaard manier van groeten voor de camera. De meeste coureurs zwaaiden maar wat, of bootsten met hun vingertoppen tegen elkaar een hartje na. Een opgestoken duim vond hij een positief en krachtig gebaar. De verslaggever stelde hem voor aan de kijkers thuis. 'Nummer 84, Vik Hofstede. Snelle vraag: wat zijn je verwachtingen voor eigen publiek? Word jij na Wil Hartog en Jack Middelburg de derde Nederlander die de TT gaat winnen?'

'Ik voel me goed en de motor is top.' Hij balde zijn vuist. 'Ik ga ervoor.'

Hij was de kopman van Red Sparrow racing, een satel-

lietteam van Honda. Red Sparrow leaste motoren en materialen van de fabrikant. Die gaf hem voor veel geld trouwens niet eens de nieuwste spullen, maar die van twee seizoenen ervoor. Zijn equipe was tweede garnituur en vulde als stopverf het veld op. De strijd om het kampioenschap in de MotoGP, de koningsklasse, ging tussen de fabrieksteams van Honda, Yamaha en Ducati, die makkelijk vijf keer zoveel te besteden hadden, met budgetten oplopend tot honderd miljoen euro.

Dat hij in vier seizoenen twaalf keer als vierde en zeven keer als vijfde finishte, tekende zijn situatie. Op beslissende momenten kwam zijn rcv net dat extra beetje vermogen tekort. Aardig wat keren was hij gecrasht, één keer hard toen hij van achter werd aangereden, en één keer met zeer hoge snelheid door een defect aan de motor. Voor de rest was hij een gedreven rijder. *Onvervaard*, vond hijzelf een woord dat de lading het beste dekte als hij zichzelf moest typeren.

Het was heilig. De warmte drukte op zijn schouders. Rechts van hem was geen wolkje aan de lucht maar vanuit het oosten begon ze leigrijs te kleuren. Ook voor vandaag was regen voorspeld. De vraag was alleen hoe laat? Met twee vingers wenkte hij John Haddock, zijn crew chief.

‘Wat denk je, gaat het regenen?’

John wiebelde met zijn hand.

Vik keek om zich heen, de rest van het veld stond op boterzachte slicks, waarin de afdruk van je nagel blijft staan als je erop drukt. Slicks zuigen zich vast aan het asfalt, tenminste als de baan kurkdroog is. Begint het te regenen, dan is het net alsof je op glad ijs rijdt. Hij keek nog eens naar het oosten. Met zijn kin in zijn hand dacht hij even na. Toen zei hij: ‘Fuck it, John! Ik ga voor de intermediates.’

Met zijn voorkeur voor een band met groeven die het water afvoeren, gokte hij op regen.

‘Dat is een grote beslissing,’ zei John verrast. ‘Als het niet gaat regenen, rijd je binnen zes rondjes je banden aan gort, en kun je het schudden.’

‘Mee eens, maar als ik hier een kans wil maken, moet ik ook durven gokken. Races worden soms op de startgrid gewonnen. Dat weet jij ook.’

John kniep nadenkend met zijn vingers in het vel van zijn voorhoofd. ‘Okay, it’s your call. Make it count!’

Soepel kwam Vik van zijn Honda af. In no-time plaatste zijn monteur Karel-Jan Egbert onder de achterbrug en voorvork paddock-stands zodat de motor van de grond kwam. Geroutineerd verving hij vervolgens de wielen. Met zijn armen over elkaar stond Vik zwiingend toe te kijken, terwijl hij uit de zon werd gehouden door de pitspoes. Hij zag hoe een briesje aan haar lange blonde haren plukte. Ze had de ogen van een poolhond. Nadat de wielen met intermediate banden waren gemonteerd, klom hij weer in het zadel en bedankte zijn monteur met een boks.

‘Dames en heren, we maken de grid vrij voor de opwarmronde,’ galmde de stem van de speaker even later.

‘Geef ze van jetje,’ zei een lijzige man met loopkruken bij het afscheid. Ron Hofstede, zijn vader en manager, stond bij elke race, of die nou in Assen was of in Sepang, aan Viks zijde.

John gaf zijn coureur nog een klapje op zijn schouder. ‘Good riddance, amigo.’

Met de paraplu losjes over haar schouder liep zijn pitspoes na een vluchtige handkus mee met de menigte. Vik keek haar iets te lang na.

Met een oerkreet ontwaakte de motor. Het rauwe geluid uit de twee titanium uitlaten deed de grond trillen. Zijn blik gleed over de display, hij zette de motor in de eerste versnelling. Met zijn rechterhand hield hij zijn Honda steady

op vijfduizend toeren. Hij liet de koppeling langzaam opkomen en volgde de drie coureurs voor hem. De opwarmronde is wat de rek- en strekoefeningen zijn voor een balletdanser. De spieren moeten los, de banden opgewarmd. Legendarisch was de wheelie die Randy Mamola tijdens de opwarmronde maakte om het publiek te vermaken. Hij verloor met een snelheid van tweehonderd kilometer per uur de controle en voordat de race goed en wel was begonnen, lag de coureur met een gedeukt ego in de grindbak.

Het viel hem nu pas op hoe druk het op de tribunes was. Over de hele lengte van het vierehalve kilometer lange circuit zag het zwart van de mensen. Bij de Ramshoek stak hij zijn hand op. De decibels van het publiek overstemden het geluid van de motor, grijnzend nam hij de toejuichingen in ontvangst. Daarna zocht hij zijn startpositie op, tweede rij, helemaal rechts. Nog één blik naar het oosten, alle zegen komt uit het oosten. Regen, dat was het enige waarnaar hij verlangde, en wind, zodat 't een beetje opschoot. Die eerste bocht, als hij daar goed doorheen kwam, kon hij een tijdje voorin meeknokken, en dan maar hopen op die bui.

Met een rustige polsbeweging opende hij de gasschuiwen. Met twaalfduizend toeren per minuut op de display leek zijn RC213V recht omhoog te willen opstijgen.

## 2.

Viks idool was Wil Hartog, de eerste Nederlander die de TT van Assen op zijn naam schreef. Dat was uit de tijd van het Polygoonjournaal, zwart-witte televisie, een mensenleven geleden. Het specialisme van Hartog, die door zijn lengte en witte raceoverall De witte reus werd genoemd, was de bliksemstart. Ruim voor Viks geboorte moesten de coureurs hun motorfietsen zelf aanduwen. Na drie passen had Hartog zijn Suzuki 500 al aan de praat, terwijl de meeste coureurs er acht nodig hadden. Tegen de tijd dat zij eindelijk eens in het zadel zaten, was Hartog de hoek al om.

Viks Honda RC213V vergelijken met Hartogs Suzuki RG 500 tweetact was het vergelijken van de nieuwste iMac met de Commodore 64. Hartog moest honderddertig paardenkrachten in bedwang houden, Vik tweehonderdvierentig! In een stijf lichaam van aluminium, carbon viber en titanium huisde een duizend cc V4-motor. Binnen vijftien seconden bereikte de RCV zijn topsnelheid van driehonderdzesentig kilometer per uur. Geen voertuig op aarde, zelfs geen F-16, accelereerde sneller dan een MotoGP-racer.

Hij stond in de starthouding: de rechterlaars aan de grond, de ellebogen naar buiten gedrukt en zijn kont naar achteren. Met grote ogen en zijn mond half open hield hij het startsein in de gaten. De trillingen van de motor verplaatsten zich als elektriciteit door zijn onderarmen naar de rest van zijn lichaam. Als de rode lichten boven het circuit doofden, dan brak de hel los. Plotseling verscheen een vlieg op zijn vizier, precies voor zijn rechteroog, en zo dicht op zijn lens dat-ie behoorlijk in de weg zat. In een reflex blies hij een pufje adem uit, meteen daarop moest hij niezen. Op zijn bovenlip proefde hij een beetje snot.

Op dat moment gingen de rode lichten uit. Een muur van geluid verplaatste zich. Een fractie later dan de rest liet hij zijn koppeling opkomen en trok de gasschuiven open. Terwijl hij van alle kanten met donderend geraas voorbij werd gereden, duwde hij voor tegendruk zijn lichaam zo ver mogelijk naar voren, zijn benen hingen los van de voetsteunen. Door het voorwaartse geweld kwam het voorwiel van de grond, een move die meteen werd gecorrigeerd door de boordcomputer, de ECU. Zijn Honda was voorzien van vijftig sensoren die zijn gedrag controleerden. Als de motor iets verdachts deed, zoals een wheelie of spinnen met de achterband, dan greep de ECU in door de ontsteking en de brandstoftoevoer heel even af te knijpen.

In de pitbox hield John Haddock zijn hand voor zijn mond. 'What the fuck?' mompelde hij toen hij zag hoe Vik als elfde de Haarbocht inging. Nog voor de race goed en wel was begonnen was zijn coureur al zeven plekken teruggevallen. In zijn hand kneep hij een plastic koffiebekertje fijn.

Vik reed in het wiel van Gunther Faessen, de Duitse coureur met nummer 17. Hij kwam uit voor een satellietteam van Yamaha. Vlak voor de bocht van Mandeven zag Vik het achterwiel van Gunthers M1 omhoog komen door de kracht waarmee hij in de voorrem kneep. Het was het teken dat hij zijn *slide* aan het voorbereiden was. In de bocht leek het achterwiel het voorwiel in te willen halen. Het was Gunthers manier van rijden, al driftend door de bochten waarbij zijn voorwiel naar buiten wees, zoals bij dirt track-racing. Het was zijn racesignatuur. Het publiek vond het schitterend.

Ze bevonden zich in een gezelschap van zes coureurs op zo'n twintig meter afstand van de kopgroep, die aangevoerd werd door Salvatore. Met de kont van Gunther als uitzicht loerde hij naar dat ene gaatje om in te halen. Als verbonden door een onzichtbaar lint stuurden ze de Strub-

ben in. Vik zat zo dicht op de Duitser dat hij hem kon aanraken als hij zijn arm had gestrekt. De Veenslang volgde, negenhonderd meter ging het rechtdoor. In een kwestie van seconden liet hij de RCV door zijn zes versnellingen werken, op een motorlengte afstand van zijn rivaal. Net voorbij de DHL-borden stond de display op tweehonderdnegentig kilometer per uur.

Door een defecte sensor op de voorvork verloor Vik in zijn rookie-jaar op Mugello in Italië tijdens de training de controle over zijn Honda, precies op het snelste gedeelte van het circuit. 'Met driehonderd kilometer per uur stapte ik van de motor,' zou hij later stoer zeggen. Zestig meter schoof hij in zijn leren raceoverall over het asfalt. Toen het door de wrijving te heet werd onder zijn linkerbil, veranderde hij van positie en gleed verder op zijn rechterbil. Hij brak het tweede kootje van zijn linkerpink. Doodgemoedereerd verscheen hij de volgende dag aan de start. Hij bleef erbij dat een race per saldo niet gevaarlijker was dan een potje voetbal. Bij elke Grand Prix keilden er wel een paar coureurs van het circuit of vlogen na een *high sider* metershoog door de lucht. In bijna alle gevallen stapten ze ongedeerd van de baan.

Anderhalve ronde lang reed hij in de slipstream van Gunther. Hij probeerde hem binnen- en buitenom in te halen maar zijn aanvallen werden kundig gepareerd. Hij moest een keer te hard in de remmen en stuurde door het glijden van de voorband op de limiet de bocht in. Van schrik beet hij op zijn tong. *De volgende keer later remmen, dan ben ik er in één keer voorbij.* Tijdens een race dacht hij in commando's. *Twee versnellingen terug, nu in de remmen, gas open.* Voor de rest was het in zijn hoofd stil. Intussen werd de lucht om hem heen steeds grijzer.

Eerst stak er een forse wind op. Niet veel later daalde een gestage regen neer. Langs de kant haalden de mensen hun regenponcho's uit hun rugzakken, de randen plooiden in de wind. Vik was de enige in Assen die de regen als een geschenk zag, brood uit de hemel. Gunther was de eerste die van de baan schoof. Op zijn kant tolde de motor driehonderdzig graden om zijn as en kwam in de grindbak tot stilstand, gevolgd door zijn rijder. Vik vond het een akelig gezicht om op deze manier afscheid te moeten nemen van zijn concurrent. Liever was hij hem met een beslissende remactie voorbijgegaan. In diezelfde ronde verdwenen nog eens drie coureurs voor hem uit beeld door valpartijen. De Fransman Leclerc gleed tientallen meters door het natte gras. In één ronde schoof Vik vier plekken op; hij was nu zevende.

In de pitbox balde John Haddock zijn vuist. 'Yes.' Lachend keek hij om zich heen. Iemand gaf hem een bemoeidigende klap op zijn schouder.

In de volgende ronde ging Vik nog eens vier rijders voorbij. Drie keer gebeurde dat in een bocht: op zijn intermediates kon hij veel later remmen. De Italiaan Velucci, derde in de strijd om het wereldkampioenschap, haalde hij op de Veenslang in als was hij een kilometerpaal. Vik reed op noren, terwijl de rest van de deelnemers op Friese doorlopers kluunden. Van een klinische race met Salvatore als de gedoodverfde winnaar veranderde de TT in een waterballet. Het werd chaotisch toen de coureurs massaal de baan verlieten om in de pitstraat hun banden te wisselen. Eenmaal terug in de race reed Vik eenzaam aan kop met dik veertig seconden voorsprong. Het publiek ging erbij staan. De *lone rider* in de regen, die een waterwolk achter zich aan sleepte, was hun landgenoot, Vik Hofstede uit Amsterdam. Overall langs de baan zwaaiden vlaggen met uitbundige kleuren heen en weer.

Vik had grip gevonden op de natte baan en durfde zijn

lijnen te rijden waar anderen op eieren liepen. Stilaan werd hij bevangen door het zalige gevoel dat hij niet meer in te halen was.

Net voorbij de hoofdtribune zag hij op de display een melding van race control verschijnen.

*Drive through.*

Zag hij het goed? Wat was er aan de hand?

*Drive through.*

Fuck! Hij las het weer.

Een ronde later werd bij de pitstraat een bord omhoog gehouden. *84, drive through.*

Het racenummer, dat was hij, en om er zeker van te zijn dat hij het allemaal goed had begrepen, verscheen de melding nog een keer op de display. Een drive through was hem nog nooit overkomen. Wat had hij gedaan om deze straf van race control over zich af te roepen? Volgens de reglementen moest hij binnen vijf ronden de baan verlaten om vervolgens met zestig kilometer per uur door de pitstraat te tuffen. Aan het eind ervan mocht hij dan weer het circuit op. Deed hij dit allemaal niet, dan zou hem de zwarte vlag worden getoond, en was hij gediskwalificeerd. Hoe dan ook, Vik wist dat de penalty in feite einde oefening betekende; het hele gedoe zou een halve minuut in beslag nemen, minstens.

Hij had zin om iets in elkaar te trappen, maar hij zat op zijn motor.

Pas in de allerlaatste ronde verliet hij de baan. Hij wilde tijd rekken om in zijn flow te blijven en zijn voorsprong uitbouwen. Dat was nog gelukt ook. Met 1.41.04 minuut zette hij de snelste ronde neer. Tandknarsend tufte hij door de pitstraat. Langs de kant spoorde John Haddock hem met wilde gebaren aan. Aan het eind van de pitstraat keek Vik over zijn schouder. In de verte zag hij uit de nevel de eerste coureurs op zich afkomen.

In een flits zag hij het beeld van een coureur in een witte overall, rijdend op een Suzuki 500 tweetact. Hij keek over zijn schouder en leek hem met zijn hand bij zich te roepen. Vik dacht het beeld weg, er was geen tijd om visioenen te interpreteren.

Wil Hartog triomfeerde achtendertig jaar geleden op Assen. Ze hadden elkaar weleens op het circuit ontmoet. Hartog biechtte op dat hij een matige regenrijder was. Hij vertelde hoe hij een maand voor zijn overwinning op Assen de later verongelukte coureur Jack Middelburg tijdens een regenrace wilde inhalen. 'Ik probeerde hem eruit te remmen, ik remde te laat en met uitaccelereren trok ik m'n motor onder mijn gat vandaan,' zei hij. 'Glijdend op mijn buik ging ik hem voorbij.'

Drie ronden te gaan, negen seconden voorsprong.

Voor een coureur van Viks formaat moest dat genoeg zijn om de race uit te rijden. Maar bij Mandevveen gleden zijn voet van het rempedaal, nog maar net wist hij zijn Honda binnen de lijnen te houden. En bij het uitkomen van de Geert Timmerbocht stond zijn motor in een te hoge versnelling. Vik begon te schelden, het teken van verval. 'Houd je kop erbij, lul.'

Bij Hoge Heide hoorde hij een donker geluid achter zich. Hij hoefde niet over zijn schouder te kijken om te weten hoe de stand van zaken was. Ten minste één coureur had aansluiting gevonden, maar te horen aan de diepte van het geluid waarschijnlijk meerdere coureurs. Voor de laatste keer ging hij langs de hoofdtribune. Verscholen achter de kuipruit om zo min mogelijk wind te vangen, zag hij vanuit zijn ooghoeken hoe een teamlid langs de kant met beide handen het pitbord omhoog hield: *P1, 3 sec, go!*

De zon brak even door het dichte wolkendek heen en deed het natte asfalt oplichten. De nevel die over de Veen-slang onder zijn banden vandaan kwam verminderde het

zicht van de aanhakende coureurs, alsof ze in een stofwolk reden.

Met zijn ogen wijd open ging hij door de Bult, zijn *knee pad* schuurde prettig over het asfalt. Ondanks de druk was hij weer in zijn ritme gekomen. Het besef begon in te dalen dat hij seconden was verwijderd van eeuwige roem, van tastbare geschiedenis. Hij en Wil Hartog zouden gelijk zijn. Samen in de boeken, voor altijd en eeuwig. Vlak voor Mandevveen sloeg hij nog een aanval af, een laatste stuip-trekking van een achtervolger. Door laat zijn rempunt te kiezen, hield hij de deur dicht.

Salvatore Ricci reed in Viks wiel. Assen was zijn circuit, drie keer op rij had hij hier gewonnen. Hij was de kroonjuweel van de MotoGP. Hij was een balletdanser op twee wielen, de volmaaktheid in een leren racepak. Het gevecht tussen Salvatore op de Yamaha en Bram Bropho in het zadel van de Ducati op het circuit van Laguna Seca in 2011 was het mooiste gevecht dat de MotoGP ooit had voortgebracht. In de laatste ronden waren de coureurs zo aan elkaar gewaagd dat ze bij snelheden van dik driehonderd kilometer per uur elkaars zweet konden ruiken. Salvatore raakte in de voorlaatste ronde even van de baan, herpakte zich en wist de race met zijn leeuwenhart te winnen, zoals alleen hij dat kon: loeren op elk minuscuul gaatje, net even wat later remmen dan zijn opponent en nooit, maar dan ook nooit opgeven. Hij was hier gekomen om voor de vierde keer in successie de TT te winnen maar er waren niet veel mogelijkheden meer om de race naar zijn hand te zetten. Het irriteerde hem vast dat die Hofstede in de beslissende fase op kop reed. Hij had hem verschillende keren op een ronde achterstand gezet, soms wel twee keer in een race.

In een hoek van vijfenveertig graden stuurde Vik de snelle en lange bocht bij Duikersloot in. Plotseling kwam het geluid van een achtervolger heel dichtbij. Rechts opzij



zag hij een voorband. Dat kon niet, er was geen ruimte! Bij het uitkomen van de bocht kreeg de rcv een tik van achteren. De motor raakte in onbalans. Vik probeerde met zijn lijf bij te sturen, maar week van zijn lijn en ging rechtdoor op de grindbak af. Hij hoorde geschraap, zag over elkaar tuimelende beelden. Steentjes, overal steentjes. Toen zijn lijf tot stilstand was gekomen, lag hij op zijn rug.

Voor zijn gevoel keek hij een eeuwigheid lang naar de lucht, die geschilderd leek door een oude Hollandse meester. Hier en daar kwam hemelsblauw tussen de grijze wolken door. Een meeuw! Zijn borst ging op en neer. Met zijn rechterhand graaide hij in de grindbak. Hij opende zijn vuist en zag hoe de steentjes tussen zijn vingers verdwenen en terug op de grond vielen. 'Vik,' hoorde hij in de verte. 'Vik, ben je oké?' Binnen de omlijsting van de Hollandse meester verscheen het pafferige gezicht van een marshall. Regendruppels rolden van zijn baseballpetje. Hij stak een hand naar hem uit.

De rcv lag op zijn kant, het voorwiel draaide nog wat na. De marshall hielp hem mee de motor overeind te zetten. De hele linkerzijde zat onder de krassen, een kuipdeel hing los. 'Ga zitten, ik duw je wel,' zei de marshall geruststellend. Als verdoofd sloeg hij zijn rechterbeen over het zadel, keek over zijn schouder en gaf een kort knikje. De rcv kwam in beweging, met zijn tenen peddelde hij mee. De motor sloeg sputterend aan toen hij de koppeling losliet. Met zijn knie hield hij het loszittende kuipdeel op zijn plek. Een vliesje kwam voor zijn ogen, het zout van een traan die langs zijn neusvleugel zijn mond in rolde.

Met één hand aan het stuur reed hij in de derde versnelling langs de tribune, steentjes kwamen los van zijn banden en tikten tegen de spatborden. Een achterblijver kwam voorbij, het was Gunther. Wie knalde hem eigenlijk de baan uit? Er was verdomme helemaal geen ruimte om

binnendoor te komen. Zijn armen en benen voelden zwaar. Alles in zijn lijf was zwaar, alsof het merg in zijn botten was vervangen door vloeibaar lood. Het losse kuipdeel klapperde in de wind. Om eventuele achterblijvers niet te hinderen nam hij de Ramshoek zo breed mogelijk.

Als overwinnaar had hij met het voorwiel in de lucht over de finishlijn willen komen om zijn oppermacht te onderstrepen. Nummer 84, Vik Hofstede uit Amsterdam, ging als laatste over de meet.