

Inhoud

Voorwoord door Johnny Herbert	9
1 RACEN	
Rijles	13
Zandvoort 1973	18
Motorsport is dangerous	23
Trophy of the Dunes	27
Formule Ford	32
Brands Hatch	37
Nederlands kampioen Formule Ford 2000	43
Opel Lotus	48
2 PITREPORTER	
Autosportcommentator	57
Mexicaans avontuur	64
Eurosport	69
Unplugged	74
Zanardi	78
Williams FW15C	83
Roland	89
Senna	94
RTL	99
Jos – de Max van zijn generatie	104

Jos – plan B	110
Jos – A1-GP	115
Schumacher – de autocoureur	120
Schumacher – de familieman	125
Damon Hill	129
Barrichello	136
Happy go lucky	141
Olav	146
Johnny – het ongeluk	153
Johnny – de zeges	158
3 MEER DAN FORMULE 1	
Een jaar in Amerika	167
Formule 1 terug bij RTL	176
A1-GP	183
Jeroen	190
Le Mans	198
Gijs	207
Dakar	213
Mijn eigen tentje	220
Historisch racen	227
De Formule 1 van nu	234
Max	242
Slipstream	250
Zandvoort	255
Reining	263
Illustratieverantwoording	272

Voorwoord

Lang geleden, begin jaren tachtig, kwamen Allard en ik elkaar tegen in Engeland, als beginnende autocoureur-tjes. Ik ontdekte meteen: met Allard is het ‘what you see is what you get’. Dat is trouwens nog steeds zo. Destijds was hij een blije, altijd lachende jonge vent, vol vertrouwen, een echt racetalent, en dat vonden anderen ook. Maar hij moest er wel voor knokken. Desondanks bleef hij altijd vrolijk en vriendelijk tegenover anderen, wat hem bijzonder populair maakte. Natuurlijk gingen we elk onze eigen weg, tot in de Formule 1. Daar zagen we elkaar weer, hij als commentator en pitreporter, ik als drievoudig Grand Prix-winnaar, maar veel veranderde er niet, we hielden altijd contact, onze vriendschap bleef bestaan. Als pitreporter onderscheidde Allard zich echt van de rest. Met hem voelde je je altijd op je gemak. Hij was een vriend. Hij was nooit op zoek naar de shit, wat in de mediawereld van nu nogal gebruikelijk is. Je kon hem vertrouwen, en dat is belangrijk in je relatie met Formule 1-coureurs. Daarom liep de samenwerking met John Watson destijds ook zo goed. We hebben samen ook heel wat lol gehad. Van het circuit naar het vliegveld rijden met het Nederlandse televisieteam was altijd een belevenis. Ik herinner me nog

wel ritjes in Japan en Oostenrijk, uit het raampje hangen en dan gooien met bananen. Tijdens een van die ritjes riep ik: ‘Pas op, volgens mij hangt hier een flitser!’ en op het moment dat ik ‘flits’ zei, flitste dat ding ook. Supertiming! Heerlijk, al die geintjes. Met Allard ging het er altijd heel relaxed aan toe. Ook na al die avonturen zijn we elkaar blijven zien en gelukkig belt Allard regelmatig, want ik ben niet zo’n geweldige beller. Wij hebben nog altijd een heel fijne vriendschap, die nog net zo goed is als op de eerste dag dat we elkaar ontmoetten.

Johnny Herbert

2020

1

RACEN

Rijles

Autosport zat niet echt in de familie Kalff. Generatieslang waren het juristen. Een Kalff ging rechten studeren, liefst in Rotterdam. Maar mijn vader was eigenzinnig. Hij was geïnteresseerd in techniek, dus hij ging naar de TU in Delft. Hij had ook belangstelling voor auto's en was gefascineerd door de autosport. Vooral door de technische kant daarvan. Daar ging hij behoorlijk ver in. Hij las er graag over, hij genoot van de diepgravende analyses van de legendarische Dennis Jenkinson. Hij kon je ook verklaren waarom een auto overstuur had, of onderstuur, maar dan wel vanuit de theorie. Zelf racen was er niet bij. Techniek studeren was één ding, racen was even iets anders. Er is ooit een kart gekocht voor zijn jongere broer, een Brise kart met zo'n vlinderstuurkje. Daar werd mee gereden, tot mijn oom een keer over de kop sloeg met dat ding. Dat was meteen het einde van dat avontuur. Ze hebben daarna nog wel aan kaartleeswedstrijden meegedaan, de Zuiderzeerally, dat soort dingen, verder ging het niet. Mijn vader hield wel van hard rijden. Je had destijds nog geen maximumsnelheid op de snelweg en niet zo idioot veel verkeer, dus hard rijden was wat makkelijker. Hij had een BMW 2000 Touring en die was na 5000 kilometer echt

wel toe aan nieuwe remblokken. Ook de banden bleken tamelijk afgesleten. Hij bezocht races, om te zien hoe het allemaal werkte in de praktijk. Hij ging naar Le Mans en traditioneel elk jaar naar de Grand Prix op Zandvoort. Ik was als kind boos dat ik niet mee mocht. Dan bleef ik bij mijn opa en oma en gingen we daar maar met de windbuks proberen om iets te raken. En dat was lang niet altijd de schietschijf!

We leefden eigenlijk een heel ongecompliceerd leven. Een zorgeloze tijd. Vader, moeder, ik en mijn twee jongere broers. We woonden eerst in Zevenaar, later verhuisden we naar Loenersloot. We deden als kind gewoon wat alle kinderen deden in die tijd: overdag naar school, 's avonds televisiekijken of een beetje lezen, woensdagmiddag hockeytraining en op zondag stiekem op de steigers van de nieuwbouwhuizen klimmen. In Loenersloot gingen we in het weekend wel eens jagen. Dat kon in die tijd. Kun je je nu niet meer voorstellen. Ik fokte ook konijnen. Tegen de kerst ging ik naar de poelier om te vragen hoeveel konijnen hij nodig had. En dan spraken we een prijs af, per kilo. En ik die beesten maar vetmesten. Tja, als ik geld wilde hebben, moest ik het zelf verdienen. Aan racen werd niet gedaan, we gingen nooit karten of zo. Karting was destijds een apart wereldje met zijn eigen dynamiek, niet het voorstadium van een racecarrière en zeker niet zo populair als nu. In Zevenaar had iemand een keer een Simca 1000 over, daar gingen we mee crossen in een wei-

landje. En dan stond die ouwe dat weer te analyseren. Als iemand mooi dwars ging, schudde hij zijn hoofd, want zo verloor je tractie... Over autoracen werd veel gesproken thuis, dat beluisterde ik allemaal wel. En mijn vader had allerlei boeken over autosport. Die keek ik vaak door, dagenlang. Van Karl Kling tot Fangio, tot Jim Clark, Prins Bira, alles kwam voorbij. Dat fascineerde mij mateloos. Want die mannen, dat waren echte helden. Ik werd ook gegrepen door de schoonheid van die auto's. Een Maserati 250F is nog steeds een beauty van een auto, daar verandert niks aan. Hetzelfde geldt voor de Lotus 25, en ga zo maar door.

Ik leerde al vroeg autorijden. Als elf- of twaalfjarige kreeg ik rijles van mijn vader. En omdat hij zo technisch was, heb ik allerlei basisingen met de papelepel ingegoten gekregen. Daar heb ik tot op de dag van vandaag profijt van. Steeds als we gingen rijden was het: 'Nou moet je goed opletten, want als jij ooit autocoureur wilt worden, zul je toch anders moeten gaan schakelen.' En dan ging hij dat helemaal uitleggen. Letten op een constant toerental. Nee, niet 3600 maar 3500 toeren. Ik dacht dan: nou ja, 3400 is ook heel dichtbij. Maar nee, 3500 toeren moest het zijn, en dan proberen weg te rijden met een constant toerental. Zo kreeg je een samenspel tussen linker- en rechterbeen, koppeling en gas, dat moest je aanvoelen. Dat leerde ik allemaal al heel vroeg en daarom is het een tweede natuur geworden. Dan ga je schakelen zonder koppeling, terug-

schakelen met tussengas zonder koppeling, enzovoort. Uiteindelijk zit dat nog helemaal in mijn systeem. Als ik nu in de Corvette of de Spice stap, is het schakelen nooit een probleem, omdat het er toen zo ingestampt is. Hij legde ook allerlei dingetjes uit over mechanica waar ik nu nog steeds lol van heb. Terwijl ik zelf toen vooral dacht: ik ga gewoon rijden en dan zie ik het wel. Ik wilde altijd eerst dóén. Als we een springschans hadden gebouwd voor onze fietsen, dan kwam ik er in de lucht achter dat je beter van tevoren even kon checken of je voorwiel wel goed vastzat. Het was een flinke smak, dat weet ik nog wel. Zo zit ik eigenlijk nog steeds in elkaar. Ik ben niet van het analyseren. Eerst maar eens doen en dan zien we wel verder. Het ging destijds wel vaker mis. Toen ik de auto net voor- en achteruit kon rijden en parkeren, gaf ik maar eens gas – kijken wat er gebeurde. Ik belandde nogal hardhandig in de tuin, het hele hek plat. Na zoiets zat ik wel een middagje op mijn kamer. We hadden thuis een maaibalk, daar zaten drie versnellingen op – even proberen... hing ik met dat ding in de kersenboom. Met een zeilboot ontdekte ik op het strand dat zo'n ding geen rem had. Ik reed ook een keer met de auto achteruit met de deur open. Mijn vader vond het nog het ergste dat hij in de garage moest doen alsof hij het gedaan had. 'Ja, meneer,' werd daar besmuikt geglimlacht, 'dat is niet zo handig...' Toen ik de auto van mijn moeder total loss reed, was hij echt boos. Maar hoe boos hij ook werd, achteraf probeerde hij altijd uit te leggen waarom het niet zo verstandig

was geweest. Hij heeft ook heel lang tegengehouden dat ik de openbare weg op ging zonder rijbewijs. Er waren thuis een paar strikte regels, maar over het algemeen waren we heel vrij. We mochten altijd onze eigen beslissingen nemen. En daarin werden we dan ook gesteund. Soms probeerden ze wel uit te leggen waarom een bepaalde keuze niet zo handig was. Dat ik als kind al autocoureur wilde worden vond die ouwe wel mooi, denk ik. Omdat hij zelf nooit had kunnen racen.