

André Hoogeboom

Formule 1

HET TALENT, DE AMBITIE, DE EGO'S,
HET GELD EN DE MACHT



Karakter Uitgevers B.V.

INHOUD

I. PROLOOG 11

1. Winnen tot elke prijs 17
2. 1994: een zwart jaar 22

II. BENETTON 27

1. De T-shirtverkoper 29
2. De provocateur 32
3. De bedrieger I 35
4. De bedrieger II 39

III. DE PIONIERS 43

1. Bernie en Ron 45
2. Popcultuur 51

IV. SPYKER FI 55

1. *Nulla tenaci invia est via* 57
(Voor de volhouder is geen weg onbegaanbaar)
2. De lijken in de kast 62

V. DE SLACHTOFFERS 71

1. Marcel Albers (1967-1992) 73
 2. De fatale crash 82
3. Wim Loos (1946-1967) 86

VI. MICHAEL BLEEKEMOLEN 93

1. Kuifje in de Formule I 95
2. Gedonder in de glazen 102
 3. Zandvoort 110
 4. Watkins Glen 115
5. Vechten op Zandvoort 120
6. Het drama van de A1 125

VII. SPYGATE 2007 129

1. Het poeder 131
2. De documenten 139
3. The smoking gun 142

VIII. CHRISTIJAN ALBERS 151

1. De weg omhoog 153
2. 'Idioten' en Mercedes 162
3. Slapen in de auto 167
 4. Succes 172
5. Het 'Zandvoort-gezeik' 177

IX. FORMULE I 185

1. De droom komt uit 187
 2. Bandengeluk 192
 3. Teamgenoten 197
4. Afgang door de voordeur 203

X. MICHEL MOL 211

1. Boeven en schurken 213
2. De veiling 218
3. De Yugo-dealer en de Spyker 222

XI. BIJLAGEN 227

1. Wereldkampioenen en Nederlandse deelnemers 227
 2. Lexicon 231
 3. Bronnen 239

I. PROLOOG

Een Formule 1-weekend ziet eruit als een gestroomlijnd evenement. Elke veertien dagen een televisieshow die miljoenen mensen aan de buis kluistert. Vanaf de vrije trainingen tot en met de race klopt alles, van persmomenten tot een enorme hoeveelheid aan data die uit zo veel cijfertjes bestaat dat het je duizelt. Sector-tijden, rondetijden, eindtijden, bandenslijtage, G-krachten, toerentallen, versnellingen, snelheid. Overal waar een cijfer aan kan hangen, daar hangt ook een cijfer aan. Zeker in het huidige digitale tijdperk blijft weinig tot niets meer geheim, transparantie tot achter de komma. Formule 1 is een computerspel geworden dat gespeeld wordt met echte mensen in de hoofdrol. En dat is nu juist het boeiende. Terwijl teams van driehonderd man en meer hun tanden stukbijten op talloze informatiestromen, is er één factor die niemand kan voorspellen: de mens. Nou ja, op het weer na dan.

Formule 1 is een fascinerend spel, een gigantische puzzel, waarvan de stukjes elke veertien dagen precies moeten passen. Volgens Michiel Mol, die voor een deel eigenaar is van het raceteam Force India, is de Amerikaanse ruimtevaartorganisatie NASA jaloers op de gang van zaken binnen de koningsklasse van de autosport. ‘Met een team van zo veel mensen elke veertien dagen een deadline halen vereist een strakke organisatie,’ zegt hij, ‘waar veel bedrijven wat van kunnen leren. NASA inclusief.’

De bedragen die in deze sport rondgaan zijn astronomisch. Een

raceteam aan de top houden kost ten minste 400 miljoen dollar per jaar en groeit langzaam naar de 500 miljoen. Als het om zo veel geld gaat, liggen hebzucht en corruptie om de hoek. Een van de gesprekspartners voor dit boek zegt onomwonden: ‘Het is een wedstrijdje verplassen op de apenrots. Iedereen die erbij hoort is een internationaal geslaagd zakenman of ondernemer. Zij eisen hun plek op in de zon, want ze hebben er genoeg voor betaald.’

In het verleden zijn er verschillende ‘gates’, schandalen, geweest, die de keerzijde van de sport bloot hebben gelegd. Spionage, afpersing, vals spel. Het is allemaal gebeurd. Er was *Crashgate*, *Jerezgate*, *Tyregate*, maar ook *Stepney-* of *Spygate*. En dat zijn slechts enkele van de schandalen die de Formule 1 in hun greep hebben gekregen. Schandalen waarvan sommige betrokkenen de pijn nog steeds voelen.

In de Formule 1 geldt een ijzeren wet: je spuugt niet in de bron waaruit je drinkt. De *omerta* is alom aanwezig en wie zich er niet aan houdt, wordt een paria. Giedo van der Garde weet daar alles van. De Nederlandse coureur spande begin 2015 een rechtszaak aan tegen Sauber, omdat hij vond dat hij recht had op een zitje in een van de boliden van het team. Felipe Nasr, de Braziliaanse zoon van een bankier, betaalde echter meer geld. Van der Garde won, maar het was een pyrrusoverwinning. De coureur wist dat hij in zijn recht stond, haalde zijn recht, maar zat nooit meer achter het stuur van een Formule 1-wagen.

Christijan Albers kreeg zwijggeld na zijn gedwongen vertrek bij het achterhoedeteam van Spyker F1 in 2007. Hij heeft inderdaad niets meer gezegd over zijn nogal roemloze aftocht. ‘Maar wat denk je? Dat ze een settlement met mij zouden zijn aangegaan als ze niets te verbergen hadden?’

Albers had net als Max en Jos Verstappen prijzen gewonnen in de bekende opstapklassen, de Formule Ford en de Formule 3, kreeg in de zware Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) in Zandvoort het publiek op de banken, was sneller dan zijn rivalen van reputatie, maar heeft daarna niet meer in de Formule 1 gereden.

De spelregels van de Formule 1 zijn ingewikkeld. Niet alleen technisch, maar ook politiek. Meer dan in welke andere tak van sport zijn relaties minstens zo belangrijk als talent. Kunnen voetballertjes uit de sloppenwijken uitgroeien tot megasterren; de favela's hebben nog nooit een Formule 1-piloot voortgebracht.

Racen is een sport, maar het zijn niet altijd de beste coureurs die in de top twintig mogen rijden. Over de eerste zes tot acht rijders in het veld is weinig discussie, maar vanaf plaats negen staat de *grid* vol met coureurs die ervoor hebben betaald om er te mogen zijn. Het systeem van *pay drivers* houdt de teams en de sport financieel gezond. In geen enkele andere sport moeten gekende talenten zelf geld meenemen om te mogen deelnemen. Alsof een voetballer van Cambuur met een zak geld bij Barcelona aanklopt en daarmee een plek in het eerste opeist. Misschien is Formule 1 om die reden een halve sport, die voor de andere helft pure business is.

Veel coureurs zijn boven alle twijfel verheven. Max Verstappen, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel en in het verleden Ayrton Senna, Michael Schumacher, Alain Prost. Maar zouden deze iconen van de sport ook zo ver gekomen zijn als er niet ergens onderweg een zak met geld was opgehaald? 'Misschien,' zo zei de bandenspecialist van Bridgestone in het Schumachertijdperk Kees van de Grint eerder, 'rijdt het grootste autosporttalent ter wereld wel rond op een heftruck in Mumbai.' Dat kan. 'Maar waarom,' zegt Michiel Mol, 'is het verschil tussen de 22 coureurs, die wereldwijd zijn doorgeselecteerd, toch zo groot?'

Christijan Albers gaat nog een stap verder: 'Max heeft ook alle geluk van de wereld gehad. Natuurlijk heeft hij dat afgedwongen omdat hij talent heeft. Maar de realiteit is: hij is geen Formule 3-kampioen geworden. Ik wel. Wat was er gebeurd als hij er nog een jaar GP2 aan had geplakt, zoals eerst de bedoeling was, of als hij niet direct van de karts was overgestapt naar de Formule 3, maar in een andere klasse tijd had verspild? Dan moet je ook nog twee miljoen zien op te halen. Wat als dat niet was gelukt?'

Als inderdaad de allerbesten ter wereld op de grid stonden, dan zouden de verschillen minimaal moeten zijn. Zoals op het koningsnummer van de atletiek, de sprint, of de ski-afdeling. Dat is niet zo. Jaar na jaar zijn brokkenpiloten toegelaten: Pastor Maldonado, Taki Inoue, Yuji Ide (Japanners hebben een zeer slechte reputatie), Paul Belmondo. De lijst is langer dan er pagina's zijn in dit boek.

De Nederlandse deelnemers aan het circus van de Formule 1 redden – vóór Max Verstappen – doorgaans voor spek en bonen mee, met verouderde wagens en een lege portemonnee. Een enkeling daargelaten, maar dan hebben we het over de prehistorie, toen andere wetten golden. De een heeft kleine successen geboekt, een ander heeft alleen maar strijd geleverd om te overleven. Er is ook een Nederlandse coureur om het leven gekomen op het circuit: Carel Godin de Beaufort. Velen hebben het geprobeerd, velen hebben gefaald, door welke omstandigheden dan ook. 'Je moet,' zegt Michael Bleekemolen, 'in elke klasse in staat zijn met het mes tussen je tanden te rijden. Dat kunnen er weinigen.'

Huub Rothengatter, jarenlang de manager van Jos Verstappen en zelf ook coureur geweest, zegt dat het karma is: 'Uiteindelijk komt iedereen in zijn leven op de plaats terecht waar hij of zij thuishoort. Daar geloof ik heilig in. Dat geldt ook voor coureurs. Ik dacht dat ik snel genoeg was voor de Formule 1. Dat was niet zo. Ik was domweg niet goed genoeg.'

Het karma mag zo zijn, maar in het doolhof van de Formule 1 is het gemakkelijk verdwalen. De sport kent veel verliezers die winnaars hadden kunnen zijn en winnaars die verliezers werden. Formule 1 is meer dan andere sporten een sport van het 'als/dan'.

Bovendien is Nederland nooit écht een autosportland geweest. Engelsen, Duitsers en Italianen, met al hun circuits en al hun rijders, hebben altijd de dienst uitgemaakt. Zelfs Finland, België en Oostenrijk hebben meer coureurs voortgebracht. Nederlanders hebben geen invloed gehad op de mores binnen de Formule 1. 'We' zaten kort in de Piranha Club, de sociëteit van machtige mannen binnen de Formule 1. Christijan Albers en Michiel Mol,

als teameigenaars, heel even. Maar zij hadden het veel te druk met overleven om paddockpolitiek te bedrijven.

De beroemdste leden van deze illustere club waren: Bernie Ecclestone, Ken Tyrrell, John Cooper, Enzo Ferrari, Frank Williams, Eddie Jordan, Ron Dennis, Luca di Montezemolo en Flavio Briatore. De machts politici die de koningsklasse hebben omgebouwd tot het circus van de internationale sport.

I. WINNEN TOT ELKE PRIJS

Grenzen vervagen als er zo veel op het spel staat. De Formule 1 is een miljardenindustrie. Teams investeren elk jaar duizelingwekkende sommen geld, met Mercedes, Ferrari, McLaren en Red Bull als koplopers. Het is geen topsport zonder de bijbehorende rivaliteit, rancune, mediadruk en teamdynamiek.

Er kan er maar één winnen. De rest verliest. De sport is bovendien zo gecompliceerd en ondoorgrondelijk dat list en bedrog op de loer liggen. De FIA heeft haar handen vol aan het in bedwang houden van de teams. Bijna elk weekeinde is er wel ergens discussie over, terwijl insinuaties over en weer vliegen, met de media als gewillig instrument van voor- en tegenstanders.

De Formule 1-handleiding van de wereldautosportbond is een bijbeldikke opsomming van reglementen en beperkingen, waarmee – als het aan de teams ligt – wekelijks de hand wordt gelicht. Lengte van vleugels, banden, chassis, rijhoogte, veiligheid, motoren, ophangingen, telemetrie, radioverkeer, cockpit, elektronische hulpmiddelen. Voor alles is een regel, en vele daarvan zijn voor interpretatie vatbaar. Wedstrijdleider Charlie Whiting heeft er zo veel werk aan dat hij meer publiciteit krijgt dan menig achterhoedeteam.

Als de teams de vrije hand kregen, zouden de auto's de snelheid van het geluid benaderen. Ook coureurs zouden grenzeloos worden, zoals de geschiedenis leert. De wildwestjaren van de sport duurden tot de dood van Ayrton Senna in 1994 en eisten veel slachtoffers. Coureurs stapten zonder blikken of blozen in bo-

lides waarvan de potnagels dansten op het onregelmatige asfalt, ze reden door bossen van vele kilometers lang en sprongen met 300 km per uur over heuvels, opgesloten in een chassis van zilverpapier, gevuld met explosieve benzine in onbeveiligde tanks. Het door littekens aangetaste gelaat van Mercedes-adviseur Niki Lauda is een grimmige getuige van die jaren. Winnen tot elke prijs is het kenmerk van topsport. Ook van halve topsport.

Zou er dan niet de hand worden gelicht met de regels als er maar een kleine maas in de wet was? Wel zeker. Elk team broedt op het ei van Columbus, hoopt op een openbaring, een wonder, zoekt de heilige graal waarmee een auto ineens twee seconden per rondje sneller rijdt.

De laatste die voor zo'n sensatie zorgde was Ross Brawn, die bij de start van het seizoen 2009 een dubbele diffuser onder zijn BGP 001 (eigenlijk een Honda) monteerde. Daarmee werd de luchtverplaatsing veel beter, en de enorme aerodynamische vooruitgang was sensationeel. De witte BGP 001 liet de gevestigde orde aan het begin van het seizoen ver achter zich.

Rijder Jenson Button heerste en de concurrentie moest haastig op zoek naar een antwoord. Met dit systeem wist de Brit zijn eerste en enige wereldtitel binnen te slepen. Hij won zes van de eerste zeven races van het seizoen, waarna de concurrentie pas kon pareren. Daarna won hij dat jaar niets meer.

Ogenschijnlijk heeft de FIA alles onder controle. De show ziet er gelikt uit, schandalen, als ze er al zijn, blijven binnenskamers en sinds de regels zijn aangescherpt na het tragische overlijden van Jules Bianchi na de Grand Prix van Japan in 2014 zijn er geen slachtoffers meer gevallen. Het is veiliger geworden 'dan een ziekenhuis', zoals voormalig FI-coureur Michael Bleekemolen heeft ervaren. De Formule 1 is een keurig circus, waarin de koorddansers worden beschermd door een vangnet en de wilde dieren uit de piste zijn verbannen.

Misschien wel een beetje jammer voor de romantici en liefhebbers van mooie verhalen. Het gaat zo veel over techniek, strate-

gie, regels en banden dat de menselijke maat is verdwenen. Waar zijn de James Hunts gebleven? De playboys die zich 's avonds na de race vermaakten in het Zandvoortse strandpaviljoen Riche, op jacht naar vrouwelijk schoon. Samen met Ronnie Peterson, dansend, rokend, flirtend. Michael Bleekemolen was erbij en herinnert zich de bandeloze tijd en met name de rol van de tabaksindustrie in de autosport. Veel teams hadden een tabaksponsor. Roken hoorde er sowieso bij in deze tijd. Het voegde een element van mannelijkheid toe aan het machismo van de snelheid: 'Ze rookten de hele dag. Ongelooflijk. Ik heb zelf heel veel te danken gehad aan de sigarettenindustrie, maar heb er zelf nooit eentje opgestoken. Ik haalde alleen het geld op bij Rothmans, Marlboro of Samson. Zo veel boter had ik dan weer wel op mijn hoofd. Maar ze hebben mij nooit aan het roken gekregen, net zomin als [voormalig autocoureur] Jaap Luyendijk. Alleen Jaap, de vader van Arie en een van mijn steunpilaren uit die tijd, riep in de media een keer dat-ie die tering troep niet moest. Daar waren ze niet echt blij mee. Of hij maar even langs wilde komen in Amstelveen, bij Philip Morris.' De vrijbuiters die hun budget met alle mogelijke middelen bij elkaar schraapten, zijn bijna verdwenen. Ook wel een beetje jammer, vindt hij. 'Ten opzichte van die tijd is het allemaal wel heel erg steriel geworden. Die gasten van nu zijn wereldsterren, onbenaderbaar. Ik kan me wel voorstellen dat je er een beetje kriegel van wordt, van al die aandacht. In mijn tijd was er ook wel pers, maar journalisten waren je beste vrienden en het waren er niet zo veel. Ze deden mee met feestvieren en publiceerden meestal geen vertrouwelijke informatie.'

Professionele autosport begon in de jaren vijftig met rijdende baronnen en dappere jonkheren. Daarna kwamen de playboys, de boeven en de vlegels en nu is het de tijd van de correcte ideale schoonzonen. Het tuintje is opgeruimd en aangeveegd.

De belle époque van de Formule 1, waarvan Bleekemolen deel uitmaakte, had iets van een georganiseerde chaos. Coureurs waren schuinsmarcheerders, die na de race niet wisten hoe snel ze zich in

het nachtleven moesten storten. James Hunt was ‘knettergek’ en heeft dat met zijn leven moeten bekopen. Hij werd in zijn Transitbusje geveld door een hartaanval en moest de rest van zijn dagen slijten in een rolstoel. Een verschrikkelijk lot voor de levensgenieter. Hij stierf in 1993, op 45-jarige leeftijd. Bleekemolen: ‘James Hunt heeft de prijs betaald voor een losbandig leven, al zou je kunnen zeggen dat zijn jaren dubbel telden. Ik heb gekke dingen met hem meegemaakt. In Montreal zouden we met het FOCA-vliegtuig [FOCA was de rijdersorganisatie] terugvliegen, waarbij alle coureurs samen zouden vertrekken, vanuit het hotel in twee bussen naar het vliegveld. We moesten om halfnegen de bus in en ik zat er natuurlijk keurig te wachten, komt om vijf voor halfnegen James Hunt uit de lobby. Hij ziet op nog geen twintig meter afstand van het hotel een pikante dame lopen, tikt haar even op de rug, draait zich om, gaat de sleutel halen en we zitten allemaal tot tien voor negen in de bus te wachten, tot hij terug was.’

Die schelmenavonturen vormden een contrapunt voor de gevaren die de coureurs op de baan doorstonden. Sommigen leefden alsof iedere dag hun laatste was. Dat was ook regelmatig zo. Ze konden bij een test het leven verliezen, bij een training of tijdens een race. Elke rit in de racewagen was levensgevaarlijk. Niemand stond erbij stil, totdat Jackie Stewart van de veiligheid een thema maakte. Zijn voorbeeld werd gevolgd door vele anderen.

Niki Lauda, in 1976 zelf zwaargewond geraakt op de Nürburgring, waarbij hij nog net op tijd uit de fel brandende Ferrari werd getrokken en ternauwernood overleefde, trok ook een grens.

In Japan, terwijl hij nota bene de wereldtitel voor het grijpen had, stapte de Oostenrijkse coureur uit. De omstandigheden waren te gevaarlijk. Hij verkoos het leven boven de wereldtitel. Het regende pijpenstelen die dag, het zicht was minimaal en de baan spekglad. De beslissing werd hem door het Japanse publiek niet in dank afgenomen, maar datzelfde publiek was kennelijk vergeten dat de coureur zes weken eerder nog tussen leven en dood zweefde. De speelfilm *Rush* is gebaseerd op dit veelbewogen Formule 1-seizoen.

De coureurs trokken een grens, die de teambazen probeerden op te rekken. In de achterhoede was meedoen belangrijker dan winnen en elke cent was meegenomen. De pot met goud die Bernie Ecclestone de deelnemers aan het wereldkampioenschap voorhield, trok ook figuren aan met twijfelachtige motieven. Coureurs die in een achterhoedeteam terechtwamen, hielden hun mond over de werkelijke staat van het team en de auto. Zij stapten hoe dan ook in en hoopten er het beste van. In ieder geval dat ze overleefden.

Kijk naar de avonturen van Michael Bleekemolen in 1978. Hoewel hij in levensgevaarlijke auto's krom, heeft hij nooit getwijfeld. Hij stapte in en rééd. Erger was dat de teambazen, de John Macdonalds van die dagen die vaak ook eigenaar waren, blijkbaar geen scrupules kenden en hun coureurs, die ook nog eens dik betaalden voor dat zitje, in zelfmoordmachines de baan op stuurden. De eerdergenoemde schandalen tonen aan tot welke uitersten zij bereid waren te gaan.