

AUTO RIJDEN

WAT JE NIET LEERDE TIJDENS DE RIJLES, DOOR DE MAN DIE THE STIG WAS

BEN COLLINS



Proloog:

Hoe je niet moet autorijden

1998. Een bochtig provincieweggetje bij Nergenshuizen, bij een snelheid van 130 kilometer per uur.

Het geluid van een botsing van 14 ton metaal is vrijwel oorverdovend als je er vlak naast zit. Stel je honderd zware deuren voor die tegelijk dichtslaan, dan kom je nog niet in de buurt. Het is luid genoeg om mensen een kilometer verderop uit hun boerderijen te laten komen op zoek naar een vliegtuigwrak, maar in de botsing... hoor je vrijwel niets.

Dat komt doordat je hersenen in beweging zijn – en omdat ze in je schedel rondbonken wordt de elektrische activiteit die nodig is om te kunnen zien en horen verstoord.

Mijn Toyota Supra nam bochten alsof hij over rails liep. Hij had enorm brede banden en een spoiler als een walvisstaart met genoeg neerwaartse kracht om een deuk in het wegdek achter te laten. In die tijd maakte ik kans op een formule 1-positie en ik was een van de snelste kerels van de formule 3, zelfs Sir Jackie Stewart zei dat, en jongen, of ik dat wist!

Ik was zó slim en ik kende de plaatselijke wegen zó goed dat ik een remstrategie had voor elk denkbaar scenario. Eén doorlopend stuk in het bijzonder had een versmalling naar een enkele baan die geen ruimte bood om te passeren. Ik berekende mijn snelheid precies zo dat ik het hele stuk kon afleggen tot het andere eind voordat een tegenligger me had bereikt, en als ik al een auto aan zag komen dan remde ik stevig zodat ik hem de tijd kon geven er heelhuids uit te komen.

Volgens een recent verzekeringsverslag zorgen bepaalde soorten muziek ervoor dat je plankgas geeft en je rijdt als een complete idioot. The Black Eyed Peas stonden boven aan de dodelijke rijlijst met *Hey Mama*, een keihard nummer, dat is zeker, maar op dat moment knalden bij mij de Beastie Boys de decibels eruit.

Ik draaide het volume nog wat hoger en kwam op dat bekende stoffige stuk naar de versmalling toe, met volle snelheid. Tijdens de volgende seconde bood het verdwijnpunt zicht op een tafereel waar ik niet op had gerekend.

'In de
botsing
hoor je
vrijwel
niets.'

‘De tijd vertraagde, maar de auto niet.’

Er lag een dikke laag modder op de weg. Dat deed de alarmbellen al rinkelen, maar al snel kwam er bij die modder een nog nijpender kwestie. Een heel grote, traag rijdende vrachtwagen sjokte door de wegversmalling, te langzaam om daar voor mijn aankomst uit weg te kunnen zijn.

De tijd vertraagde, maar de auto niet.

Ik remde. Brede banden en neerwaartse kracht stonden machteloos tegenover vettige modder, en mijn voorbanden blokkeerden direct. Mijn traject omvatte een dubbele verrassing in de vorm van een heg en een dodelijke zijbotsing met de vrachtwagen. *Denk snel.*

0,25 seconde later liet ik de nutteloze remmen los, in de hoop voldoende stuurkracht te krijgen om vóór de neus van de vrachtwagen weg te draaien en door een hek een wei op te rijden.

Niks daarvan.

De mondvormige grille met daarop het woord **volvo** vulde mijn blikveld.

Toen kwam het grote moment. Er waren geen keuzen meer, alleen gevolgen. Ik had accountant kunnen worden. Ik had yogaleraar kunnen worden. Maar daar zat ik, zonder verder kunststukjes achter de hand. Het was tijd om de klap op te vangen, en ik had geen airbag.

Ik sloot mijn ogen toen de motorkap van de Supra op de bumper van de vrachtwagen sloeg en opfrommelde tot hij tegen de vooras van de Volvo aan kwam. Die niet echt meegaf. De motor en de versnellingsbak van de Supra kwamen zestig centimeter mijn richting uit terwijl de wetten van verplaatsing en snelheid hun werk deden. Het tegenhouden van een vrachtwagen van 12 ton, volgeladen met turf, zette een vertragingskracht op mijn lichaam van meer dan zestig maal de zwaartekracht. Ik voelde me niet best.

De frontale botsing en het abrupte stoppen herschikten allerlei zaken binnen mijn Supra, waaronder mijn nieren, die scheurden en enkele dagen bleven bloeden. Pennen, los geld en een half opgegeten boterham van de vorige eigenaar kwamen allemaal op het dashboard terecht.

Temperament is altijd een probleem voor mij geweest, en hoewel ik geleerd heb om het te beheersen weet ik dat er demonen in me schuilen. De racebaan biedt me een positieve uitlaatklep om die kant van mijn persoonlijkheid in zeer gecontroleerde uitbarstingen te ontketenen. Maar er zijn bepaalde dingen die ik niet met rijden kan combineren, en harde muziek is daar één van.

Inleiding:

Hoe je moet autorijden

Autorijden is een van de plezierigste activiteiten waar we ons allemaal dagelijks mee bezighouden.

Het is ook een van de gevaarlijkste. En het maakt niet uit of je links of rechts rijdt, of je een automaat hebt of een auto met versnellingspook – de fundamentele principes en natuurwetten van het rijden zijn overal hetzelfde.

De wereldbevolking van gemotoriseerde voertuigen is enkele jaren geleden boven de 1 miljard gekomen. Auto-ongelukken doden 50 procent meer mensen dan malaria, en de Wereldgezondheidsorganisatie voorspelt dat het aantal verkeersdoden tegen 2030 zal toenemen met 52 procent, waarmee ze aids passeren als moordenaar van het decennium.

Dat is misschien niet zo verrassend. Uit welk land je ook komt, je wilt zo snel mogelijk van leerling bestuurder worden. Als je een zwaar meerkeuze-examen hebt afgelegd, een bocht achteruit hebt genomen en met succes over het parkeerterrein van de supermarkt hebt gereden dan ruk je het L-plaatje of de LEERLING-stickers eraf en neem je een ton snelrijdend metaal mee voor een tochtje over de openbare weg. Dit jaar krijgen miljoenen bestuurders met minder dan achttien uur rijervaring hun rijbewijs.

Een barista bij Starbucks krijgt een training van 24 uur voordat hij de sleutel van een espressomachine krijgt overhandigd.

De syllabus met handelingen voor het rijexamen blijft pijnlijk ontoereikend – niet zozeer om wat erin staat maar om wat er niet in staat: het beheersen van een slip, rijden op de snelweg, een bocht nemen, rijden bij nacht en inhalen... om maar een paar zaken te noemen. En van degenen die het examen halen krijgt minder dan 1 procent aanvullende lessen.

Regeringen, verenigingen voor verkeersveiligheid en zelfs milieubewegingen spiegelen ons allemaal maar wat voor. Ze willen ons bijvoorbeeld doen geloven dat snel rijden het grootste gevaar is dat moderne bestuurders bedreigt, maar 70.000 politierapporten over ongelukken vertellen een ander verhaal. De echte

'Dit jaar krijgen
miljoenen bestuurders
met minder dan
achttien uur rijervaring
hun rijbewijs. Een
barista bij Starbucks
krijgt een training
van 24 uur voordat
hij de sleutel van een
espressomachine krijgt
overhandigd.'

'Ik laat je
zien hoe je
soepeler
kunt rijden
dan een
jazzband
die op een
zeepbordje
de boterberg
af komt
glijden.'

moordenaar is gewoon slecht rijgedrag. In minder dan 14 procent van de gevallen draagt het overschrijden van de maximumsnelheid bij aan dodelijke ongelukken, maar fouten van de bestuurder zijn een belangrijke factor in meer dan 65 procent van de gevallen. Slecht genomen bochten, grillige manoeuvres en onvermogen om een glibberige weg onder controle te krijgen leveren vier keer meer verkeersdoden op dan mobiele telefoons. De beheersing over het stuur verliezen is de belangrijkste oorzaak van verkeersdoden, en niet goed uitkijken veroorzaakt de meeste ongelukken.

In het verleden letten verzekeringsmaatschappijen alleen op informatie die je in het kiesregister kunt vinden. Onlangs zijn ze de gegevens van chauffeurs gaan bestuderen om te zien of er een verband is tussen *hoe je rijdt* en de waarschijnlijkheid van een ongeluk. Dat was er. Bestuurders die schokkerig sturen of hard remmen en versnellen alsof ze een brand moeten blussen zijn een groot risico. Soepele bestuurders maken minder vaak ongelukken, omdat je om soepel te kunnen rijden de wagen goed onder controle moet hebben en verder vooruit moet kunnen kijken.

Aurorijden biedt de ontbrekende hoofdstukken in je rijopleiding. In de loop van dit boek wil ik de vaardigheden met je delen die ik tijdens mijn vierentwintigjarige carrière op het scherpst van de snede heb ontwikkeld, van Le Mans tot NASCAR, van het besturen van de Batmobile tot kogels ontwijken met James Bond, en in de acht jaar die ik gewerkt heb als The Stig voor *Top Gear*.

De vaardigheden die ik ga beschrijven zijn op racebanen ontwikkeld door de grootste coureurs ter wereld. Zoals we zullen zien is hun visie op snelheid eigenlijk een visie op economie van beweging, en daarbij komen grotere brandstofefficiëntie, veiligheid en controle. Dit boek gaat dus over beter rijden, niet sneller. Of je nu al meer dan dertig jaar achter het stuur zit of tien seconden geleden met lessen bent begonnen, dit is de stof die je rijinstructeur heeft overgeslagen, die je vader is vergeten en waarvan je vrienden zeggen dat ze hem al kennen... maar ze kennen hem niet.

De reis begint bij leren inzien waarom we rijden zoals we rijden... en hoe we dat kunnen verbeteren. Je zult het niet geloven, maar het grootste deel van de wereldbevolking rijdt aan de verkeerde kant van de weg vanwege een simpel misverstand. En met ons lessysteem is het al net zo.

Fase twee houdt in dat je je handen vuil maakt. We gaan de machine

openschroeven die je naar de hemel en weer terug vervoert. En ondanks wat Google denkt is het ultieme bedieningssysteem aan boord van dit wonder van techniek de mens, jijzelf – en niet die rottige computer.

Dan gaan we de openbare weg op. Ik laat je zien hoe je soepeler kunt rijden dan een jazzband die op een zeepbordje de boterberg af komt glijden. Jij blijft sexy in bochten waarvoor je passagiers na elk tochtje een koude douche nodig hebben.

Om fouten onderweg te vermijden leer je hoe je de weg bekijkt met de ogen van een coureur: je kijkt zo ver vooruit dat je weet wat je achterkleinkinderen in 2214 als ontbijt krijgen. Maak je hoofd leeg, steek een wierookstokje aan en voeg je naar de zen van het rijden.

Zodra je het lot in je broekzak hebt gaan we verder naar die delen van het leven die we niet altijd de baas zijn maar die we kunnen leren beheersen: rijden met ijzel, slippen, omgaan met noodgevallen. Ondanks dat alles kun je het leuk blijven vinden om te rijden.

We eindigen met wat voedsel voor de ziel: *stunrijden...*

Dit is niet de verkeerswet, maar in de volgende hoofdstukken zul je leren de weg te lezen uit een zee van asfalt, de auto met zelfvertrouwen te bedienen en een rijstijl te ontwikkelen waar je trots op kunt zijn.

Rijden draait erom dat je meester over je lot wordt, en geloof me, er is geen betere of waardevollere reis.

01

Een zeer korte

geschiedenis

van het

autorijden

1.1

Wegen zijn niet rechttoe rechtaan

De regels van de weg vormen onvermijdelijk de manier waarop we rijden. Mens en wagen reisden aan de linkerkant van de oude Romeinse wegen, en dat was geen toeval.

De overgrote meerderheid van de mensen is rechtshandig en ook het rechteroog is dominant; door links te reizen kon men tegemoetkomend gevaar gemakkelijk identificeren en daartegen zijn wapen gebruiken.

De Romeinen waren een slim zootje: ze legden rechte wegen aan door hun bloeiende rijk. Van de Via Appia in Italië tot aan de hoofdwegen (zoals de A5) die Engeland nog altijd bijeenhouden. Met hun teugels in hun linkerhand en een zweep in de rechter was de houding van Romeinse wagenmenners ergonomisch correct, net als van moderne rechtszittende bestuurders, wier dominante rechterhand het stuur nooit verlaat. De hele wereld reed volgens die logica – tot de Fransen zich ermee gingen bemoeien. Ik geef Napoleon de schuld.

De Fransen begonnen met vrachtvervoer waarvoor ze paardenspannen gebruikten waarvan de menner op het achterste paard links zat, uit niets anders dan dwarsigheid. Om hun logge wagens langs tegemoetkomend verkeer te loodsen moesten ze wel aan de rechterkant gaan rijden, anders konden ze niet zien of ze genoeg ruimte hadden. Napoleon, die linkshandig was en daarom een natuurlijk vooroordeel had, was dusdanig onder de indruk dat hij dit systeem overal waar hij kwam invoerde. De legers van Wellington konden voorkomen dat deze gekte zich ook over Engeland en zijn koloniën verspreidde, maar het bederf had zich gevestigd.

De Amerikanen gebruikten Franse lastpaarden en voerden het rechts rijden in, voornamelijk om hun voormalige Engelse koloniale meesters te dwarsbomen. De Canadezen volgden uiteindelijk in 1923 om een bloedbad aan de grenzen

'Ik geef
Napoleon
de schuld.'

te voorkomen. Hitler dwong het rechts rijden af in die delen van Europa die Napoleon per ongeluk had overgeslagen, en in 1946 nam China de sprong om de benzineslurpers die het uit Amerika importeerde tegemoet te komen.

Zodoende rijdt twee derde van de wereldbevolking tegenwoordig aan de verkeerde kant van de weg met gebruikmaking van het zwakkere linkeroog om de zijspiegel te raadplegen en om in te halen, allemaal vanwege een klein Frans kereltje en een meningsverschil over een partij thee in Boston. Engeland, India, Australië en Japan blijven de opmerkelijke uitzonderingen op een wereldwijde afwijzing van gezond verstand, allemaal beschaafde, thee drinkende landen.

Onderzoek uit 1969 (door J.J. Leeming) heeft aangetoond dat er minder aanrijdingen voorkomen in landen waar links wordt gereden. Fietzers en ruiters stappen meestal van links op, zodat ze veilig op de stoep staan als voertuigen links rijden. En als je me niet gelooft, kijk dan eens naar het leger: alle vliegdekschepen, van Amerikaans, Engels tot Chinees, hebben een verkeerstoren aan de rechterkant, zodat de piloten bij het landen en opstijgen van links kunnen aankomen en met hun dominante oog het enige gebouw in de wijde omtrek in de gaten kunnen houden waar ze nog tegenop zouden kunnen botsen.

'Zodoende rijdt twee derde
van de wereldbevolking
tegenwoordig aan de
verkeerde kant van de weg.'

1.2

Schroeiend rubber

‘Moderne banden zijn zulke gewone voorwerpen op de weg geworden dat het wonder van hun bestaan niet langer verbazing oproept. Maar het is wel een soort wonder dat je een kolom samengebalde lucht om een wiel kunt spannen, waarmee dat een levensduur en een gerief meekrijgt die een vorige generatie absoluut niet kende, die zich moest redden met met ijzer beslagen koetswielen en die paardenkrachten alleen in de letterlijke zin des woords kon gebruiken.’

The Dunlop Book: The Motorist's Guide, Counsellor and Friend, 1920

De eerste zelfaangedreven ‘automobiel’ was waarschijnlijk de driewieler op stoomkracht die in 1769 door de Fransman Nicolas-Joseph Cugnot werd gebouwd. Nic toonde de tekortkomingen van drie wielen aan door bij zijn eerste demonstratie al tegen een muur op te rijden... met 3 kilometer per uur. Ik deed hetzelfde toen ik in 2010 voor *Top Gear* een Robin Reliant liet rondtollen over onze Dunsfold-testbaan.

Vroege voertuigen waren log en lastig te bedienen; de remmen gebruiken op hun dunne wagenwielen was een daad van geloof. Door een kleine goddelijke ingreep in 1839 had een failliete Amerikaanse uitvinder, ene Charles Goodyear, van met zwavel behandelde gom een bal gemaakt, maar hij liet het ding uit zijn handen schieten. Het landde op het fornuis en het oppervlak schroeide. Zo ontstond de eerste weerbestendige rubbersamenstelling ter wereld. Vervolgens, in 1846, vond Robert Thomson, een geniale autodidact die ook de eerste wasdroger maakte, de met lucht

‘Elke

 ervaring die

 je op de weg

 hebt, loopt

 via de directe

 verbinding

 van de band

 naar je

 achterste.’

ge vulde band uit. Een andere Schot – John Dunlop – maakte de banden gemeengoed met zijn eerste fabriek, in 1889.

De ‘pneumatische’ band gedraagt zich meer als een levend wezen dan de starre, klakkende van eerdaags. Dankzij het gekussende rijden werden de dames niet langer bij elke rit mals gebeukt. Het vermogen van opgeblazen rubber om energie uit meerdere richtingen op te vangen was de sleutel tot het succes. Het zou het autorijden volledig veranderen. Met sterke verhalen over autobanden maak je nergens de blits op een feestje, maar op de racebaan praten we over niets anders. De dynamiek van de banden kleeft de auto aan de weg, niet het metalen stukje dat erbovenop zit. Het chassis en de ophanging van een raceauto zijn zo afgesteld dat ze het gedrag van de banden optimaliseren. Sommige auto’s zijn betere geleiders dan andere, maar elke sensatie die de bestuurder voelt, elke ervaring die je op de weg hebt, loopt via de directe verbinding van de band naar je achterste.

De Michelin-mascotte heeft zijn naam, Bibendum (Latijn voor ‘Laten we drinken’), verdiend in 1903, door letterlijk de rotzooi in te slikken die op de baan lag, toen hij de Paris Road Race won. De Michelin-banden waren zo goed bestand tegen spijkers en glasscherven dat ze de bovenste acht finishplaatsen innamen. Michelin stond al bij de ophaalbrug van Ford Dunlop.

Het recept voor een goede band is ingewikkelder dan dat voor de culinaire verrukkingen die de Michelin-gids aanprijst. De ontwikkelingsafdelingen rekken de grenzen van de natuurwetten voortdurend met tests voor nieuwe materialen om bij de tweehonderd al bestaande ingrediënten te voegen. Het profiel dat we bestuderen als we in de rij staan voor onze volgende apk-keuring is het profiel dat het beste werkt op een nat wegdek. Bij 80 kilometer per uur verplaatst het dertig liter per seconde – genoeg om elke minuut vijftien badkuipen te vullen.

Het zwarte rubberen spul bestaat uit een reeks van samenstellingen die bepalen hoe goed de band kleeft. Maar grip betekent niets zonder de kracht van de onderliggende constructie: een gevulkaniseerd mengsel van staaldraad, polyester en kevlar, op maat gemaakt voor de omvang, stevigheid en prestatie die elk voertuig vereist. Er zijn onderweg wel wat problemen geweest. Na de Tweede Wereldoorlog wezen de Amerikaanse autofabrikanten de vernieuwing van de radiaalbanden glad van de hand. Zij hadden liever pudding als ophanging. Radiaalbanden wonnen het uiteindelijk omdat ze voor een gunstig brandstofgebruik zorgden. De band was eenvoudig belangrijker dan de auto.

1.3

Verkeerswoede

In 1865 beperkte de zogenaamde Red Flag Act de snelheden in Engeland nog tot een duizelingwekkende 6 kilometer per uur,

en vereiste dat er altijd een man met een rode vlag voor een voertuig uit moest lopen (totdat dat in 1878 eindelijk terzijde werd gelegd). De eerste verkeersdode ter wereld viel in 1896, toen Mrs Bridget Driscoll in de koers van een van Roger Benz' 'paardloze wagens' liep en 'gefascineerd' voor de machine bleef staan toen die op haar af zigzagde met een 'angstwekkende snelheid' (niet meer dan 12 kilometer per uur). Verstijfd van angst werd ze overreden en overleed later. Het werd beoordeeld als een dood door een ongeluk.

Auto's werden gevreesd omdat ze anders waren – maar het was niet zo dat ze het rijgedrag hadden veranderd. Van de verkeersdoden van 1720, door 'woest gemende' karren en koetsen, zei men dat ze de belangrijkste doodsoorzaak in Londen waren. In 1867, in New York, doodden paarden gemiddeld vier voetgangers per week – ongeveer hetzelfde aantal dat tegenwoordig door auto's wordt gedood, bij veel drukker verkeer en een aanzienlijk grotere bevolking.

In 1817 schreef Lord Byron aan Thomas Moore:

Vorige week kreeg ik ruzie op de weg ... met een kerel in een koets, die mijn paard onheus bejegende ... Ik draaide me om, reed naar het raam en vroeg hem wat hij bedoelde. Hij grijnsde, kraamde wat stommititeiten uit, wat hem direct een klap in zijn gezicht opleverde, tot zijn volkomen ontreddering. Er volgden veel godslastering en wat dreigementen, waaraan ik een einde maakte door af te stijgen, de koetsdeur te openen en mijn intentie uit te spreken om de weg te repareren met wat aanstonds zijn stoffelijke resten zouden zijn als hij zijn mond niet zou houden. Hij hield hem.

Een jury in Texas oordeelde onlangs over een zaak van een vrachtwagenchauffeur die van achteren tegen de auto van iemands dochter was gereden en met zijn armen naar haar had gezwaaid, waarop de vader achter hem aan was gegaan in zijn Mercedes. 'De twee voertuigen zwenkten natuurlijk behoorlijk, de twee spraken tegen elkaar en scholden elkaar uit,' legde commissaris Goetschius van

‘Er volgden
veel gods-
lastering en
wat dreige-
menten,
waaraan ik
een einde
maakte door
af te stijgen
en de
koetsdeur te
openen.’

de politie van Texas uit. De mannen zetten hun auto's aan de kant en gingen tegenover elkaar staan. De bestuurder van de Mercedes trok zijn pistool, maar de vrachtwagenchauffeur was sneller. Hij vloerde de Mercedes-man door een kom havermout in diens gezicht te gooien. Dat is allemaal eens te meer bewijs dat het bezit van de sleutels tot glimmende voorwerpen mensen niet bepaald slimmer maakt. En dat gezond voedsel zo zijn voordelen heeft.

We worden zo koppig als muilezels in onze stukjes blik, zelfs als er meer dreigt dan het verlies van ons rijbewijs. Aan de rand van een verder rustig dorpje in de Cotswolds ramde een woedende vrouw een andere van achteren met haar Opel Corsa. Ze was zo boos dat ze gas bleef geven tot de voorbanden waren afgesleten tot het staal van de wielen. De vonken die daarvan afspatten brachten de vloeistof in haar motor tot ontbranding en het hele voertuig vloog in brand, met haar er nog in. Ze bedreigde de mensen die haar wilden redden met gebalde vuist, want ze kwam liever om in de vlammen.

De machines die we tegenwoordig gebruiken zijn het resultaat van een stroomversnelling, maar de menselijke geest heeft ze niet kunnen bijbenen. Het is een jungle daar op de weg.

Autoracen

In de victoriaanse tijd werden gezondheid en veiligheid beschouwd met een minachtende krul van de stijve bovenlip, dus veel serieuze verkeersregels waren er niet. ‘Autoracen’ vond plaats op lange stukken zandweg, en kreeg de pioniers en ingenieurs van die tijd zo in zijn greep dat de techniek, toen die eenmaal in gang was gezet, snel vorderde. In 1900 was het wereldrecord snelheid (nota bene behaald in een elektrische auto) meer dan 100 kilometer per uur.

In 1903 stonden er twee miljoen enthousiaste toeschouwers langs de route van Parijs naar Madrid toen 274 auto's in allerlei soorten en maten vchten om de overwinning. De Britse coureur Charlie Jarrott beschreef het tafereel:

Lange lanen met bomen, topzwaar van de bladeren en mager met hun naakte stammen; een lang, nooit eindigend lint dat zich uitstrekt naar de horizon; de baan van een kogel naar die plek op de einder waar aarde en hemel elkaar ontmoeten; vluchtige schimmen van steden en dichte massa's mensen – krankzinnige mensen, gek en roekeloos, die zich voor de kogel opstelden om

doorploegd, versneden en verminkt te worden, die het onvermijdelijke op het laatste moment haastig ontweken; overweldigende opluchting, terwijl elke massa werd gepasseerd en elke kans op een ramp werd vermeden; en vooral, het vreselijke gevoel achterna te worden gezeten.

Op de eerste dag vielen er acht doden en twintig gewonden – misschien niet verrassend in een omgeving waarin de bestuurders *gemiddelde* snelheden van 100 kilometer per uur bereikten op krappe wegen vol toeschouwers. De Franse autoriteiten legden de wedstrijd stil voordat de stoet uit Bordeaux kon vertrekken. Racen op de weg werd afgeschaft, en de pioniers verhuisden naar afgesloten racebanen in plaatsen als Le Mans en Brooklands.

De uitputtende hogesnelheidsavonturen die volgden zouden uiteindelijk elk stukje techniek aan de moderne auto opleveren, van schijfremmen tot stuurbechrachting. Bovendien hebben ze een reeks rijbeginselen opgeleverd die zich blijft ontwikkelen in de hogedrukketel van de formule 1-competitie en in de totale reikwijdte van de sport. Die beginselen houden in dat je zowel vooruit moet kijken als naar binnen, het is een geestelijke uitdaging waarvoor je alle emotionele losse eindjes moet vastbinden die tot vergissingen zouden kunnen leiden of je vermogen berekende beslissingen te maken zouden kunnen beïnvloeden. Het gaat om een koele, methodische benadering om een zich snel ontwikkelende situatie te beoordelen.

‘De uitputtende
hogesnelheidsavonturen die
volgden zouden uiteindelijk
elk stukje techniek aan de
moderne auto opleveren.’

Het rijexamen

De overgang van paard naar paardloze koets overviel de autoriteiten nogal.

In Amerika werden de eerste rijexamens georganiseerd door middelbare scholen, aantoonbaar het beste model. Pas daarna kwam er staatswetgeving om het verkeer te regelen door middel van een systeem van vergunningen voor de voertuigen en de bestuurders. Dat begon in 1899 in Chicago. De bureaucratie trad in werking in Europa, waar de autoriteiten bij iedereen advies inwonnen, van bedrijven voor stoomketels tot autoverkopers, wat betreft begeleiding en opleiding voor het rijden. In Engeland kwam er uiteindelijk pas in 1934 een examen.

De felbegeerde stukjes papier die automobilisten hun rijbevoegdheid verlenen zijn nog altijd twijfelachtige waardepapieren als je ze mee overzee neemt. De Duitsers weigeren Amerikaanse rijbewijzen te erkennen die zijn verleend in California of Georgia.

Naar verluidt leert het moderne rijexamen ons veilig rijden voor het leven, maar wie het pas heeft gehaald heeft vier keer meer kans op een ongeluk dan andere mensen. En de meerderheid van die mensen gelooft dat als ze nu voor het examen op zouden moeten, ze daarvoor zouden zakken. Waarmee bewezen is dat ‘goed’ zijn in het examen niet gelijkstaat aan goed rijden.

De vaardigheden die we aanleren om het examen te halen komen van de hoogste autoriteiten – de regering en de politie. We zouden hier dus wat antwoorden over onze evolutie kunnen verwachten. Het rijbewijs met de beste reputatie in het Verenigd Koninkrijk, het rijbewijs voor gevorderden, is gebaseerd op het politiesysteem van autorijden en wordt beheerd door instructeurs in bezit van het politierijbewijs voor gevorderden. Het politiesysteem wordt wel omschreven als de heilige graal van het autorijden: navolgers van het systeem geloven dat twijfel aan de ware leer gelijkstaat aan ketterij. Maar dat systeem is niet alleen achterhaald – het kan zelfs gevaarlijk zijn. In Engeland zijn de eerste woorden die een leerling op de openbare weg van zijn politie-instructeur te horen krijgt: GOLF, LIMA, FOXTROT, ofwel ‘Go Like F***’. [‘Rij als een gek.’]

Lord Trenchard (1873-1956) was een visionair met gevoel voor snelheid. Nadat hij in de Boerenoorlog een long had verloren en vanaf zijn middel naar onderen verlamd

“Goed”
zijn in het
examen
staat niet
gelijk aan
goed rijden.’

'Een Ford Fiesta heeft tien keer het vermogen van een politieauto uit de jaren dertig van de vorige eeuw.'

was geraakt, ging hij om weer op te knappen bobsleeën in Zwitserland. Toen de klap van een stevige botsing op de Cresta Run hem wonderbaarlijk genoeg genas, nam hij weer dienst, werd piloot en legde samen met Winston Churchill de basis voor de Royal Air Force. In 1931 werd hij benoemd tot hoofdcommissaris van politie.

Het aantal auto's in Engeland groeide van een paar duizend rond de eeuwwisseling naar twee miljoen halverwege de jaren dertig. Mensen zonder fatsoenlijke rijtscholing, zonder enig idee hoe ze met zware machines moesten omgaan, ontdekten nieuwe manieren om zichzelf – en anderen – van kant te maken in het verkeer. Ze veroorzaakten 7.305 doden, alleen al in 1930, en de gemiddelde politiechauffeur kreeg elke 8.000 kilometer wel een ongeluk. De nieuwe hoofdcommissaris besloot er wat aan te doen.

Hij pakte de telefoon op en belde een man die met zijn rechtervoet heel wat autoracegeschiedenis zou schrijven. Sir Malcolm Campbell was een Grand Prix-winnaar uit de vroege dagen van de sport, en verhoogde in 1935 het wereldsnelheidsrecord naar meer dan 480 kilometer per uur. Na een evaluatie van de politie concludeerde Campbell dat het gebrek aan opleiding en ervaring aan de basis lag van het hoge uitvalpercentage.

Trenchard wierf The Stig van zijn tijd aan, Lord Cottenham – autocoureur en geheim agent Mark Pepys – om de oprichting van een politierijopleiding te leiden. Cottenham begon met het naleven van zijn tien geboden van het autorijden, uit zijn boek *Steering Wheel Papers*, een handleiding om de beheersing te houden over de logge voertuigen van die tijd. Hij leerde de politie:

- om het ellendige grote, zware stuur, waarvoor de stuurbevestiging nog niet was uitgevonden, met één hand te trekken en met de andere hand te duwen;
- om hun tien paardenkrachten voorzichtig en voortdurend in te zetten, de hele bocht door, om de fijngevoelige ophanging en de harde dunne bandjes niet te beschadigen;
- om de remmen onafhankelijk van het schakelen te gebruiken zodat beide voeten vrij waren om 'tussengas te geven': een paar keer met de koppeling pompen om de versnelling te laten opkomen en intussen met de rechtervoet op het gaspedaal het toerental aanpassen.

De resultaten spraken voor zich. Dankzij zijn opleiding daalde het aantal auto-ongelukken bij de politie naar een op de 43.000 kilometer. Cottenhams werk zat erop. Hij verliet de politie na slechts drie jaar, maar zijn evangelie van politierijkunst

werd gecanoniseerd en *ongewijzigd* van generatie op generatie overgedragen. Het systeem van de autorijkunst vormt nog altijd de ruggengraat van de politierijopleiding en staat aan de basis van de fysieke vaardigheden die we leren om ons rijexamen te halen. Maar sinds de jaren dertig van de vorige eeuw zijn de beginselen van het autorijden wel wat veranderd...

Zo'n tachtig jaar later is het aantal geregistreerde voertuigen op de Engelse wegen van twee miljoen naar ruim 34 miljoen gestegen. Een Ford Fiesta heeft tien keer het vermogen van een politieauto uit de jaren dertig van de vorige eeuw; hij zou de racewagen van Sir Malcolm voor dood bij het stoplicht achterlaten en de bochten nemen op banden met twee keer zoveel grip. Gesynchroniseerde versnellingsbakken hebben tussengas geven overbodig gemaakt. Stuurbekrachtiging stuurt het voertuig naar welke kant je maar wilt en de remwegen zijn tot 40 procent korter dan vroeger.

Cottenham zou nooit verwacht hebben dat zijn methodes uit 1935 ongewijzigd zouden blijven, net zomin als een RAF-piloot zou verwachten dat zijn Spitfire-handleiding hem zou helpen bij het vliegen in een Harrier Jump Jet. Maar met het krakende evangelie volgens de verkeerswet in de ene hand en de versnellingspook in de andere gaan we netjes in de rij staan om de wijsheid van deze autoriteiten in ontvangst te nemen, als discipelen in de tempel. Ergens tijdens het knarsen van de versnellingsstandwielen, het schroeien van de koppelingsplaten en de gierende noodstops houden we op met nadenken over wat we aan het doen zijn en offeren we soms zelfs ons gezond verstand op het altaar om *dat rotexamen nou maar te halen*.

'Cottenham zou nooit verwacht hebben dat zijn methodes uit 1935 ongewijzigd zouden blijven, net zomin als een RAF-piloot zou verwachten dat zijn Spitfire-handleiding hem zou helpen bij het vliegen in een Harrier Jump Jet.'

1.5

Heer en meester op de weg

Niet lang nadat ik mijn rijbewijs had gehaald, na maar drie lessen, schreef ik me in aan de raceacademie van Silverstone om een wedstrijdvergunning te halen.

Ik moest de verschillende vlaggen leren, en laten zien dat ik goed kon remmen, een bocht kon nemen en die schokkende raket, de Peugeot 306, de Grand Prix-baan kon rondrijden. Voor ik het wist vloog ik de racebaan rond op minder dan twee centimeter van de grond in een eenzitswagen. Van alles wat ik had meegemaakt kwam dit het dichtst bij een formule 1-wagen en de hemel. Dat alles kostte me een enkele dag, waarmee mijn overtuiging dat ik de reïncarnatie van Carlos Fandango aan het stuur was nog meer werd gevoed. Mijn vader besloot een verzekering af te sluiten in de vorm van een speciale slipcursus voor mij, op Silverstone. De cursus vond plaats in een gewone auto die was uitgerust met een frame dat de voor- of de achterwielen van het wegdek kon trekken om de slip in te zetten. En slippen deden we. Ik leerde om met het rempedaal te pompen om een wiel dat geblokkeerd was weer vrij te krijgen, om tegen te sturen als de achterkant ervandoor ging en om volmaakt uit een draai van 360 graden te komen bij 100 kilometer per uur door de gewenste richting te bepalen en me daar als een ballerina op te richten. Zo had ik nu dus kennis, niet alleen van hoe ik moest keren door middel van drie keer steken, maar ook van hoe ik een chicane moest doorkomen en hoe ik de wereld kon laten ophouden met draaien. Ik stond klaar om in de verzekeringsstatistieken opgenomen te worden.

Ik ging met een vriend op een lange tocht om een eenzitsracewagen te testen op een afgelegen vliegveld. Toen ik aan het einde van de sessie terugkwam, ontdekte ik dat mijn vriend, die niet bekendstond om zijn gezond verstand, mijn sleutels in de kofferbak had gedaan. Zo begon een reis in zelfontdekking die ze je niet in de schoollokalen leren. De wegenwacht kreeg de auto aan de praat zonder sleutel en de vertraging betekende dat ik laat was voor de opening van de formule 1-race in Brands Hatch. Met een buik vol zenuwen en een vriend die in mijn oor jengelde ging ik voor de eerste keer de M25 op terwijl het net begon te regenen. Mijn voorbanden waren aan de kale kant vanwege de extra lucht die ik daar heel slim in had gepompt

'Ik stond
klaar om in
de verzeke-
ringssta-
tistieken
opgenomen
te worden.'

voor de vijf minuten extra grip die je daarmee op een droge weg kreeg... totdat het patroon eraf sleet. Terwijl de regen tegen de voorruit sloeg en ik probeerde een keuze te maken uit een aantal fascinerende Londense radiozenders, viel het me niet op dat het verkeer voor me vertraagde.

Het stopte. Ik niet. Klap: een kettingbotsing van vijf auto's.

Ik kwam laat bij Brands Hatch aan, met wat er van mijn Honda over was achter op een oplegger. Gelukkig had ik mijn racepak al aan, want mijn gewone kleren zaten nog altijd in de kofferbak opgesloten, met mijn sleutels. Ik mocht starten in de eerste rij. Toen begon het te stortregenen en in mijn verdere onwetendheid koos ik voor de race gloednieuwe en dus vette banden uit. Nadat ik het eerste rondje had overleefd kwam ik aan de leiding. Toen remde ik zo laat voor de Paddock Hill-bocht dat ik de ongelovige blik op het gezicht van de vlaggenman kon zien toen ik langs hem schoot. Voor de tweede keer binnen 24 uur blokkeerden mijn voorwielen, en hoe ik ook met de remmen pompte, ik kon niet voorkomen dat ik met 120 kilometer per uur de baan af vloog naar een onwaardig einde in een grindbak. Ik was er kapot van. Om te begrijpen hoe mijn eigen keuzes deze rampzalige samenloop van omstandigheden in gang hadden gezet, kostte me meer tijd dan nodig zou moeten zijn geweest. In de woorden van de manager van mijn raceteam moest ik 'de cyclus breken voordat ik het loodje zou leggen'. Als ik maar wat meer op dat loodje had gelet. Ik verwoestte dat seizoen nog drie formule 1-wagens, en werd beloond met de oneervolle *Bent Wishbone trophy*, omdat ik de meeste ongelukken van het seizoen had gehad. Maar uiteindelijk begon ik het te begrijpen. Ik was overvallen door mijn brute onbegrip van de echte wereld, juist op het moment dat mijn geest en mijn lichaam het gretigst waren om die tot in al zijn plooien te verkennen. Het verlangen om met machines te rotzooien, om persoonlijke grenzen te verleggen en het advies van norse oude mannen die tijd overhadden naast me neer te leggen is een valkuil waar de meesten van ons wel een keer in gevallen zijn. Het proces dat daarmee heel traag op gang kwam was pijnlijk. Ik moest ontzettend hard leren begrijpen *waarom* ik op zoveel niveaus faalde. In de loop der tijd heb ik genadeloos de patronen ontleed die tot mijn fouten leidden en ben ik begonnen mijn reacties aan te passen.

Tot op de dag van vandaag leer ik bij, en omdat er nog zoveel te ontdekken valt zal ik nooit beweren dat ik een expert ben. Maar dat maakt autorijden juist tot een kunst.