

1 THE RACE IS THE PRIZE: WAAR HET BEGON

'Can't complain, mustn't grumble'

- ABC, 'That Was Then but This Is Now'

Na twee tankbeurten gratis naar de races. Dat is mijn eerste herinnering aan het circuit van Zandvoort. Pinksterraces? Paasraces? Zo'n soort evenement zal het zijn geweest, ongeveer halverwege de jaren zeventig. Mijn racedebuut, als toeschouwer.

Het was een flink stuk rijden vanuit Hardenberg en een spannende ervaring ook, want de Audi 100 van mijn vader was met zijn supervoordelige lpg-gastank geen toonbeeld van betrouwbaarheid. En dan als finale de enorme opstoppen in Haarlem: stapvoets dwars door de stad op weg naar het circuit. Het moet een trip van minstens twee uur zijn geweest. Ik was acht jaar, ongeveer, denk ik. Ik ben slecht in statistieken en jaartallen.

De beloning: stands met onmisbare speelgoedauto's, collector's items, vlaggen, boekjes en tijdschriften. En als hoofdgerecht een zitplaats op de tribune, recht tegenover de pitstraat, gewapend met de Olympus van mijn vader en twee Fuji-rolletjes van zesendertig. Leuk tijdverdrijf, maar kansloze missie. Want hoe moest ik in hemelsnaam omgaan met al die Olympus-opties? En wat gingen de auto's snel op het rechte stuk! Ik draaide en klikte maar wat in het wilde weg, en het resultaat was

ernaar. Allemaal vage silhouetten van voorbijrazende toerwagens, als er überhaupt al een auto op het negatief was vastgelegd. Dat viel vies tegen zeg. Maar de passie was geboren.

Voor al de 'Super-toerwagens' maakten indruk: spierballenauto's van onder meer BMW, Ford, Opel en Alfa Romeo. Ik herinner me Henny Hemmes in de Chevrolet Camaro. Ik meen dat het een spierwitte auto met Wynn's-sponsorstickers was, maar die herinnering kan verkleurd zijn. Rob Slotemaker deed ook mee. Van hem had ik al weleens gehoord. Verder kende ik niemand, dus ik focuste op mooie racenamen, die ik nu nog weet. Toon Suykerbuyk. Evert Bolderheij. Eddy Fresco. Robert Coorengel. En natuurlijk mijn naamgenoot, Louis Hutzezon, van wie werd gezegd dat hij eigenlijk Hutchinson heette. Die grap snapte ik niet. Thuis met de Matchbox-miniaturen werd ik ook een Suykerbuyk.

Henny Hemmes was mijn favoriet. Geen idee waarom. Wellicht de alliteratie, of vanwege een gewaagde en al dan niet geslaagde inhaalmanoeuvre. Groot was mijn verbazing toen Henny een blondine bleek. Dat maakte het extra stoer. Ze reed bijna al die kerels om de oren! Dik dertig jaar later kwam ik Henny tegen in het Palexpo-complex in Genève, bij de Autosalon. Inmiddels werkte ze voor bladen als *AutoWeek* en was ze bij autosportfederatie FIA vertrouwenspersoon voor vrouwelijke coureurs en officials. We deelden memorabele verhalen over het mannenbolwerk dat de autosport nog steeds was en de voorzichtige pogingen om vrouwen te laten doorbreken. Hemmes steunde dat en hielp jonge vrouwen op weg. Wel verzuchtte ze: 'Meiden barsten van de ambitie, tot ze een vriendje krijgen.' Ze vond dat behoorlijk frustrerend, maar opgeven, dat vertikte ze. 'Het zal nog jaren duren, maar er komt vroeg of laat weer een vrouw die de Formule 1 haalt. Ik probeer mijn steentje bij te

dragen. Het zou de zaak opschudden en opfrissen.'

Ik kan me nog herinneren dat we in 2009 tijdens een KLM-vlucht een gesprek hadden over 'dat zoontje' van Jos Verstappen. 'Die vliegt in de karts over de baan. Ongelooflijk. Houd hem goed in de gaten. Dat kan een grote worden, maar wat wil je ook met zo'n vader en moeder? Die racegenen.'

Terug naar Zandvoort. De herinneringen zijn troebel, maar ik weet zeker dat ik diverse paasraces en pinkster-races heb bezocht en daar met het virus werd besmet. Formule Fords, toerwagens, merkencups – ik vond het geweldig en kan me niet eens meer voor de geest halen of er voor de vorm ook een Formule 1-auto werd ingevlogen voor showrondjes. Dat was ook helemaal niet nodig. Ik werd compleet weggeblazen door de Renault 5 Turbo's. Het Europees kampioenschap bumperkleven, met een enorm startveld vol identieke slipstreamende auto's en een hoofdrol voor Jan Lammers. Ik denk dat ik inmiddels een jaar of veertien was. Het was allemaal laagdrempelig maar ontzettend gaaf. Tickets werden gratis of voor een habbekrats aangeboden, en je kon overal met je neus bovenop staan.

De Formule 1 was een ander verhaal. Ja, er was elk jaar een Grand Prix in Nederland, maar de kaartjes waren onbetaalbaar, en de 'koningsklasse' kwam sowieso erg elitair, hautain, afstandelijk en ontoegankelijk over. Zo goed en zo kwaad als het ging volgde ik de F1 op televisie en radio. Het was schrapen. Samenvattingen en flitsen. *De Telegraaf* en *Algemeen Dagblad* hadden vaak uitgebreide verslagen op maandagochtend, en mijn moeder had vrij snel door waarom ik zo aan het drammen was om een krantenabonnement. Gelukkig waren er boekhandels waar je ongestoord het Britse *Autosport Magazine* kon doorbladeren.

1977 was het jaar waarin ik de Formule 1 begon te ontdekken. Het was het seizoen met de tweede wereldtitel van Niki Lauda en de eerste turbomotor van Renault, maar ik weet er weinig meer van. 1978 was een ander verhaal, want toen veroverde de Lotus in John Player Special-kleuren mijn hart. Zwart met goud. Iconisch. Verreweg de fraaiste auto die ik ooit had gezien, en de snelste. Het team won aan de lopende band. Ik genoot van Mario Andretti, terwijl mijn beste vriend op de lagere school een lichte voorkeur had voor teamgenoot Ronnie Peterson. We hadden het elk dag over de Formule 1. Onze speelgoedauto's veranderden met behulp van potjes bouwpakketverf en piepkleine kwasten in F1-lookalikes. We waren gewapend met luciferstokjes (bochten) en liniaals (rechte stukken) een oerversie van circuitarchitect Hermann Tilke. Slaapkamers veranderden voortdurend in fantasiecircuits. Eigen creaties, maar ook nabootsing van Zandvoort, Silverstone, Monza, Long Beach en Interlagos.

Peterson werd weliswaar tweede in het WK, maar hij haalde het eind van het seizoen niet. De Zweed verongelukte in Monza bij een startcrash, wat de eerste keer was dat ik met een verschrikkelijke kater voor de televisie zat. Ik had eigenlijk helemaal geen beeld van Ronnie, wist niet eens of je zijn naam als Peterson of Petterson uitsprak, maar het was alsof er plotseling iemand uit mijn leven werd weggerukt. En dat zou vaker gebeuren.

Vooraf 1982 hakte erin. De dood van Canadees Gilles Villeneuve maakte een enorme indruk op me. Ik keek thuis naar de crashende Ferrari en zag een coureur de hekken in vliegen op het circuit van Zolder. Misselijkmakend. Een nachtmerrie. Ik heb jaren gedacht dat het mijn fantasie was geweest.

Een maand na Villeneuve sneuvelde de volgende: Riccardo Paletti. De bebrilde Italiaan was in dienst van

de lelijke eend van de grid, Osella. Het fatale ongeluk van Paletti zal ik nooit vergeten. Het gebeurde in het Canadese Montréal, waar het thuispubliek het Villeneuve-trauma nog niet eens had verwerkt. Villeneuves teamgenoot, Didier Pironi, kwam vanaf poleposition niet van zijn plek. Bijna iedereen wist hem te ontwijken, maar Paletti reed zijn auto en zichzelf te pletter op de Ferrari. De beelden staan op YouTube en zijn ijzingwekkend. Formule 1-dokter Sid Watkins rent nog naar het wrak, maar het is kansloos als de Osella in brand vliegt. Goddank heb ik de opnames pas veel later gezien. Ik hoorde het nieuws over het overlijden van Paletti op de radio, in een bus. We waren op schoolreis, al heb ik geen idee meer waarheen. De trip werd volledig overschaduwd. Weer een coureur dood.

Er was alle reden om mijn passie op te geven. Wat is er nou leuk aan zo'n levensgevaarlijk circus? Waarom hou je van een sport waarbij de coureurs die je bewondert een voor een worden weggerukt? Ik wist het antwoord niet maar zag een paar jaar later voor het eerst de Formule 1-auto's van dichtbij. Nee, niet vanwege een Grand Prix-bezoek. Bandentests in Zandvoort. Voorbereiding voor de Grote Prijs van Nederland.

Die keer kon ik de racekanonnen aanraken, ruiken en fotograferen, en nu lukten de Olympus-amateurkiesjes wél. In de pitstraat was het weliswaar dringen, maar de geparkeerde bolides waren prima scherp vast te leggen. Ook ging ik met een zwart-gouden JPS-kladblokje op handtekeningenjacht. Stefan Bellof, John Watson, Stefan Johansson: in de pocket. Niet te ontcijferen, hun haastige gekrabbel, dus op de achterkant van elk velletje schreef ik zelf in blokletters de naam van de betreffende coureur. Daardoor kwam ik er begin deze eeuw tijdens een verhuizing achter dat ik een handtekening van Ayrton Senna heb. Die gaat nooit meer weg.

Mijn liefde voor de Formule 1 was bekoeld door de horrocrashes maar laaide meteen weer op toen ik de geur van de sport voor het eerst echt opsnoof. Helaas kon ik het niet bekronen met een bezoek aan de Grand Prix. In 1985 trok F1-heerser Bernie Ecclestone de stekker uit de race in de duinen. Maar ach, dat elitaire gedoe was voor ons simpele Hardenbergers toch onbetaalbaar.

Ik had mijn liefde voor zwart-goud inmiddels ingeruild voor blauw-wit – dat van de raketachtige turbo-Brabham van Nelson Piquet, een revolutionair ontwerp van 'Flash' Gordon Murray. Het was een regen- of zonneschijnauto; hij was pijlsnel en won races, maar viel ook om de haverklap uit. Zondagmiddagen waren best vaak frustrerend voor me.

Piquet vond ik een zeer boeiende coureur. Charismatische kop, tikje mysterieus, lekker agressief. Ik viel toen al niet op mainstream en ging helemaal voor de bijl toen hij ook nog eens een Nederlandse pitspoes aan de haak sloeg. En dan die helm. Ik heb nooit een mooier design gezien.

Mijn objectiviteit was ver te zoeken. De karatetrapp waarmee Piquet in 1982 op Hockenheim zijn gram haalde bij Eliseo Salazar? Geweldig! Het kon natuurlijk niet door de beugel, maar ja, wat deed die stomme Chileense achterblijver ook in godsnaam? Mijn idool van de baan kegelen? Wat een prutser. Ik werd lid van de Piquet-fanclub, kreeg stickers en boekjes. Dat is me later alleen nog overkomen bij Simple Minds. Blinde adoratie.

De jaren tachtig draaiden om Alan Jones, Keke Rosberg, Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna en Piquet. Ik bleef de sport op de voet volgen toen mijn raceheld na zijn derde wereldtitel in 1987 een bijrol begon te spelen. In 1992 veerde ik even op, want toen keerde Jan Lammers terug in de Formule 1. Hij stapte in bij March. Ik was razend benieuwd: wat kon de Zandvoorter die in mijn

jeugd zo'n indruk op me maakte met dat bumperkleven uitrichten?

Het werd een ultrakort avontuur. Twee races, nul WK-punten. Lammers' F1-carrière ging opnieuw als een nachtkaars uit. Altijd hetzelfde liedje: te weinig budget, matige teams, onbetrouwbare auto's. Zonde. De winnaar van de 24 Uur van Le Mans verdiende meer. Die legendarische zege in 1988 werd ook al ondergesneeuwd omdat Nederland diezelfde dag Europees kampioen voetbal werd.

Het zou nooit wat worden met de Nederlanders in de Formule 1; dat was destijds de teneur. Nederland calimero-land. Te klein voor de grote F1-wereld, te weinig gulle geldschieters, te weinig liefde voor autosport. Dat was al dik veertig jaar zo. Jan Flinterman trapte af met een eenmalig optreden in 1952. Ook Dries van der Lof, Ben Pon, Carel Godin de Beaufort, Gijs van Lennep, Roelof Wunderink, Boy Hayje en Michael Bleekemolen waren niet meer dan voetnoten. Huub Rothengatter deed naar eigen zeggen louter mee om 'het veld voor zich uit te jagen'. En Jan Lammers? Talent en vakmanschap in overvloed, maar hij kreeg nooit echt de gelegenheid om het waar te maken. Ja, hij had na de dood van Villeneuve een gouden kans om in te stappen bij Ferrari, maar wie brak er net op het verkeerde moment een duim?

In 1994 werd alles anders. Ik heb weleens gedacht: wat als? Wat als ik toen niet bij de regionale omroep in Utrecht had gewerkt, maar in Limburg?

1994 dus. De stormachtige F1-entree van Jos Verstappen. Wild, onstuimig, rechtdoorzee, zeer getalenteerd en gemanaged door ervaringsdeskundige Rothengatter. En vanwege zijn agressieve, aanvallende rijstijl geliefd bij de fans. Ik kon er op mijn werk (ik was toen nog radioverslaggever voor de regionale omroep) toen nog weinig mee maar bleef proberen potentiële invalshoeken te

vinden. Verstappen bezoekt de Jaarbeurs en deelt handtekeningen uit? Gaan! Komt zijn bandenman uit Deil, aan de rand van de provincie Utrecht? Leuk verhaal! 'Regionaliseren van nieuws' noemden we dat.

Helaas trof Jos the Boss het niet met zijn teamgenoot. Michael Schumacher was heer en meester en kreeg van zijn renstal de voorkeurspositie en het beste materiaal. De onervaren Verstappen maakte veel schuivers en viel vaak uit, al dan niet door materiaalpech. Alle ingrediënten voor succes leken aanwezig, maar het was bij nader inzien toch de verkeerde renstal op het verkeerde moment.

Terwijl talenten in de Formule 1 doorgaans bij kleine teams een gestage opmars richting de titel beginnen, ging het hier in spiegelbeeld. Verstappen werd afgeserveerd bij topstal Benetton en veroordeeld tot achterhoede-teams. De oogst was uiteindelijk mager. Hij eindigde twee podiumplekken en zeventien WK-punten rijker, maar een illusie armer.

Na Verstappens exit was Nederland als FI-natie terug bij af. Robert Doornbos, Christijan Albers en Giedo van der Garde speelden geen rol van betekenis. Ik had eind 1998 de overstap gemaakt van de regio naar landelijk Hilversum, maar daar was weinig animo voor autosport. Robert, Christijan en Giedo kwamen qua populariteit niet in de buurt van Jos. Ik interviewde ze regelmatig, maar de eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat het meestal vullertjes waren in uitzendingen op dagen dat er weinig ander sportnieuws was.

Jos Verstappen wist daarentegen in zijn eentje wél een menigte naar Zandvoort te trekken, bijvoorbeeld bij een race voor de landencompetitie AIGP in 2006. Tien-duizenden fans kleurden de duinen oranje, maar het werd een sof. Vanwege een financieel conflict met teambaas Jan Lammers weigerde Verstappen te racen voor

Team Nederland. Het was de eerste keer dat hij krediet verspeelde bij zijn trouwe aanhang.

Ik deed verslag voor het radioprogramma *NOS Langs de Lijn* en zag een vermakelijke race waarin Jeroen Bleekemolen als vervanger de eer hooghield. Maar het beeld dat na afloop bleef hangen was een spandoek. Woedende Verstappen-fans hadden hun vlag met een merkstift onder handen genomen, en JOS THE BOSS werd JOS THE BOSS\$.

Na een paar jaar uitzendredactie voor het *Radio 1 Journaal* was ik geswitcht naar verslaggeving. Uiteraard was mijn grote liefde intern alom bekend. Het resulteerde onder meer in schitterende trips naar Le Mans, waar Jan Lammers met een eigen team deelnam aan de 24-uursrace in een zwart-witgeblokte auto met duizelingwekkende sponsorblokjes. Ik meen vijfduizend euro per sticker. De term crowdfunding was nog niet (of amper) uitgevonden, maar daar kwam het wel op neer.

Mijn jeugd kwam in Le Mans weer tot leven. In mijn jonge jaren had ik de legendarische endurancerace wel eens gesimuleerd met een zelfgebouwd circuit en een stuk of dertig Matchbox-autootjes. Ron, Steffen en ik. Met z'n drieën, net als in het echt. Onze stints duurden een uur of twee, en als ik niet reed, deed ik live verslag. Commentator Fred Raket. Mijn gestuntel werd door de wedstrijdleiding op een cassetteband vastgelegd. Mijn officiële debuut als autosportcommentator is later van de tapes geveegd door live-opnames van U2, Peter Gabriel, Icehouse en The Cure. Uiteraard werd de race 's nachts geneutraliseerd door een strenge moeder die nachtrust belangrijker vond dan ons miniatuurge-scheur. De consequentie: Raket versliep zich en miste de ultravroege herstart van de race omdat de deurbel was uitgeschakeld. De amateurcommentator moest via het slaapkamerraam naar binnen klimmen omdat Rons ou-