

Inhoud

Je vergeet het nooit meer	7
1 De Prijs van Zandvoort (1939-1948)	11
2 De Grote Prijs van Nederland (1949-1952)	17
3 Ferrari tegen de rest (1953-1958)	23
4 De garagisten (1959-1961)	29
5 The Swinging Sixties (1962)	35
6 Lotus (1963-1965)	41
7 Cosworth (1966-1967)	47
8 Veiligheid (1968-1970)	55
9 Regen (1971)	63
10 Drama (1973)	69
11 De rebellenclub (1974-1975)	75
12 Televisie (1976-1977)	83
13 Ground-effect (1978-1979)	91
14 Crashes (1980-1981)	99
15 Turbocowboys (1982-1983)	107
16 De laatste Grand Prix (1984-1985)	115
17 Masters en demo's	121
18 Max	127
19 Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix	135
20 Formule 1 anno 2020	143
BIJLAGEN	151
Kaart circuit	152
Winnaars Zandvoort 1948-1985	154
Polepositions Zandvoort	156

Je vergeet het nooit meer

Ik weet het nog precies. Hoe het voelde. De Formule 1 op Zandvoort. De weg ernaartoe al: de wapperende vlaggen, de mensen in hun race-outfits, de circuitomroeper galmend over Ferrari en Fittipaldi, de hoge verwachtingen inzake de grote race. En even later, de eerste keer dat ik de motoren hoorde in de duinen, eerst in de verte en vervolgens al die auto's pal voorlangs: flitsend, kleurrijk, overweldigend. Ik denk dat er nooit een betere plek heeft bestaan om verknocht te raken aan de Formule 1-racerij dan Zandvoort. De frisse zeewind om je hoofd, het licht, het duin en dan die prachtige wagens, sneller dan je je kon voorstellen, jakkerend, schuddend, voluit brullend achter elkaar aan. Racen. Formule 1. Die allereerste keer, je vergeet het nooit meer.

Het was 1973 – het lijkt lang geleden inmiddels. Dat is het ook wel. Geschiedenis. Maar tegelijk is het nog steeds dichtbij. Ik ken geen sport waarin de geschiedenis zo meebeweegt als in de Formule 1. Ook op Zandvoort. Alles is er nog. Van prins Bira en Alberto Ascari tot Jim Clark en Alain Prost. Dat komt doordat Zandvoort altijd een speciale plek heeft gehad in de Formule 1-historie. Met beroemde circuits als Spa-Francorchamps, Monza

en Silverstone behoorde Zandvoort tot de oercircuits van het wereldkampioenschap Formule 1. De speciale ambiance aan zee gaf Zandvoort bovendien een uniek karakter. Een feestelijk gevoel van vakantie en vrijheid. Iedere raceliefhebber die er is geweest, kent het. De geschiedenis is een van de doorslaggevende argumenten geweest bij de terugkeer van de Formule 1 op Zandvoort. Daarom heb ik, voor wie er niet bij was, in dit boek de belangrijkste gebeurtenissen en ontwikkelingen uit alle Zandvoortse Formule 1-Grands Prix lekker leesbaar op een rijtje gezet. Verhalen over de stoere kerels uit de jaren vijftig, over de aantrekbaarheid van de jaren zestig, de fascinerende en gevaarlijke opvlucht van de jaren zeventig en de hardheid van de jaren tachtig. Als je weet van Fangio, van Carel en Pedro Rodríguez is het nóg mooier om straks Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Charles Leclerc en Max Verstappen door de Tarzanbocht te zien gaan.

Want ja, het gaat natuurlijk vooral om het heden. Laat die Grand Prix maar komen. Hoe geweldig zal het zijn, het Oranjelegioen dat eindelijk een Nederlandse Grand Prix-winnaar kan aanmoedigen? Wie had dat ooit gedacht? Hoe bijzonder dat is, lees je ook in dit boek. Max schrijft geschiedenis. Nieuwe geschiedenis. Opnieuw zullen er kinderen voor het eerst langs de baan staan, Formule 1-auto's voorbij zien razen, sneller dan ze zich konden voorstellen. Een Grand Prix meemaken, die ze nooit zullen vergeten. Daarom was een van de mooiste felicitaties met de terugkeer van de Formule 1 op Zandvoort die van de Indiase ex-Formule 1-coureur Karun Chandhok: 'Geweldig voor Nederland dat de Formule 1 daar terugkeert, daar kun je generaties mee vooruit.' Hoe

waar is dat. Ik ben nog altijd blij dat ik destijds Jackie Stewart heb zien racen, Ronnie Peterson, Jacky Ickx, James Hunt en Niki Lauda. Tom Pryce, Jody Scheckter, Clay Regazzoni, François Cevert. In Tyrrells, Lotussen, Brabhams, McLarens, Ferrari's. Ik heb de John Player Specials zien racen, de zeswieler voorbij zien razen, de eerste turbo-Renault gehoord... Dingen waar ik, ja laat ik het maar eens opschrijven: dankbaar voor ben, en waar ik nooit over uitgeschreven raak.

De Prijs van Zandvoort (1939-1948)

Op 7 augustus 1948 razen voor het eerst echte Grand Prix-racers over het circuit in de Zandvoortse duinen. De 'Prijs van Zandvoort' kent een roerige voor-geschiedenis.

Aan het eind van de negentiende eeuw maakte de trein de kust voor bijna iedereen bereikbaar. Zwemmen in zee was gezond. Dokters schreven het hun patiënten voor. Kuren aan zee werd een hype onder de gegoede burgerij. Eenvoudige vissersdorpjes veranderden in luxe badplaatsen met prachtige hotels en pensions. Na de duik in zee was er nog heel wat tijd over, dus bedachten de lokale ondernemers van alles om hun welgestelde gasten te vermaken: casino's, concerten, modeshows, schaaktoernooien en autoraces. Aan het begin van de twintigste eeuw kende bijna iedere plaats aan de Middellandse Zee zijn jaarlijkse autorace. Nice, Cannes, Napels, Livorno, Tripoli, Monaco. Je nieuwste gadget, de automobiel, wilde je natuurlijk maar wat graag in zo'n mondain decor showen. De mode trok ook naar het noorden. Er kwamen races in Deauville, Dieppe en Oostende. In 1902 organiseerde Scheveningen een Concours d'Elegance voor auto's en later zelfs de eerste wedstrijden, een soort sprintraces over de boulevards.

vard. Autoraces: de nieuwe, ambitieuze burgemeester van Zandvoort, Henri van Alphen, zag er ook wel wat in.

Op 3 juni 1939 organiseerde Zandvoort daarom voor het eerst autoraces, op een tijdelijk stratencircuit, ten noorden van het dorp, onder andere over de Vondellaan en de Van Lennepweg, tussen het station en het huidige circuit. Onder het toezicht van raceliefhebber ZKH prins Bernhard werden er de hele dag door wedstrijden in diverse klassen verreden. Daarnaast was er een demonstratie van Mercedes met een echte Grand Prix-wagen. Ook een futuristisch snelheidsrecordmonster van Auto Union gleed door de Zandvoortse straten. Het toppunt van Duitse autotechnologie. Een veeg teken. De belangrijkste race, de 'Prijs van Zandvoort' voor sportwagens boven de 1500 cc, werd gewonnen door Piet Nortier in een BMW. 'Een lusterrijke dag,' jubelde het tijdschrift van de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club. 'Door deze, op bescheiden schaal georganiseerde nationale races, is de weg gebaad voor een grootschen opzet van internationale wedstrijden.'

Drie maanden later was het oorlog. Met voor Zandvoort desastreuze gevolgen. De Duitse bezetter eiste de kuststrook op en verwoestte talloze hotels en villa's om er de Atlantikwall neer te zetten. Burgemeester Van Alphen keek echter vooruit. Met de bezetter kwam hij overeen dat een deel van het puin gebruikt mocht worden voor het aanleggen van een brede weg in de duinen. Zogenaamd voor een fraaie *Paradestrasse* voor de Wehrmacht, maar Van Alphen dacht stiekem al aan een racecircuit. Een keer moest die oorlog toch afgelopen zijn. En zo ligt het lange rechte stuk van het Zandvoortse circuit eigenlijk boven op het puin van een verdwenen tijdperk.



Prins Bira (12) tijdens de allereerste autorace op het circuit van Zandvoort (collectie Arie Koper) (1948)

Na de oorlog werd er al snel verder gebouwd. Op diverse plaatsen in Nederland werden plannen voor circuits gemaakt, alleen Zandvoort zette door. Dwars door de duinen werd een ruim 4 kilometer lang traject ontworpen. Auto- en motorsportbondsbestuurders, alsook coureurs droegen adviezen aan. Het werd een uitdagende baan, met diverse hoogtevverschillen en snelle bochten. Van het oorspronkelijke circuit, dat tot in de jaren tachtig nagenoeg onveranderd behouden bleef, is nu alleen nog de noordkant over: het bochtenrijke stuk van de Tarzanbocht tot en met het Scheivlak. De kenmerkende namen hebben elk hun eigen oorsprong, soms al vanuit het begin. De 180 graden Tarzanbocht bijvoorbeeld is vernoemd naar een grote, woest uitziende kerel die in het dorp Tarzan werd genoemd en die vlak bij de bocht zijn aardappelveldje had: de hoek van Tarzan. De Gerlachbocht is pas later vernoemd naar de coureur die daar in 1957 als eerste op het circuit dodelijk verongelukte. De Hugenholtzbocht heet

sinds 1973 naar de man die lang circuitdirecteur was en wereldwijd mooie racecircuits heeft ontworpen. De Hunsrug is vernoemd naar Cas Hunse, een van de adviseurs bij de aanleg. De Rob Slotemakerbocht heet naar de beroemde coureur en slipschoolhouder uit Zandvoort, die hier in 1979 verongelukte. Het Scheivlak heeft die naam omdat het duin daar zo heet. Ook voor de rest van het circuit kregen de bochten namen van de duinen ter plaatse: Hondenvlak, Pulleveld, Bos In, Bos en Bos Uit – jarenlang was er ook daadwerkelijk een bos. Tunnel Oost heette naar het tunneltje dat daar onder de baan door liep. In de loop der jaren kwamen er enkele vertragende bochten bij, maar je kunt stellen dat alle Nederlandse Grands Prix op dit traject verreden zijn. Pas na 1985 maakte de snelle zuidkant van de baan plaats voor bungalowpark, golfcourse en wandelgebied.

Op zaterdag 7 augustus 1948 werd het circuit officieel geopend door de vrouw van de toen inmiddels vertrokken burgemeester Van Alphen. De allereerste race op het duinencircuit, die net als in 1939 de ‘Prijs van Zandvoort’ werd genoemd, kon beginnen. ‘Snelheidswedstrijden voor race-automobielen’ stond er voor op het officiële programma. Maar liefst 60 000 toeschouwers waren op het spektakel afgekomen. Wat natuurlijk meteen voor de nodige problemen zorgde. Een getuige meldde: ‘Het naderen van Zandvoort bleek een tijdrovende bezigheid. Waarschijnlijk zou het vlotter gegaan zijn als niet steeds opnieuw een aantal haastig gebakerde automobilisten uit de file gekropen was om een eindje verder de akeligste verkeersopstoppingen te veroorzaken. Voor velen blijkt

het steeds weer lastig te zijn zich het nodige fatsoen en wat zelfbeheersing aan te meten.' Files, opstoppingen en verkeershuffers: ze zijn van alle tijden.

De organisatie van de wedstrijd was in handen gegeven van de Britse autosportbond, de British Racing Drivers Club. De BRDC beschikte immers over ervaring en genoeg connecties om een aansprekend deelnemersveld naar Zandvoort te krijgen. Twintig auto's waren er vanuit Engeland naar Zandvoort verscheept, veelal vooroorlogs materieel zoals ERA's, Alta's, Alfa's, Maserati's en Bugatti's. Alle coureurs kwamen uit Groot-Brittannië, op één na. Prins Birabongse Bhanudej Bhanubandh, de neef van de koning van Siam, woonde weliswaar in Engeland, hij had zelfs een Engelse racelicentie, maar hij racete onder zijn eigen Siamese nationaliteit. Met een eigen renstal, vol snelle auto's en strak geleid door zijn neef Chula Chakrabongse, had de prins al voor de oorlog diverse races gewonnen en ontving hij meerdere malen de prestigieuze Gold Star van de BRDC.

De race werd verreden over twee heats van vijftwintig ronden met tien auto's, waarna de snelste zeven uit elke heat van start gingen in een finale over veertig ronden. De coureurs hadden op donderdag en vrijdag al kunnen trainen. Een van de ERA's was daarbij van de baan gegleden en had zijn motor zo vol zand gezogen dat hij moest afzien van verdere deelname. Ook prins Bira leek af te vallen na een schakelfout. De prins had op hoge snelheid per abuis achteruit geschakeld. De versnellingsbak van zijn Maserati 4CL kon echter nog net op tijd worden gerepareerd, met hulp van zijn concurrent Reg Parnell. Parnell, ook in een Maserati, won op zaterdag de eerste

heat en prins Bira de tweede. 'Er werd gevaarlijk, maar uiterst sportief gereden,' aldus een nieuwslezer in die tijd. In de finale pakte Bira al snel de leiding en bleef comfortabel op kop. Tot Tony Rolt in de slotfase de aanval inzette. Het werd een zinderend duel. Rolt, oorlogsheld, ontsnapt uit Colditz en later winnaar van de 24 uren van Le Mans, zette alles op alles om Bira te passeren. In de bochten kwam de Alfa van Rolt voortdurend dichterbij, maar op het rechte eind bleek het vermogen van de Maserati steeds weer superieur. Bijna zij aan zij stoven zij uiteindelijk over de finish. Prins Birabongse was de winnaar van de Prijs van Zandvoort, de eerste autorace verreden op het duinencircuit. Breed glimlachend nam hij een zilveren beker in ontvangst, alsmede het prijzengeld van 500 gulden. Sportief genoeg nam hij voor zijn ereronde zijn tegenstander achter op zijn auto mee, terwijl er een royale lauwerkrans rondom zijn cockpit gedrapeerd lag. Het circuit van Zandvoort was geopend met een geweldig spannende race. Volgens de Britse pers was het een van de beste races ooit. Dat smaakte naar meer.