

Verantwoording

Dit is wat ik zag. Dit is wat ik hoorde. En zo hebben ze het mij in die dagen verteld.

Alle gesprekken die ik in dit boek gebruik, heb ik met de desbetreffende personen gevoerd, tenzij anders vermeld.

INHOUD

DE HOOFDROLSPELERS 9

DE PROLOOG – Maastricht, september 2005

‘Ga je mee?’ 13

1. DE VLUCHT – Spa-Francorchamps, september 2005

‘Ik geniet nooit van momenten waar ik zelf niet bij ben.’ 15

2. HET CONTRACT – Amsterdam, december 2004

‘Geen gezeik, ik rij Formule 1!’ 29

3. DE TELEURSTELLING – Spa-Francorchamps, september 2005

‘We hebben nog een paar dagen nodig’ 45

4. DE BOOT – Monte Carlo, mei 2006

‘Hoe ben je dit te weten gekomen?’ 63

5. DE ACHTERBANK – Hockenheim, juli 2006

‘Ik weet dat mensen denken dat ik een klootzak ben.’ 85

6. DE OVERNAME – Monza, september 2006
'We gaan leuke dingen doen, hoor!' 99
7. DE REALITEIT – Barcelona, mei 2007
'Ik word zo moe van dat gelul' 125
8. DE PITSTOP – Magny-Cours, juli 2007
'A fish stinks from the head' 147
9. HET ONTSLAG – Silverstone, juli 2007
'Het is Dallas en Dynasty ineen' 170
10. DE VERKOOP – Spa-Francorchamps, september 2007
'Ze hebben niet echt iets bijgedragen, nee' 186

DE HOOFDROLSPELERS

Michiel Mol – internetondernemer. Directeur F1 van Spyker. Zoon van Jan Mol, die zijn softwarebedrijf Volmac in 1988 naar de beurs bracht en later verkocht. Geschat vermogen van Jan Mol in 2005: 318 miljoen euro.

Victor Muller – directeur van Spyker Cars NV.

Christijan Albers – autocoureur.

Robert Doornbos – autocoureur.

Jos Verstappen – autocoureur.

Fred Mulder – zakenman, vriend van Jan Mol. Investeerder in de loopbaan van Christijan Albers.

Peter Jan Rubingh – bankier. Investeerder in de loopbaan van Christijan Albers.

Roel Kooijman – zakenman. Bevriend met Joep van den Nieuwenhuyzen. Vader van Albers' vriendin Liselore.

Joep van den Nieuwenhuyzen – zakenman. Bijnaam: 'de bedrijvendokter'. Mede-eigenaar van het Chinese golfcomplex Mingya European Golf Resort. Sponsor van SpykerF1.

Lodewijk Varossieau – reclameman. Jeugdvriend van Michiel Mol. Manager van Christijan Albers.

Harry Muermans – Limburgse vastgoedondernemer. Investeerder in de loopbanen van Jos Verstappen en Robert Doornbos.

Michel Perridon – eigenaar van computeraccessoiresbedrijf Trust. Investeerder in de loopbanen van Jos Verstappen en Christijan Albers.

Fred van Putten – lid van Raad van Bestuur van MAN Trucks. Adviseur van Christijan Albers. Oud-F1-commentator van de NOS.

Paul Stoddart – Australische eigenaar en teambaas van Minardi. Kocht het team in 2001. Verdiende zijn fortuin in de vliegtuigindustrie.

Alex Shnaider – tot Canadees genaturaliseerde Rus en eigenaar van conglomeraat Midland. Steenrijk geworden in de staalindustrie na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie. Kocht in 2005 Jordan Grand Prix en veranderde de naam in 2006 in MF1 Racing.

Colin Kolles – Duits-Roemeense teammanager van achtereenvolgens Jordan Grand Prix, MF1 Racing en SpykerF1.

Bernie Ecclestone – grote baas van de Formule 1. Begon als coureur, werd autoverkoper en later coureursmanager. Kocht in 1970 het team van Brabham, won twee wereldtitels met Nelson Piquet en groeide uit tot vakbondsleider van de teams. Grondlegger van het commerciële succes van de Formule 1.

DE PROLOOG

Maastricht, september 2005

'Ga je mee?'

In de lobby van het hotel in Maastricht kwam aan het einde van de vrijdagavond de vraag. 'Ga je mee?' Of ik de volgende morgen misschien een lift wilde, in de helikopter. Ze zou om halfacht vertrekken van Maastricht Airport richting het circuit van Spa-Francorchamps, waar haar vriend, de Nederlandse Formule 1-coureur Christijan Albers, zich voorbereidde op de kwalificatie van de Grand Prix van België. Ik kon ook met haar mee in de taxi van het hotel naar het vliegveld. Veel vriendelijker dan Liselore Kooijman kreeg je ze niet in de Formule 1.

Op zondag 11 september 2005 zou de zestiende race van het wereldkampioenschap Formule 1 op het befaamde circuit in de Ardennen van start gaan. De 24-jarige Spanjaard Fernando Alonso (Renault) kon in Spa-Francorchamps wel eens de jongste wereldkampioen uit de geschiedenis worden. Hij had na zijn zege op het circuit van Monza in Italië een week eerder zo'n voorsprong in de tussenstand dat als hij in België vier punten meer scoorde dan Kimi Räikkönen, de jonge Finse coureur van McLaren hem nooit meer zou kunnen

achterhalen. De ooit oppermachtige Michael Schumacher (Ferrari) was in Monza teleurstellend als tiende geëindigd en was daarmee uitgeschakeld voor de wereldtitel die hij de voorafgaande vijf seizoenen had veroverd. Albers en zijn teamgenoot Robert Doornbos waren die middag in Monza voor het armlastige Italiaanse team van Minardi allebei in de achterhoede gefinisht, op twee ronden van Alonso. Ze hadden in Italië opnieuw geen enkele rol van betekenis gespeeld. Een jaar later zouden de Nederlanders in Monza meer stof doen opwaaien.

Toen Liselore Kooijman mij op die vrijdagavond in september 2005 in Maastricht vroeg of ik de volgende ochtend met haar in de helikopter wilde meevliegen naar Spa-Francorchamps was ik vijf jaar werkzaam als verslaggever in de Formule 1. Ik had op dat moment geen flauw vermoeden welke reeks gebeurtenissen er op mij af zou komen. Ik wist alleen dat ik die helikoptervlucht niet wilde missen.

1.

DE VLUCHT

Spa-Francorchamps, september 2005

'Ik geniet nooit van momenten waar ik zelf niet bij ben'

De take-off ging soepel, we zoefden omhoog. Het geluid van de roterende bladen boven ons werd gedempt door de koptelefoon die onze oren bedekte. De copiloot had onze dubbele riemen vastgesnoerd aan onze stoel en de piloot vertelde via de boordradio over de duur van de vlucht van airport Maastricht naar het circuit. Dit ging veel sneller dan met de auto.

Een paar seconden nadat we van de grond waren losgekomen zwenkte de helikopter al naar het zuiden en met zijn neus naar beneden en de staart omhoog lieten we het vliegveld beneden ons. Veel soepeler dan verwacht. Met een vliegtuig moest je altijd eerst die zenuwslopende aanloop nemen, maar met een helikopter zweefde je gelijk al heerlijk de lucht in.

Al snel vlogen we rechts van de traag stromende Maas en we bleven stijgen. Liselore stak haar duim omhoog en ze glimlachte vanachter haar zonnebril met bruine glazen. Ze droeg een hippie-achtig, Afghaans vest. Haar vriend was al op het circuit. Over iets meer dan een uur zou de laatste vrije training van zaterdag van start gaan voor de Grand Prix van

België. Christijan Albers, de twaalfde Nederlander die aan het WK Formule 1 had weten deel te nemen, had ongetwijfeld nog veel te bespreken met de race-ingenieurs van het team, de technici van de motorleverancier en de mannen van de bandenfabrikant. Later die middag zou de kwalificatie plaatsvinden, waar de startposities werden bepaald voor de race van morgen. Liselore zou blij mogen zijn als ze vandaag nog even tegenover hem in het motorhome van Minardi kon zitten om nog een kop koffie te drinken of samen een bordje pasta te eten. Het leven van een Formule 1-coureur was een hectisch en vaak nerveus bestaan, dat wist ze inmiddels al te goed. ‘Gaaf hè, dit?’ zei ze door het microfoontje aan haar koptelefoon.

We zagen beneden ons beboste heuvels van de Ardennen. Rechts de snelweg naar Luik, waar het al druk was met racefans die onderweg waren naar het circuit. De piloot liet weten een ‘roll’ te gaan maken en liet daarop de helikopter naar links hellen. We gingen naar het oosten nu, daar waar het beroemde circuit van Spa-Francorchamps lag, het lint asfalt gedrapeerd tussen dennenbossen en de Waalse dorpen. We vlogen boven een haast feeëriek landschap, met de mist die nog niet was opgetrokken. ‘Over een paar minuten gaan we naar beneden,’ zei de piloot kalm.

Links van ons lag het circuit, met de beroemde bochtencombinatie van Eau Rouge, de rijen auto’s onderweg naar een parkeerplaats, het pitcomplex, het rennerskwartier en de motorhomes van de raceteams. Op het dak van de oude tribunes wapperden de vlaggen. Duizenden fans liepen in drommen door de dennenbossen richting de verschillende ingangen, waar ze hun dure kaarten moesten tonen. Dit was een echt circuit, waar in de jaren vijftig, zestig en zeventig coureurs

hun doodsangsten moesten beteugelen. Spa-Francorchamps was voor velen van hen nog altijd het mooiste circuit ter wereld en op één uitzondering na – David Coulthard in 1999 – hadden hier sinds de terugkeer van de Formule 1 in 1983 alleen maar coureurs gewonnen die wereldkampioen waren en of dat heel snel zouden worden.

Er waren best wat fans naar Spa gekomen voor de twee Nederlandse coureurs, hoewel Christijan Albers en de halverwege het seizoen ingestapte Robert Doornbos in de achterhoede reden. Die fans zouden straks Nederlandse vlaggen in de hekken hangen, zoals ze hadden gedaan voor Jos Verstappen in de jaren negentig: Jos the Boss. Nu waren er twee kampen. Je was óf voor Albers óf voor Doornbos.

We moesten nog even blijven hangen in de lucht omdat er een andere helikopter beneden ons plaats moest maken. Toen die weer opsteeg zette onze piloot de daling in voor een zachte landing. De copiloot trok onze deuren open en na het ontgrendelen van onze riemen stapten we naar buiten, verwaaiden onze kapsels door de turbulentie van de wieken terwijl we met ingetrokken nek naar de rand van de landingsplaats liepen om daar in een busje te stappen dat passagiers naar het rennerskwartier zou brengen, naar de motorhomes van de Formule 1-teams.

Die Formule 1-paddock was voor velen het walhalla. Voor de gewone Formule 1-fan die zich al scheel moest betalen aan toegangskaartjes en dure versnaperingen, was dit rennerskwartier de onbereikbaarste plek denkbaar. Achter deze hekken speelde het spel zich af. Op de tribunes zagen ze slechts de uitkomst ervan langs zich flitsen.

Het was op deze plek in de Ardennen dat het verhaal van SpykerF1 begon.

We hielden onze accreditaties voor het infraroodlampje bij de tourniquets en liepen het rennerskwartier in. Voor ons, aan de linkerkant, de rijen vrachtwagens met technische apparatuur, rechts de motorhomes, waar de teams hun gasten ontvingen, waar de monteurs aten en waar de besprekingen tussen teambazen en managers achter gesloten deuren plaatsvonden. Die motorhomes en die vrachtwagens, waarin de racewagens tijdens het Europese gedeelte van het seizoen werden vervoerd, waren het hart en de longen van elke renstal. Voor ons torende het Energy Station van Red Bull Racing boven de andere gevaartes uit. Achter het gebouw van Red Bull en als laatste in de rij de zwarte vrachtwagens van Minardi.

Als je wilde meetellen in de Formule 1 moest je vooruit en het tijdperk van het klassieke motorhome kwam aan zijn einde. Het was hooguit sympathiek of aandoenlijk als je nog een vrachtwagen had met een luifel en daaronder wat tafeltjes, stoeltjes, een volle koelkast en een mobiele keuken. Als je een eigentijdse uitstraling nastreefde, moest je een gebouw hebben, een speciaal ontworpen kolos waaraan architecten flink hadden verdiend. Gebouwen met verdiepingen. Sommige hadden zelfs namen gekregen, zoals het Energy Station van Red Bull, dat alle andere teams aftroefde met zijn ongedwongen sfeer, die deed denken aan zonovergoten plaatsen als Miami, Ibiza en Biarritz. Het Energy Station was uitgevoerd met een dakterras met loungebanken, de koffie was fantastisch en gratis, je mocht zoveel blikjes Red Bull pakken als je wilde, je was er 'a friend' en zeker geen 'vip' en er was altijd wel een dj met muziek in de weer terwijl je kon tafelfoetballen en *air hockeyen*. Een stuk nuffiger ging het eraan toe bij het statigere McLaren, waar ze hun onderkomen The Brand Center noemden. Bij Red Bull was het *first come first serve* en

kon je gewoon gaan zitten waar je wilde, bij McLaren moest je ver van tevoren even langskomen om te reserveren en als ze je niet kenden was de kans groter dat je te horen kreeg dat het al vol zat. Het zag er vanbinnen meer uit als de cateringafdeling van een luxe advocatenkantoor.

Het was de invloed van de grote automerken en hun corporate sponsors waardoor het er in het rennerskwartier allemaal groter, netter en strakker was gaan uitzien. De buitenkant van de vrachtwagens en motorhomes 2.0 moest corresponderen met de vlekkeloze uitstraling van de multinationals en dus hadden teams ook monteurs in dienst die als manusje-van-alles 's ochtends vroeg druk in de weer waren met borstels en emmers sop om de trucks te boenen en de ramen van de smetteloze gebouwen te wassen. Alles in de paddock moest glanzen en blinken. Ik dacht nog wel eens terug aan de eerste keer dat ik als tiener las over McLaren, dat begin jaren tachtig het eerste team was geweest dat de vloer van de garages elke dag schoonmaakte, alsof smeerolie en andere vloeistof een teken van onverzorgdheid waren. Nu keek niemand meer op van zulk gedrag.

In het rennerskwartier was het achterste motorhome in de rij altijd de plek van het kleinste, minst succesvolle team van het jaar ervoor. De losers in de Formule 1 moesten het verst lopen en dus liepen Liselore en ik langs alle andere motorhomes naar het einde van het terrein. Het kleinste motorhome, tevens het eenvoudigste onderkomen, was volgens velen wel het territorium van het gezelligste team met de meest ongedwongen sfeer van de paddock: Minardi, het van origine Italiaanse team dat in 1985 voor het eerst in de Formule 1 zijn opwachting maakte en er nu al zo'n ruim driehonderd races iets van

probeerde te maken. Begin jaren negentig eindigde er drie keer een Minardi als vierde, maar veel meer hoogtepunten waren er niet geweest. Het team was momenteel in handen van een kettingrokende Australische zakenman die zijn fortuin had verdiend in de vliegtuigindustrie. Paul Stoddart had het team in 2001 gekocht van oprichter Giancarlo Minardi.

Stoddart was volgens veel van zijn collega's een ongelukke beer, maar wel eentje met hart voor de zaak. Hij had in de Formule 1 altijd moeten buffelen om zijn team draaiende te houden. Minardi opereerde in een sport waarin jaarlijks door alle partijen tezamen ongeveer 800 miljoen dollar werd verdiend. In het boek *Performance at the Limit – Business Lessons from Formula One Motor Racing*, dat in 2005 verscheen, berekenden de drie auteurs dat er in de Formule 1 een geldstroom van 1,8 miljard dollar bestond: automerken die investeerden, sponsors die geld inbrachten en technische leveranciers die betaalden om gezien te worden. De teams kregen sinds 2004 gezamenlijk de helft van alle inkomsten, gegenereerd uit televisierechten, de exploitatie van de hospitality (de Paddock Club) en andere commerciële activiteiten. Volgens het magazine *BusinessF1* maakte Formula One Management in 2004 35 miljoen dollar over aan Minardi. Grootverdiener was Ferrari met 55 miljoen. Het glossy magazine *F1 Racing* had in diezelfde periode de afzonderlijke kosten van de teams becijferd en uitgesplitst. Stoddarts team bezette de laatste plaats in op één na alle staatjes. De verschillen met de top waren enorm.

Het materiaal en het in elkaar zetten van een racewagen was op zich niet zo enorm duur. Met drie ton was je er in 2004 wel zo'n beetje. Toyota had bijvoorbeeld elf Formule 1-wagens in gebruik (voor de races, een paar reserveauto's en bolides

voor de testsessies). Volgens het magazine kwam dat uit op een kostenpost van 3,4 miljoen dollar. Minardi bezat in 2004 vier P504B's, zoals de bolides officieel heetten (P5 stond voor Paul Stoddart, 04 was het bouwjaar en de B stond voor de B-versie, ook wel B-spec). Die vier Minardi's kostten samen 750.000 dollar.

Keek je naar andere staatjes die *F1 Racing* publiceerde over 2004, dan zag je al snel waar de topteams hun meeste geld aan uitgaven en waar ze het verschil maakten met de kleintjes. 'Onderzoek en Ontwikkeling' kostte bij McLaren jaarlijks 25,5 miljoen, bij Minardi iets meer dan 7 miljoen. Ferrari betaalde jaarlijks 50 miljoen uit aan salarissen. Minardi 7,6 miljoen. McLaren legde in 2004 58.000 testkilometers af (tegen ongeveer 1400 dollar per km) en gaf daar in totaal bijna 65 miljoen aan uit. Minardi 1,8 miljoen. Budget voor motoren? Toyota, dat zijn eigen krachtbronnen ontwikkelde: 192 miljoen. Minardi kocht de motoren in bij Cosworth voor 10 miljoen per jaar. 'Klantenvermaak' tijdens de Grand Prix? BMW-Williams: 10 miljoen, Minardi 4 ton. Totale jaarkosten Minardi: 39,25 miljoen dollar. Totale kosten Ferrari: 426 miljoen. In Monza was het verschil tussen de snelste Ferrari (Schumacher) en de snelste Minardi (Doornbos) in de kwalificatie na een rondje van bijna 6 kilometer iets meer dan drie seconden geweest.

Het zwarte motorhome van Minardi was meestal de plek waar de groep zakenmannen zich ophield die het financieel mogelijk hadden gemaakt dat Christijan Albers zijn droom kon najagen. Als je niet het allergrootste toptalent was moest je geld meebrengen om te kunnen racen, want de vraag was groter dan het aanbod. Was je eenmaal binnen en deed je

mee, dan hoopte je indruk te kunnen maken op de betere teams. Dat was de weg die Christijan Albers moest afleggen om de top te kunnen bereiken.

De vader van Liselore Kooijman was een van de mannen die achter de CA BV schuilgingen, de BV van de groep waarin het geld zat waarmee Albers zijn plek had gekocht. Slechts de gevestigde coureurs en supertalenten kregen betaald om te racen, de andere debutanten en de veldvulling – de *pay drivers* – dienden eerst sponsors aan te dragen, die fors moesten betalen om hun naam terug te zien op de bolide, om deel uit te mogen maken van het feest. Net als Albers had ook Doornbos geld moeten meebrengen. Albers had inmiddels vijftien Grands Prix gereden en eerder dat jaar zelfs een paar punten weten te scoren. De vijfde plaats in de Grand Prix van Amerika zouden de laatste WK-punten blijken te zijn uit de geschiedenis van Minardi.

Albers was een 26-jarige, blonde jongen uit 't Gooi die het niet zo had op sentimenten. Hij was een ambitieuze coureur, die in 1999 in Duitsland het Formule 3-kampioenschap had gewonnen, zoals Jos Verstappen in 1993 ook had gedaan. Albers beet zich vast in de materie, deed alles voor zijn sponsors en had zich een slag in de rondte gewerkt om de Formule 1 te halen. Albers stond elke ochtend vroeg op en ging elke avond vroeg naar bed. En als ze op reis waren bij de races, dan ging Liselore ook vroeg slapen. Het licht moest uit.

Ik had een maand eerder met Albers een rondje over dit circuit hardgelopen, voor een verhaal voorafgaande aan de Belgische Grand Prix, een thuisrace voor de in Antwerpen woonachtige Albers. Hij pikte me 's middags op bij een groot bioscoopcomplex even buiten Antwerpen en in zijn rode Porsche 911 reden we dwars door België, van Vlaanderen naar

Wallonië. 's Avonds verbrak Albers op de terugweg naar Antwerpen mijn snelheidsrecord. Ik wilde me tussen Spa en Verriers nog vasthouden aan een handgreep boven het portier, maar daar was de 911 niet in voorzien. 'Hoor je de begrenzer?' riep Albers boven het lawaai van de motor uit, die dus niet eens op volle toeren draaide. We zaten dicht tegen de 300 aan. Hij grijnsde toen hij mij met een mengeling van genot en verbazing naast zich zag.

Op het circuit had hij 's middags hardlopend verteld over de karakteristieken van deze schitterende baan en ik vroeg hem, terwijl we in een aardige draf de bochtencombinatie Les Combes naderden, naar dit lange rechte stuk dat volgde op het ontzagwekkende Eau Rouge, waar menigeen in het verleden met schrik op afreed. Er was niemand op het circuit, het was doodstil. Boven ons scheerden een paar roofvogels door de lucht. 'Dit is de picknick-sessie,' zei Albers over de strook asfalt die zich voor ons uitstreckte. 'Je hebt hier eigenlijk niks te doen, stuur rechthouden en zorgen dat je op het juiste moment schakelt.'

Ik memoreerde Ricardo Zonta, de coureur van BAR-Honda, die dat vijf jaar eerder ook gedacht moest hebben toen hij tot zijn verrassing niet alleen links werd ingehaald door Michael Schumacher, maar tegelijkertijd ook rechts aan de binnenkant door Mika Häkkinen, die uit de slipstream van Schumacher tevoorschijn was gekomen en daarmee een van de mooiste inhaalacties uit de geschiedenis van de Formule 1 op zijn naam zette. Schumacher had deze manoeuvre niet zien aankomen en was totaal verrast toen hij na het passeren van Zonta wilde aanremmen voor de chicane en uit het niets rechts van hem de McLaren van Häkkinen langs zij kwam. Hij was afgetroefd.

Ik vroeg Albers of hij van zo'n inhaalactie kon genieten. 'Ik geniet nooit van momenten waar ik zelf niet bij ben,' zei hij. 'Dat interesseert me niet. Toen ik niet in de Formule 1 reed keek ik ook nooit naar die races op tv.' Hij vond zichzelf er capabel genoeg voor om in het veld van deze coureurs mee te doen en daarom kon hij er niet naar kijken. Hij was er te gedreven voor. Het deed gewoon te veel pijn er geen deel van uit te maken. Ik vond het een eerlijk antwoord, al moet ik zeggen dat ik er niet veel van begreep.

Rennend tussen de bochten Rivage en Stavelot vertelde hij er keihard voor geknokt te hebben om hier te komen. Hij had van 'niets iets' gemaakt. En dat bereikte je volgens hem door twee dingen: wilskracht en doorzettingsvermogen. Natuurlijk had hij talent, maar hij miste het geluk en dat geluk was naar zijn mening het Nederlandse bedrijfsleven, waarvan hij 'de push' miste. Zijn keus om 'zichzelf te pushen richting de fabrikanten' na een mislukt seizoen in de Formule 3000 (de hoogste klasse onder de Formule 1) was een voorbeeld van dat doorzettingsvermogen, zei hij. Via Mercedes en de races in het Deutsche Tourenwagen-Masters (DTM) had hij toch de weg naar de Formule 1 gevonden, terug bij Paul Stoddart, die in 2000 in dat Formule 3000-seizoen ook zijn teambaas was geweest.

Ondertussen hadden zich vooral kleinere sponsors bij Albers aangesloten. Het reclamebureau van zijn manager Lodewijk Varossieau was druk bezig zijn toegenomen bekendheid door het racen in de Formule 1 te gelde te maken door met een glimmend magazine met de titel *2006: het jaar waarin u eindelijk eens wat meer aan sport gaat doen* de boer op te gaan. Op de eerste pagina stond dat voor Albers de sponsors 'heilig' waren en dat hij 'actief mee zou gaan werken aan de

ondersteuning van de merken'. Ook beloofden ze de potentiële sponsors een dag of een weekend te kunnen laten behoren tot 'de incrowd' van de F1: toegang tot het rennerskwartier. *'Niet voor iedereen weggelegd.'*

Het bleek lastig om grote sponsors te vinden, de multinationals. Ze moesten het doen met vele middelgrote en kleine geldschieters die het budget passend moesten zien te maken. Zo was er eind 2005 een persconferentie waar Albers een nieuwe sponsor presenteerde: Philoderm, een Bredase producent van lichaamsverzorgende crèmes. Op de tafeltjes in de zaal stonden de tubes met *Christijan Albers Skin Care*. Ook voorradig: aftershave, nachtcrème en sunblock. Albers vertelde die ochtend over het douchen na een arbeidzame dag op het circuit en zei: *'Who lives in the fast lane, needs to take care.'*

Hoewel nog vroeg op de zaterdagochtend, was het in Spa al flink bedrijvig in het rennerskwartier. De in uniforme kleding gestoken teamleden liepen tussen de glazenwassers en wieloppoetsers af en aan van en naar de garages en trucks met technische apparatuur aan de ene kant van het rennerskwartier en de motorhomes aan de andere kant.

Het belangrijkste onderkomen in Spa-Francorchamps stond naast de garages. In een zilvergrijze bus bekokstoofde Bernie Ecclestone al z'n plannen. De kleine opperbaas, bebrild en grijs, was sluw als een vos en runde deze sportshow als een eigentijdse circusdirecteur. In de jaren tachtig was de inmiddels 74-jarige Ecclestone getrouwd met een 28 jaar jonger Servisch model en als ze samen door het rennerskwartier liepen was dat een koddig gezicht. Ze had benen als een stelloper en torende boven hem uit. Ecclestone had zijn hele

werkzame leven in de autosport gesleten. Eerst als monteur, daarna als coureursmanager en teameigenaar. Hij wierp zich begin jaren tachtig op als vakkondsleider van de teams die meer inkomsten eisten uit de recettes die de internationale autosportbond opstreek. Hij had de Formule 1 vervolgens via het slim opkopen en verhandelen van de televisierechten tot een zeer winstgevende mondiale sport gemaakt en was daar zelf als miljardair uit tevoorschijn gekomen. Iedereen die in de Formule 1 werkzaam was beseftte dat hij of zij dat te danken had aan het werk en de inzichten van Ecclestone. Er waren zelfs journalisten die daar op die manier met enig ontzag en dankbaarheid tegen aankeken. Dus sprak vrijwel niemand hem echt tegen en als je advies nodig had (*weet je een koper voor mijn renstal?*) of als je team in de problemen was gekomen (*kan ik geld lenen?*), dan schoot je Bernie aan en vroeg je om hulp. En die bus van hem noemden ze 'het Kremlin', naar het ondoordringbare regeringsgebouw in Rusland.

Toen we op deze koude ochtend aan het gele motorhome van Jordan voorbijliepen, was Eddie Jordan nergens meer te zien. Hij had Michael Schumacher in 1991 laten debuten op deze plek, met geld van Mercedes, waar Schumacher onder contract stond. De jonge Duitse coureur kwalificeerde zich spectaculair als zevende en reed de volgende Grand Prix in Monza al voor het machtigere Benetton. In de nacht van 5 september 1991, aan de boorden van het Comomeer, kaapte Benetton-baas Flavio Briatore hem met de hulp van Bernie Ecclestone en ondanks een lopend contract weg bij Jordan. Schumacher vertegenwoordigde de Duitse economie en een deel van het geld uit de Duitse auto-industrie moest richting de Formule 1 gaan stromen. Schumacher in een Jordan, een

team dat nog geen jaar bestond en waar de financiële basis niet al te stevig was, dat was te riskant, vond Ecclestone. Schumacher moest in een team komen met potentie: Benetton. Een jaar later won hij in Spa zijn eerste Grand Prix en in 1994 en 1995 de wereldtitel, voordat hij naar Ferrari verhuisde en de roemruchte Italiaanse renstal liet terugkeren aan de top waar hij tussen 2000 en 2004 onverslaanbaar was.

In de Formule 1 staat die nacht van 5 september 1991, overigens prachtig beschreven in het boek *The Piranha Club* van Timothy Collings, bekend als de nacht dat de Formule 1 veranderde van sport in business, waar gewetenloze handel het *gentlemen's agreement* vertrapte en de Formule 1 niet langer het domein was van enthousiaste sportmensen die graag raceten, maar van keiharde zakenlui en advocaten. Zij maakten sinds die nacht de dienst uit in de Formule 1.

Jordan groeide ondanks het verlies van Schumacher in de jaren negentig uit tot een belangrijk team, omdat Eddie een goed oog voor talent had (hij liet onder andere Ralf Schumacher debuten, de jongere broer van Michael) en een goede technische ploeg om zich heen had verzameld die snelle auto's bouwde. En Eddie Jordan gaf de Formule 1 een flinke scheut rock-'n-roll. Hij was een spraakmakend figuur, een meer dan gemiddeld drummer en hij was ook niet vies van pittige uitspraken. Hij snapte dat het hier ging om aandacht, imago en vooral om geld en zodoende had Jordan er geen moeite mee de aandacht op zichzelf te vestigen. Hij huurde opvallende meiden in die als pitspoezen in latex hotpants en strakke tanktops rondartelden rondom de bolides om fotografen aan te trekken, waardoor de sponsornaam van sigarettenfabrikant Benson & Hedges de wereld over ging. Jordan stond er vaak grijnzend tussen.

Maar Eddie had het uiteindelijk ook niet gered. Hij had zijn renstal aan het begin van het seizoen verkocht aan Alex Shnaider, een tot Canadees geneutraliseerde Rus die na het uiteenvallen van de communistische Sovjet-Unie steenrijk was geworden in de staalindustrie en die zich een halfjaar eerder in Barcelona voor het eerst aan de Formule 1 had getoond. Shnaider was een ondoorgrondelijke man gebleken, met de kille ogen van een vis en de emotieloze gelaatsuitdrukking van een reptiel. Er viel aan de buitenkant moeilijk iets aan hem af te lezen. Hij had zijn team omgedoopt tot MF1 Racing, met de 'm' van Midland, de naam van zijn zakelijke conglomeraat. In Spa liet hij, terwijl hij zelf op het hoofdkantoor van de Midland Group in Toronto verbleef, de dagelijkse gang van zaken over aan teammanager Colin Kolles, een tot Duitser geneutraliseerde Roemeen, die moederziel alleen in een hotel woonde nabij het circuit van Silverstone.

Het zou niet lang duren voordat de mannen achter de CA BV serieus in contact zouden komen met Kolles, maar in België waren ze nog bezig hun teleurstelling te verwerken. Hun besloten vennootschap was weliswaar opgericht om Christijan Albers aan een plek in de Formule 1 te helpen, maar sinds dat negen maanden geleden was gelukt smaakte dat naar meer: ze wilden een Formule 1-team en Minardi hadden ze ingeschat als een serieuze kans.