

Een tweede leven met Formule 1

Ander werk van Olav Mol

Een leven met Formule 1® (2016)

Grand Prix Retro (2016)

F1® 2016, wat een jaar! (2016)

Zo werkt de Formule 1® (2017)

F1® 2017. Oorlog op de baan (2017)

Ayrton Senna (2018)

F1® 2018. De Vijfde van Lewis (2018)

F1® Seizoenskalender (2019)

F1® 2019. Spektakel en intriges (2019)

Snelle Sam. De Grand Prix (2020)

Snelle Sam. De Kartcup (2020)

Snelle Sam. De klapper (2021)

Dit is Formule 1® (verschijnt najaar 2021)

OLAV MOL EN ERIK HOUBEN

EEN TWEEDE LEVEN MET FORMULE 1

'VOLT

Amsterdam • Antwerpen



Eerste, tweede (e-book) en derde druk, 2021

Copyright © 2021 Olav Mol en Erik Houben
Copyright voorwoord © 2021 Jan Peter Balkenende
Voor overname kunt u zich wenden tot Uitgeverij Volt.

Formula 1® is a registered trademark of Formula One Licensing BV, a Formula One Group company, and is used with kind permission of Formula One Licensing BV. All rights reserved.

Omslag DPS Design & Prepress Studio
Omslagbeeld © Hans-Peter van Velthoven
Binnenwerk Zeno Carpentier Alting

ISBN 978 90 214 2266 4 / NUR 480
www.uitgeverijvolt.nl

Inhoud

Voorwoord	7
Het trainingsdebuut van Max Verstappen	13
Schieten met een tank	17
Het racedebuut van Max Verstappen	24
Sportoverwinningen zijn zo mooi	31
Yo hey, yo ho!	38
Hoe Rosberg Hamilton versloeg	40
Het verlaten van de baan in Texas	46
Afscheid van Paddy Lowe	51
Strategische spelletjes	55
De Grote Prijs van Nederland	58
Rechten voor Grand Prix Radio	66
In mijn hoofd tijdens een Grand Prix	74
Afscheid van Charlie Whiting	84
Boeken maken met Olav Mol	91
Jullie zijn gek!	107
Afscheid van Niki Lauda	115
Teamgenoot zijn van Max Verstappen	122
Leuke fans, rare fans	128
Contractverlenging voor Max Verstappen	132
Lockdown in Spanje	137
Vettel in een Mercedes	149

<i>Olav, can we drink a coffee together?</i>	157
Over bubbels en campingstoeltjes	167
De Roze Mercedes	170
Welkom vanuit Mugello, Portimão en Imola	175
Afscheid van de familie Williams	184
Gezondheidsgedoe	188
Ferrari's dieptepunt	197
Afscheid van Honda	202
Regen in Bahrein	205
De terugkeer van Fernando Alonso	215
De ontwikkeling van de coureur Max Verstappen	221
De nabije toekomst van de Formule 1	232

Voorwoord

DOOR JAN PETER BALKENENDE

Het was de zaterdag van de kwalificatie voor de Grand Prix van Singapore in 2017, waar de Nederlandse ambassadeur Margriet Vonno mij, mede namens Heineken, voor had uitgenodigd. Ik werd in de auto van de ambassadeur met een Nederlandse vlag voorop naar het prachtig door Philips verlichte circuit in de stad gebracht. Tijdens de kwalificatie zelf stond ik in de pits van Red Bull naast Jos Verstappen, met wie ik zijn zoon Max naar een knappe tweede startpositie zag rijden.

Op zondag was ik er weer om de race te zien. Door toedoen van de Ferrari's viel Max helaas snel uit, waarna ik naar de hospitalityruimte van Red Bull ben gegaan en met Jos, Max en zijn zus Victoria een biertje heb gedronken. Daardoor miste ik wel de minister-president van Singapore, maar gelukkig was ik eerder die week al bij hem langs geweest.

De afgelopen jaren heb ik met enige regelmaat een Grand Prix bezocht, waaronder die op Silverstone, Hockenheim, Suzuka en Spa-Francorchamps. Ik vind het altijd leuk om rond te lopen op de circuits en men-

sen te ontmoeten. Op Silverstone sprak ik met Jackie Stewart en op Spa-Francorchamps met Lewis Hamilton en Toto Wolff. Jean Todt sprak ik op Zandvoort bij de Jumbo Racedagen, overigens nadat ik eerder mijn ongevoegen bij hem had geuit over de opstelling van de officials bij de F1 in Austin, waardoor Max een podiumplaats werd ontnomen.

Een van de mensen die ik ook ontmoette op de circuits was Olav Mol, die inmiddels al dertig jaar bij het Formule 1-circus hoort. Dat soort toevallige ontmoetingen met Olav zijn altijd leuk, vooral omdat hij een integraal onderdeel vormt van het hele F1-gebeuren, en dat voel je op dat soort momenten.

Je spreekt elkaar dan niet uitgebreid. Olav is immers druk aan het werk en voor mij is er vaak ook een vol programma bedacht. Dus toen mij gevraagd werd of ik het voorwoord voor dit boek wilde schrijven, dacht ik: dit is mijn kans om hem eens te vertellen hoe ik, net als soms meer dan twee miljoen andere Nederlanders, méde door hem van de Formule 1 geniet.

Olavs eerste biografie *Een leven met Formule 1* komt uit in mei 2016 en wordt letterlijk gedrukt als Max Verstappen zijn eerste Grand Prix wint. Olav roept in de eerste ronde: 'De beide Mercedesen tetsen eraf!' En na een bloedstollende slotfase, waarin Max Verstappen de Ferrari met Kimi Räikkönen achter zich weet te houden, gaat er bij Olav een luikje in zijn hoofd open, zoals hij dat zelf noemt. Je voelt even niet alleen met Max mee, maar ook met een emotionele Olav. Samen met hem ga je naar die zege toe en hij is degene die ook letterlijk het straatfeest uitroept.

Vanaf dat moment begon Olavs tweede leven met de

Formule 1, waar hij in dit boek over vertelt. Het leest ook alsof je Olav hoort praten op de manier die je van hem gewend bent: enthousiast, met veel kennis en humor, én met een eigen woordenschat.

Veel onderwerpen en mensen binnen en buiten het circuit komen aan bod, maar ook persoonlijke uitdagingen, waar hij als wereldreizende echtgenoot, vader en opa mee te maken heeft.

Een interessante ontdekking in dit boek vind ik de rol die Olav achter de schermen speelt om zaken in de sport te verbeteren. Hij beschrijft levendig hoe hij daar regelmatig met de mensen van de FIA en de FOM over praat. Het gaat te ver om te stellen dat Olav eigenhandig de *party mode* van het dominante Mercedes heeft uitgezet, maar hij heeft Charlie Whiting en de zijnen wél uitgelegd dat het in zijn opinie de coureur is die gas moet geven, niet een stuk software. We hebben het natuurlijk vaak gezien: Max Verstappen of Charles Leclerc is de snelste in Q1 en Q2, vervolgens zet Mercedes de *party mode* aan, en ineens is Lewis Hamilton de snelste en pakt de poleposition. Olav spande zich hier in voor de televisiekijkers, aan wie al het gedoe met die verschillende motorstanden bijna niet was uit te leggen.

Het praten met de FOM en de FIA is echter maar een klein deel van alles wat er in Olavs F1-leven gebeurt. Zo vertelt hij hoe Carlos Sainz senior, 'El Matador', hem thuis in Spanje belde om te verifiëren wat hij nou precies over hem en zijn zoon gezegd had. En hoe op een ochtend voor de Grand Prix van Engeland de communicatiebazen van zowel Mercedes als Ferrari hem belden over wat hij over hen verteld zou hebben. Het gaat dan doorgaans om zaken die net niet goed vertaald worden

in buitenlandse media. Gelukkig kan hij dat telkens oplossen, vaak bij een kop koffie, maar het is een probleem van de huidige tijd, waarin informatie razendsnel in verschillende talen de wereld over gaat. En als daarbij één woordje fout vertaald wordt, kan iets een totaal andere betekenis krijgen.

Olav zegt in dit boek dat hij de mooiste baan op aarde heeft, en voor velen zal dat ook zo lijken. Hij mag de hele wereld over vliegen om verslag te doen van een van de meest bekeken sportcompetities ter wereld, en loopt rond tussen wereldsterren als Lewis Hamilton, Fernando Alonso, Sebastian Vettel en Max Verstappen. Over al deze mannen geeft hij in dit boek zijn visie, waarbij hij de ontwikkeling van Max Verstappen als coureur het uitgebreidst belicht.

Wat we met Max meemaken is natuurlijk fascinerend. Zijn manier van rijden is spectaculair, maar ook wat hij daarmee teweegbrengt is uniek. We krijgen door Max weer een Nederlandse Grand Prix, wat voor een klein land heel belangrijk is. Nederland heeft dat soort grote evenementen nodig, dat is goed voor de uitstraling. Ik ben dan ook heel blij dat het op Zandvoort gaat gebeuren, op eigen kracht en zonder echte steun van politiek Den Haag. Omdat een aantal Nederlandse familiebedrijven garant is gaan staan krijgt ons land er een evenement bij, dat ons wereldwijd op een positieve manier laat zien. En of Max die race nu wint of niet, het oranje leger zal vast en zeker voor mooie plaatjes gaan zorgen.

En Olav Mol zal er verslag van doen, zoals hij dat veertig jaar geleden ook al deed op Zandvoort. Er zullen on-

getwijfeld commentatoren zijn die daar ook wat moois van kunnen maken, maar voor mij is er maar één die dat het beste kan, vooral na het lezen van dit boek. Ik begrijp nu nog beter wat hij er allemaal voor moet doen én laten om ons te laten genieten van de koningsklasse van de autosport. Ik hoop dan ook dat áls de dag komt dat Max Verstappen wereldkampioen wordt, ik het met Olavs commentaar erbij mag beleven.

Het trainingsdebuut van Max Verstappen

Er schijnt een flauw zonnetje in Suzuka. Het is typisch zo'n dag dat het lekker warm is terwijl je weet dat het land een paar dagen later weer in de ban kan zijn van een tyfoon. Met mijn camera in de hand loop ik het paddock op. Voor de hospitality-unit van Toro Rosso staan pers, fotografen en cameraploegen. Het is 3 oktober 2014, drie dagen na Max Verstappens zeventiende verjaardag, en hij staat op het punt om zijn officiële debuut te maken tijdens de eerste vrije training van de Grand Prix van Japan. Ter voorbereiding heeft Max op het Italiaanse Adria al gereden met een oudere versie van de auto, een die nog uitgerust was met de V8-motor, en daar heeft hij ook uiteindelijk de verplichte driehonderd kilometer afgelegd om in aanmerking te komen voor zijn superlicentie.

Ik heb een duidelijk beeld van wat ik wil vastleggen: het loopje van Max in zijn raceoverall van de hospitality-unit naar de garage. Als hij daar eenmaal is, zal ik blijven staan en vastleggen hoe hij verdwijnt in de gang van de pitbox.

Wachtend op wat komen gaat sta ik een beetje te keuvelen met Frits van Eldik en Peter van Egmond. De

huisfotograaf van Toro Rosso komt er ook even bij en ik hoor hem uitleggen aan Frits en Peter wat hij wil gaan doen. Ook voor het team is het debuut van Max een dingetje waar ze zelf zo veel mogelijk beeld van willen schieten.

Een kleine twintig minuten voor aanvang van de training is het moment daar. Max wandelt richting de pitbox en ik volg hem op de voet. Hij oogt relaxed. Vlak voor de ingang van de pitbox laat ik hem mij inhalen. We komen bij de gang achteraan en ik laat mijn camera wat zakken om hem mooi uit beeld te laten lopen. Tot zover gaat alles oké en ik heb het beeld dat ik graag wilde. Een fractie van een seconde later blijkt dat de huisfotograaf van Toro Rosso aan het einde van dezelfde gang zit om een mooie kiek van Max te maken. De wanden glimmen en zo kan hij in één beeld drie keer Max tonen, waarvan twee keer via de spiegeling. Ik zie hem pas als Max de hoek om is. Hij is niet blij want ik sta vol in zijn beeld. Ik krijg een scheldkanonnade van jewelste over me heen: *'Fucking cunt! Fucking wanker! I told you I was going to be here!'* De man had maar één kans om die foto te maken en in het gesprekje met Frits en Peter heeft hij expliciet gevraagd of ze de ingang van de pitbox vrij wilden houden. Het is volledig langs mij heen gegaan, maar ik heb dus wel zijn shot verneukt.

Gelukkig kunnen we er nu – hij werkt namelijk nog steeds voor het team – wel om lachen als we het erover hebben.

Gedurende die eerste vrije training filmde ik allerlei historisch unieke momenten in Max' carrière: voor de eerste keer de pitbox uit rijden, een oefenpitstop maken, praten met zijn engineer Xevi Pujolar. In de auto

zat immers de jongste Formule 1-coureur ooit. Een jongen van zeventien zonder rijbewijs maar met een superlicentie voor de Formule 1 op zak.

De anderhalf uur maakte Max niet vol omdat de MGU-H van de Renault-krachtbron er de brui aan gaf. Tot dat punt was hij gewoon lekker bezig. Geen gekke fouten, geen spins en zelfs het uitvalmoment zag eruit of hij al jaren meedeed. Hij zette de auto rustig in het gras en deed dat op een veilig punt. Alles klopte, aan alles kon je zien dat dit niet zijn einddoel was, maar het begin van een grootse carrière in de Formule 1.

Jos Verstappen stond achter in de pitbox met een headset van het team om alles mee te krijgen van het radioverkeer. Hier had hij het voor gedaan. Zijn zoon naar het hoogst haalbare in de autosport brengen. Max was opgevoed om de beste te willen zijn en ook te kunnen zijn. Hij was erop voorbereid om de fouten die Jos zelf als rijder gemaakt had te vermijden. Dit zei Jos erover op de eigen website van de Verstappens: 'Toen ik Max de eerste keer de pitbox uit zag rijden en de eerste ronden zag maken, was ik nerveus. Hij zit voor de eerste keer in de STR9 en nog wel op een moeilijk circuit, vooral de eerste sector. Maar Max heeft het heel snel opgepakt. Iedereen heeft gezien dat hij sterk heeft gepresteerd, helemaal top.'

Doktor Helmut Marko wilde geen mediaspektakel na Max' eerste meters in de F1 en dus was er geen mogelijkheid om hem die vrijdag te interviewen. Nog dezelfde middag vloog hij terug naar Europa.

Via *Verstappen.nl* bracht Max een kort statement naar buiten: 'Mijn eerste officiële vrije training in de Formule 1 ging erg goed. Ik heb het rustig opgebouwd en ben stap voor stap sneller gegaan. Met de gereden

tijd en twaalfde plaats ben ik zeker tevreden, omdat ik het voor mijn gevoel nog rustig aan deed. Ik wilde namelijk voor mezelf en Scuderia Toro Rosso zo veel mogelijk kilometers maken zonder daarbij risico's te nemen. In mijn snelste ronde had ik ook nog met verkeer te maken, dus ik ben heel tevreden met mijn rondetijd.'

Ook schreef hij: 'Suzuka is een supermooi circuit om over te rijden, heb ik ervaren. Maar het is ook moeilijk, je moet de bochtencombinaties goed doorkomen. De STR9 waar ik in reed voelt iets anders aan dan de 2012-auto waar ik eerder mee getest heb, maar heel prettig. Ook de samenwerking met Toro Rosso verloopt prima. Het hele team is ontzettend aardig en ik voel me er thuis. Er wordt professioneel gewerkt en er is veel kennis aanwezig. Ik kijk nu al uit naar mijn volgende vrije training bij de Grand Prix in Austin.'

Het weekend in Japan ging verder zonder Max, maar het zou een plek krijgen in de geschiedenis van de Formule 1. Op zaterdag zorgde Sebastian Vettel bovendien voor een schok op het paddock door bij zijn Red Bull-bazen aan te kondigen dat hij zijn carrière zou vervolgen bij Ferrari. En op zondag was de wereld getuige van het verschrikkelijke ongeluk van Jules Bianchi, waaraan hij na maanden in coma te hebben gelegen uiteindelijk op 15 juli 2015 overleed in het Zuid-Franse Nice.

Je zou kunnen stellen dat in het weekend van de Japanse Grand Prix van 2014 de wereld kennismaakte met een groot talent en er ook een verloor.

Schieten met een tank

Nishi Meihan, Hanwa Expressway, Matsubara Junction, weg 25 bij Tenri en dan afslag Suzuka. Zo zit de weg van Osaka naar Suzuka in mijn hoofd. Sinds 2013 reis ik voor Ziggo de wereld over en in de beginjaren deed ik dat helemaal in mijn uppie. En ik heb nieuws voor je: ik hou best wel van reizen maar in je eentje is dat toch niet altijd even leuk.

Het was het eerdergenoemde weekend van de Grand Prix van Japan in 2014. Ik had besloten dat ik niet op de zondagavond weg zou rijden uit Suzuka. In het verleden deden we dat wel, maar het was altijd een soort dodemansrit terug naar Osaka. Eerst moest je een stuk door de bergen en dan kreeg je bij Osaka te maken met allerlei tolwegen en veel drukte. Ik had me voorgenomen om lekker op de maandag na de wedstrijd te rijden. Ik was toch alleen en hoefde met niemand rekening te houden. Maandag zou ik slapen in een hotel op het vliegveld, om op dinsdagochtend de vlucht terug naar Nederland te pakken om half elf.

Zo gezegd zo gedaan, maar op maandag kwam ik er weer eens achter dat zo'n Japans navigatiesysteem niet altijd in je voordeel werkt. Als ik een huurauto ophaal,

vraag ik de jongens altijd of ze het in het Engels kunnen zetten, maar dan krijg je maar een klein aantal aanwijzingen in die taal. Dat ding blijft ook gewoon Japans babbelen. Maar nogmaals, in grote lijnen wist ik de route eigenlijk wel uit mijn hoofd, dus ik begon op maandagochtend relaxed om een uur of elf te rijden.

Op dat soort trips heb je altijd herkenningspunten, bijvoorbeeld een plek waar je een kop koffie kunt halen. Bij Tenri twijfelde ik een beetje, want ik zag maar geen borden met Matsubara Junction erop. Bij de afslag stond in mijn geheugen een bord met daarop een groot vliegtuig getekend. Het was een lastige afslag, een smal afritje van misschien vierhonderd meter lang met een haakse bocht. En als je die zou missen, dan reed je Osaka in, waarna je echt aan de goden overgeleverd was. Maar die afslag zag ik dus niet.

Wat ik ook nog wist was dat er vlak na het tolpoortje van Tenri links een tankstation annex restaurant zat. Ik besloot daar maar even te stoppen om te kijken of ik nog steeds op de goede weg zat richting Matsubara Junction, een belangrijk knooppunt van de plaatselijke snelwegen.

Bij zo'n station kun je verse koffie halen, maar het leuke van Japan is dat er buiten vaak ook mooie apparaten staan. Je kunt daar honderd yen in gooien bij het blauwe stickertje en dan krijg je een koude drank, of honderd bij het rode stickertje en dan krijg je wat warmes. Ik kies altijd voor BOSS-koffie, waarop tussen al het Japans weer in het Frans 'café au lait' staat, en dat is echt superlekkere koffie.

Deze keer liep ik gelijk naar binnen. In de ruimte die ik betrad zou het programma *Tussen Kunst en Kitsch* niks te zoeken hebben, want dan zou het *Tussen Kitsch*

en *Kitsch* moeten heten. Er waren talloze prulletjes, beeldjes en pennetjes uitgestald. Ik zag ook veel eten: gedroogde vis maar ook bijna zwart geworden eieren, want ze namen het daar niet altijd even nauw met de houdbaarheidsdatum.

Achter een balietje zat een kleine mevrouw en ik probeerde haar uit te leggen dat ik op zoek was naar Matsubara Junction. Ze schudde met haar hoofd dat dit niet Matsubara Junction was. Dat wist ik en ik probeerde tevergeefs met handgebaren duidelijk te maken dat ik wilde weten hoe ik daar dan wél kon komen.

Ik wandelde terug naar buiten naar de parkeerplaats, en tot mijn verbazing stond er links op de parkeerplaats een Mini Cooper met het stuur rechts en een grote Engelse vlag op het dak geschilderd. Daarbij stonden twee hippie-achtige Japanners, dus ik dacht: als er iemand hier een beetje Engels babbelt, dan zijn zij dat.

Ik liep op ze af en zei: *'Nice car.'*

'Yes, very good. Very, very, véry good car,' antwoordde een van de twee enthousiast. We babbelden wat over en weer en ik begreep dat zijn Engels toch niet heel tof was, maar net goed genoeg.

Op de vraag 'Ben ik op de goede route naar Matsubara Junction?' kwam gelukkig een zinnig antwoord: *'Five mile, five mile, take left. Five mile, five mile, take left.'* Ik ging er dus maar van uit dat ik een kilometer of acht verderop links moest afslaan.

De man en zijn makker stapten weer in en reden weg, en zelf ging ik ook weer op pad. Vlak voordat ik even later op de snelweg linksaf moest haalde ik hem in. Ik denk dat hij zeventig kilometer per uur reed met dat autootje.

Het zijn van die ontmoetingen die je van tevoren

niet kunt plannen. Op een heel ander tijdstip dan normaal terugreizen naar Osaka, toch een beetje in de twijfel raken, ook omdat je in je uppie bent, en dan een autootje tegenkomen dat totaal niet in Japan hoort. Die Engelse vlag op dat cultbakkie gaf me weer hoop, en uiteindelijk bleek dát de sleutel om weer verder te kunnen.

Ik was ook in mijn eentje toen ik voor het eerst richting Austin in Texas reed. Ik zat buiten de stad in een Holiday Inn en heb al die dagen dat ik er was niets van downtown Austin gezien. Het circuit ligt namelijk midden in een soort Noordoostpolder die onderdeel is van Greater Austin, de regio rondom de stad.

Ik was vanaf Amsterdam gevlogen en na een tussenstop in Minneapolis kwam ik daar 's avonds laat aan. De huurauto stond klaar bij Hertz, waar het altijd een feestje is in Amerika. Als je zoals ik namelijk redelijk wat Hertz-auto's huurt, kom je terecht in de President's Circle en mag je er gewoon een uitkiezen. In dit geval wees ik een of andere dikke V8 aan en zei: 'Geef mij die maar mee.' Het hotel was met behulp van de navigatie makkelijk gevonden, dus alles ging helemaal prima.

De volgende ochtend moest ik naar de accreditatie. Ik moest daar een sticker voor op mijn camera halen, want ik deed op dat moment ook nog zelf het camerawerk. Op de navigatie toetste ik in wat er op het FOM-formulier stond en ik zag dat de accreditatie drie mijl verderop in een hotel zat. Ik dacht: da's goed geregeld. Ik reed ernaartoe, parkeerde mijn auto, liep naar binnen, keek om me heen, maar zag helemaal niks. Ik informeerde bij de balie of hier de media-accreditatie van de Formule 1 zat. Dat was niet het geval volgens de