

auto

# Asfaltvreter

De wielen flink laten rollen op een circuit in het binnen- of buitenland. Klinkt als een jongensdroom, zelfs als die zich in de schaarse vrije tijd afspeelt. Een vastgoedmagnaat, ondernemer en tandarts vertellen over de aantrekkingskracht van asfalt.

*Tekst: Fleur Baxmeier, fotografie: Jordi Huisman*





← Vastgoedman **David Hart (56)** is zo'n negen weekenden per jaar aan het racen in zijn Lola's, Ferrari of Cobra. Hij staat bekend als een begenadigd coureur en won dit jaar de Le Mans Classic.

**I**k heb twee hobby's die zulke grote vormen aannemen dat het bijna bedrijven zijn geworden. De een is mijn klassieke jacht, een Feadship uit 1968 van 36 meter lang, waarmee ik voornamelijk over de Middellandse Zee vaar. De andere is DHG Racing. Ik koop raceauto's die een bepaalde historie hebben. Vanwege de races waaraan ze hebben meegedaan of de coureurs die erin hebben gereden. Met die auto's race ik op de mooiste en bekendste circuits van Europa, zoals Goodwood of Le Mans Classic.'

'De afgelopen twee jaar racete ik met Tom Coronel, dit jaar met coureur Giedo van der Garde. Door de overwinningen die wij met deze auto's behalen, krijgen ze een nog indrukwekkendere historie en dus ook meer waarde. Als ik morgen al mijn auto's zou verkopen, heb ik vette winst. Raceauto's met een historie doen op dit moment sowieso bizar veel geld. Neem de Porsche waarmee Gijs van Lennep Le Mans reed, die is tegenwoordig zo'n tien miljoen euro waard.'

#### Vlammen uit de uitlaten

'Als jong ventje vond ik alles wat naar benzine stonk en gevaarlijk was al leuk. Mijn vader was huisarts en vond alles wat ik deed eng. Tegen zijn zin begon ik op vijftienjarige leeftijd brommers op te voeren. Tien gulden per brommer en daarnaast een beetje handelen. Met het geld dat ik daarmee verdiende, kocht ik in 1975 mijn eerste crossmotor, waarmee ik op Tweede Pinksterdag naar de Bleiswijkse cross ging. Ik won en vanaf dat moment werd ik gesponsord. Totdat ik door een ongeluk bijna invalide werd. Toen ben ik gaan racen.'

'Ik heb lang in moderne auto's geracet: van de Volkswagen GTI tot een LMP1 en een fabrieks-

Corvette GT1, waarmee ik op Le Mans tweede werd. Maar mijn hart gaat pas echt kloppen in een klassieke racewagen. Zo'n Lola waarin ik vaak rijd, is niet meer dan een aluminium bakje. Er is geen tractiecontrole, geen ABS, geen stuurbekrachtiging, geen airco. Tijdens een race wordt het gemakkelijk 65 graden Celsius in de cabine. Maar het is wel écht racen met klappen en vlammen uit de uitlaten.'

'Ik heb ADHD, dus voor mij is het overdag onmogelijk om maar aan één ding te denken. Tijdens het racen móét ik dat wel. Ben ik er met mijn gedachten niet bij, dan eindigt dat ongetwijfeld in een crash. Racen dwingt mij om te focussen en is voor mij daardoor ontspanning door inspanning. Ik heb op dit moment tien raceauto's, maar dat prettige gevoel is het sterkst als ik in mijn Cobra zit. Het is een auto waarmee ik echt alles kan en waarmee ik in Europa bijna elke rally win waaraan we deelnemen.'

'Een carrière als professioneel rijder heb ik nooit geambieerd. Als ik moet kiezen tussen het sluiten van een deal in mijn zaak en het winnen van een race, gaat mijn zaak voor. Ik ben in de racewereld een amateur. Maar wel een amateur die kan winnen van de profs. Dit jaar was mijn eerste race op Le Mans Classic in de nacht. Naast mijn Lola T70 uit 1967 stonden een Porsche 917, een Matra 660 uit 1971 en zeventig andere dikke auto's. Ik ging in het pikkedonker van start en zag na veertig minuten niemand meer. Dat is de kick die ik uit racen haal.'

**'Zo'n Lola is niet meer dan een aluminium bakje. Tijdens een race kan het zo 65 graden worden in de kabine'**



→ Dit jaar laat tandarts **Karen Campagne (48)** vanwege een gebroken nek verstek gaan, maar volgend jaar blaast ze weer over het circuit in haar Corvette Stingray.



Ik herinner me alleen maar dat de auto weggleed. Ik dacht: Michiel (haar man en eveneens vrijetijdscoureur, red.) trekt 'm wel recht. Toen ik bijkwam, lag Michiel tegen het plafond van de Corvette Grand Sport en ik op de bodem. Ik had zo'n klap tegen de rollbar gemaakt dat ik knock-out was gegaan. Op zichzelf prettig, want ik heb daardoor 's nachts geen nachtmerries waarin ik het hele ongeluk zie gebeuren. Maar ik besepte wel: er is een grens bereikt. Ik wil nog wel rally's rijden, maar gewoon iets gezelligs met een lunch tussendoor.'

'Ik ken Michiel niet anders dan racend. Rally's, maar ook op het circuit. In het begin ging ik vaak mee, maar dat werd minder toen we kinderen kregen. "Ben je weer raceweduwe dit weekend?", grapte mijn moeder als ik me erover beklaagde dat ik hem zo weinig zag. Michiel is heel fanatiek, dus ik wist dat ik

hem niet zonder ruzie kon vragen om te stoppen met racen. Maar ik kon wel zelf gaan racen. Dus ging ik zeven jaar geleden mijn racebrevet halen en na één dag wist ik al: dit is helemaal iets voor mij. Racen geeft een niet te evenaren kick.'

#### Oudere mannen

'Mijn eerste raceauto was een Volvo Amazon, die ik deelde met mijn zwager. Voor mijn gevoel gingen we tijdens de eerste wedstrijden heel hard, maar iedereen haalde ons lachend en zwaaiend in op de baan. Dat moest anders als ik het serieus wilde aanpakken, besloot ik na één seizoen. Ik moest een goede auto, meer trainen en alle wedstrijden zelf rijden. Het werd een Ford Mustang, want die is lekker groot en dat voelde fijn. Van tevoren wist ik dat ik het niet zou redden om vooraan bij Michiel te rijden, maar in de middenmoot vond ik mijn plek.'

'Ik ben niet zo bang aangelegd,

maar sinds dat ongeluk tijdens de snelheidsrally La Carrera Panamericana in Mexico vind ik racen op een circuit ook wel veilig: je zit in je pak in je rode kooi en komt eigenlijk altijd ongeschonden uit de strijd. Toch is racen nog steeds meer een mannen- dan een vrouwenport. In de moderne racerij zie je wel wat vrouwen, maar historisch racen is lange tijd vooral het gebied van oudere mannen geweest die het zakelijk goed hadden gedaan en dachten: ik ga een mooie auto kopen.'

'Wat de techniek betreft ben ik ook wel een beetje een verwende prinses: bij mij staat de auto altijd klaar. Maar als ik tegenwoordig een rammeltje hoor, kan ik dat wel beter definiëren dan pak 'm beet

**'Wat de techniek betreft ben ik een verwende prinses'**

tien jaar terug. Het leuke van historisch racen is dat het zo gevarieerd is: de een komt met een autootje op een trailer weet ik waarvandaan en doet alles zelf, de ander komt met een volledig opgepoetste auto invliegen. De sfeer onderling is heel gemoedelijk en iedereen baalt met elkaar als er tijdens de race iets beschadigd raakt of kapotgaat.'

'Ik heb echt iets met klassiekers, zoals de Corvette Stingray die ik nu heb. Het zijn een beetje mijn leeftijdsgenoten. Ik voel me er vertrouwd in. Er wordt echt wel op scherp gereden, maar je duwt elkaar niet, zoals bij modern racen, van de weg. Toch lijkt het me ook leuk eens iets in een moderne auto te proberen, al is dat voorlopig nog toekomstmuziek. Vorig jaar heb ik mijn nek gebroken na een val van de trap en ik ben nog volop aan het revalideren. Mijn nek is voorlopig te gevoelig voor racen, maar het kriebelt wel.'





**Auteur, ondernemer en professional Max Boodie (49) doet elk jaar met zijn Westfield mee aan de Westfield Cup en rijdt het NK historisch racen in een klassieke Ford Mustang.**

**M**ensen vragen vaak: "Hoe hard rijdt je op het rechte stuk?" Maar ik heb geen snelheidsmeter in mijn Westfield, alleen een toerenteller. Als ik in het begrensde toereengebied kom, gaat de wagen niet sneller. We rijden allemaal in dezelfde autootjes, dus negentig procent van het verschil wordt gemaakt door de coureur. Het gaat niet om hard rijden, maar om góéd rijden. Of je de bochten mooi kunt nemen en de wagens voor je kunt inhalen. Daarvoor moet je kilometers maken en risico's durven nemen. En het helpt als je hier en daar wat analyseert.'

'Ik heb altijd graag naar autosport op televisie gekeken, maar ik kom niet uit een gezin waarin het normaal was om te racen. We waren al blij als we op zondag Chinees konden halen, ons idee van uit eten gaan. Toen een vriend negen jaar

terug zijn racelicensee ging halen, dacht ik: hé, leuk idee. Ik was toen al veertig, dus de nieuwe Hamilton ging ik niet meer worden. Maar ik wilde wel mijn best doen. Toen er een plekje vrijkwam in de Seat Diesel Cup, ben ik daar gelijk ingestapt en na één wedstrijd besepte ik al dat er in het leven weinig dingen mooier zijn dan racen.'

#### Zijdelings in het grind

'In het begin was ik na elke race opgelucht dat ik het er weer goed van afgebracht had: niets kapotgemaakt, vooraan gereden, geen benen gebroken. Ik reed in de Endurance Cup: 70 minuten rijden, rust, weer 70 minuten rijden en dat minimaal vier uur achter elkaar. Ik herinner me dat ik op een dag al drie keer zo'n "stint" had gereden en mijn teammaat vroeg of ik nog een keer wilde. Tot zijn verbazing zei ik: "Nee, ik ben wel klaar." Niet fysiek, maar de mentale vermoeid-

heid is killing. Je moet zo geconcentreerd zijn en allerlei dingen doen waarvan je verstand zegt dat je ze beter niet kunt doen, zoals pas op het allerlaatste moment remmen.'

'Het is zeker als beginner bijna masochistisch om jezelf mentaal en fysiek uit te dagen met iets wat semilevensbedreigend is. Maar dat is ook het verslavende eraan: een race is een oeroverwinning op jezelf. Een ongeluk heb ik nooit gehad, maar twee jaar geleden miste ik op Zandvoort in de regen mijn rempunt en tikte een andere auto aan. De coureur schrok zo dat hij met zijn Lotus zijdelings in het grind terechtkwam en bijna omsloeg. Hij kwam er gelukkig goed

**'Een race is een oeroverwinning op jezelf. Dat is het verslavende eraan'**

uit, maar het was erg naar om mee te maken.'

'Er is in Europa iedere dag wel een race, maar gemiddeld rijd ik er zo'n tien per jaar. De helft in de Westfield en de andere helft in de klassieke Ford Mustang die ik vorig jaar heb gekocht. Alles in de Mustang beweegt en schuift en doet. De wegligging, of wat daarvoor door moet gaan, is compleet anders dan bij de Westfield, die als een kart op de weg ligt.'

'Ik zal de laatste zijn om te zeggen dat racen goedkoop is, maar je kunt het zo duur maken als je wilt. Aan de ene kant heb je mensen die in een oude Dacia rijden en met € 500 per race toe kunnen, aan de andere kant heb je iemand als David Hart, die er echt veel geld aan uitgeeft. Ik wil dat niet. Ik heb hard moeten werken voor mijn centjes en ken de waarde ervan nog goed. Racen is een leuke hobby, maar je moet het niet te serieus nemen.'



**M**ensen vragen vaak: "Hoe hard rijdt je op het rechte stuk?" Maar ik heb geen snelheidsmeter in mijn Westfield, alleen een toerenteller. Als ik in het begrensde toereengebied kom, gaat de wagen niet sneller. We rijden allemaal in dezelfde autootjes, dus negentig procent van het verschil wordt gemaakt door de coureur. Het gaat niet om hard rijden, maar om góéd rijden. Of je de bochten mooi kunt nemen en de wagens voor je kunt inhalen. Daarvoor moet je kilometers maken en risico's durven nemen. En het helpt als je hier en daar wat analyseert.'

'Ik heb altijd graag naar autosport op televisie gekeken, maar ik kom niet uit een gezin waarin het normaal was om te racen. We waren al blij als we op zondag Chinees konden halen, ons idee van uit eten gaan. Toen een vriend negen jaar terug zijn racelicensee ging halen, dacht ik: hé, leuk idee. Ik was toen al veertig, dus de nieuwe Hamilton ging ik niet meer worden. Maar ik wilde wel mijn best doen. Toen er een plekje vrijkwam in de Seat Diesel Cup, ben ik daar gelijk ingestapt en na één wedstrijd besepte ik al dat er in het leven weinig dingen mooier zijn dan racen.'

**Zijdelings in het grind**

'In het begin was ik na elke race opgelucht dat ik het er weer goed van afgebracht had: niets kapotgemaakt, vooraan gereden, geen benen gebroken. Ik reed in de Endurance Cup: 70 minuten rijden, rust, weer 70 minuten rijden en dat minimaal vier uur achter elkaar. Ik herinner me dat ik op een dag al drie keer zo'n "stint" had gereden en mijn teammaat vroeg of ik nog een keer wilde. Tot zijn verbazing zei ik: "Nee, ik ben wel klaar." Niet fysiek, maar de mentale vermoeid-

heid is killing. Je moet zo geconcentreerd zijn en allerlei dingen doen waarvan je verstand zegt dat je ze beter niet kunt doen, zoals pas op het allerlaatste moment remmen.'

'Het is zeker als beginner bijna masochistisch om jezelf mentaal en fysiek uit te dagen met iets wat semilevensbedreigend is. Maar dat is ook het verslavende eraan: een race is een oeroverwinning op jezelf. Een ongeluk heb ik nooit gehad, maar twee jaar geleden miste ik op Zandvoort in de regen mijn rempunt en tikte een andere auto aan. De coureur schrok zo dat hij met zijn Lotus zijdelings in het grind terechtkwam en bijna omsloeg. Hij kwam er gelukkig goed uit, maar het was erg naar om mee te maken.'

'Er is in Europa iedere dag wel een race, maar gemiddeld rijd ik er zo'n tien per jaar. De helft in de Westfield en de andere helft in de klassieke Ford Mustang die ik vorig jaar heb gekocht. Alles in de Mustang beweegt en schuift en doet. De wegligging, of wat daarvoor door moet gaan, is compleet anders dan bij de Westfield, die als een kart op de weg ligt.'

'Ik zal de laatste zijn om te zeggen dat racen goedkoop is, maar je kunt het zo duur maken als je wilt. Aan de ene kant heb je mensen die in een oude Dacia rijden en met € 500 per race toe kunnen, aan de andere kant heb je iemand als David Hart, die er echt veel geld aan uitgeeft. Ik wil dat niet. Ik heb hard moeten werken voor mijn centjes en ken de waarde ervan nog goed. Racen is een leuke hobby, maar je moet het niet te serieus nemen.'