



Roland Ratzenberger, de man die stierf in Senna's schaduw

SERVUS, ROLAND

Op zoek naar de vraag wie Roland Ratzenberger was, reis ik af naar Salzburg, de geboortestad van de coureur. Daar ontmoet ik Ratzenbergers ouders, Rudolf en Margit en zijn goede vrienden Harald Manzl en Gerhard Kuntschik. "Ik realiseer me pas sinds een paar jaar dat ik Roland meer mis dan ik ooit heb willen toegeven", zegt Manzl onomwonden. Ook Kuntschik denkt nog vrijwel dagelijks aan zijn vriend: "Hij belde me na elke wedstrijd. 'Servus, Der Roland ist es', zei hij dan. Aan zijn stem hoorde ik dan al of hij een goede race had gehad." Simpel verwoordden zijn ouders het: "Roland is altijd bij ons", zeggen zij. Dat zij hun zoon missen behoeft geen nadere uitleg.

Zielsgelukkig

Zeker is dat Roland Ratzenberger in 1994 een zielsgelukkig mens was. Eindelijk was hij Formule 1-coureur. Daarmee ging een droom in vervulling die hij als klein jochie besloot na te jagen. Dat Ratzenberger al in 1991 bijna zijn debuut maakte in de koningsklasse van de autosport weten maar weinig mensen. Het team van Eddie Jordan had grote interesse in de Oostenrijker, maar helaas voor Roland kreeg de Japanse sponsor die hem aan zijn felbegeerde zijte had moeten helpen problemen, waardoor de deal afketste en Bertrand Gachot in de Jordan-Ford terecht kwam. Een auto waarin

de Belg punten scoorde. Wat als? Doet er niet toe. Ratzenbergers kans kwam pas in 1994. Bij Simtek, het destijds nieuwe team van de Britse ingenieur Nick Wirth. Barbara Behlau, de half-Nederlandse sportmanager uit Monaco met wie Ratzenberger goed bevriend was, betaalde een half miljoen dollar om Roland in de auto te krijgen. De Simtek was bepaald geen topper, en Roland had slechts een overeenkomst voor vijf races. Hoewel hij zich bewust was van de

'Dat Roland de Formule 1 had gehaald, was voor hem een droom die uitkwam'

tekortkomingen van zijn auto zag hij ook perspectief. "Maar tijdens die noodlottige kwalificatietraining in Imola was Roland beslist niet blij", zegt zijn moeder Margit. "Hij wist dat zijn auto niet competitief was en wilde beter. Maar hij zat in de Formule 1, en daarmee had hij bereikt waar hij altijd al van droomde."

'Ik word autocoureur'

Die droom begon op 4 juli 1960 in Salzburg. Roland was het eerste kind van Rudolf en Margit, later kreeg hij nog twee zussen.



Roland Ratzenberger in 1994, 33 jaar oud en debutant in de Formule 1

Roland Ratzenberger tijdens de laatste kilometers van zijn leven, op 30 april 1994. Links de helm die hij die dag droeg



Roland Ratzenberger was een laatbloeier. Pas op 33-jarige leeftijd debuteerde hij in de Formule 1. In het Japans Aida reed hij naar de elfde plaats. Toen kwam Imola - en de fatale crash. In het weekend dat werd overschaduwd door de dood van Ayrton Senna verdween Ratzenberger net zo snel als hij was gekomen. Wie was deze Oostenrijker?

Tekst Dennis van Loenhout • Fotografie Van Loenhout/World © Sutton

IMOLA

30 april 1994. Roland Ratzenberger doet verwoede pogingen zijn trage Simtek-Ford te kwalificeren voor de Grand Prix van San Marino. Harald Manzl is in Imola om de verrichtingen van zijn vriend van dichtbij te volgen. "Een gezamenlijke vriend van ons maakte mountainbikes en was naar Imola gekomen om een paar fietsen aan het Simtek-team te schenken. Op vrijdag hebben Roland, David Brabham en Nick Wirth een rondje door de paddock gefietst, dat was een mooi moment. Op zaterdag gaf Roland me nog uitgebreid uitleg over de cockpit van zijn auto", zegt Harald. "Daarna ging hij de baan op voor de kwalificatietraining en liep ik naar het pers-centrum. Ik liep langs de pits van Williams. Daar zat Frank Williams in zijn rolstoel achter zijn monitor en toen ik langsliep zag ik hem schrikken. In de herhaling zag ik dat het Roland was en ik weet nog dat Frank Williams zei: 'Dit ziet er ernstig uit.'" Manzl rende naar het medisch centrum en arriveerde daar

tegelijk met de ambulance waarin Roland lag. "Ik herinner me dat Roland was afgedekt met een witte doek toen hij uit de ambulance werd gehaald en op een brancard het Medical Center in werd gereden. Misschien was dat om hem tegen fotografen te beschermen, maar er waren in elk geval geen artsen bij hem in de buurt en er waren geen reanimatie-pogingen gaande. Ik had de indruk dat hij toen al was overleden." Een opvallende uitspraak, want volgens de officiële lezing werd het overlijden van Ratzenberger pas kort na zijn aankomst in het ziekenhuis in Bologna vastgesteld. Rudolf Ratzenberger was niet in Imola, en weet niet hoe het precies is gegaan. "Maar ik heb ook geruchten gehoord dat Roland al op de baan overleden zou zijn. Of dat waar is? Ik weet het niet." Moeder Margit zegt over het lot van haar zoon: "Barbara Behlau was na Rolands dood bang dat wij haar verantwoordelijk hielden, omdat zij immers voor zijn zijte betaald had.

Dat is onzin. Roland zelf maakte zich geen zorgen omdat F1-auto's de allerveiligste waren. Hij vond het racen in Japan veel gevaarlijker. Wat hem in Imola overkwam was vreselijk, maar het was een ongeluk waar niemand schuld aan had." Ratzenbergers dood greep Ayrton Senna erg aan. Senna's fysiotherapeut en vertrouweling, de Oostenrijker Josef Leberer, bevestigde aan Rudolf Ratzenberger dat Senna een Oostenrijkse vlag bij zich droeg tijdens de Grand Prix die zondag. Ook Senna kwam om het leven, maar als hij de wedstrijd had gewonnen, had hij met die vlag Ratzenberger willen eren. "Senna wilde Roland graag beter leren kennen", zegt Harald Manzl, "Senna zou kort na Imola naar Salzburg komen om Roland te spreken. Senna was een fervent modelvlieger en Salzburg heeft een grote weide waar veel modelvliegers samenkomen. Ook daar zou hij naartoe gaan. De plannen hadden we al gemaakt, maar het mocht niet zo zijn."



Margit en Rudolf Ratzemberger bekijken één van de vele fotoalbums die ze van hun zoon hebben

"Zijn eerste woordje was niet 'mama', maar 'auto'", zegt Margit. De kleine Roland bracht veel tijd door bij zijn oma, die aan een drukke straat woonde. Bij het raam kon hij urenlang naar auto's kijken. "Als kleine jongen was Roland al een slechte verliezer. We speelden vaak kaartspelletjes en Roland kón simpelweg niet verliezen. Soms wilde hij de hele nacht doorspelen, net zo lang tot hij won. Maar ik heb hem toch ook vaak verslagen", lacht Margit. In september 1969 werd in de buurt van Ratzembergers ouderlijk huis de Salzburgring geopend. "Roland ging daar zo vaak hij kon heen om te kijken, maar entree betaalde hij nooit. Hij wurmde zijn kleine lijf steevast door een gat in het hek", lacht Rudolf. Het duurde niet lang voor de kleine Roland thuiskwam met de mededeling "Ik word autocoureur". Die mededeling viel niet in goede aarde bij zijn ouders. Vooral vader Ratzemberger had er moeite mee: "Ik wilde een normaal beroep voor mijn zoon. Zelf was ik ambtenaar in de pensioenverzekeringen en ik vond zekerheid erg belangrijk. Ik gunde Roland een zekere toekomst, maar hij stond erop coureur te worden. Van dat idee is hij nooit afgestapt." Als kleine jongen volgde Ratzemberger de F1 al op de voet. Aan zijn slaapkamer muur hing een poster van zijn grote held, landgenoot Jochen Rindt. Vanaf 1975 volgde hij – niet erg van



harte – een opleiding aan de hogere technische school in Salzburg. Een jaar later werd hij lid van de *Erster Salzburger Kart Rennclub*, waar hij voor het eerst kennismakte met zijn eigen talenten aan het stuur. Dat smaakte naar meer. In 1980 jaar haalde Roland zijn rijbewijs en bezocht hij met een vriend een rally in Saalbach Hinterglemm, waar Gerhard Kuntschik, autosportjournalist bij het dagblad *Salzburger Nachrichten* verslag van deed. "Twee knapen kwamen op me af. Of ik die autosportjournalist was", vertelt Kuntschik. "Ze vertelden me dat ze coureur wilden worden en vroegen of ik kon vertellen hoe ze dat aan moesten pakken. Ik schatte ze niet al te hoog in en zei dat ze vooral moesten sparen en dat ze misschien ook eens bij Walter Lechners raceschool konden gaan kijken. Roland volgde mijn tips op." Lechner gaf zijn lessen op de Salzburgring, zijn werkplaats lag tegenover Rolands ouderlijke woning. Roland ging bij Lechner aan het werk als monteur, om zo zijn

Ratzembergers collega's gaven hem de koosnaam *topo di montagna* – muis uit de bergen

raceambities te kunnen bekostigen. En hij werkte keihard. "Soms moest ik hem zijn brood gaan brengen omdat hij niet eens de tijd nam om te eten", zegt Margit. Later verruilde Roland Lechners raceschool voor die van Jim Russell in Italië, waar hij instructeur werd. Toen hij daar werkte kreeg hij van zijn collega's de liefkozende bijnaam *Topo di Montagna*, de rat uit de bergen. Later zou dat verworden tot *Roland the Rat*, en leidden tot een optreden in de gelijknamige kinderserie op de BBC. Dat was nog toekomstmuziek, maar in het begin van de jaren '80 begon de carrière van Roland Ratzemberger langzaam op gang te komen.

Japan

Na wat losse races kwam hij in 1984 voor het eerst een volledig seizoen uit in de Duitse en Europese Formule Ford 1600-kampioenschappen. In de tiende race, op Zandvoort nota bene, ging het mis. Ratzemberger crashte en liep een complexe breuk in zijn handwortelbeen op. Pech die hem de kans op de titel kostte. In 1985 had hij meer geluk. "Roland ontmoette een zekere Alois Roppes", zegt Rudolf, "Hij wilde dat zijn zoon coureur werd en vroeg Roland zich over de jongen te ontfermen. In ruil daarvoor zou Roppes senior

NÓG EEN VERVULDE DROOM

Enkele jaren voor hij de Formule 1 bereikte ging een andere lang gekoesterde droom van Roland Ratzemberger al in vervulling. In 1989 kocht hij een zwarte Porsche 911 Carrera. Zijn absolute droomauto. "Hij rekende hem contant af", grinnikt Rudolf. "Dat zegt wel iets over hoe goed zijn carrière in Japan liep." Harald Manzl beleefde veel avonturen met Roland en zijn Porsche. "Ooit reed hij ermee van zijn appartement in Monaco naar Salzburg, op de stopwatch", lacht hij. "Tussen de tolpoorten in Frankrijk was het zijn gewoonte om zijn kaartjes te 'verliezen'. Dan kon men niet zien hoe lang hij tussen twee punten onderweg was geweest. De boete voor het verliezen van zijn kaartje betaalde hij graag. Ooit klokte hij tussen twee tolstations een gemiddelde snelheid van 227 kilometer per uur!" Manzl is vol lof over de rijkunsten van Ratzemberger: "Ik heb nooit iemand gezien die zo ontspannen een auto op de limiet kon besturen als Roland." Manzls mooiste herinnering is die aan de rit naar Le Mans, in 1993. "In de film *Le Mans rijdt Steve McQueen* met zijn 911 naar Le Mans", zegt hij, "Roland heeft altijd gezegd dat hij ook ooit met een 911 naar Le Mans zou rijden. Het is prachtig dat hem dat uiteindelijk ook is gelukt, en ik voel me bevoorrecht dat ik daar bij mocht zijn." Na Rolands dood nam Harald Manzl de 911 - met kenteken ZE-RR-911 - over. Zeventien jaar later heeft hij hem nog steeds. "Ik geniet van die auto," zegt hij, "maar ik zie hem nog steeds als Rolands auto. Niet als de mijne."



Deze fotocollage kreeg Rudolf Ratzemberger van Toyota



In de kelder van zijn appartement bewaart vader Ratzemberger nog talrijke herinneringen aan zijn zoon



Roland Ratzemberger vertoonde al vroeg een voorliefde voor auto's



De ouderlijke woning van Roland. De steile weg ernaast was een 'racebaan' voor de kleine Roland op zijn fietsje

Roland voor de ouderlijke woning



In 1985 gooide Roland hoge ogen tijdens de Paasraces op Zandvoort, deze trofee bewijst het



De winnaarschap van Brands Hatch

De Salzburgring, waar het voor Roland Ratzemberger allemaal begon

Harald Manzl mist zijn overleden vriend nog elke dag





In zijn werkkamer bewaart Rudolf deze verzameling modelauto's van zijn zoon

Helmen uit de kart- en toerwagentijd. Mooi!



BMW-team in het Britse toerwagenkampioenschap en kwam in datzelfde kampioenschap voor het eerst in contact met Toyota. Een beslissende ontmoeting. Vanaf 1989 plukte Ratzenberger de vruchten van zijn contacten met Toyota. In 1989 reed hij in het Britse Formule 3000-kampioenschap en maakte hij zijn debuut op Le Mans aan de zijde van zijn leermeester Walter Lechner in een Porsche 962. Daarnaast kwam hij in het Japanse Groep C-kampioenschap uit voor het team van SARD Toyota. Dat leverde hem een contract op voor 1990, als eerste Europese fabrieksrijder voor Toyota. Ratzenberger werd testcoureur voor Toyota Racing Development, maar hij racete ook in 1990 in het Japanse Groep C-kampioenschap voor SARD en in het Japanse Formule 3000 kampioenschap. Ook reed hij nog wat toerwagenraces. "Misschien wel mijn mooiste herinnering aan Roland komt uit 1991", zegt Rudolf. "De hoop op de Formule 1 had hij opgegeven nadat de deal

'Ik ben wel eens bang dat ik Roland in zijn leven niet genoeg geprezen heb'

in 1985 twee FF1600-auto's financieren, een voor zijn zoon en een voor Roland. Roland won 11 races en werd Oostenrijks en centraal-Europees Formule Ford-kampioen. Het jaar daarop reed hij in het Britse Formule Ford-kampioenschap. Ratzenberger werd vierde, maar won met het prestigieuze Formula Ford Festival op Brands Hatch wel het officieuze wereldkampioenschap. Dat jaar kwam hij ook in contact met de Oostenrijkse journalist Harald Manzl. Ratzenberger belde hem en zijn oude kennis Kuntschik regelmatig op om zijn prestaties onder de aandacht te houden van zijn thuisland. Het leidde tot twee bijzondere vriendschappen.

Opdrogende geldstromen

Ratzenberger zat in de lift. In 1987 wist hij een parttime F3-zitje bij West Surrey Racing te combineren met 11 races in het WK voor Toerwagens met een Schnitzer-BMW. 1988 moest het jaar van zijn doorbraak in de Britse Formule 3 worden, maar het liep anders. Crashes, mechanische pech en opdrogende geldstromen maakten het een verloren seizoen. Begin augustus hield een gefrustreerde Roland het voor gezien bij zijn team, Madgwick Motorsport. Hij concentreerde zich op zijn overeenkomst met het Demon Tweeks

met Jordan was afgeketst. Hij was zeer teleurgesteld en besloot zich volledig op Japan te concentreren. Dat jaar won hij met SARD-Toyota de 1000 Kilometer van Suzuka. Hij belde toen naar huis, en ik heb Roland zelden zo blij en trots meegemaakt. Mede door die overwinning werd hij enorm populair in Japan." In 1992 en 1993 bleef Ratzenberger het SARD-team trouw. In '93 werd hij met SARD vijfde algemeen, en klassewinnaar op Le Mans. Ondertussen racete hij ook weer in het Japanse Formule 3000 kampioenschap met het Stellar team, waar hij veel goede vrienden maakte, en werd hij in 1992 vice-kampioen in het Japanse toerwagenkampioenschap met BMW. Tussen de bedrijven door testte Roland nog een Indycar van Dick Simon Racing op Laguna Seca. Het leidde niet tot een contract, maar Roland was weer een ervaring rijker. In Japan was hij uitgegroeid tot een gevierd en beroemd coureur, maar tot zijn eigen verrassing werden zijn al lang begraven Formule 1-ambities in 1994 dus toch nog bewaarheid.

Liefde

"Roland was geen uitbundig persoon", zegt Harald Manzl, "hij had zijn emoties altijd onder controle. Toen hij bij Simtek tekende heeft



Le Mans 1993: Ratzenberger in de SARD-Toyota

HET VERHAAL VAN HET MOLENTJE

Op het graf van Roland Ratzenberger staat een molentje. Een echt Hollands, Delfts blauw molentje. Het staat in de schaduw van een bloembak, een beetje onopvallend. Het is een molentje met een verhaal. Henk Donk en zijn vrouw Anja, uit Purmerend, zetten het daar. "Ik volg de Formule 1 al sinds 1973. Het ongeluk van Roland zag ik live op tv gebeuren en het greep me enorm aan. Ik heb Rolands ouders toen een brief gestuurd, om mijn medeleven te betuigen, maar ook om hen te benadrukken dat hun zoon een prachtig leven heeft gehad en stierf terwijl hij iets deed waar hij altijd van gedroomd heeft", vertelt Henk. Die brief leidde tot een jarenlange correspondentie tussen Henk Donk en Rudolf Ratzenberger. Die laatste begon zijn brieven lange tijd met "Herr Donk", maar van lieverlee werd dat "lieber Henk". Toen de Ratzenbergers – die veel reizen – in 2002 in Nederland waren kwam het tot een ontmoeting. "De Ratzenbergers zijn hele vriendelijke, open mensen, waar je je meteen bij thuisvoelt", vindt Henk. Na die ontmoeting ging de correspondentie onverminderd door. In 2008 ging een droom van Henk in vervulling: met Anja ging hij naar Oostenrijk om het graf van Ratzenberger te bezoeken. Het molentje op Rolands graf is de stille getuige van het bezoek van zijn twee trouwe Nederlandse fans. Natuurlijk waren Henk en Anja te gast bij Rudolf en Margit. Bij vertrek naar huis mocht Roland een bokaal van Roland uitzoeken en mee naar Nederland nemen. De bokaal kreeg een ereplaats in huize Donk. "Wij vinden het fijn dat de bokaal is terechtgekomen bij iemand die er goed voor zal zorgen", zegt Rudolf Ratzenberger.



Het graf van Roland Ratzenberger in Salzburg

hij niet gejuicht, gegild of gedanst, maar ik weet zeker dat het innerlijk zijn grootste bevrediging ooit is geweest." Margit bevestigt de observatie van Manzl. "Wij waren geen uitbundige ouders," zegt ze, "dat zit niet in ons, we zijn nuchtere mensen." Rudolf Ratzenberger geeft aarzeland toe dat hij tot de dag van vandaag worstelt met dat feit. "Ik ben slecht in het complimenteren van mensen", zegt hij. "En ik ben wel eens bang dat ik Roland in zijn leven niet genoeg geprezen heb. Kort voor zijn dood heb ik honderden krantenknipsels van over de hele wereld over Roland opgevraagd. Dat heeft hem wel verbaasd; hij moest lachen om het feit dat zijn carrière me meer interesseerde dan ik misschien had laten blijken. Zoals Rindt postuum wereldkampioen is geworden, heb ik de enorme prestatie die mijn zoon heeft geleverd door de Formule 1 te bereiken pas na zijn dood écht op waarde leren schatten." Urenlang heeft hij me uitgebreid verteld over het leven en de loopbaan van zijn zoon, maar pas bij deze uitspraak hoor ik echte emotie in de stem van Rudolf Ratzenberger. Wat mij betreft mag hij gerust zijn. Zijn liefde voor zijn zoon bleek uit elk woord dat hij zei. Zijn zoon, Roland Ratzenberger, was een bevoorrecht mens. In vele opzichten. Servus, Roland. ■

De massief marmeren steen was een geschenk van het Japanse Stellar-team waarvoor Roland uitkwam in de Formule 3000



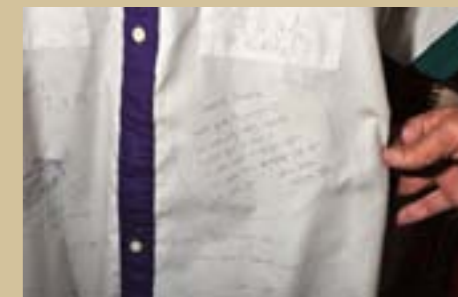
WAT ALS?

We zullen het nooit weten, maar toch is het onvermijdelijk je af te vragen wat er van Roland Ratzenberger geworden was als hij niet het leven had gelaten in de Villeneuve-bocht op Imola. Zeker is in elk geval dat hij dan in Imola zijn tweede race gestart zou hebben. Zijn beste rondetijd, van 1.27.584 was voldoende voor de 26e en laatste plaats op de grid. Gerhard Kuntschik heeft vaker over deze vraag nagedacht. Hij denkt niet dat Ratzenberger uitgegroeid zou zijn tot een grote kampioen, maar weet zeker dat zijn carrière in de Formule 1 succesvol zou zijn geweest: "Ik denk dat hij uiteindelijk zou zijn uitgegroeid tot een gewaardeerd testcoureur. Vergeet niet dat Roland, mede door zijn opleiding, technisch zeer goed onderlegd was. Ik denk dat hij een mooie carrière zou hebben gehad, vergelijkbaar met die van Alexander Wurz. Daarna zou hij misschien adviseur zijn geworden, of hij was terug in de sportscars

beland. Het feit dat Toyota hem begin jaren '90 100.000 DM betaalde om voor dat team de 24 Uur van Le Mans te rijden zegt genoeg over hoe zij over Rolands rijderskwaliteiten dachten." In 1994 zou Ratzenberger eerste rijder van SARD Toyota zijn geweest op Le Mans. Zijn plek werd ingenomen door Eddie Irvine, maar Rolands naam stond prominent op de auto die tweede werd in de race. Wat wel onomstotelijk vaststaat is dat Ratzenberger, na in Monaco, Engeland en Japan gewoond te hebben, terug naar Salzburg zou zijn gekomen. Hij kocht daar een prachtig appartement, met een adembenemend uitzicht op de bergen. Op 22 april 1994 nam hij de sleutel in ontvangst. Hij heeft er dus nooit gewoond. Na lang nadenken hebben Rudolf en Margit hun oude huis verkocht en hun intrek genomen in het appartement van hun zoon. Ze wonen er nog altijd.



Op dit shirt schreven alle leden van het SARD-team een persoonlijke boodschap voor hun overleden Oostenrijkse vriend



In dit boekje, samengesteld door een Franse fan, zetten alle teambazen en rijders van 1995 hun handtekening – en soms een persoonlijke opdracht – voor Roland. Links Benetton-coureurs Schumacher en Herbert. Rechts schrijft Tyrrel-rijder Mika Salo: 'For my best friend'



Het Delfts blauwe molentje dat Nederlandse fans Henk Donk en zijn vrouw Anja op het graf van Ratzenberger plaatsten