



“Ik werk om te racen en ik race om te leven”

Negentien auto's staan in de garages van projectontwikkelaar Hans Hugenholtz (62) waaronder een Ford GT40, een Ferrari 250 GT Drogo, een Lotus Elan 26R en een Lola T70. De zoon van voormalig circuitontwerper en directeur van Circuit Park Zandvoort heeft bijna zevenhonderd races op zijn naam staan. “Voordat ik mijn rijbewijs haalde had ik al in meer dan driehonderd verschillende auto's gereden.”

DOOR JOLIE JACOBS FOTOGRAFIE CLEMENS RIKKEN

Hoe oud was u toen u voor het eerst auto reed?

“Ik was negen jaar toen ik het van mijn vader leerde. We reden in een prototype van een Daf 600 op het circuit in Zandvoort. Na twee rondjes is hij uitgestapt en zei: 'Rij jij maar verder.' Elke tien dagen kreeg hij weer een andere auto om te testen en daar reed ik toen ook mee op het circuit. Voordat ik mijn rijbewijs haalde, had ik al in meer dan driehonderd verschillende auto's gereden. Toen ik twintig was, reed ik mijn eerste race met een Simca Rallye. Ik eindigde als zevende. Ik reed overigens onder een andere naam: Willem Bever, van de Fabeltjeskrant. Maar ja, na twee races stond in de krant wie er achter die naam zat. Nou, toen was het even vechten thuis. Mijn moeder had me opgegeven voor golf, want ze voelde al lang aankomen dat ik wilde racen en dat vond ze helemaal niks.”

Uw collectie bestaat grotendeels uit raceauto's uit de jaren zestig. Waar komt die voorkeur vandaan?

“Ik moet gewoon in auto's rijden die 400 tot 500 pk hebben, dan is het pas leuk. Voor auto's van vóór 1966 zijn er veel evenementen, mede omdat het historisch racen ook formeel tot die periode loopt. Daarbinnen geef ik de voorkeur aan GT's en sportscars omdat dit de snelste auto's zijn. Hoewel, ik heb ook nog een Bentley 4,5 liter uit 1928. Het is een van de weinige vooroorlogse auto's die ik mooi vind. Veel daarvan rijden ook niet goed. Maar die Bentley is echt een kanon. Ik ben er afgelopen najaar nog mee naar Goodwood Revival gereden. Heerlijk rijden, lekker open, een grote uitlaat eronder en veel lawaai. Dat is leuk!”



Wat zijn de absolute hoogtepunten uit uw racecarrière?

“In 1999 haalde ik een podiumplaats op Le Mans met de Dodge Viper. Dat is uniek. Ik werd derde in de GT-klasse, zelfs tegen de fabrieksauto's. Dan sta je daar met tweehonderdduizend man aan je voeten. Dat voelt als een enorme overwinning, écht een verschrikkelijke kick.”

Niet alle races op Le Mans waren een pretje. In 2006 stond uw Ford GT40 in brand. Wat gebeurde er precies?

“Er was een brandstoflek ontstaan door een rubberen veiligheidstank waar de lijn van losliet. De benzine zat in het chassis. Ineens een steekvlam binnen in de auto. Ik zag niks meer, maar wist nog precies waar ik was. Je moet snel handelen: blusser aanzetten, de motor en de pompen afzetten en stoppen. Het kost alleen wel wat tijd om met 280 km/h af te remmen. Ik ben eruit gerold. Het brandde nog bij mijn voeten en mijn gezicht was derdegraads verbrand. Gelukkig is dat goed behandeld en heb ik er niets aan overgehouden. Het was een technisch mankement waar ik gewoon pech mee heb gehad.”

Leeft u om te racen of racet u om te leven?

“Ik werk om te racen en ik race om te leven. Leven moet uit meer dingen bestaan dan racen, maar het speelt wel een belangrijke rol. Ik vind het leuk en ik ben er goed in. Je ontmoet daardoor vreselijk leuke mensen, die allemaal met dezelfde hobby bezig zijn. Dat is gewoon supergaaf.”

U zei dat u een vooroorlogse Bentley heeft en u rijdt ook met een Continental GT Speed. Waarom Bentley?

“Het is een heel mooi en legendarisch merk. Ik heb de GT Speed gekocht omdat het een heel goede auto is. Hij heeft 610 pk, gaat 320 km/h en heeft een geweldige wegligging. Ik wilde een sportieve auto die ik ook zakelijk kan gebruiken en waar je veel kilometers mee kunt maken. Voor mij is dit echt de ideale keuze.”

En om de vele kilometers nog iets sneller af te leggen, heeft u ook een jet ter beschikking. Wat hebben de jet en de Bentley gemeen?

“Een stuk vrijheidsgevoel. Naast auto's heb ik ook een passie voor vliegtuigen. De jet is een Embraer Phenom 100. Hij is snel en ziet er geweldig uit, net als de Bentley. Beiden zijn echt 'value for money'. Ik gebruik de jet voornamelijk voor mijn importbedrijf, dat doe ik naast projectontwikkeling. Import van helmen, motorfietskleding, alles in de tweewielerbranche. Daarvoor vlieg ik regelmatig naar Engeland, Duitsland en Italië.”

Gaat het zo slecht in de projectontwikkeling dat u moet uitwijken naar andere activiteiten?

“De steekvlam kwam binnen in de auto. Ik zag niks meer”

“Ik heb er altijd andere zaken naast gedaan, zoals het investeren in mijn importbedrijf en in Spyker. Ik bouwde veel kantoorgebouwen, maar die markt is dood. De Astro Toren in Brussel is het laatste grote kantoor dat ik in 2008 verkocht. Aan de Côte d'Azur deed ik in woningen. Dat bedrijf heb ik van de hand gedaan. Nu zijn we onder meer al twintig jaar bezig met een groot project in Hilversum. Het gaat om ongeveer tweehonderdveertig dure appartementen op een landgoed. Daar krijgen we nu de bestemmingswijzigingen en bouwvergunning voor. Het is wel frustrerend dat het zo lang duurt. Dat is aan allerlei zaken te wijten: een streekplanwijziging, allerlei ontheffingen en rapporten die nodig waren en vooral veel onkunde in de beginjaren.”

Vervelend om dan na twintig jaar in een ineengestorte markt terecht te komen...

Licht cynisch: “Ja, dat schiet inderdaad lekker op. Dus we gaan ook niet meteen bouwen. Over een jaar of drie à vier zal die markt wel weer aantrekken, door fiscale maatregelen en door ingrijpen van de overheid. Mensen willen op een gegeven moment toch verder en zich niet voortdurend laten ringeloren door de markt. Maar dan moet het van onderaf wel weer op gang komen.”

Wat vindt u ervan dat de hypotheekrenteaftrek wordt beperkt?

“Ik vind dat ze in de huidige markt de hypotheekrenteaftrek helemaal niet moeten aanpakken. Er zijn al zoveel beperkingen opgelegd waardoor banken anders met het verstrekken van hypotheeken om moeten gaan. Als je dan ook nog eens de financiële aftrekbaarheid gaat beperken, wordt de kans voor jongeren om een hypotheek te verkrijgen steeds kleiner. Er zijn ook wat gedachten om de overdrachtsbelasting af te schaffen. Dat moet heel snel gebeuren, want dat is een penalty op verhuizen.”

Naast projectontwikkeling heeft u veel nevenactiviteiten. Zo was u president-commissaris van Spyker. Eén jaar geleden zijn u en de gehele top van het bedrijf opgestapt. Waarom?

“Wij wilden een andere richting op dan de CEO, Victor Muller. Inhoudelijk mag ik daar niet meer over kwijt.”

In een interview dat ik tweeënhalf jaar geleden met u had zei u over Muller: “Ik vind dat je iemand moet waarderen die het onmogelijke probeert. Je moet een beetje gek zijn om zo te kunnen denken. Maar uiteindelijk, door dóór te zetten bereik je heel veel meer dan andere mensen. Is het gek, is het geniaal? Dat zit heel dicht bij elkaar, hè?”

Bent u erachter welke van de twee het is: ‘gek’ of ‘geniaal’?

Bulderlach. Stille. “Ik denk nog steeds dat Victor heel knap is op een hele hoop gebieden: het creëren, het bedenken, structuren in elkaar draaien en mensen vinden. Alleen heeft hij wel anderen nodig die hem aanvullen en daar is hij gewoon minder goed in. Victor is een eenling, iemand die zijn eigen route volgt en zelden naar andere mensen luistert. Daardoor komt hij misschien ook wel verder dan anderen, maar het kan ook de bottleneck zijn.”

Wat voorziet u nu dat er met het bedrijf gebeurt?

“Victor gaat gewoon strijdend ten onder. Die blijft nog schietend tien meter onder water liggen. Toch denk ik nog steeds dat je iets van Spyker kunt maken. Het zal alleen niet makkelijk worden. Tien jaar geleden was de concurrentie nog niet zo groot. Nu zijn er heel veel nieuwe auto's die verschrikkelijk slim zijn gebouwd en heel snel zijn. Maar ja, als je te weinig geld krijgt van je zakelijke partners wordt het moeilijk.” ❖