



The American Way

Drag racing: geld verdienen met 500 kilometer per uur

Accelereren met een raket op wielen

In Europa denken we bij autosport vooral aan Formule 1. In Noord-Amerika hebben ze NASCAR. En de NHRA, de National Hot Rod Association. Waar NASCAR ovals circuits hanteert als strijdtoneel, doet de NHRA het simpelweg rechtdoor. Korte sprints. Luidruchtig en vooral heel snel. 400 meter uit stand in iets meer dan vier seconden. Topsnelheden van ruim boven de 500 kilometer per uur. Welkom in de wereld van het drag racen!



Door Pieter Verhoogt

Waar de term precies vandaan komt, is onduidelijk. Sommigen houden het op de uitdaging "Drag your car out of the garage and race me!" Anderen zien het als een verwijzing naar 'the main drag', de hoofdstraat van een stad, vaak de enige die breed genoeg is om met twee auto's tegen elkaar te racen. Want dat is de kern van drag racing: twee wagens aan de startlijn en wie het eerst bij de finish is, wint. Een finish die traditioneel een kwart mijl verderop ligt.

Chaotisch en anarchistisch

De kiem voor het drag racen ligt in de jaren na de Tweede Wereldoorlog. Op de drooggevalen meren in de Mojave woestijn in Californië verzamelden vrijbuiters (*hot rodders*) zich om tegen elkaar te racen. Eén van hen was Wally Parks. Zijn naam zou voor altijd verbonden blijven met de autosport. Parks stond in 1947 aan de basis van de eerste drag race-organisatie, de Southern California Timing Association (SCTA). Als manager van die club organiseerde hij in 1949 de eerste SCTA 'Speed Week', waar coureurs voor het eerst 'tegen de klok' streden en snel ac-

celereren belangrijker was dan het bereiken van een hoge topsnelheid.

Parks werd ook hoofdredacteur van het maandblad *Hot Rod* en in 1951 richtte hij de National Hot Rod Association (NHRA) op. Zijn doel was om enige orde te scheppen in de chaotische en anarchistische drag race-wereld. Hij zorgde onder meer voor het vaststellen van algemeen geldende reglementen en veiligheidsregels.

Drag racing is een fascinerende mix van spanning, gevaar en entertainment

De eerste officiële NHRA-race vond plaats in april 1953, op een parkeerplaats in Pomona, Californië, een plek die tot op de dag van vandaag wordt beschouwd als de thuisbasis van het drag racen. Twee jaar later organiseerde de NHRA zijn eerste nationale evenement, onder de titel 'The Nationals'. De officiële NHRA-evenementen heten nog altijd 'The Nationals' en winnaars van zo'n raceweekend worden in de geest van de vader van het drag racen geëerd met een 'Wally'. Nu, ruim vijftig jaar na oprichting, is de NHRA de grootste motorsportorganisatie ter wereld, met 300 werknemers, 80.000 leden,

meer dan 35.000 licentiehoudende coureurs en 140 aangesloten circuits, waarop jaarlijks ruim 5.000 race-evenementen worden georganiseerd. Van lokale jeugd- en amateur races (Sportman-competities) tot professionele mega-events.

Racemonsters

De NHRA erkent ruim 200 voertuigtypes die afhankelijk van motorvermogen, gewicht, aerodynamica en modificaties aan het voertuig, uitkomen in één van de twaalf racecompetities. Er zijn vier professionele competities: Top Fuel, Funny Car, Pro Stock en Pro Stock Motorcycle. Top Fuel wordt gezien als de 'king of sports'. Deze racemonsters, met het uiterlijk van een raket op wielen, behoren tot de snelst accelererende machines op aarde. Aangedreven door motoren van soms wel 8.000 pk overbruggen zij (vanuit stilstand!) de kwart mijl in 4,4 seconden bij topsnelheden van ruim boven de 500 kilometer per uur. Tijdens één zo'n run verbranden zij maar liefst 55 liter van het uiterst explosieve nitromethaan.

De Funny Cars zijn bolides met het uiterlijk van stevig opgepimpte sportwagens. Zij doen ongeveer 4,7 seconden over een run. De Pro Stock-bolides lijken van de buitenkant nog meer op reguliere fabrieksauto's. Onder de motorkap zit meestal zo'n 1.300 pk. Ter vergelijking: middenklassers hebben 100 tot 200 pk, een stevige Porsche 500 tot 600. Tot slot is er een professionele motorencompetitie.

De professionele competitie, de NHRA Full Throttle Drag Racing Series, bestaat uit 24 'Nationals', verspreid over 22 steden. Het seizoen begint in februari met de Kragen O'Reilly NHRA Winter-nationals en wordt in november afgesloten met de Automobile Club of California NHRA Finals. Evenals bij Formule 1 gaat het hierbij om meerdaagse evenementen die vaak al op donderdag beginnen met kwalificaties en op zondag hun climax kennen. Na achttien van de 24 races plaatsen de tien beste coureurs in elk van de vier competities zich voor de play-off-achtige finale van de zes laatste races.

In de professionele competities racen de deelnemers één tegen één, waarbij via een knock-outsysteem uiteindelijk de twee snelste coureurs tegen elkaar strijden om de titel. In de overige categorieën worden verschillende wedstrijdvormen gehanteerd, waaronder het populaire 'Handicap Racing'. Daarbij ontvangen deelnemers afhankelijk van hun gemiddelde racetijden een tijdscompensatie. Wanneer een coureur gemiddeld 0,8 seconden sneller is dan zijn of haar opponent, gaat bij hun onderlinge strijd het startlicht voor de snelste 0,8 seconden later op groen. Daarmee kunnen alle deelnemers op min of meer gelijkwaardige basis tegen elkaar racen.

Topsport voor sponsors

Drag racing is een fascinerende mix van spanning, gevaar en entertainment. Qua populariteit kan het nog lang niet wedijveren met NASCAR, maar volgens ESPN kijken 60 miljoen fans naar tv-uitzendingen van de NHRA-competities. De website NHRA.com trekt maandelijks ruim 750.000 unieke bezoekers en de 24 'Nationals' trekken gemiddeld 108.000 toeschouwers per weekend, die samen jaarlijks zo'n 40 tot 45 miljoen dollar aan ticketopbrengsten binnenbrengen.

Voor de coureurs liggen bij elk evenement aardige bedragen klaar. In de Top Fuel- en Funny Car-competities kunnen zij bij elk Nationals-evenement een prijzengeld van circa 50.000 dollar verdelen. In de Pro Stock- en motorencompetitie gaat het om respectievelijk 25.000 en 10.000 dollar. Bij een aantal prestigieuze races is de prijzengeld nog veel groter. Het openingsevenement in Pomona werkt met een prijzengeld van 2 miljoen dollar en bij de Mac Tools Nationals in Indianapolis nemen de winnaars in de twee topklassen elk 300.000 dollar mee naar huis. Wie zich aan het eind van het seizoen in zijn of haar competitie kampioen mag noemen, kan daar nog een ton of vier aan toevoegen. Het totale prijzepakket van de NHRA-competities bedraagt zo'n 50 miljoen per jaar.

Daartegenover staat dat drag racing een dure sport is. Eén run met een Funny Car kost ongeveer 8.000 dollar aan materiaal en arbeid. Er is jaarlijks ongeveer 3 miljoen dollar nodig om een NHRA-team in de lucht te houden. Dat is overigens slechts een vijfde van de kosten van een NASCAR-team. De miljoenen die Coca-Cola, Winston, Lucas Oil en andere sponsors in de NHRA stoppen, lijken overigens een goede investering. In 2003 werd de NHRA gekozen als *best value for sponsor money*, vóór alle andere grote sporten als de NBA, NFL, MLB en NASCAR.

Commerciële revolutie

In 2007 voltrok zich een revolutie in de wereld van de *hot rods*. De NHRA werd overgenomen door een commerciële partij. Althans, zo leek het. In feite werd de organisatie in twee delen gesplitst: een 'bondsdeel' en een commercieel deel. De bond met alle leden en met zijn reglementen en veiligheidsvoorschriften bleef de non-profitorganisatie die het formeel altijd was geweest. De 'commerciële' activiteiten en bezittingen werden ondergebracht in NHRA Pro Racing en verkocht aan HDP, een op media en entertainment gericht investeringsfonds dat wel brood zag in drag racing. HDP betaalde de bond voor het losweken van de commerciële onderdelen 121 miljoen dollar. Ruim 100 miljoen daarvan was in cash en bedoeld om de NHRA ook in de toekomst bestaansrecht te geven als hoeder van de sport en inspirator voor het *grass roots*-racen.

Voor die 121 miljoen kreeg HDP de zeggenschap over alle professionele NHRA-competities, de NHRA-brand, vier circuits, het hoofdkantoor van de NHRA in Glendale, de mediarechten, alle merchandisingrechten en de populaire website NHRA.com. Wie beseft dat de NHRA uit ticketverkoop, sponsorships, merchandising en mediarechten jaarlijks een inkomen genereert van 90 tot 100 miljoen dollar, tegenover 80 à 85 miljoen dollar aan kosten, en dat racecircuits soms van eigenaar wisselen voor bedragen van 50 tot 200 miljoen dollar, begrijpt waarom kenners van mening zijn dat HDP een geweldige deal heeft gesloten. De nieuwe eigenaren hebben allerlei plannen om het rendement op hun investering verder op te schroeven. Zo voorzien zij een uitbreiding van het aantal (lucratieve) evenementen, zowel in de Verenigde Staten als daarbuiten. Mede daarom kondigde NHRA Pro Racing-president Tom Compton onlangs de oprichting aan van het NHRA Worldwide Network, een programma gericht op de internationale expansie van de NHRA. Via een partnership met de NHRA kunnen circuits, waar ook ter wereld, gebruikmaken van de NHRA-brand, zijn *marketing tools* en de ervaring bij het organiseren van lokale drag races. Het Yas Marina Circuit van Abu Dhabi was de eerste officiële internationale partner. Wereldwijd zijn er ongeveer 325 drag race-circuits operationeel, dus groeikansen genoeg.

Tegelijk heeft de huidige crisis forse impact op de NHRA. Sponsors haken af en diverse teams hebben zich al moeten terugtrekken. De NHRA-organisatie doet haar uiterste best om de problemen het hoofd te bieden. Kostenbesparende maatregelen moeten de teams ondersteunen en fans worden met speciale aanbiedingen naar de circuits gelokt. Of het genoeg is? Het nieuwe seizoen is net gestart. Het is interessant om te zien hoe drag racing er in november voor staat. ●

Pieter Verhoogt is directeur van sporteconomisch adviesbureau Sport2B (www.sport2b.nl). Hij is tevens gastdocent sporteconomie aan de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen.



De Top Fuel-racemonsters, met het uiterlijk van een raket op wielen, behoren tot de snelst accelererende machines op aarde.