

## THE AMERICAN WAY

# IndyCar eindelijk op het rechte stuk?

De Amerikaanse autosport kent twee grote competities. De spectaculaire opkomst van NASCAR is in deze rubriek al besproken (zie *Sport & Strategie* 04-2012). Deze keer neem ik u graag mee in de turbulente geschiedenis van die andere raceleague, waar onze landgenoot Arie Luyendyk ooit een grote meneer was. Welkom in de wondere wereld van IndyCar!



PIETER VERHOOGT

Zowel NASCAR als IndyCar heeft zijn wortels in de lange geschiedenis van wat in Amerika 'open-wheel racing' wordt genoemd.

Waar NASCAR vanuit die

achtergrond juist koos voor *stock cars* (extreem opgevoerde 'standaard' personenauto's), is IndyCar trouw gebleven aan de openwielophanging die wij kennen van de Formule 1. Voor een leek komen de huidige IndyCar- en Formule 1-bolides dan ook sterk overeen.

## The early days

In Noord-Amerika worden al sinds 1902 op ad-hocbasis professionele autoraces georganiseerd. De eerste keer dat er sprake is van een echt kampioenschap op basis van resultaten behaald bij meerdere evenementen, is in 1905. De races worden georganiseerd volgens de regels van de American Automobile Association (AAA).

De eerste IndyCar-race heeft plaats op 12 juni 1909 in Portland, Oregon. Zes auto's rijden om het hardst drie ronden over een parcours van ruim 23 kilometer. Coureur Howard Covey passeert na ruim 47 minuten als eerste de finish. Zijn gemiddelde snelheid bedraagt een fenomenale 89 kilometer per uur.

Een van de toonaangevende racelocaties in de beginjaren is de Indianapolis Motor Speedway. Het ovale circuit met een uit stenen bestaand wegdek opent zijn deuren in 1909. De eerste jaren worden er races georganiseerd van 50, 100 of 200 mijl, maar in 1911 wordt er voor het eerst geracet over 500 mijl. De Indianapolis ('Indy') 500 is tot op de dag van vandaag een van de iconen van de racesport, zoals ook de 24 uur van Le Mans er één is. In de volksmond ontstaat zo de benaming 'Indycar-racing'.

## Sport zonder bond

In 1955 vinden twee tragische race-ongelukken plaats. Bij een ongeluk op het circuit van Le Mans vinden 82 mensen de dood. En tijdens de Indy 500 kwam Bill Vukovich, winnaar in 1953 en 1954, om het leven. De AAA concludeert hieruit dat de racesport te gevaarlijk is geworden en besluit de sport te verlaten.

Het wegvallen van de nationale racebond vormt een bedreiging voor de verdere ontwikkeling van de racesport in het algemeen en het nationaal kampioenschap in het bijzonder. De redding komt van Tony Hulman, die op dat moment eigenaar is van de Indianapolis Motor Speedway. Hij

is erbij gebaat dat het raceseizoen doorgang vindt en neemt de organisatie van een nieuwe bond ter hand. Er komen vergaderingen en een selectiecomité en op 16 september 1955 is de oprichting van de United States Auto Club (USAC) een feit.

## Groei en chaos

Onder de USAC maakt de autosport gedurende twee decennia een stabiele groei door. De populariteit neemt toe, mede door de opkomst van enkele aansprekende coureurs. In 1957 maakt de 22-jarige A.J. Foyt zijn debuut in IndyCar-racing. Hij groeit uit tot een fenomeen, met maar liefst zeven nationale IndyCar-titels en vier overwinningen in de Indy 500. Hij is ook de enige coureur die ooit in één jaar (1967) zowel de Indy 500 als de 24 uur van Le Mans weet te winnen. In 1964 maakt het IndyCar-circuit kennis met een ander supertalent. De Italiaanse immigrant Mario Andretti rijdt met het grootste gemak over de ovale circuits en kleineert de concurrentie. Hij wint vijf nationale titels en wordt de eerste coureur die zowel het IndyCar-kampioenschap wint als de wereldtitel in de Formule 1. De twee topcoureurs bezorgen IndyCar volop media-aandacht.

In dezelfde periode verandert er ook het een en ander in de sport. In de jaren veertig en vijftig kende de racekalender naast de verharde circuits van Indianapolis, Milwaukee en Darlington vooral circuits met een ondergrond van klei. In de jaren zestig worden deze gevaarlijke circuits echter één voor één vervangen door verharde constructies. Bovendien worden naast de traditionele ovale circuits ook racecircuits toegevoegd zoals wij die in Europa kennen van Formule 1. Dit mede onder invloed van de instroom van buitenlandse coureurs uit andere racecompetities. In de jaren zeventig staan er geen kleircircuits meer op de kalender.

Ook de auto's veranderen. Net als in de Formule 1 verhuist in de jaren zestig de motor van voor in de auto naar achteren en wordt er door de teams steeds meer aandacht besteed aan technische verbeteringen. IndyCar wordt sneller, maar ook duurder.

In het begin van de jaren zeventig ontstaan er problemen. De stijgende kosten leiden bij een aantal teameigenaren tot moeilijkheden. Sommigen moeten de sport zelfs verlaten. Een paar kapitaalcrachtige teams (Penske, Patrick, McLaren) dreigen de sport te gaan domineren. De populariteit van IndyCar loopt merkbaar terug. De Indy 500 blijft een jaarlijkse bezoe-

kers- en televisiehit, maar veel andere evenementen duiken door de teruglopende belangstelling in de rode cijfers. Tussen de teameigenaren en de USAC-leiding bestaat verschil van inzicht over waar het met de sport heen moet.

De spanningen lopen snel op. USAC blijft de eigenaren negeren. Een aantal van hen ziet vervolgens geen andere optie dan te breken met de USAC. Zij richten eind 1978 een eigen bond op, de Championship Auto Racing Teams (CART).

## Twee competities

Opeens zijn er twee racecompetities en twee nationale kampioenschappen. Hoewel de Indy 500 nog onder de USAC blijft opereren en ook enkele toppers als A.J. Foyt achterblijven, ontwikkelt CART zich al snel tot de dominante competitie. De spanning tussen de twee kampen loopt nog verder op wanneer USAC de inschrijving van enkele CART-teams voor de Indy 500 weigert. De rechter moet eraan te pas komen om de CART-teams aan de start te krijgen.

In 1980 lijkt het weer goed te komen als USAC en CART samen de Championship Racing League (CRL) oprichten om tot één nationaal kampioenschap te komen. Het management van de Indianapolis Motor Speedway is echter faliekant tegen dit plan en dwingt USAC om zich uit de CRL terug te trekken. In 1980 zijn er daardoor twee nationale titels te vergeven. Beide worden gewonnen door Johnny Rutherford.

Van 1980 tot midden jaren negentig is er sprake van een vredige co-existentie. Beide organisaties komen overeen dat USAC toezicht blijft houden op de Indy 500 en zich als bond vooral richt op 'dirt racing' met speciaal ontworpen buggy's. CART zegt toe de Indy 500 jaarlijks op te nemen in zijn racekalender.

## NASCAR en Tony George

Midden jaren negentig pakken zich donkere wolken samen boven CART. De populariteit van NASCAR groeit ten koste van het *open-wheel racing*. Het feit dat de Amerikaanse CART-sterren regelmatig worden afgetroefd door buitenlandse coureurs (onder wie onze landgenoot Luyendyk) komt de belangstelling voor de sport niet ten goede.

Minstens zo belangrijk is het aantreden van Tony George, de kleinzoon van Tony Hulman, als CEO van Hulman & Company, de eigenaar van de Indianapolis Motor Speedway. George is van mening dat

races in het buitenland en de focus van CART op 'Europese' stratencircuits de sport hebben weggeleid van z'n Amerikaanse roots. Bovendien bevoordeelt de focus op technische innovaties de kapitaalcrachtige teams. Deze houding zorgt voor een reeks van aanvaringen tussen de CEO van het meest prestigieuze circuit en het management van CART.

In 1994 komt het tot een climax. George breekt met CART en onthult zijn plannen voor de Indy Racing League (IRL), een competitie met uitsluitend ovale circuits, zonder buitenlandse races en met vooral Amerikaanse coureurs. In 1996, bij de introductie van de IRL gooit George nog extra olie op het vuur: de Indy 500 zal dat jaar 25 startplaatsen reserveren voor IRL-coureurs. CART-coureurs kunnen zich eventueel kwalificeren voor de laatste acht startplekken op 'the Brickyard', zoals de bijnaam van het circuit luidt.

## Tweestrijd

Het is oorlog in de racewereld! Aan de ene kant is daar George en zijn IRL met de Indy 500, 'the Brickyard', een aantal legendarische coureurs en een competitie van slechts drie races. Aan de andere kant staat CART, met een aantal kapitaalcrachtige teams, de meeste coureurs en een circuit van races. Beide kampen bestrijden elkaar voor de rechter om de naam 'Indycar' te mogen gebruiken. De uitkomst: tot 2003 mag geen van beide partijen de naam gebruiken, daarna valt het recht toe aan de IRL.

CART weet de eerste aanval op zijn positie af te slaan. In 1998 gaat het bedrijf naar de beurs en weet het 100 miljoen dollar op te halen voor verdere groeiplannen. De aantrekkingskracht van de Indy 500 is echter niet te weerstaan en twee jaar later maken de eerste CART-teams de overstap naar de IRL. Daarna gaat het snel, zeker als ook hoofdsponsor FedEx overstapt, gevolgd door motorleveranciers Honda en Toyota.

CART is een zinkend schip en in 2002 wordt het faillissement aangevraagd. Enkele teameigenaren doen daarop een laatste poging hun competitie overeind te houden. Maar ook onder de nieuwe naam, Open Wheel Racing Series en later Champ Car World Series, blijft herstel uit. In 2007 is het over en sluiten.

## Onverwachte hoek

Voor het seizoen 2008 wordt de Champ Car Series opgenomen in de IRL en is er voor het eerst sinds 1978 weer sprake van één nationaal kampioenschap onder de naam IndyCar Series. De overkoepelende organisatie neemt afscheid van de naam IRL en gaat verder als IndyCar.

Tony George doet zijn uiterste best. Hij heeft daarbij het geluk dat 2008 een prachtig verhaal oplevert. Danica Patrick





FOTO: ANP PHOTO

blijkt als vrouw te kunnen meestrijden om de voorste plaatsen in het IndyCar-veld. Zij wint zelfs de race in Japan en genereert zo veel media-aandacht in de strijd met NASCAR.

George krijgt echter een aanval te verwerken uit onverwachte hoek. Zijn drie zussen, eveneens actief binnen het moederbedrijf Hulman & Company, kunnen niet langer leven met de enorme investeringen in circuits en leggen Tony een stevige uitgavenbeperking op. In 2009 dient Tony George zijn ontslag in.

#### Cowboy aan het stuur

Als opvolger wordt Randy Bernard benoemd. Bernard is jarenlang CEO geweest van de Professional Bull Riders, een rodeo-league. Hij is communicatief sterk, maar heeft geen race-achtergrond. De fans lopen met hem weg, maar bij de coureurs ligt hij slecht.

Bernard zet IndyCar met diverse uitbreidingen en vernieuwingen opnieuw op het groeipad. Maar al snel komen er ook tegenslagen. Danica Patrick stapt over naar NASCAR en het lukt maar niet om

een goede televisiedeal te sluiten. Bernards idee om één autofabrikant te strikken voor alle teams en zo de kosten te beperken is prima, maar de uitvoering verloopt rommelig. En in 2010, tijdens de laatste race van het seizoen op de Las Vegas Motor Speedway, kost een groot ongeluk de populaire Dan Wheldon het leven.

Bernard krijgt als buitenstaander geen grip op de racewereld en de technische innovaties die nodig zijn. Deals met partners en leveranciers lopen daardoor stuk, met diverse rechtszaken tot gevolg. De teams laten hem vallen en in oktober 2012 komt er een einde aan zijn rol bij IndyCar.

Hulman & Company stelt Mark Miles aan als de nieuwe CEO. Miles is een ervaren sportmanager. Hij transformeerde tennisonderbond ATP in vijftien jaar tijd tot een professionele organisatie, had in 1987 de leiding over de organisatie van de Pan American Games in Indianapolis en was in 2012 verantwoordelijk voor de organisatie van de NFL Superbowl in de racestad. Miles doet meteen wat Bernard ook had moeten doen. Hij huurt voormalig IndyCar-teameigenaar

Derrick Walker in als zijn competitie- en organisatiemanager.

#### The road to Indy

Onder leiding van Miles lijkt IndyCar nu eindelijk in deskundige handen. De sport staat weer centraal. ABC en NBC zijn vastgelegd als nationale zenders, terwijl ESPN International de beelden in 212 landen uitzendt. De kosten zijn onder controle, mede door het gebruik van een standaard chassis ontwikkeld door het Italiaanse racebedrijf Dallara. Vanaf 2012 zijn alle teams verplicht dit chassis te gebruiken. Sinds 2015 mogen zij dit naar eigen inzicht combineren met beschikbare pakketten aan aerodynamische hulpmiddelen.

Naast de Verizon IndyCar Series (vijftien races van eind maart tot eind augustus) organiseert de organisatie ook een drietal opleidingscircuits: de Indy Lights (sinds 2002), de Pro Mazda Championship en de USF2000 National Champion (sinds 2010). De Indy Light-competitie was twee jaar daarvoor ten dode opgeschreven, maar is sinds de overname door autosportondernemer Dan Anderson weer *alive and kicking*. Het aantal races neemt toe van

twalf naar zestien en het aantal teams (twee coureurs) verdubbelt tot acht. In 2010 koopt Andersen ook de USF2000 (die hij in 1990 had opgericht) en in 2012 wordt hij ook eigenaar van de Pro Mazda Championship. De drie competities worden samen vermarkt als 'The road to Indy'.

Na afloop van het racesizoen richt IndyCar de aandacht van de fans op de '16th Street Racing League', een competitie van elf online races waarin IndyCar-coureurs via hun spelcomputer tegen elkaar racen op vroegere en huidige circuits. De races worden live gestreamd en van commentaar voorzien op IndyCar.com.

Kortom, IndyCar lijkt eindelijk klaar om het verloren terrein terug te winnen op NASCAR. Het zal even duren, maar er zitten nu ten minste weer goede mensen aan het stuur. *Sportbusiness The American Way.* ●

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