


The American Way

Powerboat racing

In eerdere afleveringen van The American Way hebben wij aandacht besteed aan motorsport op het land (NASCAR) en in de lucht (Rocket Racing League). In deze editie staat een derde variant centraal: racen op het water. Welkom in de wereld van *offshore powerboat racing*!



Offshore powerboat racing bestaat al meer dan honderd jaar. Al in 1904 werd in Europa een motorbootrace georganiseerd tussen de Engelse zuid-oostkust en het Franse Calais. Ook in Amerika kwam de sport rond die tijd van de grond. De American Power Boat Association (APBA) werd opgericht en in 1911 werd in Californië de eerste officiële race georganiseerd. In Europa leed de sport onder de beide Wereldoorlogen, waardoor het zwaartepunt van het powerboat racen nadrukkelijk in Amerika kwam te liggen. In de jaren vijftig en zestig hervond de sport zowel in Europa als Amerika zijn oude groeispoor. Nieuwe materialen en technische innovaties droegen bij aan de ontwikkeling van steeds krachtiger motoren in steeds sterkere (en lichtere) boten die tegen elkaar uitkwamen in avontuurlijke zeeraces, zoals de Bahama's 500 (500 mijl), de Miami-Nassau Race (180 mijl) en de Cowes-Torquay-Cowes race (250 mijl). Dergelijke races op open zee vertonen sterke gelijkenis met woestijnraces als Parijs-Dakar. Het komt aan op onverwoestbaar materiaal, uithoudingsvermogen en een soepel samenspel tussen de piloot en zijn navigator.

In de jaren tachtig kende de sport een volgende groeispuurt. Het snellere catamaranontwerp (twee drijvers) deed zijn intrede en diverse technische restricties werden opgeheven. Zo werd voor boten in Class 1 – de Formule 1 van het powerboat racen – de motorbegrenzing van duizend kubieke inch (!) afgeschaft, waardoor er al snel racemonsters verschenen van bijna vijftien meter lang, met glazen cockpits en drie of vier motoren die nauwelijks door het water sneden, maar er vooral overheen scheerden.

Ambitieuze geldschiet met visie

De storen zeeraces over lange afstanden hadden echter een groot probleem: ze voltrokken zich buiten het zicht van publiek, media en sponsoren. Dat beperkte de sport in het aantrekken van financiële middelen. Na diverse mislukte initiatieven om de sport verder te professionaliseren, staken in mei 2002 enkele racefanaten – onder wie de toenmalige Class 1-directeur Nathan Knight – de koppen bij elkaar om na te denken over de toekomst van het powerboat racen. Zij kwamen in contact met Asif Rangoonwala, een gefortuneerde Engelse ondernemer met een enorme passie voor sport. Rangoonwala was bekend met de wijze waarop in de Noord-Amerikaanse markt sportcompetities werden georganiseerd en geëxploiteerd. Hij werd gegrepen door de gedachte dat

dit ook mogelijk moest zijn met powerboat racing en richtte Powerboat P1 Management Ltd op. Met deze in Londen gevestigde onderneming kocht hij bij de Union Internationale Motonautique (UIM), de internationale bond voor watermotorsport, de rechten op het organiseren en ontwikkelen van formats voor powerboat-competities naast de bestaande UIM Class 1 World Championship. Nog geen jaar later, in mei 2003, werd in het Italiaanse Nettuno als onderdeel van de Powerboat P1 World Championship de eerste Grand Prix of the Seas georganiseerd. Sindsdien trekt de Powerboat P1-entourage in de zomermaanden van de ene (haven)plaats naar de andere om steeds een heel weekend te vullen met allerhande race- en entertainmentactiviteiten.

Powerboat racing schurkt qua uitstraling aan tegen de supercommerciële Formule 1. Maar voor slechts een miljoen heb je al een race-team, inclusief boot

Rangoonwala nam zich voor de sport te ontwikkelen tot een internationaal aansprekend marketingplatform. Hij begreep dat powerboat racing gebaat zou zijn bij spannende, gelijkwaardige competities. Bovendien zouden de boten- en motorenfabrikanten kansen moeten zien om via de sport hun markt te vergroten. De raceboten moesten niet te ver af staan van de reguliere speedboten die op de consumentenmarkt verkrijgbaar zijn. Dat leidde ertoe dat Rangoonwala eind 2009 een tweede racecompetitie in het leven riep: de P1 SuperStock Championship, een competitie voor standaard boten. Dit beperkte de kosten van deelname en leidde bovendien – dankzij de beperkte technische verschillen – tot spannende races. De P1 SuperStock startte in 2010 met races in Engeland en Ierland. Dit jaar bestaat de competitie uit tien races: vijf in Engeland en vijf in Amerika. Om zowel de (potentiële) racefans als de nautische industrie te interesseren voor powerboat racing moesten de P1-races grootse, spectaculaire evenementen worden. Rangoonwala was bereid daarvoor ruimhartig de knip te trekken.

Powerboat P1 heeft in een aantal jaren enorme stappen gezet. Als de Bernie Ecclestone van het powerboat racen transformeerde Rangoonwala de sport tot een nautische variant van het Formule 1-circus met trainings- en kwalificatiesessies op vrijdag en races op zaterdag en zondag. Ook de snelheden zijn soms vergelijkbaar. De huidige powerboats, met motorvermogens van soms meer dan 1.800 pk, benaderen de

400 kilometer per uur. De races worden georganiseerd op parkoersen vlak bij de kust en zijn dus goed zichtbaar voor het publiek. In 2009 kwamen naar de vijf grootste P1-evenementen, de Grand Prix of the Seas, in totaal 203.000 bezoekers, verdeeld over Malta (23.000), Turkije (50.000), San Benedetto del Tronto (25.000), Zweden (75.000) en Sicilië (30.000). Havenplaatsen waren bereid stevige fees te betalen om het evenement te mogen ontvangen. Daar stond dan ook wel wat tegenover. Volgens onderzoek van KPMG leverde het evenement in Malta ruim 2 miljoen aan additionele bestedingen op. Bovendien worden de Powerboat P1-races live of in samenvatting bekeken door gemiddeld 7 miljoen televisiekijkers in tientallen landen.

Weg met Europa, leve Amerika!

In 2010 kwamen er kort na elkaar twee sensationele berichten uit de stal van Powerboat P1. Middels een persbericht op de website maakte Rangoonwala bekend de stekker uit zijn Powerboat P1 World Championship te trekken. Na zeven jaar en een investering van ruim 30 miljoen dollar moest hij bekennen dat de opbrengsten niet waren wat hij ervan had gehoopt. Als belangrijkste redenen voor deze tegenvaller noemde hij het uitblijven van grote sponsoren en het gebrek aan professionaliteit bij de diverse partijen die betrokken zijn bij het organiseren van de races, vooral de lokale raceorganisaties. Kort hierna kondigde de UIM aan het management van de competitie over te nemen en deze voort te zetten onder de naam UIM Powerboat GPS (Grand Prix of the Sea).

De Powerboat P1-races worden live of in samenvatting door gemiddeld 7 miljoen televisiekijkers in tientallen landen bekeken

Enkele maanden voor deze aankondiging maakte P1 zijn plannen voor internationale expansie bekend. Belangrijke eerste stap daarin is het verstevigen van zijn positie op de Amerikaanse markt. Deze markt is veel volwassener dan de Europese. Waar P1 in Europa het powerboat racen vrijwel vanuit het niets moest opbouwen, heeft de sport in Noord-Amerika van oudsher een brede basis, met een scala aan regionale en nationale races en een relatief grote interesse en participatie. P1 riep een Amerikaanse dochteronderneming in het leven: Powerboat P1 USA. Belangrijkste ambities zijn het professionaliseren van de sport in Noord-Amerika en het promoten van powerboat racing als aantrekkelijke mix van sport en entertainment. P1 USA steekt veel energie in het ontwikkelen van aansprekende raceformats binnen de traditioneel in vele klassen en subdivisies



Bij powerboat racing komt het aan op onverwoestbaar materiaal, uithoudingsvermogen en een soepel samenspel tussen de piloot en zijn navigator.

opgedeelde Noord-Amerikaanse racewereld. Daarbij wordt samenwerkend met bestaande evenementorganisatoren en de American Power Boat Association. Als onderdeel van zijn tweejarig plan organiseerde P1 USA in 2010 in Amerika dertien evenementen als aanloop naar het huidige seizoen, waarin men een serieuze continentale competitie wil draaien.

Test

Onlangs werd bekend dat Powerboat P1 USA een samenwerking aangaat met H1 Unlimited, de competitie voor zogenaamde hydroplanes, superlichte catamaranraceboten. Beide organisaties zullen dit jaar op vier plaatsen gezamenlijk racen, te beginnen in Madison (1-3 juli). P1 USA richt zich vooral op de (gelijkwaardige) SuperStock Series, opererend onder de slogan 'One Series, One Boat, One Engine, and One Champion'. P1 USA zette een spraakmakende stap door als sponsor en promotor een prijzengeld van maar liefst 90.000 dollar beschikbaar te stellen voor één van de populairste raceklassen: de Super Vee Light (SVL). Voor elk van de negen SVL-races is 10.000 dollar beschikbaar, te verdelen onder de deelnemende racers. P1 USA heeft de races opengesteld voor SVL-racers uit alle bestaande racebonden, mits zij voldoen aan de gestelde eisen: lid zijn van de APBA en race-uniformen dragen met logo's van APBA/UIM en Powerboat P1. Twaalf SVL-teameigenaren hebben zich aangemeld voor de nationale competitie en zullen de komende maanden op verschillende locaties de strijd met elkaar aanbinden.

P1 USA ziet de sponsordeal als een test voor het werken met Amerikaanse raceorganisatoren

en het managen en vermarkten van racecompetities. De kern daarbij is de P1-filosofie van a) het creëren van gelijkwaardige competitie, b) het realiseren van groeiende deelnemersaantallen, c) het samenvoegen van klassen tot overzichtelijke competities, en d) een meer professionele presentatie. Aan de andere kant van de Atlantische Oceaan is momenteel ook P1 UK actief in een SuperStock-racecompetitie. Op termijn wil P1 komen tot een stelsel van Powerboat P1-kampioenschappen in Europa, Amerika en het verre Oosten, internationale race-evenementen en een periodiek Ryder Cup-achtig wereldkampioenschap.

Powerboat racing is een fascinerend onderdeel van de Noord-Amerikaanse sportmarkt. De sport schurkt qua uitstraling aan tegen de supercommerciële Formule 1. Tegelijk liggen de budgetten uiteraard aanzienlijk lager. Voor een miljoen heb je een race-team, inclusief boot. En de organisatie van de sport, met de vele lokale en nationale evenementen en de overkoepelende 'bonden', heeft meer weg van het Europese sportmodel. Opmerkelijk genoeg was het een Engelse sportondernemer die kansen zag om het powerboat racen in Noord-Amerika te professionaliseren en te exploiteren. ●

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