

VII. CHRISTIJAN ALBERS

I. DE WEG OMHOOG

Hij had alles. Talent, snelheid, ervaring, prijzen gewonnen, een goeie kop, een brutale en zelfverzekerde uitstraling. Hij had ook geld, moeizaam bijeengeschrapt via sponsors, investeerders en rijke vrienden. Zijn weg naar de Formule 1 verliep hortend en stotend. Toen hij eindelijk was gearriveerd in het koninkrijk van de vierwielers viel het wat tegen. Tweeënhalf jaar hield hij het uit. Tweeënhalf jaar in de achterhoede hangen, met teams die de olympische gedachte hoog in het vaandel hadden: meedoen is belangrijker dan winnen. Bij Midland, Spyker en Minardi, drie dezelfde teams met verschillende namen. Hij kwam niet eens in de buurt van het podium. Hoewel, in Amerika in 2006, waar hij zijn eerste en enige WK-punten behaalde, had het zomaar kunnen gebeuren. Er gingen dan ook maar zes wagens van start en hij eindigde als vijfde, net voor zijn teamgenoot. Het was een van de spannendste races uit zijn carrière op het *oval* van Indianapolis.

Christijan Albers, geboren in 1979, was misschien wel, na Jos en Max Verstappen, de derde Nederlandse coureur uit de geschiedenis. Zijn Formule 1-carrière werd weliswaar overschaduwd door te veel (domme) crashes en te weinig succes, maar zijn palmares op weg naar de koningsklasse mocht er zijn. Hij was een gerenommeerd DTM-coureur, won het Duitse Formule 3-kampioenschap, reed 46 grands prix in de Formule 1 en haalde vier punten in het wereldkampioenschap. Misschien was hij beter dan zijn

F1-wapenfeiten doen vermoeden. Misschien ook niet. Wie zal het zeggen? Hij niet in ieder geval.

Christijan Albers heeft zich inmiddels min of meer buiten het Formule 1-gezelschap geplaatst. Hij woont in Monaco, waar hij zich bezighoudt met commerciële acquisitie. Hij rijdt niet meer, laat zich zelden op de televisie zien, hoewel hij met zijn kennis en ervaring een waardevolle analist zou zijn. Zijn website wordt al lang niet meer bijgehouden, op Facebook en Twitter is hij niet actief.

Zal dat te maken hebben met zijn roemloze aftocht na het tank-incident op Magny-Cours in Frankrijk in 2007, waarbij hij de pits verliet terwijl de benzineslang nog aan de auto hing? Hij zegt zelf van niet. ‘Kom op, hoeveel coureurs hebben niet soortgelijke ongelukken meegemaakt?’

Had het te maken met zijn ruwe geschiedenis bij Spyker F1 en een rampzalig seizoen in een team dat werd gerund door een ‘stel dwazen’? Had dat allemaal het vuur voor racen en competitie gedoofd? Zeker heeft het een rol gespeeld. Een seizoen als het seizoen van 2007 in het team van Spyker gun je je ergste vijand niet. Toch keerde hij later terug, kortstondig, als teambaas, bij Caterham, in het gezelschap van Colin Kolles, niet bepaald een van de betrouwbaarste partners in de Formule 1. En nog altijd zou hij het wel zien zitten om een team te leiden. ‘Als de kans zich aandient, ga ik het zeker overwegen.’

Christijan Albers werd geboren in Eindhoven. Vader André verkocht exclusieve wagens en was internationaal rallycrosskampioen. ‘We hadden thuis niets te klagen. Als ik iets wilde hebben, kon ik het meestal wel krijgen. Vooral mijn moeder deed daar niet moeilijk over. Als ik een paar Nikes wilde hebben, kocht ze ze stiekem, zonder dat mijn vader het wist.’

Vader was bemiddeld genoeg om het begin van de loopbaan van zijn zoon te financieren. ‘Hij had wel de middelen om het karten, dat toch nog een soort van hobby was, te kunnen betalen. Later in de Formule Ford en Formule 3 werd dat heel anders. Die klassen zijn onbetaalbaar voor een particulier.’

De kleine Christijan ving een gesprek op tussen zijn vader en moeder, op de trap, stiekem luisterend, want het ging over hem. ‘Ze spraken erover waar ze het geld vandaan moesten halen om mij te kunnen laten rijden. Als kind ben je heel gevoelig voor de moeilijkheden van je ouders. Het gesprek maakte indruk op me. Nu wist ik hoeveel moeite ze zich moesten getroosten om mij mijn hobby te kunnen laten bedrijven en dat als ik een auto in de prak zou rijden, wij zelf het bonnetje moesten betalen.’

Hij had het misschien beter niet kunnen weten. ‘Ik reed meestal op negentig procent tijdens de races in het begin van mijn carrière. Als ik schade zou rijden, moest mijn vader betalen. In alle klassen waarin ik reed groeide ik op met angst. Er was geen juniorenteam, zoals Red Bull dat nu heeft, dat mij oppikte. Ik was ook geen Lewis Hamilton die al vroeg werd opgepikt door McLaren. Als ik die rust had gehad in mijn tijd als jonge rijder, zou ik er waarschijnlijk beter uit zijn gekomen.’

Het geldprobleem loopt als een rode draad door zijn leven. ‘In mijn jonge jaren was er altijd die stress, waardoor de focus te breed wordt. Je moet hard rijden, maar tegelijk de hand op de knip houden. Dan ben je misschien toch iets voorzichtiger. Die erfenis uit mijn jeugd zat zo diep in mij, dat ik er nog steeds last van heb. Volgens mij is dat niet gezond.’

Inmiddels weet hij zich als ondernemer in de zakenwereld goed te redden, maar als coureur was hij een bedelaar. ‘Ik was negentien en had al een achterstand van zes ton. Om het geld voor mijn eerste competitie te kunnen betalen, moest ik als mannetje van negentien zes leningovereenkomsten tekenen van een ton per stuk. Toen moest ik nog beginnen met het echte werk. Ik had nog helemaal niets en stond al op een forse achterstand.’

Even terug naar het begin, naar een ‘gassie’ van een paar turven hoog die over uitzonderlijke kwaliteiten beschikte. Hij kon verdomd hard rijden op de kartbanen waar zijn vader ook regelmatig kwam. Vaak met Huub Rothengatter, die naam die steeds opduikt in de annalen van de vaderlandse autosport. ‘Mijn vader haalde hem vaak op uit Bussum met zijn kartjes.’ Bij een wed-

strijd tussen zakenvrienden mocht de jonge Christijan Albers ook meedoen. Hij ging hard. Heel hard. 'Ik reed mee bij een business-evenement op de baan van Michael Bleekemolen in Mijdrecht, tussen allemaal volwassenen. Ik won alles. Toen bedacht mijn vader dat het wel een goed idee was om zelf wat karts in elkaar te gaan zetten, maar ja, dan bleef hij sleutelen aan die dingen en dat kostte te veel tijd.'

Hij nam contact op met Martijn Koene, Alfa-dealer in Santpoort die al een min of meer professioneel kartteam op de baan had. 'Ik mocht een keer meerijden in een nieuwe kart, zo'n Tonyding met een 125 cc-tweetakt-Vortex-motortje erin. Dat ging zo goed dat ik wel in het team kon komen. Ik moest wel betalen. Mijn vader, ondernemer als hij was, dacht toen dat hij voor dat geld wel zelf een team kon opzetten, met wat coureurs en wat sponsors erbij was dat niet zo veel duurder dan een zitje in een ander team. En toen mocht ik mijn eerste race rijden in 1996, op Lelystad, ik vergeet het nooit meer. Het was echt lachwekkend. Mijn vader gooide me gewoon voor de leeuwen. In één keer in het diepe, hup. Maar ik kon er geen zak van. Ja, ik wist wel hoe ik hard moest rijden, maar ik kon niet inhalen. Ik wist niet hoe het werkte. Dus wat gebeurde er, ik reed de *qualifying* achter zo'n grote kerel en die reed superlangzaam. Maar ik kwam er niet voorbij en ik had maar tien minuten de tijd, want zo kort duurt de kwalificatie in een kartrace. Mijn vader stond langs de kant en die werd helemaal gek, schreeuwen langs die zijkant, gebaren maken en zo en bóós! Dat wil je niet weten. En ik maar als een imbeciel achter die gozer blijven aanrijden, ik wist niet hoe ik er voorbij moest, ik scheet in mijn broek. Gelukkig ging hij, twee rondjes voor het einde van de kwalificatie naar binnen. Ik weet niet wat-ie aan het doen was, maar het had niets te maken met racen. Met die vrije baan voor me wist ik me nog als tweede te kwalificeren.'

Hij was veertien, een nieuwelings, keek op tegen het wereldje dat er al zo professioneel uitzag. Grote kerels in stoere overalls, beplakt met uitbundige stickers. Zijn team zag er onbeholpen uit, een allegaartje van schoenen en half passende racepakken.

Deze race was de opmaat naar zijn loopbaan, die pas in het begin van 1997 zou starten in twee klassen: in de Formule Ford en in het karten. Hij deed mee om vast te winnen aan het strijden met grote ervaren mannen, die er in ieder geval uitzagen alsof ze er iets van konden en niet opzij gingen. Het was indrukwekkend voor een debutant, die ‘als jochie best wel snel geïntimideerd was’.

Hij startte als tweede, op de eerste startrij. ‘Lelystad is een mooie baan. Eerst een lange doordraaier en dan een chicane om de snelheid er wat uit te halen, want anders slaan die dingen allemaal hartstikke vast. Die gozer staat op *pole*, maar verremt zich in de chicane en ik kwam op kop. Fantastisch, ik had het naar mijn zin. Ik reed weg van het hele veld, maar toen gebeurde het. Ik kwam achter een achterblijver terecht die ik een rondje eerder had ingehaald. Daar zat ik weer. Ik kwam er niet voorbij, wist niet wat ik moest doen, anders dan gewoon volgen. Ja, later leer je natuurlijk dat je even een gat moet laten vallen en dan steek je er zo voorbij. Mijn voorsprong verdampte volledig en het hele veld kwam naar me toe. Mijn vader ontplofte. Die gooide op een gegeven moment de boogiesleutel naar me toe. Ja, echt. Met meer geluk dan wijsheid kwam ik er op een gegeven moment voorbij en won die race alsnog. Mijn vader wilde dat niet nog een keer meemaken en stuurde me op een zondagmiddag naar de kartbaan, als het superdruk is en elke idioot mag rijden. Hij zei: “Ik tank dat ding helemaal vol en je gaat de hele dag rijden.” Dat gebeurde. Op die banen van de Crevels [Donny Crevels was een Nederlands coureur]. Dan krijg je het op een gegeven moment wel door en leer je hoe het moet. Zo was mijn vader, die gooide me gewoon voor de leeuwen en liet het me zelf uitzoeken.’

Een Formule 1-loopbaan, rijden in de eredivisie voor het grote publiek, daar was hij nog lang niet mee bezig. ‘De sport begon wel langzamerhand een steeds belangrijkere plaats in te nemen in mijn leven. Ik kwam vaak te laat op de havo, ging naar een andere school, haalde wel de benodigde vakken in taal en middenstand, maar het racen ging bij mij en bij ons altijd voor.’

Al snel begon de financiële schoen te wringen. Nadat hij kart- en Formule Ford-kampioen was geworden en zijn talent zich had getoond, ging het bij de volgende stap om serieus geld. Vader André stak een behoorlijk vermogen in de carrière van zijn zoon. Hij betaalde zes ton voor een zitje bij het team van Van Amersfoort, waarbij nog eens twee ton werd bijgedragen door sponsor Marlboro. Achttien jaar was hij nog maar. Onbevungen racen was er al niet meer bij. Hij had de opdracht om die auto zo hard mogelijk rond te rijden op de verschillende circuits. Een auto van een miljoen, bestuurd door een puber die het gewicht van het geld als een loden last met zich meotorste. Zijn vader was een betrouwbare partner, maar op een gegeven moment groeide het ook hem boven het hoofd. ‘Mijn vader is altijd heel enthousiast geweest. Hij heeft mijn eerste jaar bij Frits van Amersfoort betaald, voor zes ton, maar kon het daarna niet meer trekken.’

Hij reed in een team met de Belg Bas Leinders, won twee races op de Norisring en iedereen was enthousiast over zijn capaciteiten. Frits van Amersfoort wilde hem graag behouden, maar de familie Albers moest afhaken. Nog eens zes ton opbrengen was onmogelijk. Vanaf dat moment scheidden de wegen van vader en zoon. Negentien jaar, geen manager en eigenlijk geen geld. Maar wel twee belangrijke zeges op zak, die zijn cv een *boost* gaven.

Het jaar erna zou zijn grootste succes in *openwheelracing* worden, al waren daar wel heel wat barrières voor te overwinnen. ‘Mijn vader werd gebeld door Bertram Schäfer. Ze zaten in dat team met de handen in het haar, want na Nick Heidfeld in 1997 hadden ze niets meer gewonnen. Ze waren op zoek naar een winnaar en dachten die in mij gevonden te hebben.’ Even snel tussendoor, voor het perspectief: de Duitse coureur Nick Heidfeld heeft elf jaar in de Formule 1 gereden, bij teams als Prost, Jordan, Williams, BMW Sauber en Renault, heeft 259 punten behaald in 183 grands prix, met één pole position en dertien podiumplaatsen. Christijan Albers heeft 46 races gereden en vier punten behaald.

Bertram Schäfer wilde Albers zo graag hebben, dat hij Opel zo ver kreeg om ‘het bonnetje’ te betalen. Zijn loopbaan zat in de

lift. Hij reed een briljant seizoen in het Duits kampioenschap, al ging het allemaal niet vanzelf. Hij had zijn vertrouwde omgeving verlaten en was een pion geworden in een spel van een hogere orde. Over lot en bestemming gesproken. ‘Ik was liever bij Frits gebleven, want daar wist ik precies waar ik aan toe was. Maar ik had niets meer te kiezen. Toch ging ik met een geweldig gevoel het seizoen in. Ik was bij de wintertests de snelste van iedereen. De wagen reed fantastisch en het zag er gewoon goed uit. Voor mijn gevoel was de overstap van Van Amersfoort naar Schäfer de goede. Tot de eerste race. Dat ding ging voor geen meter meer. Ik stond vijftiende op de grid. Mijn vader – mijn ouders volgden mij met de camper overal mee naartoe, want ze waren zo enthousiast – ging weer helemaal over de rooie. Het was ook onbegrijpelijk. Tweede race weer dertiende, derde zeventiende. Zelfs Sven Heidfeld, die tijdens de wintertests twee volle seconden langzamer was, was een seconde sneller dan ik. Als het niet goed kwam, lag mijn seizoen en misschien wel mijn loopbaan in de prullenmand.’

De wanhoop sloeg het team binnen en verlamde iedereen, de coureur, de baas, de ouders. Waar lag het dan aan? Aan hem? Aan de auto? Waar dan aan de auto? Bertram Schäfer nam het op zich om het onderzoek naar het falen te starten. ‘Dat was natuurlijk hartstikke moeilijk. Je zoekt naar oorzaken en je probeert te reconstrueren. Ik dacht dat het zou kunnen dat de monocoque gescheurd was, omdat ik bij de laatste test op de Sachsenring door die goten aan de randen van de baan was gereden. Logische gedachte om daar dan even naar te kijken. Ze kochten een nieuwe monocoque en schilderden die helemaal opnieuw in de kleuren van Marlboro. Kostte in totaal 80.000 Duitse mark. Belachelijk natuurlijk. Dat ding reed nog steeds voor geen meter. Wat bleek nu, die Bertram was zo’n echte klooiër, zo’n rommelaar, die voor de qualifying nog snel even wat dingetjes ging veranderen, terwijl dat helemaal niet nodig was. Mijn vader kon hem wel tegen de muur zetten, want er waren al drie races voorbij en het resultaat was nul. Niet eens in de top tien. Kon ik er opeens niets meer van of zo? Wat bleek nu: hij had het differentieel bij mij heel strak

gezet en wat gebeurt er als je dat doet? Dan ga je in een bocht bijna rechtdoor, dan moet je er vreselijk voor werken om die auto erdoorheen te krijgen. Mijn vader sprong voor mij in de bres. Hij zei tegen Schäfer: “We kunnen twee dingen doen: we gaan terug naar Van Amersfoort, of je laat mijn zoon een rondje rijden in de wagen van Sven Heidfeld.” Dus ik rijd eerst drie rondjes in mijn auto, stap dan in de auto van Sven, waar nog oude banden op zaten ook. Ik ga 1,8 seconden sneller. 1,8! Dus ja, ik had iedereen ervan overtuigd dat het niet aan mij lag, dus die hele auto weer uit elkaar en wat kwam eruit? De afstelling van die dif.’

Daarna won Albers zes keer en pakte tien keer de pole. Ronderecords gingen eraan, records die er nog steeds staan. Zijn carrière leek gered en het had nu min of meer vanzelf moeten gaan. Met het behalen van het Duits kampioenschap in de Formule 3 had hij zich bewezen, de neus tegen het venster gedrukt. Nu zou het allemaal veel makkelijker gaan. Dat viel zwaar tegen.

Hij kreeg aanbiedingen, maar die waren onzeker, half of twijfelachtig. Er kwam geen Willy Weber (de manager van Michael Schumacher) langs, of een Huub Rothengatter. Geen enkele manager van statuur meldde zich, geen teambaas zag hem staan. Juniorenteams als Red Bull of Mercedes waren er nog niet. Op de steun van zijn ouders kon hij niet meer rekenen. Zij waren geëmigreerd naar de Verenigde Staten. Hij stond er alleen voor en de telefoon bleef akelig stil. Terugkijkend kan hij nog steeds niet precies begrijpen wat er mis is gegaan, als er al iets mis is gegaan. ‘Wat had ik anders of beter moeten doen dan? Ik was toch kampioen geworden in een competitieve klasse? Ik kan naar de oorzaken alleen maar gissen. Misschien kwam het omdat ik Nederlander ben in een kleine markt, misschien was het mijn leeftijd. Ik weet het niet. Ik zat misschien in een verkeerde tijd. De sociale media bestonden nog niet. Max was veel jonger, maar vergeet niet dat ik ook al op mijn zeventiende Beneluxkampioen Formule Ford ben geworden. Ik had ook nog geen rijbewijs. In die tijd deed je eigenlijk alles twee keer en dat kostte meer tijd. Formule Ford én karting, twee jaar Formule 3.’

Bertram Schäfer cashte op de Formule 3-winst van 1999. De eindzege van Albers in het Duits kampioenschap zette een grote dynamiek in gang. Zijn F3-team was in 2000 onverslaanbaar, gesteund door vijf coureurs die per stuk één miljoen Mark meebrachten, betaald door Red Bull. 'Zo zie je maar weer dat die Schäfer een slimme keuze maakte door één jaar in mij te investeren, en het jaar erna kon hij cashen. Hij heeft het dubbel en dwars terugverdiend. Hij moest in 1999 een nieuwe kampioen hebben om zijn renstal weer op de rit te krijgen en werd op zijn wenken bediend. Die kampioen werd ik.'

Het Formule 3-avontuur zat er op. Tijd om verder te kijken.

2. 'IDIOTEN' EN MERCEDES

Die beweging van de Formule 3 naar de volgende klasse is de moeilijkste in de autosport. Het is erop of eronder. Geld verdienen in de andere klasse, of de droom nastreven richting Formule 1. Het aanbod is veelzijdig, van Formule 3000 tot GT's, of wellicht naar de Indy Cars in Amerika, waar een goede boterham te verdienen is. Als een coureur naar de Formule 1 wil – en dat willen ze allemaal – dient hij over de juiste contacten te beschikken, veel geld te hebben, een flinke dosis geluk te bezitten of een combinatie van die drie. 'De keuze was moeilijk. Wat ik ook deed, het een had steeds gevolgen voor het ander.'

Hij raakte als twintigjarige verstrikt in een onontwarbare knoop van belangen en ambities, gemengd tussen DTM, Red Bull en Arrows. Hij moest het allemaal alleen doen. Van de drie keuzes die hij nog kreeg, koos hij uitgerekend de verkeerde. Omgepraat, gemasseerd, onwetend en naïef trapte hij in een val die hem jaren oponthoud zou kosten. De goede beslissing nemen werd een moeilijke, juist omdat de verleidingen van alle keuzes zo groot waren. Het geld van de DTM, waarbij hij een salaris kon verdienen van 250.000 Duitse mark, de ambities van Red Bull en het perspectief bij Mercedes, en McLaren, een wereldkampioenschapsteam. Of de langzame gedegen weg via de F3000.

Na de titel in de Duitse Formule 3 kreeg hij automatisch een test in de DTM. 'De eerste drie van het Duitse Formule 3-kampioenschap kregen een test aangeboden in de SLK van Norbert

Haug en ik was de snelste, sneller dan onder andere Ricardo Zonta.’

Ook kreeg hij nog een kans bij Red Bull: ‘Ik mocht van Helmut Marko een testje doen in Tsjechië, om te kijken of ik een officiële test in Barcelona waard was. Wij vanuit Wenen naar Brno in zijn wagen. Hij reed als een gek, als een idioot met zo’n BMW M. We werden onderweg nog aangehouden door de motorpolitie. Deed-ie het raampje op een hele kleine kier en vroeg aan die agent op zo’n heel arrogante manier: “Ja wat is er?” Ik dacht dat we ter plekke gearresteerd zouden worden. Nou ja, goed, de test ging prima en ik mocht naar Barcelona. Maar toen zei Norbert: “Als je dat doet, ben je klaar bij mij.”’

Norbert Haug is in die dagen namens Mercedes een van de belangrijke mannen in de Deutsche Tourenwagen Masters en de baas van het HWA Team. Grote *getunedede* personenwagens van Mercedes, Audi en Opel; bakken, waarin de piloten zitten vastgesnoerd en opgesloten als in de Apollo 13 bij een lancering. Het was niet zijn droom. Zijn droom was openwheeleracing en bij voorkeur in een Formule 1-wagen. Maar dan begint alles door elkaar te lopen: de test bij de DTM, een aanbieding van McLaren West (het wereldkampioenschapsteam van onder andere Mika Häkkinen), een test in Barcelona bij Red Bull, zijn management dat hem in de Formule 3000 wilde zetten. ‘Norbert zei toen: “Doe dat nou niet, want je kan een test bij ons doen, bij McLaren West.” Maar bij Red Bull moest ik van Helmut Marko tekenen. Toen heb ik tegen Marko gezegd: “Ik teken maar niet, want als ik dat doe mag ik niet testen bij West.” Marko was er zo van over de zeik dat ik geen exclusiviteitscontract ging tekenen, dat ik het daar ook wel kon vergeten. Ik had getest bij West Competition van McLaren en David Brown was blijkbaar tevreden over mij, maar toen kwam Thomas Enge, een Tsjech die vijf miljoen ging betalen voor een stoeltje dat misschien een miljoen waard was in de Formule 1 en een rijderscontract voor de Formule 3000. Daar stond ik. Gegokt op twee paarden, allebei verloren.’

In 1999 was Haug op Hockenheim ook al naar hem toegekomen met een aanbieding om DTM te komen rijden in het fabrieksteam, met Vodafone als sponsor. 'Ik had daar echt indruk gemaakt, was zestien seconden weggereden van de eerste achtervolger. Dus ja, dat viel wel op. Ik kreeg echt een vette aanbieding met een salaris van 250.000 gulden, en dat was toen al heel veel geld. Toen kwam die andere partij bij me aankloppen met een goed verhaal en dat geloofde ik. WWP, het management, hield me voor dat ik niet in de DTM moest gaan rijden, want dan kon ik de Formule 1 wel vergeten. Die mensen legden me in de watten, ik werd ontzettend gastvrij ontvangen op een mooi kantoor, ik kreeg een duur horloge cadeau. Hun traject sprak me het meeste aan, want ik wilde naar die Formule 1. Kreeg ik een vent bij me die de zaken zou gaan regelen van het type "goed idee, gaan we regelen", en dan gebeurt er niets, weet je wel, zo'n wollig figuur. Meneer Kristof heette hij. Was leraar geweest. Een berggeit, een verklikker, een echte Oostenrijker. Ik heb het daar toch al niet zo op, omdat ze het allemaal beter weten. Hoe je moet leven en hoe je gezond moet blijven en zo. Goed, ik besloot in de Formule 3000 te rijden bij het Arrows-juniorteam van Paul Stoddart. Achteraf was het geen goede keuze. Ik kwam geen steek vooruit, holde eerder achteruit.'

Zwervend door het doolhof van de autosport kwam zijn toekomst onder druk te staan. De tijd tikte door. Hij moest nú opvallen, scoren, voor spektakel zorgen. In tijden of door races te winnen. Maar de Formule 3000 is een lastige klasse. Trainen of testen, het is maar hoe je het noemt, is moeilijk, zo niet onmogelijk. De klasse ligt aan een ketting van beperkingen. Voor de jonge Nederlander is het belangrijk om te kunnen trainen voor zijn nieuwe team. De competitie wordt gereden op voor hem vreemde circuits, met de Formule 3 had hij immers alleen op Duitse banen gereden. Een simulator was er niet. De Formule 3000-coureurs kregen twaalf uur testtijd per seizoen. Die tijd ging lopen als het aantal toeren boven de 6000 uitkwam en werd geregistreerd in de computer. Marchanderen was er niet bij. 'Ik reed tussen mannen

als Mark Webber en Fernando Alonso, die al een jaar hadden gereden in deze klasse. Veel circuits waren voor mij onbekend. Ik had bijvoorbeeld nog nooit op Barcelona geracet. We kregen twee keer 25 minuten kwalificatietijd en dat was het dan. Daarmee moest je het doen. Er reden 38 auto's, waarvan er veertien afvielen voor de race. Als je er niet bij stond, kon je meteen naar huis. Dus als ik op donderdag aankwam, ging ik eerst het circuit lopend verkennen. Maar ja, dan kom je de volgende dag bij de eerste qualifying op de eerste bocht aan met een snelheid van driehonderd kilometer per uur. Tussen al die ervaren jongens, met een auto die je niet kent, met banden die je niet kent, op een circuit dat je niet kent. Dan is het de dood of de gladiolen. Wonder boven wonder heb ik me slechts één race niet gekwalificeerd, bij alle andere stond ik gewoon in het veld. Meer dan dat zat er niet in. Het was onmogelijk om in die klasse op te vallen. Ik heb een seizoen helemaal en totaal verkloot. Alonso viel ook niet op hoor. Tot hij de laatste race in Spa won, omdat ze daar veel hadden getest. Alle andere races stond Alonso óf vlak voor me, óf achter me. Er zat geen verschil in. Echt niet. Als ik ging testen met Mark waren we aan elkaar gewaagd. Soms was ik sneller, soms hij. Alleen als we op een circuit kwamen, had hij meer ervaring, want hij had ook in andere klassen op die baan gereden. Hij was ook veel ouder.'

Duits Formule 3-kampioen, net zo snel als Webber en Alonso en toch met lege handen. Alsof al het voorgaande er niet toe had gedaan, moest zijn management de kramen weer langs op zoek naar geldschieters om een jong talent dat in rap tempo de status van belofte achter zich zag verdwijnen onderdak te brengen. Albers zelf probeerde Michiel Mol nog te verleiden, maar Michiel Mol zat bij Jos Verstappen.

De schulden begonnen zich op te stapelen. 'Dat management vertelde me dat ze sponsors hadden, maar die betaalden steeds te laat. Of ik maar een leningovereenkomst wilde tekenen. Dan zouden zij het eerst voorschieten. Ik, in mijn naïviteit en levend met het idee dat het wel goed zou komen, tekende. Zes, zeven

keer. Een ton per keer. De auto stond vol met reclame van sponsors die niet hadden betaald. Eind van het jaar was het klaar. Over en sluiten. Ze hebben me nog geprobeerd naar Japan te krijgen voor de Formule Nippon, maar na één weekeind had ik dat al gezien. Japan was mijn land niet. Ik verstond die gasten in het team niet, want er zaten 23 tolken tussen, het regende pijpenstelen en het was er steenkoud. Ik had ook het gevoel dat ze mij gebruikten om een Japanner er beter uit te laten komen. Ik wist zeker als ik daar zou blijven, dat ik heel ongelukkig zou worden. Terug naar Europa. Maar ik had niets meer, helemaal niets. Het management liet me vallen, ik was dood en ik was blut.'