

DE RIT  
**Ron Simons**







**'Ik denk dat ik de  
Nederlander ben die  
de meeste rondjes  
op de Nürburgring  
heeft gereden'**

TEKST DRIES VAN DEN ELZEN FOTOGRAFIE ARNO LINGERAK

Lang voordat de populariteit van de Nürburgring de vormen van nu had aangenomen, was Ron Simons er al vaste klant. Eerst voor de lol, daarna met een rijkschool. En hij is nog lang niet van plan om er te vertrekken.





**U** E KUNT AARDIG RIJDEN, WAT IK VAN IEMAND MET JOUW BEROEP OOK WEL HAD VERWACHT”, begint het orakel na een lange denkpauze als ik de VW Golf R na een rondje Nordschleife tot stilstand heb gebracht voor het pand van RSRNürburg (naar Ron Simons Racing). “En je bent ook 200 procent zeker van welke bocht er gaat komen, zie ik.” *So far, so good.* Heb ik al die duizenden rondjes op de Playstation in elk geval niet helemaal voor niets gedaan. Maar als Ron Simons zijn volgende woorden weer voorzichtig moet afwegen, voel ik het slechte nieuws al aankomen: “Maar je maakt te weinig gebruik van wat ik noem ‘de derde dimensie’. Het hoogteverschil, de verkanting, de hobbels. Jij rijdt hier rond alsof het een normaal circuit is met normale lijnen. Maar de Nürburgring is niet normaal.” Streng, maar rechtvaardig is het oordeel van Ron Simons, die hier als instructeur in 25 jaar ontelbaar veel mensen wegwijs heeft gemaakt. “Ik denk dat ik de Nederlander ben die de meeste rondjes op de Nürburgring heeft gereden. Of het moet iemand uit de industriepool zijn die ik niet ken”, mijmert Simons met een duidelijk herkenbare Venlose tongval. Lang voordat de auto-industrie en het internet de hype rondom ‘de Ring’ tot mythische proporties opbliezen, maakte Simons er binnen bepaalde kringen al naam en faam met treintjes van Alfa Romeo 75’s. Ron voorop als machinist van de 75Experience, de studenten erachteraan in een poging het moeilijkste circuit van de wereld onder de knie te krijgen. Ondanks een appartement op kruipafstand en een vloot van 200 auto’s om uit te kiezen, is hij tegenwoordig echter nauwelijks nog in de Groene Hel te vinden. “Vergelijk het maar met mensen die in Zwitserland naast de skipiste wonen. Die gaan ook nooit skiën”, legt Simons uit. “In mijn leven heb ik altijd dingen gedaan die ik leuk vond, maar wel met een zakelijke kant, omdat het anders niet te betalen is. Maar dan worden die leuke dingen vanzelf werk, en ver-

dwijnt de passie. Als ik tijd vrij heb om eens niet met auto bezig te zijn, ga ik liever fietsen of wandelen. De Nürburgring verveelt nooit, maar de passie is weg. Begrijp je?”

Wel als ik hoor hoeveel rondes Simons al afgestreept heeft. “Er zijn jaren geweest dat ik maar vijf rondes heb gedaan, maar ook dat ik er duizend deed. Zeker in de beginjaren van de 75Experience. Dan was ik elke week van vrijdag tot en met maandag onderweg. Met de portofoon in mijn linkerhand instructies geven, met de telefoon in m’n rechterhand de volgende afspraken maken en sturen met mijn knieën.” Een achteraf gezien grappige anekdote illustreert hoe intensief het moet zijn geweest. Nog steeds nagrinnikend vertelt Simons over die ene keer dat hij acht het stuur in slaap was gevallen: “Ik weet niet hoe lang het bij elkaar heeft geduurd. Ik kan me alleen herinneren dat ik ineens wakker schrok op de klim van Bergwerk naar Karoussel. Ik had nauwelijks geslapen, het was warm en door het gedreun van de motor als je daar bergop rijdt, ben ik gewoon langzaam weggezakt.”

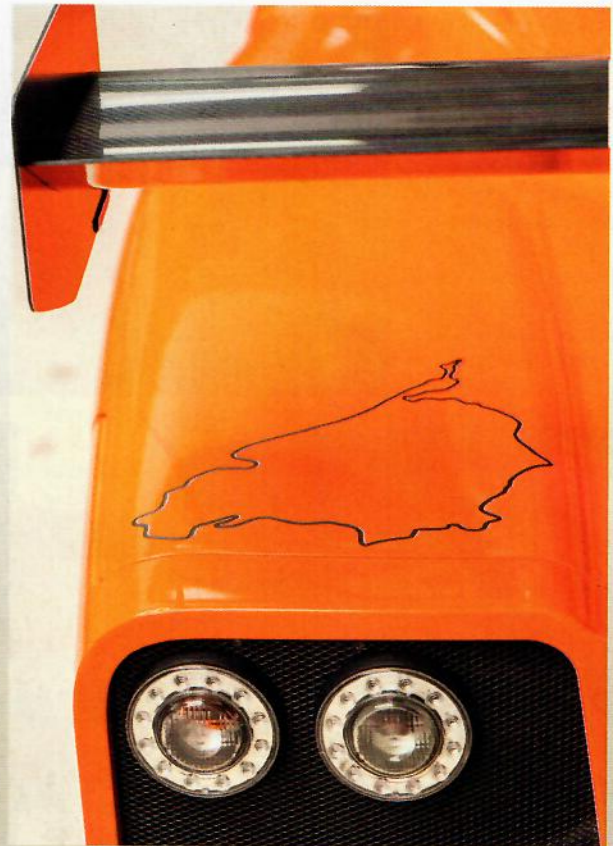
**‘Met zo’n Alfa op semislicks was je in die tijd één van de snelsten tijdens de Touristenfahrten’**



Dat Simons van zijn hobby zijn beroep heeft kunnen maken, is geen toeval. "Zakendoen en geld verdienen is voor mij een sport op zich. Maar dingen doen die ik leuk vind, is nog belangrijker", stelt hij. Na een opleiding tot bedrijfskundig ingenieur werkte hij enige tijd in de VS in de software business. Dat gaf de financiële ruimte om leuke dingen met auto's te doen, totdat het zodanig uit de hand liep dat hij besloot om het beroepsmatig aan te pakken. De liefde voor snelheid en techniek zat er van jongs af aan in: "Vroeger was ik altijd al bezig met bromfietsen opvoeren, maar mijn eerste auto was een Alfetta GTV, de enige voor mij als student betaalbare auto die harder liep dan 200 km/h. Dus het allereerste wat ik met dat ding deed, was dat op de snelweg tussen Eindhoven en Helmond uitproberen. Daarna wilde ik iets met meer dan 200 pk. Een 911 was net te duur, maar een GTV6 die door Savali was opgevoerd tot een 1,1-liter met 204 pk, lukte net wel." Mede doordat Simons bijna al zijn oude auto's nog in bezit heeft, is de privéverzameling inmiddels omvangrijk en gevarieerd. In de loop der jaren volgden onder meer een Sunbeam Tiger, een Ferrari 308, een opgevoerde Lancia Delta Integrale en een BMW E39 M5. "Die M5 was de eerste auto waarmee ik 300 km/h haalde, een persoonlijke mijlpaal. De laatste auto waarmee ik weer zo'n stap heb gemaakt qua snelheidsbeleving, is mijn Ferrari F12. Ik zeg het niet gauw, maar die heeft echt te veel vermogen. Het zou mijn eerste auto moeten zijn, maar ik heb er geloof ik alweer een jaar niet in gereden."

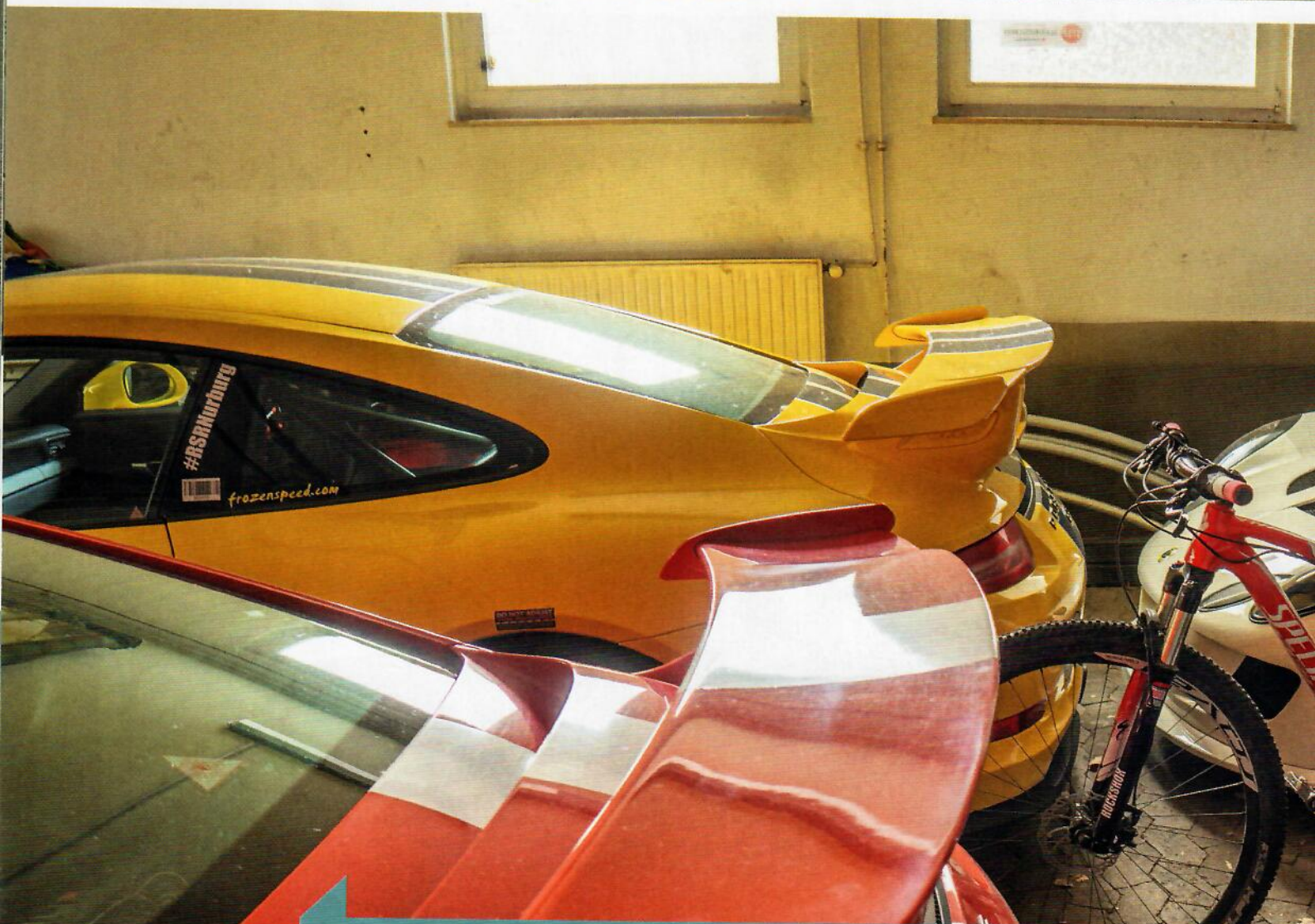
Door het geknutsel met Alfa Romeo's kwam Simons op een gegeven moment een Groep A-raceauto tegen, die

Rechts: dit is de staart van een Larea GT1 sports-car, met een dikke Amerikaanse V8 en een gewicht onder de 1000 kilo. Op Youtube is een ronde van 'Rocket Ron' in dit apparaat te vinden, die meer dan de moeite waard is om terug te kijken. Onder: Wie Ron Simons zegt, zegt witte Alfa Romeo 75.





RSR is de grootste aanbieder van 'all-inclusive driving experiences' op het Circuit van Spa-Francorchamps (RSRSpa.com) en de Nürburgring (RSRNurburg.com).



## WIE IS RON SIMONS?

Ron Simons werd op 6 maart 1961 geboren te Venlo. Na een studie Business Administration aan de TU Eindhoven, ging hij als consultant aan het werk in de software business. Tussen 1988 en 2002 was Simons (semi)professioneel actief in de racerij als coureur en teameigenaar, met een handel in chassis-upgrades ernaast. Ook deed hij in die tijd al instructiewerk voor onder andere Porsche en Ferrari. In 2002 richtte hij zijn eigen rijsschool RSRNürburg op, wat inmiddels is uitgegroeid tot een verhuurbedrijf van trackday-auto's en een organisatiebedrijf van trackdays en ritten, met sinds 2012 een spin-off bij Spa-Francorchamps. Hij is afwisselend woonachtig in Eindhoven en Döttingen, en mag als hij eens niet met auto's bezig is graag muziek maken of luisteren, mountainbiken, hiken, koken of met (goede) wijn bezig zijn.





Met 20 gepassioneerde medewerkers en een vloot van 200 hoogwaardige sportauto's in de verhuur, is RSR de juiste keuze voor alle mogelijke autosportprogramma's voor iedereen, van individu tot groep, recreatief of professioneel. Kijk voor een snelle impressie op [youtube.com/rsrnurburg](https://www.youtube.com/rsrnurburg).



halverwege de jaren '80 het startpunt vormde van zijn circuitactiviteiten. "Dat was echt een supertijd", herinnert Simons zich. "Het was de tijd met Bob van der Sluis, Hans Deen, Toine Hezemans. We gingen van het ene circuit door naar het volgende. Op een of andere manier altijd semi-professioneel. Ik had sponsoren en kon daardoor de eindjes aan elkaar knopen, maar geld verdienen zat er niet in. Soms moesten we een racemotor inrijden en de enige plek waar dat eigenlijk bijna elke dag kon, was de Nürburgring. Dan moest je een paar D-Mark betalen aan een vent die met zijn leren tas bij de ingang stond en je kon je gang gaan. Een of ander nepkenteken op die raceauto en gassen maar. Zo heb ik de baan leren kennen. Als ik de Eifel binnenrijd, word ik al blij. Je kunt wel zeggen dat ik verliefd op deze regio ben geworden. Ik kwam er daarna ook heel vaak met de Delta Integrale. Daar stond op een gegeven moment 60.000 kilometer op, waarvan denk ik 50.000 op de Ring. Soms vroeg die man bij de ingang zelfs aan mij of ik aan het eind van de dag de laatste ronde wilde rijden. Als er dan niks was, gooide hij achter me de poort dicht. Dus toen mensen de baan wilden leren kennen omdat ze er gingen racen, kwamen ze op een gegeven moment vanzelf bij mij terecht."

Zo werd de basis gelegd voor Ron Simons' rijsschool. En ook daarvoor gold dat de Nordschleife vanwege de ruime beschikbaarheid en geringe kosten de meest voor de hand liggende keuze was. Concurrentie bestond nog niet. "Exclusieve tracktime kon je in die tijd voor 1000 euro per uur bijkopen. Nu betaal je 70.000 euro ex. btw per dag! Vervolgens kregen we steeds meer aanvragen van mensen die hun eigen auto niet konden meenemen. Zo is

## 'Ik had sponsoren en kon daardoor de eindjes aan elkaar knopen, maar geld verdienen zat er niet in'

het verhuurgedeelte begonnen. Voor mij was de Alfa 75 de logische keuze. Ik wist precies wat ik moest doen om ze snel te maken, omdat ik veel ervaring met het chassis had opgedaan in de racerij. Misschien niet de meest betrouwbare keuze, maar onbetrouwbare auto's zijn voor mij ook avontuur. Om je een voorbeeld te geven: ik heb ooit onderweg in Zwitserland pech gehad met een Alfa. Die liet ik toen repareren bij een garage in Bern en met die mensen doe ik tot op de dag van vandaag zaken. Zoiets maak je toch niet mee met Duitse auto's? En met zo'n Alfa op semislicks was je in die tijd ook gewoon één van de snelsten op de baan tijdens de Touristenfahrten", het nog altijd bizarre fenomeen waardoor uitgerekend het moeilijkste circuit ter wereld voor iedereen vrij toegankelijk is. Simons kan er wel een boekje of twee over opendoen: "Het is veel minder gereguleerd dan een trackday. Geen briefing, regels die niemand leest. Wij krijgen elk jaar wel een keer de vraag of Touristenfahrten nog houdbaar zijn in hun huidige vorm. De Isle of Man TT zou ook verboden moeten zijn, maar dat is het niet. De



DE RIT  
**Ron Simons**

economische belangen zijn hier, net als op Man, te groot geworden om het nog te kunnen verbieden. Een grotere bedreiging voor toeristenverkeer zijn de verzekeraars. Die moeten dit blijven zien als een tolgeweg en dat is natuurlijk een moeilijk verhaal."

Zelf heeft Simons een jaar of 10 geleden met RSR ook het nodige juridische getouwtrek te verduren gehad, omdat de nieuwe eigenaren niet zo blij waren met zijn rijsschool en een huisverbod instelden. "Van de ene op de andere dag was het helemaal klaar. Gelukkig had het trio rechters van de Hoge Raad geoordeeld dat de Nürburgring misbruik maakte van een monopolie en kregen we zelfs een beschermde status. Toen is de regel gekomen dat je per klant nog maar één ronde instructie mag geven tijdens de Touristenfahrten. Auto's waren vroeger het middel tot het doel van privé-instructie. Nu zetten we er alleen nog een instructeur naast om te zorgen dat het pakket veilig is." De focus van RSR is zodoende verschoven van instructie geven naar verhuur. De autoverzameling van Simons heeft inmiddels groteske vormen aangenomen. Inclusief zijn huurvloot gaat het over pakweg 200 stuks, waarvan het merendeel is opgeslagen in een splinternieuw pand dat vlak naast de baan op Spa-Francorchamps staat, op de plek waar het oude circuit het nieuwe ontmoet. Welke auto's in de huurvloot terechtkomen, is een kwestie van klantenvraag en welke fabrikant de meeste korting en de beste randvoorwaarden biedt. De bulk bestaat daarom uit de *usual suspects* van Porsche, BMW en Renault Sport, al dan niet door RSR gemodificeerd.

Rechts: Lotus was na Alfa Romeo het eerste merk dat in de vloot van RSR werd opgenomen. Simons is nog altijd erg te spreken over het weggedrag en zelfs de betrouwbaarheid is goed gebleken. De laatste Exige is onlangs pas van de hand gedaan. Deze 2-Eleven staat nog te koop in Spa-Francorchamps.







## 'De klandizie neemt volgens mij alleen maar toe, omdat er op straat steeds minder mag'

Simons zelf mist de tijd van instructie geven geen moment. "Ik heb de helft van mijn leven gewaagd naast mensen die ik niet ken, in auto's die veel te snel waren. Ja ik heb ongelukken gehad, maar - afkloppen - nooit iets gebroken. Je moet zorgen dat iemand niet boven zijn grens gaat rijden. Dat is echt een kunst en begint al voordat je samen instapt." Over elke nationaliteit kan Simons onderhand aparte memoires schrijven. Van ons Nederlanders is het vooral jammer dat ze er zo weinig zijn. En dan vooral op Spa. "Er zijn mensen die hun hele vakantie opofferen om van ver weg op Spa rondjes te komen rijden, maar Nederlanders zie ik nauwelijks", beklagt Simons zich. "Het Latijnse temperament is verder niet zo goed voor autorijden, kan ik zeggen, maar Grieken rijden bijvoorbeeld beter dan je denkt. Het asfalt is daar zo slecht, dat het er even glad is als in Scandinavië op ijs. Het slechtste? Dat zijn de Chinezen, Russen en Arabieren. De Chinezen omdat ze geen idee hebben, de Russen omdat ze er geen reet om geven en Arabieren omdat Allah bepaalt of ze die dag wel of niet zullen crashen."

Hoewel het aantal bedrijven rondom de Ring mede dankzij Simons' rechtszaak de afgelopen 10 jaar is geëxplodeerd, heeft RSR qua toeloop niks te klagen gehad. Behalve wellicht dat het té druk is. Er is hier geen moordende concurrentie. Er zijn genoeg klanten voor iedereen. Het neemt volgens mij alleen maar toe, omdat er op straat steeds minder mag. Bezit wordt ook minder belangrijk, maar de bedragen die mensen uitgeven voor een speciale ervaring, worden hoger. Dus zodra corona voorbij is, komen de klanten terug, en dan zitten we hier meteen weer in de zware stress." Ze komen van over de hele wereld en in alle soorten en maten: "Ik heb een man gehad die al zijn spaarcenten had uitgegeven aan een vliegticket naar Duitsland

en een huurbrommertje om van het vliegveld naar hier te komen, waarna er nog genoeg geld overbleef voor twee rondjes met een Twingo RS. Maar we krijgen ook mensen die 20.000 euro betalen om voor zichzelf en hun vrienden een paar Porsches te reserveren, en dan niet komen opdagen omdat ze toch geen zin hebben."

Het publiek is in de loop der jaren totaal veranderd, volgens Simons: "Het is nu net zoals parachutespringen of bungeejumpen: iets wat je een keer gedaan moet hebben. Vroeger waren Touristenfahrten echt een cult, een 'best kept secret'. Letterlijk, want de ingang vinden was al een hele uitdaging. De mensen die ik toen les gaf, konden meestal al autorijden. Als ik nu weer een rijkschool zou beginnen met de Alfa's van vroeger zonder ESP en ABS, zouden er minstens vijf keer zoveel ongelukken gebeuren. In de regen nog meer. Nu gaat het om ongeveer één procent, waarvan een stuk of tien per jaar met een paar duizend euro of meer schade. Dat lijkt veel, maar dat is het niet. Persoonlijk leed komt gelukkig bijna niet meer voor. Die auto's van nu zijn zo ongelooflijk veilig, dan moet je wel heel veel pech hebben." Wat in elk geval helpt om het aantal schades te beperken, is om de auto's onverzekerd de baan op te sturen: "Mensen zijn niet bang voor hun eigen leven, maar wel voor hun portemonnee", grapt Simons semi-serieus. De gouden regels om een crash te voorkomen, luiden als volgt: "Nooit je rondetijd bijhouden, nooit met elkaar gaan racen en nooit proberen ten koste van alles iemand voor te blijven. Want hoe meer hersencapaciteit je gebruikt om de auto op de baan te houden, des te korter je voor je uit gaat kijken. Daarom gebeuren veruit de meeste ongelukken in langzame bochten zoals Adenauer Forst en Wehrseifen. Ik zeg altijd zo: 'Mensen die niet kunnen rijden, gaan te snel in langzame bochten en te langzaam in de snelle bochten.'"

Boven: Ron in gesprek met een van zijn personeelsleden, die meestal uit pure liefhebberij vanuit heel Europa naar de Eifel komen om daar te werken. Op de achtergrond de GT-R waarmee RSR tot enkele jaren geleden taxirondjes op de Nürburgring verzorgde. Inmiddels zijn de licenties zo duur geworden dat de businesscase nog maar lastig rond te krijgen is. Je kunt 'm nog wel huren.