

GOUDEN HANDJES



Geert Koop Geert Koop? Zegt je zo snel niets? Zou eigenlijk wel moeten. Hij is de man die de helm van coureurs als Albers en ook Villeneuve schildert. Nee, bij het verven van al die helmen is geen sprake van productiewerk. Alles handmatig, vanuit een kleine werkplaats achter zijn huis in Roosendaal.

Tekst: Jurgen Gommeren Fotografie: Peter van Egmond

Het gereedschap van de kunstenaar... Op de achtergrond de helm van Christijan Albers





Geert Koop: "Adverteren doe ik niet. Het gaat van mond tot mond. Albers is ook op die manier bij mij terecht gekomen"; (rechts, inzetjes) alle 'kinderen' van Koop

De afspraak met Koop is bij hem thuis. Niet op kantoor, geen dure galerie, geen enorme, exclusieve hi-tech fabriek. Een normaal, mooi huis waar de schilder (we zien hem liever als kunstenaar, maar in zijn beroep is schilder) 'kantoor' heeft in een oude timmerwerkplaats van de vorige huiseigenaar. Koop: "Werken van huis... Ideaal. Mijn vrouw werkt ook thuis. We hebben sinds enkele maanden een zoon. Is goed te combineren zo." Die werkplaats... klein, maar het doet iets met je. We zien tientallen helmen (natuurlijk). Onderdelen van auto's (er hangt een deel van de motorkap van de oude B.A.R aan de muur), telefoons (die later ook geschilderd blijken te zijn), helmen die zo in een kunstmuseum horen, maar liggen te verstoffen op een plank. Hier ruik je historie... een ieder geval een beetje dan. Geert Koop is niet bekend bij het grote

publiek. Hij blijft dan zelf ook liever meestal op de achtergrond. Zelfs de echte F1-kenners zullen zijn naam niet zomaar oplepelen. In het wereldje zelf kent iedereen hem wel. De man met de gouden handjes. Koop doet de helm van diverse coureurs, zoals die van Albers. Tientallen voor de Nederlandse coureur per jaar. En nog meer voor nationale en internationale talenten... Geert Koop: "Waarom schilderen, airbrushen, tekenen? Als kind was ik er al mee bezig. Met miniatuurauto's. Ik moest ze afhebben, in elkaar zetten, en dan schilderen. Ik vond het leuk, was er dan ook altijd mee bezig. Als ik klaar was met buiten spelen met vriendjes, ging ik naar binnen. Verven en knutselen. Dat gepriël bleef ik altijd doen. Toen ik ouder werd, ging ik ook steeds meer aan auto's en motoren prutsen. En toen ik een jaar of vijftien was ging ik helmen verven. Mijn eigen ontwerpen. Ook

voor mijn broertje en zusje. Mijn latere opleiding werktuigbouwkunde had er eigenlijk niets mee te maken. Na mijn diploma heb ik hier ook later niet echt meer iets mee gedaan. Wel als achtergrondopleiding makkelijk in de F1. Toen ik echt ging werken, was dat bij motorenwinkel MCR in Roosendaal. Daar heb ik een jaar of anderhalf gezeten en daarna heb ik nog iets met airconditioning gedaan. Intussen was ik wel bezig met verven en spuiten voor mensen in de kartwereld. Mijn naam ging daar toch steeds meer rond. En in 1998 wist ik dat het Formule 1-team van B.A.R mensen zocht voor in de spuitrij. Ik kwam regelmatig in Engeland, mijn vader woont daar. Ik schreef ze een brief dat ze niet verder hoefden te zoeken. Ik was hun man. En ja, ik werd aangenomen. Een droom kwam uit. Werken in de Formule 1... wie krijgt nu zo'n kans? Bij B.A.R was ik verantwoordelijk voor

het fijne werk. Dus echt het strakke. We waren met vier mensen. De een deed het voorwerk, en ander het grove spuitwerk en de ander de stickers. Het was dat jaar dat B.A.R net begon en met twee auto's in verschillende kleuren kwam. We moesten hard werken. Er waren diverse chassis' en die moesten allemaal op tijd klaar. Ook de losse onderdelen. Is geen kantoorbaan, de F1 was ineens niet zo'n glamourwereld meer. Meestal een uur of tachtig per week. Tot het moment dat de FIA het team verbood om met twee verschillende kleuren te rijden. We hadden een paar weken om alles opnieuw te doen. Vreselijke weken. Meer dan honderd uur per week werken. Dag en nacht om alles af te krijgen. Kijk, de eerste keer als je aan zo'n auto opnieuw moet spuiten, is het OK. De tweede keer ook nog wel. Maar bij de derde en

daaropvolgende auto's, wordt het stukken minder. Daarna waren de eerste raceweekenden een tijd om tot rust te komen voor de spuiters! Mijn periode bij B.A.R duurde uiteindelijk ook een jaar of anderhalf. Was hele leuke tijd, maar hard werk. Nu werken er zestien bij Honda in de spuitrij!! Onderbezet dus in 1998/99 Het leverde me wel al wat naamsbekendheid op in het wereldje. Ik behield er zo contacten aan met bijvoorbeeld Villeneuve. Toen de auto qua design erg veranderde begin 2000, besloot ik terug naar Nederland te gaan, om voor mezelf te beginnen. En toen ik eenmaal begon, had ik al wat opdrachten, ook via B.A.R. Skihelmen voor Villeneuve, Racehelmen voor Zonta. Gevestigde namen maar je mag de jonge talenten ook niet vergeten. Nelson van der Pol, Thomas Knopper etc, stuk voor stuk Europees kampioen karten! Jongens die allemaal door kunnen stromen naar de top. Die opdrachten namen dus steeds meer toe. Meer coureurs klopten bij me aan. Vooral ook Nederlanders. Guido van der Garde, Carlo van Dam en enkele jaren geleden Christijan Albers. Ook dit ging via via. Ik adverteer nooit, heb werk zat. Dus moet het van mond tot mond. Bij Albers ging het net zo. Zijn manager en later zijn assistent wilden graag dat ik hun nieuwe ontwerp op de helm zette. Ging ik doen. Daarna bleef het zo doorgaan. Mijn werk bestaat uit knippen, plakken, airbrushen, spuiten... eigenlijk van alles door elkaar. Ik werk met mallen, maar ook uit de hand. De meeste klanten komen met een kale, witte helm en een ontwerp. Dan ga ik aan het werk. Ben meestal een dag of twee met een helm bezig. Gewoon van negen tot vijf. Ik doe gemiddeld een helm of twee per week, is voldoende. Met spoedgevallen loopt het uiteraard in de late uurtjes.. Of ik een geduldig man ben? Helemaal niet. Is soms ook niet te verklaren met mijn werk. Maar op de een of andere manier sluit ik mezelf af als ik bezig ben. Dan moet iets ook klaar. En ik ben een perfectionist. Als ik ook maar het kleinste foutje zie, erger ik me daaraan. Dan maakt het niet uit of mijn klant wel tevreden is, ik ben het dan niet. Zie het maar zo: alle helmen die ik ooit schilderde, zijn mijn kinderen. Ik doe echt met moeite afstand van ze. Ik weet dat ik er geld voor krijg, maar ik zou liever die helm willen houden. Altijd, van iedere klant! De mensen die hier voor het eerst komen, ken ik natuurlijk

amper. Ik ken hun smaak niet en smaken verschillen. Wat ik mooi vind, hoeven zij niet mooi te vinden. En andersom. Meestal na een goed gesprek waarbij wat geschetst wordt, komen we tot een design waar de klant tevreden mee is. Meestal kom ik wel met een suggestie, mijn visie op het design, is voor mijzelf ook leuker om daarna uit te voeren. Heb ik ook met de helm van Albers gedaan. En soms wordt er naar me geluisterd, soms niet. Bij B.A.R gaf ik overigens ook altijd wel mijn mening. Maar je weet hoe het gaat: op de designafdeling zitten mensen die voor miljoenen dollars ontwerpen. Jij, ik dus, bent dan de uitvoerder. Moet eigenlijk je mond houden en gewoon je werk doen. Ik heb een keer op eigen initiatief 4 superdeluxe helmen voor de pitcrew gemaakt. Echt geweldig. Craig Pollock vond hem ook geweldig. Maar deze was te bewerkelijk. Ik heb er nog altijd een van. Staat weg te stoffen op de plank. Favoriete helm? Onder de huidige F1coureurs Raikkonen en Coulthard, Uit mijn eigen stall, ga ik voor Chris van der Drift, mooi eenvoudig, maar toch heel herkenbaar, en daar gaat het om. Vooral op snelheid heb je weinig aan teveel extra's. Ik doe naast die helmen nog meer. Je kunt het zo gek niet bedenken of ik schilder iets. Mobilele telefoons, normale vaste telefoons, computermuizen, klompen... als iemand iets wilt, doe ik het. Ook motoren en auto's. Afgelopen winter was mijn eigen bus aan de beurt. En terug naar de Formule 1? Ik denk dat ik nog best naar Honda terug zou willen. En zou kunnen. Maar voorlopig zit ik goed. Ik heb het echt druk, deel mijn eigen tijd in en blijf contact houden met het wereldje." **F1**

Vanuit de kleine, maar goed uitgeruste werkplaats doet Koop zijn werk; flessen, muizen, telefoons, het maakt hem niet uit

