

James Gray

MAX VERSTAPPEN

Het verhaal van een wereldkampioen

Vertaald door Edwin Krijgsman



ALFABET UITGEVERS

2023

Eerste druk november 2021
Tweede druk december 2021
Derde, herziene druk juni 2022
Vierde druk september 2022
Vijfde, herziene druk april 2023

© 2021, 2022, 2023 James Gray
Oorspronkelijke titel *Max Verstappen:
The Inside Track On A Formula One Star*
Oorspronkelijke uitgeverij Icon Books Ltd
© 2021, 2022, 2023 Nederlandse vertaling Edwin Krijgsman
en Alfabet Uitgevers
Omslagontwerp bij Barbara
Omslagbeeld ANP/Sem van der Wal
Typografie binnenwerk Peter Verwey

ISBN 978 90 213 4212 2
NUR 320

alfabetuitgevers.nl

Alfabet Uitgevers vindt het belangrijk om op milieuvriendelijke en verantwoorde wijze met natuurlijke bronnen om te gaan. Bij de productie van dit boek is daarom gebruikgemaakt van papier waarvan het zeker is dat de productie niet tot bosvernietiging heeft geleid.

Inhoud

1	In de wieg gelegd om coureur te worden	7
2	Een Belgische coureur onder Nederlandse vlag	23
3	Vaders en zoons	48
4	Een gamer in het echte leven	66
5	Als een vis in het water	85
6	Uit de schaduw van zijn vader	101
7	Van tienerangst naar eenzitters	119
8	Smaakmaker	137
9	Red Bull wint de wedloop om Max	155
10	Interne strubbelingen	174
11	Critici zijn er om de mond te snoeren	197
12	Geschiedenis schrijven en meer	214
13	Een echte rivaal voor Lewis	244
14	Wereldheerser	269
15	Dominantie	287
	De erelijst van Max Verstappen	329
	Statistieken F1-carrière	333
	Dankwoord	335

In de wieg gelegd om coureur te worden

In een sport die wordt beheerst door de stopwatch, is een goed gevoel voor timing van groot belang. Daar heeft het Max Verstappen nooit aan ontbroken. Zelfs zijn geboorte was goed getimed.

Zijn moeder Sophie Kumpen was begin oktober uitgerekend en zou na de geboorte van haar eerste kind waarschijnlijk een beroep moeten doen op vrienden en familieleden voor hulp, en niet op haar echtgenoot Jos. Niet omdat hij er niet voor haar wilde zijn, maar omdat hij als fulltime Formule 1-coureur in die tijd van het jaar een drukke agenda had, met onder meer de verste reis van het seizoen, naar Japan.

Op 28 september 1997 was Jos, terwijl zijn vrouw thuis in België zat af te wachten, op de Nürburgring aan het racen. Hij aasde op een plaats bij de eerste tien, een zeldzaamheid voor Tyrrell, maar zeventien ronden voor het einde moest hij, in de elfde positie, opgeven. Sommigen graptten dat hij hoopte eerder aan de 200 kilometer lange terugreis naar België te kunnen beginnen om de geboorte van zijn zoon niet te missen – hij had al meer kilometers dan dat op de baan afgelegd toen hij noodgedwongen zijn auto aan de kant zette. Gelukkig voor beide ouders werd Max geboren op 30 september 1997, twee dagen na de Grand Prix van Luxemburg. Zelfs als hij in zijn matig

presterende Tyrrell naar huis had moeten rijden, zou Jos ervoor gezorgd hebben dat hij op tijd was geweest.

Max Emilian Verstappen was een kerngezonde baby. Jos maakte op zijn eigen website, die hij eind jaren negentig al had, zeer gedetailleerd melding van de geboorte: zijn zoon woog 3,2 kilogram en had een lengte van 48,5 centimeter, en de bevalling duurde exact veertig minuten. Max had, letterlijk geciteerd, ‘het goede moment gekozen om naar buiten te komen’. En verder voorspelde Jos dat ‘als Max het racetalent van beide ouders heeft geërfd, er een nieuwe FI-coureur voor het jaar 2020 is geboren’. De vooruitziende blik van Jos, die niet optimistisch genoeg was aangezien Max zijn FI-debuut al vier jaar eerder maakte, betrof niet zomaar het gejubel van een kersverse vader. Verstappen junior had een indrukwekkend race-DNA.

Jos kreeg tijdens zijn actieve carrière twee bijnamen: ‘Jos the Boss’ en ‘Vercrashen’. Samen gaven ze kernachtig weer hoe er in de autosportwereld tegen hem werd aangekeken: een bazige figuur die bulkte van het talent, maar met de ongelukkige gewoonte om brokken te maken.

Jos groeide op in de buurt van het Belgische Hasselt, net over de Nederlands grens in Montfort, waar ook Max zijn kinderjaren doorbracht. Op zijn achtste begon hij met karten en hij bleek razendsnel – in 1984 en 1986 werd hij Nederlands kampioen. Vandaag de dag zou hij waarschijnlijk zijn opgepikt door een coureursacademie of een van de grotere teams die uitkomen in meerdere raceklassen. Maar door een gebrek aan sponsoring of aan invloed binnen de sport, of misschien ook omdat hij zo’n getalenteerd kartcoureur was, vond hij het prima om nog een hele tijd actief te zijn op de kartbaan. Wat de reden ook was, Jos maakte de overstap naar de raceauto’s pas toen hij bijna twintig was. In zijn tienerjaren won hij nationale kampioenschappen

in Nederland en België, en Europese kampioenschappen. Eind 1991 begon zijn zegereeks echt op te vallen.

Dankzij zijn overwinning in 1993 bij de Marlboro Masters (een Formule 3-racedag op het circuit van Zandvoort) en het Duitse F3-kampioenschap datzelfde jaar, kreeg hij de kans om F1-testrijder te worden voor een team dat zich toen Footwork noemde, hoewel de meeste racieliefhebbers het zich zullen herinneren als Arrows. Een dag na de Grand Prix van Portugal mocht hij in Estoril in hun auto plaatsnemen. Het was de eerste keer dat hij zo'n helse V10-motor tot zijn beschikking had, in die tijd de meest toegepaste krachtbron in de koningsklasse van de autosport. Het was een enorme stap voorwaarts voor Jos, die tot dan toe alleen maar in een F3-auto had gereden. Hij ging van 175 naar 750 pk, wat bekende dat hij meer dan vier keer zo veel vermogen onder zijn rechtervoet had, en daarbij kreeg hij te maken met een halfautomatische versnellingsbak, tractiecontrole en keramische remschijven. De meeste coureurs zouden door de enorme G-krachten vanwege de hogere snelheid in de bochten flinke nekpijn hebben gekregen. Jos the Boss onderging het evenwel laconiek.

Tijdens zijn eerste sessie van vijftien minuten was hij ongeveer even snel als de coureurs in de achterhoede bij de Grand Prix de zondag ervoor. Na nogmaals vijftien minuten op de baan was hij even snel als Aguri Suzuki, de man die meestal achter het stuur zat van de auto die hij nu tot zijn beschikking had.

‘Ik moet zeggen dat ik dacht dat het behoorlijk lastig zou zijn, de overstap van de F3 naar de F1,’ zei Jos indertijd tegen journalisten. ‘Maar eigenlijk was het helemaal niet zo moeilijk. Tijdens mijn eerste ronde dacht ik: Shit! Ik had nooit verwacht zo snel te zijn. Maar tijdens mijn derde ronde begon ik er echt lol in te krijgen. Na tien, vijftien ronden begint het heel normaal aan te

voelen en wil je steeds maar meer. Maar het gaat echt héél erg hard.’

Aan het einde van de dag, waarop hij vijfenzestig ronden liet noteren en waaraan hij een pijnlijke nek en schouders overhield, had Jos een rondetijd neergezet waarmee hij een paar dagen eerder een tiende plaats op de startgrid zou hebben verdiend. Hij was slechts 0,07 seconde langzamer dan Derek Warwick, de eerste rijder van Footwork die twaalf jaar ervaring in de F1 had.

Bij die allereerste kennismaking van Jos Verstappen met de F1 kregen de aanwezige journalisten een reminder van de keerzijde van hoge snelheden. Hij kwam op donderdag terug, nog beurs van zijn inspanning twee dagen eerder, en terwijl hij meteen snelle rondetijden begon neer te zetten, verloor hij op het laatste rechte eind de controle over zijn auto en spinde tegen de omheining. Het betekende een vroegtijdig einde van de dag, maar het temperde het enthousiasme over Verstappen niet. De telefoon stond roodgloeiend.

‘We hadden contact met... de meeste teams,’ zei Jos in 2019 in een onthullende bijdrage aan de *Beyond the Grid*-podcast. ‘We testten een dag met McLaren op Silverstone, we hadden contact met Eddie Jordan, Flavio [Briatore, baas van Benetton, J.G.]’

Uiteindelijk koos Jos de naar zijn gevoel meest zekere optie, tekenen voor Benetton, omdat zij hem een tweejarig contract aanboden in plaats van een overeenkomst voor één jaar. Aanvankelijk zou hij in 1994 als testrijder fungeren, maar toen JJ Lehto in de aanloop naar het nieuwe seizoen zijn nek brak, debuteerde Verstappen bij de Grand Prix van Brazilië, naast ene Michael Schumacher. Jos was nog maar nauwelijks twee jaar professioneel coureur en zijn pijlsnelle opkomst vertoonde griezelig veel overeenkomsten met wat zijn zoon twintig jaar later zou presteren.

Het debuut van Jos was allesbehalve een sprookje. Hij had heel wat te bewijzen nadat Schumacher, die als tweede van start ging, tijdens de kwalificatie bijna twee seconden sneller was geweest. Verstappen startte zeven plaatsen achter hem. Hij raakte verwickeld in een fel duel om de achtste plaats en na zesendertig ronden begon hij aan een inhaalactie om Eddie Irvine voorbij te gaan. Die was zich er niet van bewust dat hij werd belaagd en maakte met zijn Jordan een zijwaartse beweging om een achterligger in te halen, waardoor de twee met elkaar in botsing kwamen. Het was een angstaanjagende scène: het lukte Verstappen maar niet om zijn spinnende auto onder controle te krijgen. Die klapte tegen de McLaren van de remmende Martin Brundle en werd de lucht in geslingerd, om vervolgens na een volledige koprol weer op het asfalt terecht te komen en de baan af te schuiven. Opvallend genoeg bleef iedereen ongedeerd, hoewel de helm van Brundle was gebarsten, zo hard was het allemaal gegaan.

‘Ik ben geen moment bang geweest en het knaagde ook niet aan mijn zelfvertrouwen. Daar had ik nooit problemen mee,’ zei Jos met die typische stoerheid van hem.

Ook in zijn tweede race vloog hij van de baan – ‘[de ongelukken] weerhielden me er niet van om te proberen Michael bij te houden’ – waarna Lehto weer terugkeerde in het team na zijn blessure.

Als Jos iets had geleerd van zijn eerste kennismakingen met de F1, dan wel dat hij er fysiek nog niet klaar voor was, maar hij had ook al snel begrepen dat Benetton wat betreft de strategie eerst en vooral het team van Schumacher was. Dat wilde niet zeggen dat ze Verstappen niet op waarde schatten – uiteindelijk hadden ze hem een contract met een langere looptijd aangeboden dan alle andere teams. En toen Lehto na zijn terugkeer niet

in topvorm bleek, kreeg Verstappen opnieuw een kans. Tegen die tijd had Schumacher vijf van de eerste zes races gewonnen. Kreeg hij daarvoor al de meeste aandacht, dan was nu echt alles op hem gericht. Jos beweert nog altijd dat hij er begrip voor had, maar het is duidelijk dat hij het frustrerende gevoel had in zijn allereerste seizoen in de FI, met nauwelijks drie jaar ervaring, in de steek te worden gelaten.

‘Al het testen dat we deden was in het kader van de nieuw in te voeren regels [halverwege het seizoen], niet om mij vertrouwer te maken met de auto om zo sneller te worden. Het was niet zoals nu, dat ze een tweede rijder die het moeilijk heeft echt helpen. In die tijd gaven ze daar niets om.’

Toen zijn zoon zich als de jongste rijder van het deelnemersveld en als teamgenoot van de veel ervarener Daniel Ricciardo in dezelfde positie bevond, schikte Max zich volstrekt niet in een rol op het tweede plan. Misschien had zijn vader, vanaf het begin zijn naaste adviseur, een wijze les geleerd van zijn moeilijke ervaringen bij Benetton.

Ondanks alle moeilijkheden was het toetreden van Jos tot de snelste klasse in de autosport reden tot feest in Montfort, en het plaatsje werd, volgens Jos' vader Frans, ‘een pelgrimsoord’. Frans runde jarenlang café De Rotonde, waarvan de naam verwees naar de grote rotonde midden in het dorp, en in de tijd dat zijn zoon coureur was, deed hij zeer goede zaken. ‘Voor de eerste jaren was het een gekkenhuis,’ zei Frans in 2015. ‘Destijds was de complete straat afgezet en stond er een grote tent over de hele lengte. Ik had achttien tv's en er kwamen twee- tot drieduizend mensen op af, zeker bij de wedstrijden in Hongarije en België, waar Jos derde werd. Toen was er geen doorkomen meer aan in Montfort, de hele rotonde stond vol.’ Vandaag de dag telt Montfort nog altijd niet meer dan drieduizend inwoners.