

André Hoogeboom

Max

HET ONGEAUTORISEERDE VERHAAL OVER
DE JONGSTE FORMULE 1-WINNAAR OOIT

Actuele versie



Karakter Uitgevers B.V.

HOOFDSTUK 15

De bandenfluisteraar

I. RUBBERMANAGEMENT

Even terug naar de bijzondere overwinning op het zonovergoten circuit van Barcelona, waar Max Verstappen op 15 mei 2016 de jongste Grand Prix-winnaar aller tijden werd. De Nederlandse volgers van de Formule 1, en zeker zijn grote schare fans, zaten tot en met de laatste ronde op het puntje van hun stoel. Opgejaagd door Kimi Räikkönen moest hij tot het uiterste gaan om de Fin achter zich te houden om aan de leiding te blijven.

De Nederlandse tiener dankte zijn zege uiteindelijk aan zijn bandenmanagement, waardoor hij een hoge exit speed na de laatste bocht op 'Catalunya' wist te persen en daarmee steeds een gaatje kon slaan.

De TAG Heuer-motor van Renault toonde zich in 2016 nog een betrouwbare krachtbron. Dat zou in 2017 overigens wel anders worden.

Het chassis van de RB12 is zo betrouwbaar als de Zwitserse economie en daar kan ook weinig mee misgaan, al kun je calamiteiten nooit helemaal uitsluiten. Waarom dan? Wat maakte de finale van Barcelona zo intens spannend? Als Max door een redacteur van het *Guinness Book of Records* wordt gevraagd hoe hij de laatste ronden van de Grand Prix van Spanje beleefde, geeft hij een inkijkje in de geheimen van de cockpit, in de ziel van de sporter die eenzaam op de overwinning afstevent. De tennisser die op matchpoint staat bij een voorsprong van 40-0 in de beslis-

sende set, de wielrenner die in de bergetappe een minutenlange voorsprong heeft opgebouwd en wie de overwinning bijna niet kan ontgaan, het voetbalelftal dat met 3-1 voor staat met nog vijf minuten op de klok.

Een van de lijfspreuken van Formule 1-commentator Olav Mol is: 'to finish first, you first have to finish'. Misschien kende Max het citaat, want in de laatste ronden spookte er maar één gedachte door zijn hoofd: *maak geen fout, maak geen fout, maak geen fout. Zorg dat je als eerste de laatste bocht door komt*. De spanning was ook buiten de cockpit voelbaar. Omdat zelfs de kenners hun ogen niet konden geloven. Die jonge Nederlander tartte de wetten van Barcelona, op een circuit dat bekendstaat als een bandenvreter. In 2013 waren er in totaal liefst 82 pitstops nodig voor 22 auto's. Verslaggevers vroegen zich daarom af wanneer Verstappen in 2016 nog een keer zou binnenkomen voor zijn laatste bandenwissel.

Ook de kijkers bleven lang in het ongewisse. Tot en met de laatste ronde. Hij bleef foutloos, en spaarde het rubber voldoende om ongeschonden de eindstreep te halen. Zo veroverde hij zijn nieuwe koosnaampje: de bandenfluisteraar.

Hoe lastig de relatie tussen deze baan en het rubber is, bewees de Spaanse GP-editie van 2013. De chaos rond de bandenwissels en pitstops was in dat jaar zo groot, dat de coureurs zelf niet meer wisten hoe de zaken ervoor stonden. Meer dan de helft van de teams stopte vier keer. Paul di Resta, in dat jaar rijdend voor Force India, was het overzicht kwijtgeraakt: 'Kan iemand mij misschien vertellen wat er aan de hand is?', vroeg de Engelse piloot aan zijn team via de boordradio toen de race ongeveer halverwege was.

De winnaar van die race, Fernando Alonso, toen rijdend voor Ferrari, had te doen met de toeschouwers. 'Ik heb niet de indruk dat de mensen op de tribunes er nog veel van begrepen.', zei de Spanjaard na afloop van zijn historische thuiszege. 'Het was niet meer dan een optocht en het ging nergens over.' De rubberkwa-

liteit van Pirelli is de laatste jaren aanzienlijk verbeterd. In 2016 bleef het in Spanje redelijk overzichtelijk, met een totaal aantal pitstops van 48. Dat een jonge coureur met een snellere wagen dan die van 2013 in twee stops naar de overwinning kon racen, was eigenlijk ondenkbaar.

De term bandenfluisteraar dook voor het eerst in 2013 op, in relatie tot de Mexicaanse coureur Sergio Perez. Volgens bandenspecialist Kees van de Grint zijn er in het verleden vele coureurs geweest die bekwaam met het rubber om wisten te gaan. ‘Het is bovendien een kwestie van temperament’, weet hij. ‘Als je te wild bent, dan ga je er de prijs voor betalen. De meeste coureurs hebben het bandenmanagement wel goed in de vingers, omdat het niet anders kan. Als je de banden niet goed behandelt, kom je vanzelf in de problemen. Het is meer een kwestie van logisch nadenken dan van temperament.’

Bij Max in Spanje en ook later dat seizoen, op het moeilijke circuit van Suzuka in Japan, klopte het hele pakket van Red Bull. ‘Het heeft ook te maken met de constructie van de auto’, weet Van de Grint. ‘Red Bull had het goed voor elkaar. Neem bijvoorbeeld de stuuruitslag. Daar denken de meeste mensen niet over na, maar de stuuruitslag is ook bepalend voor de temperatuur van de banden in de bochten. Is die uitslag te groot, dan loopt de temperatuur op en worden de banden kwetsbaar. Hoe is de neerwaartse druk en functioneert de wielophanging ook naar behoren. Al deze technische elementen spelen een rol, net als de menselijke factor. Toen in de eerste ronde van Barcelona de twee Mercedesen eruit vlogen, had ik al een voorgevoel dat Max zou winnen.’

II. VERDEDIGEN IS EEN KUNST

Kennis van de banden en de wijze waarop het rubber functioneert onder wisselende omstandigheden is een discussie van alle tijden. Het rubber is nu eenmaal het enige onderdeel van de Formule

1-wagen dat contact maakt met het asfalt. Relatief kleine contactvlakken moeten het enorme vermogen van de hedendaagse bolides omzetten in pure snelheid.

De machtige Formule 1-machines, inmiddels aangedreven door een motor die bijna 1000 paardenkrachten kan produceren, zijn, zo zegt Van de Grint: ‘niets waard zonder goed rubber. Ik zeg je dat de banden het belangrijkste onderdeel zijn van een Formule 1-wagen. Je kunt er nog zo’n krachtige motor in zetten; als die power niet op de baan komt, schiet je er niets mee op. Remmen? Je kunt de grootste erop zetten, maar als het rubber die enorme krachten niet aankan, overleven ze nog geen ronde.’

Het bandenmanagement van Max Verstappen valt op tussen de 22 coureurs, die allemaal afkomstig zijn uit het karten. Dat vond ook Pirelli-baas Paul Hembery. Hij zei na de zege in Barcelona dat er coureurs zijn die het leven van een band zo weten op te rekken dat ze een verschil kunnen maken. Dat Max in Spanje de medium banden 32 ronden lang competitief wist te houden was ook voor hem een opmerkelijke prestatie. ‘Jos en Max waren op de karts ook altijd zeer alert op de bandendruk’, vertelt Van de Grint. ‘Er is geen enkele band zo kritisch als een kartband. Die kennis hebben ze meegenomen naar de Formule 1.’

Nog altijd schijnt de teenager een visuele check uit te voeren op de banden. In het verleden waren er meer specialisten. ‘Alex Zanardi bijvoorbeeld. Niet de eerste naam die bij een kenner opkomt, maar die jongen was ook erg goed in het beheer van de banden.’

Het is niet geheel toevallig dat ook Paul Lemmens, de eigenaar van de internationale kartbaan in Genk waar Max het vak heeft geleerd, Alex Zanardi in één adem noemt met de groten van de Formule 1 die op zijn circuit al furore maakten als jong talent.

Twee races sprongen er dit seizoen uit: de GP van Spanje en de GP van Japan. Bij die laatste wist Verstappen de aanval van wereldkampioen Lewis Hamilton af te slaan aan het einde van de race.

Op Suzuka ontstond vervolgens een stevige discussie of het rijden van de Nederlander wel door de beugel kon. Het verdedigende rijden is een noviteit voor Max Verstappen in 2016. In de Toro Rosso, waarmee hij in 2015 en begin 2016 nog reed, was hij aanvaller, in de Red Bull blonk hij ook uit met verdedigende acties.

Misschien ingegeven door historisch besef of door meer erkenning voor zijn enorme talent, werd zijn defensieve rijden door voorstanders als kunst gezien; als een vorm van racen die het spektakel bevordert. De duels met Räikkönen, Vettel, Hamilton en Rosberg behoorden tot de mooiste van het racejaar. De aanvalser versus de verdediger, de verdediger die met het mes tussen de tanden in de cockpit zat, geen strobreed toegaf.

Het legendarische duel tussen René Arnoux met de Renault en Gilles Villeneuve met de Ferrari in het Franse Dijon in 1979 behoort in dat opzicht tot de klassiekers van de autosport. Rondlang streden de kemphanen op het scherpst van de snede, waarbij ze enorme risico's namen met machines die levensgevaarlijk waren. Gilles Villeneuve zou later, in 1982, op het circuit van Zolder in België dodelijk verongelukken. In Dijon stonden de beide coureurs elkaar geen duimbreed toe. Band aan band racen, zo laat mogelijk in de remmen. Het was een adembenemend gevecht, voor de rijders zelf, maar zeker voor de toeschouwers. Het duel is een klassieker geworden. Duels als deze zijn zeldzaam in de hedendaagse Formule 1. Daarom beschouwt bijvoorbeeld oud-Renault-teambaas Flavio Briatore, die met Michael Schumacher een wereldtitel veroverde, Verstappen als een aanwinst, waar in de toekomst nog veel meer van te verwachten valt. 'Hij rijdt geweldig agressief en ook verdedigend is het mooi om te zien. Daar komen de mensen voor kijken, dat wil het publiek zien. Hij is een type coureur dat de Formule 1 nodig heeft. Sport is emotie en dat zie je ook bij Max.'

Kees van de Grint denkt dat de gecompliceerde regels niet in het voordeel zijn van de jonge Max of de nieuwe generatie coureurs. 'De FIA laat een jonge vent toe van 17 jaar, het grootste ta-

lent dat deze eeuw de sport is binnengekomen, laat hem dan ook racen! Deze jongen is grandioos. In het karting is het gewoon om wiel aan wiel te racen. Twintig minuten lang met een millimeter ertussen. Als er mensen zijn die vonden dat Max Hamilton er in Japan voorbij had moeten laten gaan, of dat hij de deur voor Räikkönen open moest zetten, dan weten ze niets van racen.’

Het management van het rubber vormt daarbij de sleutel van het succes. Hoewel het er nu op lijkt dat de race niet met één set banden uitgereden kan worden, omdat de huidige motoren te krachtig zouden zijn, kon dat in 2005 nog wel. In dat jaar, waarin de twee fabrikanten Michelin en Bridgestone elkaar op de baan beconcurrerden, schreef het reglement voor dat er geen bandenwissels zouden plaatsvinden. De coureur moest het doen met één setje.

Er mochten er alleen pitstops plaatsvinden als een band schade had geleden, of als het begon te regenen. Fernando Alonso, nog altijd actief bij Honda/McLaren, werd in dat jaar wereldkampioen. Deze wagens deden in snelheid (bijna) niet onder voor de huidige generatie F 1-bolides.

Het experiment pakte overigens nogal bizar uit. In 2005 behoorde het bandenincident bij de Grand Prix van de Verenigde Staten in Indianapolis tot een van de dieptepunten uit de geschiedenis van de sport. Het Michelin-rubber kon de kombaai – bocht dertien van het circuit is licht verhoogd, zodat deze op hoge snelheid genomen kan worden – niet aan.

Ralf Schumacher ontsnapte tijdens de vrije trainingen met zijn Toyota aan de dood na een enorme crash. Michelin kon de veiligheid van de banden niet garanderen en trok zich terug voor het evenement, waardoor alleen de wagens met Bridgestones startten. Zes stuks. Het Amerikaanse publiek was woedend en voelde zich bekocht.

Daarna is de FIA van deze bandenregel afgestapt. In 2008 leverde alleen Bridgestone de banden aan de koningsklasse. Uit coulance. Er was op dat moment geen alternatief. In 2011 verwierf Pirelli via

een aanbesteding bij de FIA het recht om de teams van banden te voorzien.

Ook dit blazoen bleef niet onbesmet. Banden zijn alles in de Formule 1. 'Iedereen die het bandenspel ook maar enigszins relateert, begrijpt er niets van', zegt Van de Grint.

Omdat onbetrouwbaar rubber tot levensgevaarlijke situaties leidt. Dat bleek in 2005, en in 2013 opnieuw, toen op Silverstone een ware bandenhel losbrak, waarbij het een wonder was dat er geen slachtoffers vielen. In één race ontploften de linkerachterhanden van Lewis Hamilton, Felipe Massa, Jean-Eric Vergne en Sergio Perez. In 2016 explodeerde de band van Vettel in Oostenrijk. Waarschijnlijk omdat hij te lang doorreed op versleten rubber. Explosies van banden zijn altijd levensgevaarlijk voor de coureur, omdat ze plaatsvinden bij snelheden van 150 tot 350 km per uur. Toch wil een coureur altijd rijden. Zelfs bij het bandendebacle met Michelin in Amerika, wilde bijvoorbeeld David Coulthard gewoon van start gaan. Ook al had Michelin verteld dat zij niet meer dan tien rondes veiligheid konden garanderen.

Geen wonder dat de bandenfabrikanten en de FIA tot het uiterste gaan om dit soort incidenten te voorkomen. Tegelijkertijd willen de teams en de coureurs dat het allemaal zo hard mogelijk gaat. De bandenfabrikant doet het bijna nooit goed. Van de Grint weer er alles van. In zijn laatste jaar was hij met Bridgestone 'een soort Kwik-Fit van de Formule 1'.

'Bij de teams die vooraan stonden deed je het prima en was je welkom om wat te komen drinken. Maar de rijders die achteraan stonden gaven de banden altijd de schuld. Terwijl ze dan gemakshalve even vergaten dat het chassis en de coureur de gedragingen van de band mede bepalen.'

Een Formule 1-band is een technologisch hoogstandje. De banden moeten anderhalf uur lang, onder wisselende omstandigheden van hitte tot kou, op verschillende soorten asfalt, krachten tot 6G absorberen. De slijtage is enorm, wat wel te zien is aan het asfalt na afloop van de race, dat is bezaaid met zogenaamde 'marbles', het rubber dat de banden hebben achtergelaten.

Voor een buitenstaander of een instapper die dit seizoen, aange- trokken door de successen van Max Verstappen, kennismaakt met de Formule 1, is een race zonder deskundig commentaar moeilijk te volgen. Het bandenreglement mag dan te begrijpen zijn voor iedereen die het al jarenlang volgt, maar zelfs voor hen is het soms nog moeilijk te vatten.

Pirelli is de enige leverancier en bepaalt het bandenpakket voor het raceweekende. Compound is de samenstelling van het rubber. In 2016 is er een nieuwe band bij gekomen: met een ultrasoft samenstelling (met de paarse aanduiding) die supersnel is, maar slechts kort meegaat. De harde band (oranje) gaat het langst mee, maar is het langzaamst. Daar tussenin zitten de supersoft (rood), soft (geel) en medium (wit).

Het team mag zelf de keuze maken tussen de drie aangeleverde specificaties. Voor bijvoorbeeld de Grand Prix van de Verenigde Staten, een circuit dat tegen de klok in draait – linksom – levert de bandenfabrikant de compound hard (wit), zacht (geel) en superzacht (rood). De teams krijgen dertien sets en kunnen die naar eigen believen inzetten. Welke banden Pirelli beschikbaar stelt, is afhankelijk van het circuit.

De harde band gaat het langst mee, maar is het langzaamst, de ultrasoft is de snelste en gaat vaak maar enkele ronden mee. Het inzetten van de verschillende soorten banden wordt nauwkeurig berekend door de teams en is een belangrijk, zo niet doorslagge- vend, onderdeel van de strategie.

Bij de GP van Oostenrijk verbaasde Verstappen vriend en vij- and door liefst 56 ronden op softbanden de race uit te rijden, nadat hij zestien rondjes op supersofts had gereden. Waarmee hij zijn reputatie bevestigde. Maar was het overmoed? Was het ge- brek aan ervaring? Na de Grote Prijs van de Verenigde Staten in oktober kreeg hij plots kritiek uit onverwachte hoek. Nota bene van zijn mentor Helmut Marko, die de media en het publiek er fijntjes op wees dat zijn protegé nog een weg te gaan heeft. ‘De bandenslijtage’, zo stelde de adviseur onomwonden, ‘van Verstap- pen is te hoog.’

De kritiek kwam uit onverwachte hoek. De fans en de journalisten hadden hem immers al op het schild gehesen, zijnde de koning van het rubbermanagement. Maar niets menselijks bleek ook de Limburger vreemd. In zijn tomeloze ambitie racete hij zichzelf voorbij. Nadat hem door het team werd gemaand rustiger aan te doen met de banden, bitste hij in de microfoon: 'Ik ben hier niet gekomen om vierde te worden.' Die opmerking viel niet goed. 'Als je er niet voorbij komt', zei Marko tegen een verslaggever van *Auto, Motor en Sport* mag je de banden niet overbelasten. Dan win je geen races en zeker geen kampioenschappen.'

Hij vergeleek hem met Ricciardo. 'Ten opzichte van Daniel heeft Max een hogere bandenslijtage.'

Even werd de mythe doorgeprikt. Het zal een plaagstootje zijn geweest, misschien een lesje in nederigheid. De race waarin Max ook een onaangekondigde pitstop maakte en daarmee het team op het verkeerde been zette, en waarin hij later uitviel, was wel een pijnlijk leermoment op de lange weg naar de toekomst.

HOOFDSTUK 18

2017: de eerste helft

I. SNELHEID, SNELHEID, SNELHEID

In de geschiedenis van de Formule 1 is een nieuw seizoen zelden met zoveel verwachtingen tegemoet gezien als het seizoen van 2017. Een andere eigenaar, afscheid van Il Primo Bernie Ecclestone, maar vooral: de nieuwe reglementen en nieuwe, bredere auto's. De Formule 1 zou meer spektakel gaan bieden, de auto's zouden misschien wel vijf seconden per ronde sneller worden en zouden daardoor veeleisender voor de coureurs zijn.

De Red Bull 13 zou de concurrentie met Mercedes en Ferrari aangaan en zou Max Verstappen serieuze titelkansen moeten bieden. Hij zou in 2017 wel eens de jongste wereldkampioen aller tijden kunnen worden, zo redeneerden kenners en journalisten. De Limburgse tiener dacht daar anders over. Hij is altijd nuchter gebleven als het om de verwachtingen gaat die de buitenwereld schept. Een wereldtitel, zo redeneerde hij, is slechts de kers op de taart. Eerst en vooral gaat het om het racen en races winnen. Een wereldtitel is daar dan het logische gevolg van. Aan de vooravond van het nieuwe seizoen zei hij: 'De wereldtitel, daar ben ik helemaal niet mee bezig.' Net zomin als dat hij bezig is met het record van Sebastian Vettel, die in 2010 met 23 jaar en 134 dagen de jongste wereldkampioen in de historie van de sport werd. Ook met een Red Bull trouwens. Met deze titel luidde de Duitser een opmerkelijk succesverhaal in, met vier kampioenschappen op rij. Met Max Verstappen en Daniel Ricciardo achter het stuur zou de

renstal in 2017 twee gelijkwaardige coureurs hebben, die in staat zouden worden geacht in de voetsporen van dat succes te kunnen treden. Het optimisme in Nederland kende evenmin grenzen. Kenners en niet-kenners keken reikhalzend uit naar de start van het seizoen.

De bewieroking grensde aan een heiligverklaring. Max kon daar zelf niets anders mee doen dan de verwachtingen temperen. Tijdens de tests op het circuit van Barcelona in februari, de baan waarop hij zijn unieke overwinning boekte op 15 mei 2016, een datum die gebeiteld staat in het collectieve sportgeheugen van Nederland, tekende zich echter een ander beeld af. De RB13, de bolide van 2017, viel tegen. Het leek erop dat Ferrari en Mercedes de invloed van de nieuwe reglementen en bredere auto's in de winterpauze beter hadden ingeschat. Max voelde de bui al enigszins hangen, maar hield zijn kaarten nog wel tegen de borst. 'We hebben een achterstand, maar we lopen in,' zei hij in Spanje. Maar de voortekenen waren niet goed. Mercedes reed in dat vroege voorjaar 558 ronden probleemloos rond op het Circuit de Barcelona-Catalunya en noteerde de snelste rondetijd, 1.19,705. Ferrari leverde 468 ronden probleemloos af. De RB13 viel veel uit, met verschillende technische problemen en kwam maar tot een totaal van 294 rondjes. Het was een teken aan de wand.

Bovendien wist Max dondersgoed dat de nieuwe reglementen zeker niet in zijn voordeel waren. De auto's hebben bredere banden en een breder chassis dan voorheen. Dat betekent eenvoudigweg dat zijn unieke aanvalsdrijf, waarmee hij de harten van de liefhebber heeft weten te stelen, zou worden beteugeld. Sterker nog, inhalen is zoveel moeilijker geworden dat bijvoorbeeld in Monaco, waar het sowieso al vrijwel onmogelijk is om te passeren, in de hele race niet één inhaalactie is geweest. De enige die het probeerde, McLaren-invaller Jenson Button, kwam van een koude kermis thuis. In een wanhopige actie en met een slakken-gang duwde hij Pascal Wehrlein ondersteboven. Het incident gaf aan hoe gefrustreerd een coureur kan raken als hij sneller is maar niet kan inhalen.