

André Hoogeboom

Max

HET ONGEAUTORISEERDE VERHAAL OVER
DE JONGSTE FORMULE 1-WINNAAR OOIT

Actuele versie



Karakter Uitgevers B.V.

INHOUD

Hoofdstuk 1

Het cv van Max Verstappen 9

Hoofdstuk 2

Japan 2014 – De eerste Formule 1-meters van een tiener 13

Hoofdstuk 3

Spanje, 15 mei 2016 22

I. Kampioenenmateriaal 22

II. Mei 2016 25

Hoofdstuk 4

Het prille begin 31

I. Het televisiedebuut 31

II. De zwijgstraf 37

Hoofdstuk 5

De geschiedenis herschreven 44

I. Jos 45

II. Huub 49

III. Jos 52

Hoofdstuk 6

Genk: de baan van de kampioenen 59

I. Karten als volkssport 59

II. De start 69

Hoofdstuk 7

Kees van de Grint 71

- I. Het enige plan was: winnen 71
- II. Als je wint heb je vrienden 76

Hoofdstuk 8

Het Mickey Mouse-baantje 84

- I. In een racewagen 84
- II. De cameratraining 90

Hoofdstuk 9

Florida januari 2014 95

- I. Winterseries in The Sunshine State 95
- II. Een jongensdroom met een bite 102

Hoofdstuk 10

2014: Formule 3 108

- I. Racen bij Frits van Amersfoort 108
- II. Déjà vu 113
- III. Een gretige leerling 117

Hoofdstuk 11

Intermezzo 2016 – Een bijzondere ontmoeting met Johan Cruijff 120

Hoofdstuk 12

Australië 2015: Giedo van der Garde 127

- I. ‘Een megamoment, geniet ervan’ 127
- II. Met Max en Jos 134

Hoofdstuk 13

Olav Mol 139

- I. ‘Een jambekkie was het nog’ 139
- II. De vrije (schijf)ruimte 146

Hoofdstuk 14

Jan Lammers 152

- i. 'Autoracen is simpel, je snapt het of je snapt het niet' 152
- ii. Vergelijken is het einde van het vermaak 157

Hoofdstuk 15

De bandenfluisteraar 165

- i. Rubbermanagement 165
- ii. Verdedigen is een kunst 167

Hoofdstuk 16

De geheimen van het stuurkje 174

- i. De grenzen van de menselijke maat 174
- ii. Telemetrie 178

Hoofdstuk 17

De Grote Gevechten 181

- i. De nieuwe Ayrton Senna 181
- ii. 2016. Het Verstappen-jaar 184
- iii. The Max-factor 187

Hoofdstuk 18

2017 192

- i. Een rollercoaster 192
- ii. De eerste helft 197
- iii. De tweede helft 202
- iv. Citaten 203

Epiloog 212

Dankwoord 218

HOOFDSTUK I

Het cv van Max Verstappen

Naam: Max Verstappen

Geboren: 30 september 1997, te Hasselt (België)

Zoon van: Jos Verstappen en Sophie Kumpen

Karting

2006

Belgisch kampioen Mini-klasse: 21 overwinningen

2007

Nederlands kampioen Mini-klasse: 4 overwinningen

Belgisch kampioen Mini-klasse: 18 races, 16 overwinningen

2008

Belgisch kampioen Mini-klasse: 18 races, 16 overwinningen

Belgisch kampioen Cadet: 12 races, 11 overwinningen

Benelux Karting Series Mini-klasse: 12 races, 11 overwinningen

2009

Belgisch kampioen Mini-klasse: 21 overwinningen

Belgisch kampioen KF 5: 12 races 11 overwinningen

Benelux Karting Series Mini-Max Klasse: 12 races, 11 overwinningen

2010

Eerste in Bridgestone Cup Final KF3

Eerste in wsk Nations Cup

Tweede in CIK-FIA World Cup
Eerste in WSK World Series
Tweede in Winter Cup
Eerste in WSK Euro Series

2011

Eerste in WSK Euro Series
Tweede in Winter Cup
Derde in 1e Ronde WSK Master Series

2012

Eerste in Winter Cup KF2
Eerste in WSK Master Series
Eerste in WSK Master Series
Tweede in FIA World Cup

2013

Eerste in Winter Cup
Eerste in WSK Master Series
Eerste in WSK Euro Series KF1
Eerste in FIA World Championship KZ
Eerste in FIA World Championship KF
Tweede in Max Euro Challenge Senior

2014

Florida Winter Series Ferrari Driver Academy: 12 races,
2 overwinningen

Formule 3

EK Formule 3 (voor Van Amersfoort Racing) 33 races,
10 overwinningen, derde in eindklassement
Eerste in Masters of Formule 3 Zandvoort
Zevende in Grand Prix van Macau

3 oktober 2014: Debuut Formule 1 in Japan met Toro Rosso. Eerste testkilometers

2015

15 maart 2015: Grand Prix-debuut voor Toro Rosso in Melbourne Australië.

19 races, 21 WK-punten, twaalfde in het wereldkampioenschap
Beste prestaties: vierde in Hongarije en vierde in de Verenigde Staten

2016

20 maart: GP Australië (Toro Rosso): tiende

3 april: GP Bahrein (Toro Rosso): zesde

17 april: GP China (Toro Rosso): achtste

1 mei: GP Rusland (Toro Rosso): uitgevallen (motor)

15 mei: GP Spanje (Red Bull): **eerste**

29 mei: GP Monaco: uitgevallen (crash in achttiende ronde)

12 juni: GP Canada: vierde

19 juni: GP Europa (Bakoe): achtste

3 juli: GP Oostenrijk: tweede

10 juli: GP Groot Brittannië: tweede

24 juli: GP Hongarije: vijfde

31 juli: GP Duitsland: derde

28 augustus: GP België: elfde

4 september: GP Italië: zevende

18 september: GP Singapore: zesde

2 oktober: GP Maleisië: tweede

9 oktober: GP Japan: tweede

23 oktober: GP Verenigde Staten: uitgevallen in twintigste ronde (technische problemen)

30 oktober: GP Mexico: vierde (teruggezet van plaats 3)

13 november: GP Brazilië: derde

27 november: GP Abu Dhabi: vierde

Eindstand WK 2016: vijfde

2017

- 26 maart: GP Australië: vijfde
- 9 april: GP China: derde
- 16 april: GP Bahrein: uitgevallen (remproblemen in twaalfde ronde)
- 30 april: GP Rusland: vijfde
- 14 mei: GP Spanje: uitgevallen (crash in eerste bocht)
- 28 mei: GP Monaco: vijfde
- 11 juni: GP Canada: uitgevallen (elektronische problemen)
- 25 juni: GP Azerbeidzjan: uitgevallen (motorproblemen)
- 9 juli: GP Oostenrijk: uitgevallen (koppelingsproblemen)
- 16 juli: GP Groot-Brittannië: vierde
- 30 juli: GP Hongarije: vijfde
- 27 augustus: GP België: uitgevallen achtste ronde (motorproblemen)
- 3 september: GP Italië: tiende (gridstraf na motorwissel)
- 17 september: GP Singapore: uitgevallen in eerste bocht na crash met Vettel en Räikkönen
- 1 oktober: GP Maleisië: **eerste**
- 8 oktober: GP Japan: tweede
- 22 oktober: GP Verenigde Staten: vierde (teruggezet van de derde plaats)
- 29 oktober: GP Mexico: **eerste**
- 12 november: GP Brazilië: vijfde
- 26 november: GP Abu Dhabi: vijfde
- Eindstand WK 2017: zesde

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 inkijsje 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 tarte 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.