

VAN SIMRACER TOT FORMULE 1

RUDY VAN BUREN

***VAN SIMRACER
TOT FORMULE 1***

Nieuw Amsterdam

© 2025 Rudy van Buren / Nieuw Amsterdam

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan.

*All rights are reserved, including those for text and data mining,
AI training and similar technologies.*

Tekst en redactie Mark Bremer
Omslagontwerp Villa Grafica
Omslagbeeld © Malcolm Griffiths

NUR 491

ISBN 9789046833407

www.nieuwamsterdam.nl

Nieuw Amsterdam maakt deel uit van Park Uitgevers



INHOUD

Proloog 7

Deel I 11

1 Mijn jonge jaren 13

2 Het breekpunt 27

Deel II 37

3 Videotheek 39

4 Ongrijpbare hobby 49

5 Racelicentie 53

6 Ik kon het niet alleen 59

7 World's Fastest Gamer 65

8 Geen twijfel meer 69

9 Eindrace 75

10 Mijn leven op zijn kop 83

Deel III 87

11 Het McLaren-jaar 89

12 Naast Fernando, Stoffel en Lando 96

13 Spartaans ritje 100

14 Oeps, foutje 106

15	McLaren is klaar. En nu?	110
16	Porsche-test	113
17	Wachten op het jawoord	122
18	Alles in duigen	125
19	Mijn Red Bull-examen	134
20	Is het gras elders groener?	138
21	Casino Monaco	141
22	‘Hé jongens, lief zijn voor elkaar’	146
23	Eerst die F3-training kijken...	151
24	Geen nieuwe banden?	157
25	Dutch Grand Prix	161
26	Een dag in de Formule 1-simulator	164
27	In de simulator	171
28	Het Formule 1-wereldje	181
29	Was dit het waard?	186
30	Geen gezeik	189
31	Op slag verliefd	194

	Epiloog	205
--	---------	-----

PROLOOG

Waarom zou een Formule 1-team mij in dienst nemen? Wat heb ik te bieden?

Ik zat een beetje doelloos te scrollen achter mijn computer, toen dit bericht meteen mijn aandacht trok: World's Fastest Gamer, een online race-wedstrijd die door onder andere het Formule 1-team van McLaren georganiseerd werd. De winnaar kreeg een jaarcontract als simulatorcoureur. Dat is iemand die in de simulator in de Formule 1-fabriek zit om het team te helpen bij de ontwikkeling van de auto en het zoeken naar de beste afstelling tijdens race-weekenden. Alles voor een paar honderdsten van een seconde winst, dat maakt het verschil tussen winst en verlies op het circuit.

Dit was enorm voor de simracerij, er werd echt een groot evenement van gemaakt. Dit zou mijn terugkeer naar de autosport kunnen plaveien.

Ik was halverwege de twintig. Een jaar of tien eerder had ik mijn autosportdroom opgegeven. Als karter deed ik internationaal goed mee, hoopte ik op een kans bij een groot team om zodoende in de autosport aan de bak te komen. Mijn ouders investeerden een fortuin in karts, motoren en banden, het liep de spuigaten uit. Maar na een aantal jaar ging het niet meer en moesten

we er plotseling mee stoppen. Het fundament onder mijn bestaan was weg.

De autosport liet mij na die bittere teleurstelling nooit helemaal los. Het was mijn grootste hobby, ik onderhoud contact met vrienden uit die tijd en volgde alles op de voet. Toen ik het simracen ontdekte, was ik meteen verkocht. Zo kon ik doen wat ik het allerliefst deed: racen.

Dat het mijn werk zou worden en ik een complete carrière te danken heb aan het simracen, had ik toen niet kunnen bedenken. Ik besteedde er talloze uren aan, ik was er goed in. Op mijn slaapkamer begon ik met een trage computer en een simpel stuurkje van de Intertoys, inmiddels heb ik in mijn huis een apart kamertje met professionele apparatuur staan waar ik elk moment van de dag kan racen.

Het racen werd een verslaving, zeker toen bleek dat ik er redelijk goed in was. Elke week deed ik mee in verschillende competities, won veel races en werd zelfs wereldkampioen. Enig minpunt: in de autosport werd het simracen niet echt serieus genomen. Er heerste een beeld van nerds die achter hun computertje zaten en een spelletje speelden tegen andere gasten die toevallig ook racegek waren. Wat had dat met echte autosport te maken?

Anno 2025 is dat enorm veranderd. Het simracen is uitgegroeid tot een realistische trainingsmethode voor coureurs, bijna iedere serieuze simracer heeft professioneel materiaal thuis staan en het niveau is enorm gestegen. De kloof tussen de virtuele en de echte autosport werd daardoor steeds kleiner.

Ik was sceptisch over World's Fastest Gamer. Het voelde bijna te mooi om waar te zijn. Wat moet een Formule 1-team met iemand zoals ik? Ze hebben toch personeel en gespecialiseerde coureurs

voor de simulator? In de levensechte Formule 1-simulator – elk team heeft er eentje – testen teams onderdelen voordat ze daadwerkelijk geproduceerd worden door data te verzamelen en te vergelijken met de echte auto. Dat is om kosten te besparen. Tijdens de raceweekenden werkt de simulatorploeg parallel aan het raceteam op het circuit om problemen met de auto op te lossen of te zoeken naar manieren zodat een coureur als Max Verstappen nog harder kan gaan.

Ik zag mezelf niet meteen werken bij een Formule 1-team, maar teamgenoten en vrienden dachten daar anders over. ‘Jij kunt dit én je kunt ver komen.’ Na lang nadenken besloot ik daarom de sprong in het diepe te wagen en mee te doen. Ik overleefde een streng kwalificatieproces en plaatste me voor de grote finale. Achteraf een van mijn belangrijkste beslissingen ooit.

In totaal deden er dertigduizend simracers mee aan World’s Fastest Gamer. Twaalf finalisten vochten in elf dagen uit wie zou winnen. Op de boulevard van het McLaren Technology Centre in Woking, het hoofdkantoor van het McLaren Formule 1-team, stond ik met een euforisch gevoel dat ik nooit eerder had. Een week lang werden ik en mijn concurrenten op alle vlakken getest, reden we in verschillende simulatoren en moesten we onszelf bewijzen in allerlei races.

Het slotstuk was een sessie in de meest geavanceerde simulator die ik tot dat moment gereden had: de Formule 1-simulator van McLaren. Ik was veel te groot om daar fatsoenlijk in te zitten, maar maakte er het beste van. Het was een lange, intensieve week geweest. Ik was kapot, maar de vermoeidheid speelde geen rol meer toen ik mijn naam hoorde als winnaar van World’s Fastest Gamer. Onvermijdelijk dacht ik terug aan hoe ik ooit begon met racen en waar ik nu was: het leek een ongeloofelijke droom...

DEEL I

1

MIJN JONGE JAREN

Autosport heeft bij ons thuis altijd een belangrijke rol gespeeld. Mijn vader Gino trok vanuit onze woonplaats Berkenwoude – een klein dorpje ten oosten van Rotterdam – heel Nederland door om op allerlei weilanden mee te doen aan autocrosswedstrijden. Het is een van de ruigste en puurste vormen van autosport die we in Nederland hebben. De autocross was in de jaren tachtig en negentig echt populair. In bijna elk dorp werd wel een dorpscros gehouden – vaak viel het samen met een dorpsfeest of kermis. Mijn vader reed eerst lokale wedstrijden, maar pakte het algauw serieuzer aan. Hij deed mee in de grote kampioenschappen die toen door heel het land gehouden werden en streed tegen de beste coureurs van Nederland.

Ons gezinsleven stond altijd in het teken van auto's, ook doordat mijn vader zijn brood verdiende in de auto-industrie. Als er niet gewerkt werd, stond hij in de schuur te sleutelen aan de crossauto. Ik weet niet beter dan dat het zo was: de auto repareren, verbeteren of schoonmaken. Zodra ik enigszins besef had van wat mijn vader deed, raakte ik besmet met het autosportvirus.

Ik was een druk, eigenwijs baasje en ging altijd mee als mijn vader weer ergens in het land ging racen. Die weekenden op de

circuits zorgden ervoor dat ik een tweede leven opbouwde: de kinderen van mijn vaders concurrenten werden mijn vriendjes. Ik leefde voor het weekend, naar een leven op en langs het circuit. Tussen de rondspattende modderkluiten en de ronkende motoren in het rennerskwartier voelde ik me thuis. Eerst vlak bij huis, maar later reden we heel Nederland door. Op zaterdagochtend in alle vroegte naar het verre Friesland zodat hij kon meedoen aan een NK-wedstrijd. Hij reed in de Sprintklasse 2000, een van de snelste klassen in de autocross waar met zelfgebouwde frames gereden werd. Hij streed tegen de snelste mannen van die tijd en deed mee om de prijzen. Ik keek langs de baan en na de race ging ik snel door met spelen, er moest met de meegebrachte speelgoedautootjes weer geracet worden tegen vriendjes. Dit was mijn speeltuin, hier voelde ik mij thuis.

De competitiedrang die ik bij mijn vader zag, nam ik vrijwel meteen over. Als enig kind in ons gezin was hij mijn grote voorbeeld. Of het nu een skelter of een fiets was, ik was altijd aan het racen. Het moest zo snel mogelijk. Ik racete met mijn Hot Wheels-autootjes op zelfgemaakte banen. De hele familie was onderdeel van mijn fascinatie voor de racerij. Op de boerderij bij opa en oma maakte ik een eigen racebaan waar ik met de fiets talloze rondjes racete. Opa stond turend op zijn horloge langs 'het circuit' en riep de rondetijden naar mij. Elk rondje moest sneller. Soms ging het mis, maar na elke valpartij volgde een poging om nog harder door de bocht te sjezen.

Verliezen? Nee, geen optie. Hoe klein ik ook was, die gedrevenheid zat er al vroeg in. Ik kon slecht tegen mijn verlies, alles stond in het teken van winnen. Een nederlaag tijdens een simpel bordspel leverde al een woede-uitbarsting op. Als ik verloor, was ik een jaloers kreng.

Toen ik net aan mijn tweede jaar op de basisschool begonnen was, verhuisden we van Berkenwoude naar het oosten van het land. Mijn vader begon een carrosseriefabriek in Emmen. De aanpassing op mijn nieuwe school ging niet vanzelf. Als westerling had ik moeite me thuis te voelen tussen de Drentse kinderen, die over het algemeen stiller en minder expressief waren dan ik. Voor die mensen daar was ik echt een brutaal jong, zelfs toen ik nog maar net de kleuterleeftijd ontstegen was. De eerste weken waren zeker niet leuk, ik vond het lastig om contact te leggen met andere kinderen. En daarnaast was het heel jammer dat ik mijn vriendjes in Berkenwoude moest achterlaten.

Maar onze verhuizing betekende ook dat het crossen van mijn vader op een laag pitje kwam te staan. Ons eerste jaar in Emmen heeft hij nog veel wedstrijden gereden, maar het was niet langer te combineren met zijn drukke bestaan als ondernemer. De focus verschoof van zijn hobby naar het bedrijf. Hij stopte met racen toen ik zes jaar was.

In plaats van de wekelijkse reis naar crossbanen door heel het land, ging ik op voetbal. Elk weekend stond ik op het veld, maar het was mijn spelletje niet. Ik kon aardig schieten, maar mijn teamgenoten mochten absoluut niet missen, dan werd ik woedend. Ik was niet geschikt voor een teamsport. Alles draaide om winnen en ik had geen controle over de inzet en prestaties van mijn teamgenoten, maar kon ook niet in mijn eentje winnen. Ik beleefde er daardoor weinig plezier aan en miste mijn racefamilie. Voetbal kreeg dan ook nooit de liefde die mijn vader en ik hadden voor de snelheid en adrenaline van de autosport.

Vlak bij onze nieuwe woonplaats Emmer-Compascuum lag kartcircuit Pottendijk. Regelmatig gingen mijn vader en ik samen bij de baan kijken als er trainingen of wedstrijden gehouden

werden. Jaloers keken we naar de vaders en zonen die wél actief waren op de kartbaan. Al snel bedacht mijn vader dat ik ook zo'n kart moest hebben, al moest ik nog even geduld hebben...

Op 4 april 2000, de dag van mijn achtste verjaardag, was het zover.

We zaten op dinsdagmorgen in alle vroegte aan de ontbijttafel toen mijn vader opeens tegen me zei: 'Rudy, loop eens even naar de garage en haal een steeksleutel voor me.'

Nietsvermoedend trok ik mijn jas aan en deed wat gevraagd werd. Een minuut later kwam ik terug met de gevraagde steeksleutel.

'Nee, dit is niet de goede. Ga nog maar een keer,' zei m'n vader.

Na nog een wandeling richting de garage had ik blijkbaar weer de verkeerde sleutel gepakt. En na de derde keer was het wéér niet goed.

'Je ziet het niet, hè?' zei hij toen lachend.

Ik had geen idee waar hij het over had. Hij nam me mee naar de garage en wees trots naar mijn verjaardagscadeau, dat toch duidelijk te zien was bij binnenkomst: mijn eerste kart.

Ik was enorm blij en wilde zo snel mogelijk gaan rijden. Ik had er voor dat moment nog niet bij stilgestaan dat ik zelf zou gaan karten, ook al gingen we regelmatig kijken op Pottendijk. Ineens stond ik op het punt om coureur te worden.

Naast de kart kreeg ik een rode raceoverall en een rood-wit-zwarte AGV-motorhelm. Op de eerstvolgende zaterdagmorgen trokken mijn vader en ik naar Pottendijk voor een kennismaking. Daar mocht ik mijn eerste meters maken tijdens het nieuwelingen-uurtje. Ik mocht alvast wat rondjes maken terwijl andere coureurs met meer ervaring moesten wachten tot de baan daad-

werkelijk openging. Op die manier kon ik in mijn eigen tempo kennismaken met de kart, de baan en het racen. Het ging niet verkeerd, ook al hadden we op dat moment geen idee van de techniek die erbij kwam kijken. Ik maakte in de periode daarna talloze rondjes, kon al gauw lezen en schrijven met de kart.

Na de eerste oefendag meldde circuiteigenaar Piet Rodenburg zich.

‘Jij hebt een probleem,’ zei Rodenburg tegen mijn vader. ‘Dat joch geeft nu al gas.’ De baas van Pottendijk zag direct dat ik potentie had en doelde met ‘een probleem’ op de verwachting dat het mijn vader veel geld zou kosten om mij aan een carrière te helpen. We stonden nog maar aan het begin en hadden geen idee of we daadwerkelijk goed bezig waren. Na een paar jaar, toen de hobby echt uit de hand gelopen was en we bijna elke week in het buitenland zaten, kwam die uitspraak van Rodenburg nog regelmatig terug.

Ik startte vanwege mijn leeftijd en het type kart in de mini-klasse. Voor die kleine karts was het circuit van Emmen eigenlijk net te groot. De baan in Vledderveen, op ongeveer een half uur rijden, was veel geschikter. Maar al snel hoorden we dat we naar Strijen, onder de rook van Dordrecht, moesten als we echt stappen wilden zetten. Een stuk verder dan Pottendijk of Vledderveen, niet zo handig als je in het oosten van Nederland woont. Strijen had toen al de beste opleiding voor jonge Nederlandse karters en dat is nog altijd zo. Mijn vader was bloedfanatiek, deed altijd alles op 110 procent en doet dat tot op de dag van vandaag. Ineens gingen we elke week naar Strijen, waar ik op cursus ging en meters maakte met mijn kart. Voor ik het wist had ik een racelicentie – toen al met startnummer 57 – en waren we bezig om de volgende stap te zetten.

Na een jaar oefenen en het afronden van de kartcursus had ik de smaak echt te pakken. Ik ging hard, had potentie om vooraan mee te doen tijdens races. Het was tijd om een inschrijving voor het Nederlands kampioenschap te regelen. Tot dat moment was karten vooral een hobby, maar het liep in rap tempo uit de klauwen. Mijn vader had contact gelegd met Peter de Bruijn, een van de legendarische figuren die de Nederlandse kartingwereld rijk is. Hij leverde al jaren de beste karts aan grote talenten en iedereen kende hem. Kimi-Matias Räikkönen, die later Formule 1-wereldkampioen zou worden, woonde in zijn jeugd zelfs een tijd bij De Bruijn in huis. Mijn eerste kart was ik al snel ontgroeid en ik debuteerde in het NK met eentje van De Bruijn.

Tijdens lokale wedstrijden had ik inmiddels geroken aan wat winnen was en dat was ook mijn insteek voor het NK. Ik vond het spannend, maar we lieten niets aan het toeval over. In aanloop naar de eerste wedstrijd die we in Oss zouden rijden, gingen we maar liefst tien keer naar die bewuste baan om te oefenen. Des te groter was de teleurstelling toen het niet echt goed ging in de kwalificatie. Hierdoor moest ik vanaf de achttiende startplek beginnen aan de race en was ik zwaar over de zeik. Op die plek hoorde ik niet thuis, zo voelde het. Na een jaar lang ervaring opdoen en een hele winter trainen voor het NK viel dit behoorlijk tegen.

Ik voelde de drang om het in de race goed te maken. Een voor een haalde ik mijn tegenstanders in nadat we van start gingen. Na een aantal rondjes werd de finishvlag gezwaaid en lag ik negende. Lang niet slecht, maar met een betere startpositie had ik nog verder vooraan kunnen eindigen.

Mijn eerste kennismaking met het NK was niet bijzonder, tot de tweede race later die middag. Terwijl de andere klassen aan het rijden waren, begon het te regenen. Tegen de tijd dat mijn

tweede race begon, was het circuit heel nat. Ik had mijn regenpak aan, kreeg nog wat laatste adviezen mee van mijn vader en mocht de baan weer op.

In de regen voelde ik mij meteen thuis op de baan. De ideale lijn in droge omstandigheden is niet de beste als de baan nat is. Dit wist ik al van de oefenrondjes die ik in de maanden daarvoor gemaakt had. Ik kon spelen met de grip, probeerde andere lijnen en zocht naar manieren om meer snelheid te maken. Terwijl de andere jongens en meiden hun droogweerlijnen bleven rijden, zocht en vond ik manieren om meer snelheid te maken. Ik pakte zo veel mogelijk kerbstones mee, de betonstrips die vaak in de binnenbochten en bij het uitkomen van de bochten liggen. Die gaven veel meer grip dan het glibberige asfalt.

Een paar rondjes voor het eind van de race nam ik de leiding. Nadat de zwart-witgeblokte vlag gezwaaid werd ten teken van de finish, kon ik eindelijk mijn blijdschap laten zien. Tijdens mijn eerste NK-wedstrijd had ik direct een race gewonnen, zo gaaf. Dat gaf een geweldig gevoel, maar het zorgde er vooral voor dat ik nog veel meer wilde winnen. Winnen was het enige dat telde.

Dat viel nog niet mee. Halverwege het seizoen moesten we van kart wisselen en presteerde ik wisselvallig. De snelheid was er wel, maar we hadden niet de kennis om constant vooraan mee te doen. Anderen hadden de zaakjes beter op orde. Ik won wel de KCA Trophy, een nationale wedstrijd, en was de beste nieuwkomer in het Nederlands kampioenschap, maar ik voelde dat ik meer kon dan de derde plaats die ik uiteindelijk behaalde in het klassement.

Omdat we het inmiddels serieus aanpakten, zochten we naar mensen die ons financieel konden helpen. Mijn ouders hadden het financieel goed voor elkaar, anders was het überhaupt niet te doen.

Maar toch, het werd al snel duidelijk dat we meer geld nodig hadden om de hobby te bekostigen en door te kunnen groeien.

We lieten een sponsorfolder maken om zo contact te leggen met potentiële geldschietters. RUDY VAN BUREN EN HET KARTVIRUS, stond er groot op geschreven. 'Alle huidige Formule 1-toppers zijn op jeugdige leeftijd begonnen in de kartsport. Dankzij Jos Verstappen leven de autosport en karting in Nederland en krijgen steeds meer talenten de kans zich te tonen: Rudy van Buren is zo'n talent.'

We vonden een paar bedrijven die ons wilden helpen, zo konden mijn vader en ik volop doorgaan met de voorbereiding voor het seizoen van 2002. Op mijn raceoverall stonden de namen van de nieuwe sponsors, het bodywork werd voorzien van stickers met sponsors. Gelukkig betaalden de investeringen zich uit in resultaten.

Wekelijks deden we mee met de beste coureurs. Mark Schoemaker was destijds mijn grootste concurrent, met wie ik heel wat duels op de baan uitvocht. Steeds vaker slaagde ik erin te winnen. Dat was vooral te danken aan het feit dat mijn vader geen detail aan het toeval overliet. Om tijdens de race bijvoorbeeld zo veel mogelijk vermogen te hebben, moest ik aan de carburateur draaien. Het draaiknopje dat er standaard op zat, was heel lastig verstelbaar op volle snelheid. Zeker met mijn dikke racehandschoenen aan was dat niet te doen. Mijn vader laste er een 10 cent-muntje op zodat ik dat makkelijker zelf kon regelen. Nu ik eraan terugdenk weet ik nog precies hoe het tijdens het rijden ingeregeld moest worden.

Na de derde plaats in 2001 stond ik eind seizoen 2002 een trede hoger op het eindpodium en was er nog maar één optie voor 2003: kampioen worden.

Het werd steeds lastiger om competitief te zijn. Ik was voor de