

Inhoud

En Max?	7
1 De erfenis – Alberto Ascari	13
2 Stamina – Juan Manuel Fangio	28
3 De doordouwer – Jack Brabham	45
4 De virtuoos – Jim Clark	60
5 Rockstar – Jackie Stewart	77
6 De computer – Niki Lauda	94
7 De politicus – Alain Prost	112
8 Magic – Ayrton Senna	129
9 De manager – Michael Schumacher	146
10 De wereldster – Lewis Hamilton	164
Wereldkampioenen 1950-2022	187

En Max?

Op 12 december 2021 vloog Max Verstappen, in de allerlaatste ronde van de laatste Grand Prix van het jaar, in Abu Dhabi, in bocht 5 binnendoor langs Lewis Hamilton. Luttele ogenblikken later ging hij over de finish en was hij de nieuwe wereldkampioen Formule 1. Nederland ging uit zijn dak. De grote kampioen Lewis Hamilton, al jaren alleenheerser in de Formule 1, was eindelijk verslagen. De koning was dood, leve de koning! Een nieuw tijdperk was begonnen. Voor veel Formule 1-fans, en niet alleen in Nederland, was dit misschien wel het mooiste kampioenschap ooit. Het was de bekroning van een geweldig seizoen, een titanenstrijd van begin tot eind. Reden genoeg om Max onmiddellijk tussen de grootste wereldkampioenen te scharen, toch? Ho even, want zo snel gaat het nu ook weer niet in de Formule 1. Geschiedenis heeft tijd nodig.

Toen ik dit boek in 2013 voor het eerst publiceerde, was Max vijftien jaar jong en werd hij wereldkampioen karten in de KZ1-klasse. Zijn vader begon stilaan te bedenken in welke autosportklasse hij Max wilde laten debuten. Niemand kon vermoeden dat Max een jaar later zijn eerste Formule 1-contract zou tekenen... In de Formule 1 lagen Fernando Alonso, Sebastian Vettel en Lewis Hamilton al een paar seizoenen lang met elkaar in de clinch en de

grote vraag was wie de ware opvolger van Michael Schumacher zou worden. Schumacher was, met zeven wereldtitels, waarvan vijf met het dreamteam van Ferrari, de laatste echt grote kampioen geweest. Soms kwamen tijdens televisie-uitzendingen ook de namen van andere legendarische kampioenen voorbij: Fangio, Clark, Lauda, Senna... maar wisten alle kijkers nog wel wie dat waren? Ik besloot al die kampioenen eens op een rij te zetten om uit te vinden wat een winnaar nu werkelijk tot een groot kampioen maakte.

Het eerste wat ik ontdekte, was dat het in de ultieme snelheidssport niet om snelheid alleen gaat. Stirling Moss, Ronnie Peterson, Gilles Villeneuve, om er een paar te noemen, ze waren onbetwist de snelste coureurs van hun tijd. Toch kwamen ze niet voor in mijn lijst. Want kampioenen moeten natuurlijk eerst kampioen worden, en daarvoor moeten ze niet alleen hard kunnen rijden, ze moeten ook slim zijn. Uitgekookt. Ze moeten in de juiste auto terechtkomen, het team de juiste kant op dirigeren, begrijpen wat belangrijk is om hen heen, ze moeten uitvinden wanneer ze snel moeten zijn, wanneer ze geduld moeten hebben, en vooral de boel heel houden, zichzelf heel houden... De ware kampioenen voelen als geen ander de uitdagingen van hun tijd aan. Ze zien de mogelijkheden van de techniek, van de veranderende omstandigheden, van de media, eigenlijk van alles wat deel uitmaakt van hun wereld, hun tijd. Door die mogelijkheden te benutten verleggen ze grenzen, voegen ze iets toe aan de sport. Een groot kampioen bepaalt de koers van de sport, hij legt de lat hoger en laat zo de rest achter zich.

Een voorbeeld: Jim Clark was de beste coureur van zijn tijd. Niemand reed zo snel en foutloos in de fragiele machientjes van de jaren zestig als hij. Maar tussen de races door trok hij zich toch het liefst terug op de schapenboerderij van zijn ouders in Schotland. De ietwat getroebleerde virtuoos had niks met rijkdom, met glamour en media. Zijn leerling Jackie Stewart wel. Hij nam het fijne, gevoelvolle rijden van Clark over, maar zag daarnaast al snel de mogelijkheden van de oprukkende massamedia, met name de televisie. Als vanzelf gebruikte hij die media voor zijn imago, en ook voor het verbeteren van de sport, met name op het gebied van de veiligheid. Bovendien, merkte Stewart, waren de media goed voor het vullen van zijn bankrekening, ook daar ging hij slimmer mee om dan Clark. Stewart zette een nieuwe stap in de professionalisering van de sport. In 2012 zei hij in een interview tegen mij: ‘Een professionele racer kijkt verder dan de cockpit van zijn auto.’ Daar gaat het in dit boek voortdurend over.

Ik ontdekte ook dat het niet gaat om statistieken. Veel winnen is natuurlijk niet onbelangrijk, maar wat vooral telt, is de manier waarop. Begin 2013 was Vettel al driemaal op rij wereldkampioen en domineerde hij de sport. Toch had Lewis Hamilton het veel meer in zich om een plek te veroveren tussen de allergrootsten. Hij was de betere racer, de snellere, maar Lewis worstelde de laatste jaren nogal met zijn team, met zijn omgeving, met de hele wereld, kortom: met zichzelf. Met nog altijd maar één wereldtitel achter zijn naam kon je je afvragen: kwam het er nog wel uit? Negen jaar later hoeft daar geen twijfel meer over te bestaan. Vanaf 2014 was Hamilton min of meer alleenheerser in de

Formule 1 en reed hij alle records van Schumacher uit de boeken. Op één na. Maar zoals gezegd, het gaat niet om statistieken. Niet alleen. Hamilton voegde ook iets toe. De kwantumsprong die Stewart ruim vijftig jaar geleden maakte door zijn omgang met de media is eigenlijk heel goed vergelijkbaar met de ontwikkeling van Lewis Hamilton tot wereldster onder het vergrootglas van internet en sociale media. Waar Vettel, net als Schumacher, zijn leven zorgvuldig afschermd voor de buitenwacht, leidt Hamilton het openbare leven van een ster in al zijn facetten. Precies dat maakt hem tot de nieuwe, grote kampioen van deze tijd. Hoe dat allemaal gegaan is, is te lezen in het nieuwe, laatste hoofdstuk van dit boek.

Nu Hamilton de lijst van de tien grootste kampioenen binnen scheurt, moet er natuurlijk wel iemand wijken. Eerlijk gezegd was de keuze niet heel moeilijk. Toch zal ik met pijn in het hart Tazio Nuvolari laten gaan. Nuvolari was eigenlijk geen Formule 1-kampioen, omdat de Formule 1 in zijn tijd gewoon nog niet bestond. Ik had Nuvolari er destijds graag bij als een kampioen uit de oertijd van de racerij, het archetype van de autocoureur. Met al die prachtige verhalen over het pact met de duivel, over races in een gipskorset, over de duels met Varzi, de gesprekken met Ferrari, de Mille Miglia op een net citroenen en de priester die hem op zijn sterfbed verzekerde dat hij in de hemel nog veel sneller zou gaan. Ik zal hem missen.

En Max? Insiders twijfelen er niet aan: Max heeft het absoluut in zich om in het rijtje van de tien grootste wereldkampioenen terecht te komen. Al meteen toen hij in 2015 de Formule 1 binnenkwam, verlegde hij grenzen. Met

zeventien jaar was hij de jongste debutant ooit. En dat zal hij blijven, want na hem besloot de FIA toch maar om een minimumleeftijd van achttien jaar voor de Formule 1 in te stellen. Een jaar later werd hij de jongste Grand Prix-winnaar ooit. Zijn manier van racen wekte alom bewondering. Zo'n talent komt maar eens in de vijftig jaar voor, stelde Niki Lauda. Het racen zit bij Max in elke vezel, compromisloos valt hij aan. Maar in gevecht met kampioenen als Vettel, Räikkönen en later ook Hamilton kwamen zijn verdedigende acties al snel ter discussie te staan. Er werd zelfs een regel ingevoerd om die aan banden te leggen, door de pers onmiddellijk de 'Verstappenregel' genoemd. Hoezo invloed op de sport? Binnen een jaar werd de regel echter alweer afgeschaft, want een beetje stevig racen maakte de Formule 1 toch leuker, vond men. Max had de boel flink opgeschud. En bleef dat doen. In Oostenrijk 2019 hadden de stewards drie uur nodig om te besluiten dat de inhaalactie van Max op Charles Leclerc stevig racen was geweest en dus niet bestraft hoefde te worden. Max bracht de strijd terug in de Formule 1 en liet zien dat een coureur wel degelijk het verschil kan maken. De jongste wereldkampioen werd hij niet, want Hamilton en Mercedes heersten. Maar geduldig, hardwerkend en lerend dichtten Max en zijn team de laatste jaren het gat naar de top. In 2021 kon de confrontatie met de inmiddels zevenvoudige kampioen Hamilton werkelijk beginnen. Het werd een tumultueus seizoen, een duel op het scherpst van de snede, met stevig racen, bochten opeisen, geen ruimte laten, crashen. De stewards hadden overwerk. Uiteindelijk werd Max de nieuwe wereldkampioen. Daarmee is de weg naar dit boek begonnen. Want de komende

jaren gaat Max zich pas echt ontplooiën en laten zien wat voor een kampioen hij is. Ik denk al na over een titel voor het nieuwe hoofdstuk. Het natuurtalent? De kannibaal? De racer? Max heeft nog een lange carrière voor zich en laten we ons gelukkig prijzen dat we het mogen meemaken. Het zal mij niet verbazen wanneer dat hoofdstuk er over een jaar of negen daadwerkelijk van komt. En wie moet er dan uit?

De erfenis – Alberto Ascari

Het zou net na de lunch geweest kunnen zijn. Antonio Ascari roept zijn zoon bij zich: ‘Alberto!’ Voor de middagtest goed en wel kan beginnen, moet Ascari zijn Alfa een rondje over het circuit sturen om te voelen of alles goed vastzit, werkt en naar wens is. Een geschikt moment om zijn zesjarige zoon te trakteren op een rondje Monza. Alberto wordt opgetild en naast zijn vader in de auto gezet. Pal voor zijn neus proest en sputtert de motor van de Alfa Romeo p2. De motorkap met het groene klavertje erop wordt vastgegespt. Iemand zet zijn kleine handen op het metaal voor hem en drukt ze stevig vast. Er worden sussende gebaren gemaakt naar zijn vader: kalm aan, hè? Ascari grijnst. De mannen gaan opzij, de motor speelt op en meteen schiet de wagen naar voren. Alberto kan net over de rand van de cockpit kijken. De tribunes en daarna de bomen glijden voorbij, rustig aan, als bij een toertochtje. Als vanzelf gaat de wagen harder en glijdt met zwier een prachtige, weidse bocht in. ‘Curva Grande!’ roept zijn vader naast hem. Wat een weelde, de wereld zo langs je heen te zien wentelen. De motor gromt tevreden. Ascari schakelt, luistert, schakelt weer en knikt. Af en toe kijkt hij glimlachend opzij. Nadat ze tussen de voorjaarsbomen in het park tweemaal rechtsaf zijn gegaan, kijkt zijn vader

hem aan, zijn ogen twinkelen: 'Hou je goed vast, Alberto!' Dan geeft hij gas. De motor brult, gilt, zijn vader schakelt weer, het ijzer knarst en rammelt om hen heen, de bommen suizen voorbij. Alberto's lichaam wordt tegen de rugleuning aangedrukt. Hij knijpt in het metaal, zijn ogen tranen terwijl ze gejaagd de weg afspeuren. Snelheid. De wereld en hij worden ineengedrukt. Liefst zou hij zich aan zijn vader vastklampen, maar hij weet dat hij de auto niet mag loslaten. Ascari neemt alweer gas terug. Hij kent de gevaren van de snelheid. 'Je mag je niet laten verleiden,' heeft hij eens gezegd. 'Je mag je niet laten betoveren door de snelheid. Je moet weerstand bieden, want het is of je een lange tunnel in suist.' Ruim op tijd remt hij af voor een listige linksbocht. Hij roept nog iets. Alberto hoort alleen het woord 'doodgereden', dan schiet de auto alweer vooruit. Nog eens gas! Alberto lacht nu, hij weet dat het kan, dat het bestaat, zijn haren waaien in de wind. En alweer remmen. Fors dit keer. Een kermisgevoel in zijn buik. Zijn handen duwen op het metaal, het doet pijn. Stapvoets, zo lijkt het, glijden ze daarna door een eindeloos naar rechts draaiende bocht. 'Parabolica!' Dan zijn daar de tribunes en de pits alweer. Een koor van mannen staat bij de Alfapit op de uitkijk. Campari, Ferrari, Jano, Ramponi, Brillì-Peri, stoere kerels uit de oertijd van de racerij. Ze applaudisseren voor hem, ze lachen en tillen hem uit de auto. Het lijkt wel een droom. Maar het is echt. Hij krijgt zijn hoedje weer op en gaat van hand tot hand tot hij op de pitmuur wordt gezet. Zijn vader lacht en zwaait nog een keer. Even later stuift Ascari, onder enorm motorgebrul, opwaaiend stof en rubber, weer de baan op.

Antonio Ascari was verreweg de snelste van alle Alfa-coureurs in de periode dat de racerij in Europa steeds vastere vorm aannam. Overal verrezen nieuwe, snelle circuits: Monza, Montlhéry, Spa-Francorchamps. Vanaf 1924 veegde Alfa de vloer aan met concurrenten als Bugatti, FIAT en Mercedes. In de meer dan vijf uur durende Grand Prix van Italië op Monza reed Ascari iedereen op twintig minuten. De wedstrijdleiding stuurde een waarschuwing naar de Alfapit: 'Als de heer Ascari de bochten zo blijft nemen dat dit een gevaar oplevert voor hemzelf en de andere deelnemers, zijn wij genoodzaakt hem uit de race te nemen!' Ascari antwoordde na afloop dat hij af en toe een wiel naast de baan moest zetten om allerlei oliesporen te omzeilen. Hij kende heus de gevaren.

Ook op het circuit van Montlhéry, nabij Parijs, op 26 juli 1925, voerde Ascari het veld met ruime voorsprong aan. Na twee uur racen lag hij zeven minuten voor op zijn teamgenoot Campari. Zelfs toen het zachtjes begon te regenen hield Ascari zijn voet stevig op het gas en sneed de bochten haarscherp aan. Te scherp. Een wielmoer tikte een paaltje aan, de Alfa slipte, maaide tientallen meters van een houten afzetting neer, die zich onder de auto ophoopte, waarna de Alfa wegsprong en over de kop sloeg. Zwaargewond kroop Ascari nog onder het wrak vandaan. Hij overleed op weg naar het ziekenhuis. Vier dagen later werd hij begraven. De trein die hem van Parijs naar Milaan had gebracht, was onderweg overladen met bloemen. Heel Milaan leek uitgelopen. Een eindeloze stoet zwarte auto's volgde de kist naar het Cimitero Monumentale. Op het kerkhof tilde Campari de net zevenjarige Alberto op. Met een sombere blik verze-