

André Hoogeboom

# Max

HET ONGEAUTORISEERDE VERHAAL OVER  
DE JONGSTE FORMULE 1-WINNAAR OOIT

Actuele editie



Karakter Uitgevers B.V.

# INHOUD

## Proloog 9

### Hoofdstuk 1

#### Het cv van Max Verstappen 23

### Hoofdstuk 2

#### Japan 2014 – De eerste Formule 1-meters van een tiener 28

### Hoofdstuk 3

#### Spanje, 15 mei 2016 37

##### I. Kampioenenmateriaal 37

##### II. Mei 2016 40

### Hoofdstuk 4

#### Het prille begin 46

##### I. Het televisiedebuut 46

##### II. De zwijgstraf 52

### Hoofdstuk 5

#### De geschiedenis herschreven 59

##### I. Jos 60

##### II. Huub 64

##### III. Jos 67

### Hoofdstuk 6

#### Genk: de baan van de kampioenen 74

##### I. Karten als volkssport 74

##### II. De start 84

## **Hoofdstuk 7**

### **Kees van de Grint 86**

- I. Het enige plan was: winnen 86
- II. Als je wint heb je vrienden 91

## **Hoofdstuk 8**

### **Het Mickey Mouse-baantje 99**

- I. In een racewagen 99
- II. De cameratraining 105

## **Hoofdstuk 9**

### **Florida januari 2014 110**

- I. Winterseries in The Sunshine State 110
- II. Een jongensdroom met een bite 117

## **Hoofdstuk 10**

### **2014: Formule 3 123**

- I. Racen bij Frits van Amersfoort 123
- II. Déjà vu 128
- III. Een gretige leerling 132

## **Hoofdstuk 11**

### **Intermezzo 2016 – Een bijzondere ontmoeting met Johan Cruijff 135**

## **Hoofdstuk 12**

### **Australië 2015: Giedo van der Garde 142**

- I. ‘Een megamoment, geniet ervan’ 142
- II. Met Max en Jos 149

## **Hoofdstuk 13**

### **Olav Mol 154**

- I. ‘Een jambekkie was het nog’ 154
- II. De vrije (schijf)ruimte 161

## **Hoofdstuk 14**

### **Jan Lammers 167**

- I. 'Autoracen is simpel,  
je snapt het of je snapt het niet' 167
- II. Vergelijken is het einde van het vermaak 172

## **Hoofdstuk 15**

### **Peter de Bruijn 180**

- I. Het kart-DNA 180
- II. Killersmentaliteit 185

## **Hoofdstuk 16**

### **De bandenfluisteraar 196**

- I. Rubbermanagement 196
- II. Verdedigen is een kunst 198

## **Hoofdstuk 17**

### **De geheimen van het stuurtje 205**

- I. De grenzen van de menselijke maat 205
- II. Telemetrie 209

## **Hoofdstuk 18**

### **Zijn mooiste races 212**

- I. Interlagos is op zijn naam geschreven 212
- II. Oostenrijk 2019 220
- III. Silverstone 2019 224
- IV. Duitsland 2019 226
- V. Mexico 2017-2018 227
- VI. De rest 229
- VII. Citaten 230

## **Epiloog 241**

**Als het niet kan zoals het moet,  
moet het maar zoals het kan 241**

## **Dankwoord 247**

# PROLOOG

Sinds het verschijnen van dit boek in 2016 is er heel wat gebeurd met Max Verstappen. Het bleke, wat slungelige jochie van zeventien lentes op wiens gezicht de restanten van puberpuistjes nog zichtbaar waren, is veranderd in een krachtige zelfbewuste wereldster. Hij heeft Formule 1-racen een facelift gegeven, de regels veranderd, de sport opwindend gemaakt en Nederland op de kaart gezet. Zijn invloed is noch te onderschatten, noch te relativieren. Formule 1 heeft een mondiale uitstraling, spreekt jong en oud aan, is modern, dynamisch en meedogenloos competitief. Als jongen van zeventien jaar voelde hij zich er meteen in thuis, als jong-volwassene van tweeëntwintig won hij al acht Grands Prix en is rijp voor een wereldtitel.

Van de Verenigde Staten tot Brazilië, van Japan tot Groot-Brittannië is zijn naam een begrip. In Nederland heeft zelfs de grootste autosporthater van hem gehoord.

Hij heeft *The Netherlands* op de kaart van de mondiale autosport gezet, terwijl hij nog niet is aangekomen bij de grens van zijn groei. Er wacht immers nog een wereldtitel. Zijn rol in de vierwielskoningsklasse is zo groot dat Nederland de Grand Prix terug heeft gekregen. Menno de Jong, mede-eigenaar van het circuit van Zandvoort, was daar heel eerlijk over in mijn boek *Zandvoort – De Formule 1 komt thuis*: ‘Zonder Max zou er geen sprake zijn geweest van een Grand Prix en zonder Max heeft het ook geen zin om hier een Grand Prix te houden’, vertelde hij. Een Dutch Grand Prix zou kortom ondenkbaar zijn geweest als er geen Verstappen was opgestaan in de Formule 1.

Er zijn nog heel wat races te winnen voor de jonge Limburger. Hij is in 2020 per slot van rekening nog slechts tweeëntwintig jaar jong. Als hij net zo lang doorgaat als Lewis Hamilton en ook zo-

veel races gaat winnen, moeten we vrezen voor een dodelijk saaie toekomst van de sport. Lewis Hamilton won tot 2020 84 races. In 2019 alleen al won hij elf races in één jaar. Mocht Verstappen ooit zo dominant worden, komt hij op 35-jarige leeftijd uit op een aantal van rond de 143 overwinningen. Het irritante winvingertje van Vettel die domineerde in de jaren 2010-2013 zal een warme herinnering aan spannende tijden blijken. Tot nu toe is Michael Schumacher de Grand Prix-koning met 91 overwinningen en zeven titels. Hamilton heeft in 2020 zeven GP-zeges nodig om dat aantal te evenaren en maakt daarmee ook een grote kans om wereldkampioen te worden. Om recordhouder te worden heeft Verstappen nog steeds een marge, maar de tijd vliegt en niet alles is te voorspellen. Schumacher reed in een winnende Ferrari, Hamilton in een superieure Mercedes. Verstappen rijdt in een goede Red Bull; (nog?) niet in een wagen die het veld domineert. Dat kan in 2020 zomaar veranderd zijn met Honda als intieme en toegewijde partner in combinatie met het superieure chassis van ontwerper Adrian Newey.

In 2021 zit er bovendien een revolutionaire reglementswijziging aan te komen en de geschiedenis leert dat de wereld in de F1 dan even op zijn kop gaat, dat de verhoudingen verschuiven. In 2005 kwam een einde aan de beklemmende Ferrari-dictatuur na reglementswijzigingen en Red Bull verloor na 2013, na de vierde en laatste titel van Sebastian Vettel, de hegemonie omdat Renault er niet in slaagde de transitie naar de hybridemotoren te maken. Oorzaken: reglementswijzigingen. Een al te rooskleurige voorspelling betekent daarom weinig. Het is niet meer dan wat het is: een voorspelling, een kijkje in een wazige glazen bol.

Maar tot nu toe: *so far so good*. Alle lichten staan op groen op de snelweg naar het succes. De grote vraag is: haalt hij de titel 2020 en wordt hij daarmee ook de jongste ooit? Voor dát record dringt de tijd wel degelijk. Hij wilde graag de jongste polesitter aller tijden worden maar de missie mislukte, omdat hij tot zijn afgrijzen

in 2018 in Mexico nipt werd afgetroefd door toenmalig teamgenoot Daniel Ricciardo. Nu is hij te oud om Sebastian Vettel, die na 21 jaar, twee maanden en elf dagen vooraan mocht staan op de grid, te verslaan als jongste polesitter.

Maar wat Verstappen in 2019 heeft laten zien, de groei die hij heeft doorgemaakt sinds hij als post-puber bij Toro Rosso instapte, is fenomenaal.

Z'n stijgende lijn is ononderbroken. In 2015, zijn eerste jaar, werd hij in de Toro Rosso twaalfde in de eindstand van het wereldkampioenschap, in 2016 (grotendeels voor Red Bull) vijfde, in 2017 zesde – na zeven(!) uitvalbeurten – in 2018 vierde en in 2019 derde met de nieuwe zeer betrouwbare Honda-motor, die niet één keer met mechanische problemen uitviel.

Hij won in totaal acht races: één in 2016 (Barcelona), twee in 2017 (Maleisië en Mexico), twee in 2018 (Oostenrijk en Mexico) en drie in 2019 (Oostenrijk, Duitsland en Brazilië). In 2019 behaalde hij ook zijn eerste poleposition (Hongarije). Conform die stijgende lijn eindigt hij in 2020 tweede, of... eerste.

In Nederland kent zijn populariteit geen grenzen. Hij is Johan Crujff en Frenkie de Jong verenigd in één persoon: nu al fenomeen en toch nog een talent van wie het beste nog moet komen. Het beste is in zijn geval: records breken. Jongste wereldkampioen, gewonnen races, polepositions en als gevolg daarvan, wereldtitels; snelste rondes, mooiste race-acties en ga maar zo maar even door. Formule 1 smult van records en lijstjes. Voor elk facet van de sport bestaat er wel een record. Verstappen heeft al een bijna onafzienbare reeks verzameld:

Jongste coureur in een Grand Prix (Australië 2015, 17 jaar en 166 dagen);

Jongste coureur in de punten (17 jaar en 180 dagen);

Jongste coureur aan de leiding in een race (Spanje 2016, 18 jaar en 228 dagen);

Jongste coureur op het podium (idem);  
Jongste winnaar (idem);  
Jongste coureur die een snelste ronde reed (Brazilië 2016);  
Jongste coureur met dubbele overwinningen (Mexico 2017 en 2018), Oostenrijk (2018 en 2019).

Zo gaat het maar door. Met acht overwinningen, 28 podiumplaatsen, zeven snelste ronden en één poleposition is hij op zijn 22ste onovertroffen.

Weinig sportwatchers, journalisten, liefhebbers, supporters, fans waren in 2016 overtuigd van zijn talent. Zij dachten smalend terug aan vader Jos, die ook snel, maar ook nogal onstuimig was en vaak uitviel. Hier dook een jochie op, de zoon van een coureur die tien jaar lang de tanden stuk had gebeten op de weerbarstige realiteit van de koningsklasse met slechts incidenteel succes. Zestien jaar: kom op zeg. En hoe ver kan een appel van de boom vallen? Maar zij hadden niet gezien hoe Verstappen-senior en -junior in relatieve anonimiteit een band smeedden die sterk was als staal. De vader had al snel door wat voor vlees hij in de kuip had en – misschien net zo belangrijk – wist door schade en schande precies hoe de hazen liepen op de stormbaan van de Formule 1.

Max was op zijn vierde al een ruwe diamant, waarvan senior en zijn directe omgeving al snel de potentie zagen. Paul Lemmens, de eigenaar van de kartbaan in Genk, zag de jonge Max (op)groeien op zijn circuit, zag hoe de vader en de zoon – ook Jos had als jochie de deur platgelopen – zich gedroegen. Hij zag kampioenenmateriaal. Als zevenjarige reed hij zijn eerste kartwedstrijd en werd gelijk kampioen bij de mini's. Hij zag hoe de twee met elkaar omgingen. 'Max werd nooit gepusht. Sterker; hij was degene die van geen ophouden wist. Dan riep hij tegen Jos: "kom op pa, nog een rondje."'

Geduldig – hoewel soms even niet – geslepen door een professioneel begeleidend team, waar ook Verstappens manager Huub



Rothengatter deel van uitmaakte, werd hij minutieus klaargestoomd voor het grote werk. Het verhaal is inmiddels genoegzaam bekend. Zo gaat dat met wereldsterren.

De bronnen die ik aan het woord heb gelaten in dit verhaal, kenners en diepe specialisten kwamen met zo veel doorslaggevende argumenten over zijn talent dat mijn beroepssceptis – eerst zien dan geloven – al snel was verdampt.

In de rondgang langs kenners die ik heb gemaakt om de boeken over de Formule 1 in het algemeen en de Limburgse ex-teenager in het bijzonder te kunnen schrijven klonk niets dan bewondering en respect door. Voor de volhardende vader Jos, maar zeker voor het toen nog ongepolijste talent van een piepjonge Max, het onbeschreven blad van de autosport, op wie vooroordelen geen vat kregen. Want hij bleef maar presteren, in elke klasse.

Max Verstappen werd een echte sportzoon, een jongen wiens blik niet werd vertroebeld door verleidingen van het moderne leven. Toen hij op z'n vierde in de kart stapte was er maar één richting: recht vooruit, zonder zijpaden. Hij deed niets liever dan racen.

In een openhartig interview met het blad *Formule 1* vertelde de vader dat de zoon wat hem betreft ook had mogen gaan voetballen, maar de zoon koos karten. Als hij het maar deed met hart en ziel, dat was de enige voorwaarde van senior. Een overbodige voorwaarde, zo bleek. De jonge Max wilde niet eens voetballen, want dan kon hij niet winnen. En winnen, dát was zijn brandstof. Verstappens verliezen niet graag.

Hij werd op momenten bijgestuurd door een ervaren vader, maar veel overtuigingskracht was er niet voor nodig. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Richard Krajicek, die na zijn actieve loopbaan nog een boekje open deed over het schrikbewind van vader Petr, ging Verstappen junior geen dag met tegenzin 'naar z'n werk'.