

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 12

## Hoofdstuk 3

Spanje, 15 mei 2016 21

I. Kampioenenmateriaal 21

II. Mei 2016 24

## Hoofdstuk 4

Het prille begin 30

I. Het televisiedebuut 30

II. De zwijgstraf 36

## Hoofdstuk 5

De geschiedenis herschreven 44

I. Jos 44

II. Huub 48

III. Jos 51

## Hoofdstuk 6

Genk: de baan der kampioenen 58

I. Karten is een volkssport 58

II. De start 68

## **Hoofdstuk 7**

### **Kees van de Grint 70**

- I. Het enige plan was: winnen 70
- II. Als je wint heb je vrienden 75

## **Hoofdstuk 8**

### **Het Mickey Mouse-baantje 83**

- I. In een racewagen 83
- II. De cameratraining 89

## **Hoofdstuk 9**

### **Florida januari 2014 94**

- I. Winterseries in The Sunshine State 94
- II. Een jongensdroom met een bite 101

## **Hoofdstuk 10**

### **2014 Formule 3 107**

- I. Racen bij Frits van Amersfoort 107
- II. Déjà vu 112
- III. Een gretige leerling 116

## **Hoofdstuk 11**

### **Intermezzo 2016 – Een bijzondere ontmoeting met Johan Cruijff 119**

## **Hoofdstuk 12**

### **Australië 2015: Giedo van der Garde 126**

- I. ‘Een megamoment, geniet ervan’ 126
- II. Met Max en Jos 133

### **Hoofdstuk 13**

#### **Olav Mol 138**

- I. 'Een jambekkie was het nog' 138
- II. De vrije (schijf)ruimte 145

### **Hoofdstuk 14**

#### **Jan Lammers 151**

- I. 'Autoracen is simpel, je snapt het of je snapt het niet' 151
- II. Vergelijken is het einde van het vermaak 156

### **Hoofdstuk 15**

#### **De Bandenfluisteraar 165**

- I. Rubbermanagement 165
- II. Verdedigen is een kunst 166

### **Hoofdstuk 16**

#### **De geheimen van het stuurkje 173**

- I. De grenzen van de menselijke maat 173
- II. Telemetrie 177

### **Hoofdstuk 17**

#### **De grote Gevechten 180**

- I. De nieuwe Ayrton Senna? 180
- II. Het Verstappen-jaar 183
- III. The Max-factor 186

### **Epiloog 191**

#### **Dankwoord 197**

# 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 Word 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 (Baku): 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

## HOOFDSTUK 2

---

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

---

Op 3 oktober 2014 loopt een zelfbewuste jonge man over de paddock van het circuit van Suzuka. In zijn hand de enorme helm. Als een ridder op weg naar het toernooiterrein.

Hij is gekleed in dunne donkergrijze *hoody*, met rechts op de borst het embleem van Toro Rosso/Red Bull en daaronder een wit T-shirt. Als hij door het centrum van Roermond liep zou hij niet opvallen. De cap is van Red Bull 2014, maar kan gewoon via een merchandisewinkel gekocht zijn. Hij is zeventien, de jeugdpuistjes zijn nog zichtbaar. Hij heeft nog geen baardgroei, maar wel de uitstraling van een volwassen kerel.

Hij zou daar in dat kille en vochtige Suzuka, bij die moeilijke en historische baan in Japan, makkelijk voor een negentienjarige door kunnen gaan. Maar dan ook geen dag ouder. Hij loopt voor de garages langs, de pits, die nog allemaal gesloten zijn. Zijn blik lijkt gericht op een stip op de horizon, een stip die hij en zijn vader daar al stilletjes hebben neergezet. Al jaren eerder.

Als hij in de cockpit van de Toro Rosso plaatsneemt, glijdt er een glimlach over zijn gezicht. Een beetje scheve glimlach. Hij doet nu iets waar miljoenen zeventienjarige jongens wereldwijd van dromen. In een échte Formule 1-wagen stappen. Het lachje maskeert zijn innerlijke jubel. De droom is werkelijkheid geworden.

Langzaam laat hij zich zakken in het speciaal voor hem geschuimde kuipstoeltje en laat de benen in het benauwde vooronder verdwijnen. Daar zitten de pedalen. Daar zit de power. Als hij zachtjes op het gaspedaal drukt, worden ongeveer 700 paarden-



krachten losgelaten op een auto die rond 700 kilogram weegt. De *power to weight ratio* is één. De Toro Rosso wordt voortgestuwd met één pk per kilo. Hij weet wat er kan gebeuren als er zoveel kracht op het asfalt wordt losgelaten. De rode stier is niet zo maar een naam. Het is een naam die kracht en agressie uitstraalt, die ontzag inboezemt.

Je moet een kerel zijn om deze power te kunnen te hanteren en te bedwingen. Een toreador. Hij is nog geen kerel. Hij is nog maar zeventien. Maar hij is een Verstappen en dat maakt verschil. Een Verstappen uit Limburg, de zoon van Jos, die 107 keer een Grand Prix heeft gereden. Een zoon bij wie het racen met de paplepel is ingegoten. Racen is de constante bij de familie Verstappen. Moeder Sophie kon als karter met de besten mee. De zus van Max, Victoria, is ook bloedsnel. Van haar wordt beweerd dat ze net als haar moeder ook mannen aankan. Hoe dan ook, het gezin Verstappen is een en al racen.

Max is op die donderdag in Japan een bezienswaardigheid, al is het nog kinderspel vergeleken bij wat hem nauwelijks twee jaar later in Spanje overkomt, als hij de overstap naar het topteam van Red Bull heeft gemaakt.

Terwijl op de achtergrond het karakteristieke reuzenrad van het amusementspark wacht op een nieuwe ronde, wordt hij omsingeld door de media. Je zou bijna medelijden met hem krijgen. Zo jong en nog onervaren met de mores van de media, eerst al 700 paardenkrachten bedwingen en daarna belaagd worden door een leger van journalisten gewapend met camera's, recorders en – nog maar enkelen van hen – notitieblokjes. Hij heeft van zijn vader in allerlei verschillende klassen racetraining gehad, maar media-training stond nauwelijks op het programma. Hoe kun je je nu wapenen tegen zo'n overmacht? Hij hoort nog op mbo-4 te zitten, te luisteren naar de leraar, te ploeteren voor een diploma dat hem verder helpt in het leven.

Nu staat hij hier in Japan tientallen journalisten te woord die elke lettergreep gretig tot zich nemen. Aan Nederland gaat dit

historische moment grotendeels voorbij. De mainstreammedia besteden in beperkte mate aandacht aan de gebeurtenis. De laatste coureur van enige naam en faam in de Formule 1 was vader Jos. Na Jos stond het Formule 1-racen in Nederland op een laag pitje en dat verklaart de geringe nationale aandacht.

Internationaal is deze jongeman een bezienswaardigheid. Alleen weet niemand precies hoe ze dit moeten duiden. Wat doet zo'n jongen, wat kan zo'n jongen? Ja, hij is de zoon van Jos en dat betekent wel iets. Journalisten die hun huiswerk hebben gedaan, weten waar hij vandaan komt. Dat hij een kartalent was en domineerde in elke race die hij reed. En vader Jos was een regelrechte sensatie, een aanvaller, een wildebras. Zijn eerste Formule 1-race in Brazilië, met die megacrash met Eddie Irvine, wordt nu nog vaak bekeken op YouTube. Hij zat in de stal van Benetton, naast Michael Schumacher. Het was niet zijn schuld, rakelen de verslaggevers die enig historisch besef hebben de gebeurtenis nog wel op. En anders is er altijd wel Google. Met andere woorden, ze weten dat die Max uit een goed nest komt.

Er zijn meer zonen van Formule 1-piloten die uit een goed nest komen. Van Jacques Villeneuve tot Nico Rosberg, van Damon Hill tot Nelson Piquet junior. Jan Magnussen en Kevin Magnussen. Dertien vaders zagen evenzovele zonen in een Formule 1-wagen stappen. Maar die waren toch niet zo jong?

Zijn frisheid charmeert het gezelschap. Het is opvallend: het lijkt Max allemaal niets te doen. Alsof het de gewoonste zaak van de wereld is beweegt hij zich op een podium dat normaal gesproken veel te groot is voor een zeventienjarige. Hij is geboren voor de raceauto, zoals Johan Crujff geboren is voor het voetbalveld.

In Japan 2014 maakt die zeventienjarige jongeling uit Limburg voor het eerst kennis met het fenomeen dat het aantal mediavertegenwoordigers het aantal coureurs met een veelvoud overtreft. Hij geeft spontane antwoorden op de verkennende vragen van de buitenlandse journalisten. Hij was vier toen hij bij zijn vader aandrong op een echte kart. Hij wilde ook racen. Dat mocht niet. Hij was te jong. Als hij zes was, net als Jos destijds, was het vroeg

genoeg. Maar een jonge Verstappen laat zich niet met een kluitje in het riet sturen. Hij bleef aandringen. Een halfjaar later mocht hij er toch een. Stiekem zal zijn vader trots zijn geweest. Zo'n kleine jongen, al zo gretig. Was er toen al een stip aan de horizon? Of was het nog een vader-zoondingetje?

In dit boek zullen verschillende geïnterviewden zeggen dat er vanaf dag één sprake was van het 'Project Verstappen'. Dat vader, toen Max in de wieg lag, hem al in een Formule 1-wagen zag zitten. Sceptici zullen zeggen dat hij de ambitie moest waarmaken die vader nooit heeft kunnen vervullen. Als dat al zo is, zijn er geen bewijzen voor. De overlevering leert dat Max één keer een strenge zwijgstraf opgelegd heeft gekregen omdat hij een race verpestte na een lichtzinnige en onbeheerste actie. Verder was er, zo zeggen zij die de relatie kennen, geen sprake van dwang. Max deed niets liever dan in de kart stappen en hard gaan.

De Finse Ajaxvoetballer en international Jari Litmanen sliep met een bal in de wieg. Met een kart is dat wat moeilijker, maar misschien was de wieg van Max wel een kart. Met een racestuurkje als bijtring. Het had zomaar gekund. In het professionele kartmilieu, door het ontbreken van een internationale baan in Nederland een subcultuur, dromen honderden vaders van een Formule 1-carrière voor hun zonen. Alleen heten zij geen Verstappen, hebben zij geen racegenen, is het heel speciale DNA gewoon niet aanwezig.

In de verhalen die volgen gaan we op zoek naar de roots van Max Verstappen, die in Limburg en België liggen. We maken kennis met Paul Lemmens, de eigenaar van de kartbaan in Genk, die niet alleen Max zag komen, maar ook Jos en de Engelse wereldkampioen Jenson Button, de Finse wereldkampioen Kimi Räikkönen en de Duitse wereldkampioen Michael Schumacher. Een man die het karten in de Benelux naar een hoger niveau heeft getild met een baan die voldoet aan de internationale standaarden. Genk is de kraamkamer van de kampioenen, Paul Lemmens de aartsvader.

Vervolgens met een persoonlijke vriend van Jos, Kees van de Grint, uit het Gelderse Deil. Hij was de vertrouwensman en later

vriend van de zevenvoudig wereldkampioen Michael Schumacher en speelde een bescheiden rol bij het begin van de loopbaan van Jos the Boss. Hij fluisterde Jos stiekem op de paddock nog wel eens adviezen in terwijl hij nog voor Michael Schumacher, Bridgestone en Ferrari werkte.

Sander Dorsman is de manager van Manor MP Motorsport en speelde een rol in de aanloop van Max naar de Formule 1. Net als Frits van Amersfoort van VAR (Van Amersfoort Racing) uit Zeewolde is Manor MP de springplank van jong talent naar misschien de Formule 1, anders naar een goed betaalde loopbaan in de autosport. In Wales maakte Max zijn eerste meters in een Renault 2.0 van MP Motorsport. In het diepste geheim reed hij in de stromende regen met een *single seater* op het circuit van Pembrey.

Racetalent Dennis van de Laar reed met Max in Florida in de Winterseries van de Ferrari Driver Academy in de winter van 2014. Het avontuur in de *sunshine state* was niet alleen leerzaam maar ook vermakelijk. Dennis van de Laar is overigens de uitzondering die de regel bevestigt. In zijn hele opleiding tot coureur speelde karting geen enkele rol. Een mooi verhaal van een jongen die voor het eerst in een *single seater* in competitie was met Max en hem versloeg. Dennis van de Laar investeerde maximaal in de autosport en geloofde er lange tijd in dat de Formule 1 bereikbaar was. Racen tegen Max en enkele andere toptalenten was echter zo'n ontzuenderende ervaring dat hij zijn coureursloopbaan eraan gaf. Hij trad vervolgens in de voetsporen van zijn vader en is inmiddels een succesvol ondernemer.

Dan Frits van Amersfoort, de nestor van het Nederlandse autoracen, met zijn Formule 3-stal, die tegenwoordig gevestigd is in Zeewolde, in het oude pand van Spyker Cars. Van Amersfoort gaf niet alleen Max zijn eerste zitje in een racewagencompetitie, maar vierde ook met Jos successen, zoals de zege tijdens de Masters of Formula 3 op Zandvoort in 1993. Heb je bij Frits van Amersfoort geracet, dan is de kans op een glansrijke loopbaan in de autosport een stuk dichterbij gekomen.

En collega-coureur Giedo van der Garde, die bijna samen met

Max aan de start had gestaan in diens eerste Formule 1-race in 2015 in Melbourne. Giedo van der Garde werd wereldkampioen karting op een door Jos geprepareerde kart. Later werd hij Formule 1-coureur, onder andere bij het achterhoedeteam van Caterham. Op het moment dat hij zijn lange weg naar de koningsklasse be kroond zag met een plaats bij een beter team, werd hij het slachtoffer van de harde Formule 1-realiteit en vervangen door een Braziliaanse coureur met meer geld.

Olav Mol behoeft geen introductie. Hij is Mr. Formule 1 in voor- en tegenspoed. Al sinds Studio Sport een blokje autosport inruimde voor de koningsklasse, in 1993, doet Mol onafgebroken het vakkundige televisiecommentaar. Hij heeft ze allemaal zien komen, de Nederlanders. Van Christijan Albers tot Robert Doornbos. Hij heeft Jos tien jaar gevolgd, eerst bij een topteam en daarna ploeterend in de achterhoede. Hij heeft ook zijn zoon zien komen. ‘Het zou best kunnen zijn dat ik als verslaggever het einde van Max’ loopbaan niet ga halen.’

Allard Kalff is ook autosportverslaggever en bevriend met Jos. Hij heeft Sander Dorsman en Jos Verstappen bij elkaar gebracht, waardoor Max de eerste test kon doen in Wales.

Jan Lammers wordt ook wel de Johan Cruijff van de Nederlandse autosport genoemd, die met zijn filosofische bespiegelingen steeds de kern weet te raken. ‘Een auto weet toch niet hoe oud de coureur is.’ Lammers was de beste autocoureur van Nederland vóór Jos Verstappen. Hij won Le Mans, reed een vierde trainingstijd in de Formule 1. Zijn mening wordt hoog aangeschreven. Hij reed in de koningsklasse toen die nog bestond uit zelfmoordmachines en de coureurs gladiatoren waren. Met wat meer geluk zou hij ver gekomen zijn.

Max’ fundament ligt in Nederland. Een land dat wel veel coureurs heeft voortgebracht maar in de autosport zelden grote successen heeft geboekt, of het moeten de twee overwinningen in Le Mans zijn geweest (van Gijs van Lennep en Jan Lammers). Jos Verstappen eindigde in de Formule 1 twee keer op het podium,

dankzij derde plaatsen in België en Hongarije. Het roemruchte Zandvoort, waar in 1985 de laatste Grand Prix werd gehouden en Huub Rothengatter toen op dezelfde baan reed als Ayrton Senna, heeft moeten afhaken in de internationale concurrentiestrijd om grands prix te mogen organiseren. Het duinencircuit is tegenwoordig eigendom van prins Bernhard jr. en profiteert ten volle van de *Max Mania* die Nederland in zijn greep heeft. De demo die de achttienjarige in juni 2016 gaf, werd bezocht door honderdduizend autosportfans. Alleen het Nederlands elftal kreeg na het behalen van de Europese titel in 1988 meer mensen op de been. De wegen van en naar de badplaats waren urenlang verstopt, er kwamen meer bezoekers dan tijdens de grands prix in de jaren zeventig en tachtig.

Max Verstappen is overal. Van supermarktketen Jumbo tot kabelgigant Ziggo. Hij werd een nationale held na zijn overwinning in de Spaanse Grand Prix. Onder andere hieruit blijkt ook hoe populair de snelheidssport eigenlijk is. Het imago dat de Formule 1 een geldverslindende hobby voor de superrijken is, een optocht van miljonnairs gesponsord door miljardairs, berust dan misschien wel op waarheid, maar het is opmerkelijk dat de hoofdrolspelers uit eenvoudige milieus komen en de fans uit alle lagen van de bevolking.

In tegenstelling tot hockey of tennis, is autosport een échte volkssport. Karters, veelal de toekomstige piloten van de koningsklasse, komen uit alle maatschappelijke klassen, zo weet Genkenaar Paul Lemmens. Hij had Jenson Button enige tijd onder zijn hoede en kreeg de grootste bewondering voor diens arbeidsethos. ‘Hij liet zelfs zijn lekkerste toetje staan, meneer.’

Autosport is topsport, wil hij maar zeggen. De coureurs zijn atleten die ijzersterk moeten zijn en een conditie nodig hebben die verrassingen uitsluit. Dennis van de Laar bekennt: ‘Mijn nekspieren werden op een gegeven moment zo zwaar belast, dat ik mijn hoofd niet meer kon bewegen. Ik kon alleen nog maar tegen de rand van de cockpit hangen.’ Ook dat is een element in deze Verstappen-saga. Zijn fysiek. Als net zeventienjarige was hij

lichamelijk nog niet volgroeid. Om duidelijk te maken waar het lichaam aan wordt blootgesteld, is Singapore een aardige graadmeter. Wereldkampioen Lewis Hamilton omschreef het rijden op het stratencircuit van de stadstaat als volgt: ‘Stel je voor dat je in een sauna zit, met een brandwerende overall aan en een helm op en dan rondjes gaat lopen en push-ups doen.’

Max’ teamgenoot bij Red Bull, Daniel Ricciardo, zei: ‘Het is zo heet in de auto dat het sportdrankje bij de start al zo warm is als thee. In de cockpit ligt de temperatuur rond de zestig graden.’ De baan telt de meeste bochten van alle circuits ter wereld, 23. De coureurs worden zwaar op de proef gesteld, omdat er geen moment rust is. Remmen, accelereren, remmen, accelereren, terwijl ze door elkaar geschud worden alsof ze in een wasmachine zitten, omdat de baan erg hobbelig is. Het geluid dat wordt weerkaatst door de muren, hekken en gebouwen is gekmakend en dodelijk vermoeiend. De coureur verliest vele kilo’s aan vocht. Er valt nauwelijks tegenaan te drinken. Volgens remmenfabrikant Brembo bedraagt de totale pedaaldruk bij deze grand prix 81,435 kilogram. Ter vergelijking: tijdens de Grand Prix van Shanghai, dat bekend staat als een licht circuit voor de remmen, wordt er 51,353 kg uitgeoefend. Singapore is de hel voor de Formule 1-piloten.

Kan een zeventienjarige dat aan? Dat is een gerechtvaardigde vraag van de critici, bleek in 2015. Het was de grand prix waarin Max volwassen werd. De grand prix van het veel besproken ‘no’. De race waarin Toro Rosso hem gebod plaats te maken voor zijn teamgenoot Carlos Sainz jr., maar waarin hij keihard de teamorder weigerde en daar achteraf lof voor kreeg. Zijn vader gloeide van trots. Dit was het moment waarop zijn zoon aantoonde dat de lessen niet voor niets waren geweest. ‘Als hij het wél had gedaan, had hij een probleem met mij gehad.’

Nu is het fysieke element iets minder nadrukkelijk dan vroeger. ‘Ik denk dat Max in een auto van eind jaren tachtig een probleem had gehad,’ zegt Olav Mol. ‘Inmiddels zijn er allemaal rijders-

hulpmiddelen ingebouwd en hoeft een coureur minder aan spieropbouw te doen.’

Dat neemt niet weg dat een net zeventienjarige nog in de groei is. Zelfs Max Verstappen ontkomt niet aan de natuurwetten. De Max van 2016 is fysiek een ander mens dan die jongen van zeventien jaar en drie dagen die in Japan zijn opwachting maakte. Ook mentaal. Hij lijkt onverwoestbaar. En Nederland ligt aan zijn voeten.