



door RENS LIEMAN

fotografie MAX BERMAN

# Jos is nog altijd de BOSS

Als coureur week *Jos Verstappen* voor niemand. Nu moet alles wijken voor zoon *Max*, de jongste Formule 1-coureur aller tijden.



# M

et is de laatste dag van januari en de internationale autosportpers verzamelt zich in de pitsstraat van het *circuito de velocidad* in het Zuid-Spaanse Jerez. Morgen is de officieuze start van het nieuwe Formule 1-seizoen. Alle renstallen testen vier dagen lang hun nieuwe auto's, zodat ze klaar zijn voor de eerste Grand Prix, op 15 maart in Australië.

Vandaag heeft Scuderia Toro Rosso zijn teampresentatie. Van de onthulling van de auto wordt niemand heel opgewonden; het is de *drivers line-up* waarvoor iedereen gekomen is. Toro Rosso heeft de jongste Formule 1-coureur ooit gecontracteerd, de zeventienjarige Max Verstappen. Samen met teamgenoot Carlos Sainz (20) staat hij enkele garageboxen verderop te wachten. Max – in overall, helm in de hand – leunt met zijn linkervoet tegen de deur en kijkt recht voor zich uit. De blik is neutraal, ontspannen. Een dag als alle andere. Als de persdame hem roept, loopt hij het rode tapijt op, de flitslichten in. Op de pitmuur, tussen de fotografen die boven de rest van het journaal uittoneren, kijkt een andere Verstappen toe. Vader Jos.

**MAX VERSTAPPEN** (1997, Hasselt, België) is zestien jaar oud als hij in de zomer van 2014 met zijn vader in een kantoor in een trailer van Red Bull zit. Het is de vrijdag van het Grand Prix-week-

De eerste Nederlandse coureur die punten haalde in de Formule 1, in 1962, was de bijna twee meter lange 'Racende Jonkheer' Carel Godin de Beaufort.

## *'Zo is Jos. Van zijn vader had hij meegekregen: als je er niet langs kunt, ga je er maar overheen'*

end in Hockenheim, Duitsland. De Limburgers hebben een gesprek met Dr. Helmut Marko, de voormalige Oostenrijkse Formule 1-coureur die in 1971 samen met Gijs van Lennep nog de 24 uur van Le Mans won. Nu is hij *head of driver development* voor Red Bull, dat met twee teams in de Formule 1 actief is: Red Bull Racing en Scuderia Toro Rosso, het 'opleidingsteam'. De deur van het kantoor is dicht, contractbesprekingen geschieden in de Formule 1 in het diepste geheim. Er wordt kort gesproken. Als Jos Verstappen met zijn zoon het kantoor uitloopt, weet hij het zeker: volgend jaar rijdt zijn zoon Formule 1.

**AAN DE VOORAVOND** van Max Verstappens eerste testdag als Formule 1-coureur zit Jos Verstappen met *Esquire* in dezelfde trailer, ditmaal geparkeerd in de paddock van het circuit in Jerez. Hij zet zijn grote hoofdtelefoon, waarmee hij kan meeluisteren met het radioverkeer tussen ingenieur en coureur, af. Vandaag rijdt Sainz, Max' teamgenoot. Max is morgen aan de beurt, maar Jos wilde vandaag toch meeluisteren. 'Ik ben met Max al meer dan tien jaar onderweg om hier te komen. We zijn zo veel samen opgetrokken. Toen we na het gesprek met Marko weer in de auto zaten, heb ik tegen hem gezegd: 'Jongen, volgens mij ga jij volgend jaar Formule 1 rijden.' Er kwam een grote glimlach op zijn gezicht. Nee, we hebben elkaar niet omhelsd, of zo. Je moet alert blijven. Je mag niet verslappen. Nu begint het pas.'

Er was meer interesse in de *coming man* van de autosport, zegt Verstappen. Mercedes is het team dat wordt genoemd. Marko zegt in een Red Bull-documentaire dat 'elk team in de top-vijf interesse had'. Daarom was er haast. Maar niet bij Verstappen: 'De autosportwereld is klein. Goede prestaties in lagere raceklassen worden opgemerkt. Toen Max nog in de karting reed, liepen er al scouts rond. Ik kende ze allemaal, ik sprak ze allemaal. Dit avontuur had eerder kunnen beginnen, maar ik wilde de route afleggen die volgens mij het beste was voor Max.'

**JOS VERSTAPPEN** (Montfort, 4 maart 1972) is de succesvolste Nederlandse Formule 1-coureur aller tijden. De prestaties die die titel onderschrijven, boekt hij in zijn eerste seizoen, 1994/1995. Verstappen is dan 22.

Niet als bij zoon Max lonkte de meest prestigieuze autosportklasse ter wereld al eerder. In 1991, als Jos na acht jaar karten klaar is voor de autosport, begint vader Frans Verstappen te netwerken voor zijn zoon. Hij gaat de boer op in de paddock van

het Belgische circuit Spa Francorchamps, waar zich dan de Formule 1 Grand Prix voltrekt. Frans Verstappen treft daar Huub Rothengatter, dan werkzaam bij Philips, sponsor van het Jordan Formule 1-team. Met Rothengatters hulp rijdt Verstappen een jaar later in het Formule Opel Lotus-team van Frits van Amersfoort, die later ook Max Verstappen zou laten debuteren in de autosport.

Verstappen weet dan, zegt hij nu, 'van toeten noch blazen'. 'Er waren nog geen data, er was nog geen simulator om in te oefenen. Huub noch mijn vader kon ik om advies vragen, ik moest op mijn eigen racegevoel afgaan. Ik had een goed gevoel met de auto en kon gemakkelijk de limiet vinden.' Frits van Amersfoort herinnert zich: 'Dit was de tijd dat seks nog veilig was en autosport gevaarlijk. De rijder moest het zelf allemaal uitzoeken op het circuit. Al rijdend oplossingen vinden, improviseren. Dat kon Jos erg goed.'

**VERSTAPPEN WINT** veel, dat jaar, in diverse autosportklassen. Zo veel, dat er interesse is van onder meer de Formule 1-renstallen McLaren en Benetton. Rothengatter weet er tijdens de onderhandelingen in de winter van 1993/1994 een plek uit te slepen als testrijder bij Benetton, dat op dat moment Michael Schumacher als eerste rijder onder contract heeft. Nog voor de seizoensopening wordt Verstappen gepromoveerd tot tweede coureur. Hij moet JJ Lehto

vervangen, die een nekzwabbel breekt in een van de testritten in het voorjaar.

In de Benetton B194, aangedreven door een Ford Zetec-R V8 motor, kent Verstappen een bewogen seizoen. Hij crasht in zijn eerste race (door toedoen van Eddie Irvine, dat moet gezegd), spint van de baan, raakt in een vuurzee als er benzine wordt gemorst tijdens een pitstop en haalt zijn eerste podium ooit, in Hongarije, in zijn zevende race. Verstappen haalt dat jaar nog een keer het podium, in België, en sluit een seizoen van tien races af met tien punten.

Testen voor een goed, professioneel team lijkt de ideale opstap voor een debutant in de Formule 1, maar met de onverwachte promotie werd Verstappen te vroeg in het diepe gegooid. Een nieuwe kans krijgt hij niet meer, althans niet bij Benetton. Hij rijdt weliswaar nog voor Simtek, Arrows, Tyrrel-Ford, Stewart, nog eens Arrows en uiteindelijk voor Minardi – waarvan de erfenis is opgekocht door Red Bull en dat nu Scuderia Toro Rosso is – maar dat zijn teams die met matige auto's rijden en niet of nauwelijks voor de punten meedoen.

In Jerez spreken we Marc Cornelissen, die voor *Het Belang van Limburg* al sinds jaar en dag de Formule 1 volgt. 'Dat eerste jaar was moeilijk voor Jos. Niet alleen was hij opeens tweede rijder bij een topteam, ook had hij Schumacher als teamgenoot. Die probeerde hij krampachtig te verslaan, waardoor hij veel fouten maakte. Maar zo is Jos. Van zijn vader had hij meegekregen: als je er niet langs kunt, dan ga je er maar overheen.' Cornelissen herinnert zich een coureur die zei wat hij dacht. 'Uniek. Alleen Villeneuve deed dat misschien, verder niemand. Jos had het hart op de tong. Hij bevestigde zelfs met zoveel woorden het gerucht dat Schumacher, tegen de regels in, tractiecontrole op zijn auto had. Hij zei tegen journalisten: "Heel gek, bij Schumacher zit een extra knopje op het stuur." Haha, op z'n Limburgs, passief-agressief.'

**TERUG NAAR JEREZ.** Het is 1 februari 2015, vijf voor negen in de morgen. In de pitsbox staat een 'halfnaakte' (want nog zonder al het bodywork) STR10, de auto waarmee Max Verstappen over een paar minuten het nog koude asfalt op gaat. Rond onder de auto is een dozijn monteurs aan het werk. Ze hebben even daarvoor de nachtploeg afgewisseld: op dagen als deze werkt een team de klok

rond om een auto op tijd klaar te krijgen, zodat de testdag ten volste kan worden benut.

MAX MAAKT ZICH ACHTER IN de garage klaar. Eerst het brandwerende 'ondergoed', dan het pak en tot slot de helm en handschoenen, die hij krijgt aangereikt van zijn personal trainer Jake Aliker. Aliker is eerder dit jaar van het zonnige Airlie Beach in Australië, waar hij als rugbytrainer werkte, verhuisd naar het Belgische Maaseik, de woonplaats van Max en Jos. Het was zijn taak om Max in pakweg anderhalve maand fysiek en mentaal klaar te stomen voor de Formule 1. Nu moet hij hem in die vorm houden.

Volledig bepak staat Max klaar, maar de auto is nog niet gereed. Verstappen senior staat verderop in de garage – altijd in de buurt van Max. Hij loopt naar zijn zoon toe. Ze praten en maken handbewegingen die de bochten van het circuit visualiseren. Om tien over negen gaat de blauwe garagedeur open. Het is bewolkt, grijs, koud. Vlug worden er grote hekken voor de auto getrokken: de sport is spionagegevoelig en de auto is nog altijd naakt. Dan worden de laatste stukken bodywork erop geschroefd en worden ook de banden op de auto gemonteerd. Max stap in en nestelt zich in het voor hem op maat gemaakte racestoeltje. Vier monteurs halen volledig simultaan en in één vlugge beweging de bandenwarmers eraf. Een engineer start de auto, de hekken gaan aan de kant en Max rijdt de garage uit. 'Max weet wat hij wil, hij weet wat hij moet doen, hij wéét het. Hij is voorbereid.'

ROND HET MIDDAGUUR kan er een paar uur niet gereden worden, omdat het team aanpassen aan de motor doorvoert. Verstappen is de garage uitgelopen, de hoofdtelefoon hangt om zijn nek. Hij is trots op zijn zoon, zegt hij. Hij legt uit hoe het komt dat Max vanmorgen, net als een dag eerder bij de teampresentatie, zo koeltjes lijkt. Het simpele antwoord: dat is hij ook. De scholing van Max



## De superlicentie van Max

Aan het eind van de eerste testdag vertelt Jos Verstappen geamuseerd over Max' lessen voor het reguliere rijbewijs in Nederland. Met zijn 17 jaar heeft hij wel zijn theorie, maar nog niet zijn praktijk. In de auto van Jos heeft hij wel al wat 'lessen'

gehad. Verstappen senior: 'Hij rijdt telkens met zijn rechterwielen in het gras! Links in een auto zitten is hij niet gewend; in Formule 1-auto's zit je altijd in het midden.' Max heeft een superlicentie gekregen, een speciale ver-

gunning voor de Formule 1. Daarvoor moet je ten minste driehonderd kilometer in een Formule 1-auto hebben gereden, een gewoon rijbewijs is geen vereiste. Sinds Max gecontracteerd is, heeft de autosportfederatie FIA dat veranderd.

## *Dat was de tijd dat seks nog veilig was en autosport gevaarlijk*

is al tien jaar geleden begonnen, vandaag is een dag als alle andere. Verstappen: 'Ik heb met Max alle circuits afgereisd, de laatste vijf jaar internationaal. We hadden een grote Mercedes Sprinter, vier karts en onderdelen achterin.'

Ook toen Max bij de fabrieksteams reed, die monteurs in dienst hebben om karts na een race weer te herstellen, nam Verstappen na elke race de karts mee naar zijn eigen werkplaats. Om zeker te weten dat het materiaal 'tiptop in orde' was. Verstappen: 'Ik was zijn motorbouwer, monteur, manager, begeleider, vader. Ik regelde alles. En het mooie is: na zo'n race rij je samen terug naar huis en kun je alles even doorlopen. Ik zie alles, omdat ik zelf ook geracet heb, op de terugweg praatte we dan hoe het gegaan was.'

Slechte races van Max waren op een hand te tellen, dus meestal waren die evaluaties op de terugweg niet zo'n probleem. Tot de World Cup in het Italiaanse Sarno, aan de voet van de Vesuvi-

us. Max, nog net geen 14, won alles dat weekend en stevende onbedreigd op de titel af. Toch wilde hij per se vroeg in de race een voorganger inhalen die hij een paar rondes later veel makkelijker zou kunnen passeren. Ze raakten elkaar, Max viel uit. Hij vertelt er nu dit over: 'Toen ik terug in de pitsstraat kwam, was m'n vader verdwenen. Zoek. Hij was heel boos. Maar ja, we moesten nog wel die kart ophalen en in de auto krijgen. Toen ik hem vond, zei hij: "Dat zoek je zelf maar uit." Hij was echt boos. Ik heb maar iemand anders gevraagd om te helpen die kart van de baan te krijgen. De hele terugreis hebben we niet gesproken. Sterker nog: hij heeft een week niet tegen me gesproken.' Verstappen: 'Ik wilde het hem laten voelen. Ik wilde dat hij écht doorhad hoe teleurgesteld ik was. Ik wilde dat het hem even pijn deed.'

JA, VERSTAPPEN IS DE EERSTE om toe te geven dat hij precies dit type fouten (te gretig, te agressief) ook heeft gemaakt. 'Maar betekent dat dat mijn zoon die ook moet maken?'

Een populaire opvatting is dat in Max het beste van zijn vader en van zijn moeder (Sophie Kummen, succesvol oud-kartcoureur) verenigd is. In de woorden van autosportfotograaf Ronald Fleurbaaij: 'Max rijdt met het verstand van zijn moeder en de ballen van zijn vader.' Verstappen vindt dat onzin: 'Ik denk dat hij het raceverstand echt wel van mij heeft. Maar we hebben het bij Max verijnd. Hij gebruikt zijn verstand beter.'

Max heeft meer talenten die Verstappen aan zichzelf doen herinneren. Xevi Pujolar, Max' engineer die al veertien jaar in de Formule 1 actief is, is 'erg onder de indruk' van Max' race-intelligentie. 'We spreken dezelfde taal. Hij kan op de baan de verschillende invloeden uit elkaar houden: de banden, de temperatuur van het asfalt, de motor. Zo kan hij mij perfecte feedback geven. Dat is bijzonder, met zijn ervaring.'

Verstappen: 'Dat heb ik hem geleerd. Ik weet hoe belangrijk het is om een engineer goede feedback over de auto te geven. Hoe de balans is van de auto, de *driveability*.'

Pujolar: 'Max heeft een reservebrein. Hij racet, maar ziet alles. Hij houdt iedereen in de gaten. Hoe iemand een bocht neemt, hoe bij een ander de rechterachterband snel slijt, dat soort zaken. Dat kan hij mij direct, en ook nog eens heel rustig, op de radio vertellen. Dat máákt een coureur. Alonso heeft dat ook. Anderen zijn *just quick*.'

Verstappen: 'Dat heb ik tegen Max gezegd: kalm blijven op de radio. Rust uitstralen.'

En later, als Max in een groepsinterview met journalisten terugblijkt op de eerste testdag en zijn rijkunsten in de regen ter sprake komen, zegt hij: 'Mij ligt de regen wel.'

Verstappen, die achter het rijtje fotografen staat, buigt naar voren: 'Heeft-ie van mij.'

DE VOLGENDE DAG KOMT Max Verstappen niet in actie, maar moet hij wel de hele dag op het circuit zijn. Leren van zijn teamgenoot. Zijn eerste dag als Formule 1-coureur is prima verlopen. Geen spanning op het gezicht te bespeuren, geen spin op de baan, geen grindkorrels op de banden. Het leven op een Formule 1-circuit is... 'gewoon'. Op het saai af misschien zelfs. Werk je tien jaar lang om in de Formule 1 te geraken, ervaar je het als gewoon. Is dat niet jammer, Max? 'Nee, het is relaxt. Door alles wat ik van mijn vader heb geleerd, weet ik hoe het werkt. Ik weet wat er gebeurt en wat er komen gaat. Daardoor kan ik me concentreren op andere dingen. Harder gaan.'

HET IS WOENSDAG, de laatste dag van de testvierdaagse. Max mag weer rijden. Hij rijdt een kleine honderd rondes dit keer en klokt de vierde tijd van de acht coureurs, al zeggen tijden weinig op zo'n dag. Om zeven uur neemt hij plaats in de trailer voor een debriefing. Daarna zitten zijn verplichtingen erop. Hij vertrekt met vader Jos weer richting het hotel, pal naast het circuit. Ze delen een kamer. Daar wordt geëvalueerd, al noemen de beide Verstappens dat niet zo. Het is praten. Over hoe het gegaan is, ja. En over autosport. En, als er nog tijd over is, over hoe het thuis gaat. Als beginnend Formule 1-coureur is er nu eenmaal weinig tijd voor andere zaken. Verstappen: 'Dat hoort erbij. Hij wordt volwassen en dit is het grotemannenwerk. Ja, hij zal dit jaar wat minder privé-tijd hebben en wat meer onderweg zijn, maar de wereld rondreizen is ook niet vervelend.'

Maar dan is hij wel met zijn vader, niet met zijn vrienden, toch?

'Ik ben een halve vriend.'

Op 15 maart is het Formule 1-seizoen van start gegaan in Melbourne, Australië. Max Verstappen rijdt met startnummer 33 voor Scuderia Toro Rosso. De tweede Grand Prix wordt op 29 maart in Maleisië gehouden.