

Jos & Max

Meld je aan voor onze nieuwsbrief om op de hoogte te blijven van
de nieuwste boeken van Ambo|Anthos *uitgevers* via
www.amboanthos.nl/nieuwsbrief.

Ivo Pakvis

Jos & Max

Vader en zoon Verstappen
en hun strijd in de Formule 1

Ambo|Anthos
Amsterdam



Eerste druk 2019
Negende druk 2022

ISBN 978 90 263 6048 0
© 2019, 2022 Ivo Pakvis

Deze uitgave kwam mede tot stand door
bemiddeling van Maarten Boers Literary Agency
Omslagontwerp bij Barbara
Omslagillustraties © Giuseppe Cacace / POOL / AFP
(auto Max Verstappen), © Steve Etherington / EMPICS / Contributor /
PA Images / Getty Images (auto Jos Verstappen)
Foto auteur © Nico Pakvis

Verspreiding voor België:
Veen Bosch & Keuning uitgevers nv, Antwerpen

Inhoud

Inleiding 7

‘Dat joch is veel te jong’ 15

De vuurdoop 33

Leren zwemmen 49

Geschiedenis schrijven 71

Handhaving 89

The right to win 111

Vallen en opstaan 131

Een voorproefje van de toekomst 155

De Formule 1 drukt op de pauzeknop 177

2021: het jaar van de confrontatie 186

Epiloog 219

Verantwoording 225

Dankwoord 231

Inleiding

Toen ik in april 2006 voor het eerst als journalist voet zette op een Formule 1-circuit, zag de sport er anders uit dan nu. Lewis Hamilton had nog geen enkele grand prix gereden en de sport werd feitelijk gedomineerd door Michael Schumacher. Hij was dé grote man, ook al leek zijn kroon te worden overgenomen door Fernando Alonso, die in het seizoen ervoor als eerste na Schumacher in het nieuwe millennium wereldkampioen wist te worden. Die twee waren anno 2006 verwickeld in een pittig gevecht om de titel, een gevecht dat zou doorgaan tot en met de laatste race van het seizoen.

Op dat moment was er één Nederlander actief in de Formule 1, in de persoon van Christijan Albers. Een enigszins afstandelijke, maar zeer getalenteerde coureur die dat seizoen uitkwam voor Midland F1 Racing. Midland kwam voort uit de renstal van Jordan, dat in 1991 in de Formule 1 kwam en het tot en met 2005 volhield als volwaardig team. Helaas voor Albers was de glans er al een tijdje af bij Midland en reed hij constant in de achterhoede. Als Albers al opviel, was het vaak om de verkeerde redenen. Zo werd hij bij de start van de Grand Prix van San Marino aangetikt door de Japanner Yuji Ide en sloeg hij meerdere keren over de kop.

De Formule 1 kende nog een andere Nederlander: Robert Doornbos. In 2005 was hij een tijdje Albers' teamgenoot bij Minardi, maar voor het seizoen 2006 kreeg Doornbos aanvankelijk een teststoeltje bij Red Bull, om later in dat jaar ook enkele races te rijden. De Rotterdammer slaagde er echter niet in om punten te behalen – Red Bull was anno 2006 niet het topteam dat het nu is – en zou na 2006 niet meer als coureur actief zijn in de Formule 1. Albers werd eind 2007 ontslagen bij Spyker – de nieuwe naam van Midland als gevolg van een Nederlandse overname – na een akkefietje over geld. De sponsors van Albers betaalden niet en dus kon hij vertrekken. Zo hard was – en is – het leven aan de achterkant van de Formule 1-grid.

Hoewel Albers en zeker Doornbos een redelijke fanschare achter zich wisten, heerste er in die tijd toch vooral een soort nostalgie onder de Nederlandse F1-volgers. Geen van de twee kon zich namelijk meten met Jos Verstappen, de succesvolste Nederlandse coureur die de sport ooit gekend had. Hij zette in 1994 de Formule 1 met één grote klap op de Nederlandse kaart en wist een enorme hoeveelheid fans op de been te brengen. Bussen vol aanhangers trokken met Nederlandse vlaggen naar Spa-Francorchamps om de tribunes te bevolken, duizenden mensen schreven zich in voor de Jos Verstappen-fanclub en de verrichtingen van 'Joss the Boss' werden op de voet gevolgd door de landelijke media. Nooit eerder was Nederland zo Formule 1-gek. Ook toen Verstappen het moest doen met matige auto's en twijfelachtige teambazen, stond zijn leger fans vierkant achter hem. Af en toe wist Verstappen een dijk van een race te rijden en toonde hij aan waar hij toe in staat was als de auto meewerkte. Stuk voor stuk zijn die races legendarisch geworden en menig Verstappen-fan weet nog altijd precies waar hij was toen Jos zo'n onvergetelijke wedstrijd reed.

Maar in 2006 was dat alles slechts een herinnering. Na het seizoen 2003 was het op. Geen houdini-acts meer, zoals hij en zijn manager Huub Rothengatter – zelf ook ooit Formule 1-coureur – die zo vaak hadden geflikt. Als alles verloren leek en Verstappen geen contract voor een nieuw seizoen dreigde te krijgen, wist de onverstoorbare en strontewijze Rothengatter meestal toch nog iets uit de hoge hoed te toveren. En daar stond hij dan weer. Jos Verstappen, terug op de grid met zijn kenmerkende stijl. Altijd volgas. Boenderen. Wild. Met vuur. In 2003 vond echter het laatste kunstje plaats, dit keer voor de renstal van Minardi. Het Italiaanse team, altijd achteraan rondrijdend en eigenlijk vooral een kweekvijver voor jong talent, had Jos weinig te bieden. Niettemin was hij in staat om ook in zijn laatste seizoen nog een paar keer wat moois te laten zien. *Punching above his weight*, noemen de Engelsen dat. Weinigen belichamen die uitdrukking zo goed als Jos Verstappen in zijn acht seizoenen – niet allemaal gecompleteerd – in de Formule 1. En juist dat maakte hem zo ongelooflijk populair.

Het was er allemaal niet in 2006. De sport was na Verstappen natuurlijk gewoon doorgedaan. De grote heerser in de jaren nadat Verstappen stilletjes het toneel had verlaten, was Michael Schumacher. De Rode Baron, *der Rekordmeister*, Schumi. In het seizoen 2004 was Schumacher op het absolute hoogtepunt van zijn macht. De overkoepelende autosportbond FIA was de dominantie van Ferrari echter zat en drukte er een wijziging in het bandenreglement doorheen, wat betekende dat de op Bridgestone-banden rijdende auto's van de Italiaanse renstal opeens in het nadeel waren. De reglementswijziging was – bewust – enorm in het voordeel van de teams die op Michelin-banden reden. Alleen op die manier kon de rode brigade een halt worden toegeroepen.

Het team dat de nieuwe regels het beste wist te benutten, was Renault. Dat team werd geleid door de Italiaan Flavio Briatore, iemand met wie Jos Verstappen gedurende zijn loopbaan het nodige te maken heeft gehad. Renault had met de jonge Spanjaard Fernando Alonso een zeer getalenteerde coureur in huis, die in zowel 2005 als 2006 wereldkampioen werd. In 2006 vocht Schumacher zoals gezegd tot en met de laatste race om de wereldtitel, om daarna drie jaar te doen alsof hij afscheid had genomen van de sport. In 2010 kwam er een comeback bij Mercedes, maar de successen van weleer werden nooit meer behaald.

Jos Verstappen volgde het in 2006 allemaal vanaf een afstand. Hij had, naast zijn racecarrière na de Formule 1, een ander project. Zoon Max werd bijna negen en was al een tijdje bezig om stillletjes naam voor zichzelf te maken in het karten. Jos had hem nooit in de kart willen drukken als zoonlief dat niet zelf wilde, maar de kleine Max was voorbestemd om met een stuur in zijn handen door zijn jeugd te razen. Al vanaf zijn vierde jaar zat Max in een kart en het ventje bleek niet alleen een natuurtalent, hij wilde ook niks anders. School was een noodzakelijk kwaad; alleen in de kart was Max op zijn gemak. In 2006 bleef dat allemaal nog erg onder de radar. Alleen de mensen uit 'het wereldje' wisten wat voor een talent er al rondreed. Jos hielp hem ondertussen waar hij kon. Zijn onovertroffen kennis van het karten en het racen in het algemeen, zorgde ervoor dat Max een perfecte begeleider had.

Het Nederlandse publiek maakte voor het eerst echt kennis met Max Verstappen toen hij in 2009 te gast was in het programma *Holland Sport*. Enigszins schuchter, maar geholpen door pa, stond hij presentator Wilfried de Jong te woord. Of hij sneller is dan z'n vader, vroeg De Jong. Max dacht stiekem van wel. Jos: 'Hij is ook een stuk lichter, hè?' Eens sportman, altijd sportman.

En wil Max in de toekomst Formule 1 rijden?

‘Ja.’

De Formule 1 is gehaald. Meer dan dat. Veel meer dan dat. Anno 2019 is Max Verstappen niet meer weg te denken uit de hoogste klasse van de autosport. Niet alleen heeft hij de Formule 1 gehaald, hij heeft er ongekende successen in geboekt. Jongste debutant ooit, jongste puntenscorer ooit, jongste coureur die aan de leiding van een wedstrijd ging ooit, jongste racewinnaar ooit. Max Verstappen is de eerste Nederlander die erin is geslaagd om het ‘Wilhelmus’ te laten klinken na een Formule 1-race. Hij geldt als misschien wel de beste coureur van het moment en is zeker de man naar wie het eerste gekeken wordt als men spreekt over de toekomst van de Formule 1. Max Verstappen heeft alle beloftes die ooit bij zijn vader hebben rondgezongen, waargemaakt. Dankzij hem is Nederland weer Formule 1-gek. Wat heet, er heerst een ware hysterie rondom Verstappen. De Formule 1 is de nieuwe nationale volkssport, zijn overwinningen worden door tienduizenden, honderdduizenden fans gevierd, op de tribunes en thuis. En het is dankzij vader en zoon Verstappen dat de Nederlandse Grand Prix in 2020 na een afwezigheid van 35 jaar weer terugkeert op de Formule 1-kalender.

Het seizoen 2006 lijkt wel een mensenleven geleden. Weg zijn de nostalgie en het verlangen naar een Nederlandse coureur die een succesje kan vieren. Niet langer hoeven Nederlandse Formule 1-fans te hopen op een paar punten. Niet langer hoeft een manager van een Nederlandse coureur alle zeilen bij te zetten om zijn pupil ergens onder te brengen. We hoeven er niet omheen te draaien; dit zijn de vette jaren voor de Nederlandse Formule 1-fan. En ze worden nog veel vetter.

Het verhaal van Jos en Max Verstappen spreekt enorm tot de verbeelding. Deels wegens de lange weg die ze samen hebben afgelegd, maar vooral ook door de manier waarop Jos te herkennen is in Max. Hij is in zoveel opzichten absoluut een zoon van zijn vader, terwijl op bepaalde, kritieke punten het verschil juist enorm is. En de grote verantwoordelijke voor dat verschil, is uiteindelijk Jos Verstappen. Natuurlijk heeft hij de karts van zijn zoon geprepareerd en heeft hij alle kennis over het racen overgebracht op Max, maar Jos is gedurende zijn loopbaan in valkuilen gestapt. Meer dan hem lief is. En Jos is niet dom; hij weet precies wanneer en hoe hij in welke kuil is gestapt. Hij weet precies welke fouten hij heeft gemaakt en waarom. En ook deze kennis brengt hij over op Max. Die neemt alle punten die zijn vader zo goed en zo populair maakten met zich mee, terwijl hij ook is gewaarschuwd voor die valkuilen die er in de racerij bestaan. En juist omdat Jos in verschillende ervan is getrapt, hoeft Max dit niet meer te doen.

De Formule 1 heeft in zijn geschiedenis meerdere vader-en-zoonverhalen gekend. Damon Hill won in 1996 de wereldtitel en is de zoon van tweevoudig wereldkampioen Graham Hill, Nico Rosberg trad in 2016 in de voetsporen van vader Keke door wereldkampioen te worden en Jacques Villeneuve ontdeed zich in 1997 definitief van het juk van zijn legendarische vader Gilles. Dit zijn overigens enkel de grote succesverhalen; er zijn ook zoons die – eenmaal in de Formule 1 – niets meer hadden aan hun beroemde achternaam. Het schrijnendste voorbeeld hiervan is wellicht Nelson Piquet junior, de zoon van drievoudig wereldkampioen Nelson Piquet. Hij schopte het tot de Formule 1 maar werd in 2008 een speelbal van zijn teambaas, Flavio Briatore, en moest in de Grand Prix van Singapore zelfs opzettelijk crashen om zo teamgenoot Fernando Alonso aan de overwinning te helpen via

de 'onverwachte' safetycarsituatie die ontstond na zijn ongeluk. Niemand wilde Piquet junior daarna nog in een auto zetten.

Ook in andere sporten zijn kinderen in de voetsporen van hun ouders getreden. Axel Merckx was een tijdje de lieveling van de Belgische wielersfans, maar vooral dankzij vader Eddy. Hij was echter nooit in staat om ook maar een fractie van de prestaties van zijn vader te leveren. Jordi Cruijff kan erover meepraten. De last van een beroemde, sportende ouder kan soms een zware zijn. Een bekende achternaam kan je een heel eind op weg helpen, maar eenmaal op het hoogste niveau ben je op jezelf aangewezen. En blijkt je talent toch niet zo groot als je naam te zijn, dan is de uitgang snel gevonden. Zie je wel, zullen ze zeggen. Alles behaald dankzij pa.

Max Verstappen is zeker geholpen met zijn achternaam, maar heeft zijn pad voornamelijk zelf weten te vinden. Hij heeft zijn plekje in de Formule 1 vooral verdiend door zijn gigantische talent. Een talent dat slechts een of twee keer in een generatie voorbijkomt en dat hem een grootse toekomst kan bieden. Alles wat Jos Verstappen hem heeft kunnen leren, heeft hij overgebracht op Max, wat heeft geresulteerd in een buitengewoon spectaculaire coureur, die behept is met een mindset die alleen weggelegd lijkt te zijn voor de allergrootsten. Zo ver is Verstappen nog lang niet, maar het moet raar lopen wil Max Verstappen niet de eerste Nederlandse wereldkampioen Formule 1 worden.

Hoe zag de loopbaan van Jos Verstappen eruit? Wat was zijn invloed op de sport en op de mensen die de sport volgden? Wat was zijn erfenis en wat is ervan terug te vinden in de loopbaan van Max Verstappen? En waarin verschilt de zoon van zijn vader?

Heel bewust spreek ik voor dit boek met journalisten en cou-

reurs die geen oranje bril ophebben en niet verblind worden door nationale trots. De Verstappens zijn namelijk veel meer dan twee Nederlanders: het zijn Formule 1-coureurs.

‘Dat joch is veel te jong’

Het pad naar de Formule 1 is voor bijna elke jonge coureur lang en zwaar. Soms zijn er echter jongens die in een ongehoord tempo naar de top van de autosport doorstoten. Jos en Max Verstappen zijn zonder enige twijfel dit soort jongens.

Jos

Het is de ochtend van woensdag 29 september 1993. David Coulthard bezoekt het openbaar toilet van het Portugese circuit van Estoril, waar de Formule 1-teams na de grand prix van afgelopen zondag zijn blijven hangen om er een testsessie af te werken. Coulthard is dat jaar de testcoureur voor Williams, het te kloppen team van 1993. Naast Coulthard staat een jonge Nederlander, die een dag eerder zijn eerste test in een Formule 1-auto heeft gehad. Dat ging niet slecht. Wat heet, Jos Verstappen heeft een sensationele eerste testdag achter de rug.

‘Lekker bezig, Jos,’ vertelt Coulthard hem. ‘En als ik je een tip mag geven, probeer op je tweede dag vooral constante rondetijden te rijden. Je team weet dat je snel bent, maar nu moeten ze ook zien dat je een grand-prixafstand kunt afwerken.’

Verstappen luistert beleefd en antwoordt rustig: ‘Ik kan nog harder.’

1993 is een goed jaar geweest voor Verstappen, weet ook Coulthard. Verstappen is kampioen geworden in het Duitse Formule 3-kampioenschap, op dat moment het meest competitieve Formule 3-kampioenschap dat Europa kent. De Formule 3 is sowieso een perfecte opstapklasse in die tijd. Vrijwel alle grote

coureurs laten eerst hun kunnen zien in de veel minder krachtige Formule 3-auto's, voordat ze goed genoeg bevonden worden voor het grote werk. Het is pas Verstappens tweede jaar in de auto's, nadat hij daarvoor vele jaren hoge ogen heeft gegooid in de karts. Als karter wint hij al het Nederlands kampioenschap en mag hij twee keer een Europese bokaal mee naar huis nemen. De jonge Verstappen besluit na het kartseizoen van 1991 de overstap te maken naar de auto's. Een groot moment voor een coureur, omdat de rijstijl van een kart behoorlijk verschilt van die van een daadwerkelijke racewagen. Hoe beter de coureur, hoe gemakkelijker de overgang. In het geval van Verstappen is de overgang een gemakkelijke, want in zijn eerste jaar pakt hij gelijk de titel in de Formule Opel Lotus. Deze auto's gelden als een ideale eerste stap in de autosport; ze zijn getooid met simpele voor- en achtervleugels en het tempo ligt – voor een coureur – niet al te hoog. Het geld dat hij met dit kampioenschap verdient, steekt hij in een avontuur in Nieuw-Zeeland. Daar wordt het Formula Atlantic-kampioenschap verreden. Het is voor Verstappen niet alleen een uitstekende manier om getraind te blijven in een anders werkloze winter, maar ook een manier om meer ervaring op te doen in de autosport, als voorbereiding op het komende jaar in de Formule 3.

Gedurende het seizoen 1993 wordt duidelijk dat Verstappen het weleens binnen niet-afzienbare tijd in de richting van de Formule 1 zou kunnen gaan schoppen, want de overwinningen stapelen zich, ook in dit sterk bezette Formule 3-kampioenschap, snel op. Mede dankzij acht overwinningen verzekert Verstappen zich van de titel, maar het is een overwinning in Zandvoort die voor hem de meeste waarde zal hebben. Dat jaar wint hij als eerste Nederlander de Marlboro Masters, de meest prestigieuze Formule 3-race van het jaar. De Masters wordt elk jaar op het circuit van Zandvoort verreden en is een krachtmeting

tussen de beste Formule 3-coureurs uit de verschillende Europese kampioenschappen. Een overwinning in de Masters doet je profiel goed; mannen als David Coulthard, Lewis Hamilton, Valtteri Bottas en later ook Max Verstappen zouden hier allemaal winnen. Jos Verstappen is in 1993 de eerste Nederlander die dit kunstje flikt en op dat moment wordt de autosportvonk definitief een vlam. Er staat een Nederlands talent te bonzen op de deuren van de Formule 1 en met een beetje geluk zou dit wel eens een hele grote kunnen gaan worden.

Een Formule 1-test is een logische volgende stap. Er is genoeg interesse voor Verstappen, die mede dankzij de hulp van Willi Weber, de manager van de op dat moment tweevoudig grand-prixwinnaar en Benetton-coureur Michael Schumacher, behoorlijk dicht op het vuur zit. De manier waarop Verstappen rijdt doet Weber denken aan zijn belangrijkste pupil. Net als Schumacher is Verstappen niet alleen snel, maar ook constant en dominant. Er is volgens Weber wel een duidelijk verschil met de Duitser, zo laat hij halverwege 1993 al weten. Verstappen crasht vaker. 'Hij maakt meer kapot dan Michael. Bij Jos draait het allemaal om winnen, of hij nou met één wiel over de finish komt, of met vier.' Een duidelijk verschil met Schumacher, die gedurende zijn loopbaan soms auto's naar de finish sleept die in de handen van een andere coureur waarschijnlijk allang gerepareerd waren. Er liggen meerdere uitnodigingen voor Verstappen om Formule 1-auto's te komen testen, maar uiteindelijk valt de keuze op het team van Footwork. Dat gaat het team zijn waarmee Jos Verstappen zijn eerste Formule 1-meters maakt. Footwork, beter bekend als Arrows, is op dat moment een team dat af en toe wat punten kan scoren, maar verder niet meedoet om de grote prijzen. Een prima plek om voor het eerst te proeven van de kracht van de Formule 1.

Om te bepalen of een coureur goed genoeg is om in te stappen in de Formule 1, wordt hij altijd eerst getest. Dit betekent dat de coureur, vroeger anoniemer en minder onder het toezicht van de internationale media dan nu, buiten een grand-prixweekend om zijn eerste ronden mag rijden in een Formule 1-auto. Deze test die meestal minstens een volle dag duurt, is een extreem belangrijk moment in de loopbaan van een coureur. De eerste Formule 1-test vergeet niemand. De sprong van een Formule 3-auto naar een Formule 1-auto is gigantisch. Het vermogen, de remkracht, de *downforce*, alles is vele malen heftiger dan hij of zij ooit heeft ervaren. Het is aan de coureur om te laten zien hoe snel deze *culture shock* went. Worden er direct snelle tijden neergezet of lijkt de coureur toch wat te snel in het diepe te zijn gesprongen?

Elke coureur heeft ooit die eerste meters gemaakt in een Formule 1-auto. Voor sommigen verliepen deze eenvoudig, alsof ze nooit anders gedaan hadden. Voor anderen verliepen ze rampzalig; sommige rijders hebben we na hun eerste Formule 1-test nooit meer op het hoogste niveau gezien. Voor de meeste coureurs loopt zo'n testdag echter vrij rustig; na een paar ronden wennen gaat het tempo omhoog en aan het einde van de dag worden er respectabele tijden gereden. De eerste Formule 1-test is iets bijzonders en kan de deur openen voor een mooie loopbaan. Hoe snel je echter ook bent bij die eerste kennismaking, garanties zijn er nooit.

Jos Verstappen verspilt bij zijn eerste test in ieder geval geen tijd met het tonen van zijn talent. Al na een handvol ronden lijkt hij gewend te zijn aan het enorme vermogen en de brute remkracht van deze auto. Van tevoren verwachtte Verstappen dat de overstap van Formule 3 naar Formule 1 een enorme zou zijn, maar dat blijkt mee te vallen. Na tien ronden in de Footwork is Verstap-