



ANDRÉ HOOGEBOOM

MAX

**LA BIOGRAFÍA NO AUTORIZADA
DE MAX VERSTAPPEN**

LIBROS CÚPULA

ANDRÉ HOOGEBOOM

MAX

**LA BIOGRAFÍA NO AUTORIZADA
DE MAX VERSTAPPEN**

Traducción de Fernando Garí Puig

LIBROS CÚPULA

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor.
La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías.
Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En Grupo Planeta agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor.
Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Publicado originalmente en holandés por Xander Uitgevers B.V. bajo el título *Max*.

© Andre Hoogeboom / Xander Uitgevers, 2021
© 2021 Xander Uitgevers bv, HaarlemRights negociados a través de Marianne Schönbach Literary Agency B.V y Ute Körner Literary Agent
© de la traducción: Fernando Garí Puig, 2023
Diseño de cubierta: Richard Parsons
© Fotografía de cubierta: Mark Thompson / Getty images

Primera edición: febrero de 2023

© Editorial Planeta, S. A., 2023
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Libros Cúpula es marca registrada por Editorial Planeta, S. A.
Este libro se comercializa bajo el sello Libros Cúpula
www.planetadelibros.com

ISBN: 978-84-480-3310-1
Depósito legal: B. 21.342-2022

Impresor: Black Print
Impreso en España – *Printed in Spain*

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como papel ecológico y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

SUMARIO

Prólogo. Por encima de todo, un ganador	7
Introducción. El segundo título de Verstappen	21
Primera parte. Subiendo la escalera	
Capítulo 1. Primeros pasos en la Fórmula 1	35
Capítulo 2. Rey de España	43
Capítulo 3. Comienzos	51
Capítulo 4. Jos	65
Capítulo 5. Pista de campeones	79
Capítulo 6. El profesor de neumáticos	91
Capítulo 7. Una visita secreta a Gales	103
Capítulo 8. Destino, Florida	111
Capítulo 9. La sensación de la Fórmula 3	127
Capítulo 10. <i>Intermezzo</i>	139
Segunda parte. Fórmula 1	
Capítulo 11. Escabechina en Copse	147
Capítulo 12. Primeras palabras	153

Capítulo 13. Mónaco	167
Capítulo 14. El hombre que susurraba a los neumáticos	177
Capítulo 15. Helmut Marko	185
Capítulo 16. Sir Jackie Stewart	195
Capítulo 17. Los secretos de un volante	207
Capítulo 18. Compañeros de equipo	215
Capítulo 19. Carreras memorables	227
Capítulo 20. Duelo a muerte en el desierto	241
Capítulo 21. Alto y claro	247
Epílogo. Hazlo como puedas	255
Estadísticas	263
Índice onomástico	269

CAPÍTULO 1

PRIMEROS PASOS EN LA FÓRMULA 1

Estamos a 3 de octubre de 2014, y un joven callado camina por el parque cerrado del circuito japonés de Suzuka. Sostiene un casco enorme, igual que un caballero medieval que se dirigiera a alguna justa, y encima de su camiseta blanca lleva un fino chándal con capucha de color gris oscuro, decorado con el logotipo de Toro Rosso/Red Bull. Se toca con la gorra típica de Red Bull, como la que uno puede adquirir en las tiendas de *merchandising*, y por su aspecto en conjunto podría pasar inadvertido en cualquier calle de cualquier ciudad europea.

Tiene diecisiete años, y todavía se le nota el acné. Aunque su cara no muestra indicios de vello facial, su porte es el de alguien hecho y derecho. Quizá podría pasar por alguien de diecinueve, pero no más.

Mientras recorre el frío y húmedo Suzuka, un circuito tan difícil como histórico, pasa por delante de los garajes y los boxes, aún cerrados. Su mirada se centra en un objetivo en el horizonte, un objetivo que identificó en silencio, con su padre, años atrás.

Mientras se instala a los mandos del Toro Rosso, se permite una sonrisa sincera, aunque un poco irónica. En este momento está haciendo algo con lo que sueñan millones de jóvenes de diecisiete años en todo el mundo: subirse a un auténtico coche de Fórmula 1. La sonrisa disimula la alegría que bulle en su interior. El sueño se ha hecho realidad.

Lentamente, se desliza en el asiento hecho a su medida y estira las piernas en el estrecho compartimento que tiene delante. Ahí están los pedales que controlan la potencia. Con solo pisar suavemente el del acelerador, se desatan los setecientos caballos en un coche que pesa unos setecientos kilos. Hablamos de una relación peso/potencia de kilo por caballo, pero Max es consciente de lo que puede suceder cuando toda esa potencia pasa al asfalto. Sabe que es una fuerza que requiere el máximo respeto.

Hay que ser un hombre para domesticar y controlar correctamente toda esa potencia. Un torero. Sin embargo, nuestro protagonista es todavía un adolescente. Se llama Max Verstappen.

Los medios de comunicación lo asaltan tras su primera experiencia con esos setecientos caballos. Casi podemos sentir pena por él, tan joven e inexperto en esta situación, mientras una multitud de periodistas con cámaras, grabadoras y cuadernos lo rodean y lo acosan. Su padre lo educó en todo tipo de materias, pero la asignatura de cómo enfrentarse a los medios de comunicación apenas figuraba en el programa. ¿Cómo puede uno armarse contra un número tan superior? Debería estar todavía en la escuela, escuchando a sus profesores, preparándose para esos exámenes que lo ayudarán a salir adelante en la vida.

En este instante, aquí, en Japón, con la característica noria de Suzuka de fondo, está hablando con decenas de periodistas que registran con avidez cada una de sus palabras, pero en su país de origen este momento histórico pasa prácticamente desapercibido porque los grandes medios de comunicación neerlandeses apenas se hacen eco de él. El último piloto nacional de relevancia en la Fórmula 1 fue su padre, un hombre con ciento siete Grandes Premios en su haber. Después de Jos Verstappen, la Fórmula 1 en los Países Bajos pasó a un segundo plano.

A nivel internacional, el adolescente es fuente de curiosidad. Nadie sabe exactamente cómo interpretar su presencia. ¿Qué hace allí un chaval como él? ¿De qué es capaz? Vale, por lo menos es hijo de Jos, y eso significa algo. Los periodistas que han hecho sus deberes saben al menos de dónde viene. Saben que fue un extraordinario piloto de karts que dominó todas las carreras en

las que participó y también saben que Jos fue una sensación en su día, un piloto siempre al ataque y tirando a salvaje. Aquellos con un mínimo de conocimientos históricos no ignoran que su primera carrera en F1, al volante de un coche de la escudería Benetton, donde también militaba Schumacher, acabó con un violento accidente con Eddie Irvine. El vídeo de aquella carrera en Brasil, en 1994, todavía está disponible en YouTube, y en él se puede ver que la culpa no fue de Jos. Resumiendo, hay quien sabe que Max tiene pedigrí.

No es la primera vez en F1 que los hijos siguen la huella de sus padres. Desde Jacques Villeneuve hasta Nico Rosberg, pasando por Damon Hill, Nelson Piquet Jr., Kevin Magnussen y Carlos Sainz Jr., ha habido un total de catorce casos, pero ninguno de ellos era tan joven como el hijo de Jos Verstappen.

La frescura de Max seduce al público, y es sorprendente que parezca no importarle. Hace su papel en el escenario, que normalmente sería demasiado grande para un chico de diecisiete años, como si fuera la cosa más natural del mundo. Max ha nacido para los circuitos, del mismo modo que Cruyff nació para los campos de fútbol.

Sus respuestas a las incisivas preguntas de los periodistas internacionales son espontáneas. Tenía cuatro años cuando por primera vez le insistió a su padre para que le comprara un kart de verdad. En esa época ya quería competir, pero no pudo porque era demasiado pequeño. Tuvo que esperar a cumplir seis años para que su padre decidiera que había llegado el momento. Siguió insistiendo y, medio año más tarde, Jos le regaló su primer kart. Sin duda, su padre se sintió orgulloso: un chico tan pequeño y tan decidido... ¿Había aparecido ya el punto en el horizonte o seguía siendo solo un asunto entre padre e hijo?

Varias de las personas entrevistadas para este libro aseguran que las conversaciones sobre un equipo Verstappen se remontan al principio de todo; que Jos, cuando Max todavía no había salido de la cuna, ya soñaba con ver a su hijo en F1. Aunque no hay ninguna prueba que lo demuestre, algunas malas lenguas afirman que Max llegó para hacer realidad el sueño que su padre no había

logrado conquistar. Según los que conocen bien la relación entre padre e hijo, no había nada de eso. El adiestramiento de Max en las carreras fue duro, pero justo. Nunca deseó hacer otra cosa y nunca fue necesario obligarlo a nada.

Cuando era un bebé, el futbolista finlandés Jari Litmanen dormía con un balón de fútbol en su cuna. Habría sido difícil meter un kart en la cuna de Max, pero quizá para él su cuna fue realmente un kart, con un volante en lugar de un aro de dentición. Puede que sí.

En el mundillo del karting profesional hay una subcultura formada por cientos de padres entusiastas. Todos ellos sueñan con que sus hijos tendrán un porvenir en la Fórmula 1. Pero no se llaman Verstappen. No tienen los mismos genes de las carreras. Simplemente no tienen ese ADN tan especial.

En los próximos capítulos, repasaremos las raíces de Max Verstappen en los Países Bajos y en Bélgica. Conoceremos a Paul Lemmens, el propietario de la pista de karting de Genk que vio surgir no solo a Max (y a su padre), sino también a tres antiguos campeones del mundo: el alemán Michael Schumacher, el finlandés Kimi Räikkönen y el británico Jenson Button. Lemmens elevó el karting en los países del Benelux a un nivel superior al gestionar una pista que cumple los estándares internacionales. Genk es la cuna de los campeones; y Paul Lemmens, su patriarca.

Seguiremos con Kees van de Grint, un buen amigo de Jos que fue el compañero y confidente del siete veces campeón del mundo, Michael Schumacher, y que jugó un pequeño, pero importante, papel en la carrera de Jos. Cuando trabajaba para Schumacher en Ferrari, solía darle consejos clandestinamente a Jos en el *paddock*.

Sander Dorsman, el director de equipo de MP Motorsport, fue otra pieza importante en el ascenso de Max a la F1. Al igual que el VAR (Van Amersfoort Racing) de Frits van Amersfoort, el equipo de Dorsman es uno de los trampolines para los jóvenes que aspiran a llegar a la F1. Cuando Max condujo bajo la lluvia y en secreto su primer monoplaza en el circuito galés de Pembrey, lo hizo en un coche del MP Motorsport.

Dennis van de Laar pilotó con Max en la Ferrari Driver Academy Florida Winter Series a principios de 2014. El caso de Van de Laar es bastante inusual en el sentido de que el karting no jugó ningún papel en sus ambiciones como piloto. Otra cosa inusual es que ganó a Max en su primera carrera de monoplazas, pero nunca más. Van de Laar invirtió mucho en el automovilismo y creyó durante mucho tiempo que la Fórmula 1 estaba a su alcance, pero competir contra Max —y otros grandes talentos— fue una experiencia tan aleccionadora que lo dejó estar y siguió los pasos de su padre, convirtiéndose en un empresario de éxito.

El periodista británico de Fórmula 1, Will Buxton, también se enfrentó a Max y se convirtió en una de las primeras personas de los medios de comunicación que lo dieron a conocer a un público más amplio. Esta aventura en la soleada Florida no solo fue instructiva, sino también entretenida.

A continuación, Frits van Amersfoort reflexionará para nosotros sobre el joven Max. Frits, que lleva mucho tiempo en la Fórmula 3, no solo le abrió las puertas de su primera temporada al volante de un monoplaza, en el Campeonato Europeo de Fórmula 3 de la Federación Internacional del Automóvil (FIA, por sus siglas en inglés) de 2014, sino que también había conocido el éxito con Jos. Cuando uno ha corrido para el equipo de Van Amersfoort, la perspectiva de una gloriosa carrera en el automovilismo se vuelve mucho más brillante.

Los Países Bajos no tardaron en caer presos de la Maxmanía cuando debutó en la F1, pero especialmente tras su primera victoria, en España, en mayo de 2016. Un par de semanas después, cien mil admiradores siguieron las evoluciones del joven de dieciocho años al volante de su Red Bull RB12 en Zandvoort. Las carreteras de acceso al complejo estuvieron bloqueadas durante horas y la afluencia de visitantes fue mayor que la de cualquier Gran Premio de los Países Bajos celebrado entre 1950 y 1980. Solo un acontecimiento deportivo había tenido más asistencia, y fue en 1988, cuando la gente salió a recibir a la selección nacional de fútbol tras ganar la Eurocopa.

Desde entonces, a Max Verstappen se lo ha visto por todos los Países Bajos. Por ejemplo, como el chico del cartel de la cadena de supermercados Jumbo o a través de la amplia cobertura televisiva de la principal red de cable, Ziggo. Esto, entre otras cosas, demuestra lo popular que se ha vuelto el deporte de la velocidad en su país natal. Aunque puede ser cierta la percepción de que la Fórmula 1 es un pasatiempo para los superricos, una procesión de millonarios patrocinados por multimillonarios, es notable que algunos de los principales protagonistas provengan de entornos sencillos.

Tal como Paul Lemmers puede atestiguar, los jóvenes que empiezan con los karts, de entre los cuales saldrán los futuros campeones de F1, provienen de todo tipo de clases sociales. Lemmers se ocupó de Jenson Button durante un tiempo y quedó impresionado por su manera de trabajar: «Estaba dispuesto incluso a renunciar a su postre favorito». Los deportes del motor también requieren que los pilotos sean verdaderos atletas, y nadie, al margen del dinero que tenga, es capaz de sobresalir si no está muy, pero que muy, en forma. Dennis van de Laar confiesa: «En un momento dado, tenía los músculos del cuello tan estresados que no era capaz ni de mover la cabeza y lo único que podía hacer era apoyarla contra el lateral del puesto de pilotaje».

Este es otro punto fuerte de la saga Verstappen. La forma física de Max siempre ha estado a la altura, incluso a los diecisiete años, cuando su cuerpo todavía seguía madurando.

El circuito urbano de Singapur es una buena vara de medir si queremos hacernos una idea de lo que debe soportar el cuerpo de un piloto de Fórmula 1. El gran rival de Max, Lewis Hamilton, lo describió así: «Imagínate meterte en una sauna, con el mono ignífugo y el casco puestos, y luego ponerte a caminar y hacer flexiones». El excompañero de equipo de Max en Red Bull, Daniel Ricciardo, también tiene algo que decir de Singapur: «Hace tanto calor en el coche que, en la línea de salida, tu bebida isotónica está tan caliente como una taza de té. En la cabina de pilotaje la temperatura ronda los sesenta grados centígrados».

El número de curvas del circuito de Singapur, veintitrés, es mayor que el de cualquier otro circuito actual de Fórmula 1. Los

pilotos son sometidos a una dura prueba porque no hay un momento de descanso. Frenar, acelerar, frenar, acelerar... Todo ello mientras son sacudidos como si estuvieran en una coctelera porque la pista está muy bacheada. El ruido que rebota en los muros, las vallas y los edificios es ensordecedor y agotador. Los pilotos pierden sudor a litros y no pueden ingerir líquido con la suficiente rapidez para compensarlo. Según el fabricante de frenos Brembo, la fuerza requerida sobre el pedal de freno en el Gran Premio de Singapur es de 81,435 kilogramos, mientras que la cifra en el Gran Premio de China, en Shanghái, conocido como un circuito «ligero» en términos de frenada, es de «solo» 51,353 kilogramos. Singapur es un infierno para los pilotos de Fórmula 1.

¿Iba a poder manejar todo eso un joven de solo diecisiete años? Esta era la pregunta legítima que se hacían los entendidos en 2015. El Gran Premio de Singapur de ese año marcó la mayoría de edad de Max. Fue la carrera de su célebre «¡No!». La carrera en la que se negó rotundamente a obedecer la orden de Toro Rosso de dejar paso a su compañero de equipo Carlos Sainz Jr. y fue elogiado por ello después. Su padre estaba orgulloso. Fue el momento en que su hijo demostró que las enseñanzas y el esfuerzo no habían sido en vano: «Si hubiera obedecido, habría tenido un problema conmigo».

Eso no cambia el hecho de que, como joven de diecisiete años que era, seguía desarrollándose y que ni siquiera él podía escapar de las leyes de la naturaleza. No era más que un chaval con sus correspondientes limitaciones físicas. Sus músculos no estaban completamente desarrollados. Su cerebro aún no estaba en su punto álgido. La opinión generalizada era que el Max de 2015 no estaba realmente preparado físicamente para el gran momento. Pero había una gran diferencia cuando lo comparaban con sus compañeros adolescentes. Una diferencia que solo unos pocos tuvieron en cuenta en sus primeros juicios.

Era un Verstappen.