

► Stoffel Vandoorne test de nieuwe MCL32-bolide op het circuit van Catalonië in het Spaanse Montmelo. © GETTY IMAGES

Vlammende Vlaming

Een jongetje uit Rumbeke bij Roeselare ontdekte als bij toeval dat hij heel hard en goed met auto's kon rijden. Hij werd (bijna) de eerste Vlaming in de formule 1. De 21ste Belg ook, en misschien wel de eerste met meer talent dan geld.

HANS VANDEWEGHE



Voor de deur van Worldkarts in Kortrijk hangen hangjongeren op hun fietsjes. Waarop wachten ze om naar binnen te gaan? De grootste tikt met zijn wijsvinger tegen zijn pet. *“Zieje zot? Wetjehie wat dat kost?”*

Worldkarts ligt aan de Spinnerijkaai in Kortrijk, een allesbehalve prestigieuze uithoek van Kortrijk. Ooit was dit het epicentrum van de vlasindustrie, vandaag ruikt het er naar het tarmac, rubber en viertaktbenzine in een lage en donkere hangar.

Het is woensdagnamiddag en dan verwacht je dat de mensensoort die ze tegenwoordig 'kids' noemen, zich uitleeft in de karts, misschien zoals wij destijds in de botsautootjes. Want stond het niet in de krant dat karting booming was door de successen van Stoffel Vandoorne (24)? En dat we als gevolg daarvan met ene Ugo de Wilde (14) uit Zaventem al een opvolger hebben voor onze eerste Vlaamse F1-rijder? Excuus, bijna eerste Vlaming, want de Franstalige jonkheer Christian Goethals uit Gullegem was de eerste toen hij in 1958 met een zelfgekochte Cooper-Climax eenmalig in de Grote Prijs van Duitsland meereed.

Maar die woensdag valt het toch een beetje tegen met die boom. De baan wordt ingenomen door welgeteld drie Franstalige vriendjes. Ze rijden trage rondjes en spinnen telkens weer bij de moeilijke bochten, tot ergernis van de man met dienst die een sprintje moet trekken naar de andere kant van de hangar om hun karts weer met de neus in de juiste richting te zetten. Ze hebben de actie Kinderen Baas Formule 1 geboekt. Twee keer twaalf minuten rijden, tussendoor een pannenkoek met suiker en een drankje. Kostprijs: 25 euro per kart. De hangjongeren hebben gelijk: dit kost een cent.

Bij Worldkarts, aan het einde van het Kanaal Bossuit-Kortrijk, zal op vraag van McLaren het officiële supporterslokaal van de Vandoorne-fanclub worden uitgebouwd. De eigengemaakte vlaggen en sjaals in zaal Valentino zijn verleden tijd. →



► Stoffel Vandoorne racet voor McLaren, het mythische team waar ook Jacky Ickx in 1973 (even) voor reed.
© GLENN DUNBAR

Prestige, ruimte en vlotte bereikbaarheid in de nabijheid van autowegen waren eisen waar de zaal in Izegem niet langer kon aan voldoen, maar op een paar weken voor het grote debuut van de lokale rijder in de formule 1 is nog niks te zien. Het personeel weet van plannen. “De manager van McLaren is langsgeweest. We gaan hier een aparte shop openen, maar we weten nog niet wanneer en hoe.”

Toch vreemd dat in het hele gebouw niks verwijst naar Stoffel Vandoorne, die hier toch zijn eerste rondjes reed. Vooraleer Stoffel de wereld zal veroveren, zal hij eerst Vlaanderen voor zich moeten winnen. Laat hem dan maar alvast in Kortrijk beginnen.

Toevalmodel

Stoffel de schildpad uit *De Fabeltjeskrant* was zo traag dat de gebroeders Bever een stoommobiel voor hem maakten, zodat hij zich gemakkelijk en sneller kon verplaatsen. Stoffel Vandoorne, de rapste aller Belgen, is geboren in het jaar dat de laatste aflevering van *De Fabeltjeskrant* op de buis kwam. Toeval? Misschien, maar het leven van Stoffel Vandoorne hangt aan elkaar van de toevaligheden en zijn ontdekking is het product van het toevalmodel, dat in wel meer sporten van toepassing is.

Wat als zijn vader niet was gevraagd om de cafetaria van een kartingbaan in te richten? Wat als hij zijn zoontje niet had meegenomen? Wat als kleine Stoffel onwel was geworden van die weeë geur van benzine? Wat als de baas géén houtblokken op de pedalen had gemonteerd waardoor de te kleine Stoffel – 1m30 haalde hij niet en hij kon niet eens aan de pedalen – die eerste rondjes niet had kunnen rijden?

Als dat allemaal niet was gebeurd, dan was er nu geen hype, al valt het zoals met die kart-boom ook met die Stoffel-hype reuze mee. Niet voor vader Patrick Vandoorne evenwel. De man neemt zijn telefoon niet meer op, ook niet als het gaat om het checken van enkele feitjes. Trop is te veel, nu iedereen meesurft op het succes van zijn zoon. Waarvoor begrip, want waar waren wij toen de jongen en zijn ouders hun dure hobby zelf moesten bekostigen? Toen hij als 11-jarige met de 18-jarigen reed en won. Waarop die hem en zijn pa verweten dat hij 25 kilogram lichter woog en dat het zo niet moeilijk was dat hij won. Waarna ze de kart met 25 kilo verzwaarden en hij nog won. Toen ze per kartingwedstrijdje drie bandensets van elk 200 euro nodig hadden.

“Als je denkt dat het succes van Stoffel uit de lucht komt vallen en dat er geld achter zit, dan ben je mis”, zegt vader Vandoorne met een verbeteren blik als het over geld en/of talent gaat. “Hij heeft gebouwd aan die carrière, stap voor stap, van als hij zes was. Hij heeft niks gekregen, alles zelf verdiend, op basis van talent. Alle goede rijders die vooraan eindigen in de formule 1, rijden daar op basis van talent. Stoffel kan wereldkampioen worden.”

Stuurwiel

Succes heeft veel vaders, ook dat van Stoffel Vandoorne. Er doet het verhaal de ronde dat hij een product is van de Zuidwest-Vlaamse neringdoeners die pa kenden en *diene-kleinen-mé-ziene-hocar* uit sympathie steunden. Ze heeft geholpen, hoe klein de bijdrage ook. Daarnaast hebben ook de ouders – vader is binnenhuisarchitect en moeder bediende – flink gesponsord, maar het was vader die uiteindelijk zijn zoon zonder dat die ergens van wist, inschreef voor het Stuurwiel, een talentenjacht van de RACB die de helft van het budget voor een F4-seizoen betaalde, kozen ze toch voor het dure en moeilijke traject.

Wat volgde waren titels, de ene na de andere. Eerst de F4, die hij won. Vervolgens de Formule Renault 2.0, wat de derde klasse is van de éénzitters. Dat was 2011, een cruciaal jaar want

‘Stoffel heeft gebouwd aan die carrière, stap voor stap, van als hij zes was. Hij heeft niks gekregen, alles zelf verdiend, op basis van talent’

PATRICK VANDOORNE
VADER VAN STOFFEL

nieuwe. Een ware revelatie: Stoffel Vandoorne steekt met kop en schouders boven iedereen uit.” De Vandoornes zelf twijfelden toen nog tussen in het karten blijven – hij kon bij een fabrieksteam meteen een salaris krijgen – of investeren in de éénzitterscompetitie. Geheel on-Belgisch, met de financiële steun van de RACB die de helft van het budget voor een F4-seizoen betaalde, kozen ze toch voor het dure en moeilijke traject.

Wat volgde waren titels, de ene na de andere. Eerst de F4, die hij won. Vervolgens de Formule Renault 2.0, wat de derde klasse is van de éénzitters. Dat was 2011, een cruciaal jaar want

Vandoorne werd vijfde, niet slecht maar geen garantie voor de toekomst. In zijn tweede seizoen pakte hij de titel en de bijbehorende premie van 500.000 euro, zij het met wat geluk. Voor de laatste wedstrijd in Barcelona gingen de kwalificaties de mist in en in de race zelf tikte Vandoorne een andere auto aan waardoor het over en out was voor hem. Zijn Russische concurrent Daniil Kvjat (ook in de F1, maar bij Scuderia Toro Rosso) moest bij de eerste acht eindigen om hem te kloppen maar ging finaal de mist in.

Juist snel genoeg

Na dat jaar werd Stoffel Vandoorne opgenomen in het McLaren Young Driver Programme. De leerling industriële wetenschappen uit het VTI in Roeselare had indruk gemaakt, niet alleen met zijn hoofdprijs, maar vooral met zijn zelfgeschreven technische analyses van de races. Toen werd voor het eerst gesuggereerd dat België wel eens een nieuwe F1-rijder zou hebben. Het zou nog vier jaar duren. Meer persoonlijk geld had kunnen helpen, maar het is de verdienste van Vandoorne dat hij incontournable werd door zijn talent.

Hij startte in de Formule Renault 3.5 en werd tweede achter de Deen Kevin Magnussen (rijdt nu F1 bij het team Haas) in de twee jaar daarna werd hij tweede en eerste in de GP2 of Formule 2.0, dé wachtkamer van de F1. McLaren wilde hem definitief in hun stal, maar dan wel op de reservebank, in tegenstelling tot de meeste winnaars van de GP2 die meteen doorschuiven naar het grote werk. Dat deed hij zonder morren – McLaren loofde zijn professionele instelling – en hij won en passant ook een paar races in de Super Formula in Japan. →



► Het circuit van Worldkarts in Kortrijk, waar het allemaal begon voor Stoffel Vandoorne.
© ILLIAS TEIRLINCK

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Stoffel Vandoorne, toen 15, wint de Boxer Cup, een regionaal karting-kampioenschap	Eindwinnaar van het Belgisch Kampioenschap Karting – KF2, met 6 zeges	Vicewereld-kampioen CIK-FIA World Cup KF2. Wint de Stuurwiel-talentenjacht van de Royal Automobiel Club van België (RACB)	Overstap naar de autosport. Kampioen in de F4, met 6 zeges. RACB Award ‘Rookie of the Year’	Wordt vijfde in zijn debuutjaar in de Formula Renault 2.0.	Kampioen in de Formula Renault 2.0, met 4 zeges. RACB Award ‘Driver of the Year’	Vicekampioen Formula Renault 3.5, met 4 zeges. Opgenomen in het McLaren Young Driver Programme.	Vicekampioen in de GP2, met 4 zeges. F1-testrijder voor McLaren Mercedes.	Kampioen in de GP2, met 7 zeges. F1-testrijder voor McLaren Honda.	F1-debuut als vervanger van de geblesseerde Fernando Alonso. Behaalt in de GP van Bahrein het eerste WK-punt voor McLaren dat jaar.	Staat op 26 maart, samen met McLaren-team-maat en ex-wereldkampioen Alonso, aan de start van het F1-seizoen.

Belgen in de F1

In dit lijstje zijn ze gerangschikt volgens aantal starts, maar het spreekt voor zich dat Jacky Ickx de meest illustere uit het gezelschap is. Ook hij reed ooit met een McLaren, maar ook met ongeveer alle

andere bolides, en werd tussen 1976 en 1979 twee keer tweede in de eindstand van het WK. Als Vandoorne een heel seizoen volmaakt, springt hij naar de vierde plaats in de rangschikking.

Thierry Boutsen	163 starts/3 zeges
	
Jacky Ickx	114 starts/8 zeges
	
Johnny Claes	23 starts
Jérôme d'Ambrosio	20
Lucien Bianchi	17
Olivier Gendebien	13
Willy Mairesse	12
Paul Frère	11
Patrick Nève	10
André Pilette	9
Jacques Swaters	7
Eric van de Poele	5
Roger Laurent, Charles de Tornaco, Arthur Legat, Georges Berger en Philippe Adams	2
André Milhoux, Christian Goethals, Teddy Pilette en Stoffel Vandoorne	1

Tegelijk werd hij in de F1 als derde rijder op gelijke voet met Fernando Alonso en Jenson Button behandeld.

In Bahrein vorig jaar mocht Stoffel Vandoorne, toch al 24, debuteren in de F1: hij viel voor de eerder gecrashte en gedeukte Alonso in en scoorde het eerste WK-punt voor McLaren dat seizoen door tiende te eindigen. Meer dan die plaats maakte hij indruk door alles uit de wagen en de banden te halen wat er inzat.

Formule 1 is veel meer dan zo hard en zo veilig mogelijk op het gaspedaal duwen en af en toe eens remmen. Door de complexe combinatie van brandstof, motor, banden en reglementaire beperkingen komt het erop aan om zoveel mogelijk rondjes een zo hoog mogelijk rendement uit de auto te halen. Banden sparen en benzine sparen, dat is de eerste vereiste in de huidige formule 1.

Een paar rondjes te hard rijden breekt je aan het eind meestal zuur op. “De kunst van juist snel genoeg rijden, is iets wat Stoff (*het koos-naampje gebruikt door McLaren, HV*) beheerst”, aldus teambaas Ron Dennis in *Het Laatste Nieuws*. “In Bahrein bewezen de computerdata dat hij niet één fout heeft gemaakt. Dat is uitzonderlijk.”

Werk aan de winkel

Maar hoe goed is Stoffel Vandoorne nu? Hijzelf dacht dat hij al langer klaar was voor een zitje en uitte dat op een rustige, bescheiden manier. Niemand met kennis van zaken die twijfelt: Vandoorne is erg goed, een supertalent. Op 26 maart, de dag dat hij 25 wordt, zit hij voor het eerst als eerste keus in een formule 1-bolide.

Jos Claes is een Belgisch ingenieur die werkt voor Dallara, de bouwer van de auto's voor de GP2, World Series Renault en Super Formula, de categorieën waarin Stoffel Vandoorne de laatste jaren zijn successen behaalde. Hij zag zijn landgenoot vorig jaar aan het werk in Okayama in Japan. “Hij is fit en geconcentreerd en van nature heeft hij zoveel talent dat er een groot deel van zijn *brain capacity* overblijft om de anderen rondom hem in te schatten en in het oog te houden en tegelijk te analyseren hoe zijn

auto rijdt. Dat brengt hij dan in detail over aan de ingenieur, die daarmee zijn eigen job beter kan uitvoeren. Stoffel kan goed het onderscheid maken tussen de belangrijke zaken en de mindere. Een auto is nooit perfect en Stoffel verstaat dat hij hoogstens twee van de drie problemen opgelost kan krijgen.”

Her en der wordt gespeculeerd op een scenario à la Max Verstappen, het Nederlandse F1-talent dat de voorbije twee jaar hoge ogen gooide. Een jongen uit Rumbekke en de eerste Vlaming in de F1 in een tot op heden overwegend Franstalig milieu zal in zijn eerste jaar een paar wedstrijdje winnen en doorgroeien tot de grote schaduwfavoriet voor de wereldtitel. Dat is de verwachting, maar dat is allesbehalve realistisch.

De formule 1 is niet de GP2 of de Super Formula, waar alle rijders dezelfde auto krijgen en vaak de beste wint. In de F1 komt 15 procent van het presteren voor rekening van de rijder en de rest wordt bepaald door de auto en het team. Het toeval wil nu dat McLaren, na jaren aan de top zoals toen Jacky Ickx er reed, al een eeuwigheid niet meer het niveau haalt waarmee ze hun mythische reputatie hebben opgebouwd.

Het tweede meest succesvolle team uit de geschiedenis van de F1 heeft al 78 grand prix – vier seizoenen op rij – geen wedstrijd meer gewonnen. McLaren doet er alles aan, maar blijft voorlopig achteroplopen inzake aerodynamica en aandrijving bij pakweg de Mercedes van Lewis Hamilton en Valtteri Bottas of ook de Red Bull van Daniel Ricciardo en Max Verstappen.

De nieuwe MCL32-bolide met de Honda-motor werd nochtans voorgesteld als de opvolger van diezelfde mythische combinatie auto-motor waarmee Senna en Prost jarenlang de circuits hadden gedomineerd. Maar de eerste tests waren niet positief en inmiddels is al de zesde Honda-motor gemonteerd.

Jos Claes: “Aan die tests moet voorlopig niet te veel aandacht worden besteed. Geen enkel team heeft zin om te tonen tot wat het in staat is. Maar om Vandoorne op een podium te krijgen is natuurlijk wel nog veel werk aan de winkel bij McLaren. Aan zijn intrinsieke talent zal het alleszins niet liggen.”

‘Vandoorne heeft zoveel talent dat er heel wat brain capacity overblijft om de racers rondom hem in te schatten en tegelijk zijn eigen auto te analyseren’

JOS CLAES
INGENIEUR BIJ AUTOBOUWER DALLARA