

Kan Stoffel wereldkampioen worden? Kan Stoffel wereldkampioen worden?



Krant van West-Vlaanderen/Kortrijk-Menen - 24 Aug. 2018
Pagina 108

Experts laten licht schijnen over kansen Stoffel Vandoorne om ooit het allerhoogste te bereiken RUMBEKE - Neen, Stoffel Vandoorne (26) heeft het dit jaar niet onder de markt in de Formule 1. Al jaren als hét grote talent aangekondigd prijkt de in Monaco gedomicilieerde Rumbekenaar momenteel op een 16de plaats in de WK-tussenstand van het seizoen 2018. En dat op een totaal van amper 20 rijders. Heeft Stoffel wel het potentieel om ooit wereldkampioen te worden? Om hierop een antwoord te vinden, legden we ons oor te luister bij enkele experts.

Door Tom Vandebussche

Om die vraag te beantwoorden trokken we ten rade bij Jef Brouwers (psycholoog van meerdere topsporters), Alain Bruyneel (zaakvoerder Onegym Emelgem-Izegem en al jarenlang goed bevriend met Vandoorne), Wim Lagae (sporteconoom aan KU Leuven) en Stefaan Lammens (Sporza-journalist en commentator bij Formule 1-wedstrijden).

Het mentale aspect

Jef Brouwers begeleidde een aantal Belgische toppiloot die door een gebrek aan financiële mogelijkheden nooit tot in de Formule 1 geraakt zijn. Hij ziet het vertrek van Fernando Alonso als een groot pluspunt voor Vandoorne. "Alonso is een toppiloot, maar hij is ook enorm wispelturig van karakter. Om in de Formule 1 te presteren, moet je iemand zijn die onvoorstelbaar goed is in het verenigen van mensen. Respect tonen van hoog tot laag. Van degene die de motor heeft uitgevonden tot degene die de auto poetst. Als dat niet lukt, geraak je er niet."

"Stoffel is een heel respectvolle jongen die dat gevoel heb ik toch te weinig agressief optreedt en te vriendelijk is. Het mag iets assertiever", vervolgt Brouwers. "Dat zou kunnen veranderen nu Alonso weg gaat. Die werd twee keer wereldkampioen, maar daarna werd zijn ego groter dan de sport. Hij eiste alle aandacht op en zijn afscheid zou daardoor in het voordeel van onze landgenoot moeten spelen. Stoffel is een topmens en het is een toppiloot. Dan is alles aanwezig om het allerhoogste na te streven: wereldkampioen worden. Eén mogelijk nadeel: het financiële aspect. Het geld dat in de Formule 1 over de balk gegooid wordt, is gigantisch."

Het fysieke aspect

"Stoffel is hier een jaar of zeven geleden komen trainen, al zie ik hem sinds zijn verhuis naar Monaco veel minder vaak", vertelt Alain Bruyneel. "Op fysiek vlak is hij in alles redelijk goed. Het is een rustige kerel zonder sterallures en zelfs een beetje stil. Maar nog belangrijker: Stoffel is heel gedreven en enorm met zijn vak bezig. Formule 1 is het enige wat telt in zijn leven."

"Zijn conditie moet in het algemeen goed opgebouwd worden", geeft Bruyneel aan. "In eerste instantie is een heel goede uithouding van belang. Vooral de 'core' spieren, zoals rug en buik, worden enorm vaak getraind door middel van stabilisatietraining. Belangrijk voor elk sporter, maar voor Formule 1-rijders nog iets meer. Ook het gewicht is belangrijk in de Formule 1: hoe meer een rijder weegt, hoe trager de auto. Men moet dus de spieren trainen zonder aan gewicht te winnen. Dat kan door lagere gewichten en veel herhalingen te hanteren." Stefaan Lammens geeft een voorbeeld. "Geef eens een hand aan een Formule 1-rijder. Dat zal een heel stevige hand zijn. Dat komt, omdat ze zo ook hun stuur moeten vasthouden."

Lammens meent dat Vandoorne bij de meest getrainde atleten ter wereld thuishoort. "Formule 1-rijders zijn astronauten op vier wielen. Er zijn nochtans mensen die denken: Formule 1, dat is gewoon in die auto stappen en gas geven. Maar zo simpel is het niet. Neem nu de nekspieren. Die moeten tegenwoordig hypergetraind zijn door de nieuwe banden van Pirelli. Aan 280km per uur door de bochten gaan, dat is zes keer het lichaamsgewicht dat verwerkt moet worden. Fenomenaal." Bruyneel beaamt. "Stoffel heeft zelfs een speciaal apparaat om zijn nekspieren te kunnen trainen. Een Formule 1-rijder ondervindt in de bochten enorm veel G-krachten en als de nek te zwak is, zal het hoofd te veel heen en weer gezwierd worden."

Lammens vergelijkt het met de hevigste attracties in een pretpark. "Maar dan niet twee minuten, maar anderhalf uur lang. Voor mensen die het niet geloven: ga eens 20 minuten op een kartcircuit rijden, u zult het dan wel begrijpen."

Het technische aspect

"Het is heel eenvoudig: Stoffel kan met een betere wagen wereldkampioen worden, zoals Mercedes en Ferrari", vindt Lammens. Hij heeft in de opstapklassen genoeg bewezen. Iedereen in de Formule 1 is overtuigd van zijn talent. Maar met een krakkemikkige wagen als die bij McLaren is zoiets momenteel onmogelijk. Stoffel bezit alle technische kwaliteiten om het ver te schoppen. Hij is één van de allerbesten op vlak van focus en concentratie. Daarom heeft McLaren hem jaren geleden in het jongerenteam opgenomen. Het probleem zit elders: ongelofelijk dat men er bij McLaren maar niet in slaagt om het chassis op de motor in te passen."

"Enkele jaren geleden had ik het geluk dat ik voor een reportage een volledige dag een Formule 1-rijder mocht zijn, samen met Sven Nys. Een verbijsterende ervaring. Je kunt je bijna niet voorstellen welke reflexen gasten zoals Stoffel hebben. Zo moesten Sven en ik in een minuut tijd zoveel mogelijk lichten uitzetten en hoorden we na afloop dat iemand als Alonso dubbel zo goed als wij scoorde. Straf!"

Het financiële aspect

Brouwers en Lammens haalden het al aan: het financiële aspect is in de Formule 1 van levensbelang. "Tegenwoordig zijn er veel rijders die centen moeten meebrengen om in de Formule 1 te mogen meerijden", vertelt Lammens. "De Zweed Ericsson is daar een

mooi voorbeeld van. Stoffel heeft echter geen 500.000 euro om zichzelf in te kopen. Hij rijdt puur op talent, net zoals Max Verstappen en de Fransen Gasly en Leclerc.”

Professor Wim Lagae knikt. “Ten eerste heeft Stoffel die heel moeilijke onderhandelingsfase doorgesparteld, terwijl hij van relatief bescheiden afkomst is. Ten tweede heeft hij bewezen dat hij een Formule 1-topper in wording is. Met als gevolg dat de verschillende renstallen nu met elkaar in concurrentie moeten gaan om hem binnen te halen. Stoffel zit in een uitstekende onderhandelingspositie. Vergelijk het met Tim Declercq in het wielrennen. Die heeft ook jaren moeten vechten om zijn plaatsje in de WorldTour af te dwingen, maar nu heeft hij door zijn specifieke status een enorme onderhandelingsmacht voor de komende zeven jaar.”

“Opvallend is dat Stoffel in 2017 dat was zijn eerste seizoen in de Formule 1 300.000 dollar (262.000 euro, red.) per jaar zou hebben verdiend, weliswaar zonder bonussen”, merkt Lagae op. “Dat is het weksalaris van de betere Rode Duivel. Dit jaar bedraagt het salaris van Stoffel volgens bronnen echter al zeven miljoen dollar (6,1 miljoen euro, red.). Daarmee zit hij bij de tien best betaalde rijders. En dat wellicht na jaren van betalen en investeren om aan boord van een renstal te raken. Het blijft koffiedik kijken hoe die bonussen betaald worden, maar dit bevestigt wel zijn toegenomen onderhandelingsmacht.”

Lagae vindt Formule 1 een mondiale sport. “Sportief gezien is het een gigantische prestatie wat Stoffel doet. Van Europa over Amerika tot Azië. Hij wandelt van jetlag naar jetlag. Om op dat niveau te overleven, moet je een echte topper zijn. En dat in een sport die commercieel heel veel voorstelt. Bij ons is wielrennen in de zomermaanden soms sport nummer één, terwijl het op mondiaal vlak slechts op plaats 17 prijkt. Voetbal steekt erbovenuit, terwijl Formule 1 zevende staat. Ter vergelijking: de Ronde van Vlaanderen trekt wereldwijd drie tot vijf miljoen kijkers, een bergrit in de Tour acht tot tien miljoen en een doorsnee GP in de Formule 1 50 miljoen. Met een kleine sticker op een F1-wagen kun je in de koers naamssponsor van een procontinentale ploeg worden. In die sport rijdt een West-Vlaming van relatief bescheiden afkomst rond. We moeten enorm veel bewondering voor Stoffel hebben.”

Hog voorwaarden?

“Stoffel moet nog meer lef hebben”, geeft Lammens aan. “Hij wil het proper doen, maar zou een grotere mond moeten hebben. Kijk maar naar Max Verstappen. Die heeft pas ballen aan zijn lijf. Maar ik begrijp het wel: Stoffel is relatief nieuw en zijn team draait niet, dan is het niet makkelijk om je te laten gelden. Eigenlijk zou hij nu beter voor een middenmoter zoals Sauber gaan rijden. Dat team zou perfect zijn voor Stoffel. Zo zou hij af en toe zijn talent kunnen tonen, om op die manier hogerop te klimmen. Nu is het bij McLaren alleen maar knoeien.”

Eigenlijk begint de miserie bij McLaren al voor de wedstrijd op zondag”, vindt Lammens. “Ik heb de indruk dat Stoffel tijdens de vrije oefensessies op vrijdag voortdurend nieuwe zaken moet uittesten. Op die manier kun je natuurlijk geen progressie boeken. Het is andermaal een bewijs dat Stoffel altijd in de schaduw van Alonso heeft gestaan. Hem zullen ze die zaken niet laten uittesten, hoor! Hoe je het ook draait of keert: Stoffel is en blijft een kleine Belg. Hij is commercieel voor de Formule 1 nu eenmaal minder interessant dan bijvoorbeeld een Duitser.”

De Grote Prijs Formule 1 van Spa-Francorchamps vindt dit jaar plaats op zondag 26 augustus. De wedstrijd zal live te volgen zijn op Sporza, met commentaar van Stefaan Lammens. Ook de kwalificaties op zaterdag worden uitgezonden.

Door Tom Vandebussche

Om die vraag te beantwoorden trokken we ten rade bij Jef Brouwers (psycholoog van meerdere topsporters), Alain Bruyneel (zaakvoerder Onegym Emelgem-Izegem en al jarenlang goed bevriend met Vandoorne), Wim Lagae (sporteconoom aan KU Leuven) en Stefaan Lammens (Sporza-journalist en commentator bij Formule 1-wedstrijden).

Het mentale aspect

Jef Brouwers begeleidde een aantal Belgische toppiloot die door een gebrek aan financiële mogelijkheden nooit tot in de Formule 1 geraakt zijn. Hij ziet het vertrek van Fernando Alonso als een groot pluspunt voor Vandoorne. “Alonso is een toppiloot, maar hij is ook enorm wispelturig van karakter. Om in de Formule 1 te presteren, moet je iemand zijn die onvoorstelbaar goed is in het verenigen van mensen. Respect tonen van hoog tot laag. Van degene die de motor heeft uitgevonden tot degene die de auto poetst. Als dat niet lukt, geraak je er niet.”

“Stoffel is een heel respectvolle jongen die dat gevoel heb ik toch te weinig agressief optreedt en te vriendelijk is. Het mag iets assertiever”, vervolgt Brouwers. “Dat zou kunnen veranderen nu Alonso weg gaat. Die werd twee keer wereldkampioen, maar daarna werd zijn ego groter dan de sport. Hij eiste alle aandacht op en zijn afscheid zou daardoor in het voordeel van onze landgenoot moeten spelen. Stoffel is een topmens en het is een toppiloot. Dan is alles aanwezig om het allerhoogste na te streven: wereldkampioen worden. Eén mogelijk nadeel: het financiële aspect. Het geld dat in de Formule 1 over de balk gegooid wordt, is gigantisch.”

Het fysieke aspect

“Stoffel is hier een jaar of zeven geleden komen trainen, al zie ik hem sinds zijn verhuis naar Monaco veel minder vaak”, vertelt Alain Bruyneel. “Op fysiek vlak is hij in alles redelijk goed. Het is een rustige kerel zonder sterallures en zelfs een beetje stil. Maar nog belangrijker: Stoffel is heel gedreven en enorm met zijn vak bezig. Formule 1 is het enige wat telt in zijn leven.”

“Zijn conditie moet in het algemeen goed opgebouwd worden”, geeft Bruyneel aan. “In eerste instantie is een heel goede uithouding van belang. Vooral de ‘core’ spieren, zoals rug en buik, worden enorm vaak getraind door middel van stabilisatietraining. Belangrijk voor elk sporter, maar voor Formule 1-rijders nog iets meer. Ook het gewicht is belangrijk in de Formule 1: hoe meer een rijder weegt, hoe trager de auto. Men moet dus de spieren trainen zonder aan gewicht te winnen. Dat kan door lagere gewichten en veel herhalingen te hanteren.” Stefaan Lammens geeft een voorbeeld. “Geef eens een hand aan een Formule 1-rijder. Dat zal een heel stevige hand zijn. Dat komt, omdat ze zo ook hun stuur moeten vasthouden.”

Lammens meent dat Vandoorne bij de meest getrainde atleten ter wereld thuis hoort. “Formule 1-rijders zijn astronauten op vier wielen. Er zijn nochtans mensen die denken: Formule 1, dat is gewoon in die auto stappen en gas geven. Maar zo simpel is het niet. Neem nu de nekspieren. Die moeten tegenwoordig hypergetraind zijn door de nieuwe banden van Pirelli. Aan 280km per uur door de bochten gaan, dat is zes keer het lichaamsgewicht dat verwerkt moet worden. Fenomenaal.” Bruyneel beaamt. “Stoffel heeft zelfs een speciaal apparaat om zijn nekspieren te kunnen trainen. Een Formule 1-rijder ondervindt in de bochten enorm veel G-krachten en als de nek te zwak is, zal het hoofd te veel heen en weer gezwierd worden.”

Lammens vergelijkt het met de hevigste attracties in een pretpark. “Maar dan niet twee minuten, maar anderhalf uur lang. Voor mensen die het niet geloven: ga eens 20 minuten op een kartcircuit rijden, u zult het dan wel begrijpen.”

Het technische aspect

“Het is heel eenvoudig: Stoffel kan met een betere wagen wereldkampioen worden, zoals Mercedes en Ferrari”, vindt Lammens. Hij heeft in de opstapklassen genoeg bewezen. Iedereen in de Formule 1 is overtuigd van zijn talent. Maar met een krakkemikkige wagen als die bij McLaren is zoiets momenteel onmogelijk. Stoffel bezit alle technische kwaliteiten om het ver te schoppen. Hij is één van de allerbesten op vlak van focus en concentratie. Daarom heeft McLaren hem jaren geleden in het jongerenteam opgenomen. Het probleem zit elders: ongelofelijk dat men er bij McLaren maar niet in slaagt om het chassis op de motor in te passen.”

“Enkele jaren geleden had ik het geluk dat ik voor een reportage een volledige dag een Formule 1-rijder mocht zijn, samen met Sven Nys. Een verbijsterende ervaring. Je kunt je bijna niet voorstellen welke reflexen gasten zoals Stoffel hebben. Zo moesten Sven en ik in een minuut tijd zoveel mogelijk lichten uitzetten en hoorden we na afloop dat iemand als Alonso dubbel zo goed als wij scoorde. Straf!”

Het financiële aspect

Brouwers en Lammens haalden het al aan: het financiële aspect is in de Formule 1 van levensbelang. “Tegenwoordig zijn er veel rijders die centen moeten meebrengen om in de Formule 1 te mogen meedelen”, vertelt Lammens. “De Zweed Ericsson is daar een mooi voorbeeld van. Stoffel heeft echter geen 500.000 euro om zichzelf in te kopen. Hij rijdt puur op talent, net zoals Max Verstappen en de Fransen Gasly en Leclerc.”

Professor Wim Lagae knikt. “Ten eerste heeft Stoffel die heel moeilijke onderhandelingsfase doorgesparteld, terwijl hij van relatief bescheiden afkomst is. Ten tweede heeft hij bewezen dat hij een Formule 1-topper in wording is. Met als gevolg dat de verschillende renstallen nu met elkaar in concurrentie moeten gaan om hem binnen te halen. Stoffel zit in een uitstekende onderhandelingspositie. Vergelijk het met Tim Declercq in het wielrennen. Die heeft ook jaren moeten vechten om zijn plaatsje in de WorldTour af te dwingen, maar nu heeft hij door zijn specifieke status een enorme onderhandelingsmacht voor de komende zeven jaar.”

“Opvallend is dat Stoffel in 2017 dat was zijn eerste seizoen in de Formule 1 300.000 dollar (262.000 euro, red.) per jaar zou hebben verdiend, weliswaar zonder bonussen”, merkt Lagae op. “Dat is het weksalaris van de betere Rode Duivel. Dit jaar bedraagt het salaris van Stoffel volgens bronnen echter al zeven miljoen dollar (6,1 miljoen euro, red.). Daarmee zit hij bij de tien best betaalde rijders. En dat wellicht na jaren van betalen en investeren om aan boord van een renstal te raken. Het blijft koffiedik kijken hoe die bonussen betaald worden, maar dit bevestigt wel zijn toegenomen onderhandelingsmacht.”

Lagae vindt Formule 1 een mondiale sport. “Sportief gezien is het een gigantische prestatie wat Stoffel doet. Van Europa over Amerika tot Azië. Hij wandelt van jetlag naar jetlag. Om op dat niveau te overleven, moet je een echte topper zijn. En dat in een sport die commercieel heel veel voorstelt. Bij ons is wielrennen in de zomermaanden soms sport nummer één, terwijl het op mondiaal vlak slechts op plaats 17 prijkt. Voetbal steekt erbovenuit, terwijl Formule 1 zevende staat. Ter vergelijking: de Ronde van Vlaanderen trekt wereldwijd drie tot vijf miljoen kijkers, een bergrit in de Tour acht tot tien miljoen en een doorsnee GP in de Formule 1 50 miljoen. Met een kleine sticker op een F1-wagen kun je in de koers naamssponsor van een procontinentale ploeg worden. In die sport rijdt een West-Vlaming van relatief bescheiden afkomst rond. We moeten enorm veel bewondering voor Stoffel hebben.”

Nog voorwaarden?

“Stoffel moet nog meer lef hebben”, geeft Lammens aan. “Hij wil het proper doen, maar zou een grotere mond moeten hebben. Kijk maar naar Max Verstappen. Die heeft pas ballen aan zijn lijf. Maar ik begrijp het wel: Stoffel is relatief nieuw en zijn team draait niet, dan is het niet makkelijk om je te laten gelden. Eigenlijk zou hij nu beter voor een middenmoter zoals Sauber gaan rijden. Dat team zou perfect zijn voor Stoffel. Zo zou hij af en toe zijn talent kunnen tonen, om op die manier hogerop te klimmen. Nu is het bij McLaren alleen maar knoeien.”

Eigenlijk begint de miserie bij McLaren al voor de wedstrijd op zondag”, vindt Lammens. “Ik heb de indruk dat Stoffel tijdens de vrije oefensessies op vrijdag voortdurend nieuwe zaken moet uittesten. Op die manier kun je natuurlijk geen progressie boeken. Het is andermaal een bewijs dat Stoffel altijd in de schaduw van Alonso heeft gestaan. Hem zullen ze die zaken niet laten uittesten, hoor! Hoe je het ook draait of keert: Stoffel is en blijft een kleine Belg. Hij is commercieel voor de Formule 1 nu eenmaal minder interessant dan bijvoorbeeld een Duitser.”

De Grote Prijs Formule 1 van Spa-Francorchamps vindt dit jaar plaats op zondag 26 augustus. De wedstrijd zal live te volgen zijn op Sporza, met commentaar van Stefaan Lammens. Ook de kwalificaties op zaterdag worden uitgezonden.