



Interview: Willemjan Keijzer - "Participating in the progression of a driver is rewarding"

28.05.2019



As some enthusiasts may remember, Willemjan Keijzer was crowned Junior European Champion in 1995, 24 years ago, on the old layout of the Genk complex! In Belgium, the young Dutchman had perfectly mastered the rainy conditions at the wheel of his Haase-Titan, to beat a certain Gary Paffett. Neither Vitantonio Liuzzi or Frederic Makowiecki could do anything. Today, Willemjan Keijzer runs the team that bears his name, with passion, rigour and the same will to win.

When did you first want to become a team manager?

Very quickly, I started to be interested in the engines, when I was 16 I think. I admit that karting is a big part of my life. I started in 1988 at the age of 7 in Mini and I climbed the ladder to the highest international level. After my title of Junior European Champion, I raced in ICA, Formula A and Formula Super A. I stopped in 2000, to devote myself to the end of my education. Then, in 2003-2004, I had the opportunity to become a mechanic for the factory team of F1 driver Jarno Trulli, when the chassis bearing his name still existed. I also worked with Michel Blanken, and PDB's Peter De Bruijn, before launching Keijzer Racing with the Zanardi brand.

What are your best memories?

I had a lot of great times. But for me, the best feeling is when I have gathered all the ingredients for victory: very competitive equipment, perfect set-up and a driver who is at the top of his game and fighting for victory. Currently, the competition is so tight, with tiny gaps between each competitor, that you need to reach 100% at all levels to hope to get on the podium. So of course, every year, we have good and bad times. Drivers like Kas Haverkort, who I'm currently working with, Martijn Van Leeuwen and Nyck De Vries have brought me great satisfaction.

Many drivers are fast over a lap. However, what differentiates a good driver from a great champion?

The most important is the way a driver approaches the competition. They must be naturally fast, but also be extremely professional, not neglecting any aspect of the kart and be 100% focused on racing. Of course, there is no great champion without great equipment, but the opposite is also true. For a young driver, it is not always easy, as he must both manage his education and the sport at a high level. In any case, you have to be serious, to be interested in the equipment, to be able to analyse the different situations which are presented to him, to establish a dialogue with his team, to possess racing intelligence and to want to be number one.

Keijzer Racing is not one of the biggest teams in the paddock. Is it more difficult to find drivers to support the team each year in this situation?

It's never easy, that's why it's important to have a good reputation. I am one of the professionals who has become used to participating in development of drivers. I like working with them from a very young age and helping them progress. This allows me to keep drivers in my team for many years. Keijzer Racing is a team on a human scale, but with strong partnerships, especially with the CRG factory and some famous engine manufacturers.

Why are you in CRG colours today, while your team has a long history with the Zanardi brand? It is true that since the creation of the team, I worked with Zanardi a lot. The frames are manufactured by the CRG factory, so it's a bit like the same family. I am fortunate to have excellent relations with the head of the group, Giancarlo Tinini. He is a very kind person, whom I respect enormously. He is the one who recently asked me to help promote the CRG brand.

At Wackersdorf, the drivers Kas Haverkort and Pedro Hiltbrand were in your awning, respectively entered in KZ2 and KZ. What do you think of these categories?

It is always interesting to start new challenges and to vary the pleasures. You have to work differently, compared to OK for example. To have a good high-level package, you have to have a good engine, while the driver must be even more combative, because there are many participants with long experience of racing in the pack.

Is Keijzer Racing involved at the national level?

I go to some races, but I do not have enough time to be there more often. When you invest internationally, the competitions are continuous throughout the year and it is difficult to follow several levels at a time.

The last big CIK-FIA Championship in the Netherlands was back in 1994. Despite this, your country produces great karting champions every year. There are many examples, of course starting with Max Verstappen. How is it possible?

It's hard to know why. When a driver has great international ambitions, he quickly has to go abroad to race in Belgium, Germany or Italy. This pushes him to invest even more and to want to prove his potential. That may be one of the reasons. To return to the Netherlands, many projects have been launched to create kart tracks, but they have always encountered refusals or bans.

Interview : Willemjan Keijzer - "Participer à la progression d'un pilote est gratifiant"

Quelques passionnés s'en souviennent sans doute, Willemjan Keijzer a été sacré Champion d'Europe Junior en 1995, il y a 24 ans, sur l'ancien tracé du complexe de Genk ! En Belgique, le jeune Néerlandais avait parfaitement maîtrisé les conditions pluvieuses au volant de son Haase-Titan, pour battre sur le fil un certain Gary Paffett. Vitantonio Liuzzi ou encore Frédéric Makowiecki n'avaient rien pu faire. Aujourd'hui, Willemjan Keijzer s'occupe du team qui porte son nom, avec passion, rigueur et la même envie de gagner.

À quand remonte votre souhait de devenir team manager?

Très vite, j'ai commencé à m'intéresser à la mécanique, alors que je roulais encore, dès mes 16 ans je crois. J'avoue que le Karting représente une grande partie de ma vie. J'ai commencé en 1988 à l'âge de 7 ans en Mini et j'ai grimpé tous les échelons jusqu'au plus haut niveau international. Après mon titre de Champion d'Europe Junior, j'ai couru en ICA, Formule A et Formule Super A. J'ai arrêté en 2000, pour me consacrer à la fin de mon cursus scolaire. Puis, en 2003-2004, j'ai eu l'opportunité de devenir mécanicien pour le team officiel du pilote de F1 Jarno Trulli, lorsque le châssis portant son nom existait encore. J'ai aussi travaillé avec Michel Blanken, Peter De Bruijn du team PDB, avant de lancer Keijzer Racing avec la marque Zanardi.

Quels sont vos meilleurs souvenirs?

J'ai vécu beaucoup d'excellents moments. Mais pour moi, la meilleure sensation, c'est lorsque je parviens à réunir tous les ingrédients menant à la victoire: un matériel vraiment compétitif, des réglages parfaits et un pilote qui est au top de ses capacités et qui se bat pour la victoire. Actuellement, la compétition est si serrée, avec des écarts infimes entre chaque concurrent,

que vous avez besoin d'atteindre ces 100% à tous les niveaux pour espérer monter sur le podium. Alors bien sûr, tous les ans, on a de bons et de mauvais moments. Des pilotes comme Kas Haverkort, dont je m'occupe actuellement, Martijn Van Leeuwen ou Nyck De Vries m'ont apporté de grandes satisfactions.

Beaucoup de pilotes sont capables d'être rapides sur un tour. Toutefois, qu'est-ce qui différencie un bon pilote d'un grand champion?

Le plus important, c'est la manière avec laquelle un pilote aborde la compétition. Il doit être rapide de manière naturelle, mais également se montrer extrêmement professionnel, ne négliger aucun aspect du kart et être focalisé à 100% sur sa course. Bien sûr, il n'y a pas de grand champion sans un grand matériel, mais le contraire est également valable pour gagner. Concernant un jeune pilote, ce n'est pas toujours facile, car il doit à la fois gérer sa scolarité et ce sport de haut niveau. Dans tous les cas, il faut avoir un comportement sérieux, s'intéresser à la technique, pouvoir analyser les différentes situations qui se présentent à lui, instaurer un dialogue avec son team, posséder l'intelligence de la course et vouloir être le numéro 1.

Keijzer Racing ne fait pas partie des plus grosses structures du paddock. Est-il plus difficile dans ces conditions de trouver des pilotes pour faire vivre le team chaque année?

Ce n'est jamais facile, c'est pour cette raison qu'il est important d'avoir une bonne réputation. Moi, je fais partie des professionnels qui ont pris l'habitude de participer à l'éclosion des pilotes. J'aime travailler avec eux dès leur plus jeune âge et les faire progresser. Cela me permet de garder des pilotes plusieurs années dans mon équipe. Keijzer Racing est un team à taille humaine, mais qui bénéficie de solides partenariats, notamment avec l'usine CRG et quelques motoristes réputés.

Pourquoi défendre aujourd'hui les couleurs CRG, alors que votre team possède une longue histoire avec la marque Zanardi?

C'est vrai que depuis la création du team, j'ai beaucoup travaillé avec Zanardi. Les châssis sont fabriqués par l'usine CRG, c'est un peu la même famille. J'ai la chance d'avoir d'excellents rapports avec le responsable du groupe, Giancarlo Tinini. C'est quelqu'un de très humain, que je respecte énormément. C'est lui qui m'a récemment demandé de participer à la promotion de la marque CRG.

À Wackersdorf, on retrouvait sous votre structure les pilotes Kas Haverkort et Pedro Hiltbrand, respectivement engagés en KZ2 et KZ. Que pensez-vous de ces catégories?

C'est toujours intéressant de se lancer de nouveaux challenges et de varier les plaisirs. Vous devez travailler de manière différente, en comparaison avec le OK par exemple. Pour disposer d'un bon package à haut niveau, il faut s'entourer d'un bon motoriste, tandis que le pilote doit se montrer encore plus combatif, car on retrouve de nombreux participants possédant une grande expérience de la compétition au sein du peloton.

Keijzer Racing est-il impliqué au niveau national?

Je suis présent sur quelques courses, mais je n'ai pas assez de temps pour y être plus souvent. Lorsqu'on s'investit au niveau international, les compétitions s'enchaînent tout au long de l'année et il s'avère difficile de suivre plusieurs lièvres à la fois.

Le dernier grand Championnat de la CIK-FIA aux Pays-Bas remonte à l'année 1994. Malgré cela, votre pays fabrique chaque année de grands champions de karting. Les exemples sont nombreux, à commencer bien sûr par Max Verstappen. Comment est-ce possible?

C'est difficile de savoir pourquoi. Lorsqu'un pilote a de grandes ambitions internationales, il doit très vite partir courir à l'étranger, en Belgique, en Allemagne ou en Italie. Cela le pousse à s'investir encore davantage et à vouloir prouver son potentiel. C'est peut-être l'une des raisons. Pour revenir aux Pays-Bas, beaucoup de projets ont été lancés pour créer des pistes de karting, mais ils se sont toujours heurtés à des refus ou des interdictions.