

MAX VERSTAPPEN

James Gray

MAX VERSTAPPEN

Het verhaal van een kampioen

Vertaald door Edwin Krijgsman



ALFABET UITGEVERS

2021

© 2021 James Gray
Oorspronkelijke titel *Max Verstappen:
The Inside Track On A Formula One Star*
Oorspronkelijke uitgeverij Icon Books Ltd
© 2021 Nederlandse vertaling Edwin Krijgsman en Alfabet Uitgevers
Omslagontwerp bij Barbara
Omslagbeeld ANP/Imago Sportfotodienst GmbH
Typografie binnenwerk Peter Verwey

ISBN 978 90 213 4105 7

NUR 320

alfabetuitgevers.nl

Alfabet Uitgevers vindt het belangrijk om op milieuvriendelijke en verantwoorde wijze met natuurlijke bronnen om te gaan. Bij de productie van dit boek is daarom gebruikgemaakt van papier waarvan het zeker is dat de productie niet tot bosvernietiging heeft geleid.

In de wieg gelegd om coureur te worden

In een sport die wordt beheerst door de stopwatch, is een goed gevoel voor timing van groot belang. Daar heeft het Max Verstappen nooit aan ontbroken. Zelfs zijn geboorte was goed getimed.

Zijn moeder Sophie Kumpen was begin oktober uitgerekend en zou na de geboorte van haar eerste kind waarschijnlijk een beroep moeten doen op vrienden en familieleden voor hulp, en niet op haar echtgenoot Jos. Niet omdat hij er niet voor haar wilde zijn, maar omdat hij als fulltime Formule 1-coureur in die tijd van het jaar een drukke agenda had, met onder meer de verste reis van het seizoen, naar Japan.

Op 28 september 1997 was Jos, terwijl zijn vrouw thuis in België zat af te wachten, op de Nürburgring aan het racen. Hij aasde op een plaats bij de eerste tien, een zeldzaamheid voor Tyrrell, maar zeventien ronden voor het einde moest hij, in de elfde positie, opgeven. Sommigen graptten dat hij hoopte eerder aan de 200 kilometer lange terugreis naar België te kunnen beginnen om de geboorte van zijn zoon niet te missen – hij had al meer kilometers dan dat op de baan afgelegd toen hij noodgedwongen zijn auto aan de kant zette. Gelukkig voor beide ouders werd Max geboren op 30 september 1997, twee dagen na de Grand Prix van Luxemburg. Zelfs als hij in zijn matig

presterende Tyrrell naar huis had moeten rijden, zou Jos ervoor gezorgd hebben dat hij op tijd was geweest.

Max Emilian Verstappen was een kerngezonde baby. Jos maakte op zijn eigen website, die hij eind jaren negentig al had, zeer gedetailleerd melding van de geboorte: zijn zoon woog 3,2 kilogram en had een lengte van 48,5 centimeter, en de bevalling duurde exact veertig minuten. Max had, letterlijk geciteerd, ‘het goede moment gekozen om naar buiten te komen’. En verder voorspelde Jos dat ‘als Max het racetalent van beide ouders heeft geërfd, er een nieuwe FI-coureur voor het jaar 2020 is geboren’. De vooruitziende blik van Jos, die niet optimistisch genoeg was aangezien Max zijn FI-debuut al vier jaar eerder maakte, betrof niet zomaar het gejubel van een kersverse vader. Verstappen junior had een indrukwekkend race-DNA.

Jos kreeg tijdens zijn actieve carrière twee bijnamen: ‘Jos the Boss’ en ‘Vercrashen’. Samen gaven ze kernachtig weer hoe er in de autosportwereld tegen hem werd aangekeken: een bazige figuur die bulkte van het talent, maar met de ongelukkige gewoonte om brokken te maken.

Jos groeide op in de buurt van het Belgische Hasselt, net over de Nederlands grens in Montfort, waar ook Max zijn kinderjaren doorbracht. Op zijn achtste begon hij met karten en hij bleek razendsnel – in 1984 en 1986 werd hij Nederlands kampioen. Vandaag de dag zou hij waarschijnlijk zijn opgepikt door een coureursacademie of een van de grotere teams die uitkomen in meerdere raceklassen. Maar door een gebrek aan sponsoring of aan invloed binnen de sport, of misschien ook omdat hij zo’n getalenteerd kartcoureur was, vond hij het prima om nog een hele tijd actief te zijn op de kartbaan. Wat de reden ook was, Jos maakte de overstap naar de raceauto’s pas toen hij bijna twintig was. In zijn tienerjaren won hij nationale kampioenschappen

in Nederland en België, en Europese kampioenschappen. Eind 1991 begon zijn zegereeks echt op te vallen.

Dankzij zijn overwinning in 1993 bij de Marlboro Masters (een Formule 3-racedag op het circuit van Zandvoort) en het Duitse F3-kampioenschap datzelfde jaar, kreeg hij de kans om F1-testrijder te worden voor een team dat zich toen Footwork noemde, hoewel de meeste racieliefhebbers het zich zullen herinneren als Arrows. Een dag na de Grand Prix van Portugal mocht hij in Estoril in hun auto plaatsnemen. Het was de eerste keer dat hij zo'n helse V10-motor tot zijn beschikking had, in die tijd de meest toegepaste krachtbron in de koningsklasse van de autosport. Het was een enorme stap voorwaarts voor Jos, die tot dan toe alleen maar in een F3-auto had gereden. Hij ging van 175 naar 750 pk, wat bekende dat hij meer dan vier keer zo veel vermogen onder zijn rechtervoet had, en daarbij kreeg hij te maken met een halfautomatische versnellingsbak, tractiecontrole en keramische remschijven. De meeste coureurs zouden door de enorme G-krachten vanwege de hogere snelheid in de bochten flinke nekpijn hebben gekregen. Jos the Boss onderging het evenwel laconiek.

Tijdens zijn eerste sessie van vijftien minuten was hij ongeveer even snel als de coureurs in de achterhoede bij de Grand Prix de zondag ervoor. Na nogmaals vijftien minuten op de baan was hij even snel als Aguri Suzuki, de man die meestal achter het stuur zat van de auto die hij nu tot zijn beschikking had.

‘Ik moet zeggen dat ik dacht dat het behoorlijk lastig zou zijn, de overstap van de F3 naar de F1,’ zei Jos indertijd tegen journalisten. ‘Maar eigenlijk was het helemaal niet zo moeilijk. Tijdens mijn eerste ronde dacht ik: Shit! Ik had nooit verwacht zo snel te zijn. Maar tijdens mijn derde ronde begon ik er echt lol in te krijgen. Na tien, vijftien ronden begint het heel normaal aan te

voelen en wil je steeds maar meer. Maar het gaat echt héél erg hard.’

Aan het einde van de dag, waarop hij vijfenzestig ronden liet noteren en waaraan hij een pijnlijke nek en schouders overhield, had Jos een rondetijd neergezet waarmee hij een paar dagen eerder een tiende plaats op de startgrid zou hebben verdiend. Hij was slechts 0,07 seconde langzamer dan Derek Warwick, de eerste rijder van Footwork die twaalf jaar ervaring in de F1 had.

Bij die allereerste kennismaking van Jos Verstappen met de F1 kregen de aanwezige journalisten een reminder van de keerzijde van hoge snelheden. Hij kwam op donderdag terug, nog beurs van zijn inspanning twee dagen eerder, en terwijl hij meteen snelle rondetijden begon neer te zetten, verloor hij op het laatste rechte eind de controle over zijn auto en spinde tegen de omheining. Het betekende een vroegtijdig einde van de dag, maar het temperde het enthousiasme over Verstappen niet. De telefoon stond roodgloeiend.

‘We hadden contact met... de meeste teams,’ zei Jos in 2019 in een onthullende bijdrage aan de *Beyond the Grid*-podcast. ‘We testten een dag met McLaren op Silverstone, we hadden contact met Eddie Jordan, Flavio [Briatore, baas van Benetton, J.G.]’

Uiteindelijk koos Jos de naar zijn gevoel meest zekere optie, tekenen voor Benetton, omdat zij hem een tweejarig contract aanboden in plaats van een overeenkomst voor één jaar. Aanvankelijk zou hij in 1994 als testrijder fungeren, maar toen JJ Lehto in de aanloop naar het nieuwe seizoen zijn nek brak, debuteerde Verstappen bij de Grand Prix van Brazilië, naast ene Michael Schumacher. Jos was nog maar nauwelijks twee jaar professioneel coureur en zijn pijlsnelle opkomst vertoonde griezelig veel overeenkomsten met wat zijn zoon twintig jaar later zou presteren.

Het debuut van Jos was allesbehalve een sprookje. Hij had heel wat te bewijzen nadat Schumacher, die als tweede van start ging, tijdens de kwalificatie bijna twee seconden sneller was geweest. Verstappen startte zeven plaatsen achter hem. Hij raakte verwickeld in een fel duel om de achtste plaats en na zesendertig ronden begon hij aan een inhaalactie om Eddie Irvine voorbij te gaan. Die was zich er niet van bewust dat hij werd belaagd en maakte met zijn Jordan een zijwaartse beweging om een achterligger in te halen, waardoor de twee met elkaar in botsing kwamen. Het was een angstaanjagende scène: het lukte Verstappen maar niet om zijn spinnende auto onder controle te krijgen. Die klapte tegen de McLaren van de remmende Martin Brundle en werd de lucht in geslingerd, om vervolgens na een volledige koprol weer op het asfalt terecht te komen en de baan af te schuiven. Opvallend genoeg bleef iedereen ongedeerd, hoewel de helm van Brundle was gebarsten, zo hard was het allemaal gegaan.

‘Ik ben geen moment bang geweest en het knaagde ook niet aan mijn zelfvertrouwen. Daar had ik nooit problemen mee,’ zei Jos met die typische stoerheid van hem.

Ook in zijn tweede race vloog hij van de baan – ‘[de ongelukken] weerhielden me er niet van om te proberen Michael bij te houden’ – waarna Lehto weer terugkeerde in het team na zijn blessure.

Als Jos iets had geleerd van zijn eerste kennismakingen met de F1, dan wel dat hij er fysiek nog niet klaar voor was, maar hij had ook al snel begrepen dat Benetton wat betreft de strategie eerst en vooral het team van Schumacher was. Dat wilde niet zeggen dat ze Verstappen niet op waarde schatten – uiteindelijk hadden ze hem een contract met een langere looptijd aangeboden dan alle andere teams. En toen Lehto na zijn terugkeer niet

in topvorm bleek, kreeg Verstappen opnieuw een kans. Tegen die tijd had Schumacher vijf van de eerste zes races gewonnen. Kreeg hij daarvoor al de meeste aandacht, dan was nu echt alles op hem gericht. Jos beweert nog altijd dat hij er begrip voor had, maar het is duidelijk dat hij het frustrerende gevoel had in zijn allereerste seizoen in de FI, met nauwelijks drie jaar ervaring, in de steek te worden gelaten.

‘Al het testen dat we deden was in het kader van de nieuw in te voeren regels [halverwege het seizoen], niet om mij vertrouwer te maken met de auto om zo sneller te worden. Het was niet zoals nu, dat ze een tweede rijder die het moeilijk heeft echt helpen. In die tijd gaven ze daar niets om.’

Toen zijn zoon zich als de jongste rijder van het deelnemersveld en als teamgenoot van de veel ervarener Daniel Ricciardo in dezelfde positie bevond, schikte Max zich volstrekt niet in een rol op het tweede plan. Misschien had zijn vader, vanaf het begin zijn naaste adviseur, een wijze les geleerd van zijn moeilijke ervaringen bij Benetton.

Ondanks alle moeilijkheden was het toetreden van Jos tot de snelste klasse in de autosport reden tot feest in Montfort, en het plaatsje werd, volgens Jos' vader Frans, ‘een pelgrimsoord’. Frans runde jarenlang café De Rotonde, waarvan de naam verwees naar de grote rotonde midden in het dorp, en in de tijd dat zijn zoon coureur was, deed hij zeer goede zaken. ‘Voor de eerste jaren was het een gekkenhuis,’ zei Frans in 2015. ‘Destijds was de complete straat afgezet en stond er een grote tent over de hele straat. Ik had achttien tv's en er kwamen twee- tot drieduizend mensen op af, zeker bij de wedstrijden in Hongarije en België, waar Jos derde werd. Toen was er geen doorkomen meer aan in Montfort, de hele rotonde stond vol.’ Vandaag de dag telt Montfort nog altijd niet meer dan drieduizend inwoners.

Het is allemaal niet overdreven. Op wazige vhs-opnames van de dag van de race in Hongarije in 1994, toen Jos als twaalfde van start ging om uiteindelijk als derde te eindigen terwijl zijn Benetton-teamgenoot Michael Schumacher won, zie je dat Frans op de schouders wordt genomen door een paar cafébezoekers. Die zich lijken te hebben verkeken op het gewicht van diens forse lijf, afgaande althans op hun vertrokken gelaatsuitdrukking. Buiten staat het vol met parasols en biervaten die als tafeltjes worden gebruikt. Enkele mannen in Vlaamse klederdracht, die voor een leek evengoed zouden kunnen thuishoren in een Duitse bierhal een paar kilometer verderop, zingen 'Jos, Jos, Jos' en een paar teksten op muziek die ze over zijn heldendaden en moed hebben gecomponeerd. Een van hen heeft een gesigneerde foto van Jos in de rand van zijn hoed gestoken. 'Jos bracht dat allemaal teweeg, en ik ben ervan overtuigd dat Max voor nog veel meer opwinding zal zorgen,' zei Frans. *No pressure, kiddo.*

Tegen de tijd dat zijn kleinzoon naam had gemaakt in de F1, had Frans zijn kroeg eraan gegeven en was hij aan de overkant van de rotonde een ijssalon begonnen. Dat betekende echter geen einde aan het feesten, al ging het wel gepaard met iets minder alcohol. Toen Max in Australië in de F1 debuteerde, vond de race Nederlandse tijd zo vroeg plaats dat er niets werd georganiseerd. Maar zijn tweede race, in Maleisië, ging om negen uur 's ochtends van start, een redelijk tijdstip om Frans een vergunning te geven om ijssontbijten te serveren.

Hij liet een feesttent naast de zaak neerzetten met daarin luidsprekerboxen en een groot tv-scherf, waarna de zaak tot de nok toe volstroomde met Montfortenaars. Max finishte in zijn Toro Rosso als zevende, waarmee hij zijn teamgenoot Carlos Sainz en de twee coureurs van het grote zuster-team Red Bull achter zich liet. In Montfort ging men uit zijn dak en er werd

heel wat ijs verkocht. Frans zei: 'Ik ben de meest trotse opa van Nederland, of liever gezegd... van de wereld. Dat heb ik nooit onder stoelen of banken gestoken.'

De traditie werd voortgezet, waarbij het feestgedruis zich verplaatste van de tijdelijke feesttent naar Zaal Housmans, een café op een paar honderd meter van de rotonde dat werd gerund door Harald Hendriks, een vriend van Frans. Op racedagen werd de weg bijna helemaal geblokkeerd door fans die zo dicht mogelijk bij de kroeg probeerden te parkeren. Ze waren gewapend met Nederlandse vlaggen met de naam van Max of Jos erop die uit de raampjes staken, en gehuld in Red Bull-shirts en -petjes.

De races waren te zien op een enorm scherm tegen de achterwand van de ruimte, waar memorabilia hingen en soms naast het scherm een enorme foto van Max op het podium stond, daar waar normaal een plaatselijk bandje optrad of een *open mic*-avond plaatsvond. De hele tent hing vol met vlaggen en spandoeken.

In tegenstelling tot wat je zou kunnen denken, deed Frans het niet voor het geld. De meest trotse opa van de wereld wist Harald ervan te overtuigen de bierprijzen gematigd te houden en zorgde ervoor dat er 's middags hele gezinnen naar de race kwamen kijken. Hij was niet uit op geld, hij wilde vooral dat iedereen in zijn vreugde deelde (al verkocht hij met alle plezier merchandise aan wie maar wilde). 'Elke Grand Prix hier live bij Opa Verstappen, gratis toegang, iedereen is welkom,' stond op het bord buiten bij Housmans, met daaronder een replica van de Red Bull F1-raceauto van Max.

Toen Max in Spanje zijn eerste wedstrijd won, stond Frans op het podium terwijl zijn kleinzoon op het scherm achter hem met champagne stond te spuiten, en hij zwaaide met een enorme vlag. Er viel confetti van boven. Er werden biertjes achterover-

geslagen. Frans had wel meer van dat soort feestjes gehad, maar nooit met een Verstappen op het hoogste treetje van het podium. Eindelijk hadden ze dan hun Grand Prix-overwinning.

Frans stierf in 2019 op tweeënzeventigjarige leeftijd, na een lange strijd tegen kanker, een paar dagen nadat Max voor de achtste keer een Grand Prix op zijn naam had geschreven. De begrafenisstoet ging van de rotonde, waar hij in de jaren negentig biertjes had getapt voor de fans van Jos, tot de hal waar overal het gezicht van Max was afgebeeld. Hij verliet zijn bar voor de allerlaatste keer terwijl dorpsgenoten rode fakkels in de lucht hielden. Ondanks het feit dat ze overal op de muren waren afgebeeld, schitterden Jos en Max door afwezigheid. De kleinzoon had zojuist de Grand Prix van Brazilië gewonnen, en het raceseizoen was nog niet ten einde. Jos was samen met Max' zus Victoria aanwezig op de begrafenis, maar niet bij de herdenking in Housmans. Misschien was de familie toch niet altijd even hecht als Frans had doen voorkomen.

Eind juli 2016 werd een keer de politie gebeld na een stevige ruzie tussen Jos en Frans. Het is niet duidelijk wat de aanleiding was. Max was kort daarvoor vijfde geworden bij de Grand Prix van Hongarije, waarna het feest nog vele uren was doorgegaan. Uiteraard haalde de gebeurtenis de Nederlandse pers. Frans probeerde aanvankelijk te ontkennen dat er überhaupt iets was gebeurd, waarna hij drie dagen later de aanklacht introk en het 'een privékwestie tussen mij en Jos' noemde, waar hij aan toevoegde 'dat we al eerder hebben gezien dat Jos losse handjes heeft'.

Zijn vader doelde op het beruchte korte lontje van 'Jos the Boss'. Als coureur stond hij bekend als iemand die je maar beter te vriend kon houden. Maar Frans was zelf ook bepaald geen lieverdje. In mei 1998 ontstond er ruzie op een kartbaan in het

Belgische Lanaken tussen Jos, die daar met zijn vader was, een stel van hun vrienden en een andere groep die van de baan gebruik wilde maken. Het onttaardde al snel in een knokpartij, waarbij een vijfenveertigjarige man een schedelbreuk opliep waarvoor Jos in de rechtszaal als schuldige werd aangewezen. Onder de Belgische wetgeving kan een financiële schikking met het slachtoffer aanleiding zijn tot strafvermindering, en de Verstappens, die beiden deels schuldig werden bevonden aan mishandeling, trokken het chequeboekje en kregen een voorwaardelijke straf van vijf jaar.

Ten tijde van dit voorval had Jos geen stoeltje in de Fi. Tyrrell had hem aan de kant gezet omdat hij simpelweg niet snel genoeg was en na weer wat testsessies voor Benetton kreeg hij geen contract omdat hij niet genoeg sponsorgeld binnen wist te halen. Hij wilde zo snel mogelijk weer een plek in een Fi-auto bemachtigen en dankzij zijn reputatie als snelle jongen dook zijn naam al gauw weer op in de pers wanneer een van zijn collega's minder presteerde.

Je kunt je dus voorstellen dat Jos ervan overtuigd was dat hem onrecht was aangedaan en er aanstoot aan nam wanneer iemand hem verzocht om een kartbaan met anderen te delen of misschien zelfs wel te verlaten. Gelukkig voor hem duurde de gerechtelijke afhandeling twee jaar en de kwestie weerhield het team Stewart er niet van om hem, een maand na de in de pers breed uitgemeten knokpartij, aan te trekken als vervanger van de matig presterende Jan Magnussen (wiens zoon Kevin later in de Fi een van Max' tegenstanders zou worden).

Het licht ontvlambare karakter van Jos leek, ondanks het feit dat hij bijna in de gevangenis was beland, niet milder te worden. In 2008 moest hij opnieuw voorkomen, ook dit keer op beschuldiging van mishandeling, met nu de moeder van Max, Sophie, als slachtoffer. Het echtpaar was inmiddels uit elkaar en Jos had

een contactverbod, maar hij werd beschuldigd van mishandeling en het versturen van sms'jes met bedreigingen. Hij werd uiteindelijk niet schuldig bevonden aan geweldpleging, maar wel aan het schenden van het contactverbod, en niet voor de eerste keer kreeg hij een voorwaardelijke gevangenisstraf.

In januari 2012 meldden de kranten dat Verstappen senior opnieuw was gearresteerd, ditmaal op beschuldiging van poging tot doodslag. Jos zat in Roermond in hechtenis na een incident waarbij zijn ex-vriendin Kelly van der Waal was betrokken. Naar verluidt was Jos met zijn auto op haar ingereden, wat de zware tenlastelegging verklaarde. De zaak werd twee weken later geseponeerd. In 2014 verzoenden de twee zich en traden in het huwelijk. De ceremonie vond in kleine kring en in het verborgene plaats. Het koppel vloog in januari samen met een paar genodigden naar Curaçao om daar op het strand in het huwelijk te treden. Jos droeg een grijs, driedelig pak, zijn bruid een zeemeermintrouwjurk met blote schouders en decolleté. Het decor en de gebeurtenis zouden de aanwezigen nog lang moeten heugen, maar het huwelijk hield slechts drie jaar stand.

Het paar kreeg één kind: Kelly beviel van een dochter, Blue Jaye, een halfzusje van de zeventien jaar oudere Max. Die toonde zich blij met haar komst, net als het geval was geweest met zijn jongere zusje Victoria toen zij ter wereld kwam. Op 4 mei 2019 kreeg Jos met zijn partner Sandy Sijtsma een vierde kind, een jongen genaamd Jason Jaxx, en de vier kinderen brachten regelmatig samen tijd door als een gezin.

Max is een zorgzame en liefdevolle oudere broer. Hij was pas net twee toen zijn moeder uit het ziekenhuis kwam met een klein zusje, hij was lief en meevoelend, een echte vredesstichter.

‘Victoria was de baas,’ vertelde zijn moeder Sophie jaren later. ‘Max gaf haar altijd haar sticker- of kleurboek om haar rustig te

houden. Zo was hij helemaal: open en lief. Max is een gevoelsmens en zal altijd proberen om de zaak eerst pratend op te lossen.' En met een sneer naar haar voormalige echtgenoot voegde ze eraan toe: 'Dat enorme racetalent heeft hij van Jos. Het zachtaardige heeft hij van mij.'

In de beginjaren kende het gezin Verstappen geen problemen; Jos verdiende goed in de F1. Maar toen de contractonderhandelingen met Jordan werden afgebroken, stond hij weer eens met lege handen. De kans om met Honda terug te keren in de F1 vervloog door het overlijden van Harvey Postlethwaite, zijn vriend en de voormalige Tyrrell-baas. Misschien werd zijn carrière wel gedwarsboomd door het feit dat zijn manager, Huub Rothengatter, dacht nog altijd stevige voorschotten voor Jos' diensten te kunnen lospeuteren bij teams, terwijl de bijnaam 'Vercrashen' hem in de paddock achtervolgde. 'Niemand parkeert beter dan Jos Verstappen', luidde de kwinkslag, zo vaak bleef hij langs de kant staan.

De kleine Max verkeerde in gelukzalige onwetendheid over de politieke spelletjes die op hoog niveau in de F1-paddock werden gespeeld. Voor hem was zijn vader een rondreizende held en hij vond het verschrikkelijk wanneer hij weer eens weg moest. Hij huilde wanneer Jos vertrok voor een raceweekend, niet alleen omdat zijn vader wegging, maar ook omdat hij wist dat hij ging racen en hij mee wilde. Snikkend klampte hij zich aan zijn vader vast. Hij wilde op het circuit zijn, waar alles naar benzine en snelheid rook.

Nog voordat hij kon lopen of praten speelde Max met speelgoedautootjes of -motoren, en hij was geobsedeerd door alles op wielen. Zijn ouders probeerden hem te geven wat hij wilde; ze hebben altijd beweerd dat ze hem nooit ergens toe hebben gedwongen maar hem gewoon lieten doen wat hij leuk vond.

Toen Max twee was kocht Jos met kerst een quad voor hem. Victoria was in oktober geboren en het was de eerste kerst die de Verstappens als vierkoppig gezin vierden, dus wellicht probeerde Jos alleen maar de vrede te bewaren. Het is echter waarschijnlijker dat hij al was begonnen met het trainen van zijn zoon. Meer dan tien jaar later, nadat Max tijdens de Grand Prix van Brazilië in de regen op spectaculaire wijze een slip had gecorrigeerd, verwees hij naar de tijd dat hij met zijn quad in de sneeuw reed. Toen had hij de basis gelegd voor de techniek waarmee hij nu zijn F1-auto op het rechte spoor had weten te houden. Naarmate hij ouder werd en de quads en crossmotoren groter en sneller werden, reed hij met zijn vrienden rond, deed wedstrijdes met hen en racete door de sneeuw of modder. Zelf weet hij niet goed of hij probeerde om steeds beter te worden of dat hij gewoon plezier aan het maken was. Maar het resultaat was hetzelfde: Max ontwikkelde zijn aangeboren gevoel voor grip, vooral onder lastige omstandigheden.

Zijn moeder Sophie zei: ‘Met zijn eerste loopfietsje, een soort autootje dat hij van Mercedes had gekregen, zie ik hem nog slippen en bochten maken. De snelheid zat er al vroeg in.’

Als kind had Max nog andere interesses. Hij voetbalde, maar hij blonk niet uit. Hij was linksbenig en deed heel erg zijn best, twee eigenschappen waar jeugdtrainers vaak extra op gespist zijn. Zijn vader merkte op dat hij tijdens het rennen in de wedstrijd altijd een goede balans had, waarschijnlijk omdat hij zo vaak op allerlei soorten fietsen zat. Aan school vond Max niet veel, het kostte hem moeite om stil te zitten en naar het schoolbord te kijken. Hij voelde zich opgesloten. Soms vroeg hij of hij naar de wc mocht, waarna hij niet meer terugkwam. Toen hij elf was geworden en naar de middelbare school ging, koos Jos voor een school waarvan het hoofd had toegezegd flexibel te zijn –

Max zou vanwege het karten vaak naar het buitenland moeten. Zolang Max redelijke cijfers haalde, mocht hij vrij nemen om naar steeds belangrijkere wedstrijden in steeds hogere klassen te reizen. Op vrijdagmiddag om kwart over drie rende hij de schoolpoort uit en sprong de bestelbus van zijn vader in, om op weg te gaan naar een of andere kartbaan in Italië, Nederland of Duitsland. Soms had hij alleen maar wat schoon ondergoed in zijn rugzak. Al het andere dat hij nodig had, lag in de garage.

Aardrijkskunde vond hij wel leuk, het was waarschijnlijk het enige vak waar Max plezier aan beleefde. De muren van zijn slaapkamer hingen niet vol met posters van zijn favoriete coureurs, zoals Ayrton Senna of Michael Schumacher, of van spelers van zijn favoriete voetbalclub psv, en ook niet van de grote Johan Crujff, over wie hij later zei dat diens aanpak hem als coureur had gevormd. In plaats daarvan hingen er foto's van verschillende landen en een wereldkaart. Max wilde de stad kunnen aanwijzen waar zijn vader die week was.

De eerste keer dat hij met zijn vader mee mocht – voor zover Jos of Max zich kan herinneren was dat Max' allereerste ervaring met FI-auto's – was toen Verstappen senior in 2000 testrijder was bij Arrows. 'Toen we gingen testen, nam ik hem mee – alleen wij tweetjes – en wanneer ik op de baan was, paste iemand van het team op hem,' vertelt Jos. Het team runde een soort crèche voor Max, maar de auto's op de baan waren eigenlijk voldoende om hem bezig te houden. Het was misschien wel moeilijker om hem weg te houden van het circuit dan om hem bezig te houden.

Het ging zo ver dat het op een gegeven moment minder ge-doe gaf wanneer Max mee mocht met zijn vader dan wanneer hij thuis moest blijven in België. Zo werd Max een veelgeziene gast in de paddock, waar hij rondrende en de ene na de andere garage binnenging. Het begon allemaal echt in 2001 in Maleisië,

toen Max nog maar drieënhalf was en Jos bezig was aan zijn tweede jaar bij Arrows, de enige keer in zijn loopbaan dat hij twee opeenvolgende seizoenen bij hetzelfde team volmaakte.

Het was vast niet alleen maar leuk voor Max, want vrijdagmiddag was het 37,6 graden en bedroeg de luchtvochtigheid 50 procent, maar in zijn ogen was alles één grote speelplaats.

‘Het belangrijkste is aan de finish komen,’ zei een pessimistische Jos nadat hij zich op zaterdag als achttiende had gekwalificeerd. Het team had tijdens de training op zaterdag de motor moeten vervangen; de auto kampte met flink wat onderstuur en had een nieuwe ophanging nodig die niet op tijd voor de race beschikbaar zou zijn. Daar, op het fysiek meest veeleisende circuit, klonk het niet echt alsof Jos uitzag naar de race of dacht een goed resultaat te kunnen neerzetten, net nu zijn zoon voor de allereerste keer aanwezig was tijdens een Grand Prix-weekend. Wat volgde was een race die de hedendaagse supporters van zijn zoon bekend zou voorkomen.

Na een herstart wist Verstappen zich van de zeventiende naar de zesde plaats op te werken – op het allerlaatste moment had zijn team aanpassingen gepleegd aan de koppeling en Jos wist van de kleinste ruimtes gebruik te maken. ‘Hoe komt hij daar in godsnaam terecht,’ zei commentator Murray Walker toen hij de kijkers meldde dat de Arrows van Verstappen in de punten reed, waar hij aan toevoegde: ‘Dit is dé kans voor Jos the Boss, en dat beseft hij zelf ook.’

Na een paar ronden begon het te regenen, waardoor de Ferrari's van Michael Schumacher en Rubens Barrichello, die het veld aanvoerden, in dezelfde bocht van de baan gingen. Dankzij de brede uitloopstroken op het circuit van Sepang wisten de coureurs hun motoren aan de praat te houden, waarna ze nieuwe banden kregen. Dat bood Verstappen en anderen de gelegenheid

om nog wat plaatsjes te winnen. Op een gegeven moment lag hij tweede achter David Coulthard toen hij zijn voormalige teamgenoot Schumacher in zijn spiegels zag opdoemen. De Duitser reed op intermediates, waardoor hij sneller was maar op de nattere gedeelten van de baan minder grip had, terwijl Jos op regenbanden reed. Verstappen was vastbesloten om het zijn voormalige Benetton-teamgenoot Schumacher zo moeilijk mogelijk te maken. Dat lukte hem. Jos beschouwde het als een compliment toen de regerend wereldkampioen opmerkte dat het 'klote' was geweest om Jos in te halen, maar het lukte hem wel en hij won de race.

Jos finishte net buiten de punten op een zwaarbevochten zevende plaats, de laatste auto die niet door Schumacher op een ronde achterstand was gezet. De Nederlander wist niet of hij blij moest zijn met een resultaat dat veel beter was dan iedereen had verwacht, of juist niet omdat hij zo dicht bij een onbetaalbaar wk-punt was geweest. De regen had de zware omstandigheden zelfs wat draaglijker gemaakt. Tegen de tijd dat hij de kleine Max weer zag, was Jos natuurlijk uitgeput.

Een vriend maakte een kiekje van de twee terwijl ze in de gastenruimte achter de garage van Arrows op het circuit van Sepang zitten. Jos heeft het bovenste deel van zijn overall naar beneden hangen. Max, met veel blondere haren dan nu, heeft een geruit shirt met korte mouwen en een buttdownkraag aan. Hij gebaart met twee vingers naar zijn vader, en Jos kijkt hem vragend aan. Met één hand op zijn vaders arm lijkt het alsof Max hem streng toespreekt. 'Je lag op de tweede plaats, papa, je had tweede kunnen worden,' lijkt hij te zeggen. Weinigen zouden hebben kunnen voorspellen dat diezelfde jongen zestien jaar later op hetzelfde circuit zijn twintigste verjaardag met een overwinning zou vieren.

Een Belgische coureur onder Nederlandse vlag

Nederland is nooit groot geweest in de autosport. Het is een sport die meestal een uitvloeisel is van andere bedrijfstakken: de populariteit van NASCAR in Amerika is terug te voeren op de *custom cars* die dranksmokkelaars bouwden om de politie te snel af te kunnen zijn. In Finland is het een kwestie van overleven om onder alle weersomstandigheden auto te kunnen rijden, wat de liefde voor rally rijden in dat land verklaart. In Italië en Duitsland maakte de overheid de autoproduktie tot speerpunt van de economie en de auto's uit die landen domineerden, en domineren nog altijd, de hoogste klassen in de autosport. Op vergelijkbare wijze werd Engeland in de eerste helft van de twintigste eeuw binnen het Britse koloniale rijk voorloper op het gebied van autotechniek.

Nederland heeft een heel andere relatie met de verbrandingsmotor. Het is van oudsher een zeevarende natie en het vlakke, vruchtbare land bleek geen voedingsbodem voor een passie voor autoracen. Bovendien waren er geen grote autofabrikanten in Nederland om teams te ondersteunen. Hoewel Max Verstappen zo'n beetje in zijn eentje de hedendaagse Nederlandse autosport en de toekomst ervan vertegenwoordigt, is niet helemaal duidelijk waar het begin precies ligt.

Naar het schijnt waren raceauto's voor het eerst in 1898 in Nederland te bewonderen. Destijds telde het hele land slechts twaalf auto's, dus toen de race Parijs-Amsterdam-Parijs in juli dat jaar over de Nederlandse wegen raasde, was dat een hele gebeurtenis. Ze werd georganiseerd door de Automobile Club de France en leidde tot de oprichting van een vergelijkbare Nederlandse organisatie – de Nederlandsche Automobiel Club, die later dankzij koninklijke erkenning de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (KNAC) werd – ter 'stimulering van de auto-industrie in Nederland'. De club organiseerde tochten en conferenties, lobbyde bij de overheid en bouwde, toen de auto Europa begon te veroveren, zelfs hotels voor automobilisten die onderweg waren. In 1913 kregen de organisatie het stempel 'koninklijk' toen ze, met de dreigende oorlog op het continent, het leger ondersteunde bij het moderniseren van het voertuigenpark. De KNAC zette zich ook sterk in voor de rechten van de automobilist in het verkeer, bijvoorbeeld door petitie aan de overheid aan te bieden tegen snelheidslimieten of tolwegen. De drie zaken die de club onder hun leden wilde promoten waren verkeersveiligheid, rijvaardigheid en snelheidswedstrijden.

Voor de Eerste Wereldoorlog werden er in Scheveningen een paar races georganiseerd die je het best zou kunnen betitelen als primitief. De eerste echte autorace in Nederland zou pas tientallen jaren later plaatsvinden. Sportauto's werden pas populair, of kwamen in ieder geval onder de aandacht van het grote publiek, in de jaren dertig toen prins Bernhard, die gedurende zijn leven ruim zestig jaar lid was van de KNAC, een tweezits Ford V8 naar Nederland liet komen. De prins werd ook regelmatig gezien in een Italiaanse Alfa Romeo 8C 2900, waarvan er maar veertig werden gebouwd. Hij was een populair maar ook controversieel figuur met een voorliefde voor snelle auto's, boten en vliegtuigen.

Voor Bernhards huwelijk met prinses Juliana in 1937 bestelde koningin Wilhelmina een Maybach Zeppelin, een zeer exclusieve Duitse auto met een twaalfcilindermotor. Precies een jaar later brak de prins zijn nek en een paar ribben toen hij in een van zijn andere auto's verongelukte terwijl hij 160 kilometer per uur reed.

De passie voor snelle auto's kreeg ook de burgemeester van Zandvoort, Henri van Alphen, in haar greep. In de hoop dat het een mooi uithangbord zou vormen voor zijn badplaats liet Van Alphen er een stratencircuit uitzetten en slaagde erin een paar grote namen uit de mondiale autosport te strikken voor demonstratiewedstrijden. Het hoogtepunt van de editie van 1939 was de aanwezigheid van Manfred von Brauchitsch, een van de beste coureurs ter wereld die in 1937 de Grand Prix van Monaco had gewonnen en als fabriekscoureur in dienst was van het toentertijd toonaangevende Mercedes-Benzteam. Tot groot genoegen van de plaatselijke bevolking reed hij met zijn Mercedes W154 over het stratencircuit, waarvan de elkaar rakende sectoren door niet meer dan een paar strobalen werden gescheiden.

Een paar maanden later brak de oorlog uit. Misschien weerhield dat Van Alphen ervan om van Zandvoort de hoofdstad van de Nederlandse autosport te maken. Maar zoals alle grote visionairs liet hij zich niet ontmoedigen.

Tijdens de Duitse bezetting kreeg Van Alphen het bij de nazi-autoriteiten voor elkaar dat hij zijn plannen voor een race-infrastructuur in Zandvoort kon voortzetten – al deed hij het voor als iets heel anders. Hij presenteerde een plan voor een nieuw park ten noorden van de badplaats, met daarin een wandelroute die toevallig ook wel wat weg had van een circuit. Onderdeel van het project was een lange, rechte weg die volgens hem uitermate

geschiedt was voor een grootse overwinningssparade wanneer de oorlog eenmaal ten einde zou zijn. Van Alphen's plannen waren uitvoerbaar, maar het idee dat het een wandeloase zou worden was nogal vergezocht; het gebied dat hij had uitgekozen was grotendeels door de nazi's vernietigd – inclusief honderden huizen en hotels – voor de aanleg van de Atlantikwall, een verdedigingsmuur die moest verhinderen dat de geallieerden in Nederland aan land zouden komen.

Desalniettemin traptten de Duitsers in Van Alphen's plannen en stelden hem de mankracht ter beschikking om ze uit te voeren. Een van de al dan niet onbedoelde positieve gevolgen daarvan was dat veel werklieden die anders naar Duitsland zouden zijn gestuurd om daar in de oorlogsindustrie te werken, nu in Zandvoort bleven om het project te realiseren. En hoewel Van Alphen als burgemeester werd vervangen door een kandidaat van de NSB, ging de bouw door totdat Nederland in 1945 werd bevrijd, de NSB werd verboden en Van Alphen opnieuw als burgemeester werd geïnstalleerd. In 1948 ging hij met pensioen, later dat jaar werd het circuit van Zandvoort geopend. De nieuwe burgemeester, Hector van Fenema, vergat niet hoe enorm belangrijk Van Alphen voor de badplaats en het bouwproject was geweest en het complex kreeg officieel de naam 'Burgemeester Van Alphenweg'.

Toen het circuit er eenmaal lag, ging Zandvoort de volgende uitdaging aan: het organiseren van een echte race, iets waarvan men weinig verstand had. Aan de overkant van de Noordzee, in Engeland, hadden ze daar meer ervaring mee en dus werd er een beroep gedaan op Desmond Scannell, de secretaris van de British Racing Drivers' Club. Scannell speelde een belangrijke rol bij het groot maken van het circuit van Silverstone. Hij moest helpen om de eerste Grand Prix van Zandvoort te organiseren.

‘Prijs van Zandvoort, internationale autoraces’, kopte het zeventig cent kostende programmaboekje trots. De onderste helft was een grote advertentie voor het bandenmerk Firestone. In een land met weinig autosporttradities van belang deed het allemaal wat geïmproviseerd aan. Het circuit had geen echte garages, en dus kwamen de meeste deelnemende auto’s een paar dagen van tevoren per boot aan en werden in hartje Haarlem neergezet. Een heer die beweerde de koning van Thailand te zijn en wiens neef aan de race meedeed, wilde met zijn entourage naar de wedstrijd komen kijken, maar werd aanvankelijk niet toegelaten door de kaartjescontroleurs. Om ophef te voorkomen, leidde een van hun superieuren de groep naar binnen zonder dat ze toegang hoefden te betalen. Het is niet duidelijk of het ook werkelijk om de koning ging.

Uiteindelijk werden de vijftigduizend bezoekers op deze historische dag niet teleurgesteld. Sammy Davis, een Britse coureur die in 1927 Le Mans had gewonnen, was hoofdadviser geweest bij het ontwerpen van het circuit. Hij gebruikte wat hij tot zijn beschikking had: de weg die was aangelegd door de Duitsers, Van Alphens wandelpad en de natuurlijke glooiingen van de duinen. Daar slingerde de baan doorheen met ongelofelijk scherpe bochten, kuipbochten om hogere snelheden mogelijk te maken en nog weer andere die juist naar de buitenkant afliepen om de auto’s te dwingen af te wijken van de ideale lijn. In dat opzicht lijkt het circuit van Zandvoort een beetje op een golfbaan, waar er in de badplaats meerdere van zijn.

Aanvankelijk werd Zandvoort gezien als een technisch veel-eisend circuit – de harde Noordzeewind blaast regelmatig zand op de baan, wat de grip niet bepaald ten goede komt. De eerste snelle bocht aan het einde van het rechte stuk, de Tarzanbocht, is een kuipbocht. Men is het nog altijd niet eens over wat de