Inhoud

	Eau Rouge	7
I	**Waar het vandaan komt**	9
1	MaxMania	11
2	Ickx en ik	20
3	Jos the Boss	38
4	Schumacher	49
II	**Inhalen – 2015**	59
5	Inhalen	61
6	Crash	69
7	MaxMania	76
8	Hoe veilig moet het zijn?	81
9	Een weekend in Spa	92
10	Teamgenoten	104
III	**Winnen – 2016**	113
11	Het Red Bull-regime	115
12	De grote drie	124
13	Winnen	146
14	MaxMania	154
15	De Verstappen-regel	158
16	Droomdansen	171

IV Et emergo – 2017 179
17 This young dude 181
18 Gewoon pech 190
19 MaxMania 198
20 Et emergo 203
21 De show 209
22 MaxMania 214
23 Soeverein 218

V Bijna aan de top – 2018 223
24 De belangrijkste les 225

Dankwoord en fotoverantwoording 239

Eau Rouge

Een ochtend in de Ardennen. Bossen. Het vroege zonlicht wordt gezeefd door de sparren op de heuvel, waar een tribune staat. Marshalls in oranje overalls hebben mij de baan laten oversteken. Het is in orde: ik heb een fotografenhesje aan. Aan de overkant loop ik om een bandenstapel heen en zoek het korte strookje gras op, nauwelijks anderhalve meter breed, tussen hek en vangrail. Het ziet er niet uit, maar dit is de ereloge van de snelheid. Hier rijdt de Formule 1 vol gas over je tenen. Eau Rouge.

Bij de eerste twee, drie auto's deins ik nog achteruit, vanwege de rijwind, de turbulentie die rondom de auto's mee suist. Daarna lach ik alleen nog maar van de adrenaline en geluk. Hiervoor ben ik gekomen. Om de Formule 1 door al mijn zintuigen te laten gieren, door alle zenuwbanen, ingewanden, gewrichten. Het hele pandemonium van snelheid, van kleur, concentratie en lawaai.

Daar komt de volgende uit La Source gedraaid, langs de oude pits omlaag gedenderd naar hier, het oog van de naald, tempo 300-plus, het linkervoorwiel heel even – *rrrrt* – over de geel-rode kerbstones, vlak langs de vangrail, waar ik sta. Het is Max! In zijn flitsmachientje van carbonfiber, lichtgewicht metalen en rubber scheurt hij, zeventien jaar jong, over de Raidillon omhoog, vonken sproeiend, prachtig. Als hij al over de kim verdwenen is, rammelt het reclamebord achter mij nog altijd stilletjes heen en weer.

I

WAAR HET VANDAAN KOMT

1

MaxMania

Op 31 augustus 2014 gebeurde er iets bijzonders in Nederland: het achtuurjournaal besteedde aandacht aan de Formule 1. Max Verstappen gaf tijdens het City Racing-festival in Rotterdam een demonstratie met een Toro Rosso-Formule 1-bolide. Vlak daarvoor was bekend geworden dat Max in 2015 zou gaan uitkomen in de Formule 1 voor het team van Toro Rosso. Tijdens de Grand Prix van België op Spa-Francorchamps was hij het middelpunt van een wereldwijde belangstelling geweest. Max was nog maar zestien jaar, hij had nog niet eens een rijbewijs en nu al een Formule 1-contract! Max was het grote talent van de toekomst, een sensatie. Met zijn optreden in de straten van Rotterdam gaf hij de Nederlandse raceliefhebbers alvast een voorproefje. In het nieuwsitem zag je hem over de Coolsingel razen, over het Hofplein, de Willemsbrug en her en der een paar lekkere donuts draaien, rokende banden, groot gejuich. Alleen aan het eind ging het even mis. Max kwam na een paar donuts niet helemaal goed uit, de auto stopte en schoot onverwacht nog een paar centimeter naar voren, tegen de afzetting aan. Voorvleugel los. Met een licht meewarige glimlach sloot de nieuwslezer het item af.

Hoe anders was het toen ik als elfjarig jongetje de Formule 1 ontdekte. Als de Formule 1 destijds in het achtuurjournaal kwam, wist je zeker dat er weer iemand dood was. Zodra het

plaatje met de twee raceauto's achter de nieuwslezer in beeld verscheen, zakte mijn hart onmiddellijk een meter omlaag: oh nee… oh nee, niet weer… 'Bij de trainingen voor de Grand Prix van Amerika is de Franse autocoureur François Cevert om het leven gekomen. Cevert werd 29 jaar.' Mijn oudste herinnering aan de Formule 1 komt niet eens van de televisie. Op zaterdagmiddag 5 september 1970 meldde het radioprogramma *Langs de lijn* de dood van Jochen Rindt op Monza. Het bericht raakte me, misschien drong er iets van de verslagenheid van Monza via de radio tot in onze huiskamer door. Buiten, zag ik, kleurde de middag langzaam donker. Echt begrijpen deed ik het niet. Beelden van het ongeluk zag ik pas veel later, op internet. Ik herinner me uit 1970 geen enkel beeld van de Formule 1. Misschien was ik nog te jong. Maar ook in de jaren daarna was de Formule 1 in Nederland nagenoeg onzichtbaar. Het was een soort geheim genootschap, dat heel af en toe opdook op de zondagavond in *Studio Sport*, na het voetbal, het roeien, waterpolo en paardensport. De Formule 1 bestond in Nederland niet.

Gelukkig was mijn vader handig met antennes, zodat ik in die Formule 1-loze dagen soms toch de Grand Prix van Duitsland of Engeland live kon zien. Omgekeerd beschikte ook Bernie Ecclestone over een goede antenne: hij voelde hoezeer jongetjes als ik op zoek waren naar Formule 1 op de televisie. Ecclestone begreep dat de Formule 1 zich beter moest organiseren om zich beter – lees: duurder – te kunnen verkopen. Lange tijd was de Formule 1 een allegaartje geweest, een stel naar motorolie stinkende hobbyisten, die dan eens wel en dan weer niet opdoken om op haveloze circuits tegen elkaar te racen, die daarmee een habbekrats verdienden en met enige regelmaat een van de kameraden ten grave moesten dragen. Bernie begon de Formule 1 te stroomlijnen: met een vaste

kalender, met vaste veiligheidsvoorschriften en op den duur zelfs met vaste teams. In een jaar of vijftien transformeerde hij de Formule 1 tot een professionele sport in een gelikt mediacircus, waarvan hij – uiterst gewiekst – de uitzendrechten had verworven. Een mijlpaal in die ontwikkeling was de eerste Grand Prix van Japan in 1976. Het was de ontknoping van een dramatisch Formule 1-seizoen vol schandalen, vuur en de wonderlijke wederopstanding van Niki Lauda. Een Hollywood-script, dat later daadwerkelijk is verfilmd in *Rush*. Die Grand Prix van Japan was de eerste race die wereldwijd werd uitgezonden. Bernies kassa begon te rinkelen. In de jaren daarna werden steeds meer Formule 1-races uitgezonden, voornamelijk via Eurosport en de BBC.

In Nederland leidde de Formule 1 nog altijd een marginaal bestaan. Begin jaren zeventig had *De Telegraaf* nog een inzamelingsactie gehouden onder haar lezers om Gijs van Lennep in de Formule 1 te krijgen: 'Tientje voor Gijs'. Daarna hadden de broers Bob en Rody Hoogenboom bakken vol geld verloren aan een niet vooruit te branden Ensign, wat uiteindelijk bijna leidde tot een ordinaire vechtpartij met loden pijpen bij een garage. Jan Lammers, Europees Formule 3-kampioen, kwam met behulp van een sjekkiesgigant bij het team van Shadow terecht, dat net op dat moment afgleed naar de achterste regionen. Formule 1, dat was niks voor Nederland: een sport voor cowboys, waaghalzen en oplichters, iets met brandende auto's en dood.

Ecclestone deed zijn best om dat imago te verbeteren. Sponsoren waren niet zo tuk op brandende wrakken met hun merknaam erop. De Formule 1 moest veiliger. Het werd ook stukken veiliger, zeker toen de auto's in de jaren tachtig van koolstofvezel werden gebouwd. De schare Formule 1-volgers groeide uit tot een miljoenenpubliek. De kijkcijfers konden

makkelijk wedijveren met die van het wereldkampioenschap voetbal of de Olympische Spelen, en dat dan wel iedere twee weken. De inkomsten bleven stijgen, de budgetten rezen de pan uit. Begin jaren zeventig werden de auto's waarmee Jackie Stewart wereldkampioen werd nog gebouwd door een paar mensen in een schuurtje bij een houtvestersbedrijf in Engeland. In 2004 opende McLaren het ruim driehonderd miljoen pond kostende McLaren Technology Centre, waar inmiddels meer dan duizend mensen werkzaam zijn.

Toch bleek het grote publiek nog altijd gevoelig voor de dramatiek van leven en dood, zoals die in de jaren zestig en zeventig hoogtij had gevierd. De dood van Ayrton Senna in 1994 gaf de Formule 1 wereldwijd een enorme boost. Ecclestone was er later bikkelhard over: hoe verdrietig ook, het was goed voor de omzet geweest.

In Nederland was die boost nog groter door de stormachtige opkomst van Jos Verstappen in datzelfde jaar. Met Jos Verstappen hadden we eindelijk een groot talent in de Formule 1. Volgens insiders had Verstappen alles om een Grand Prix-winnaar te worden. Eindelijk een Nederlandse coureur die niet voortdurend door gebrekkig materiaal in de pre-kwalificaties bleef steken, of na twee races wegens gebrek aan sponsoring op straat werd gezet. Nederlandse racefans hunkerden naar succes. Nieuwe commerciële televisiezenders in Nederland zagen wel iets in die Formule 1. Met hun reclame-inkomsten konden ze in elk geval de uitzendrechten betalen. RTL5 begon met het uitzenden van alle Grands Prix, met commentaar van Olav Mol. Rond dezelfde tijd begonnen in Utrecht twee studenten het tijdschrift *Formule 1* dat binnen de kortste keren een duizelingwekkende oplage haalde. Kortom, de Formule 1 kroop ook in Nederland uit zijn schulp.

Mijn uitgever, een soort literaire Ecclestone, voelde blijkbaar dat de tijd rijp was. Toen ik hem voorstelde om een boek over snelheid te maken, zei hij: 'Weet je wat jij moet doen? Jij moet een heel boek schrijven over die Formule 1. Je begint er steeds weer over. Ik vind er zelf niks aan, maar als jij erover vertelt, dan snap ik het en vind ik het wel leuk.' Met sterretjes in mijn ogen keerde ik huiswaarts – een heel boek over de Formule 1! Het was een feest om te schrijven. Elke ochtend zat ik handenwrijvend aan mijn bureau. Yes! Stewart, Lauda, Mansell, Prost, Senna, Hill, Schumacher, Häkkinen – de grote geschiedenis van de Formule 1 scheurde door het boek heen, alsook mijn eigen bescheiden plek daarin. *De Formule 1-fanaat* verscheen in 1999. Ik werd meteen uitgenodigd om erover te komen vertellen in de studio van RTL. Daar zat ik dan, tijdens de voorbeschouwing van de Grand Prix van Monaco, aan tafel. Superzenuwachtig, ik geef het toe. Mediatraining had ik nooit gehad – ik was een schrijver. Vooraf babbelde ik gemoedelijk met presentator Ruud ter Weijden over Gilles Villeneuve en de goeie ouwe tijd. Even later gingen we live en zijn eerste vraag was: 'Waarom is dit zo'n goed boek?' Tja, wat moest ik daar nou op zeggen? Ik was totaal onvoorbereid.

Ik werd ook benaderd door de redactie van de talkshow *M2* bij de publieke omroep. Het was de voorloper van de huidige latenightshows. De redactie wilde me graag in het programma hebben. Een paar dagen later belden ze teleurgesteld af: een van de presentatoren had zijn veto uitgesproken: Formule 1, dat was geen sport.

In België, land met een grote racecultuur, van Spa-Francorchamps tot Jacky Ickx, verscheen intussen een ronkende recensie van mijn boek op de voorpagina van de boekenbijlage. In Nederland gebeurde er niets. We probeerden het via via bij *de Volkskrant*, waar mensen verontschuldigend

glimlachten: er waren twee dingen die er nu eenmaal niet in kwamen bij de krant, boksen en autosport. Toen *De Formule 1-fanaat* later werd opgenomen in een folder ter promotie van Nederlandse literatuur in het buitenland, sprak de NRC van 'een domme vergissing'. Uiteindelijk werd het boek alsnog vertaald in het Engels, het Duits en zelfs in het Chinees. Miljoenen Chinezen lezen over racen, het zal dat boek van Koen Vergeer wel wezen.

In Nederland bleek de Formule 1 nog niet bepaald salonfähig. Het ging intussen ook behoorlijk mis met die Verstappen. De Formule 1 was dan wel uit zijn schulp gekropen, het bleef een beetje een bedenkelijke niche, waar beschaafde mensen meewarig op neerkeken. Literaire sportboeken waren in Nederland sowieso nog een vreemd verschijnsel. Ze gingen hooguit over wielrennen of over het nationale voetbalelftal en zeker niet over zoiets barbaars als de Formule 1.

En nu raast Max Verstappen door het achtuurjournaal. Is alles anders geworden? Het lijkt er wel op. Het uitzenden van de Formule 1-races hing jarenlang aan een zijden draadje, wisselde van zender, was eigenlijk te duur. Maar nu Max als een komeet de sport is binnengevlogen, is Ziggo Sport een soort nationale Formule 1-zender geworden, waarop naast alle trainingen en races zelfs een speciaal Formule 1-praatprogramma te zien is. De kranten puilen uit van nieuws over Max en de Formule 1. Zelfs *de Volkskrant* brengt geregeld complete spreads over de Formule 1, goed geïnformeerde spreads ook nog. In alle talkshows is de Formule 1 een regelmatig terugkerend onderwerp geworden. Jeroen Pauw ontving in zijn programma niet alleen Max, maar later ook Nico Hülkenberg en dr. Helmut Marko – veel gekker moet het toch niet worden. Toen Max op 1 oktober 2017, na een lange