



ANDRÉ HOOGBOOM

MAX TOTAAL

Dé Nederlandse wereldkampioen



SPORT

Proloog

VÓÓR ALLES EEN WINNAAR

Sinds het verschijnen van dit boek in 2016 is er heel wat gebeurd met Max Verstappen. Het bleke, ietwat slungelige jochie van zeventien lentes op wiens gezicht de restanten van puberpuistjes nog zichtbaar waren, is in 2021 uitgegroeid tot een indrukwekkende wereldkampioen en heeft daarmee het Formule 1-racen een facelift gegeven, de regels veranderd, de sport opwindend gemaakt en Nederland op de kaart gezet. Zijn invloed is te onderschatten, noch te relativieren. Formule 1 heeft een mondiale uitstraling, spreekt jong en oud aan, is modern, dynamisch en meedogenloos competitief. Als jongen van zeventien jaar voelde hij zich er meteen in thuis, als jongvolwassene reeg hij polepositions en Grand Prix-overwinningen aaneen. Eerst nog aarzelend, later overtuigend.

Van de Verenigde Staten tot Brazilië, en van Japan tot Groot-Brittannië, is zijn naam een begrip. In thuisland Nederland heeft hij dan nog net niet de status van God verworven, maar steekt de andere JC, de voetballer Johan Crujff naar de kroon. Met zijn wereldtitel heeft hij hem zelfs overtroffen.

Max Verstappen is dan toch uit harder hout gesneden. Zijn heilige doel was altijd al de wereldtitel, eigenlijk vanaf

het moment dat vader Jos hem aan professionele kartcompetities liet meedoen. Waar de Hollandse voetbalheld Johan Crujff het middel – het beste voetbal spelen – centraal stelde, zo ging het voor de Verstappens – in dit geval is de rol van vader Jos minstens zo groot geweest – om de wereldtitel. Alleen winnen was nooit genoeg. Een titel aan het eind van een lang seizoen telde. En dan nog; één titel is in de ogen van de coureur geen titel. De honger naar succes zal pas gestild zijn als er een aanvaardbare reeks kampioenschappen is behaald. Te beginnen bij drie. En liefst eindigend bij meer dan zeven, zodat een Verstappen in de voetstappen van de allergrootste coureurs op aarde treedt, in die van Michael Schumacher en Lewis Hamilton.

Max Verstappen heeft *The Netherlands* op de kaart van de mondiale autosport gezet. Tot zijn eerste overwinning in Barcelona in 2016 speelden Nederlandse coureurs bijrollen in de racerij. Grote successen waren er alleen in Le Mans, met Jan Lammers en Gijs van Lennep, die deze prestigieuze langeafstandsrace wisten te winnen. In de Formule 1 waren Nederlanders brokkenpiloten en backmarkers, die tegen beter weten in dienden als veldvulling.

Max' rol in de autosport is zo groot dat Nederland zelfs de Grand Prix terug heeft gekregen. Menno de Jong, mede-eigenaar van het circuit van Zandvoort, dat in 2021 terugkeerde op de internationale F1-kalender na een afwezigheid van 36 jaar, was daar heel eerlijk over: 'Zonder Max zou er geen sprake zijn geweest van een Grand Prix, en zonder Max heeft het ook geen zin om hier een Grand Prix te houden,' vertelde hij. Een Dutch Grand Prix zou kortom ondenkbaar zijn geweest als er geen Verstappen was opgestaan in de Formule 1.

Bovendien: Max Verstappen is *here to stay* als jonge twintiger, met wellicht nog meer dan een decennium voor de boeg. Of hij ooit Hamilton of Schumacher in de recordboeken gaat overtreffen is een onderwerp van speculatie. Zelf zal hij tevreden zijn met drie wereldtitels. Daarmee behoort hij immers al tot de groten der sport: Ayrton Senna, Alain Prost (die er overigens vier haalde) en, je zou hem bijna vergeten, Sebastian Vettel. Iconen van de Formule 1, coureurs met schitterende palmares in de geschiedenis van een grimmige en dodelijk competitieve sport. Daarnaast zijn er te veel variabelen en onzekere factoren die roet in het eten kunnen gooien. Reglementswijzigingen, technische stagnatie, domme pech of... een coronavirus.

Maar als het alleen om ruw en onomstreden talent zou gaan, ja, dan zou het kunnen, daarover zijn de kenners het wel eens. In Nederland was al snel een kleine kring rondom de coureur van zijn kwaliteiten overtuigd. Overzee was David Coulthard al snel een van zijn grote fans. Tot zijn fanbase behoorden ook Peter Windsor – nestor van de Britse Formule 1-journalistiek – en Will Buxton (die de jonge Max op 16-jarige leeftijd zag gloriëren in een dure Amerikaanse tussenklasse). Sir Jackie Stewart, zelf drie keer wereldkampioen, weet hoe het voelt om de druk van het presteren op het allerhoogste niveau te managen. ‘Mindmanagement’, zegt de ex-kampioen, ‘is het allerbelangrijkste in deze tak van sport. Hij doet dat goed, al was hij wel wat wild in zijn eerste jaren.’

Verstappen behoort inmiddels tot de allergrootsten. Of hij nu drie, vier of acht wereldtitels behaalt.

Verstappen heeft de sport in zekere zin van een nogal

saaie voorspelbaarheid verlost, alleen om – o, ironie – er een nieuwe voorspelbaarheid voor in te ruilen. Want: alle legendarische races en inhaalacties van de jonge Nederlander ten spijt; liefst haalt hij alleen maar achterblijvers in en snelt, zoals in 2021 onder andere in Oostenrijk en Monaco, Mexico en Zandvoort onbedreigd naar overwinningen. Wat één van zijn protegés in dit boek ook bevestigt: ‘Geef Max een goede wagen en hij rijdt na de start weg van het hele veld. Ze zien hem pas na de race weer terug.’ En zelf zegt hij daarover: ‘Zo win ik het ook het liefst.’

Bernie Ecclestone, de hoogbejaarde tsaar van de Formule 1, constateerde halverwege 2021 met zichtbaar genoegen dat Lewis’ tijd voorbij was. ‘Bernie’ herinnerde zich nog de autocratie van Michael Schumacher, die de Formule 1 meer kwaad dan goed deed. Sport lééft bij de snelle opeenvolging van helden. Allemaal leuk en aardig voor de statistieken, dat bewieroken van superhelden, maar het moet niet te lang duren en uitlopen op een dictatuur. Een held die van zijn voetstuk valt heeft veel meer publicitaire en dus financiële waarde. Bernie denkt vooral aan geld. Zo groeide hij uit tot een van de rijkste mannen van het Verenigd Koninkrijk.

Wat Verstappen sinds zijn entree in de Formule 1 heeft laten zien, de groei die hij heeft doorgemaakt sinds hij als post-puber bij Toro Rosso instapte, is fenomenaal.

Zijn stijgende lijn werd wreed onderbroken in 2020 vanwege de coronapandemie, die de hele wereld (en dus ook de Formule 1) op de paauze zette. In 2015, zijn eerste jaar, werd hij in de Toro Rosso twaalfde in de eindstand van het wereldkampioenschap, in 2016 (grotendeels voor Red Bull)

vijfde, in 2017 zesde – na zeven(!) uitvalbeurten – in 2018 vierde, in 2019 en 2020 derde met de nieuwe zeer betrouwbare Honda-motor, die niet één keer met mechanische problemen uitviel.

Hij won in totaal twintig races. In Nederland is hij het voetbal in populariteit voorbijgestreefd. Max is Johan Crujff en Barcelona-ster Frenkie de Jong verenigd in één persoon: een fenomeen met nog zeker een decennium voor de boeg.

De Formule 1 smult van records en lijstjes. Voor elk facet van de sport is er wel een record. Verstappen heeft al een bijna onafzienbare reeks verzameld:

Jongste coureur in een Grand Prix (Australië 2015,
17 jaar en 166 dagen)

Jongste coureur in de punten (Maleisië 2015, 17 jaar
en 180 dagen)

Jongste coureur aan de leiding in een race (Spanje
2016, 18 jaar en 228 dagen)

Jongste coureur op het podium (idem)

Jongste winnaar (idem)

Jongste coureur die een snelste ronde reed (Brazilië
2016)

Jongste coureur met dubbele overwinningen
(Mexico 2017 en 2018), Oostenrijk (2018 en 2019)

Jongste grandslamwinnaar in de geschiedenis
van de Formule 1 (poleposition, snelste ronde,
overwinning en alle ronden van de race aan de
leiding zijn, Oostenrijk 2021)



Een voorproefje van wat hem te wachten staat: de twaalfjarige Max bezoekt met zijn vader Jos de Duitse Grand Prix van 2009.

Weinig sportwatchers, journalisten, liefhebbers, supporters, fans waren al in 2015, toen Max debuteerde op zeventienjarige leeftijd, overtuigd van zijn talent. Zij dachten smalend terug aan vader Jos, die weliswaar snel was, maar ook nogal onstuimig en vaak uitviel. Hier dook een jochie op, de zoon van een coureur die tien jaar lang de tanden stuk had gebeten op de weerbarstige realiteit van de koningsklasse. Met slechts incidenteel succes. Zeventien jaar: kom op zeg! En hoe ver kan een appel van de boom vallen?

Maar zij hadden niet gezien hoe Verstappen-senior en -junior in relatieve anonimiteit een band smeedden die sterk was als staal. De vader had al snel door wat voor vlees hij in de kuip had en – misschien net zo belangrijk – wist door schade en schande precies hoe de hazen liepen op de stormbaan van de Formule 1.

Max was in zijn jonge jaren een ruwe diamant, waarvan senior en zijn directe omgeving al snel de potentie zagen. Paul Lemmens, de eigenaar van de legendarische kartbaan in Genk zag de jonge Max (op)groeien op zijn circuit, zag hoe vader en zoon – want ook Jos had daar als jochie de deur platgelopen – zich gedroegen. Hij zag kampioenenmateriaal. Als zevenjarige reed Max zijn eerste kartwedstrijd en werd gelijk kampioen bij de mini's. Lemmens zag hoe de twee – vader en zoon – met elkaar omgingen. 'Max werd nooit gepusht. Sterker nog; hij was zelf degene die van geen ophouden wist. Dan riep hij tegen Jos: "Kom op pa, nog een rondje!"'

Geduldig – hoewel soms even niet, waarover later meer – geslepen door een professioneel begeleidend team, waar ook Verstappens manager Huub Rothengatter deel van uitmaakte, werd hij minutieus klaargestoomd voor het grote werk.

Hij ging naar Florida in de Verenigde Staten om deel te nemen aan een klasse en een competitie die alleen bekend is bij insiders. Het was een idee van het Team Verstappen, toen nog bestaande uit vader Jos, Huub Rothengatter en Raymond Vermeulen (de managers) en Max zelf. Vier man, vrijwel geen media. Gewoon een raceserie in de broeierige wetlands van een zuidelijke Amerikaanse staat. In februari, omdat je dan nergens anders kunt racen dan in uithoeken van de wereld. In Europa ligt het *open wheel racing* tijdens deze periode volkomen stil. Pa Jos, ambitieus als hij was als coureur, was al eens in de Europese winter uitgeweken naar de zomer van Nieuw-Zeeland. Het kostte aardig wat, maar leverde niets meer op dan ervaring. In Florida lette Max even niet op, reed in de pitstraat tegen een stilstaande voorganger aan en bezorgde zijn team financiële hoofdbreken. Want wie ging die aanzienlijke schade betalen? Team Verstappen was niet rijk. Jos had zich al jarenlang beziggehouden met de opleiding van zijn zoon en had geen inkomsten meer uit de racerij. De bodem van de schatkist, bijeen gereden als coureur, kwam in zicht.

Jos had veel geld verdiend in de Formule 1. Hij reed voor goede teams en had een sluwe manager die altijd wel een weg wist te vinden in het financiële doolhof van de autosport. Maar hij teerde in. De kartloopbaan van Max had een vermogen gekost. Pa betaalde alle bonnetjes. Er kwamen weinig inkomsten binnen, terwijl de uitgaven hoog bleven. Jos deed weliswaar alles zelf: rijden naar de circuits, de benzine betalen, de kart tunen en competitief maken (een ambacht waar hij overigens in uit blonk en waar hij eenvoudig een carrière van had kunnen maken). Maar hij koos voor Max: die, zoals hij al had gezien, over uitzonderlijk talent beschik-

te. Alleen: op een goed moment is het geld op. En autosport-talent kost eerst héél veel geld. Miljoenen zelfs en het brengt weinig op. Ayrton Senna kwam uit een gefortuneerd gezin en kon de wereld over reizen op kosten van zijn vader. Hij kon meedoen aan wereldkampioenschappen die voor een groot gedeelte in Europa werden gehouden.

In Nederland lag geen pot met goud klaar om een individueel talent klaar te stomen voor het grote werk. Het nadeel van dat stilletjes werken in een betrekkelijke anonimiteit was dat gebrek aan publiciteit evenmin geld opleverde. Dus het moment dat Max in Florida op een voorganger in de pitstraat reed, omdat hij even de laatste gegevens op zijn stuurte wilde checken, kostte meteen vele duizenden dollars. Binnensmonds werd wel even gevloekt, maar Max werd buiten de sores gehouden. Later, in een documentaire die onder auspiciën van de Verstappen bv werd gemaakt, zei senior daarover: ‘Max moet zich niet gaan inhouden omdat hij wellicht schade kan rijden. Als je er zo in zit, dan kun je niet racen.’

Het Amerika-avontuur leverde een schat aan ervaring op in een competitie voor de jonge Ferrari-talenten en buitenstaanders mochten eigenlijk niet winnen. Als je weet hoe de hazen lopen, kun je zelf het parcours bepalen, was de wijze les die daaruit werd getrokken. Overigens had Jos door schade en schande ook al de nodige politieke ervaring opgedaan in de koningsklasse van de Formule 1. Verstappen senior kreeg bij Benetton te maken met Flavio Briatore, *The Godfather* uit de jaren tachtig van de vorige eeuw, die ook niet is gestikt in zijn eerste leugen. ‘Het is geen geheim,’ zo herinnert journalist David Tremayne zich, ‘dat ze bij Benet-

ton met twee verschillende auto's reden. Een voor Jos en de snellere voor Michael (Schumacher)?

Vóór 'Florida' had Max al een nogal spectaculaire sessie gehad in een auto die als Formule Renault in de boeken staat. Ook dat gebeurde in het diepste geheim en leverde dus ook niets op, al was de testsessie weliswaar gratis verstrekt door een racerelatie. Jos kon het talent van zoon Max vrij overtuigend over het voetlicht krijgen en Sander Dorsman, de eigenaar van het team MP Motorsport, was daar op dat moment best gevoelig voor.

Deze race-activiteit vond plaats op de Pembrey Racetrack in South Wales, nabij Cardiff. Pembrey is een karakteristieke Britse baan, waar de geur van de brandstof zich met het asfalt heeft vermengd, en in de garages de met olie doordrenkte poetsdoeken van de vorige gebruiker nog rondslingeren. Het zou een baan kunnen zijn uit het Bernie Ecclestone- en Brabham-tijdperk. Heerlijk romantisch, een toevluchtsoord voor nostalgische zielen.

Op die baan maakte de jonge Max zijn eerste 'open wheel'-kilometers. Pembrey was een test voor Max en de zijnen; een test die hij zo goed doorstond dat technicus Tony Shaw er nog wel eens zwetend van wakker wordt. Zo veel talent had hij, zo vertelde hij teambaas Sander Dorsman, nog nooit gezien.

Het bleef onopgemerkt. Slechts de chrono's van de kenners hadden geregistreerd wat er was gebeurd.

Nederland had niets in de gaten. Hoe kon dat ook? Autoracen was in de media sinds het verdwijnen van 'Zandvoort' en het weggwijnen van Jos als Formule 1-racer non-existent.



Een oranjezee van supporters viert Max' eerste overwinning in de GP van Nederland in 2021.

Het voordeel voor Max was dat er niets werd gehypet. Terwijl de kleinste voetballer met een druppeltje talent al wordt gebombardeerd tot de nieuwe Johan Crujff, de eerste de beste zanger die zonder autotune een liedje tot een goed einde weet te brengen al een wereldster wordt, een wielrenner al snel een Tour-de-France favoriet wordt die de journalisten van zich af moet slaan, had vrijwel niemand in de gaten dat er in Limburg aan een hemelbestormer werd gewerkt; aan échte kleren voor een keizer.

De volgende stap werd een heel belangrijke. Wat nu? Kart-kampioen, Formule-potentie en nog piepjong. Voor voetballertjes met die kwalificaties staan managers en clubs in de rij, beloven de makelaars gouden bergen. Natuurlijk lagen die ook voor de jonge Max in het verschiet, maar in plaats van dat het geld zou opleveren voor Team Verstappen, kostte het alleen nog maar.

Hij moest een stap maken die op korte termijn tot succes zou leiden, anders was alles vergeefs geweest. Nu had Team Verstappen een meer dan behoorlijk netwerk. Iedereen kende Jos en Jos kende iedereen; ook in die wereld gaat het er meer om wie je kent, dan wie je bént. In de Formule Renault stappen was het meest logische vervolg, maar daar voelde Max' entourage niet veel voor.

De Formule 3 had potentie, maar kostte veel geld. Een bonnetje bij de gerenommeerde renstal van Frits van Amersfoort, waar grote namen als Charles Leclerc, Mick Schumacher, vader Jos en tal van Nederlandse topcoureurs hun opleiding hadden genoten, was uitermate kostbaar. Heel even hing de toekomst van de tiener aan een zijden draad.

Tot Huub Rothengatter persoonlijk de portemonnee trok en de nota betaalde.

Nederland was nog steeds onwetend. Het fenomeen Max Verstappen, dat tien jaar later het hele land in vuur en vlam zou zetten, reed indrukwekkende races in een onzichtbare klasse. Hij werd niet eens kampioen.

Alleen de Limburgse kranten (die hem al volgden vanaf zijn jongste jaren) kregen in de gaten dat er iets bijzonders aan de hand was.

Maar dan nog; hoeveel kart-, Formule Renault- of Formule 3-talenten kwamen niet eens in het zicht van de haven, voordat ze strandden?

De bronnen die ik aan het woord heb gelaten in dit boek, kenners en specialisten, kwamen met zo veel doorslaggevende argumenten over zijn talent dat mijn beroepscepsis – eerst zien dan geloven- al snel was verdampt. Ja, Max Verstappen was een bijzondere jongen. In alle klassen op weg naar de Formule 1 was hij schier onoverwinnelijk.

In de rondgang langs kenners die ik heb gemaakt om de boeken over de Formule 1 in het algemeen en de Limburgse ex-teenager in het bijzonder te kunnen schrijven, klonk niets dan bewondering en respect door. Voor de volhardende vader Jos, maar zeker voor het toen nog ongepolijste talent van een piepjonge Max, het onbeschreven blad van de autosport op wie vooroordelen geen vat kregen, omdat de feiten onweerlegbaar waren. Max Verstappen werd een echte sportzoon, een jongen wiens blik niet werd vertroebeld door verleidingen van het moderne leven. Toen hij op z'n vierde in de kart stapte was er maar één richting: recht

vooruit, zonder zijpaden. Hij leefde een monomaan leven van racen en reizen, maar wilde ook niets anders.

Vader Jos vertelde meermaals dat Max wat hem betreft ook had mogen gaan voetballen, maar zijn zoon koos het karten. Als hij het maar deed met hart en ziel, dat was de enige voorwaarde van senior. Een overbodige voorwaarde, zo bleek. De jonge Max wilde niet eens voetballen, want dan kon hij niet winnen. En winnen, dát was zijn brandstof. Verstappens verliezen niet graag.

Hij werd op momenten bijgestuurd door een ervaren vader, maar veel overtuigingskracht was er niet voor nodig. In tegenstelling tot bijvoorbeeld eenmalig Wimbledon-winnaar en landgenoot Richard Krajicek, die na zijn actieve loopbaan nog een boekje opendeed over het schrikbewind van vader Petr, ging Verstappen junior geen dag met tegenzin 'naar z'n werk'.

Misschien lijkt het daardoor alsof het allemaal vanzelf is gegaan, maar dat is niet helemaal waar. Het gold alleen voor de krachten die de Verstappens zelf konden controleren, het rijden, het sleutelen, de racestrategie. Het financiële verhaal was een ander hoofdstuk.

Het boek over geld en Formule 1 had vader Verstappen goed gelezen, waarbij hij op zijn beurt weer was geadviseerd door de slimme race-ondernemer Huub Rothengatter. Jos' weg door de magische wereld van de Formule 1 was bezaaid met valkuilen, want het ging altijd meer over geld dan over iets anders. Over hoe snel hij was bijvoorbeeld, of had kúnnen zijn als hij over het goede materiaal had beschikt.

In de jonge jaren van Max' carrière was financiële arm-slag net zo'n belangrijke factor voor succes. Niet alleen heeft

vader de weg geplaveid voor de ambachtelijke loopbaan van junior, hij heeft er zijn materiële toekomst aan verbonden. Het risico dat hij daarmee nam was te overzien, want nog bedekt onder het stof van Max' jeugd had hij het glanzende goud zien schitteren. In veel vader-zoon-relaties zou dat een blinde vlek zijn.

Daar weet Frits van Amersfoort, eigenaar van Van Amersfoort Racing (VAR), de toonaangevende Formule 3-renstal uit Nederland, alles van. Hij heeft vaders over de vloer gehad van tal van minder getalenteerde racers, die bereid waren zich diep in de schulden te steken om hun kind aan een snelheids carrière te helpen. Overtuigd van het talent van het kind in kwestie. In veel gevallen klopte hun inschatting niet.

In het geval van Max wel.

Iedere insider die de jonge Max aan het werk heeft gezien werd bevangen door zijn indrukwekkende talent. Maar talent alleen betaalt de rekeningen niet. Dus moest Verstappen junior gewoon pinnen bij VAR. Het saldo was – met enige hulp – nog net voldoende om in de Formule 3 aan de slag te kunnen. Het was een grote en beslissende stap die voor coureurs met minder talent té groot zou zijn. Doorgaans beginnen jonge rijders die als talent te boek staan in een lichtere klasse, zoals Formule Ford of Renault. Die weg is Ayrton Senna ook gegaan.

In het jaar 2014 bewees Verstappen junior waartoe hij in staat was. De Formule 3-race voor het VAR-team op de Norisring waarmee hij op de radar kwam van Red Bull talentenscout en topman Helmut Marko, bezegelde zijn toekomst. Marko zag een jongen van zestien jaar die wat hem betreft een For-

mule 1-wagen aankon. Hij was dan nog wel wat slungelig, zoals jongens van zestien kunnen zijn: de smalle schouders leken nog niet in staat om al zeventhonderd paardenkrachten te beteugelen, het smalle gezicht werd nog wat ontsierd door jeugdpuistjes en van baardgroei was nog geen sprake. Die jonge adolescent groeide binnen vijf jaar uit tot een wereldster, die alle facetten van het beroemde leven onder controle heeft.

Hij heeft zich niet laten verblinden door de hype die rond zijn persoon is ontstaan. Max is een authentieke versie van een Verstappen gebleven. Hij is politiek volwassen geworden, pakt achter de microfoon zijn momenten en weet inmiddels wat het effect van woorden kan zijn. Soms ziet een ingewijde een straaltje Jos doorbreken bij incidentele gevallen van sportieve frustratie. Z'n mediaoptredens zijn een spiegel van zijn ziel.

Dat is wel eens fout gegaan, zoals in 2017 bij de GP van de Verenigde Staten toen hij een steward uitschold voor 'mongool' omdat hij een podiumplaats kwijtraakte. Hij heeft zelfs een taakstraf (assisteren bij een Formule E-race in Marra-kesh) 'uitgezeten', nadat hij concurrent Esteban Ocon voor het oog van de camera een duw gaf in het park Fermé (Brazilië 2018).

Incidenten als deze zullen nu niet zo snel meer gebeuren, want hij is ouder, slimmer en ja, ook politiker geworden. De diamant is klaar, geslepen en wel en van een hoge kwaliteit.

De stip op de horizon is een uitroepteken geworden. De eerste Nederlandse kenners die hem van nabij hadden meegemaakt waren er al snel van overtuigd dat Max Verstappen een bijzonder kind is. Het grote publiek volgde na zijn historische overwinning op 15 mei 2016 in Barcelona.

Sindsdien is het Max Verstappen voor en Max Verstappen na in de Nederlandse sportmedia. De jonge Limburger is niet weg te slaan uit kranten en tijdschriften, van televisie, van sociale media, van de talloze websites die plots zijn opgedoken en vele unieke bezoekers trekken.

De NPO, de nationale Nederlandse omroep die de uitzendrechten van de Formule 1 niet heeft, moest slimme manieren bedenken, zoals het gebruik van foto's in plaats van actiebeelden en het inhuren van analyticus en voormalig F1-coureur Jan Lammers, om iets van de hype rond Max mee te kunnen nemen. Het kon immers niet zo zijn dat de publieke omroep verstek liet gaan bij dít oranje sportfeest. Autosport is nu eenmaal van velen.

Zijn fanbase is enorm gegroeid. De supporters – *the orange army* – van de Limburger duiken op in alle uithoeken van de wereld. Ze waren getuige van overwinningen in Oostenrijk, waar de Red Bull Ring jaarlijks oranje kleurt, en reizen naar woestijngebieden in het Midden-Oosten. Oranje heeft het Ferrari-rood als dominante kleur op de hoofdtribunes van de circuits verdrongen. 'Die passie van de Nederlanders is fantastisch,' constateerde Sir Jackie Stewart dan ook. 'Het heeft de Formule 1 weer kleur gegeven.' De Nederlandse fans zijn in overtal ten opzichte van die andere volgers van Formule 1-coureurs. Dat Max Verstappen regelmatig coureur van de dag is, heeft niet alleen te maken met zijn verrichtingen op de baan, maar ook met zijn enorme populariteit bij de Nederlanders die massaal online op hem stemmen.

Holland houdt van Verstappen, zoals het ooit hield van Johan Crujff. Maar de hoogtijdagen van het Nederlandse voetbal met Crujff als blikvanger werden in de jaren zeven-

tig min of meer als vanzelfsprekend ervaren, wat met de ogen van nu wat gek is. Het clubvoetbal stond op eenzame hoogte in de wereld, met 4 Europacups op rij en 2 finaleplaatsen bij de wereldkampioenschappen van 1974 en 1978.

Dat kon niet worden gezegd van de autosport in 2015, toen Max debuteerde. In de beleving van de Hollandse sportliefhebber bestond het professionele autoracen nauwelijks. Het nationale circuit lag er zietogend bij in de Zandvoortse duinen, autoracen was een tranendal; een voetnoot in de grote wereld van de Formule 1, een subcultuur voor een handjevol *petrolheads*, *diehards* en de fanatici die zelfs tijdens de saaie jaren van Michael Schumacher in het begin van de jaren 'nul' op prachtige zomerse zondagen achter de buis kropen. Meestal keken ze alleen voor de start. Wat had het immers voor zin om de F1 te volgen zonder een nationale favoriet? Sportpuristen noemden de races saaie optochten, met aan het eind een winnaar met Duits DNA (Schumacher, Vettel of Mercedes).

Met de komst van Max Verstappen veranderde alles. Hij tekende voor het jaar 'nul' van de Nederlandse autosport. Niet alleen omdat hij zo goed was, wist te winnen op het onbekende terrein van een onbeminde sport of de gevestigde orde wakker schudde, maar ook omdat hij uit een hout was gesneden dat Nederlanders aansprak. Hij is een compromisloze aanvaller. Nederland houdt daarvan. Zoals het ook van Ajax houdt als het met oogstrelend offensief voetbal Europa wakker schudt, van Oranje '74, van de darters Raymond van Barneveld en Michael van Gerwen die in Engeland furore maakten, van de Olympische successen in Japan. Een klein land heersend in een mondiale sportwereld, het

Calimero-gevoel aanwakkerend. De *underdog* met de borst vooruit. Dat spreekt aan.

Verstappen is dat alles ineen. Hij is de verpersoonlijking van de Nederlandse ziel: aanvallend, agressief, ondernemend, ambitieus en vóór alles: een winnaar.

En zo is het gekomen.



Een diep teleurgestelde Lewis Hamilton feliciteert Max Verstappen met zijn wereldtitel en GP-overwinning in Abu Dhabi 2021.