

ANDRÉ HOOGBOOM

MAX



**HOLANDSKÝ MAJSTER
FORMULY 1**

PREKLAD ALEXANDRA PETRÁŠOVÁ

ma
maš

m a m
m a es



GIVES YOU WINGS

PIRELLI

Mobil 1
ORACLE

Red Bull

RAUCH

HONDA
Tezos



Red Bull
HONDA

MAX



André Hoogeboom

MAX

Holandský majster Formuly 1

Z angličtiny preložila
Alexandra Petrášová

OBSAH

PREDSLOV

VERSTAPPENOV DRUHÝ TITUL 7

ČASŤ PRVÁ

1. PRVÉ KROKY VO FORMULE 1 14

2. NADVLÁDA V ŠPANIELSKU 20

3. ZAČIATKY 27

4. JOS 38

5. TRAŤ ŠAMPIÓNOV 49

6. PNEUMATIKOVÝ PROFESOR 59

7. TAJNÁ NÁVŠTEVA WALESU 69

8. CIEĽOVÁ ZASTÁVKA FLORIDA 74

9. SENZÁCIA VO FORMULE 3 87

10. INTERMEZZO 96

ČASŤ DRUHÁ

11. MASAHER V COPSE	104
12. PRVÉ SLOVÁ	108
13. MONAKO	119
14. ZAKLÍNAČ PNEUMATÍK	127
15. HELMUT MARKO	134
16. SIR JACKIE STEWART	142
17. TAJOMSTVÁ VOLANTU	152
18. TÍMOVÍ KOLEGOVIA	157
19. PAMÄTNÉ PRETEKY	167
20. ROZSTREL V PÚŠTI	178
21. VLASTNÝMI SLOVAMI	182

DOSLOV

TAK DOBRE, AKO SA DÁ	189
ŠTATISTIKY	195
O AUTOROVI	199

PREDSLOV

VERSTAPPENOV DRUHÝ TITUL

Keď Zandvoort zaplavilo „oranžové more“ fanúšikov počas prvého septembrového víkendu v roku 2022, preteky na malom holandskom okruhu v televízii sledovali milióny divákov. Počas nedeľného popoludnia dokázal jeden muž presne to, čo sa od neho očakávalo: vyhral Veľkú cenu Holandska pred očami svojich nadšených krajanov.

Duša športovca je pre bežného smrteľníka neuchopiteľná – mnohí z nás v noci nezažmúria oka, keď nás na druhý deň čaká obyčajná skúška v autoškole. Čo bežalo Maxovi Verstappenovi hlavou, keď si v sobotu večer líhal spať a vedel, že dosiahol dôležitú *pole position*? Prechádzal si všetky možné scenáre? Predstavoval si štart, keď sa zhasnú všetky svetlá? Predstavoval si divákov, ktorí sa naňho prídu pozrieť, a ktorých sklame, ak nevyhrá?

Vyspal sa dobre a cítil sa na druhé ráno počas raňajok čerstvý? Viedol nezáväznú konverzáciu s priateľmi, rodinou alebo známymi? Dokázal sa uzavrieť do seba a vypnúť, keď prišiel na trať a videl obdiv sálajúci z tribún, keď na sebe cítil milióny očí kráčajúc *padokom* pod drobnohlľadom nespočetného množstva kamier?

Tie zábery obleteli svet. Zachytávajú ho v rôznych momentoch, tu sa s niekým rozpráva, tam kamsi prechádza. Rozmýšľa nad tým, ako pôsobí? Je si vedomý toho, aký má imidž – ako to robí napríklad Lewis Hamilton, ktorý sa počas každého víkendu Formuly 1 oblieka ako popová hviezda a vie presne, ako sa odprezentovať?

Keď je stredobodom pozornosti, je Max Verstappen sám sebou. To, čo vidíme, je celý on: mladý muž, ktorý sa stal najlepším v športe skoro rovnako obľúbenom, ako futbal. Odpovede na niektoré z otázok položených vyššie poskytol počas tlačových konferencií a rozhovorov pre rôzne televízne stanice.

„Vnímaš mimoriadny tlak, keď vidíš fanúšikov, ktorí od teba očakávajú, dokonca možno vyžadujú, aby si vyhral?“

Jeho jednoznačná odpoveď znie: „Vždy jazdím najlepšie ako viem. Nič iné nemôžem urobiť.“

Až keď sedí vo svojom Red Bullu RB18 s polootvoreným priezorom a telom pevne pripútaným k sedačke, až vtedy sa môže odpútať od všetkej pozornosti okolia. Z očí sa mu nedá prečítať nič, pohľad má upretý na nejaký bod v diaľke.

Vyhrá preteky. Znova. Nie je to jednoduché, nie je to hračka ako minulý rok, ale je to presvedčivé víťazstvo. Osud je na jeho strane, stratégia Red Bullu je dokonalá, jazdí bezchybne, preteky patria iba jemu. Vyhráva svoju druhú Veľkú cenu Holandska, ako by to bola najväčšia samozrejmosť na svete.

V tom období už mal Max Verstappen za sebou 10 víťazstiev zo 14 pretekov sezóny 2022. O týždeň neskôr sa k nim pridalo jedenáste v Monze. A na konci sezóny dosiahol rekordný počet 15 víťazstiev. V roku 2022 sa mu nikto nevyrovnal, bol neporaziteľný.

Táto sezóna rozptýlila všetky pochybnosti, ktoré vládli po Verstappenovom kontroverznom zisku prvého majstrovského titulu v Abú Zabí v roku 2021. Rok 2022 bol sériou triumfov. Prvý titul majstra sveta nebol náhodou. Oddaní fanúšikovia Formuly 1 to vedeli už dávno, ale po roku 2022 to uznala aj široká verejnosť.

Potvrzuje to aj citát Davida Coultharda, bývalého jazdca McLarenu a Red Bullu: „Verstappen je už teraz jednou z najväčších legend Formuly 1.“

S dvoma titulmi majstra sveta sa Verstappen zaradil medzi veľikánov Formuly 1, ktorí boli tiež korunovaní dvakrát: Alberto Ascari, Jim Clark, Graham Hill, Emerson Fittipaldi, Mika Häkkinen a Fernando Alonso. Ale on má iba 25 rokov a pred sebou ešte dlhú kariéru. S Red Bullom má kontrakt do roku 2028, a ak mu tím bude naďalej poskytovať víťazné monoposty, povedzme, že by tento úspech natiahol na osem titulov – mal by vtedy ešte iba 32 rokov! Nehovorím, že by to bolo dobré pre motosport. Okrem toho, šťastie tímov v F1 prichádza a aj rýchlo odchádza.

Mercedesu sa to stalo v roku 2022. Rivalita medzi Verstappenom a Lewisom Hamiltonom, britským sedemnásobným majstrom sveta, s ktorým Max zvädzal nemilosrdné súboje v sezóne 2021, v určitom momente úplne zmizla. Nie preto, že by uzavreli mierovú dohodu, ale preto, že Mercedes sa ako keby vytratil. Všetci sa

museli prispôsobiť novým pravidlám stanoveným regulačným orgánom FIA, ale Mercedes to pokašľal. Ich monoposty boli na začiatku novej sezóny skoro neovládateľné a nemali potrebný výkon.

Ferrari bolo lepšie pripravené. Charles Leclerc, jeden z možných mladých nástupcov Lewisa Hamiltona, bol na začiatku roku skvelým protivníkom. Monačan s Verstappenom kedysi súťažil na motokárach a drsné súboje spolu zvädzali od detstva. Vždy sa navzájom rešpektovali a ich profesionálny vzťah bol úplne iný, ako napätie medzi Verstappenom a Hamiltonom. Ich rivalita bola postavená na generačnom konflikte, v ktorom bol Hamilton „ostrieľaným harcovníkom“ a Verstappen „novým prírastkom“. Ich trpkú súťaživosť rady využívali médiá, ktoré vďaka podporovali ich nepriateľstvo a dúfali v šťavnaté titulky.

Na začiatku si fanúšikovia súboje Verstappena a Leclerca veľmi užívali. Po troch pretekoch, pri ktorých musel z dvoch odstúpiť, zaostával Verstappen o 46 bodov. Leclerc si pripísal dve víťazstva a jedno druhé miesto a Ferrari bolo naspäť v hre. Frustrovaná Scuderia túžila po úspechoch a zdalo sa, že našla správny recept v super rýchlom monoposte a v Leclercovi s podporou Carlosa Sainza juniora. Chaotickí Taliani naposledy vyhrali majstrovský titul ešte v roku 2007 s Kimim Räikkönenom.

Po druhých nedokončených pretekoch sa úradujúci majster sveta nechal počuť, že Red Bull by sa mal sústrediť na „úspech počas dňa“, pretože prvé dva preteky – Bahrajn a Saudská Arábia – sa jazdili v noci. V tvári mu bolo vidieť podráždenie. Takto si to po kontroverzných udalostiach roku 2021 nepredstavoval. Toto nemal byť rok, keď bude proti svojmu rivalovi jazdiť skoro na život a na smrť. Nevraživosť bola možno zábavná pre médiá, ale v skutočnosti odvádza pozornosť od toho, čo je najdôležitejšie – súťaženie na trati.

Verstappenove žiarivé oči, ktoré sú preňho typické, pôsobili sklúčene, keď povedal, že „neverí v druhý majstrovský titul.“ Bola to typická Verstappenovská reakcia v kategórii „všetko alebo nič“. Mal za sebou tri preteky a pred sebou 19 ďalších, keď skonštatoval, že „už na to ani nemyslím“, odsúvajúc predstavu druhého titulu majstra sveta do úzadia.

Ak bol Verstappen skleslý, ako sa musel cítiť Hamilton? Možnosť ôsmeho titulu, ktorým by sa stal najúspešnejším jazdcom histórie (mal by o jeden viac ako Michael Schumacher), sa mu rozplývala pred očami. Spolu s Georgeom Russellom, svojím novým tímovým kolegom, ktorý nahradil Valtteriho Bottasa, museli zvládnuť monopost, ktorý po asfalte skákal ako rýchlostný čln na zvlnenej hladine.

Neutrálnych fanúšikov tešilo, že Ferrari bolo naspäť v hre. Koniec koncov, Ferrari patrí na špičku a je súčasťou dejín Formuly 1 od úplného začiatku majstrovstiev sveta v roku 1950. Taliani mali s Leclercom a so Sainzom výborný začiatok. Novinár F1 Peter Windsor raz povedal, ako sa dočítate neskôr v tejto knihe, že Leclerc je jazdec z rovnakého cesta ako Verstappen, a má potenciál stať sa majstrom sveta.

Ale Ferrari... dalo by sa povedať, že tím odzrkadľuje taliansku spoločnosť, pretože tam tiež niekedy vládne chaos. Preto si myslím, že by Verstappen nikdy nemohol jazdiť za Ferrari. A už to povedal aj nahlas. Ferrari škodí samo sebe – robia strategicky nesprávne rozhodnutia a chyby, ktorým sa ostatní vyhýbajú.

A tak sa aj stalo. Ferrari nechalo sezónu 2022 plávať a Leclerc neskončil síce ako úplná nula, ale ani sa nestal majstrom sveta. Po nie celkom vydarenom štarte sezóny Red Bull urobil zmeny v príprave na Veľkú cenu v Emilia-Romagna a dosiahol prvé zo šiestich po sebe nasledujúcich víťazstiev, z ktorých päť patrilo Maxovi a jedno zabezpečil tímový kolega Sergio Pérez. Jednoznačne prepísali svoj pomalý začiatok sezóny.

Po krátkej medziprestávke, keď sa Ferrari podarilo ešte dvakrát vyhrať preteky, sa Red Bull stal neporaziteľným: mal na konte 17 víťazstiev z 22 pretekov, z toho 15 zásluhou Maxa Verstappena.

Pre insiderov, ktorí sledovali Verstappenovu kariéru a poskytli rozhovor do tejto knihy, to nebolo prekvapenie. Videli mladíka v rôznych obdobiach jeho pretekárskej kariéry, nielen jeho debut vo Formule 1 v sedemnástich rokoch, a vedeli, že majú pred sebou začiatok novej éry.

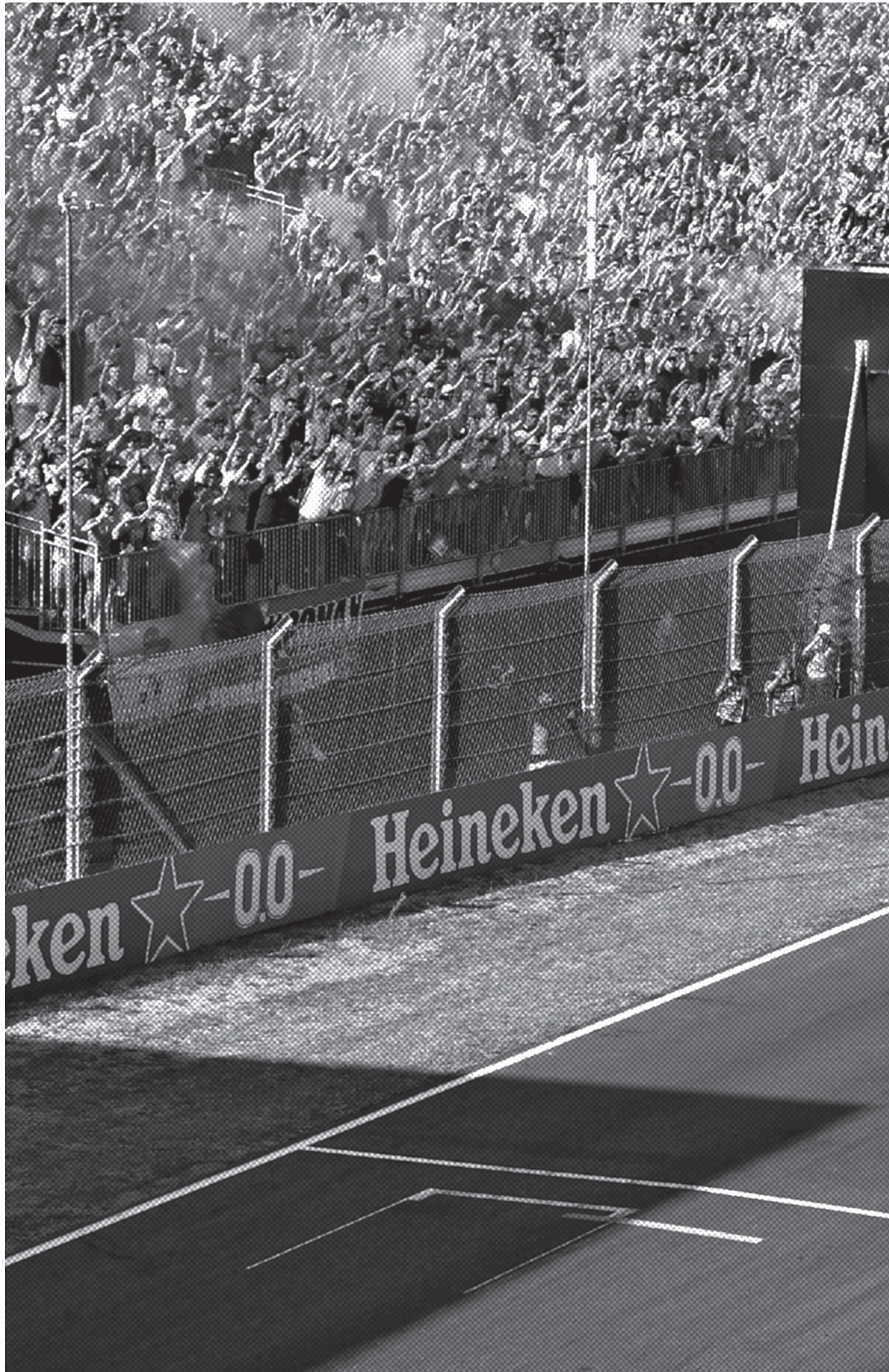
Neúprosná dominancia bola pre protivníkov paralyzujúca. Celý tím Red Bull túžil zopakovať si s Verstappenom sériu úspechov Sebastiana Vettela. Nemecký jazdec, ktorý bol rovnako ako Max Verstappen chránencom konzultanta Helmuta Marka, vyhral štyri

tituly majstra sveta za sebou v rokoch 2010 až 2014. Verstappen a Red Bull vyzerali, že nabrali rovnaký smer.

Nebolo to v Zandvoorte, kde Verstappen a Red Bull zlomili morálku svojich protivníkov. Už týždeň predtým na okruhu v Spa-Francorchamps vyzeral ako majstrovská lekcia pretekov Formuly 1. Všetky odhady expertov, ktoré nájdete v tejto knihe, vznikli ako reakcia na Veľkú cenu Belgicka. Penalizácia stála Verstappena miesto na rošte a musel štartovať zo zadných pozícií. Nasledovala nevídaná jazda: v jednom z najlepších pretekov svojej kariéry vyhral zo 14. miesta. Bol trpezlivý a odhodlaný, prebojoval sa celým poľom a vyhral ako skutočný šampión.

Víťazstvo umlčalo aj najväčších skeptikov – poväčšine Britov, čo je pochopiteľné, keďže Verstappen zosadil z trónu práve Hamiltona. V Monze, iba týždeň po Zandvoorte, talianski *tifosi* bučali a vypískali ho, lebo snívali o tom, že Ferrari sa vráti na vrchol. Ale po ďalšom víťazstve, keď skončil za safety car a Leclerc bol druhý, boli fanúšikovia ešte frustrovanejší. Verstappen im nasypal soľ do otvorenej rany.

Sezóna 2022 ukázala, že Max určite nie je najoblúbenejším jazdcom na trati, ale je jednoznačne najrýchlejší.





Heineken

ČASŤ PRVÁ

CESTA HORE

KAPITOLA 1

PRVÉ KROKY VO FORMULE 1

Je 3. október 2014. Cez padok na okruhu Suzuka v Japonsku prechádza mladý muž. Nesie si obrovskú prilbu, vyzerá ako rytier, ktorý ide na turnaj. Má oblečenú tenkú šedú teplákovú bundu s logom Toro Rosso/Red Bull a k tomu biele tričko. Na hlave má obyčajnú Red Bull šiltovku, aká sa dá kúpiť v ľubovoľnom obchode pre fanúšikov. V každom európskom meste by na ulici zapadol do davu.

Má 17 rokov a na tvári ešte stále akné. Nezarastá, ale kráča ako dospelý muž. Možno by ste mu tipovali 19, ale určite nie viac.

Na okruhu v chladnej a vlhkej Suzuke, historickom a náročnom okruhu, kráča boxovou uličkou okolo ešte stále zatvorených garáží. Pohľad má upretý na cieľ na horizonte – cieľ, ktorý si pred mnohými rokmi vytýčil so svojím otcom.

Keď nastupuje do kokpitu Toro Rosso, dovolí si úškrn. Plní si sen, ktorý majú milióny sedemnásťročných po celom svete – nasadá do skutočnej Formuly 1. Za úsmevom sa skrýva nadšenie. Sen sa stal skutočnosťou.

Pomaly sa zosúva do na mieru vytvoreného sedadla a natáhuje nohy do stiesneného priestoru pred sebou. Tam sú pedále, v ktorých je ukrytá sila vozidla. Ľahké stlačenie plynového pedálu vytvorí silu asi 700 koní v aute, ktoré váži približne 700 kilogramov. Pomer sily a váhy je jedna k jednej. Je si vedomý toho, čo sa stane, keď túto energiu vypustí na trať. Je to sila, ktorá si vyžaduje rešpekt.

Musíš byť muž, ak chceš skrotiť a ovládať túto silu. Musíš byť toreador. Ale tento jazdec ešte nie je muž. Max Verstappen je ešte iba adolescent.

Po tejto prvej skúsenosti ho obkolesia novinári. Človeku je ho skoro až ľúto, je taký mladý a neskúsený, nezvláda nápor kamier, ľudí so zápisníkmi a diktafónmi. Otec ho naučil veľa vecí, ale určite medzi ne nepatrí mediálny tréning. Ako sa dá brániť proti takejto

presile? Mal by byť v škole, počúvať učiteľov a pripravovať sa na skúšky, ktoré ho v živote posunú ďalej.

Ale on je v Suzuke s jej charakteristickým ruským kolom v pozadí a rozpráva sa s desiatkami novinárov, ktorí hltajú každé jeho slovo. V jeho domovskej krajine zostane tento mílnik viac-menej nepovšimnutý, lebo o ňom neinformujú veľké celoštátne médiá. Posledný holandský jazdec vo Formule 1, ktorý si urobil meno, bol jeho otec so 107 štartmi na veľkých cenách. Po Josovi Verstappenovi sa Formula 1 v Holandsku dostala na vedľajšiu koľaj.

Aj v medzinárodnom kontexte je tento tínedžer kuriozita. Nikto si to nevie celkom vysvetliť. Čo tu ten chlapec robí? Čo ten chlapec dokáže? Áno, je to Josov syn, to asi niečo znamená, ale stačí to? Novinári, ktorí si urobili domácu úlohu, vedia, odkiaľ mladý Max prichádza. Vedia, že bol skvelým motokárovým jazdcom, ktorý vyhral skoro všetky preteky. Vedia, že otec Jos bol senzáciou, bol agresívnym, divokým jazdcom. Tí, ktorí poznajú dejiny F1, vedia o veľkej zrážke s Eddiem Irvinom v Brazílii v roku 1994, ktorá ukončila Josovu prvú veľkú cenu vo Formule 1. Jazdil vtedy za Benetton po boku Michaela Schumachera, a ak ste videli video na YouTube, tak viete, že to nebola jeho chyba. Spočítané a podčiarknuté, vedia, že Max prichádza z dobrej rodiny.

Aj iní synovia nasledovali svojich otcov do Formuly 1, napríklad Jacques Villeneuve, Nico Rosberg, Damon Hill alebo Nelson Piquet Jr. Sú medzi nimi aj Kevin Magnussen a Carlos Sainz junior. Spolu bolo takýchto synov 14. Ale ani jeden z nich nebol na začiatku taký mladý, ako syn Josa Verstappena.

Maxova mladistvá energia nadchýna davu. Je to pozoruhodné: zdá sa, že ho to nezaujíma. Vystupuje na „pódium“, ktoré by normálne bolo pre 17-ročného chlapca príliš veľké, ako keby to bola tá najprirodzenejšia vec na svete. Narodil sa pre pretekársku trať, tak ako sa Johan Cruyff narodil pre futbalové ihrisko.

Spontánne odpovedá na náročné otázky od zahraničných novinárov. Mal iba štyri roky, keď nastojil, aby mu otec kúpil skutočnú motokáru. Už vtedy chcel súťažiť, aj keď ešte nesmel, pretože bol príliš mladý. Podľa otca mal počkať, kým bude mať šesť. Ale Max bol neoblomný a o pol roka mal vlastnú motokáru. Otec naňho musel byť potajme hrdý. Taký malý chlapec a toľko odhodlania.

Videl už vtedy nejaký cieľ na obzore? Alebo to bolo ešte stále iba medzi otcom a synom?

Niektorí z respondentov v tejto knihe tvrdia, že od prvého dňa to bol „projekt Verstappen“. Maxov otec ho vraj videl vo Formule 1 od kolísky. Niektorí skeptici tvrdia, že Max musel naplniť ambíciu, ktorú neuskutočnil jeho otec, ale na to, samozrejme, nemáme dôkazy, iba dojmy. Podľa tých, ktorí poznajú ich vzťah, Max nikdy nebol pod nátlakom. Jeho výchova v motošporte bol tvrdá, ale férová. Chcel jazdiť, nikto ho nemusel nútiť.

Keď bol fínsky futbalista Jari Litmanen nemluvňa, spával v kolíske s futbalovou loptou. To by sa v prípade motokáry nedalo, ale možno bola pre Maxa kolíska motokárou a hryzáci krúžok bol volantom. Ktovie.

V profesionálnej motokárovej komunite sú stovky motivovaných otcov. Všetci snívajú o Formule 1 pre svojich synov. Ale nevolajú sa Verstappenovci. Nemajú rovnaké pretekárske gény. Chýba im tá špeciálna DNA.

V nasledujúcich kapitolách budeme sledovať Maxove korene v Holandsku a Belgicku. Zoznámime sa s Paulom Lemmensom, majiteľom motokárovej trate v Genku, ktorý bol svedkom zrodenia nielen Maxa (a jeho otca Josa), ale aj troch majstrov sveta – Michaela Schumachera z Nemecka, Kimiho Räikkönena z Fínska a Jensona Buttona zo Spojeného kráľovstva. Lemmens sa zaslúžil o zvýšenie štandardu motokárových pretekov v Beneluxe, lebo prevádzkoval trať podľa medzinárodných štandardov. Genk je miestom narodenia šampiónov a Paul Lemmens je ich pomyselný patriarcha.

Ďalej spoznáme Keesa van de Grinta, ktorý je Josovým dobrým kamarátom a čiastočne sa zaslúžil o začiatok jeho kariéry. Priatelil sa s Michaelom Schumacherom a bol jeho dôverníkom; keď preňho pracoval vo Ferrari, potajme radil Josovi v padoku.

Kľúčovým človekom pri Maxovom prechode do Formule 1 bol Sander Dorsman, tímový manažér MP Motorsport. Rovnako ako Frist van Amersfoort z tímu VAR (Van Amersfoort Racing) aj Dorsmanov tím je odrazovým mostíkom pre mladé talenty do Formuly 1. Keď Max prvýkrát v tajnosti šoféroval monopost v upršanom Pembrey vo Walese, bolo to auto, ktoré patrilo práve MP Motorsport.

Dennis van de Laar jazdil s Maxom v Amerike na Ferrari Driver Academy Florida Winter Series začiatkom roku 2014. Van de Laar je mimoriadny v tom, že jeho ambíciou nikdy nebolo jazdiť motokáry. Ďalšia nezvyčajná skutočnosť je, že porazil Maxa počas prvých pretekov v monoposte – a potom už nikdy. Van de Laar investoval veľmi veľa do motošportu, a dlho si myslel, že sa prebojuje do Formule 1, ale po prehrách s Maxom a inými špičkovými talentmi vytriezvel a vzdal to. Vybral sa radšej v šľapajach svojho otca a stal sa úspešným podnikateľom.

Aj známy britský formulový novinár Will Buxton si dokonca raz zasúťažil s Maxom na americkej trati a bol jedným z prvých, ktorí ho predstavili širšiemu publiku. Jeho zážitok s ním na Floride je veľmi zábavný.

Potom nám Frits van Amersfoort porozpráva o mladom Maxovi. Tento dlhoročný pretekár vo Formule 3 umožnil Maxovi odjazdiť prvú sezónu v monoposte počas Európskeho FIA Formula 3 šampionátu a zakúsil úspech aj s Josom. Ak bol jazdec niekedy členom van Amersfoortovho tímu, jeho úspešná budúcnosť v motošporte sa javila omnoho pravdepodobnejšia.

Holandsko ovládla „Max mánia“ hneď potom, ako sa dostal do Formule 1, a ešte sa znásobila, keď vyhral prvú Veľkú cenu v Španielsku v máji 2016. O pár týždňov neskôr sa na jeho exhibičnej jazde s Red Bullom RB12 v Zandvoorte zúčastnilo 100 000 fanúšikov. Cesty smerom na okruh a z okruhu na pobreží boli zablokované na niekoľko hodín, pretože prišlo viac návštevníkov ako na hociktoré preteky, keď bola Veľká cena Holandska na vrchole slávy od päťdesiatych do osemdesiatych rokov. Iba jedno športové podujatie v Holandsku prilákalo viac ľudí: bolo to v roku 1988, keď sa národné futbalové mužstvo vrátilo domov po výhre na Majstrovstvách Európy.

Maxa Verstappena odvtedy vidieť v Holandsku na každom kroku, bol napríklad tvárou reklamy na sieť supermarketov Jumbo a holandská televízia Ziggo prenášala všetky jeho preteky. Tento rýchly šport sa stal v jeho domovskej krajine veľmi populárnym. Formula 1 je oprávnené vnímaná ako hobby pre super boháčov posadnutých peniazmi, alebo ako skupina milionárov sponzorova-

ných miliardármi. Je preto pozoruhodné, že niektorí z kľúčových protagonistov pochádzajú z veľmi skromných pomerov.

Aj Paul Lemmens potvrdzuje, že tínedžeri, ktorí jazdia na motokárach – a najlepší z nich sa stanú hviezdami F1 –, pochádzajú z rôznych sociálnych tried. Chvíľu mal na starosti Jensona Buttona a bol nadšený jeho pracovnou etikou: „Bol dokonca schopný vzdať sa svojho obľúbeného dezertu.“ Motošport vyžaduje od jazdcov, aby boli atléti – nikto, nech je akokoľvek bohatý, nepodá výkon bez toho, aby bol silný a mal super kondíciu. Dennis van de Laar priznáva: „Občas ma tak boleli svaly na krku, že som už nemohol hýbať hlavou – už som sa iba opieral o hranu kokpitu.“

Toto je tiež súčasťou Verstappenovho príbehu: jeho atletické výkony, aj keď mal iba 17 rokov a nebol ešte fyzicky plne vyvinutý, boli vždy na potrebnej úrovni.

Dobрым príkladom toho, čomu je vystavené telo jazdca Formule 1, je mestský okruh v Singapure. Maxov veľký rival, Lewis Hamilton, ho opísal takto: „Predstavte si, že ste v saune, máte na sebe protipožiarny overal a helmu, a takto oblečený sa musíte hýbať a robiť kľuky.“ Aj Daniel Riccardo, Maxov bývalý tímový kolega z tímu Red Bull, k tomu má čo povedať: „V aute je tak horúco, že nápoj je hneď od začiatku horúci ako čaj. V kokpite je okolo 60 stupňov.“

V Singapure je na trati 23 zákrut, najviac zo všetkých aktuálnych okruhov. Jazdci sú kontinuálne v strehu, lebo si ani na chvíľu neoddychnu. Brzdenie, zrýchlenie, brzdenie, zrýchlenie... a zároveň ich natriasa ako v práčke, pretože trať je veľmi hrboľatá. Hluk, ktorý sa odráža od stien, plotov a budov, je ohlušujúci a vyčerpávajúci. Jazdci vypotia litre vody, ale nestfhajú tekutiny dopĺňať dostatočne rýchlo. Podľa firmy Brembo, výrobcu bŕzd, je na brzdenie na Veľkej cene Singapuru potrebné vyvinúť silu o váhe 81,435 kilogramu. Na Veľkej cene Číny, ktorá je považovaná za „ľahký“ okruh v kontexte brzdenia, je potrebných „iba“ 51,353 kilogramu. Singapur je pre jazdcov Formuly 1 peklo.

Zvládne toto 17-ročný nováčik? V roku 2015 to bola legitímna otázka kritikov. V ten rok Max na Veľkej cene Singapuru dospel. Boli to preteky, počas ktorých odznelo jeho slávne „nie“. Veľmi neobľomne odmietol príkaz od svojho tímu Torro Rosso, aby sa

uhol svojmu tímovému kolegovi Carlosovi Sainzovi Jr. Neskôr ho za to pochválili a jeho otec žiaril hrdosťou. Bol to moment, keď jeho syn dokázal, že všetko, čo ho naučil, nebolo zbytočné. „Keby to nebol urobil, mal by problém so mnou,“ vtipkoval.

Nič to však nemení na tom, že 17-ročný chlapec sa stále vyvíja. Ani Max Verstappen sa nedokáže vyhnúť zákonom prírody. Bol vtedy len chlapec a mal fyzické limity. Jeho svaly ešte neboli plne vyvinuté. Jeho mozog nebol na vrchole svojej kapacity. Mnohí z formulového sveta súdili, že v roku 2015 ešte nebol fyzicky pripravený na taký veľký výkon. A Max Verstappen im musel všetkým dokázať, že sa líši od svojich rovesníkov, že sa mýlia, keď súdia jeho schopnosti.