

JAMES GRAY



MAX VERSTAPPEN

STVORENÝ NA PRETEKANIE

ŽIVOTOPIS ZÁZRAČNÉHO DIEŤAŤA FORMULY 1



IKAR

JAMES GRAY

**MAX
VERSTAPPEN**

MAX VERSTAPPEN

İKAR

James Gray

MAX VERSTAPPEN

The Inside Track on a Formula One Star

Copyright © 2021, 2022, 2023 James Gray

Translation © 2023 by Samuel Marec

Cover design © 2023 by František Hříbal

Slovak edition © 2023 by IKAR, a.s.

ISBN 978-80-551-9173-7

Obsah

Prológ	7
1 Stvorený na pretekánie	12
2 Holandská vlajka, belgický pretekár	31
3 Otec – najhorší šéf na svete	60
4 Hráč videohier v skutočnom živote	84
5 Ako ryba vo vode	106
6 Vystupovanie z otcovho tieňa	125
7 Úzkosti dospievania a formula	145
8 Ako upútať pozornosť tímov F1	166
9 V pretekoch o Maxa víťazí Red Bull	186
10 Problémy so spolujazdcom	207
11 Kritikom treba ukázať, že sa mýlia	232
12 Nestačí, že sa zapíšeš do dejín	251
13 Ozajstný Lewisov rival	284
14 Kráľ sveta	311
15 Dominanté postavenie	330
Max Verstappen a jeho výsledky v profesionálnych pretekoch	381
Podakovanie	381

Prológ

„Potrebujeme zázrak.“

Šéf Red Bullu Christian Horner to myslel vážne. Max Verstappen sa práve v úplnom závere najdramatickejšieho súboja o majstrovský titul v moderných dejinách snažil dosiahnuť Lewisa Hamiltona. Oba piloti mali pred pretekmi rovnaký počet bodov, ale britský jazdec bol v tom čase na čele pretekov. Tisíce holandských fanúšikov v oranžových farbách zopáli na tribúnach obhryzené prsty a začali sa modliť k akémukoľvek božstvu, ktoré by mohlo zasiahnuť a postarať sa o to, aby sa Maxovi podarilo rozdiel zmazať.

Mercedes mal v ten deň rýchlejšie autá. Jeho monoposty na pretekoch na okruhu v Abú Zabí často dominovali, ale Red Bull ich dobiehal a Verstappenovi sa v sobotu podarilo vybojovať pole position. Hamilton však potom predviedol dokonalý štart a napriek tvrdej strednej zmesi pneumatík sa dostal do vedenia. Max mal mať vďaka mäkkej zmesi v úvode pretekov výhodu, ale tú sa Hamiltonovi podarilo zmazať. Formula 1 je šport plný kompromisov. Ak pre väčšiu rýchlosť na

rovinkách zredukujete prítlak, budete mať horšiu priľnavosť v zákrutách. Ak miniete viac peňazí na pilota, zostane vám menej peňazí na vývoj monopostu. Môžete zájsť do boxov, preuť pneumatiky a byť rýchlejší, alebo môžete ostať na trati, držať si pozíciu, ale s pomalšími pneumatikami.

Práve stratégia pri voľbe pneumatík je rozhodujúca. Mäkšie pneumatiky sú rýchlejšie, ale nevydržia tak dlho. Max preto vedel, že si na prvej časti pretekov musí dať záležať. Ak sa mu nepodarí Hamiltona predbehnúť, prehrá. Po vnútornej strane sa prehnal vlásenkou. V paddocku sa celé týždne hovorilo o tom, aký agresívny bude Max v posledných pretekoch sezóny, ktoré si mnohí ľudia zapamätajú práve vďaka niekoľkým kolíziám medzi ním a Hamiltonom. Teraz dal Verstappen už po šiestich zákrutách jasne najavo, že do toho pôjde naplno.

Hamilton vedel, že prípadná kolízia by pre oboch znamenala koniec pretekov a titul pre Verstappena, a pri výjazde zo šikany opustil ideálnu stopu. V Monaku by nasledoval náraz do múru. V Silverstone by skončil uväznený v štrku. No v Abú Zabí mal k dispozícii nekonečné množstvo priestoru. Šiestu a siedmu zákrutu prešiel prakticky napriamo. Max, naopak, po trati prechádzal v tradičnej stope a pri výjazde zo zákrut strácal na Hamiltona viac ako sekundu. Ľavým palcom stlačil tlačidlo vysielacky.

„Musí dostať trest,“ protestoval Max do vysielacky. Táto správa nebola ani tak určená vlastnému tímu, ale skôr nevelmi obľúbenému riaditeľovi pretekov Michaelovi Masimu, ktorý mal pri takýchto incidentoch

rozhodujúce slovo. Austráľčan nesúhlasil, Hamilton pokračoval na prvom mieste. Právnicki Red Bullu si všetko zúrivo zapisovali. O právnikoch Mercedesu platilo pravdepodobne to isté. Nikto si nerobil ilúzie o tom, že by sa situácia zaobišla bez dodatočných protestov po pretekoch. Protest bol praktický istý, išlo len o to, kto bude protestovať a proti čomu. Oba tímy pritom dúfali, že im dajú za pravdu.

Počas celých pretekov – dokonca aj po tom, čo v nich mimoriadne dôležitú úlohu zohral Sergio Pérez, ktorý Hamiltona zdržal a Maxovi tak umožnil dotiahnuť sa naňho na rozdiel niekoľkých sekúnd – sa zdalo, že oslavovať bude Mercedes. Naopak, Red Bull bude až do neskorej blízkovýchodnej noci – a aj po jej skončení – protestovať.

A potom sa stal zázrak. Nicholas Latifi, ktorý v celkovom hodnotení jazdcov skončil na 17. mieste, možno už nikdy v živote nebude mať taký obrovský vplyv na súboj o titul majstra sveta. Pilot Williamsu vrazil päť kôl pred koncom do ochrannej bariéry, zablokoval trať a na okruh tak muselo vyraziť vozidlo safety car. Hamilton preto prišiel o vedenie a Max mohol zájsť do boxov a prezúť pneumatiky.

Red Bull však potreboval ešte jeden zázrak. Všetky monoposty boli zoradené za vozidlom safety car, ale medzi Hamiltonom a Verstappenom sa nachádzalo niekoľko pilotov, ktorí mali odjazdené o kolo menej. Hamiltonovi tak slúžili ako akási ochranná bariéra. Pravdepodobne si už v duchu začal chystať slávnostný príhovor po predpokladanom zisku rekordného ôsmeho titulu majstra sveta.

Osud mal však preňho pripravený ešte jeden zvrät. Riaditeľ pretekov Masi týmto monopostom nariadil, aby predbehli Hamiltona a svoju jednokolovú stratu zmazali. Platilo to však len pre tie, ktoré mohli negatívne ovplyvniť súboj o prvenstvo. Ak by to isté nariadil aj monopostom, ktoré už Verstappen predbehol, preteky by sa skončili za vozidlom safety car, lebo na splnenie všetkých týchto pokynov už jednoducho nebolo dost' času. Hamilton by získal titul pred Verstappenom a stalo by sa to pri rýchlosti zhruba 110 kilometrov za hodinu. Väčšie drámy by sa určite odohrávali aj na kruhových objazdoch v okolí okruhu. A po tom Masi netúžil. Rozhodol. Vozidlo safety car sa pred posledným kolom vrátilo do boxov. Dvaja najlepší piloti mali k dispozícii pol druhu minúty na to, aby si medzi sebou vyriešili kľúčovú otázku: Kto získa titul svetového šampióna? Takúto situáciu kto z koho formula 1 zatiaľ ešte nezažila a možno už ani nikdy nezažije. Blížila sa rozhodujúca skúška nervov.

Na boxovom múre už všetci dávno prišli o nervy, nechty aj strategické plány. Šéf Mercedesu Toto Wolff, ktorý bol počas roka postupne čoraz nervóznejší, sa cez vysielачku rozprával priamo s Masim.

„Michael, toto nie je správne,“ povedal Wolff. Vedel, že Hamilton má staré pneumatiky a Verstappen nové. Na to, aby pilot Mercedesu udržal Holandana za sebou, bol potrebný ďalší zázrak.

O nič menšie napätie nepanovalo ani vedľa, v garáži Red Bullu. Wolff zväčša sedí za monitorom v garáži. Horner radšej stojí na boxovom múre, pričom po lavici má Adriana Neweyho, ktorého výnimočným

technickým zručnostiam vďačí Red Bull za veľkú časť úspechov. Horner mal oči na stopkách, akoby monopost riadil sám. Prezeral si tie nespočetné obrazovky a hľadal na nich akýkoľvek údaj, ktorý by naznačoval problém alebo, naopak, príležitosť na získanie výhody. Pravda však bola taká, že robiť nemohol vôbec nič. Všetko bolo na Maxovi.

Samotný pilot mlčal. Chvíľu predtým vyjadril frustráciu z „typického“ rozhodnutia, podľa ktorého nebudú mať pomalé monoposty šancu zmazať svoju jednokolovú stratu a on si to tak nebude môcť rozdať s Hamiltonom. Keď však tieto monoposty zmizli z cesty, na rádiových vlnách zavládlo vzájomné uvedomenie si toho, čo to znamená. Maxov inžinier Gianpiero Lambiase mu pokojne vysvetlil, ako má v poslednom kole pracovať s motorom. „A to je všetko,“ povedal po tom, čo mu poskytol všetky inštrukcie.

„ACH MÔJ BOŽE, MAX,“ kričal o 90 sekúnd neskôr.

Max zareagoval akýmsi nezrozumiteľným výkrikom vyjadrujúcim neriedené emócie. Bolo jasné, že sa v ňom nehromadili len niekoľko sekúnd, minút alebo hodín, ale celý život. Max sem totiž smeroval prakticky od chvíle, keď sa narodil.

A tu je príbeh o tom, ako sa tam dostal.

Stvorený na pretekánie

V športe, v ktorom rozhodujúcu úlohu zohrávajú stopky, je zmysel pre načasovanie dôležitý. A ten Maxovi Verstappenovi nikdy nechýbal. Dokonca aj jeho narodenie bolo príhodne načasované.

Termín pôrodu bol stanovený na začiatok októbra, a tak bolo pravdepodobné, že jeho matka Sophie Kumpenová sa po narodení prvého dieťaťa nebude môcť spoľahnúť na podporu manžela Josa, ale skôr rodiny a priateľov. Nebolo to preto, že by pri nej nechcel byť, ale preto, že všetci piloti formuly 1 mali práve v tej časti roka plné ruky práce a čakala ich najdlhšia cesta celej sezóny do Japonska.

Namiesto toho to vyšlo tak, že kým jeho manželka 28. septembra 1997 doma v Belgicku rodila, Jos zhodou okolností pretekal na nemeckom okruhu Nürburgring. So svojím monopostom Tyrrell sa snažil o zriedkavý prienik do prvej desiatky, napokon však musel sedemnásť kôl pred koncom z jedenásteho miesta odstúpiť. Niektorí ľudia vtipkovali, že chcel čo najskôr vyraziť na dvesto kilometrov dlhú spätnú cestu do Belgicka,

aby narodenie syna nezmeškal – predtým, ako musel monopost odstaviť na kraji trate, už predsa na okruhu prekonal väčšiu vzdialenosť. Našťastie pre oboch rodičov sa Max narodil 30. septembra 1997, teda dva dni po Veľkej cene Luxemburska. Aj keby musel Jos svoj ťažko skúšaný monopost Tyrrell dovieť až do cieľa, určite by si dal pozor, aby sa domov vrátil včas.

Max Emilian Verstappen pôsobil dojmom pomerne zdravého dieťaťa. Na Josovej osobnej webovej stránke, ktorá dokonca existovala už koncom 90. rokov minulého storočia, je jeho narodenie zaznamenané akým-si zvláštnym úradným tónom: váha pri narodení bola 3,2 kilogramu, výška 48,5 centimetra a pôrod trval len 40 minút. Max, citujeme, „si na príchod na svet vybral tú správnu chvíľu“. Na stránke sa ďalej nachádza predpoveď, že „ak Max zdedil pretekárske nadanie oboch rodičov, tak sa narodil nový pilot formuly 1 na rok 2020“.

Jasnozrivosť tejto vety – ktorej napokon vzhľadom na to, že Max vo formule 1 debutoval so štvorročným predstihom, chýbal potrebný optimizmus – nevyplývala len z nadšenia novopečeného otca. Pretekársky rodokmeň Verstappena juniora bol vskutku pôsobivý. Zároveň však platí, že Jos nebol zo všetkých nástrah otcovstva úplne nadšený.

„Musím povedať, že prvý rok som z detí nebol úplne paf,“ povedal Jos v dokumente z roku 2021. „Veľa toho nerobia.“ A s úsmevom dodal, že „na výmenu plienok som teda veľkým expertom nebol“. Mal pocit, že je expertom na rýchlu jazdu na pretekárskych okruhoch.

Jos mal počas kariéry dve prezývky: „Jos the Boss“ a „Vercrashen“. Obe vystihujú to, ako ho pretekárske

spoločenstvo vnímalo – bol totiž považovaný za silnú, dominantnú osobnosť s veľkým talentom, ale zároveň aj s pomerne neprijemným nadaním končiť preteky v múre.

Jos vyrastal niekoľko kilometrov od mesta Hasselt, v ktorom neskôr vychovával Maxa, konkrétne na opačnej strane hranice, v holandskom meste Montfort. Od ôsmich rokov pretekal na motokárach. Keďže mu nechýbala rýchlosť, v rokoch 1984 a 1986 sa stal majstrom Holandska. V súčasnosti by možno smeroval rovno do pretekárskej akadémie alebo do jedného z väčších tímov, ktoré majú k dispozícii miesta v rôznych pretekárskych seriáloch.

Kvôli tomu, že mu chýbali financie alebo politický vplyv – alebo možno preto, že bol takým talentovaným pretekárom na motokárach a tie ho nesmierne bavili –, bol spokojný s tým, že v nich pôsobil oveľa dlhšie. Bez ohľadu na dôvod sa Jos automobilovým pretekom začal venovať, až keď mal už takmer dvadsať rokov. Ako tínedžer sa najprv stal majstrom Holandska a Belgicka, neskôr majstrom Európy. Koncom roka 1991 už jeho víťazstvá nebolo možné ignorovať.

Vďaka víťazstvu na pretekoch Marlboro Masters 1993 (podujatí formuly 3 na slávnom okruhu v Zandvoorte) a zisku titulu nemeckého majstra formuly 3 v tom istom roku dostal šancu stať sa testovacím pilotom tímu formuly 1, ktorý bol síce známy pod názvom Footwork, ale väčšina automobilových fanúšikov si ho bude pamätať pod menom Arrows. Deň po Veľkej cene Portugalska ho do tohto monopostu posadili na okruhu v Estorile.

Nasledovala prvá jazda s ohromným motorom V10, ktorý v tom čase vo vrcholovom motošporte dominoval. Pre Josa, ktorý pred angažmánom v tíme Footwork v roku 1993 šoféroval len monopost formuly 3, to bol ohromný skok. Brzdny výkon poskočil zo 175 na 750 konských síl, takže pravou nohou zrazu ovládal viac ako štvornásobnú silu, no a okrem toho sa musel vyrovnáť aj s poloautomatickou prevodovkou, trakčnou kontrolou a uhlíkovými brzdami. Už len pri rýchlych prejazdoch cez šikany by väčšinu jazdcov začal v dôsledku preťaženia bolieť krk. Jos the Boss sa však cítil ako ryba vo vode.

Počas svojej prvej pätnásťminútovej jazdy dosahoval rovnaké časy ako piloti na konci štartového poľa nedeľnejšej veľkej ceny. Po ďalších piatich minútach na trati sa vyrovnal Agurimu Suzukimu, ktorý zvyčajne pilotoval monopost, do ktorého ho posadili.

„Musím povedať, čakal som, že skok z F3 do F1 bude dosť zložitý,“ povedal Jos v tom čase reportérom. „V skutočnosti to až také zložitú nebolo. V prvom kole som si hovoril: Doriti! Nikdy mi nenapadlo, že to bude taká rýchlosť. Ale v treťom kole som si to už fakt užíval, bolo to skvelé. Po desiatich až pätnástich kolách vám to pripadá normálne a zrazu zistíte, že chcete viac. No aj tak je to poriadna rýchlosť.“

Počas tohto testovacieho dňa napokon absolvoval 65 kôl. Po nich ho síce bolel krk aj plecia, ale zároveň dosiahol čas, s ktorým by sa do pretekov kvalifikoval na desiatom mieste – teda ak by ho bol dosiahol o niekoľko dní skôr. Bol len o sedem stotín sekundy pomalší ako Derek Warwick, ktorý bol hlavným pilotom tímu Footwork a vo formule 1 mal odjazdených dvanásť sezón.

Aj pri tejto prvej skúsenosti s formulou 1 však prítomné médiá mohli zistiť, ako vyzerajú dve tváre tejto rýchlosti. Verstappen sa vrátil vo štvrtok, po testoch spreď dvoch dní ho ešte stále všetko bolelo, a hoci okamžite začal dosahovať výborné časy, pri prejazde rýchľou poslednou časťou okruhu stratil kontrolu nad monopostom a po hodinách skončil v ochranných bariérach. V ten deň to znamenalo predčasný koniec testovania, ale nezďalo sa, že by to schladilo nadšenie, ktoré panovalo okolo mena Verstappen. Telefón začal vyzvárať ako bláznivý.

„Boli sme v kontakte s... väčšinou tímov,“ povedal Jos v roku 2019 na svojom vystúpení v podcaste Beyond the Grid, v ktorom mnohé prezradil. „Absolvovali sme jeden testovací deň s McLarenom na okruhu Silverstone, boli sme v kontakte s Eddiem Jordanom, Flaviom [Briatorem, šéfom Benettonu].“

Jos si napokon vybral možnosť, ktorú v prvom rade považoval za bezpečnú, a podpísal zmluvu s Benettonom. Ten mu totiž ponúkol nie ročnú, ale dvojročnú zmluvu. V roku 1994 mal byť pôvodne len testovacím pilotom, ale keď si JJ Lehto pri havárii ešte pred začiatkom sezóny poranil krk, Verstappen sa po boku istého Michaela Schumachera dočkal debutu na Veľkej cene Brazílie. Ako profesionálny pretekár pôsobil menej ako dva roky a jeho prudký vzostup sa mimoriadne podobal tomu, čo o dve desaťročia neskôr dosiahol jeho syn.

Josov debut však nebol ako z rozprávky. Schumacher ho v kvalifikácii porazil o takmer dve sekundy a štartoval z druhého miesta, zatiaľ čo Verstappen skončil o sedem miest nižšie a mal čo dobiehať. V strede

pretekárskeho poľa sa zamotal do bitky o ôsme miesto, a keď sa v 36. kole rozhodol predbehnúť Eddieho Irvina, ten sa práve so svojím Jordanom rozhodol predbehnúť iný monopost, ktorý zaostával o celé jedno kolo.

Blížiaceho sa Verstappena si nevšimol a nasledovala kolízia. Vyzeralo to príšerne, Verstappen nemal ako zastaviť svoj roztočený monopost. Narazil do brzdiaceho McLarenu Martina Brundla, vyletel do vzduchu, kde urobil kompletnú vývrtku. Dopadol na asfalt a došmykal sa do ochranných bariér. Fyzikálne sily boli také silné, že Brundlova prilba sa rozpadla na dve časti, ale akoby zázrakom nikto neutrpel vážne zranenia.

„Nikdy som nemal strach a vôbec to neublížilo ani môjmu sebedomiu. Nikdy som s tým nemal problém,“ povedal Jos so svojou typickou odvahou.

Aj druhé preteky sa skončili hodinami – „zakaždým, keď som sa rýchlosťou pokúsil vyrovnáť Michaelovi, nehodami som sa nedal odradiť“ – a potom sa už po zranení vrátil JJ Lehto.

Pri svojej prvej ochutnávke formuly 1 Jos pochopil, že po fyzickej stránke na ňu nemá, ale rovnako rýchlo zistil aj to, že po politickej stránke je Benetton v prvom rade tímom Michaela Schumachera. Neznamená to, že by si v ňom Verstappenove schopnosti nevážili – ostatne, ponúkli mu dlhšiu zmluvu ako ostatné tímy, a keď sa Lehtovi po návrate nepodarilo vrátiť do formy, Jos opäť zaujal jeho miesto. Vtedy však už Schumacher vyhral päť z prvých šiestor pretekov. Ak za ním tím stál už predtým, teraz to platilo absolútne. Jos trvá na tom, že to chápal, zároveň je však jasne čitateľná aj frustrácia vyplývajúca z pocitu, že tím sa naňho počas

jeho prvej sezóny vo formule 1 a s necelými tromi rokmi pretekárskych skúseností vykašľal.

„Cielom všetkých testov bolo prispôbiť sa zmenám pravidiel [uprostred sezóny], a nie to, aby som v aute získal sebavedomie a na trati rýchlosť. Ani dnes trápiacemu sa pilotovi nepomôžu, ale vtedy im to bolo úplne jedno.“

Keď sa jeho syn stal najmladším jazdcom v štartovom poli a zároveň spolujazdcom oveľa skúsenejšieho Daniela Ricciarda, ocitol sa v rovnakej pozícii. Nepodvolil sa však a odmietol akékoľvek reči o tom, že by mal hrať druhé husle.

Možno si teda jeho otec, ktorý mu celý život bol blízky radcom, zo svojho zložitého pôsobenia v Benettonne predsa len odniesol cenné ponaučenie.

Napriek komplikáciám však po Josovom vstupe medzi najrýchlejších automobilových pretekárov sveta v meste Montfort nasledovali veľké oslavy. Podľa Josovho otca Fransa sa z neho stalo „pútnické miesto“. Frans celé roky prevádzkoval krčmu Cafe De Rotonde. Tá bola pomenovaná podľa veľkého kruhového objazdu v strede mesta, vedľa ktorého stála, a keď jeho syn pretekal, otcove zárobky ohromne stúpali. „Najmä v prvých rokoch to bol hotový blázinec,“ povedal Frans v roku 2015. „Vtedy bola uzatvorená celá ulica a po celej jej dĺžke sa tiahol veľký stan. Mal som osemnásť televíznych obrazoviek a dve- až tritisíc ľudí. Platilo to počas pretekov v Maďarsku a Belgicku, kde Jos skončil na treťom mieste. Potom nasledovalo peklo – celá *rotonde* bola absolútne plná.“ Aj dnes má pritom mesto Montfort len tritisíc obyvateľov.

Nejde však o nijaké zveličenie. Na videokazete sa totiž zachovali rozmazané zábery z toho dňa, keď sa Jos na Veľkej cene Maďarska v roku 1994 z dvanásteho miesta prepracoval na tretie, zatiaľ čo jeho tímový kolega Michael Schumacher obsadil prvú priečku. Vidieť na nich, ako niektorí zákazníci držia Fransa na pleciach, pričom z ich vypätých výrazov je jasné, že možno podcenili jeho hmotnosť. Na chodníku pred krčmou je množstvo slnečníkov a ako stoly slúžia pivové sudy. Jedna skupina mužov je oblečená v tradičných flámskych krojoch, vďaka ktorým by sa nezasvätený pozorovateľ mohol cítiť ako len v niekoľko kilometrov vzdialených nemeckých pivárňach. Muži skandujú „Jos, Jos, Jos“ a spievajú pieseň so zložitým textom o jeho úspechoch a hrdinstve, ktorú sami napísali. Jeden z nich má za stuhou na klobúku zastoknutú podpísanú Josovu fotografiu.

„Začalo sa to Josom a som presvedčený, že Max to tu rozprúdi ešte viac,“ povedal Frans. Nuž, hlavne si netreba pripúšťať žiadny tlak, že?

V čase, keď sa jeho vnuk presadil vo formule 1, už Frans neprevádzkoval krčmu, ale presťahoval sa na opačnú stranu kruhového objazdu, kde si otvoril zmrzlináreň. Neznamenal to, že sa oslavy skončili, len v nich možno zohrával menšiu úlohu alkohol. Keď Max na Veľkej cene Austrálie debutoval vo formule 1, preteky sa konali nadržanom, a tak žiadna akcia v Holandsku neprichádzala do úvahy. Druhé preteky v Malajzii sa však začínali o deviatej ráno. To bol vhodný čas, aby si Frans vybavil povolenie a začal na raňajky servírovať zmrzlinu.

Vedľa obchodu pripravil ozvučenú markízu s veľkou televíznou obrazovkou. A potom ju zaplnili obyvatelia Montfortu známi ako *Monfortenaars*. Max v monoposte Toro Rosso skončil na siedmom mieste a zdolal svojho tímového kolegu Carlosa Sainza, ako aj oboch jazdcov materského tímu Red Bull. V Montforte nasledovali bujaré oslavy. Predalo sa množstvo zmrzliny. „Som ten najhrdší starý otec v Holandsku. Alebo skôr... na celom svete. Nikdy som to neskrýval,“ povedal Frans.

Tradícia pokračovala, ale spod dočasnej markízy sa presťahovala do kaviarne Housmans, ktorá sa nachádzala na rovnakej ulici. Od kruhového objazdu bola vzdialená niekoľko desiatok metrov a vlastnil ju Fransov priateľ Harald Hendriks. V deň pretekov ulicu prakticky zablokovali fanúšikovia, ktorí sa snažili zaparkovať čo najbližšie pri podniku. Z okien áut im viseli holandské vlajky s Maxovým alebo Josovým menom. Všade bolo vidieť tričká a šiltovky Red Bullu.

Preteky sa premietali na obrovskom plátne na konci miestnosti vyzdobenej spomienkovými predmetmi a na pódiu sa niekedy nachádzal aj obrovský Maxov portrét. Častejšie však na ňom vedľa obrazovky vystupovala miestna kapela alebo bol mikrofón prístupný pre každého, kto si chcel zaspievať. Celý podnik bol vyzdobený vlajkami a transparentmi.

Hoci si môžete myslieť opak, Frans to nerobil pre peniaze. Najhrdší *opa* na celom svete presvedčil Haralda, aby ceny piva ponechal na prijateľnej úrovni, a na sledovanie pretekov pozýval celé rodiny. Jeho cieľom nebol zárobok. Chcel sa so všetkými podeliť o svoju radosť (hoci ak si hostia chceli niečo kúpiť, s radosťou