

Inleiding

De overwinning van Max Verstappen in de Grand Prix van São Paulo van 2024 is een van de meest indrukwekkende optredens ooit in de Formule 1. Het is een hoofdstuk in een lang verhaal, waarin veel samenkomt uit 75 jaar Formule 1. Het hoofdstuk past eigenlijk in verschillende verhalen. Allereerst het verhaal dat begint bij vader Jos en moeder Sophie, zelf twee begenadigde coureurs, die de kleine Max meenemen naar de kartbaan. Max wil ook een kart, hij krijgt die, gaat er met zijn vader mee trainen, en hoe dat afloopt lees je in de laatste hoofdstukken van dit boek.

Het is ook het verhaal van Red Bull Racing, dat zijn wortels heeft in het team van Jackie Stewart. De Schot debuteert in de Formule 1 als het kampioenschap pas 15 jaar oud is. Hij wordt daarna drie keer wereldkampioen en steekt vanaf 1997 zijn kennis en ervaring in een eigen Formule 1-team, waar een jaar later ook Jos Verstappen zal rijden. Stewart verkoopt zijn team eind 1999 aan Ford, dat het omdoopt tot Jaguar Racing, waarna het eind 2004 in handen komt van Red Bull.

Dat Max in zijn Red Bull-bolide een wereldrace op het circuit van Interlagos rijdt, maakt weer deel uit van het lange verhaal van Brazilië, Nederland en de Formule 1. In 1952 bij de Grote Prijs van Nederland in Zandvoort zijn Jan Flinterman en Dries van der Lof de eerste twee Nederlanders die bij een race in het wereldkampioenschap aan de start staan. Flinterman doet dat in een Maserati van

de Braziliaanse Escuderia Bandeirantes, maar moet na zeven ronden opgeven met een mechanisch defect aan zijn auto. Zijn teamgenoot is Chico Landi uit São Paulo, die na 50 van de 90 ronden zijn auto aan Flinterman geeft, zodat de Nederlandse voormalig jachtvlieger zelf nog ruim een uur kan racen. Hij komt als negende over de streep en is de eerste Nederlander aan de finish van een Formule 1 Grand Prix.

Die aardige Chico Landi is in 1951 de eerste Braziliaan in de Formule 1. Hij zal in vier seizoenen zes keer van start gaan, en daarna zijn racecarrière voortzetten in de sportwagens. Zo wint hij onder andere in 1960 de 1000 Mijl van Brazilië op Interlagos, het circuit waarvan hij later ook de directeur wordt. Hij werkt hard aan de terugkeer van de Braziliaanse Grand Prix, die in die jaren in Rio de Janeiro wordt verreden. Zijn droom is om daar zijn stadsgenoot Ayrton Senna te zien winnen. In juni 1989, negen maanden voordat de verhuizing een feit is, overlijdt Landi echter op 81-jarige leeftijd.

Twee jaar later, in 1991, wint Senna de wedstrijd op een kletsnat Interlagos. Hij heeft de laatste ronden wegens een defect alleen maar in de zesde versnelling kunnen rijden. In zijn uitlooprunde zwaait hij naar het publiek met een Braziliaanse vlag, maar hij is helemaal kapot. Op het podium lukt het hem dan ook maar net om zijn grote trofee in de lucht te houden. Daar is een iconische foto van gemaakt, die nu metershoog is afgebeeld op een van de pitgebouwen van Interlagos.

Op 3 november 2024, een paar uur voordat de masterclass van Max Verstappen begint, rijdt Lewis Hamilton langs die foto van Senna. Hij doet dat in de regen en in vrijwel dezelfde auto als waar zijn Braziliaanse voorbeeld mee heeft gereden, de rood-witte McLaren MP4 met grote Marlboro-sponsoring erop. Ook hij krijgt vanuit het publiek een Braziliaanse vlag aangereikt, waarmee hij zwaait, net zoals Senna heeft gedaan.

De tienduizenden fans op de tribunes en tientallen miljoenen mensen wereldwijd kijken met weemoed en kippenvel naar dit eerbetoon van Hamilton aan Brazilië's grootste held. Mooier dan dit kan het deze dag eigenlijk niet meer worden, maar dat wordt het

wél, dankzij Max Verstappen. Hij start vanaf plek 17, rijdt na de eerste bochtencombinatie, genaamd *Senna's S*, al op plaats 11, en wint na een weergaloze regenrace zijn 62e Formule 1 Grand Prix.

Als je bovenstaand verhaaltje hebt kunnen volgen, dan wordt de rest van dit boek een makkie. Grote sprongen in de tijd vind je als vanzelf op meer plekken als je het leest, maar er zit een structuur in die je erdoorheen loodst. De levensverhalen van de constructeurs en teams zijn namelijk de primaire leidraad. Ze beginnen allemaal met de visie van de directie van een bestaande autofabriek, of in een schuur of garage met een paar enthousiastelingen.

Hoe zijn mannen als Enzo Ferrari, Bruce McLaren, Colin Chapman en Frank Williams ooit begonnen? Hoe hebben zij en hun opvolgers zich onderscheiden van de concurrentie? Welke risico's hebben ze genomen en waarom is het de ene keer een succes geworden en de andere keer een drama? Het komt allemaal aan bod.

De coureurs kleuren de verhalen in. Zij zijn het die op zondag het werk van alle mensen in de werkplaatsen en fabrieken proberen te bekronen. De grootste namen, zoals Fangio, Clark, Stewart, Hunt, Lauda, Prost, Senna, Schumacher en Hamilton, hebben allemaal hun eigen hoofdstukken in dit boek. Een aantal coureurs komt ook in meerdere hoofdstukken terug: als debutant, daarna als kampioen en vervolgens bijvoorbeeld als teambaas. En eentje zelfs als coureur, teameigenaar en als dé baas van de hele sport: Bernard Charles Ecclestone.

Deel 1 geeft een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen in de sport in de afgelopen 75 jaar. Wat is de Formule 1 in de beginjaren? Hoe ontstaan de eerste constructeurs en teams? Hoe hebben de auto's zich ontwikkeld? Waar komen de coureurs vandaan en wie zijn ze? Hoe wordt het probleem van de vele dodelijke crashes in de beginjaren aangepakt? Hoe verspreidt de racekalender zich over de hele wereld? En hoe wordt het behalve een populaire sport ook een grote business?

Deel 2 begint met een uitleg over het begin van het racen met auto's. Daarna gaat het verder met de eerste Grand Prix volgens de regels van de Formule 1 op zaterdagmiddag 13 mei 1950, op het circuit bij Silverstone in Engeland. Het is de eerste van 1125 races die meetellen voor het wereldkampioenschap voor rijders.

Je leest over de eerste helft van 75 jaar Formule 1, de jaren van pionieren en innoveren, en over helden die hun auto's desnoods zelfs over de finish duwen. We beschrijven ook de donkere kant van het verhaal: de talloze dodelijke ongelukken.

Deel 3 beslaat de tweede helft van de 75 jaar, de jaren waar ik er grotendeels zelf bij aanwezig ben geweest. Eerst als circuitspeaker bij de Grote Prijs van Nederland op Zandvoort, en daarna 611 keer als televisiecommentator bij de NOS, RTL, SBS, Veronica, Ziggo Sport en de laatste jaren op Grand Prix Radio.

Tussen de hoofdstukken door vind je overzichten met het *f*-symbool, waarin we de formule van het desbetreffende tijdperk samenvatten, inclusief de constructeurs, teams, motorbouwers en bandenleveranciers die dan actief zijn.

Het ontstaan van de Formule 1

Bij het begin van het wereldkampioenschap in 1950 is de levensverwachting van mensen in Nederland 71,5 jaar. 75 jaar oud worden is dan een hele prestatie. Tegenwoordig worden veel mensen tien of twintig jaar ouder en sommigen zelfs nóg ouder. Bij de een gaat het allemaal vanzelf en zonder grote problemen, bij de ander gaat het gepaard met kwaaltjes, kwalen en ander ongemak.

De Formule 1 is 75 jaar oud geworden en heeft een levensweg met zeker een paar kwalen, maar de sport is op deze hoge leeftijd vitaler dan ooit. De mondiale aandacht is groot en blijft groeien, de competitie is spannend, en tekenen van ouderdom zijn er nauwelijks. En als die er zijn, dan worden die gerepareerd in... de formule.

De formule is de set aan regels waaraan auto's, constructeurs en coureurs moeten voldoen om mee te kunnen doen aan de raceklasse. Als er na de Tweede Wereldoorlog weer geracet kan worden, stelt de Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) in 1946 voor de hoogste klasse van de autosport een formule samen die dan nog afwisselend Formule A en Formule 1 wordt genoemd. Het zijn de regels voor de snelste racewagens met één persoon erin, de *single seaters*. De kleinere raceauto's, de zogenaamde *voiturettes*, worden beschreven in de Formule B of Formule 2. In 1950 wordt ook een reglement gemaakt voor auto's met een 500 cc-motor, die Formule 3 wordt genoemd. Vanaf dan heten de hoogste klassen voor eenzitters alleen nog Formule 1, Formule 2 en Formule 3.

De regels zijn primair bedacht om een competitie per klasse mogelijk te maken tussen enigszins gelijkwaardige auto's. Eind jaren veertig zijn dat auto's die in de basis van voor de Tweede Wereldoorlog zijn. Tijdens de oorlog heeft de ontwikkeling van racewagens vrijwel geheel stilgestaan. De pioniers op autogebied in Engeland, Duitsland, Italië en Frankrijk hebben vaak hun kennis, machines en gereedschappen moeten aanwenden voor de oorlogsindustrie van hun landen.

De formule is in 75 jaar continu veranderd om de competitie tussen de constructeurs zo eerlijk en zo veilig mogelijk te houden. De motoren zijn steeds efficiënter en krachtiger geworden, en de auto's zelf steeds lichter, aerodynamischer en sneller door de bochten te sturen. De FIA heeft daarom om de zoveel tijd ingegrepen om de snelheid aan banden te leggen en de coureurs én het publiek beter te beschermen bij ongelukken. Het resultaat van alle veranderingen is dat er na 75 jaar een deelnemersveld is dat qua prestaties dicht bij elkaar zit dan ooit, en de gevolgen van crashes, die er altijd zullen blijven, tot een minimum beperkt blijven.

Die 75 jaar zijn ook gehaald door de ontwikkeling van de zakelijke kant van de formule. Met de komst van televisie en een professionele aanpak van Bernie Ecclestone en Max Mosley is de Formule 1 een mondiale miljardenbusiness geworden. Onder de nieuwe Amerikaanse eigenaren is die business in de laatste jaren ook voor de teams financieel gezonder geworden, waarmee de sport een degelijke basis heeft om nog lang en gelukkig door te gaan.

Teams en constructeurs: van werkplaats tot multinational

Formule 1-auto's worden geconstrueerd in een fabriek, zodat we in de sport spreken over constructeurs. Tegenwoordig doen alle constructeurs met één team mee in het wereldkampioenschap, waarmee een constructeur in het spraakgebruik hetzelfde is als een team.

De officiële benaming voor een constructeur bestaat uit de naam van de fabrikant van het chassis en de naam van de motorleverancier, zoals Haas-Ferrari of Williams-Mercedes. Fabrieken die zelf zowel het chassis als de motor maken noemen we fabrieksteams, zoals Ferrari, Mercedes en Alpine-Renault. Die laatste twee hebben overigens wel aparte fabrieken voor de motor en de auto zelf, in het geval van Alpine-Renault zelfs in twee verschillende landen. Een constructeur die alleen het chassis bouwt en de motor inkoopt bij een ander, noemen we een klantenteam.

Gaandeweg ontstaan er meer en meer constructeurs, vooral in Engeland. Bekende voorbeelden in de jaren vijftig en zestig zijn BRM, Cooper en later Lotus, Brabham en March, die auto's voor zichzelf bouwen én voor andere teams. BRM bouwt als enige van die constructeurs ook zelf de motoren, de andere halen die van kleine gespecialiseerde fabrieken als Climax en Repco, of van grotere fabrikanten zoals Alfa Romeo en Ford.

Het aantal ingeschreven teams in een seizoen, inclusief de eenmansteams, bedraagt in een aantal jaren meer dan dertig. Die doen dan echter niet allemaal aan alle races mee. Zo zijn er Engelsen die

alleen meedoen aan de British Grand Prix, Duitsers aan de Großer Preis von Deutschland, en scuderia's die alleen op Monza meestrijden om de Gran Premio de Italia.

De teams groeien ook in omvang. In de fabrieken werken in de jaren zeventig tientallen mensen, en naar de circuits gaan er tien tot vijftien monteurs en een enkele engineer mee. Die aantallen groeien verder als Formule 1 groter wordt als televisiesport en er grote merken als sponsor aan boord komen. Er komt meer geld om nog betere auto's te ontwikkelen en te testen, zodat er ook aparte testteams komen, en in de laatste twintig jaar ook showteams die demonstraties geven. En om de sponsors en fans te bedienen werken er steeds meer mensen die niets met de auto's of het racen zelf te maken hebben.

De huidige tien teams zijn dus allemaal ook constructeur en variëren in omvang van circa 300 mensen bij Haas tot meer dan 1500 mensen bij Mercedes. Haas besteedt de bouw van het chassis uit aan het Italiaanse Dallara en koopt de motoren in bij Ferrari, en kan zo met minder eigen mensen opereren. Mercedes bouwt naast de auto's voor het eigen team in een aparte fabriek de motoren voor zichzelf én voor McLaren, Aston Martin en Williams. Die hebben daardoor de grootste operatie in de Formule 1.

Niet alles wordt door de constructeurs en teams zelf gemaakt. Rondom de Formule 1 zijn honderden bedrijven en fabrieken bezig met het produceren van onderdelen en het ontwikkelen van nieuwe technologieën en materialen. En al sinds er computers bestaan gebeurt het grootste deel in systemen waar ontelbaar veel bits en bytes in rondgaan, ook tijdens de races. Naar schatting werken er in en rond de Formule 1 tegenwoordig meer dan 40.000 mensen, van wie het grootste deel in Engeland.

Om die mensen op te leiden zijn er alleen al in Engeland vijftien universiteiten met afstudeeropleidingen die op autosport zijn gericht. Het zijn maar twintig coureurs die met hun auto's rondrijden bij een Grand Prix, het zijn tienduizenden mensen die er hun boterham mee verdienen, en evenzoveel die dat in de toekomst hopen te doen.

Coureurs: van hobbyist naar topatleet

In de eerste decennia van de Formule 1 zijn er *privateers* (privérijders) die zelf een auto kopen, en coureurs die door constructeurs worden betaald om in hun auto's te racen. In de meeste gevallen beginnen ze allemaal op eigen kosten met racen, en met goede prestaties komt een aantal van hen in het vizier van een fabrikant. Dat presteren gebeurt in verschillende klassen. Enthousiaste beginnende coureurs racen in standaardauto's op circuits, in rally's, heuvelklimmen en langeafstandswedstrijden, en een aantal van hen ook op motoren.

Wie er genoeg geld voor heeft, koopt een geprepareerde racewagen, en wie veel wint en vaak op het podium staat, krijgt de kans om voor bijvoorbeeld Ferrari of Maserati te gaan racen. Daarbij moet je niet direct denken aan dikke salarissen of meerjarige contracten. Het gaat vaak om het ter beschikking stellen van de auto, het vergoeden van de reis- en verblijfkosten en een premie als er gescoord wordt bij een wedstrijd. Juan Manuel Fangio, de succesvolste coureur in de beginjaren, rijdt zo in een en hetzelfde seizoen voor verschillende fabrikanten. Zijn luxe: hij heeft ze voor het uitkiezen.

Een voorbeeld van een typische privécoureur of *gentleman driver* is de Nederlander Carel Godin de Beaufort. De 23-jarige jonkheer uit Maarsbergen staat in 1957 aan de start van de Grand Prix van Duitsland. Hij heeft bij Porsche het model RS550 gekocht en zich ingeschreven onder de naam Ecurie Maarsbergen. Het Franse woord *écurie* betekent letterlijk paardenstal en is een van de voor-