

F1 2022

EEN KLASSE APART

ERWIN JAEGGI & RONALD VORDING

VOLT

Amsterdam · Antwerpen



Copyright © 2022 Erwin Jaeggi & Ronald Vording

Voor overname kunt u zich wenden tot Uitgeverij Volt.

Omslag DPS Design & Prepress Studio, Amsterdam

Omslagbeeld © DPS Design & Prepress Studio, Amsterdam /

Motorsport Images / Shutterstock

Binnenwerk Zeno Carpentier Alting

ISBN 978 90 214 6935 5 / NUR 480

www.uitgeverijvolt.nl

INHOUD

Voorwoord 9

1 Een nieuw tijdperk in de Formule 1 15
Ronald Vording

2 Red Bull maakt valse start 27
Erwin Jaeggi

3 Waarom Ferrari ineens weer een factor van belang is 43
Ronald Vording

4 Verstappen en Red Bull slaan terug 57
Ronald Vording

5 Hoe Red Bull weer gaat meedoen 73
Erwin Jaeggi

6 Ferrari laat het afweten 87

Erwin Jaeggi

7 De worsteling van Mercedes 105

Ronald Vording

**8 Verstappen ligt voor de zomerstop al op
titelkoers 121**

Ronald Vording

**9 Hoe Verstappen en Leclerc rivalen werden in het
karts 141**

Erwin Jaeggi

10 Verstappen verplettert de concurrentie 161

Erwin Jaeggi

**11 Van Italië tot Japan: hoe Nyck de Vries zijn
jongensdroom laat uitkomen 179**

Ronald Vording

**12 Verstappen pakt de wereldtitel na een knotsgekke
ontknoping 193**

Ronald Vording

**13 Hoe Red Bull het middelpunt van een controversse
wordt 215**

Erwin Jaeggi

14 Red Bull kampioen en Verstappen breekt records 235

Erwin Jaeggi

15 Een gedenkwaardig jaar voor Verstappen en

Red Bull 267

Ronald Vording

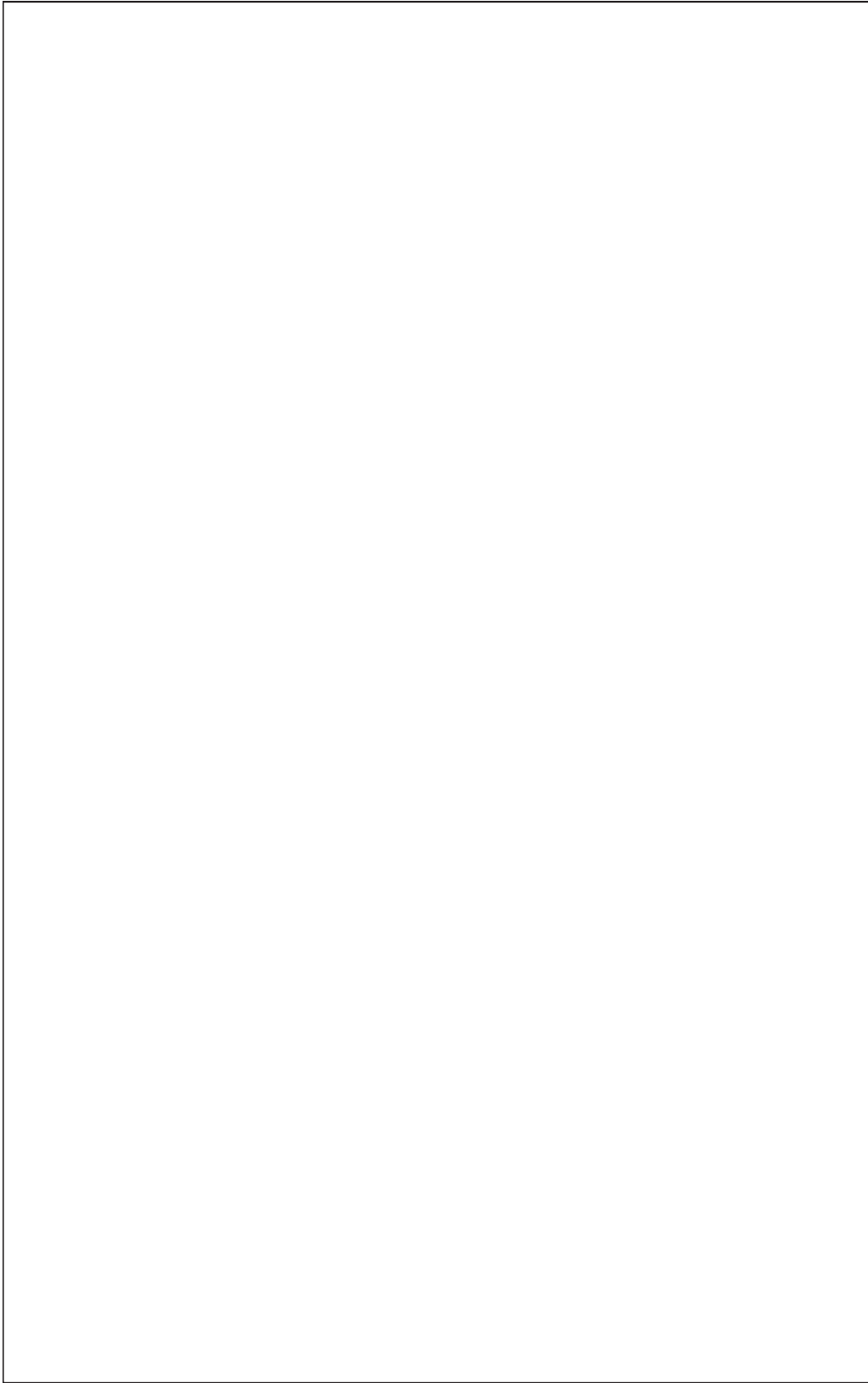
Bijlagen 277

1 Het seizoen in 22 opvallende cijfers 279

2 De raceuitslagen 289

3 De eindklassementen 315

4 De seizoenskalender 2023 317



VOORWOORD

Zo'n mooi Formule 1-seizoen als in 2021 maken we niet meer mee, toch? Max Verstappen die als eerste Nederlandse coureur de wereldtitel pakt door in de laatste ronde van de laatste race zevenvoudig kampioen Lewis Hamilton in te halen, na een seizoen vol strijd op en naast de baan. En de eerste Dutch Grand Prix op Circuit Zandvoort sinds 1985, die ook nog eens vanaf pole-position gewonnen wordt door diezelfde Verstappen. Dat valt eigenlijk niet te overtreffen.

Met de gedachte dat we het mooiste Formule 1-jaar uit onze journalistieke carrière achter de rug hebben – alles over de eerste wereldtitel van Verstappen en de terugkeer naar Zandvoort lees je in ons vorige boek, *Formule Max* – maken we ons begin 2022 op voor weer een lang en zwaar seizoen. Niet dat we opzien tegen de drieënzeventigste jaargang van het wereldkampioenschap. Integendeel. De Formule 1 introduceert een compleet nieuwe auto, waarmee het makke-

lijker moet worden om in te halen. De geschiedenis leert dat de invoering van een nieuw technisch reglement de krachtsverhoudingen danig op de kop kan zetten. Grote teams kunnen de plank misslaan, terwijl kleine teams juist een sprong naar voren kunnen maken met een vondst waar de concurrentie niet aan heeft gedacht. En in hoeverre zullen Red Bull en Mercedes last hebben van hun intense titelstrijd in 2021? Terwijl andere teams al vroeg de focus naar 2022 konden verleggen, moesten zij hun auto tot en met de laatste race blijven verbeteren om Verstappen en Hamilton een zo goed mogelijke kans te geven op het kampioenschap. De testdagen in Barcelona en Bahrein beloven bijzonder interessant te worden, al zullen we pas na de eerste races weten welke teams hun huiswerk het best hebben gedaan en welke flink aan de bak moeten.

Een van de redenen waarom we niet kunnen wachten tot het nieuwe seizoen begint is dat we voor het eerst sinds de corona-uitbraak weer volop op locatie werken. In 2020 waren we in Australië toen de openingsrace van het seizoen op het laatste moment werd afgeblazen vanwege het virus. Toen de Formule 1 later dat jaar als eerste grote sport weer werd opgestart, mochten journalisten niet in de paddock komen. Alle persconferenties en mediasessies vonden online plaats. In 2021 werd mondjesmaat meer mogelijk op het circuit en we begonnen na de zomerstop weer met het bijwonen van races. In 2022 zijn vrijwel alle restricties eraf en wacht ons een 'normaal' programma,

wat inhoudt dat we ieder bij ongeveer de helft van de wedstrijden aanwezig zijn. We mogen weer!

Zo zijn we bij de eerste testdagen met de nieuwe auto's in Barcelona, waar we voor het eerst kennismaken met het fenomeen *porpoising*, de seizoensstart in Bahrein, die voor Verstappen en Red Bull dramatisch eindigt, de Grands Prix waarin Charles Leclerc en Ferrari hun kansen op de titel eigenhandig om zeep helpen, de imponerende inhaalraces van Verstappen in Hongarije, België en Italië, én de door regen geteisterde Grand Prix van Japan, waar Verstappen na enige verwarring over de puntenverdeling zijn tweede wereldtitel blijkt te hebben veiliggesteld. 'Ben ik kampioen? Nee toch? Volgens mij nog niet hoor, ik kom een punt tekort. O, al wel kampioen, weet je het echt zeker?' Ondanks Verstappens verwarring kan er geen enkele twijfel over het totaalplaatje bestaan: hij is de enige, terechte kampioen en staat dit F1-seizoen op eenzame hoogte. Qua aantal overwinningen overtreft hij zelfs Michael Schumacher en Sebastian Vettel. De Nederlander schaart zich bij de groten van de sport. Daarnaast wint Red Bull mede dankzij een sterk presterende Sergio Pérez voor het eerst sinds 2013 weer de constructeurstitel. 2022 is in meerdere opzichten een historisch jaar.

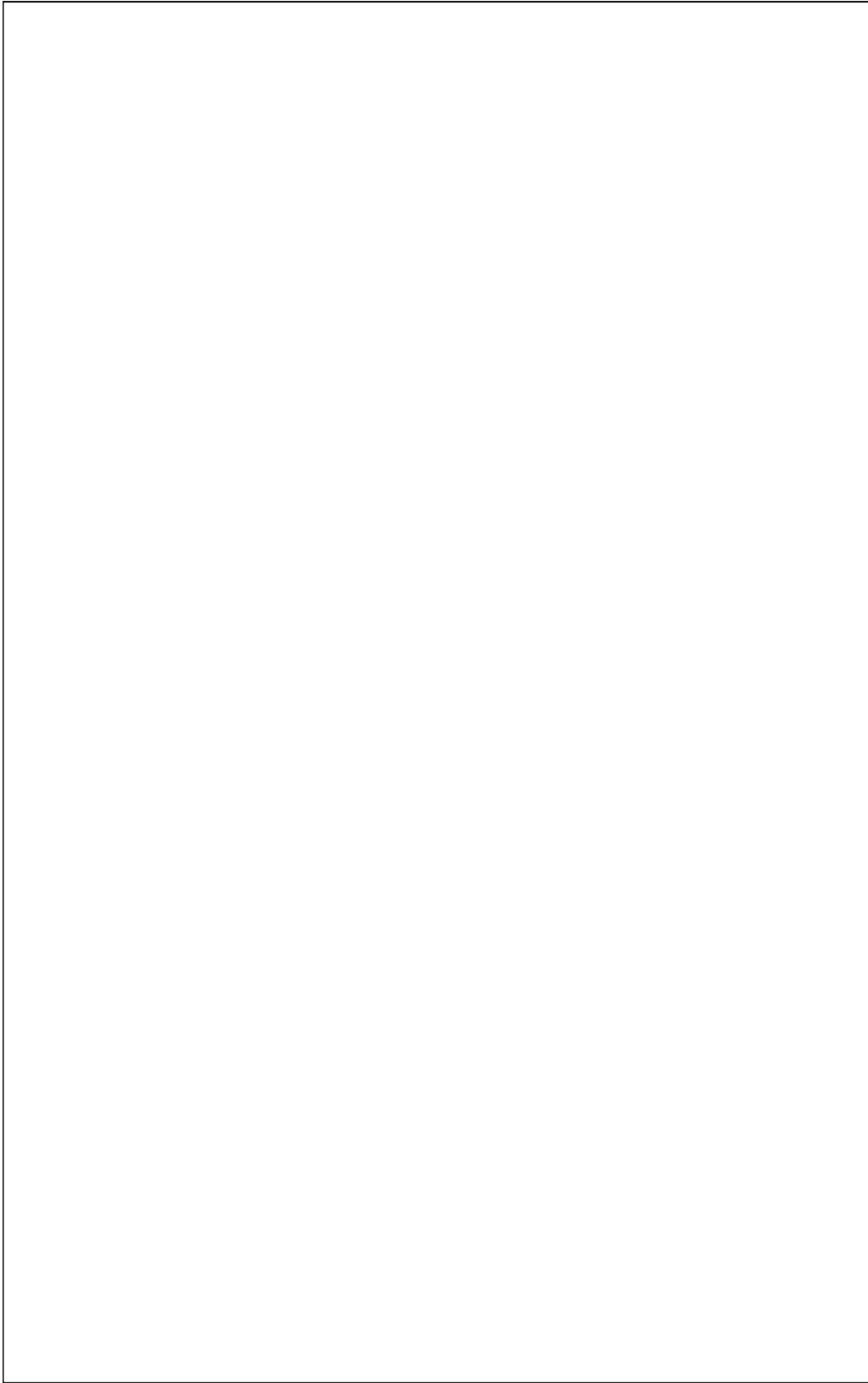
Een ander hoogtepunt is de invalbeurt van Nyck de Vries in de Italiaanse Grand Prix. De coureur uit Sneek is in Monza om een vrije training af te werken voor Aston Martin maar kan onverwacht zijn Grand Prix-debuut maken bij Williams omdat Alex-

ander Albon op zaterdag geopereerd moet worden aan een acute blindedarmontsteking. Zo staan er voor het eerst sinds Christijan Albers en Robert Doornbos in 2006 weer twee Nederlanders aan de start van een Formule 1-race. Ondanks de korte voorbereidingstijd presteert De Vries uitstekend. Hij rijdt de dertiende tijd in de kwalificatie en finisht na een keurige race als negende, waarmee hij twee punten scoort in zijn allereerste Grand Prix. De Vries stond al bij een paar teams op de radar voor een racezitje, maar nu kan niemand meer om hem heen. Een krappe maand later komt de bevestiging dat De Vries in 2023 voor Alpha-Tauri in de Formule 1 zal rijden. En zo hebben we gelijk weer iets om naar uit te kijken.

Zoals we in *Formule Max* terugkeken op een historisch Formule 1-seizoen waarin Verstappen voor het eerst wereldkampioen werd, doen we dat in *F1 2022 Een klasse apart* op het jaar waarin hij op zeer overtuigende wijze de titel prolongeert. En net als in *Formule Max* worden de hoofdstukken over het seizoen afgewisseld met interessante achtergrondverhalen. Zo leggen we uit hoe het kan dat Red Bull er ondanks de immense inspanningen in 2021 toch weer staat, het sinds 2014 zo succesvolle Mercedes ineens met grote problemen kampt en Ferrari na een aantal mindere jaren terug is aan het front. Ook duiken we in het kartverleden van Leclerc en Verstappen met personen die het tweetal in hun jongere jaren hebben meegemaakt. We sluiten af met de beschouwingen van Christian Horner en Max Verstappen zelf, die er on-

danks de stoeve start een gedenkwaardig seizoen van maakt met flitsende inhaalraces, dominante overwinningen en andermaal een zege in zijn thuisrace op Circuit Zandvoort. De concurrentie kan de borst natmaken, want Verstappen en Red Bull lijken nog lang niet klaar...

Erwin Jaeggi en Ronald Vording
Steenwijk en Abu Dhabi, 2022



1 EEN NIEUW TIJDPERK IN DE FORMULE 1

RONALD VORDING

ACHTERGROND

Op de grid van het Bahrain International Circuit is de spanning voelbaar als het seizoen op 20 maart 2022 in gang wordt geschoten. Een gortdroge woestijn fungeert als decor, maar toch voelt het openingsweekend als een sprong in het diepe. Door een compleet nieuw reglement weten de teams niet waar ze staan, en de Formule 1-kopstukken kijken vol spanning toe. Werkt de richting die de sport is ingeslagen? Ook het publiek kan moeilijk missen dat het technisch reglement op de schop is gegaan. Op alle reclameborden in de Bahreinse hoofdstad Manama prijkt de tekst *A NEW ERA BEGINS*, oftewel een nieuw tijdperk staat voor de deur.

Bij dat nieuwe tijdperk horen verwachtingen, torenhoge verwachtingen zelfs. Maar het inlossen daarvan zal allesbehalve makkelijk worden. Met name omdat de nieuwe regels na het mooiste Formule 1-sei-

zoen ooit komen: de onvergetelijke strijd van 2021. Max Verstappen en Lewis Hamilton legden elkaar toen wekelijks het vuur aan de schenen, en achter de schermen zorgden Red Bull Racing en Mercedes voor intriges die zelfs Netflix niet meer kon overtreffen in de serie *Drive to Survive*. Nu de journalisten elkaar na de winterstop weer zien, klinkt in de paddock meer dan eens: 'We zijn er weer voor een nieuw seizoen, maar mooier dan vorig jaar kan het nooit meer worden.' Toch is niet iedereen er rouwig om als een herhaling van 2021 uitblijft, zo ook de wereldkampioen zelf niet. '2021 was een geweldig seizoen en ik kijk er nu met een grote lach op terug, maar het was wel heel intens. Het hoeft niet elk jaar zo te zijn; dan houd je het niet lang vol, denk ik. Elk jaar zo'n strijd is ook niet goed voor het hart,' lacht Verstappen tijdens de persconferentie.

Ondanks de bloedstollende ontknoping in Abu Dhabi was er genoeg reden voor de FIA en de Formule 1-eigenaren bij Liberty Media om het over een andere boeg te gooien. Want hoe mooi Verstappen en Hamilton de titanenstrijd ook maakten, in 2021 kwamen ook enkele weeffouten van het vorige reglement aan het licht. Niet voor niets zei Verstappen tijdens het seizoen dat hem zijn eerste wereldtitel opleverde: 'Deze auto's zijn voor ons als coureurs geweldig om mee te rijden, maar voor de fans zou het beter zijn als we elkaar dichter kunnen volgen. Als je twee seconden achter een andere auto komt, dan verlies je met deze auto's zoveel downforce dat je eigenlijk al niet

meer met elkaar kunt vechten. Dat is natuurlijk jammer.'

Het probleem was wat in F1-termen de 'vuile lucht' van een andere auto heet: de luchtstroom van de eigen auto wordt dan verstoord door de auto die er vlak voor rijdt, waardoor de aerodynamica niet meer werkt zoals aan de tekenafel bedacht is. Zoiets maakt de auto lastiger te besturen en precies dat wil de Formule 1 met de nieuwe regels aanpakken. Het zogenaamde 'grondeffect' is het fundament waar de nieuwe regels op gebouwd zijn. Het idee is simpel gezegd dat de downforce – de neerwaartse druk waardoor de auto naar het asfalt wordt gedrukt en hard door de bochten kan – zo veel mogelijk onder de eigen auto moet worden gegenereerd. Voorheen gebeurde dat vooral met de vleugels, maar teams vonden gaandeweg manieren om de luchtstroom achter de eigen auto te verstoren en concurrenten zo bewust in de vuile lucht te zetten. Het maakte langdurige gevechten schaars, veel schaarser dan de Amerikaanse eigenaren van de sport lief was.

HET VERLEDEN ALS LEERMEESTER VOOR DE TOEKOMST

Het grondeffect zat al langere tijd in de koker van Ross Brawn, aan het begin van dit decennium nog een van de architecten achter Michael Schumachers succes bij Ferrari en tegenwoordig sportief directeur van de Formule 1. Hij is in die functie medeverantwoordelijk voor de technische keuzes in de sport. Zijn uit-

gangspunt bij het opstellen van de nieuwe regels was even simpel als doeltreffend: als teams trucjes met de vleugels uithalen om langdurige gevechten onmogelijk te maken, dan moeten we die vleugels minder belangrijk maken. De tweede stap was het vinden van een alternatieve manier om downforce te genereren, een die vergelijkbare rondetijden opleverde maar minder gevoelig was voor slimmigheden. Het moest fans meer spektakel en interessantere races bieden.

Het wiel opnieuw uitvinden bleek niet nodig, een blik op het verleden volstond; het grondeffect had eind jaren zeventig en begin jaren tachtig al eens gefloreerd in de Formule 1, totdat het eind 1982 verboden werd. Voor de oorsprong van het concept moeten we nog iets verder terug in de tijd, naar 1928 om precies te zijn. In het Britse tijdschrift *The Automobile Engineer* verscheen dat jaar een ingezonden brief van een lezer. Monsieur René Prevost stelde zich voor als luchtvaartliefhebber en meende de autosport vooruit te kunnen helpen met zijn kennis van de luchtvaart. Zijn idee was simpel: als vleugels helpen om een vliegtuig de lucht in te krijgen, dan moet ook exact het tegenovergestelde mogelijk zijn. Hij stelde voor om de complete vloer van een auto tot een soort omgekeerde vliegtuigvleugel te maken. Het zou 'negatieve lift' opleveren en de auto tegen de grond plakken. Prevost was zo overtuigd van zijn theorie dat hij een schaalmodel van hout liet testen in een provisorische windtunnel.

Buiten die windtunnel vonden zijn ideeën destijds