

GÜNTHER STEINER

SURVIVING TO DRIVE

EEN JAAR IN DE FORMULE 1

Vertaald door Jasper Velzeboer

'VOLT

Amsterdam · Antwerpen



Oorspronkelijke titel *Surviving to Drive*

Copyright © 2023 Günther Steiner

Copyright vertaling © 2023 Uitgeverij Volt

Omslag Anthony Maddock/TW & DPS Design & Prepress Studio

Omslagbeeld © Team Haas

Binnenwerk Zeno

ISBN 978 90 214 7731 2 / NUR 491

www.uitgeverijvolt.nl

‘Veel mensen bekritisieren de Formule 1 als een onnodig risico. Maar hoe zou het leven zijn als we alleen deden wat noodzakelijk was?’

– Niki Lauda

INHOUD

Voorwoord door Stefano Domenicali 9

Buiten het seizoen 11

Voorseizoen 39

Testen 53

Voorseizoen 63

Testen 71

Eerste seizoenshelft 75

Zomerstop 203

Tweede seizoenshelft 217

Seizoensfinale 281

Dankwoord 299

Fotoverantwoording 301

VOORWOORD DOOR STEFANO DOMENICALI

Günther Steiner is zonder twijfel een van de uniekste mensen die ik ooit heb mogen ontmoeten. Niet alleen in de autosport, maar in het algemeen. Meedogenloos oprecht, gevaarlijk direct, soms onuitstaanbaar koppig, bovengemiddeld betrouwbaar, nu en dan inspirerend, altijd amusant, en, tenzij er kinderen in de buurt zijn, hoofdzakelijk ongefilterd! Zelfs de manier waarop Günther praat is uniek. Ken jij ook maar één iemand die klinkt als Günther Steiner? Ik in elk geval niet.

Ik ontmoette Günther tweeëntwintig jaar geleden, toen hij voor Niki Lauda werkte bij het Formule 1-team van Jaguar. Ik weet nog dat ik dacht: wauw, waar komt die kerel in vredesnaam vandaan? Maar toen ik hoorde dat Günther geboren en getogen was in de Italiaanse stad Meran, vlak bij de grens met Oostenrijk, en vóór zijn samenwerking met Niki een aantal jaren in de rally had gewerkt, vielen de stukjes op hun plaats. Mensen uit de rally nemen zelden een blad voor de mond, wat ook geldt voor mensen uit dat specifieke deel van Italië. Hij was en is in hoge mate een product van zijn volk en zijn omgeving.

Pas toen Günther vele jaren later contact met me zocht bij Ferrari, leerde ik hem echt kennen. Hij had de droom om een Amerikaans Formule 1-team op te zetten, en daarbij wilde hij mijn hulp. Günther gaat je dat verhaal zelf vertellen, maar ik zal alvast zeggen dat zijn

passie voor het project en zijn kennis van de Formule 1 en de autosport me net zozeer overtuigden als het plan zelf. Natuurlijk zou dat plan uiteindelijk het Haas FI Team opleveren, en hoewel ik niet onpartijdig ben als CEO van de Formula One Group, ben ik trots op de rol die ik heb mogen spelen bij de totstandkoming ervan.

Toen we eenmaal een zakelijke relatie hadden, konden Günther en ik ook een vriendschap opbouwen – eentje die zich in de loop der jaren is blijven ontwikkelen en waaraan we volgens mij allebei heel veel waarde hechten.

Een vraag die me soms gesteld wordt is of ik heb zien aankomen dat de Netflix-serie *Drive to Survive* mijn vriend, voorheen een gerespecteerde maar niet heel bekende teambaas, tot superster zou bombarderen. Maar hoezeer ik mijn vriendschap met Günther ook waardeer, ik had nooit verwacht dat zijn persoonlijkheid zoveel teweeg zou brengen bij het grote publiek. En in de sport, mag ik erbij zeggen. Had ik dat geweten, dan had ik mensen misschien kunnen waarschuwen! Je kunt namelijk wel stellen dat die serie een monster heeft gecreëerd. Een monster dat de halve wereld voor zich gewonnen heeft, en dat naar mijn mening veel goeds doet voor onze sport.

Toen duidelijk werd dat het publiek gefascineerd was door Günther, heb ik hem één advies gegeven, namelijk om te blijven wie hij was. ‘Nooit veranderen, Günther,’ zei ik. ‘Wees altijd jezelf.’ Gelukkig gaat dat volgens mij wel lukken.

Ik hoop dat je geniet van dit boek.

Stefano Domenicali
Londen, januari 2023

BUITEN HET SEIZOEN

Maandag 13 december 2021

Yas Marina Circuit, Yas-eiland, Abu Dhabi

Het zal weinig mensen verbazen dat ik dit boek begin met een scheldwoord, maar het enige wat ik kan zeggen is: godzij-fokking-dank hebben we dit seizoen achter de rug! Het is van begin tot eind een nachtmerrie geweest. Ik drink normaal niet zoveel, maar dit jaar kreeg ik zin om het op professioneel niveau te gaan doen. Een fokking whiskyinfuus, dat is wat ik soms nodig had!

En het was niet alleen dit jaar. Het gelazer begon al eerder, waarschijnlijk toen we begin 2020 uit Melbourne geschopt werden. We dachten dat we een paar weken later wel weer aan het racen zouden zijn, maar in feite hadden we maanden en maanden vol onzekerheid voor de boeg. Overleven we het? Gaan we ooit nog racen? Niemand die het wist. Het is geen geheim dat een stuk of vier teams in die periode makkelijk hadden kunnen sneuvelen, waaronder wijzelf. Pete Crolla, onze teammanager, vergaderde twee of drie keer per week met de FIA en de Formule 1, en hij hield Gene Haas en mij op de hoogte van de gesprekken. Ondertussen probeerden wij de boel draaiende te houden. Zelfs de sport als geheel was een tijdje in gevaar omdat we niet wisten hoelang de pandemie zou duren. Drie maanden? Drie jaar? Drie generaties?

Uiteindelijk lag de Formule 1 zo'n negentig dagen plat. Dat is onvoorstelbaar, als je erover nadenkt. Vooral voor een sport die erom bekendstaat dat hij altijd in beweging blijft. De enige momenten dat er normaal ook maar enigszins gepauzeerd wordt zijn de zomerstop en de feestdagen, maar zelfs dan blijven achter de schermen een hoop dingen doorgaan. Waaronder ikzelf. Denk je dat ik er in de zomer en met kerst mee kap? Doe niet zo raar, ik heb het druk. Maar die negentig dagen waren best een rottijd.

Het was slim van de Formule 1 om tijdens de negentig dagen pauze door te werken alsof de situatie uiteindelijk zou verbeteren, voor zover doorwerken mogelijk was. Als we weer ruimte kregen om te racen, wilden we er klaar voor zijn. Een hoop mensen hebben keihard hun best gedaan om dat mogelijk te maken, en daar kleefde een groot risico aan. Ik bedoel, hoelang kun je een motor stationair laten draaien voor hij door zijn benzine heen is of afslaat? Het was behoorlijk zenuwslopend.

Als team moesten we stevig reorganiseren om onze eigen motor draaiende te houden, dus het was niet een kwestie van gewoon doorgaan en op het beste hopen. Geloof me, dat was nergens mogelijk. Eén onderdeel van het Return to Racing-programma van de FIA en de Formula One Group was het in stand houden van het huidige reglement, dus in plaats van een gloednieuw concept te produceren voor het nieuwe seizoen, moesten we de bestaande auto's verder ontwikkelen. Helaas, om redenen waarop ik straks inga, was onze auto van 2020 niet bepaald geweldig, dus we besloten hem tijdens de rest van 2020 en 2021 niet door te ontwikkelen, wat eerlijk gezegd een hopeloze onderneming zou zijn geweest, en hem min of meer te houden zoals hij was. Dan konden we ons volledig richten op het ontwerpen van

een nieuwe auto, op basis van de nieuwe regels die van kracht zouden worden.

Gene verdient een schouderklopje, want hij had er ook anders tegenaan kunnen kijken en kunnen zeggen: fok dit getreuzel! Volgens mij zouden een hoop mensen dat gedaan hebben, vooral omdat er zoveel onzeker was over de sport. Zelfs toen we weer begonnen met racen, wist niemand hoelang dat zou duren. Elke dag lazen we over nieuwe varianten van het coronavirus, dus we bleven op onze hoede.

In al mijn jaren in de autosport ben ik nog nooit betrokken geweest bij zo'n moeilijke beslissing als die om het seizoen van 2021 af te schrijven. We zijn allemaal competitief ingesteld, dus kiezen om een heel seizoen lang beroerd te presteren ging in tegen alles waarin we geloofden en waarvoor we dagelijks werkten. Elk raceweekend voelde voor het team als een neerwaartse spiraal. Bij aankomst probeerde iedereen vrolijk te doen, maar in de loop van het weekend kelderde de stemming. 'Wat doen we hier eigenlijk?' zeiden ze dan. 'Dit is kut!' Mijn belangrijkste taak dat seizoen was steeds weer uitleggen waarom we deden wat we deden en het team eraan herinneren dat er licht was aan het einde van de tunnel. Of moet ik zeggen: de windtunnel? Kijk, ik ben ook nog een fokking komiek!

'Luister, jongens, er komen betere tijden aan,' bleef ik maar zeggen. 'Daar moeten jullie op vertrouwen.' Gelukkig deden ze dat en zijn ze niet vertrokken. Op dit moment hebben we heel, heel goede mensen in het team. Zestig procent is al meer dan vier, vijf jaar bij ons, wat fokking geweldig is. Misschien dat we ons prestatieniveau niet altijd weten vast te houden, maar in personeel vasthouden zijn we in elk geval top.

2021 afschrijven was de juiste beslissing, dat weet ik zeker. En Gene vindt dat ook. In 2020, een seizoen dat

qua uitgaven en ontwikkeling vrij normaal voor ons was (maar om allerlei andere redenen een kloteseizoen werd), bedroeg ons totale budget grofweg 173 miljoen dollar, terwijl dat van Ferrari 463 miljoen was en dat van Mercedes nog meer. Bijna een half miljard. Dat is een groot verschil, snap je. Zelfs als we de helft van onze windtunneluren aan de auto van 2021 hadden besteed, waren we laatste geworden. Waarom zouden we zoiets doen? Ik zit al zesendertig jaar in de autosport, en soms moet je de situatie gewoon accepteren en inzetten op verbetering zodra dat mogelijk is.

In 2021 kwamen er nieuwe regels om de sport competitiever te maken, en daarbij hoorde dat het deel van het budget met een directe impact op de prestaties – ontwerp en ontwikkeling, productie van onderdelen, testen – beperkt werd tot 145 miljoen dollar per team. Om dat in ons voordeel te gebruiken besloten we de auto van 2020 ook in 2021 te gebruiken en zo veel mogelijk geld in de auto voor 2022 te stoppen. De drie hoogste salarissen bij elk team zijn trouwens niet inbegrepen, dus bij Mercedes, Ferrari en Red Bull hebben ze nog steeds een voorsprong omdat ze de beste mensen in dienst kunnen nemen. Of althans drie van de beste. Daar kan ik mee leven. Het is beter dan vroeger.

Zoals ik al zei zijn we allemaal competitief ingesteld, en alle teams op de grid willen goed presteren. Oké, het ziet er niet naar uit dat we de komende tijd veel races gaan winnen, maar toch heeft Haas, dat nog altijd het kleinste team is, in 2018 maar liefst 93 punten gescoord en de vijfde plaats behaald in het constructeurskampioenschap. Niet slecht voor een team dat nog maar drie jaar oud was. We zijn geen dommerdjes.

Het enige wat ons vorig seizoen een beetje op de been hield is dat we op de achtergrond aan een nieuwe auto werkten, eentje waarmee we in 2023 hopelijk

weer competitief worden. We hebben in onze geschiedenis twee veelbelovende seizoenen gekend in 2016 en 2017, een fokking briljant seizoen in 2018, een moeilijk seizoen in 2019, een rotseizoen in 2020 en een hopeloos seizoen in 2021. Dat is drie keer goed en drie keer slecht. Met onze huidige plannen zetten we hoog in. En dan heb ik het nog niet eens over wat er in de toekomst allemaal gaat gebeuren.

Hoe dan ook, ik vlieg over een paar uur naar Italië en moet ervandoor. *Ciao!*

Zaterdag 18 december 2021 **Castello Steiner, Noord-Italië**

Als ik een dubbelkje had gekregen voor elke keer dat de afgelopen zes dagen naar mijn mening is gevraagd over dat gedoe met Lewis en Max in Abu Dhabi, had ik inmiddels Adrian Newey kunnen wegkapen! Niet dat ik dat zou doen. Die vent is veel te spannend voor me. Na de race heb ik een paar dagen bij mijn moeder geloogd, en iedereen die ik daar tegenkwam wilde weten wat ik ervan vond. ‘Waarom vraag je dat aan mij?’ zei ik steeds. ‘Ik had mijn handen vol aan een Rus die de race niet uitreed en een Duitser die veertiende werd.’

Maar wat ik ervan vond? Tja, het was absoluut verwarrend. Ik weet nog dat ik op de pitmuur naar de instructies van de raceleider zat te luisteren en dacht: wat gebeurt hier in godsnaam? Op het moment zelf vond ik het niet kloppen, maar toen was ik nog niet van alle feiten op de hoogte. Het was in elk geval wél ontzettend vermakelijk. Die arme Toto kreeg zowat een fokking hartverzakking!

Kijk, het komt er uiteindelijk op neer dat beide teams een wereldkampioenschap hebben gewonnen, en dat

gun ik ze. Red Bull bij de rijders, Mercedes bij de constructeurs. Met allebei zou ik heel blij zijn. Mercedes liet het erbij, dus hup, we gaan gewoon verder.

De afgelopen paar dagen hebben me goedgedaan. Ik ben zo'n idioot voor wie het glas altijd halfvol is, dus is de directe nasleep van het seizoen achter de rug, dan begin ik gelijk weer enthousiast te worden voor het volgende. De meeste mensen denken dat je na afloop alleen maar wil ontspannen. Bullshit! De enige keren dat ik me ontspan zijn als mijn auto's en coureurs het goed doen, dus dat is al drie jaar niet voorgekomen.

Op dit moment kan ik alleen maar aan de nieuwe auto denken, en van de eerste signalen word ik voorzichtig optimistisch. Uiteraard weet ik nog niet wat de andere teams doen, wat me zenuwachtig maakt, maar ik was gisteren in Maranello om even te kijken, en het ziet er goed uit. Ook daar hebben ze het zwaar gehad. Ze zaten opgesloten in een kantoor in Italië terwijl hun team er niks van bakte. Door alle coronaregels kon ik er ook minder vaak naartoe dan normaal. Aan de andere kant: als ik tegen ze aan sta te praten en te geinen, zijn ze niet aan het werk, en ik wil ze niet afleiden. Vooral nu niet. Gelukkig hebben onze mensen in Maranello en Banbury de moed niet opgegeven en zijn ze net zo toegewijd en vastberaden als ik om ons weer competitief te maken.

Ik breng de feestdagen door in ons huis in Italië, wat betekent dat ik drie weken niet aan het reizen ben. Dat komt niet zo vaak voor. Maar het werk gaat wel gewoon verder, op zijn minst tot de drieëntwintigste. De week tussen Kerstmis en oud en nieuw is een van de weinige waarin op werkgebied nauwelijks iets gebeurt, dus dan ga ik gedwongen uitrusten. In het verleden heb ik weleens geprobeerd om nieuwe projecten te beginnen, maar dat werd niks. Iedereen heeft dan zoiets van 'Ja, ik

bel je morgen terug', maar dat doen ze nooit.

Een groot verschil tussen afgelopen seizoen en het komende, en een dat hopelijk in ons voordeel werkt, is dat we straks twee rijders hebben die allebei geen rookie meer zijn. We hebben ons best gedaan om niet te streng tegen ze te zijn, vooral met de auto die we hadden. Maar volgend jaar wordt hun grote kans, en dan gaan we zien wat ze kunnen. In 2021 hebben ze voor weinig meer kunnen vechten dan een negentiende of twintigste plek, met een paar uitzonderingen. Komend jaar wordt volgens mij anders, en dan gaat het team ook een stuk meer van ze vragen. Maar ja, uiteindelijk zijn het goedbetaalde werknemers die een prestatie moeten neerzetten. Geen genade!

Maandag 20 december 2021 **Castello Steiner, Noord-Italië**

Wie wil nou vijf dagen voor de kerst een fokking interview afnemen over de Formule 1? Hebben mensen niks beters te doen? Heeft zo iemand geen leven? 'En laat het maar uit je hoofd om vragen te stellen over het afgelopen seizoen.' Gelukkig wilde de interviewer het hebben over de manier waarop Haas tot stand is gekomen. Dat is eigenlijk best een boeiend verhaal, dus ik zal het hier ook even vertellen.

Weet je die periode nog toen grote fabrikanten zoals BMW, Honda en Toyota zich uit de Formule 1 begonnen terug te trekken? Mensen werden daardoor bang dat er niet genoeg teams zouden overblijven, dus er ontstond een discussie over klantenauto's en derde auto's. Dat liep allemaal op niets uit, en vervolgens werden de licenties opengegooid. Een van de aanmeldingen kwam van een team dat USFI heette. Het kwam uit North Carolina,