

Maurice Hamilton

Fotografie door
Bernard & Paul-Henri Cahier

Voorwoord van Bernie Ecclestone



FORMULE 1 DE WERELDKAMPIOENEN

33 LEGENDARISCHE F1-COUREURS



vodafone

MILTON
SS

KENWOOD

JOHNNIE WALKER

JOHNNIE WALKER

vodafone

Mobil
aligo

Inhoud

8	Voorwoord
10	Inleiding
14	Dr. Giuseppe 'Nino' Farina
20	Juan Manuel Fangio
28	Alberto Ascari
36	Mike Hawthorn
42	Sir Jack Brabham
48	Phil Hill
54	Graham Hill
60	Jim Clark
68	John Surtees
74	Denis 'Denny' Hulme
80	Sir Jackie Stewart
88	Jochen Rindt
94	Emerson Fittipaldi
100	Niki Lauda
108	James Hunt
114	Mario Andretti
120	Jody Scheckter
126	Alan Jones
132	Nelson Piquet
138	Keke Rosberg
144	Alain Prost
152	Ayrton Senna
160	Nigel Mansell
166	Michael Schumacher
176	Damon Hill
182	Jacques Villeneuve
188	Mika Häkkinen
194	Fernando Alonso
200	Kimi Räikkönen
206	Lewis Hamilton
214	Jenson Button
220	Sebastian Vettel
228	Nico Rosberg
234	Bibliografie
236	Register
239	Dankwoord



Pagina 8 In de Formule 1, die ruim veertig jaar onder leiding stond van Bernie Ecclestone, is de strijd om het wereldkampioenschap het belangrijkste. Lewis Hamilton racet hier tijdens de Franse GP langs volgepakte tribunes naar de overwinning en, uiteindelijk, zijn vijfde wereldtitel (Paul Ricard, 2018).

Voorwoord van Bernie Ecclestone

Nu ik alle Formule 1-wereldkampioenen in dit boek bij elkaar zie, besef ik dat ik ze allemaal op de een of andere manier gekend heb.

De een kende ik natuurlijk beter dan de ander. Vanaf Jack Brabham zijn het zelfs allemaal 'kameraden'. Zo gingen we nu eenmaal met elkaar om. Ruzies waren er niet, ook niet met de kampioenen die voor me reden toen ik het Brabhamteam leidde.

Ook toen ik aan het hoofd stond van de Formule 1 hoefde ik maar iets te vragen of ze deden het – zonder morren en zonder om berggen geld te vragen! Als ik ze bijvoorbeeld vroeg naar Zuid-Afrika te gaan, zeiden ze: 'We vinden wel een gaatje.' Geen bezwaren of tijdrovende onderhandelingen.

Het klinkt misschien gek, maar vanuit mijn positie als baas van de Formule 1 was de wereldkampioen – wie dat dan ook was – niet zo van belang. De mensen en hun specifieke karakters zijn belangrijker voor me dan hun titel.

Ik geloof niet dat het elk van deze kampioenen alleen maar te doen was om het winnen. Ze wilden wel winnen, uiteraard, waarom zouden ze anders rijden? Maar het vormde voor hen niet de reden van hun bestaan. Wil niet iedereen in een concurrerende positie – in welke sector dan ook – zijn werk goed doen, de beste in zijn vak zijn? Ze zijn fanatiek. Dat hebben al deze wereldkampioenen gemeen.

Sommige waren er beter in dan anderen om bijvoorbeeld het hele team achter zich te krijgen of ze waren technisch briljant, of het waren gewoon supersnelle coureurs. Maar ze hadden gemeen dat ze zeer fanatiek en uitzonderlijk slim waren.

Een paar van hen hebben veel offers gebracht om wereldkampioen te worden, veel meer dan anderen. Sommigen – vooral als ze geen natuurtalenten waren zoals hun rivalen – waren bereid om dingen te doen die ze eigenlijk liever niet hadden willen doen, omdat ze wisten dat het nu eenmaal moest. Daarom vielen ze op.

Elke coureur is anders, heeft iets unieks. Zo is Fangio een van de weinige coureurs van wie ik een ingelijste foto op mijn kantoor heb. Ik kende hem goed, hij was een fatsoenlijke vent. Graham Hill reed voor me. Met Jim Clark was ik weer minder hecht dan met anderen, zoals met James Hunt. En ik was de manager van Jochen Rindt, waardoor wij een heel speciale band hadden.

Als ze me vragen wie de beste coureur was, zeg ik altijd: Alain Prost. Niet dat ik Alain nu zo graag mocht, maar hij had meer kampioenschappen kunnen winnen dan de vier titels die op zijn naam staan. Vanaf de start van de race deed hij alles zelf. Hij lette op de remmen, de banden, de versnellingsbak – wat dan ook. Hij bracht het beestje naar de stal. Je zag hem bijna niet, daar vooraan, waar hij zijn werk deed. Voor mij is hij altijd de beste geweest.

Maar daar gaat het niet om. Waar het wel om gaat, is dat je op elke coureur in dit boek kon rekenen. Ze zijn stuk voor stuk heel bijzonder en ik voel me vereerd dat ik ze heb gekend.

Rechts Juan Manuel Fangio, vijfvoudig wereldkampioen, stuurt zijn Maserati 250F over de streep van de Nürburgring. Een van de mooiste races in de geschiedenis van de Formule 1 komt zo ten einde (Duitse Grand Prix, 1957).

Inleiding

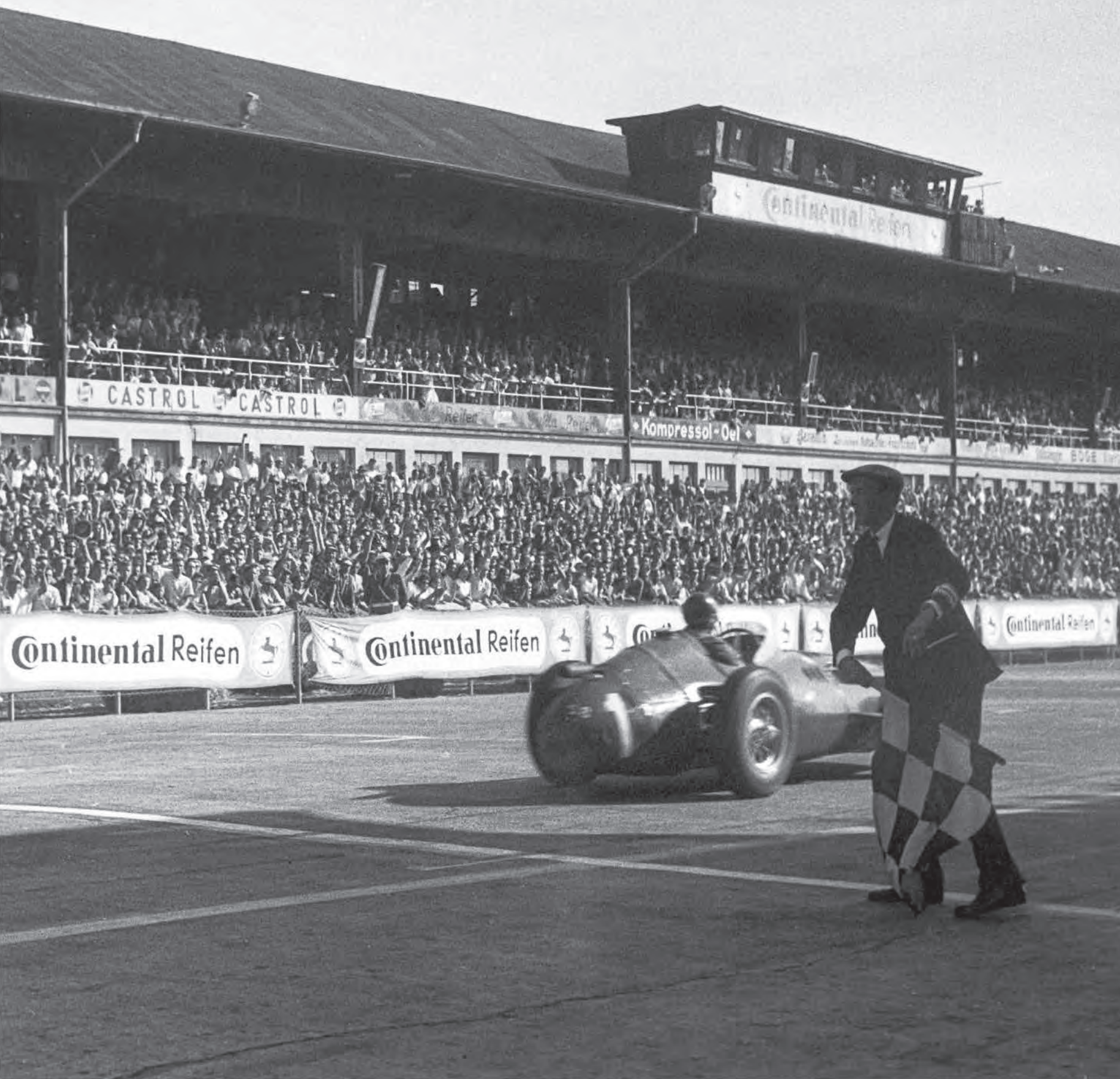
Het Formule 1-wereldkampioenschap is de ultieme top in de autosport. Sinds de introductie in 1950 hebben 33 mannen de kampioenstitel gedragen. De kampioenen onderling hebben veertien nationaliteiten, hun afkomst en persoonlijkheid tonen grote verschillen, maar allemaal delen ze dezelfde ambitie: de beste worden in een uitzonderlijke vaardigheid. Het is ze gelukt hun niet-aflatende ambitie en bloedstollende talent een heel seizoen te laten schitteren; elke coureur leverde buitengewone sportprestaties waardoor ze boven anderen konden uitstijgen.

Dat betekent niet dat andere coureurs de titel minder hadden verdiend, de selecte groep winnaars heeft gewoon het beste weten te halen uit veeleisende en diverse omstandigheden. Geen verhaal in dit boek is hetzelfde, maar dat geldt wel voor het eindresultaat, namelijk erkenning als de beste coureur ter wereld, ongeacht hoe dat tot stand is gekomen.

De vraag welke coureur de allerbeste is, heeft altijd felle discussies opgeleverd – en dat zal ongetwijfeld de komende zeventig jaar ook zo zijn. Het is immers onmogelijk te bepalen. Maar de verhitte discussies zijn niet meer weg te denken, ze staan bol van feitenkennis en zijn vaak gebaseerd op een persoonlijke, hartstochtelijke voorkeur.

Deze uitdagingen van genegenheid zijn onvermijdelijk in een sport die een platform biedt aan adembenemend talent in een omgeving van potentieel gevaar. Autoraces, waarin het op hoge snelheid wiel tegen wiel is, geven die virtuositeit vaak net dat beetje extra. Elke kampioen zal die bloedstollende ervaring meerdere keren hebben meegemaakt én er zelf de oorzaak van zijn geweest. Hopelijk kun je dankzij de portretten in dit boek beter bepalen wie het best voldoet aan je criteria en voorkeuren.





'Een coureur wil elke race winnen, en al helemaal een wereldkampioenschap. Dat is iets heel groots – niet alleen voor de coureur, ook voor het hele team. Als je dat eindelijk voor elkaar krijgt, is dat een overweldigend gevoel. Je denkt ineens aan van alles en nog wat, de offers die zijn gebracht, de steun van je familie, wat dit voor iedereen betekent. En dan dringt het langzaam door: Yes! Ik ben wereldkampioen!'

Lewis Hamilton



Elk seizoen bepaalt het puntenaantal de eindstand. De coureur met de meeste punten wordt wereldkampioen, ook al heeft zijn directe rivaal wellicht meer werk geleverd voor minder punten. De redenen om iemand tot kampioen uit te roepen zijn in zeventig jaar tijd regelmatig veranderd, maar doordat het uiteindelijke puntenaantal nu allesbepalend is, is discussie daarover niet meer mogelijk.

In de jaren 50 van de vorige eeuw waren de auto's langzamer en de races duurden langer. De huidige GP's nemen nog niet de helft van de tijd in beslag, maar er zijn er wel meer van. Anno nu maakt een coureur veel meer kans de geblokte vlag te zien dan de binnenkant van een ziekenhuis – of erger. Vroeger konden deelnemers zelfs punten scoren als ze auto's deelden. Dat is nu niet meer toegestaan, maar het is tegenwoordig hoe dan ook



Pagina 12, boven De charismatische Ayrton Senna, drievoudig wereldkampioen, was een groot bewonderaar van die andere Zuid-Amerikaan, Juan Manuel Fangio (*pagina 12, linksonder*).

Pagina 12, rechtsonder Michael Schumacher legde de lat hoog, bijna buiten bereik, met 7 wereldtitels en 91 zeges.

Links In 2010 werd de 23-jarige Sebastian Vettel de jongste wereldkampioen toen hij de eerste van vier titels won.

Onder Zo voelt het om een winnaar te zijn. Lewis Hamilton maakte het meer dan tachtig keer mee, onder andere op de GP van Monaco in 2016.



onmogelijk omdat elke coureur in zijn auto zit ingebouwd alsof het een kruisvaarder betreft die met paard en al in krimpfolie is ingepakt.

In 1950 kreeg de winnaar acht punten, nu is dat meer dan drie keer zoveel. Vroeger telde niet elke race mee, nu hebben de punten van elke Grand Prix binnen een heel seizoen dezelfde waarde. Juan Manuel Fangio won zijn laatste wereldkampioenschap in 1957 toen hij 46 was, Sebastiaan Vettel was de helft jonger toen hij in 2010 zijn eerste won. Michael Schumacher vestigde een record toen hij in 2004 dertien Grand Prix's won, slechts één zege was genoeg voor de titels van Mike Hawthorn (1958) en Keke Rosberg (1982).

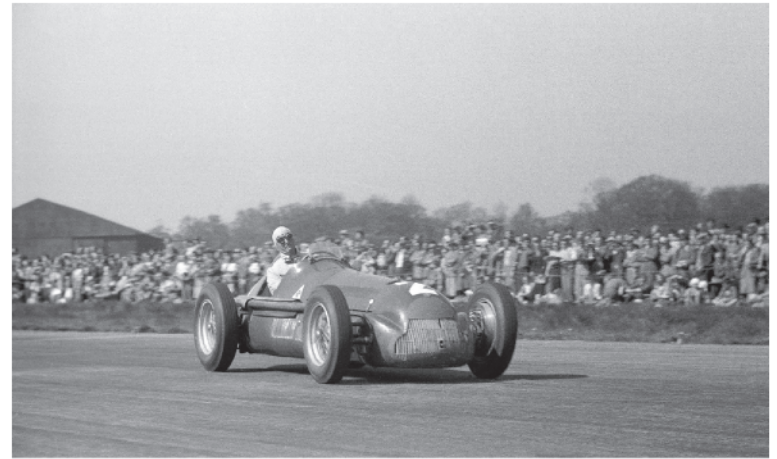
Andere tijden, hetzelfde doel. Verschillende coureurs, allemaal kampioenen.

Woorden schieten tekort als je al die intrigerende verhalen uit meer dan duizend races wilt vertellen. Bernard Cahier en zijn zoon Paul-Henri brengen het verleden tot leven met vaak intieme en onthullende foto's die het onderwerp verheffen tot een vorm van autokunst. Hun camera's hebben elke coureur in luttele seconden op karakteristieke wijze in hun unieke wereld vastgelegd.

Met deze indringende selectie uit het Cahierarchief worden dankzij het intrigerende thema uitzonderlijke decennia bijeengebracht. Elke Grand Prixcoureur in dit boek behoort tot een elite van 33 mannen die is overgebleven uit de meer dan 600 man die vanaf het ontstaan van het kampioenschap – in een tijdperk dat we nu bijna niet meer herkennen – voor de titel hebben gevochten.



Rechts Giuseppe 'Nino' Farina, de eerste wereldkampioen. Een man met vele talenten, hier in zijn kenmerkende kaarsrechte rijhouding in de Alfa Romeo 158.



Dr. Giuseppe 'Nino' Farina

1950

In mei 1950 won dr. Giuseppe Farina op Silverstone het aller-eerste wereldkampioenschap Formule 1. Een begaafd coureur dus, maar hij had nog meer in zijn mars.

Farina (Turijn, 1906) was advocaat, politiek-econoom en cavalerieofficier in het Italiaanse leger. Hij was al een begenadigd skiër, voetballer en ruiter, en werd ook nog coureur. De tamelijk hooghartige Farina ('Nino' voor vrienden) vond dat racen in de Grand Prix meer iets was voor mannen in goeden doen dan een professionele tak van sport. In een brief die onlangs in het tijdschrift *Motor Sport* verscheen, staat de volgende anekdote. Een jonge Britse fan wilde graag zijn handtekening en riep in 1951, in Goodwood, 'Uno momento, Nino!' naar hem om zijn aandacht te trekken. Glimlachend draaide de wereldkampioen zich om, omdat hij dacht dat

het een kennis was. Toen bleek dat het een ordinaire handtekeningjager was, betrok zijn gezicht onmiddellijk. Hij had er een hekel aan te moeten poseren voor foto's.

Zijn arrogante, superieure houding zag je terug in zijn kenmerkende rijstijl: Farina zat ver naar achteren met zijn armen naar buiten, in plaats van over het stuur gebogen, zoals toen gebruikelijk was. Achter de kalme façade school een man van staal die geen angst kende – en zijn tegenstanders wisten dat. Hij zocht de grenzen op, niet alleen als coureur, maar ook qua vermogen van zijn auto's. Zijn raceauto's moesten net zo sterk zijn als het voornemen van zijn rivalen zich niet door hem te laten intimideren.

De carrière van deze nationale kampioen (in 1937 en in 1939) werd onderbroken door de Tweede Wereldoorlog, maar zijn



Boven Farina hield er niet van om handtekeningen te geven (Silverstone, 1953).

Pagina 17 Farina en de Ferrari 500 vormden geen succesvolle combinatie. Hij werd vijfde in de Franse Grand Prix van 1953 (Reims).

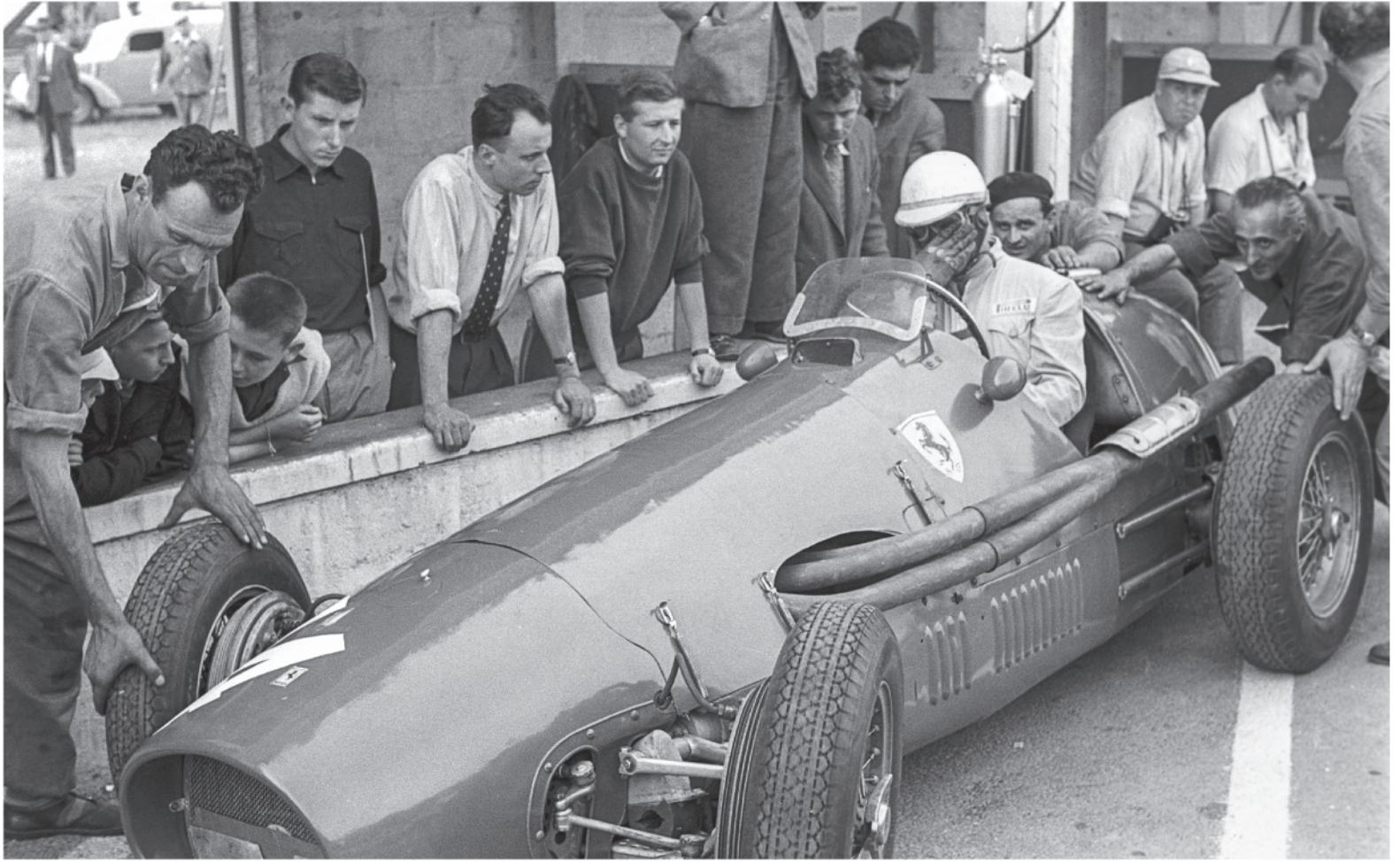
soepele rijstijl was niet onopgemerkt gebleven. Vooral Tazio Nuvolari, de legendarische Italiaanse coureur die hem onder zijn hoede nam, zag wel wat in hem. Toen er in 1946 weer geracet kon worden, reed Farina voor Maserati en Ferrari. Het meeste succes had hij met Alfa Romeo, toen hij zich aansloot bij Juan Manuel Fangio en Luigi Fagioli, en het Italiaanse merk zich voorbereidde op het eerste wereldkampioenschap van 1950 in Silverstone.

Farina was oppermachtig op de Britse GP. Hij leidde vanaf polepositie en reed de snelste ronde. Dankzij zijn harde en snelle rijstijl won hij ook de GP's van Zwitserland en Italië, en hij pakte vlak voor Fangio de wereldtitel. Een trouwe toeschouwer omschreef hem als 'niet de beste coureur van zijn tijd, maar wel altijd zeer bedreven'.

In 1951 was hij echter niet bedreven genoeg. Farina won slechts één Grand Prix, Fangio claimde drie overwinningen en werd wereldkampioen. Alberto Ascari, die twaalf jaar jonger was en het Ferrariteam leidde, won dat jaar twee races. Toen Alfa Romeo zich eind 1951 terugtrok, ging Farina naar Ferrari. Ascari was echter ook in 1952 en 1953 de beste, en Farina was niet graag tweede.

Farina weigerde een stap terug te doen en wilde niet toegeven dat hij ouder werd. Hij deed te veel zijn best en raakte vaak betrokken bij ongelukken. In 1953 won hij slechts één Grand Prix voordat hij minder ging racen.

Op een training in 1954, voor een autorace op Monza, brak een deel van zijn aandrijftras af en doorboorde de benzinetank waardoor de Ferrari in de brand vloog. Daarna kon Farina





Rechts De tweede van Niki Lauda's drie wereldtitels was heel bijzonder, alleen al omdat hij er überhaupt nog was na een gruwelijk ongeluk van een jaar eerder.



Niki Lauda

1975, 1977, 1984

Achteraf gezien vond Niki Lauda van zijn 25 Grand Prixzeges die in Zuid-Afrika van maart 1977 de beste. Niet zozeer omdat hij zijn gekreukelde Ferrari over de streep moest zien te krijgen, maar meer omdat hij er überhaupt nog was – en opnieuw won.

Zeven maanden eerder had Lauda de laatste sacramenten gekregen na een ongeluk dat zo zwaar was dat niemand dacht dat hij het zou overleven. Niet alleen zat hij binnen zes weken weer in de cockpit, aan het begin van het volgende seizoen behaalde hij een overwinning die de basis zou vormen van zijn tweede wereldtitel. Zijn opmerkelijke levensverhaal is legendarisch geworden.

Hoe kan het ook anders. De Oostenrijker financierde op zijn 24e zijn intrede in de F1 met een lening die was gedekt door een verzekering op zijn eigen leven af te sluiten. Vervolgens ontdekte

hij dat de wagen waarmee hij een reputatie wilde opbouwen een van de slechtste was die March Engineering ooit had gemaakt.

Hij scoorde nul punten in 1972, maar liet zich niet uit het veld slaan. Lauda beloofde zijn nieuwe BRM-team dat hij sponsors zou inbrengen – die hij niet had. In het weekend van de eerste betaling haalde Lauda toevallig de derde plek in de prestigieuze Grand Prix van Monaco. Uiteindelijk liet de auto hem in de steek, maar Lauda had wel punten gescoord. BRM besloot met hem verder te gaan zonder dat hij hoefde te betalen, maar Enzo Ferrari was ook onder de indruk en deed hem een aanbod voor 1974. Lauda kon nauwelijks geloven dat het lot hem opeens zo gunstig gezind was en koos zonder aarzelen voor Ferrari.

Als hij uit onkunde en ongeduld geen fouten had gemaakt, was Lauda in zijn eerste jaar kampioen geworden met een



Boven Dankzij de complexe en trage March-Ford 721X was Lauda's F1-loopbaan al gestrand nog voor deze was begonnen (1972).

Links Een indrukwekkende derde plaats voor BRM zou alles veranderen en leidde tot een aanbod van Ferrari (Grand Prix Monaco, 1973).

Pagina 103, boven In 1974 gebruikte Niki Lauda zijn scherpe geest om de Ferrari 312B3 in goede banen te leiden (boven), maar plaatste zichzelf buiten het kampioenschap door soms impulsieve fouten, zoals in Duitsland (onder), toen hij in de eerste ronde een andere auto raakte.

team dat na een paar rampzalige jaren de weg omhoog weer had gevonden. Hij leerde van zijn fouten en maakte in 1975 volop gebruik van een auto die nog beter was. Hij pakte negen poleposities in veertien races, won er vijf en claimde zijn eerste titel.

Het daaropvolgende seizoen zou minder soepel verlopen. De komst van James Hunt bij McLaren was het begin van een heftige emotioneel strijd. Hunt en Lauda pasten perfect in het plaatje van de elegante Engelsman die het opnam tegen de arrogante Oostenrijker. Er kwam een abrupt einde aan toen Lauda bij de Duitse GP crashte op de Nürburgring Nordschleife. Uit de bocht vliegen en in de vangrail terecht komen was één ding, maar dat de grillige Ferrari in brand vloog nadat hij door een andere auto was geraakt, maakte alles nog veel erger.

De locatie lag zo ver weg dat er geen hulpdiensten in de buurt waren. Lauda moest door andere coureurs uit de vlammen worden getrokken. Zijn helm was door de impact weggerukt, waardoor de half bewusteloze coureur gassen en rook inademde. Toen de ernst van zijn externe en interne brandwonden bekend werd, dacht niemand dat hij de nacht zou halen.

Lauda leed helse pijnen en had van een priester al de laatste sacramenten ontvangen, maar was vastbesloten te blijven leven; hij verbijsterde zelfs zijn meest optimistische supporters door zichzelf nog geen twee maanden later fit genoeg te verklaren om in de GP van Italië te racen.

Intussen had Hunt Lauda's eerste positie in het kampioenschap afgepakt. Er stonden nog vier GP's op het programma, dus moest hij aan de bak. Met een ingezwachteld hoofd gaf hij nogmaals



'Hoe verschrikkelijk de crash (in 1976) ook was, ik heb geluk gehad. Nog tien seconden en ik was dood geweest. Toen ik nog racete, had ik ervoor gekozen mijn leven te wagen. Maar als je een luchtvaartmaatschappij hebt en meer dan tweehonderd mensen willen van A naar B en ze komen niet aan – dat is een heel andere verantwoordelijkheid. Dat was de ergste tijd van mijn leven.'

blijk van zijn enorme wilskracht door in Monza een buitengewone prestatie te leveren en vierde te worden.

De twee rivalen bleven met elkaar strijden tot en met de laatste ronde in Japan. Hunt werd kampioen nadat Lauda de verregende race had verlaten. Toen Ferrari motorproblemen als dekmantel voor zijn vrijwillige stop wilde opvoeren, moest Lauda daar niets van hebben. Hij maakte duidelijk dat hij de risico's te hoog vond en dat hij meer waarde hechtte aan zijn leven dan aan een overwinning. Wie kon hem nog tegenspreken na alles wat hij had meegemaakt?

De vreugde van zijn tweede wereldtitel in 1977 werd overschaduwd door de verslechterde verhoudingen binnen het politieke mijnenveld dat Ferrari nu eenmaal was. Toen een overstap naar Brabham niet de strijd lust opleverde die Lauda zocht, had hij er plotseling genoeg van. Halverwege de eerste trainingsdag in Canada stopte hij ermee. Hij legde zijn helm en hittebestendige overall op de werkbank van de pit en liep weg. Hij wilde verder met Lauda Air.

Zijn eigen vliegmaatschappij deed het zo goed dat ze een luis in de pels van Austrian Airlines, de nationale maatschappij, was. Intussen waren de F1-auto's sneller en geraffineerder geworden en Niki raakte weer geïnteresseerd. Ron Dennis, de baas van McLaren, maakte slim gebruik van Lauda's leergierigheid en regelde een comeback in 1982. Iedereen behalve de pragmatische en zakelijke Oostenrijker vond het een slecht idee.

Lauda won twee races voordat zijn anders zo fanatieke wagen langzaam steeds minder goed presteerde. In 1984 was hij klaar voor de titel toen McLaren met een hypermoderne turbo-auto kwam. Lauda's enige rivaal was zijn nieuwe teamgenoot, Alain







Sinds de start van de Grand Prix in 1950 hebben slechts 33 mannen de titel F1-wereldkampioen behaald. Voor het eerst brengen de legendarische F1-commentator Maurice Hamilton en de bekroonde fotografen Bernard en Paul-Henri Cahier de helden van deze iconische sport samen in dit fantastische boek. Het bevat 33 biografieën, verbluffende fotografie, exclusieve citaten van onder anderen Lewis Hamilton en historische interviews met reeds overleden helden zoals Ayrton Senna. *Formule 1 - De wereldkampioenen* is een subliem eerbetoon aan de ongelofelijke Formule 1-sport en de coureurs die altijd de grenzen opzoeken in hun jacht op de titel.

Maurice Hamilton maakt sinds 1977 deel uit van de Formule 1-scene en was twintig jaar lang correspondent motorraces van *The Observer*. Hij deed verslag van formuleraces voor BBC Radio en heeft meer dan twintig boeken geschreven.

'Dit is een boek dat je, eenmaal geopend, niet meer wilt neerleggen totdat je alle 240 pagina's hebt doorgenomen.'

- *Our Man Behind The Wheel*, maart 2020



KOSMOS

NUR 491
Kosmos Uitgevers,
Utrecht / Antwerpen

www.kosmosuitgevers.nl