


**Maurice Hamilton**  
Voorwoord van Sir Jackie Stewart

# **FORMULE CIRCUITS**



**ALLES OVER DE  
GESCHIEDENIS,  
STATISTIEKEN  
EN RECORDS**

**DELTA**



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>6</b>		
<b>Inleiding</b>	<b>8</b>		
<b>Hoe gebruik je dit boek?</b>	<b>9</b>		
<b>Kaart met de locaties van de circuits</b>	<b>10</b>		
<b>Circuits</b>	<b>12</b>		
Monza	12	Imola	144
Spa-Francorchamps	16	Detroit	148
Nürburgring Nordschleife	20	Nieuwe Nürburgring	152
Monaco	24	Estoril	156
Reims	28	Adelaide	160
Silverstone	32	Jerez	164
Rouen	36	Hungaroring	168
Zandvoort	40	Suzuka	172
Buenos Aires	44	Magny-Cours	176
Aintree	48	Barcelona Montmeló	180
Pescara	52	Melbourne	184
Casablanca	56	Sepang	188
Avus	60	Indianapolis Motor Speedway	192
Sebring	64	Bahrein	196
Watkins Glen	68	Shanghai	200
Oos-Londen	72	Istanbul	204
Mexico City	76	Singapore	208
Brands Hatch	80	Abu Dhabi	212
Clermont-Ferrand	84	India	216
Kyalami	88	Austin	220
Mosport	92	Sotsji	224
Jarama	96	Bakoe	228
Barcelona Montjuïc	100	Lusail	232
Hockenheim	104	Jeddah	236
Österreichring	108	Miami	240
Paul Ricard	112		
Nivelles / Nijvel	116	<b>Register per land</b>	<b>244</b>
Interlagos	120		
Zolder	124	<b>Register</b>	<b>246</b>
Long Beach	128		
Fuji	132	<b>Bibliografie</b>	<b>253</b>
Rio de Janeiro	136		
Montreal	140	<b>Fotoverantwoording</b>	<b>254</b>

# Voorwoord

## van Sir Jackie Stewart, drievoudig wereldkampioen F1

Als je dit boek doorbladert en de Formule 1-racecircuits uit de hele wereld bekijkt, wordt duidelijk hoe ongelooflijk kleurrijk en afwisselend onze sport is. Daarnaast krijg je een overzicht van de onvermijdelijke veranderingen die sinds de start van het wereldkampioenschap in 1950 werden doorgevoerd. Ik beschouw het als een groot voorrecht dat ik op veel van deze banen heb geracet – en sommige puur heb overleefd. Elk circuit heeft zijn unieke identiteit doordat ze allemaal heel uiteenlopende uitdagingen bieden.

Het is om verschillende redenen gepast dat Monza als eerste aan de beurt komt, als oudste circuit. Hier won ik in 1965 mijn eerste grand prix. Later zouden twee van mijn drie titels als wereldkampioen worden bepaald tijdens die zeer onstuimige mid-dagen in september op dit bijzonder karaktervolle circuit.

Monza is niet alleen van groot belang geweest voor mijn carrière, maar blijft, als het gaat om de passie voor autosport, een van de meest onweerstaanbare racebanen ter wereld. Van die keer dat ik me in de Dunlop-vrachtwagen moest verbergen voor de invasie van fans nadat ik in 1969 voor het eerst kampioen werd, tot het zien van de stroom uitgelaten toeschouwers die vandaag de dag op het circuit aan het podium verzamelt: Monza blijft een geweldig bruisende plek, die je moet zien om het te geloven.

Daarom, en om veel andere redenen, zou het ontzettend jammer zijn als Monza dezelfde weg op zou gaan als de Franse en Duitse grand prix en van de kalender zou verdwijnen. Ik vind dat de F1 'klassieke' kampioenschappen moet behouden, met daarin ook de Grand Prix van Groot-Brittannië, België en, uiteraard, Monaco.

Al deze geweldige racebanen staan in dit boek, en elk zorgt op zijn eigen manier voor bijzondere herinneringen. Ik heb de Nürburgring Nordschleife ooit terecht de 'groene hel' genoemd. De originele baan van Spa-Francorchamps ging ook onlosmakelijk gepaard met gevaren. Deze circuits vormden echter het fundament voor de geschiedenis van de sport. Ter ere van de traditie

wou de nieuwste generatie van deze banen in gebruik moeten blijven.

Niet alle circuits geven een gevoel van voldoening. Zo heb ik bijvoorbeeld nooit iets gehad met Brands Hatch. Met welke auto ik ook reed, ik vond het een moeilijke baan, die me een zware rit bezorgde en die slechts over één bocht met karakter beschikte: Paddock Hill Bend.

Anderzijds heb ik, om allerlei redenen, juist heel veel met Silverstone. Dit circuit was niet alleen de locatie van de allereerste race van het wereldkampioenschap van 1950, maar bezat in zijn oorspronkelijke vorm ook prachtige hogesnelheidsbochten, zoals Woodcote, Maggots en Becketts. Silverstone heeft in belangrijke mate bijgedragen aan het unieke karakter van Groot-Brittannië als organisator van een jaarlijkse F1-race. Daarnaast heeft het circuit het snelle tempo van de technologie bijgebeeld, zodat het het wereldcentrum van uitmuntende autosport werd. Wat mij betreft, is het echt het *Home of British Motor Sport*, de thuisbasis van de Britse motorsport.

Als je me zou vragen om een favoriet uit de lijst met locaties te kiezen, antwoord ik zonder aarzelen Monaco. Dat is een circuit dat zich op zoveel manieren onderscheidt. De baan vereist een buitengewone discipline en de geringste verslapping van de concentratie wordt afgestraft. Het bevredigende gevoel dat je krijgt als je op dit circuit wint, is daardoor heel bijzonder. Maar naast de uitdaging van het racen zorgt Monaco ook nog steeds voor hetzelfde gevoel van kleur, cachet en opwinding als altijd. In deze veranderlijke tijden gaat dat voor veel banen niet op.

Als ik de verschillende circuits doorneem, roepen sommige ervan uiteraard trieste herinneringen op. Toch hebben de soms vreselijke gevolgen van racen met grote risico's mijn respect en mijn plezier niet aangetast wanneer ik deze racebanen bekijk.

Elk circuit speelt een cruciale rol in de geschiedenis van de autosport, en ik ben heel blij dat Maurice Hamilton ze in dit denkwaardige naslagwerk bij elkaar heeft gebracht.

**Sir Jackie Stewart (Officier in de Orde van het Britse Rijk)**



# Inleiding

Toen ik student was en eigenlijk hoorde te studeren, droomde ik ervan om verre plekken te bezoeken, in het bijzonder racebanen met namen die tot de verbeelding spraken. Autodromo Nazionale di Monza, Spa-Francorchamps, Rouen-les-Essarts: als ik die woorden alleen maar hoorde, gierde de adrenaline al door mijn lijf. Toch had ik nog nooit een van deze magische oorden van waaghalzerij in het echt gezien.

Dat ik me alles vanaf een grote afstand kon voorstellen, was de schuld van *Motor Racing Circuits of Europe*, een geliefd boek van de hand van Louis Klemantaski en Michael Frostick. Die laatste, een journalist, schreef de tekst bij de al net zo veelzeggende foto's van Klemantaski. Hun werk verplaatste me van de sleur achter mijn bureau naar de verrukking langs het circuit en vergrootte de fascinatie voor een sport waarvan ik al in de ban was.

Vijftig jaar geleden had ik geen flauw vermoeden dat mijn baan, als je het zo mag noemen, me uiteindelijk naar deze legendarische plekken van het autoracen zou leiden. In plaats van weg te ebben nam de fascinatie alleen maar toe. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat de aantrekkingskracht de laatste jaren een beetje in slaap is gewiegd vanwege een standaardisatieproces, waardoor het ene nieuwe circuit wel heel erg op het andere lijkt. Toch behouden alle banen een zekere eigenheid en blijven ze het canvas waarop de autocoueurs hun kunst vertonen.

Vóór 1950 was er een verscheidenheid aan races en werd de term 'grand prix' vrijuit gebruikt om een evenement een naam te geven. Daarom leek de start van het Formule 1-wereldkampioenschap dat jaar het enige logische beginpunt voor het opsommen van circuits en het beschrijven van de feiten erbij.

Sir Jackie Stewart bevindt zich in de unieke positie dat hij op veel van deze banen heeft geracet. Hij won zijn drie wereldkampioenschappen tijdens een carrière die de kloof overbrugde tussen een nonchalante houding ten opzichte van het welzijn van de coureurs, en de geleidelijke acceptatie van de verantwoordelijken dat er behoefte was aan meer veiligheid. Dit laatste doel streefde Stewart met veel respect en daadkracht na. Ik was opgetogen en voelde me vereerd toen Sir Jackie ermee instemde om het voorwoord te schrijven. Alleen hij kan zich iets voorstellen bij het ware gevoel voor racebanen, die voor dagen van enorme vreugde kunnen zorgen, maar ook voor momenten van diep persoonlijk verdriet.

Ik stond ervan versteld dat er sinds 1950 maar liefst 71 verschillende circuits in gebruik zijn geweest. In dit boek staan de meest iconische daarvan. Het is een subjectieve keuze, maar wel een waarvan ik hoop dat die het essentiële karakter weergeeft van sommige echt uitzonderlijke plekken, die de ware kern van de sport vormen.

**Maurice Hamilton**




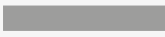

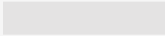

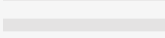





## Legenda voor pagina's met tekst

	Naam van de race	Jaar van de eerste grand prix	Naam van het circuit	Land
Vlag van het land	<b>Monza</b>	1922	Autodromo Nazionale di Monza	
Samenvatting over het circuit	Dit is echt een theater van de autosport, dat meer dan 100 jaar geleden werd gebouwd. Het is gelegen in een park in een noordelijke buitenwijk van Milaan. Monza ademt karakter, traditie en passie, ondanks een relatief eenvoudig ontwerp, dat samen tot topprestaties. De baan wordt beschouwd als de thuisbasis van Ferrari en de fanatieke supporters van het Italiaanse team.			
Hoofdttekst	<p>Vanaf het prille begin haalde de Monza-autodroom de krantenkoppen. De Italiaanse auto-industrie meende dat ze behoeft had aan een permanent en consistent racecircuit. Ze koos een park (Fiasco Reale) dat grensde aan de koninklijke villa in de stad Monza als geschikte locatie. Een jaar later, op 26 februari 1922, de eerste schop in de grond was gelegd, werd het werk door protesten van milieuvrienden en andere lobbygroepen stilgelegd. Nadat de plannen waren aangepast en uitvoerbare grondgebonden, gingen meer dan 3000 mensen aan het werk. Ze klaarden de kus in ongeveer 110 dagen.</p> <p>De enorme snelle inspanning zou symbool staan voor een opwindende combinatie van vlakke weg en kombaai met een totale lengte van 9,99 km. Er werden imposante hoofdtribunes en pits gebouwd en er werd een netwerk van dienstwegen aangelegd, wat toen een hele innovatie was voor een racecircuit.</p> <p>Op 15 september 1922 kwamen meer dan 100.000 toeschouwers opdagen om op Monza naar de eerste Grand Prix van Italië te kijken. De toekomst bleek veronblijd, maar het vlakke karakter van de baan werd niet door Monza's hardelieren, maar zou in de loop der jaren ook voor drama's en problemen zorgen. Toen in 1933 drie coureurs de dood vonden, werden de organisatoren gedwongen om van de oorspronkelijke combinatie met de kombaai af te stappen.</p> <p>Er werden verschillende orthopedie gebouwd tot 1953, toen in de ronde van 9,99 km een vernieuwde kombaai werd opgevoerd, wat leidde tot nog meer controverses. Het twee oppervlak van de hoge snelheden stelde nu tot van het materiaal, zodat de organisatoren algauw weer overschakelden naar het vlakke en bijzonder snelle wegparcours. Een beslissing uit 1960 om de oerflie kombaai opnieuw te gaan gebruiken, werd door de Britse F1 teams onthoofd met afwijking en een boycot. De Italiaanse autoriteiten weigerden toestemming om terug te krabbelen.</p> <p>De drak werd opgevoerd in 1961, toen een besting leidde tot de dood van Wolfgang von Trips en 15 toeschouwers nadat de Ferrari van de Duitse de lucht in was gelaten. Hoewel het incident niet op de snelle kombaai was gebeurd, benadrukte het wel de hoge snelheden op Monza. Het resulteerde in de vijfde goedkeuring van het kortere, veiligere circuit dat de basis vormt van wat je tegenwoordig ziet.</p> <p>De snelle verbetering van de prestaties van F1-auto's kon worden de invoering van kritieken op de lange rechte stukken, vooral nadat de Brit Peter Guthrie de Grand Prix van Italië van 1971 had gewonnen met een gemiddelde snelheid van ruim 241 km/h.</p> <p>Ondanks deze veiligheidsmaatregelen kwamen er geen einde aan het drama. In 1978 stierf Ronnie Peterson aan de veranderingen die hij opleefde bij een ongeval in de eerste ronde. Invalschade genoeg was het een besting met meerdere auto's op de plek waar het belangrijkste rechte stuk aan de voormalige ingang van de kombaai nu meer werd.</p> <p>De verheven kombaai is nog zichtbaar op de achtergrond. Dit draagt alleen maar bij aan het atombegrenzen gevoel van traditie dat auto's op Monza tot een onvergetelijke ervaring maakt. Andere circuits komen in de buurt, maar geen enkele kan de geschiedenis over evenaren van de Autodromo Nazionale di Monza op een warme septembermiddag, vooral niet als Ferrari en zijn coureurs goed presteren.</p> <p>De start van de Grand Prix van Italië op het brede oppervlak van het belangrijkste rechte stuk van Monza op 18 september 1951. De Alfa Romeo's van Fangio en Farina stelen de eerste rij, met aan hun rechterkant de Ferrari's van Ascari en Gonzalez.</p>			
Paginummer	12			



Bijschrift bij de afbeelding

## Legenda voor de kaarten van de circuits

	Gras en lichte begroeiing		Baan van het circuit
	Bossen en dichte begroeiing		Baan van het oude circuit
	Akkers		Wegen
	Zand		
	Water		
	Gebouwen		Start/finish
			Namen van bochten en rechte stukken

## Feiten

De feiten omvatten informatie tot en met de Grand Prix van Abu Dhabi van 2023.

# Kaart met de locaties van de circuits







# Monza 1922

## Autodromo Nazionale di Monza



**Dit is echt een theater van de autosport, dat meer dan 100 jaar geleden werd gebouwd. Het is gelegen in een park in een noordelijke buitenwijk van Milaan. Monza ademt karakter, traditie en passie, ondanks een relatief eenvoudig ontwerp, dat aanzet tot topprestaties. De baan wordt beschouwd als de thuisbasis van Ferrari en de fanatieke supporters van het Italiaanse team.**

Vanaf het prille begin haalde de Monza-autodroom de krantenkoppen. De Italiaanse auto-industrie meende dat ze behoefte had aan een permanent en omsloten racecircuit. Ze koos een park (Parco Reale) dat grensde aan de koninklijke villa in de stad Monza als geschikte locatie. Een paar dagen nadat op 26 februari 1922 de eerste schop in de grond was gegaan, werd het werk door protesten van milieuactivisten en andere lobbygroepen stilgelegd. Nadat de plannen waren aangepast en uiteindelijk waren goedgekeurd, gingen meer dan 3000 mensen aan het werk. Ze klaarden de klus in amper 110 dagen.

Die enorm snelle inspanning zou symbool staan voor een opwindende combinatie van vlakke weg en kombaai met een totale lengte van 9,99 km. Er werden imposante hoofdtribunes en pits gebouwd en er werd een netwerk van dienstwegen aangelegd, wat toen een hele innovatie was voor een racecircuit.

Op 10 september 1922 kwamen maar liefst 100.000 toeschouwers opdagen om op Monza naar de eerste Grand Prix van Italië te kijken. De toekomst leek verzekerd, maar het vlakke karakter van de baan werd niet alleen Monza's handelsmerk, maar zou in de loop der jaren ook voor drama's en problemen zorgen. Toen in 1933 drie coureurs de dood vonden, werden de organisatoren gedwongen om van de oorspronkelijke combinatie met de kombaai af te stappen.

Er werden verschillende ontwerpen gebruikt tot 1955, toen er in de ronde van 9,99 km een vernieuwde kombaai werd opgenomen, wat leidde tot nog meer controverses. Het ruwe oppervlak en de hoge snelheden eisten hun tol van het materiaal, zodat de organisatoren al gauw weer overschakelden naar het vlakke en bijzonder

snelle wegparcours. Een beslissing uit 1960 om de oneffen kombaai opnieuw te gaan gebruiken, werd door de Britse F1-teams onthaald met afkeuring en een boycot. De Italiaanse autoriteiten weigerden halsstarrig om terug te krabbelen.

De druk werd opgevoerd in 1961, toen een botsing leidde tot de dood van Wolfgang von Trips en 15 toeschouwers nadat de Ferrari van de Duitser de lucht in was gekatapulteerd. Hoewel het incident niet op de ovale kombaai was gebeurd, benadrukte het wel de hoge snelheden op Monza. Het resulteerde in de blijvende goedkeuring van het kortere, pistoolvormige circuit dat de basis vormt van wat je tegenwoordig ziet.

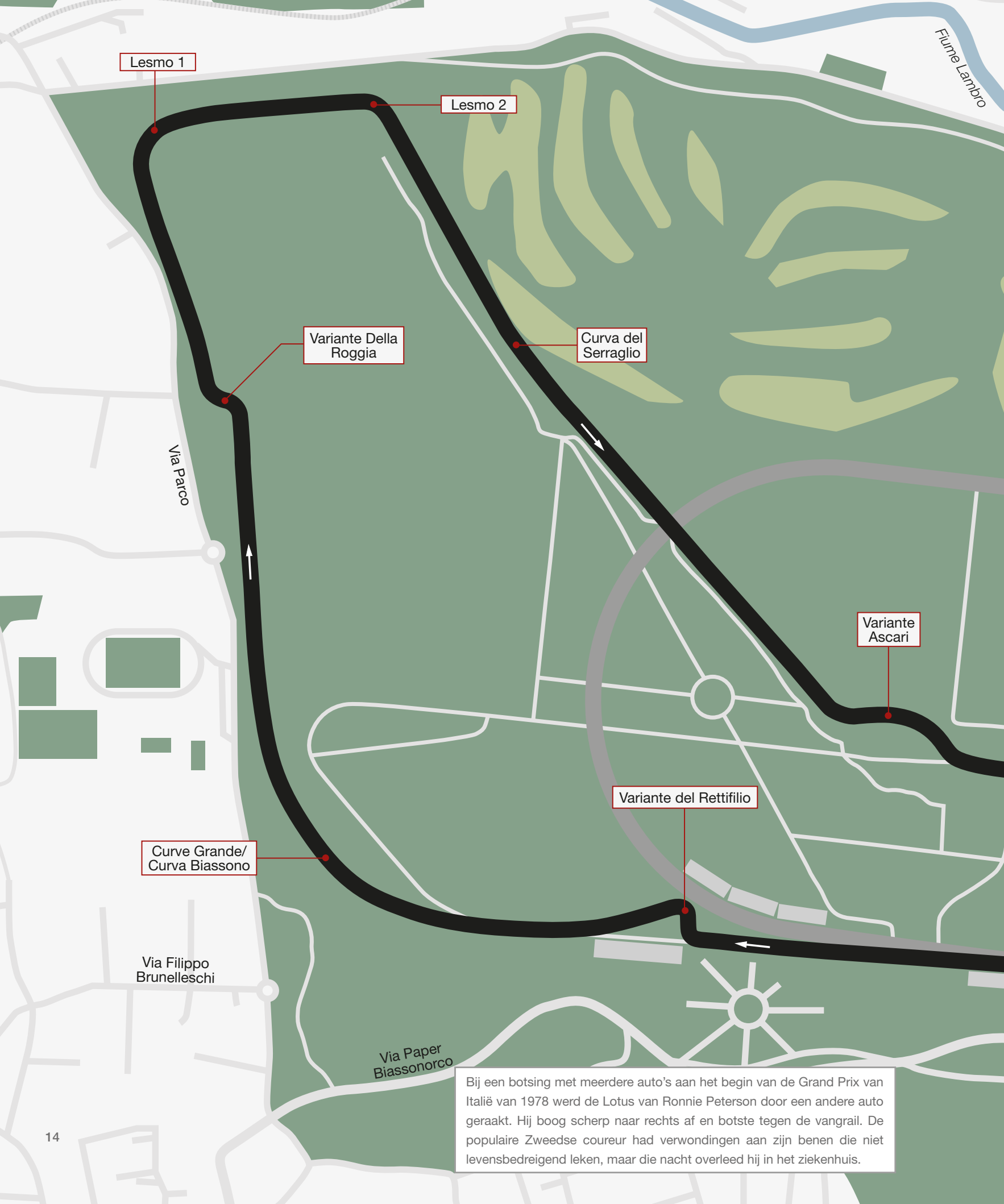
De snelle verbetering van de prestaties van F1-auto's forceerde de invoering van chicanes op de lange rechte stukken, vooral nadat de Brit Peter Gethin de Grand Prix van Italië van 1971 had gewonnen met een gemiddelde snelheid van ruim 241 km/u.

Ondanks deze veiligheidsmaatregelen kwam er geen einde aan het drama. In 1978 stierf Ronnie Peterson aan de verwondingen die hij opliep bij een ongeluk in de eerste ronde. Ironisch genoeg was het een botsing met meerdere auto's op de plek waar het belangrijkste rechte stuk aan de voormalige ingang van de kombaai nauwer werd.

De verheven kombaai is nog zichtbaar op de achtergrond. Dit draagt alleen maar bij aan het alomtegenwoordige gevoel van traditie dat autoracen op Monza tot een onvergetelijke ervaring maakt. Andere circuits komen in de buurt, maar geen enkele kan de gespannen sfeer evenaren van de Autodromo Nazionale di Monza op een warme septembermiddag, vooral niet als Ferrari en zijn coureurs goed presteren.

De start van de Grand Prix van Italië op het brede oppervlak van het belangrijkste rechte stuk van Monza op 16 september 1951. De Alfa Romeo's van Fangio en Farina delen de eerste rij, met aan hun rechterkant de Ferrari's van Ascari en Gonzalez.





Lesmo 1

Lesmo 2

Variante Della Roggia

Curva del Serraglio

Variante Ascari

Variante del Rettifilo

Curve Grande/  
Curva Biassono

Via Filippo  
Brunelleschi

Via Paper  
Biassonorco

Fiume Lambrò

Via Parco

Bij een botsing met meerdere auto's aan het begin van de Grand Prix van Italië van 1978 werd de Lotus van Ronnie Peterson door een andere auto geraakt. Hij boog scherp naar rechts af en botste tegen de vangrail. De populaire Zweedse coureur had verwondingen aan zijn benen die niet levensbedreigend leken, maar die nacht overleed hij in het ziekenhuis.

## FEITEN

## MONZA

**Locatie:** Parco di Monza,  
Monza, Milaan

**Aantal rondes:** 53

**Eerste WK grand prix:**  
3 september 1950

**Aantal bochten:** 11

**Aantal WK grand prix:** 73

**Ronderecord (F1):**  
1 min. 21,046 sec., 257,321 km/u,  
Rubens Barrichello (Ferrari F2004  
V10). Gevestigd in 2004

**Lengte circuit:** Oorspronkelijk  
6,301 km tot 9,99 km. Tegen-  
woordig 5,794 km

**Coureurs met de meeste  
overwinningen:** Michael  
Schumacher (1996, 1998, 2000,  
2003, 2006), Lewis Hamilton (2012,  
2014, 2015, 2017, 2018)



0 100 m

Via Regina Margherita

Golf Club  
Milano

Anello Alta Velocita

Tijdens de oefening voor de Grand Prix van Italië van 1970 raakte de remas van Jochen Rindts Lotus defect, waardoor de Oostenrijker op weg naar Parabolica tegen de vangrail reed. Hij overleed ter plaatse. Rindt werd de eerste en tot nu toe enige coureur die na zijn dood tot wereldkampioen werd gekroond.

Curva  
Parabolica

START/FINISH

Viale di Vedano

Het brede wegoppervlak van het circuit leidde tot slijpstreamraces met hoge snelheid. De meest spectaculaire daarvan was de finish in 1971, toen de BRM van Peter Gethin met een voorsprong van 0,01 sec. als eerste van vijf auto's over de lijn ging.

# Spa-Francorchamps 1925

## Circuit de Spa-Francorchamps



**In 1983 werd Spa-Francorchamps ingekort en in overeenstemming gebracht met de vereiste veiligheidsnormen. Het circuit behield de uitdaging en het karakter van de 14,5 km lange oorspronkelijke baan van bijna 60 jaar eerder. Het was een schitterende combinatie van een speciaal aangelegde racebaan en openbare wegen in de Belgische Ardennen. Spa is zowel voor de coureurs als voor de toeschouwers altijd een van de favorieten gebleven.**

Een groep Belgische autosportfanaten droomde ervan om een race te houden langs een reeks wegen die het dorp Francorchamps en de steden Malmedy en Stavelot met elkaar verbinden. De stad Spa kwam in het circuit zelf eigenlijk niet aan bod, maar de organiserende club zat daar. Aangezien Francorchamps het dichtst bij de locatie van de voorgestelde pits lag, werd voor de naam Spa-Francorchamps gekozen. In 1921 werd er een grand prix voor motors gehouden, gevolgd door een evenement voor toerwagens in 1924 en een race voor grand-prixauto's een jaar later.

De originele baan was bijna driehoekig van vorm en net iets meer dan 14,5 km lang. Ze steeg en daalde spectaculair langs adembenemende openbare wegen die beide kanten van een vallei omzoomden. Als kleine aanpassing werden twee krappe haarspeldbochten verwijderd. Dit droeg bij aan het snelle karakter van het circuit, dat bij de coureurs net zoveel enthousiasme opwekte als dat het hun angst inboezemde.

De gevaren van racen op Spa werden benadrukt door verschillende dodelijke ongevallen en nog versterkt door de regenbuien waarmee dit gebied in de Ardennen vaak te maken krijgt. In de Grand Prix van België van 1939 verloor Richard Seaman de controle over het stuur toen hij op een natte baan aan de leiding reed. Zijn Mercedes-Benz smakte tegen een boom en vatte vuur. De 26-jarige Engelsman overleed die nacht aan zijn brandwonden.

Twintig jaar later was Spa-Francorchamps het snelste wegcircuit dat in gebruik was. Zijn gevaarlijke kant bleef echter doorsche-

meren, vooral in 1960, toen twee Britse coureurs bij afzonderlijke ongevallen omkwamen.

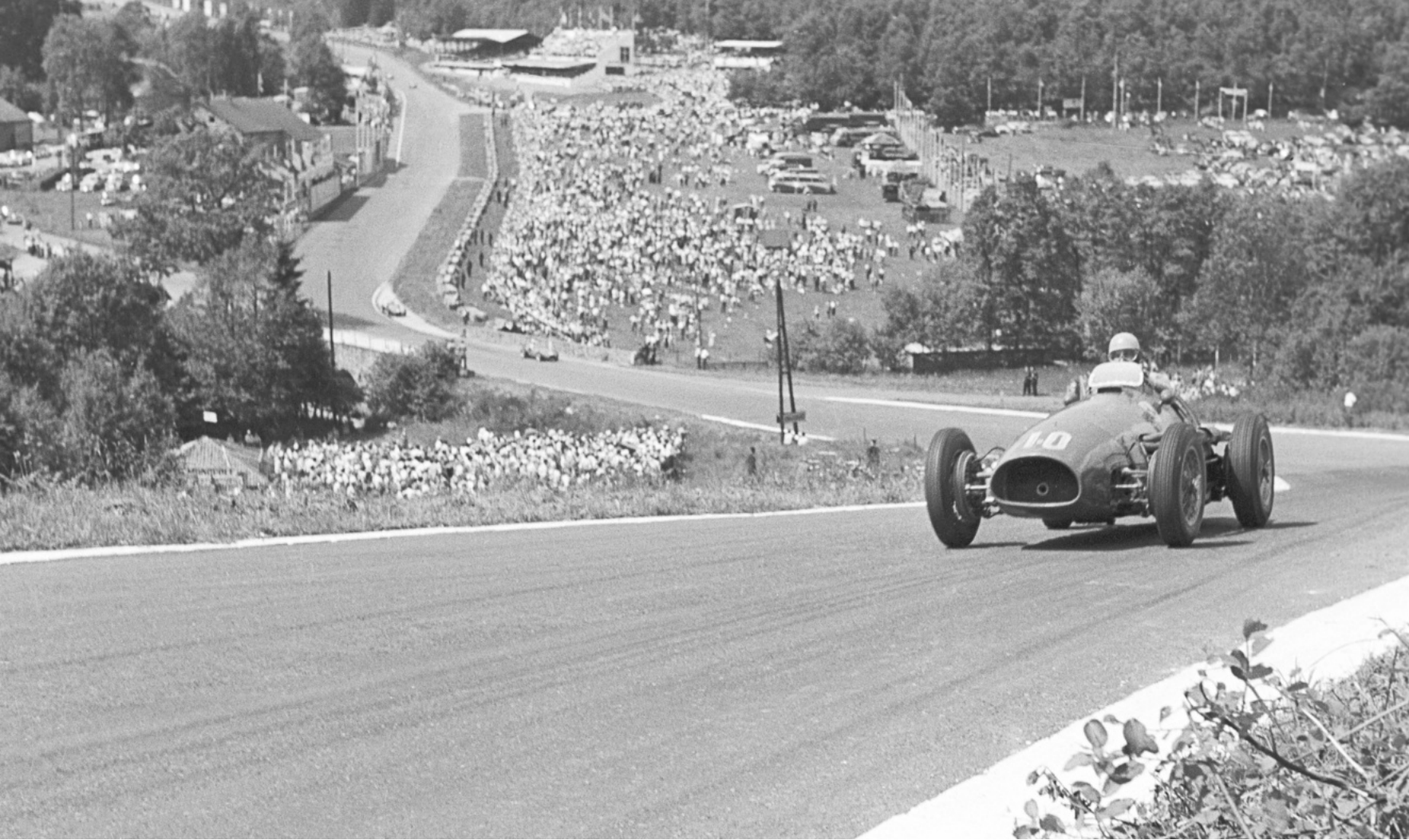
Zes jaar later werd het als een wonder beschouwd dat niemand dodelijk gewond raakte nadat verschillende auto's crashten tijdens de openingsronde van een grand prix. Die was verraderlijk omdat de eerste helft van het circuit kurkdroog was en de tweede helft helemaal onder water stond door een stortbui. Spa-Francorchamps werd als te gevaarlijk gezien, met een gemiddelde snelheid van circa 257,5 km/u (inclusief het nemen van de haarspeldbocht bij La Source aan 48,3 km/u). In zijn oorspronkelijke vorm werd het circuit voor het laatst gebruikt voor de grand prix van 1970.

De aantrekkingskracht van de locatie bleef nazinderen, en in 1983 keerde de grand prix naar Spa terug. Er was een enorme modernisering doorgevoerd. Het circuit werd nagenoeg in tweeën gesneden door een slim vormgegeven verbinding, die optimaal gebruikmaakte van de enorme hoogteverschillen tussen Les Combes en wat de terugweg bij Blanchimont was geweest. Het stuk voorbij Malmedy, richting Stavelot, was verdwenen. Er waren nieuwe pits en voorzieningen toegevoegd, maar opvallend genoeg was er niets van de uitdaging en de sfeer verloren gegaan.

Ondanks wijzigingen aan La Source en Eau Rouge blijft Spa-Francorchamps een klassieke locatie in een tijdperk van moderne racefaciliteiten. Het is een circuit dat de coureurs volop uitdaagt en dat voldoening schenkt, en de toeschouwers echt laat genieten.

Boven: De Ferrari 500 van Alberto Ascari vangt in 1953 de beklimming aan van Eau Rouge, met op de achtergrond de pits.

Onder: Michael Schumacher reageert op het publiek na zijn overwinning in 1996. De manager van het Ferrari-team, Jean Todt, verzamelt de trofeeën.





Originally published in the English language by HarperCollins Publishers Ltd.  
under the title *Formula 1 Circuits*

© HarperCollins Publishers MMXXII

Text © Maurice Hamilton MMXXII

Maurice Hamilton asserts the moral right to be identified as the author of this work.

Maps & layout: Gordon MacGilp

Nederlandse vertaling © Zuidnederlandse Uitgeverij N.V.,  
Vluchtenburgstraat 7, B-2630 Aartselaar, België, MMXXIV.

Vertaald onder licentie van HarperCollins Publishers Ltd.

Alle rechten voorbehouden.

Deze uitgave door: Deltas, België-Nederland

Nederlandse vertaling: Kitty Polderman

D-MMXXIII-0001-117

NUR 489