

Inhoud

Inleiding – Wereldkampioen	7
1 De bioklok	9
2 Grand Prix van Bahrein	13
3 Mercedes	18
4 Grand Prix van Emilia-Romagna	23
5 Nummer 1	27
6 Grand Prix van Portugal	31
7 Bandenpoker	35
8 Grand Prix van Spanje	39
9 Het kroonjuweel	43
10 Grand Prix van Monaco	47
11 Vleugels	51
12 Grand Prix van Azerbeidzjan	55
13 Secondanten	60
14 Grand Prix van Frankrijk	64
15 Een schuurdeur en een scheidende mascara	68
16 Grand Prix van Stiermarken	72
17 Under investigation	76
18 Grand Prix van Oostenrijk	80
19 Sprintrace	84
20 Grand Prix van Groot-Brittannië	89
21 Protest	94

22	Grand Prix van Hongarije	99
23	Regen	104
24	Grand Prix van België	108
25	Het Zandvoortgevoel	112
26	Grand Prix van Nederland	120
27	Motorgerommel	125
28	Grand Prix van Italië	129
29	Druk	133
30	Grand Prix van Rusland	137
31	Simulatie	141
32	Grand Prix van Turkije	145
33	Drive to Survive	149
34	Grand Prix van de Verenigde Staten	153
35	Dunne lucht	157
36	Grand Prix van Mexico-City	161
37	DRS-gate	166
38	Grand Prix van São Paulo	170
39	Schermutselingen	175
40	Grand Prix van Qatar	179
41	Het rondje van het jaar	183
42	Grand Prix van Saoedi-Arabië	187
43	Wereldnieuws	193
44	Grand Prix van Abu Dhabi	197
	Epiloog	203

Inleiding

Wereldkampioen

Max Verstappen is wereldkampioen Formule 1. Het is eigenlijk nog niet goed te bevatten. Nederland werd al van de stoel geblazen toen Max in 2016 voor het eerst een Grand Prix won. Het Wilhelmus op een Formule 1-podium, wie had dat ooit kunnen denken. Die historische zege in Spanje werd het begin van een ware Formule 1-hausse in Nederland. Een heel Oranjelegioen begon Max aan te sporen, op weg naar nog meer overwinningen, dromend van een wereldtitel. Maar niet alleen in Nederland, wereldwijd zorgde Max voor een enorme opleving van de Formule 1. Hier was een bijzonder talent opgestaan. Max won niet alleen races, hij zorgde voor spektakel, strijd en controversen. Volgens insiders was die wereldtitel slechts een kwestie van tijd.

Toch, eenvoudig was het niet. Red Bull Racing moest het opnemen tegen Mercedes, dat al vóór het Formule 1-debuut van Max in 2015 alleenheerser was in de koningsklasse. Ook motorleverancier Honda moest nog grote stappen maken. Maar de *driving force* zat in de cockpit: Max. Met zijn strijdlust en zijn compromisloze manier van rijden motiveerde hij het hele team om nog meer uit zichzelf te halen. In 2021 viel alles op zijn plaats. Eindelijk kon Max werkelijk de strijd aangaan met Lewis Hamilton. En natuurlijk liet de

zevenvoudig wereldkampioen en onbetwist de beste coureur van zijn generatie zich niet zomaar verslaan.

Het resultaat was een weergaloze tweestrijd. En de echte winnaars waren wij, de fans, de liefhebbers van de sport. Want wat een raceseizoen hebben we beleefd. Iedere Grand Prix zaten we op het puntje van onze stoel. Zo'n intense strijd tussen de koning en de kroonprins hebben we sinds het duel tussen Alain Prost en Ayrton Senna niet meer gezien. Dit was de Formule 1 op z'n best. Met alles erop en eraan. Met verdachtmakingen, protesten, opgefokte teambazen, *mind games*, technische foefjes, bandenpoker, motorwissels en *grid penalties*. Maar vooral: met stevige confrontaties tussen de hoofdrolspelers op de baan. Op het randje en soms eroverheen. Het ellebogenwerk in die chicane op Imola, de klapband in Baku, het duel en de crash op Silverstone, het Oranjefeest op Zandvoort, de autostapeling op Monza, de thriller in Amerika, het gekkenhuis in Jeddah en natuurlijk het zenuwslopende slotakkoord in Abu Dhabi. In één woord: historisch. Het is eigenlijk nog niet goed te bevatten. Daarom dit boek, waarin je het allemaal nog eens kunt beleven.

De bioklok

Een nieuw Formule 1-seizoen begint. In maart. Zoals het hoort. Mijn bioklok begint weer een beetje op adem te komen. De Grand Prix van Australië gaat weliswaar niet door – dus geen voorzichtig vogelgekwetter in het donker buiten terwijl op de tv de eerste auto's de pits uit rijden voor FP1 in Albert Park – maar eind maart ontwaakt het circus uit zijn winterslaap in Bahrein. Eind vorig jaar was het woestijncircuit nog het decor van een spectaculaire apotheose; iedereen herinnert zich de lugubere crash van Romain Grosjean. Zijn Haas werd kort na de start van achter aangetikt, waarna de auto zich frontaal in een vangrail boorde, in tweeën brak, waarbij de bomvolle benzinetank scheurde en de auto verdween in een enorme vuurbal. Het was een wonder... Nee, het was juist géén wonder. Alle veiligheidsvoorzieningen van de moderne Formule 1 deden hun werk: de safetycel, de halo, HANS (*head and neck support*), de brandvrije kleding, en de parate professionele hulp ter plekke, waardoor Grosjean levend uit de vuurzee tevoorschijn sprong. Vooruit: een tikkeltje geluk kwam er ook bij kijken...

Dat was 2020, het coronajaar. Het jaar dat straks uit onze collectieve herinnering zal wegvallen, omdat alles stilstond. Ook in de Formule 1. De hele kalender viel uit

elkaar. Races, waaronder die op Zandvoort, waar iedereen zo naar uitgekeken had, werden uitgesteld en afgelast. Gelukkig gingen we in de zomer alsnog rijden. Het voelde werkelijk als een overwinning toen de auto's begin juli de baan opgingen in Oostenrijk, in een bizarre setting: een volledig geïsoleerde bubbel, zonder publiek. Uiteindelijk hebben we toch mooie races gezien: de chaos op de achtbaan van Mugello, de zege van Pierre Gasly op Monza, ijsdansen in Turkije. Alleen een echte strijd om de titel was er niet. De Mercedes w11 was van meet af aan dominant. 'De beste uit de hele serie,' jubelde Lewis Hamilton, die tamelijk comfortabel op zijn zevende wereldtitel afstevende. Slechts af en toe kon Max Verstappen de strijd aangaan met de twee Mercedes-coureurs. Gedrieën verdeelden ze doorgaans de podiumplaatsen. Max nam het gelaten. Meer zat er gewoon niet in. Ondertussen werd er bij Red Bull Honda keihard doorgewerkt. Volhouden. Formule 1 is ook een kwestie van lange adem.

Nu is het 2021. Met diverse vaccins op komst mogen we hopen dat we onder de ergste greep van dat ellendige virus vandaan komen. Vooralsnog blijft de Formule 1 in zijn bubbel. Onderverdeeld in subbubblen, voortdurend getest en zonder publiek. Zonder publiek: dat scheelt wel een heleboel inkomsten. De Formule 1 heeft in 2020 veel te weinig verdiend. Daarom zijn ingrijpende regelwijzigingen – zeg maar: een totaal nieuwe auto – opgeschort tot 2022. Kostenbesparing. Met min of meer dezelfde auto's als in 2020 wordt er in 2021 geracet. Hoewel... Er zijn een paar kleine wijzigingen in het reglement, met name op het gebied van de aerodynamica. Zo is de vloer van de

auto een stuk kleiner dit jaar, wat nogal wat downforce scheelt. Volgens Christian Horner, teambaas van Red Bull, is de auto voor zestig procent hetzelfde als vorig jaar. Alle probleempunten zijn aangepakt, stelt hij, daar zit die veertig procent vernieuwing. En Honda, dat in 2020 aankondigde eind 2021 te zullen stoppen met de Formule 1, heeft beloofd nog één keer alles op alles te zetten om in stijl afscheid te nemen. De bekende strijdvaardige taal uit de winter.

Tijdens de drie testdagen in Bahrein stonden de gezichten bij Red Bull in elk geval vrolijk. De RB16B draaide probleemloos snelle ronden, terwijl aartsvijand Mercedes veel te vaak stilstond in de pits en op de baan leek te tobben met de aanpassingen in de aerodynamica. Uiteindelijk was Max de snelste van allemaal en moest Hamilton ruim een seconde toegeven. De voorgaande jaren was dat meestal andersom. Het was echter nog twee weken voor de start van het seizoen. Mercedes zou heus nog wel wat vinden en er straks in Bahrein gewoon weer staan.

Of niet? Op vrijdagochtend rijden de auto's voor het eerst de pits uit. Een heerlijk gevoel. De bioklok begint weer te tikken. Start in Bahrein, en straks in het voorjaar Monaco en Baku, de zomer met Silverstone en de Hungaroring, september met Spa en Monza, en daarna het verre najaar met alle flyaway races. En ja, Zandvoort natuurlijk. Zal het allemaal doorgaan? We gaan het zien, want daar komen de eerste auto's uit hun out-lap aan gescheurd, de tijd gaat nu meelopen: wie heeft de auto aan het begin van dit seizoen het best op orde? Red Bull. Max. In alle vrije trainingen op vrijdag en zaterdagmiddag laat Max de snelste tijd noteren. Alles loopt op rolletjes. Merce-

des komt een paar tienden tekort. Zijn ze misschien aan het *sandbaggen*, of niet? Zaterdag aan het eind van de middag is er de kwalificatie. De eerste kwalificatie is elk seizoen weer een bepalend moment: nu kan er echt geen verstoppertje meer gespeeld worden. Nu gaan we zien waar iedereen echt staat. Want het gaat ergens om: om de startpositie morgen voor de race. Nerveus wordt er naar de tussentijden gekeken. Comfortabel, zo lijkt het, pakt Max de poleposition. Hij begint morgen vooraan. Hamilton jaagt, maar redt het niet, hij rijdt de tweede tijd. Naast elkaar op de eerste startrij zullen ze het seizoen beginnen. Bij Mercedes kijkt men elkaar aan: bijna vier tienden komen ze tekort. Dat is veel. Heel veel. Bij Red Bull is het een en al glimlach. Hebben ze werkelijk de snelste auto aan het begin van het seizoen? Komen ze deze keer, anders dan voorgaande jaren, wel goed uit de startblokken? Oké, dit is zaterdag, op zondag worden pas de punten verdeeld. Maar toch... Een nieuw Formule 1-seizoen begint.

Grand Prix van Bahrein

Op 28 maart is het zover, miljoenen mensen over de hele wereld kijken toe hoe in Bahrein vijf rode lampen een voor een aangaan en dan allemaal tegelijk uit, waarop de twintig deelnemers aan het wereldkampioenschap Formule 1 2021 gas geven, losgaan, volle bak, op de eerste bocht af, een nauwe bocht naar rechts. Max Verstappen en Lewis Hamilton hebben vanaf de eerste rij allebei een goede start, Max gebruikt de paar meter voorsprong die hij heeft en schuift naar rechts, om de Mercedes daar de doorgang te versperren. Lewis wijkt meteen uit naar links en kiest de buitenkant, om vanaf daar toch te moeten toezien hoe Max als eerste de bocht in duikt. Achter hen bakkeleien Leclerc en Bottas om plek drie. Weer verder naar achteren, niet eens in het gedrang, maar helemaal achteraan, verliest Nikita Mazepin de controle over zijn auto en spint kansloos van de baan. Al het hele weekend staat de Russische rookie achterstevoren, wat hem al snel de bijnaam Mazespín oplevert. De auto slaat tegen de afzetting, de voorwielophanging staat krom, game over. Safety-car. Een snelle auto van de wedstrijdleiding komt de baan op. De Formule 1-auto's moeten achter deze safety-car aansluiten, inhalen is verboden. Zo kan de auto van Mazepin veilig worden opgeruimd en eventuele schade

aan de afzetting worden hersteld. Na drie ronden gaat de safetycar weer naar binnen en gaat de race voort met een rollende herstart. Opnieuw loert Hamilton aan de buitenkant, waar ook Leclerc opduikt, maar Max blijft voorop. De Red Bull heeft blijkbaar ook een goede *race pace* en houdt de Mercedes gemakkelijk achter zich. In de volgende ronden bouwt Max een kleine voorsprong op. Mercedes moet iets verzinnen willen zij deze race nog winnen.

In de 14e ronde komt Hamilton binnen voor een bandenwissel. Het team monteert razendsnel de harde banden onder de auto. Mercedes probeert een zogenaamde *undercut* te plaatsen. Dat wil zeggen dat Lewis eerder banden wisselt, zodat hij met nieuwe banden een paar snellere ronden kan rijden dan Max op zijn oude banden. Wanneer Max dan banden wisselt, komt hij achter Lewis de baan weer op. Voor buitenstaanders lijkt het racen op deze manier soms op hogere wiskunde, maar na een paar keer is het spelletje wel duidelijk. Vaak maakt het uitgedaagde team zo snel mogelijk ook een pitstop, om het bandenvoordeel van tegenstander niet te veel op te laten lopen. Maar Max rijdt door. Niet één, maar wel vier ronden. Na zijn pitstop komt hij dan ook ruim achter Lewis de baan weer op. Undercut geslaagd. De teams zullen echter precies weten wat ze doen. Beide hebben achter de pits een hele rits ingenieurs die op monitoren de gegevens scannen en met hulp van computerprogramma's uitrekenen wat het beste moment voor de bandenwissel is. Sterker nog: de grote teams hebben in Engeland op de fabriek een grote *control room*, in NASA-stijl, waar alles wordt gecheckt, nagerekend en gesimuleerd. Er kijken te-