

André Hoogeboom

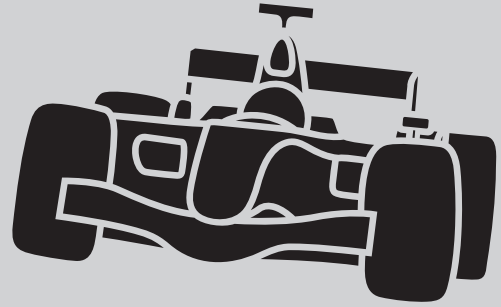
Formule 1 – Expert

Snelle weetjes over
de wereld van de Formule 1



INHOUD

| | | |
|-------|----------------------------|-----|
| I | Vergeeten feiten | 7 |
| II | Buitenbeentjes | 15 |
| III | De doden | 23 |
| IV | Paradijsvogels | 33 |
| V | De Schumi-jaren | 43 |
| VI | Zomaar wat cijfers | 53 |
| VII | Bloedstollende finales | 65 |
| VIII | Nederlanders | 75 |
| IX | Rappe Belgen | 89 |
| X | De safetywagen/pacecar | 97 |
| XI | Formule 1 in beeld | 103 |
| XII | De wagens van Adrian Newey | 113 |
| XIII | Vrouwen | 121 |
| XIV | Het fantastische Lotus | 131 |
| XV | Schandalen | 139 |
| XVI | De pits | 151 |
| XVII | Blunders | 163 |
| XVIII | Banden | 173 |
| XIX | De revoluties | 185 |
| XX | Trivia | 193 |



Vergeten feiten

1. De legendarische Alfa

Alfa Romeo keerde in 2018 terug in de Formule 1 als merksponsor van het team Sauber, en werd dat jaar achtste in het wereldkampioenschap onder de naam Alfa Romeo Sauber F1.

In 2019 werd het team omgedoopt tot Alfa Romeo Racing en verdween Sauber in de boeken. De wagens dragen alleen de kleuren van Alfa Romeo, maar bestaan verder uit het chassis van de Sauber en ze worden voortgestuwd door een Ferrari-krachtbron. Verder maakt het team gebruik van de transmissie, achterwielophanging en remmen van de Scuderia Ferrari. Team Alfa Romeo is dus eigenlijk een Sauber, aangekleed met Ferrari-onderdelen en vermomd in de kleuren van Alfa Romeo.

Het embleem van de Cuore Sportivo – het sportieve hart – is het Quadrifoglio Verde-logo, het groene klavertje vier. Dat wordt al sinds 1923 voor de sportieve wegversies van de Alfa Romeo's gebruikt en nog steeds voor onder andere de Giulia Quadrifoglio, Stelvio Quadrifoglio en de Giulietta. Sinds 2015 is het embleem ook terug te vinden op de wagens van de Scuderia Ferrari F1.

Alfa Romeo is niet zomaar in de Formule 1 van de 21e eeuw opgedoken. Het merk heeft een jarenlange traditie en een reputatie hoog te houden. De allereerste Formule 1-race die meetelde voor het wereldkampioenschap werd gehouden op Silverstone (1950) en werd gewonnen door de Italiaan Giuseppe Farina in een – vooroorlogse – Alfa Romeo Alfetta. Hij behaalde de eerste pole, de eerste snelste ronde en de eerste overwinning. Hoewel de Formule 1 nu het summum van de autotechniek is, gold dat niet bij het prille begin van de racerij. De Alfa 158 werd de eerste kampioen in de Formule 1, met een ontwerp dat al dertien jaar oud was.

Is Mercedes heer en meester in de moderne Formule 1, Alfa Romeo won in het eerste officiële FIA-kampioenschap in 1950 zes van de zeven races (de Indy 500 telde tot en met 1960 mee voor het we-

reldkampioenschap, maar werd door de meeste F1-coureurs overgeslagen) met de Alfetta 158 en behoort nog altijd tot een van de meest succesvolle merken ooit.

2. Een sprookje. Of toch niet.

Op een dag, héél lang geleden, was er eens een coureur die vijf keer wereldkampioen werd met vier verschillende wagens. Het zou de eerste zin van een autosportsprookje kunnen zijn, maar dat is het niet. Het is écht gebeurd. In de jaren vijftig van de vorige eeuw.

Heden ten dage zou het onbestaanbaar zijn dat een coureur van de ene naar de andere renstal hopt en dan gelijk wereldkampioen wordt. In de jaren vijftig deed de Argentijnse coureur Juan Manuel Fangio dat wél. Daarom was de Zuid-Amerikaan misschien wel de beste coureur ooit.

Niet alleen door zijn resultaten, maar ook vanwege het feit dat hij in elke wagen kon winnen en dat hij pas als veertigjarige in een tak van sport stapte die zware fysieke eisen stelde aan de coureurs, zeker destijds. Hij wisselde net zo gemakkelijk van team als van sokken en bracht ook zijn nieuwe wagens winnend over de streep. Dat geeft aan hoe goed hij kon sturen. Hij werd wereldkampioen met Alfa Romeo, Maserati, Mercedes (2x) en Ferrari. Fangio domineerde het mondiale racen tot eind jaren vijftig.

Hij was ook de oudste wereldkampioen uit de geschiedenis van de sport. Op z'n 46ste, in 1957, behaalde hij in Italië zijn laatste titel met een Maserati.

3. Ontvoerd

Over elk seizoen, over elke coureur, over elke baan, over ieder aspect van de Formule 1 zijn boeiende verhalen te vertellen. Er zijn er genoeg om een uitgebreide bibliotheek mee te vullen. Neem de

ontvoering van Juan Manuel Fangio in Cuba in 1958. Zijn onderkoelde reactie na het levensbedreigende avontuur weerspiegelde zijn karakter.

‘Ach, ik heb weer een avontuur meegemaakt. Als deze rebellen voor een goede zaak vchten, dan zal ik dat, als Argentijn, accepteren’, meldde hij de media na zijn vrijlating.

Op 23 februari 1958, aan de vooravond van de Grote Prijs van Cuba, werd de Argentijnse coureur door een gewapende man uit het Lincoln Hotel in Havana meegenomen. De ontvoerder maakte deel uit van de Beweging van de 26e Juli van Fidel Castro.

De rebellen eisten dat de Grand Prix van Cuba werd afgeblazen, zodat de hele wereld kennis zou nemen van de ophanden zijnde revolutie tegen dictator Batista. De ontvoering had een hoog dramatisch gehalte en zou tegenwoordig tot een wereldwijde mediahype leiden. De wereldkampioen werd op drie verschillende locaties gevangengehouden omdat de politie een heksenjacht had ontketend. De race ging door, maar duurde slechts zeven ronden en werd gestaakt nadat de plaatselijke favoriet Armando Garcia Cifuentes met zijn Ferrari het publiek in reed en zeven toeschouwers doodde.

Fangio werd goed behandeld. Hij mocht het liveverslag van de Grand Prix op de radio volgen en kreeg televisiebeelden te zien van de afhandeling van de ramp. Enkele uren na de race werd hij ongedeerd vrijgelaten.

De Cubaanse Grand Prix werd in 1960 nog één keer gehouden en verdween daarna voor altijd van de kalender.

4. Zandvoort 1952

Het circuit van Zandvoort keert in 2021 terug op de Grand Prix-kalender en daar is Nederland maar wat blij mee. Een van de redenen van de FOM (de organisatie die de GP's over de wereld verdeelt) om voor de Noord-Hollandse badplaats te kiezen is de historische rijkdom van de baan.

De eerste Formule-race in Nederland die meetelde voor het wereldkampioenschap werd in 1952 gehouden, met achttien coureurs op de startgrid, onder wie twee Nederlanders: Dries van der Lof en Jan Flinterman.

Het betrof eigenlijk een Formule 2-wedstrijd (2 litermotoren, of 750 cc met een compressor), omdat de Formule 1 (motorinhoud 4,5 liter of 3 liter met een compressor) te duur was voor de meeste coureurs en teams.

Pas in 1955 was er sprake van een echte Grote Prijs Formule 1 van Nederland op het circuit van Zandvoort. De baan had een lengte van een kleine 4.200 meter en de race werd verreden over honderd ronden.

De race werd gehouden op 19 juni 1955 en het betrof de vijfde ronde van het wereldkampioenschap. Winnaar werd Juan Manuel Fangio in een Mercedes-Benz op Continental-banden. Er stonden zestien wagens op de startgrid, waarvan er elf finishten.

Fangio deed er een kleine drie uur over om de afstand winnend te overbruggen (2 uur, 53 minuten en 36 seconden om precies te zijn).

Aan deze eerste Formule 1-race in Zandvoort deden geen Nederlanders mee.

5. Wereldkampioen op twee en op vier wielen

Het is tegenwoordig onbestaanbaar, maar in het verleden stapten motorcoureurs nog wel eens over naar de vierwielers van de Formule 1. Mike Hailwood, negenvoudig wereldkampioen in de 250, 350 en 500 cc, Giacomo Agostini, vijftienvoudig wereldkampioen 350 cc en 500 cc, probeerden het in de single-seaters, maar dat was geen doorslaand succes. Hailwood reed voor onder andere Lotus en McLaren en was een aardige subtopper, Agostini haalde de F1 niet.

John Surtees was echter van een heel ander kaliber. De Engelsman was de enige coureur in de geschiedenis van de gemotoriseerde

sporten die zowel in de koningsklasse van de motorfietsen als in de koningsklasse van de auto's wereldkampioen is geworden.

In 1956, op 22-jarige leeftijd, werd Surtees voor de eerste keer wereldkampioen in de 500 cc. Van 1958 tot 1960 won hij met de MV Augusta back to back-kampioenschappen en won hij 48 van de 49 races, waaronder 6 TT's van Assen.

Surtees reed 111 races in de Formule 1, won 6 Grand Prix' en werd in 1964 wereldkampioen met Ferrari. Hij reed voor alle toonaangevende stallen uit de klassieke oudheid (1960-1972) van de Formule 1: Lotus, Cooper, Lola, Ferrari, BRM, McLaren en Honda. Hij reed ook zijspannen en nam deel aan de 24 Uur van Le Mans.

Valentino Rossi, MotoGP-fenomeen, heeft een poging gewaagd in een Formule 1-wagen. Hij testte onder andere in een Ferrari. Max Verstappen heeft al eens aangegeven dat hij zich graag eens aan de MotoGP wil wagen.

