

CHRISTIAN HORNER DRIVE

EEN AUTOBIOGRAFIE

Vertaling Ed van Eeden

HarperCollins



Voor het papieren boek is papier gebruikt dat onafhankelijk is gecertificeerd door FSC® om verantwoord bosbeheer te waarborgen.

Kijk voor meer informatie op www.harpercollins.co.uk/green.

HarperCollins is een imprint van Uitgeverij HarperCollins Holland, Amsterdam.

Copyright © OMBI Ltd 2026

Oorspronkelijketitel: *Drive*

Copyright Nederlandse vertaling: © 2026 HarperCollins Holland

Vertaling: Ed van Eeden

Eindredactie: Hans van der Klis

Boekverzorging: Asterisk*, Amsterdam

Omslagontwerp: Jack Storey/TW Omslagbewerking: Pinta Grafische Producties

Omslagbeeld: ©Shutterstock (fotovoorplat), ©Alamy (fotoachterplat)

Foto auteur: © Will Carne

Druk: Scandbook Nørhaven, Denemarken, met gebruik van 100% groene stroom

ISBN 978 94 027 2159 1

ISBN 978 94 027 7861 8 (e-book)

NUR 491

Eerste druk oktober 2026

Originele uitgave verschenen in 2026 in Groot Brittannië bij Bantam, een imprint van Transworld Publishers, die deel uitmaken van Penguin Random House UK.

The moral right of the author has been asserted.

HarperCollins Holland is een divisie van HarlequinEnterprisesULC.

® en™ zijn handelsmerken die eigendom zijn van en gebruikt worden door de eigenaar van het handelsmerk en/of de licentienemer. Handelsmerken met

® zijn geregistreerd bij het United States Patent & Trademark Office en/of in andere landen.

www.harpercollins.nl

Elk ongeoorloofd gebruik van deze publicatie om generatieve kunstmatige-intelligentietechnologieën (AI-technologieën) te trainen is uitdrukkelijk verboden. De exclusieve rechten van de auteur en de uitgever worden hierbij niet beperkt. HarperCollins maakt tevens gebruik van de rechten onder Artikel 4(3) van de Digital Single Market Directive 2019/79 en het uitvoeren van tekst- en data-mining op deze publicatie is niet toegestaan.

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Het e-book is beveiligd met zichtbare en onzichtbare watermerken en mag niet worden gekopieerd en/of verspreid.

Inhoud

1	De gok van je leven	7
2	De Muis en de motor	23
3	De angst	37
4	Jouw plek is in de Formule 1	55
5	<i>No Risk? No Fun</i>	73
6	Vriend of vijand	93
7	DFA	111
8	Je hebt er een hele fabriek voor nodig	129
9	Richt het pistool, haal de trekker over	149
10	Gewoon de races winnen	169
11	Op weg naar de geblokte vlag	189
12	Veranderingen	207
13	Alles draait om de motor	225
14	De opkomst van de leeuw	245
15	De race naar de macht	265
16	Schaduwpolitiek	285
17	Daar komen de wolven	305
18	Maximale druk	321
19	Het draait niet om het blikje	337
	Dankwoord	348
	Over de auteur	352

HOOFDSTUK 1

De gok van je leven

Wat ik allemaal heb gedaan om mijn angsten op de grid van een Formule 1-race te bezweren. Ook op onze eigen werkplek, *the office*, een arena waarin de kleinste inschattingsfout of mechanische storing soms eindigt in een crash op hoge snelheid. Een plek waar iedereen in de paddock een ijszingwekkende waarheid kent: dat de dood, of een carrière-beëindigende blessure, altijd op de loer ligt, en dat een coureur, om te slagen aan de absolute top van de autosport, bereid moet zijn alles op het spel te zetten om te winnen.

Zelfs zijn leven.

Die angst is niet nieuw. Drievoudig wereldkampioen Jackie Stewart stelde ooit dat de kans om een Formule 1-carrière van vijf jaar te overleven voor een coureur in zijn tijd ongeveer 33 procent bedroeg, een sterftecijfer vergelijkbaar met dat van gevechtspiloten in de Tweede Wereldoorlog. Later plaatste hij zevenenvijftig gedenkbankjes op zijn landgoed in Buckinghamshire, één voor iedere vriend die hij op het circuit had verloren. En hoewel de auto's van 2021 onvergeli-

baar veel veiliger waren dan die uit Jackies tijd, vond ik het nog altijd onmogelijk om de risico's te negeren. Als CEO en teambaas van Red Bull kon ik mijn bezorgdheid alleen de baas worden door tijdens elke Grand Prix een reeks vaste rituelen af te werken.

Sommige daarvan vielen nauwelijks op, zoals de geluksboxershorts die ik op racedagen altijd droeg. Daarnaast was er een opeenvolging van kleine interacties met de engineers en de monteurs terwijl we gespannen op de start wachtten. Hier een zachte stomp tegen een arm, daar een handdruk. Hoe subtiel ook, elk gebaar droeg dezelfde boodschap uit.

Dit is het. We gaan racen.

Maar de belangrijkste routine van allemaal was waarschijnlijk het moment dat ik de Red Bull-coureurs opzocht als ze al in hun auto zaten. Ik benaderde de cockpit altijd vanaf de rechterkant, áltijd de rechterkant, en zorgde ervoor dat ik nog even sprak met degene die op zo'n dag reed, of dat nu Max Verstappen was, Sergio Pérez, Sebastian Vettel, David Coulthard, Pierre Gasly, Alex Albon, Daniil Kvyat, Mark Webber, Christian Klien, Daniel Ricciardo, Robert Doornbos, Liam Lawson of Yuki Tsunoda.

En dat allemaal omdat er een kans bestond – hoe klein ook – dat ik ze nooit meer terug zou zien.

Was ik overdreven emotioneel? Misschien. Maar in de twintig jaar dat ik dit werk gedaan heb, waarin ons team uitgroeide van een frisdrankfabrikant (© Lewis Hamilton) tot een mid-denmoter met ambities en vervolgens tot meervoudig wereldkampioen, zijn er simpelweg te veel momenten geweest waarop het maar net goed is afgelopen. Tijdens de Europese

Grand Prix van 2010 sloeg onze Australische Red Bull-coureur Mark Webber over de kop toen hij een duel uitvocht met Heikki Kovalainen in diens Lotus. In wat een eenvoudige inhaalmanoeuvre had moeten zijn, ging de Fin opzij om hem voorbij te laten, maar Mark kwam met veel te hoge snelheid aanzetten. Hij raakte het rechterachterwiel van de Lotus met meer dan 300 kilometer per uur, waarna de RB6 met de neus omhoog omsloeg alsof hij van een schans werd gelanceerd. De auto draaide in de lucht om, kwam ondersteboven neer en schuurde vervolgens over het asfalt, waarbij de voorwielen en de neus werden afgerukt op het asfalt en in het grind, voordat hij met een misselijkmakende klap als een harmonica opvouwde tegen de vangrails.

De seconden die daarop volgden leken wel minuten toen wij in verbijsterde stilte toekeken en wachtten. Niemand wist wat de afloop zou zijn. Had hij het overleefd? Toen klonk er een gedempte stem over de boordradio.

‘Dat was een flinke klap,’ zei Mark rustig, misschien wel het grootste understatement van zijn leven.

Bijna achteloos gooide Mark zijn stuur uit de cockpit, klom uit het wrak en liep naar de medische post. Iedereen haalde opgelucht adem. Pas in het vliegtuig naar huis werd duidelijk hoe gering zijn verwondingen werkelijk waren. Hij trok zijn sok uit en hield zijn voet voor mijn gezicht. Van die afschuwelijke crash had Mark niets meer overgehouden dan een paarsblauwe kneuzing aan zijn grote teen. Ik kon het nauwelijks geloven. Dat hij het had overleefd was een wonder, en voor mij stond vast dat de veiligheidsvoorzieningen van de auto zijn leven hadden gered.

Ik heb bij Red Bull met heel wat coureurs gewerkt. Ze verschilden enorm van karakter, al hadden ze allemaal een paar eigenschappen gemeen. Ze waren van nature egoïstisch, vastbesloten om tegen elke prijs te winnen en niet in staat om ook rekening te houden met de mogelijkheid, hoe klein ook, dat ze zouden kunnen omkomen. Dat legde een zware emotionele last op hun vrienden en familie. Want waar de man achter het stuur de gevolgen van een crash met 320 kilometer per uur voor lief nam, moesten ouders, broers en zussen, partners en teamgenoten elke seconde van elke race lijdzaam toekijken. Zelf gruwelde ik bij de gedachte dat ik misschien ooit de persoonlijke bezittingen van een overleden coureur aan zijn ouders zou moeten overhandigen. Ik huiverde bij het idee dat we op een dag de naam en het startnummer van een omgekomen coureur van een auto zouden moeten verwijderen. Tegelijkertijd begreep ik de mentaliteit van de sporters maar al te goed, want er bestaat geen mooiere plek dan het podium, met een trofee in je hand, een uitzinnige menigte die juicht en zwaait, waarbij er champagne door de lucht spuit.

Max Verstappen, de ster van Red Bull, begrijpt als geen ander de risico's en de beloningen van de Formule 1. Hij is het grootste talent van een generatie, misschien wel de beste aller tijden, en zonder twijfel de beste coureur met wie ik ooit gewerkt heb. Wat de omstandigheden ook zijn, Max haalt altijd het uiterste uit zijn auto. Hij leest een race als geen ander en geniet ervan zijn rivalen tot overgave te intimideren, of ze nu achter hem rijden of hem in hun spiegels zien opdoemen. Als jonge man was ik diep onder de indruk van Ayrton Senna. Ik hield van de durf en de emotie van Nigel Mansell en had

groot respect voor Michael Schumacher. Maar Max verenigde de uitzonderlijke kwaliteiten van alle drie: Michaels meedogenloosheid, Ayrtons verfijnde wagenbeheersing en Nigels passie. Toen ik naar zijn auto liep, wist ik dat Max bereid was om alles op het spel te zetten voor de winst. En juist dat baarde mij altijd zorgen. Want hoewel het aan hem was om die risico's te nemen, had ik soms het gevoel dat hij net iets te ver ging.

In het seizoen 2021 waren er een paar botsingen geweest toen Max en zijn teamgenoot Sergio 'Checo' Pérez met de Mercedes-coureurs Lewis Hamilton en Valtteri Bottas streden om zowel de constructeurstitel als het wereldkampioenschap bij de coureurs. Alles escaleerde tijdens de Grand Prix van Groot-Brittannië, waar Max en Lewis vanaf de eerste startrij vertrokken. Lewis probeerde Max op het Wellington Straight voorbij te steken, maar kwam tekort. Vervolgens zette hij opnieuw de aanval in richting Copse Corner, omdat hij wist dat de race vrijwel beslist zou zijn als hij Max eenmaal voorbij was. Lewis kwam uit de slipstream van de RB16B, dook aan de binnenkant van een van de snelste bochten ter wereld en raakte het rechterachterwiel van Max, waardoor die band van de velg liep en Max met bijna 290 kilometer per uur de vangrails in werd gelanceerd. Ons team was woedend, maar die woede sloeg al snel om in bezorgdheid. Dit waren de crashes waarbij catastrofale verwondingen konden ontstaan, en de kans was reëel dat onze coureur ernstig gewond was geraakt of dat zijn leven op het spel stond.

Terwijl ik probeerde te bevatten wat er gebeurde, snelde een medisch team naar Max toe. Hij kreunde van de pijn en had moeite met ademen. Uiteindelijk werd hij naar het zie-

kenhuis gebracht, waar zware kneuzingen en later ook een lichte hersenschudding werden vastgesteld. Het had veel erger kunnen aflopen.

Toen we in Abu Dhabi aankwamen, stond er ongelooflijk veel op het spel. Dit was de laatste race van het spannendste Formule 1-seizoen ooit. Max en Lewis stonden samen bovenaan in het wereldkampioenschap met allebei 369,5 punten. Het was sinds 1974 niet meer voorgekomen dat twee coureurs met exact hetzelfde puntentotaal begonnen aan de laatste Grand Prix van het seizoen. Ook de constructeurstitel was nog binnen bereik. Red Bull keek aan tegen een achterstand van achtentwintig punten op Mercedes. Een lastige opgave, maar zeker niet onmogelijk, vooral omdat Max de poleposition had veroverd, Lewis als tweede zou starten en Sergio als vierde.

Dus kwam alles neer op dit ene moment. Alles of niets.

Ik boog me naar Max' cockpit en schudde hem de hand. 'Succes,' zei ik. 'Doe gewoon wat je het hele seizoen al hebt gedaan. Dan komt het goed.'

Hij knikte.

Het had geen zin om hem op het hart te drukken dat hij voorzichtig moest zijn. Hoe meer je Max probeerde in te tomen, des te groter de kans dat hij juist alles op het spel zou zetten.

De rode startlichten flitsten aan. Mijn borstkas spande.

De rode startlichten flitsten uit. Vanuit de garage speurde ik bij weer een hectische start in het razendsnel wegrijdende veld naar de twee gele neuzen van onze auto's.

Toen herinnerde ik me weer dat ik moest ademhalen.

Een vertrouwd gevoel van machteloosheid maakte zich alweer van me meester. Ik was net zo goed toeschouwer als ieder ander en wist dat één fout van een coureur in deze vroege fase al tot een kettingbotsing kon leiden. Maar nadat Max en Sergio de eerste bocht ongedeerd waren doorgekomen, rende ik naar de pitmuur en plugde mijn koptelefoon in het communicatiesysteem. Plotseling maakten de brullende motoren en de piepende banden van de auto's plaats voor een cocon van stilte. Rust. Daarna, met een druk op de schakelaar, stroomden de stemmen van strategen en race-engineers tegelijkertijd mijn oren binnen, samen met een onophoudelijke stroom opmerkingen en suggesties van het engineeringteam van Red Bull, waarvan een groot deel zich bevond in de operationele ruimte op ons hoofdkantoor in Milton Keynes. Vanuit dat zenuwcentrum vol televisieschermen en informatie verzamelde ik een schat aan inzichten over de situatie op de baan en maakte ik tactische afwegingen, op basis van zowel de waanzinnige hoeveelheid data als mijn eigen ervaring en instinct. Gemiddeld bracht ik elk seizoen tussen de honderdvijftig en honderdzesig uur door op mijn stoel bij de pitmuur, kijkend, afwegend en hopend. De Grand Prix van Abu Dhabi was pas twee minuten onderweg en ik zat nu al op het puntje van mijn stoel.

Lewis had de beste start en nam meteen de leiding. Max leek die op het lange rechte stuk van de openingsronde bijna terug te pakken, maar op dat moment begon de controversale. Toen beide auto's de chicane in doken, schoot de Mercedes buiten de baan en sneed een groot deel van de bocht af. Max had hem kunnen inhalen, daarvan was ik overtuigd, en Lewis was naast de baan gegaan – een duidelijke overtreding van de

regels. Ik kreunde. Formule 1 draait net zoveel om politieke spelletjes als om snelheid, en Mercedes-teambaas Toto Wolff, mijn grootste rivaal, probeerde vanuit de paddock regelmatig invloed uit te oefenen. Na dit zoveelste incident verwachtte ik dat hij de wedstrijdleader, Michael Masi, opnieuw onder druk zou zetten. Maar ik ben nooit iemand geweest die zich laat intimideren door dominante persoonlijkheden. Ik zeg altijd waar het op staat en kom altijd op voor mijn mensen en ik was zeker niet van plan om Toto invloed te laten uitoefenen op een eventuele beslissing. Niet op zo'n cruciaal moment in het seizoen.

Ik nam contact op met de wedstrijdleiding. Volgens mij had Lewis op illegale wijze een meter of tien gewonnen en daarbij tegelijkertijd Max de kans ontnomen om de leiding te pakken. Het leek mij niet meer dan eerlijk dat Lewis die positie teruggaf. Michael zuchtte. Er was al een beslissing genomen. Jazeker, Lewis had ervan geprofiteerd, maar omdat het gat tussen beide auto's inmiddels alweer kleiner was geworden en er geen sprake was van duurzaam voordeel, werd er geen verdere actie ondernomen. Ik staarde naar het scherm. Lewis was slim geweest. Hij had die tien meter teruggegeven op een plek waar inhalen onmogelijk was en lag nu weer even ver voor Max als direct na de bocht. Michaels uitleg overtuigde me allerm minst. Sterker nog, de Mercedessen zagen er ijzersterk uit en vertoonden nauwelijks zwakke plekken. Ik kreeg het gevoel dat dit een heel slechte dag zou worden.

Toen Martin Brundle van Sky Sports halverwege de race contact met me maakte voor het gebruikelijke interview, merkte hij op dat het allemaal niet bepaald in ons voordeel verliep.

Ik stemde met tegenzin toe. 'Ja, het lijkt erop dat we een cadeautje van de racegoden nodig hebben.'

In elke race komt er een moment waarop een leider en zijn team de onmiskenbare voortekenen van winst of verlies herkennen. Deze Grand Prix leek ook die kant op te gaan. Ronde na ronde ging voorbij, maar niets leek onze kant op te vallen. Max slaagde er niet in een langdurige aanval op de koppositie in te zetten en mijn gedachten dwaalden af naar wat ik straks tegen het team zou moeten zeggen. Tien maanden lang had iedereen keihard gewerkt, niet alleen tijdens de raceweekends, maar ook in de fabriek, waar enorme inspanningen waren geleverd. Zoals de zaken er nu voor stonden, had Mercedes genoeg voorsprong om de constructeurstitel te winnen. En nu stonden we ook nog op het punt Lewis aan zijn wereldtitel bij de coureurs te helpen. Nadat we Toto zo lang zo dicht op de huid hadden gezeten, zou deze nederlaag extra hard aankomen. Ik dacht aan de monteurs en de pitcrew achter me in de garage. Ik dacht aan de race-engineers bij de pitmuur. Ik dacht aan Max en Sergio. Hoe moest ik hen straks allemaal weer moed inspreken?

Met nog vijf ronden te gaan begon ik in gedachten al aan mijn toespraak. Oké, Christian, je zult straks iets moeten zeggen waarmee je iedereen weer weet op te peppen...

Toen veranderde een flikkering op mijn scherm alles. Nicholas Latifi had zijn Williams in bocht veertien in de vangrails gereden. Safetycar ingezet. Opeens lag de uitkomst van de race weer helemaal open.

Formule 1 draait om reacties in een fractie van een seconde: voor de coureurs, de monteurs, de strategen en ook voor mij.

Dit was het moment om een gok te wagen. Als Max zijn harde banden zou verruilen voor zachte en de race daarna weer werd vrijgegeven, zou hij in de resterende ronden meer grip hebben. We riepen hem onmiddellijk naar binnen. Intussen ging Mercedes juist uit van het tegenovergestelde scenario, dus lieten ze Lewis op de baan. Hun verwachting was dat de race zou eindigen als een trage processie achter de safetycar en hij wereldkampioen zou worden. Maar dat was ook een riskante zet. Want als de race toch nog werd hervat, zou Lewis als een weerloze prooi vooraan zitten. Zijn banden hadden er al veertig ronden op zitten en koelden razendsnel af. Het zou vrijwel onmogelijk zijn om die weer op tijd op temperatuur te krijgen. Daarentegen zouden de zachte banden van Max juist snel opwarmen. Die zouden de winst dan binnenhalen. Als er een herstart kwam, had Red Bull de beste papieren.

De auto's kropen rond over het circuit. Toen Max uit de pitstraat terugkeerde, zat hij achter Lewis, maar met vijf gedubbelde auto's ertussen. Korte tijd daarna, toen Latifi's zwaar beschadigde Williams werd weggesleept en de brokstukken en scherven koolstofvezel van de baan werden verwijderd, kwam het bericht van de wedstrijdleiding. De vijf auto's met een ronde achterstand zouden tussen Max en Lewis in blijven rijden. Ik kon het gewoon niet geloven. Dit betekende dat Max eerst langs alle vijf die auto's zou moeten voordat hij Lewis kon aanvallen, iets wat onmogelijk was in één raceronde. De Grand Prix van Abu Dhabi – en daarmee een heel seizoen – dreigde te eindigen op de meest onbevredigende manier die denkbaar was. Ik begreep niets van deze beslissing. De hele wereld wilde Max en Lewis in een rechtstreeks duel om de

wereldtitel zien strijden, in plaats van dat ze richting de finish zouden kruipen. Alles minder dan een duel op het scherp van de snede zou een teleurstelling zijn.

Ik besloot nog wat extra druk uit te oefenen op de wedstrijdleiding. 'Kom op, Michael, we moeten weer gaan racen. Waarom halen we die gedubbelde auto's niet uit de weg?' zei ik. 'Het zou toch doodzonde zijn als het zo eindigt. Die gedubbelde auto's moeten tussen Lewis en Max vandaan. Laten we racen.'

Kort daarna glimlachten de racegoden naar Red Bull. De wedstrijdleiding maakte bekend dat de vijf auto's tussen Max en Lewis uit de weg moesten gaan, zodat de twee in één allesbeslissende slotronde voluit tegen elkaar konden racen. Ik staarde naar de schermen, de adrenaline gierde door mijn lijf. Tactisch gezien had Max drie kansen om Lewis in te halen op zijn nieuwere, zachtere en weldra warmere banden:

de haarspeldbocht in bocht vijf;

de chicane kort daarna, in bocht zes en zeven; het lange rechte stuk richting bocht negen.

Ik keek op mijn monitor. Max leek als een magneet aan de achterkant van de Mercedes te kleven. Hij zwierde achter Lewis heen en weer als een wesp rond een blikje cola. Op dat moment moet Lewis hebben geweten dat de race hem ging ontglippen, want hij keek nerveus in zijn spiegels. Zijn auto, met zijn versleten en afkoelende banden, zag er kwetsbaar uit. Voor een coureur bestaat er geen erger gevoel.

Toen kwam het sein om weer te racen. 'Kom op, Max!'

Vanaf mijn plek vloog die laatste ronde voorbij in een wirwar van felle, wazige beelden en gedempte geluiden. Toen beide

auto's de eerste bocht naderden, leek Max dichtbij te zitten, maar net niet dichtbij genoeg. En toen gebeurde het opeens. Het zachtere rubber van zijn banden kwam op temperatuur. De auto kwam tot leven. Hij heeft grip! Zodra hij in de haarspeldbocht zijn inhaalpoging inzette, leek het alsof hij op hogesnelheidsrails reed.

Ik hoorde mezelf schreeuwen. 'Pak hem nu! ... Pak hem nu!' Maar Lewis had te veel ervaring om juist op zo'n beslissend moment te bezwijken. Net als iedereen die toekeek wist hij dat er op het rechte stuk een sprintduel zou volgen, waarin Max alle troeven in handen had. De Mercedes koos een ruime lijn door de bocht om zo goed mogelijk uit te komen op het rechte stuk, maar het was niet genoeg. Precies zoals we hadden verwacht koos Max de binnenkant en pakte de leiding. En niets kon hem nog tegenhouden.

Alles kwam samen in dat ene moment. Een jaar vol spanningen en controverses werd beslist onder de meest explosieve omstandigheden die denkbaar waren, en ik kon alleen maar machteloos toekijken. Op zijn nieuwere banden had Max meer controle, maar Lewis hing nu in zijn slipstream en probeerde de eerste plaats terug te veroveren in de volgende bocht. Om de slipstream te breken – het aerodynamische voordeel dat een achterliggende auto extra snelheid geeft in de luchtstroom van zijn voorganger – slingerde Max over het rechte stuk. Later hoorde ik dat hij juist op dat cruciale moment een hevige kramp kreeg in zijn rechterbeen. Dat is onder alle omstandigheden pijnlijk, maar in een Formule 1-auto is het helemaal een kwelling, omdat de tenen van een coureur zo'n vijftien centimeter hoger liggen dan zijn achterwerk. Het bloed was

uit zijn voeten weggetrokken. In plaats van het gaspedaal met volledige controle te bedienen, bewoog Max wanhopig met zijn tenen om de snelheid van de RB16B vast te houden tijdens de belangrijkste ogenblikken van de race. Op de een of andere manier hield hij stand. Vanaf de pitmuur leek het bijna moeiteloos.

Hij gaat het doen, dacht ik. Hij gaat het doen.

En toen gebeurde het ongelooflijke: hij deed het, wij deden het.

De euforie was overweldigend. 'Max Verstappen, je bent de wereldkampioen!' schreeuwde ik. 'De wereldkampioen!'

Versuft en wankel liet ik me op het bureau op de pitmuur zakken. Mijn keel werd dichtgeknepen door emoties. Mijn passie voor Red Bull Racing, de trots op mijn team, de opluchting van de overwinning, de voldoening dat we de kansen hadden laten keren en de intensiteit van een seizoen dat voortdurend onder hoogspanning had gestaan, kwamen allemaal tegelijk binnen. Het grootste deel van mijn carrière was ik er redelijk goed in geweest om mijn emoties onder controle te houden tijdens psychisch zware momenten. Ik vond huilen geen teken van zwakte, maar juist in de gespannen omstandigheden van 2021 leek het me belangrijk om mijn gevoelens, zeker in het bijzijn van anderen, in bedwang te houden. Bijna een jaar lang had ik een enorme hoeveelheid stress met me meegedragen. Het was op zichzelf alweer een strategie geworden om die voor iedereen om me heen verborgen te houden. Maar na de meest dramatische ronde uit de geschiedenis van de Formule 1 was die druk in één klap verdwenen. Ik verborg mijn gezicht in mijn handen en hilde.