

AFSCHEID VAN RED BULL

Ik moet hier weg.

Op enig moment heeft die overtuiging postgevat in het hoofd van Daniel Ricciardo. Het ging lange tijd op en neer, de liefde bekoelde, de liefde laaide weer op, de liefde verkeerde in iets wat naar haat neigt, al is pure haat niet iets wat zijn opgeruimde karakter toelaat.

Ik dreig tweede man te worden, ik moet hier weg.

En dus, terwijl aan een nieuw contract dat bij Red Bull voor hem klaarligt alleen nog de handtekeningen ontbreken, kondigt Daniel Ricciardo op 3 augustus 2018 zijn vertrek aan bij de organisatie die hem zover heeft gebracht in deze sport. 'Een van de moeilijkste beslissingen van mijn carrière, zo niet de moeilijkste in de 29 jaar die ik nu op deze planeet rondloop,' zegt hij daarover.

Later dat jaar gooit hij al bijna spontaan het bijltje erbij

neer als hij voor de zesde maal in elf races uitvalt bij de Grand Prix van Mexico. De maat is vol, vertelt hij ten overstaan van de verzamelde media. ‘Het woord frustratie dekt de lading niet meer, het is eerder hopeloos. Zoals het er nu voorstaat zie ik niet in waarom ik op zondag nog kom opdagen, waarom ik nog aan de volgende twee races zou deelnemen. Ik heb al zó lang geen probleemloos weekend meer gehad. Niet dat ik bijgelovig ben of dat soort onzin, maar deze auto is vervloekt. Ik kan er niets anders over zeggen. Er gebeuren op zondag dingen waar ik geen verklaring voor heb. Die auto... Laat Gasly er maar mee rijden, ik ben er klaar mee.’

Het is al bekend dat Ricciardo bij Red Bull weggaat; Pierre Gasly uit juniorteam Toro Rosso zal zijn plek overnemen. Maar de immer goedlachse Ricciardo is zo ziek van de uitvalbeurt dat de Fransman wat hem betreft meteen mag instappen. Geen wonder: het berooft hem van een podiumfinish, en dat is extra wrang omdat teamgenoot Max Verstappen de overwinning viert.

Die teamgenoot heeft alles te maken met het besluit om Red Bull de rug toe te keren, zo zal blijken. Natuurlijk handelt Ricciardo in een opwelling en natuurlijk verschijnt hij keurig volgens afspraak aan de start van de laatste twee races van het seizoen, waar hem een schrale troost wacht: hij wordt tweemaal vierde.

Grote belofte

Na zijn debuut in de Formule 1 in 2011 ontpopt Ricciardo zich als veelbelovend talent, hij verslaat viervoudig we-

reldkampioen Sebastian Vettel als ze in 2014 samen voor topteam Red Bull rijden en hij kan als enige Max Verstappen aan voordat die wereldkampioen wordt. Geen wonder dat Ricciardo als een gedoodverfd wereldkampioen te boek staat. Tot hij zijn carrière een wending geeft die niemand heeft zien aankomen en die door weinigen verstandig wordt gevonden. Sindsdien is er van zijn reputatie niets meer over.

Wat ging er mis? Komt het nog goed? En zal later blijken: wie het laatst lacht, racet het best?

Iedereen houdt van Daniel Ricciardo. Zijn aanwezigheid alleen al stemt tot vrolijkheid, niet voor niets groeit hij uit tot favoriet van de vele volgers van *Drive to Survive*. De Netflix-serie, die vanaf 2019 een kijkje achter de schermen biedt bij de Formule 1, geeft de sport een enorme duw in de rug, met name in de Verenigde Staten, waar de Formule 1 maar moeilijk voet aan de grond krijgt. Het publiek is meer gecharmeerd van *oval racing*: laagvliegen op een ovale baan, met als hoogtepunten de 500 mijl van Indianapolis in mei – het kroonjuweel van de IndyCar Series, een klasse vergelijkbaar met de Formule 1 – en de Daytona 500 in februari, het summum van de Nascar Cup Series, de meest brute klasse in de sportwagenracerij. Het grote voordeel van ovals: de circuits bevinden zich in een stadion. Je kunt dus het hele spektakel overzien. Maar *Drive to Survive* zorgt voor een kentering en de immer goedlachse Ricciardo, nooit te beroerd om fans ter wille te zijn en altijd in voor een grap, heeft een belangrijk aandeel in de groeiende populariteit van de Formule 1.

Wie zeker houdt van Daniel Ricciardo is Heidi Berger, Oostenrijks model en dochter van tienvoudig Grand Prix-winnaar Gerhard Berger, actief in de Formule 1 van 1984 tot 1997. In 2022 beleeft het stel op Instagram zijn coming-out, al hebben ze volgens de geruchten al sinds 2019 een relatie. Dat is ook het jaar van die andere grote gebeurtenis in Ricciardo's leven: de carrièrewending, een stap die slechts weinigen begrijpen en kwade tongen wijten aan een gebrek aan ruggengraat. Ricciardo zou de tweestrijd met Max Verstappen bij Red Bull niet langer aandurven. Op de vlucht voor zijn belangrijkste tegenstander, die in de Formule 1 tegelijk je belangrijkste medestander is: je teamgenoot.

Racen tegen je teamgenoot

Samen met je teamgenoot moet je de auto stap voor stap verbeteren, samen met hem moet je het team voorwaarts stuwten. Maar zodra de startlichten uitgaan moet je je teamgenoot verslaan. Je rijdt met hetzelfde materiaal en dus kun je je nergens achter verschuilen. Eén race kom je nog wel weg met excuses, een tweede misschien, maar bij een derde nederlaag kent iedereen je plaats terwijl je zelf nog vol in de ontkenning zit: je bent gedegradeerd tot secundant. In deze interne tweestrijd zijn reputaties vermorzeld. Neem die van aanstormend talent Rubens Barrichello als *wingman* van Michael Schumacher bij Ferrari. Of de Finse hoop Valtteri Bottas, wiens ster in de schaduw van Lewis Hamilton algauw verbleekte toen ze samen voor Mercedes reden.

Zeker, Michael Schumacher was bij Ferrari de onbetwiste nummer 1. De dienende rol van Barrichello lag contractueel vast, maar niemand heeft de Braziliaan ooit gedwongen daarvoor te tekenen. En niemand kan ontkennen dat de Duitser zijn voorkeurspositie ruimschoots waarmaakte door de ban voor Ferrari te breken. Na 21 jaar leverde het team in 2000 eindelijk weer een wereldkampioen af; hij maakte er hoogstpersoonlijk meteen vijf op een rij van.

Mercedes moest veel langer wachten op de volgende kampioen. Als motorleverancier van McLaren zag het in 1998 Mika Häkkinen triomferen; met het eigen team was Lewis Hamilton in 2014 heer en meester. Maar die wachttijd van ruim vier decennia kwam doordat Mercedes zich na de wereldtitels van de Argentijn Juan Manuel Fangio in 1954 en '55 terugtrok uit de Formule 1. Uit de autosport in het algemeen zelfs, na een crash van Pierre Levegh in de 24 uur van Le Mans in 1955, die de Fransman het leven kostte. Zijn Mercedes vloog de tribune in en 82 toeschouwers vonden eveneens de dood.

Maar er is helemaal niets wat erop wijst dat Daniel Ricciardo eenzelfde lot beschoren zal zijn als Bottas, Barrichello en zovele anderen wier teamgenoot een maatje te groot voor hen is. In 2018 is Max Verstappen zijn teamgenoot en het materiaal waarmee ze het beiden moeten doen is de Red Bull RB14. Het is hun derde seizoen samen en als altijd zijn ze aan elkaar gewaagd. Red Bull heeft na vier kampioensjaren op rij, met de wereldtitel voor coureurs en constructeurs, een stevige opdoffer moeten in-

casseren bij de introductie van de turbohybridemotoren in 2014. Dat zijn krachtbronnen voorzien van een turbo, die bij de verbranding extra zuurstof toedient en zo zorgt voor meer vermogen, en bovendien met deels elektrische aandrijving, eveneens voor een *power boost*. Plotseling is Mercedes, dat eerder leuk in de subtop meedraaide, het te kloppen team en mag Red Bull de kruimels oprapen.

Zoektocht naar de beste motor

De grootste boosdoener is motorleverancier Renault, beweert het team. Enerzijds een terecht verwijt, anderzijds hebben ook andere teams uit de traditionele voorhoede het nakijken, waaronder Ferrari met zijn eigen Ferrari-motor en McLaren met wat jarenlang een draak van een krachtbron blijkt: de Honda. Mercedes beschikt net als Ferrari over een eigen *power unit* en levert het beste werk van iedereen met het meest gecompliceerde onderdeel: de MGU-H, de *motor generator unit heat*, die warmte omzet in elektrische energie. De MGU-K, de *motor generator unit kinetic*, regeneert remenergie en is ook complex, alleen niet zo ingewikkeld hightech als zijn broertje. Vooral Honda bijt zijn tanden stuk op warmteregeneratie.

Niet dat de kwaliteit van de motor – of beter gezegd: de krachtbron of power unit met alle nieuwe systemen erop en eraan – voortaan doorslaggevend is. Dat zou al te kort door de bocht zijn om het plotselinge succes van Mercedes te verklaren. Het Duitse team heeft ook zijn chassis en aerodynamica uitstekend voor elkaar. Dat moet wel,

anders zouden klantenteams Williams, Force India en in 2014 ook nog McLaren, die met dezelfde Mercedes-motor rijden, hun motorleverancier het vuur na aan de schenen leggen. De marge is zó aanzienlijk dat Mercedes vanaf dat seizoen zeven coureurstitels en acht constructeurstitels achter elkaar wint, een succesreeks die nooit eerder is vertoond in de Formule 1.

Voor Ricciardo mag het dan de pret nog niet drukken. Hij pakt in 2014 de eerste zege in zijn loopbaan bij de Grand Prix van Canada en voegt daar nog een tweetal overwinningen in Hongarije en België aan toe. Het seizoen sluit hij af als derde achter het ongenaakbare Mercedes-duo Lewis Hamilton en Nico Rosberg. ‘Ik ben een Grand Prix-winnaar!’ juicht hij na die eersteling. ‘Het is nog een beetje surrealistisch, doordat het zo snel ging. Ik lag derde toen het ineens heel spannend werd.’ Montreal is een heerlijke stad, vertellen de meeste coureurs elk jaar voordat ze naar het Circuit Gilles Villeneuve afreizen, maar voor Ricciardo is de stad vanwege die eerste hoofdprijs zelfs nog wat dierbaarder.

Lewis Hamilton moet opgeven met kapotte remmen, Nico Rosberg verslaat hij met een van zijn karakteristieke inhaalmanoeuvres: trefzeker en ongenaakbaar. Felipe Massa en Sergio Pérez elimineren elkaar en dat drukt de pret aanvankelijk wél. ‘Beetje raar om de race achter de safetycar te eindigen,’ blikt Ricciardo terug. ‘Ik wilde er eerst zeker van zijn dat het goed ging met de twee coureurs die bij het ongeluk betrokken waren voordat ik de overwinning kon vieren.’ Maar gelukkig zijn Massa en

Pérez ongedeerd en dus kan de champagne spuiten. ‘We hebben vandaag een fantastisch resultaat behaald met de eerste en derde plaats,’ concludeert Ricciardo.

Naast hem op het podium staat Sebastian Vettel, die het allesbehalve prettig vindt om van zijn teamgenoot te verliezen. Voor de Duitser liggen de verhoudingen ineens heel anders, nadat hij zich in de voorgaande jaren tot de onbetwiste nummer 1 van het team had ontpopt toen Mark Webber nog voor Red Bull reed. Ook in het wereldkampioenschap doet diens vervanger het beter: Ricciardo sluit het seizoen af als derde, Vettel wordt na zijn vier kampioensjaren slechts vijfde.

Terugblikkend op zijn eerste jaar bij Red Bull zegt Ricciardo na de slotrace in Abu Dhabi: ‘Het was nagenoeg perfect, zo perfect als het maar zijn kan als je de wereldtitel niet pakt. Dus ik heb nergens spijt van. Er valt niets te klagen.’

Zijn bazen denken daar anders over. Gewend aan eerdere successen groeit bij Red Bull-teambaas Christian Horner en adviseur Helmut Marko jaar na jaar de frustratie over wat Renault vanaf 2014 aan vermogen en betrouwbaarheid klaarspeelt.

Ook Verstappen geeft vanaf zijn debuut in 2015 bij zuster-team Toro Rosso, dat met dezelfde motor rijdt, lucht aan zijn teleurstelling over Renault. ‘*It’s a fucking joke!*’ roept hij tijdens de Grand Prix van Brazilië over de boordradio, om dat naderhand toe te lichten: ‘Als je ziet hoe makkelijk de jongens achter je erbij kunnen komen op het rechte stuk, dan is dat frustrerend. We komen veel

snelheid tekort op het rechte stuk.’ Met een gebrek aan topsnelheid is het voor andere coureurs een eitje om je in te halen. Daar komt nog bij dat de Renault-motor niet alleen te langzaam is, hij gaat ook nog eens met enige regelmaat stuk.

De stier en de honingdas

Maar Ricciardo houdt er niet van om anderen af te katten of een zondebok aan te wijzen. Hij is nuchter genoeg om te beseffen dat ook de andere teams het nakijken hebben ten opzichte van Mercedes. Bovendien krijgt hij in de jaren die volgen andere zorgen: die illustere teamgenoot. Als Vettel in 2015 klaar is bij Red Bull en de overstap maakt naar zijn droomteam Ferrari mag Daniil Kvyat het proberen. Maar nog geen anderhalf jaar later is de Rus al gewogen en te licht bevonden. In zijn plaats maakt Max Verstappen bij de vijfde race van het seizoen 2016 zijn entree: de Grand Prix van Spanje, die hij meteen wint.

Ricciardo wordt dikke maatjes met Verstappen, daar niet van. Ze hebben veel lol samen en doen er alles aan om het team vooruit te helpen. Er is wederzijds respect. Gekscherend noemt Ricciardo Verstappen een ‘race-nerd’, omdat die het vak van autocoureur tot in de kleinste details analyseert om zichzelf en zijn auto te verbeteren.

Maar Verstappen blijkt ook steeds meer het oogappeltje van de baas, van beide bazen nog wel: Horner en Marko. Red Bull doet er alles aan om terug te keren aan het front en ziet het als zijn missie de jongste wereldkampi-

oen ooit af te leveren. Dat record heeft het team al op zijn naam staan, sinds Vettel in 2010 zijn eerste titel greep met 23 jaar en 133 dagen. Maar hé, Verstappen was met 17 jaar en 166 dagen al met afstand de jongste debutant ooit, met 17 jaar en 180 dagen de jongste puntenpakker ooit en – helemaal mooi – met 18 jaar en 228 dagen de jongste racewinnaar ooit. In het jaar dat Ricciardo besluit om zijn loopbaan een andere wending te geven wordt Verstappen 21 – op 30 september 2018, om precies te zijn – dus waarom niet even dit fraaie rijtje records vervolmaken met de eretitel van jongste wereldkampioen ooit?

Het is niet de enige reden waarom Horner en Marko het stiekem net een beetje meer zien zitten met Verstappen dan met Ricciardo. Het is ook dat gevoel dat Verstappen *the next big thing* is, iemand die kan uitgroeien tot een van de beste, zo niet de beste Formule 1-coureur aller tijden. Nou ja, stiekem... Verstappen heeft eerder dat jaar al een salarisverhoging gekregen die hem tot de bestbetaalde coureur van Red Bull maakt. Dat steekt bij Ricciardo en voedt het gevoel dat hij niet voldoende waardering krijgt. Feit is dat Red Bull met Verstappen geschiedenis kan schrijven, iets wat er bij levensgenieter Ricciardo niet in zit. Althans, geen kenner heeft ooit geopperd dat Ricciardo van de buitencategorie is. Een wereldkampioen in de dop, dat wel, maar geen superman zoals Schumacher en Hamilton.

Ricciardo weet dat hij zowel binnen als buiten het team geliefd is en kan het zoals gezegd uitstekend vinden met Verstappen, maar zijn jonge vriend – zelf wordt hij op

1 juli van dat jaar 29 – werpt zich meer en meer op als een obstakel voor eigen succes. De racenerd met de mentaliteit van een vechter ten koste van alles versus de *honey badger*, zoals Ricciardo's zelfgekozen bijnaam luidt: een honingdas die er leuk en aardig uitziet, maar als het erop aankomt een killer is. Dat is althans wat hij wil doen geloven, er zijn genoeg kenners die twifelen of hij niet wat te aardig is. 'Ze denken dat ik die leuke jongen van de Formule 1 ben,' merkt Ricciardo op, om dat beeld met het nodige venijn bij te stellen: 'Zodra het vizier naar beneden gaat verander ik in een genadeloze klootzak!'

Een honingdas en een rode stier: op het circuit komt het tot de nodige aanvaringen. Voor de neutrale toeschouwer gaat de onbesuisde Verstappen niet altijd vrijuit, maar Horner en Marko nemen het telkens voor hem op. Zo jong als hij is slaagt hij erin de onvoorwaardelijke steun van het team en zijn bazen op te eisen. En Ricciardo, net wat minder veeleisend naar het team en naar zichzelf, concludeert dat Verstappen de toekomst van Red Bull Racing is en dat er voor hem slechts een bijrol is weggelegd.

Het keerpunt komt tijdens de Grand Prix van Azerbeidzjan, als de teamgenoten onderling een straatgevecht leveren in het historische centrum van hoofdstad Bakoe. Het eindigt in tranen, aangezien Ricciardo achter op Verstappen knalt. In het normale leven heeft de achterste auto schuld en ook in de autosport is dat meestal zo, maar op zondag 29 april 2018 zijn er genoeg die met de beschuldigende vinger naar Verstappen wijzen. Onder hen Ricciardo, al verbijt hij zijn woede direct na deze