

'Dit boek onthult hoe het er werkelijk aan toegaat binnen ons team. Niemand is ooit zo dichtbij geweest.'

Toto Wolff

Inside Mercedes F1

Twee jaar achter de schermen

bij het Mercedes Formule 1-team



Matt Whyman

MATT WHYMAN

Inside Mercedes F1

Twee jaar achter de schermen
bij het Mercedes Formule 1-team

KOSM • S

Kosmos Uitgevers, Utrecht/Antwerpen

INHOUD

VOORWOORD	7
1 Verbijstering en vrees	17
2 Heb je ervaring?	39
3 Moeren en bouten aandraaien	71
4 Nachtelijke run	107
5 Het circus is begonnen	127
6 Klaar voor de start	145
7 On the racks	155
8 Afstandsbestuurd	177
9 Het verhaal op de baan	209
10 De menselijke machine	241
11 Hoop, dromen en een vleugje waanzin	267
12 Iets moeilijks doen	289
13 Op zoek naar Toto	301
14 Vertrouwen in het proces	319
15 De hot seat	343
16 Starten en wegwezen	359
EPILOOG	375
DANKWOORD	381
VERANTWOORDING	383

VOORWOORD

Op dit moment is dit woestijncircuit onder de sterren de laatste plek waar iemand van het team wil zijn.

De tijd voor de kwalificatiesessie zit erop, de startvolgorde voor de race van morgen, de eerste in het Formule 1-seizoen 2023, is bepaald. Achter de garage, op het internationale circuit van Bahrein, voelt het alsof de lucht snel opdraait. Al het personeel wil hier zo snel mogelijk weg. Monteurs haasten zich naar de wagens als die terugkeren in de pitstraat en ingenieurs benen naar een briefingsruimte om de volgende stappen uit te werken. Iedereen, zo lijkt het, van de technici tot de teamfysio, moet plotseling dringend ergens anders heen. In minder dan een minuut is er nog maar één persoon van het team over.

Toto Wolff, de Oostenrijkse miljardair, mede-eigenaar van het Mercedes-AMG PETRONAS F1-team, CEO en teambaas, zit op een hoge kruk met zijn rug naar me toe. *The boss*, zoals hij in de wandelgangen heet, bevindt zich op de brug: een centraal eiland dat de werkplaats in tweeën deelt. In het autosportvastgoed is de beperkte ruimte van deze werkomgeving het heilige der heiligen. Een uur geleden, toen de sessie net aan de gang was en de garage vol stond met mensen, hadden ze me op een plek bij een gereedschapskast neergezet, een paar meter achter Wolff, en vervolgens geluidloos geadviseerd om niet te bewegen. Dus ik geloof niet dat hij weet dat ik hier ben. Maar het voelt niet als het juiste moment om zelfs maar mijn keel te schrapen.

Wolff is 1 meter 95 en goed in vorm voor een man van begin vijftig. Meestal helpt dit hem om zelfvertrouwen uit te stralen. Op dit moment ben ik echter de enige die een

zeldzame scheur in dat pantser ziet. Zijn donkere haar strijkt tegen de kraag van zijn witte teamshirt waarvan de stof strak wordt getrokken door zijn ingezakte schouderbladen, terwijl Wolff naar de monitor voor hem staart.

Dit is de kapitein van een schip, die de passage waar hij doorheen moet zojuist heeft gezien en wiens moed hem in de schoenen is gezakt.

Wolff heeft geen vin meer verroerd sinds de twintig namen en rondetijden van de coureurs op het leaderboard op volgorde staan. Het is de eerste keer dat de competitieve prestaties van het hele veld worden getest voor het race-seizoen 2023 en het resultaat is pijnlijk. Met groot machtsvertoon en enig gemak heeft tweevoudig F1-wereldkampioen Max Verstappen zojuist zijn Red Bull-auto op pole gezet (de voorste positie op de grid die bekendstaat als P1). Op respectievelijk P6 en P7 hebben Mercedes F1-coureurs George Russell en Lewis Hamilton meer dan een halve seconde achterstand op de Nederlander. Wat amper meer lijkt dan de tijd tussen twee hartslagen, is in feite een bijna onoverbrugbare kloof. Zoals een teamlid me later vertelt, moet er 'minstens zes maanden aan de auto worden gesleuteld' om die kloof te overbruggen.

Alleen voor zijn datascherm lijkt de realiteit Wolff bij de keel te grijpen. Het feit dat Fernando Alonso van Aston Martin iedereen heeft verrast door beslag te leggen op P5 achter de twee Ferrari's en de tweede Red Bull is beslist niet goed voor Wolffs bloeddruk. Als motorleverancier van het Aston Martin-team, evenals verschillende andere op de grid, is Mercedes F1 zojuist overklast door een klant.

Is het de confrontatie met de cijfers of staart hij gewoon naar de weerspiegeling van zijn eigen ziel... op dit moment is alles mogelijk. Het is zonder twijfel Wolffs ergste nachtmerrie, die des te moeilijker te verdragen is door de staat

van dienst van Mercedes sinds het in 2010 weer van start ging met een Formule 1-team. Dit is tenslotte het raceteam dat van 2014 tot 2021 het recordaantal van acht keer op rij het constructeurskampioenschap heeft gewonnen. En dat er mede voor zorgde dat superstercoureur Lewis Hamilton het record van Michael Schumacher van zeven wereldtitels evenaarde. Dat Mercedes F1 het vorige seizoen geen auto meer voor in de race had, was voor sommigen een langverwachte nivellering, maar voor Toto Wolff, perfectionist tot op het bot, was de ervaring zowel pijnlijk als een grote uitdaging. Veerkracht werd altijd al genoemd als een belangrijk onderdeel van dit team, niet in de laatste plaats door Wolff zelf. Het ongebruikelijke jaar bood nu een kans om te zien of Mercedes F1 echt sterker en wijzer kon worden als team. Wolff sleep zijn messen en stimuleerde zijn troepen om voor de titelstrijd van 2023 met een auto te komen die zowel critici als concurrenten het nakijken zou geven.

In de wintermaanden voorafgaand aan het nieuwe race-seizoen, beheerst door strikte beperkingen rond testen op het circuit, geloofde het team dat ze licht zagen aan het einde van de windtunnel. Terwijl de nieuwe auto evolueerde van concept naar een uitdager van koolstofvezel en titanium, wezen alle simulaties op een kentering van de macht. In een zelfverzekerde stemming livestreamde Mercedes F1 de lancering van de 2023-auto in felle schijnwerpers en met de trotse blik van Wolff en zijn twee coureurs. Hier was een legendarisch team dat aangaf dat het weer op voorsprong stond. *Geloof ons maar. We hebben de genen. Dit jaar wordt ons jaar.*

Maar nu het remstof neerdaalt na de eerste kwalificatieronde van het nieuwe seizoen, staat Mercedes F1, ondanks alle mooie woorden en de hooggespannen verwachtingen, pijnlijk te kijk.

* * *

Een paar weken voordat de auto's hun debuut op het circuit maken, wordt me de zeldzame kans geboden om mee te draaien in het Mercedes F1-team. Anderhalf jaar lang mag ik getuige zijn van hun pogingen om een comeback te maken. Het tijdsbestek dat op tafel ligt, beslaat twee raceseizoenen, want achter elk F1-team zit een dubbel verhaal. Aan de voorkant is er het spektakel op de baan dat zich van het vroege voorjaar tot het late najaar elk raceweekend ergens op aarde voltrekt. Natuurlijk is dankzij *Formula 1: Drive to Survive* van Netflix de sport nu toegankelijker voor fans dan ooit tevoren, maar dit is een kans om dieper te gaan met één team, niet alleen in de paddock, maar tot in de kern. Want als het raceseizoen van start gaat, begint ook het werk aan het ontwerp, de productie en de bouw van de auto voor het volgende jaar. Het is een megaproject waarbij duizenden mensen betrokken zijn, soms overweldigend, en culminerend in een hectische activiteit in de wintermaanden. Door beide kanten van het verhaal te tonen, inclusief de mogelijkheid om de evolutie van de auto van 2024 te zien, biedt Mercedes F1 me een ongekend kijkje achter de schermen.

We willen dat jij ons pusht, luidt de oproep in de uitnodiging van Mercedes F1, en wij zullen jou pushen.

Voor mij voelt dat alsof ik mijn neus mag steken in zaken die tot dan toe zorgvuldig geheim zijn gehouden. Die belofte van transparantie spreekt me aan. Eerlijk gezegd, als Mercedes F1 me slechts een beperkte blik achter de schermen zou gunnen, zou ik het heel moeilijk vinden om het twee seizoenen lang vol te houden. Mercedes wil kennelijk niet alleen het vorige seizoen achter zich laten, maar ook laten zien dat zijn F1-raceteam over veel meer gaat dan

over de twee coureurs en een teambaas die aan het hoofd van de tafel zitten. Nu de sport is afgestapt van het gebruik om in de pitgarage schermen voor de auto's te zetten, lijkt de tijd rijp om ook meer openheid te geven ten aanzien van de bredere organisatie; van de vele getalenteerde mannen en vrouwen wier inspanningen vaak buiten beeld blijven. 'Direct en indirect,' om een favoriete zin van Toto Wolff zelf te lenen, 'draagt iedereen zijn eigen milliseconde bij aan de uitvoering.'

Als ik korte tijd later, na de kwalificatie voor de Grand Prix van Bahrein, in de Mercedes F1-garage sta, ben ik er getuige van hoe de teambaas in stilte verwerkt wat de sessie heeft onthuld. Nadat hij een jaar lang op de baan en in de fabriek heeft gestreden om een competitieve auto voor dit seizoen af te leveren, is Toto Wolff zojuist getuige geweest van het falen van een echt collectieve inspanning. Ik vind het niet vreemd dat hij ogenschijnlijk vergeet met zijn ogen te knippen en te ademen. Het team dat hij tien jaar lang heeft geleid, is verweven in zijn wezen, net als de namen van de sponsors in zijn teamshirt.

Tekortschietende prestaties op de grid betekenen niet alleen het nodige voor het komende kampioenschap, ook al wil niemand daar op dit moment nog aan denken. Mercedes F1 wil ook een diepgevoelde onrechtvaardigheid rechtzetten. In de climax van het seizoen 2021 in Abu Dhabi was Hamilton immers door een menselijke fout van de race-directeur beroofd van de kans om de succesvolste F1-coureur aller tijden te worden. Het incident dat werd veroorzaakt door het niet correct toepassen van de regels na een safety-car-inzet (als de wagen het veld vertraagt en verdicht terwijl een gevaar op de baan wordt opgeruimd), gaf Red Bulls Max Verstappen in de laatste ronde een voordeel op

raceleider Hamilton. Hoewel de Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), het bestuursorgaan van de sport, de beslissing zou handhaven, nadat ze hadden ingestemd met het aanscherpen van de procedures in de toekomst, gold het algemeen als de grootste miskleun uit de geschiedenis van de autosport. Ook in 2022 had Mercedes FI het moeilijk, in tegenstelling tot Red Bull, dat zijn positie versterkte door zowel het kampioenschap voor coureurs als dat voor constructeurs te winnen. De worsteling groeide echter uit tot een motiverende kracht. Ze hield het vuur brandend toen Wolff zijn team aanmoedigde om voor 2023 een auto af te leveren die meer dan een fout zou rechtzetten.

En nu we eindelijk op het punt zijn dat een schitterende omslag voor het team had moeten betekenen, is de hoop voor het komende seizoen de grond in geboord door de concurrentie. In de pitstraat buiten de garage dromt personeel van rivaliserende teams voorbij. Mediaploegen, marshals, medici en officials mengen zich onder hen. Samen bewegen ze op een soundtrack die wordt verzorgd door schallende luidsprekers, het gejuich en gefluit van fans op de tribune aan de andere kant van de baan en de rotorbladen van de camerahelikopter boven hun hoofd. Grotendeels aan het zicht onttrokken door de brug, lijkt Wolff zich onbewust van dit alles. Zo meteen zal hij zich uit zijn gedachten losrukken, zijn mouwen opstropen tot net onder de elleboog en weer het gezicht van het team worden. Maar eerst moet hij in het reine komen met het feit dat de realiteit zojuist zijn verwachtingen heeft ingehaald.

Ik verwacht al min of meer dat mijn aanstelling ten einde loopt. In plaats daarvan erkent Mercedes FI dat een team in tegenspoed zijn ware aard meer laat zien dan een raceteam dat gewoon alles wint. Dus in plaats van een handdruk en een afscheid, krijg ik een teamtenu voor het

1

VERBIJSTERING EN VREES

Grand Prix van Bahrein
Bahrein International Circuit, Sakhir
3-5 maart 2023

Zes dagen voor het openingsweekend van het racesizoen heerste er een voorgevoel in de Mercedes F1-fabriek in Brackley. Dat voorgevoel ontstond op een frisse zondagochtend onder de belangrijkste medewerkers en was zo helder als wat. Het ging om de auto voor het komende seizoen. Niemand was blij met wat hij zag.

Die verwachting voor de toekomst had niets te maken met zwarte magie, maar puur met gegevens van de drie-daagse testen op de baan die elk team mag doen. De evaluatie had plaatsgevonden op hetzelfde circuit in Bahrein waar Toto Wolffs ambitie om een mogelijke kampioen te presenteren later zou stranden. Tot aan dat moment, waarop de baanengineers, net met een nachtvlucht teruggekeerd van de eilandstaat in de Perzische Golf, bij elkaar kwamen om hun bevindingen te analyseren, was er nog een fractie tijd om de prestaties van de nieuwe auto van dat jaar te verbeteren. Volgens de simulaties had de W14 de potentie om als eerste te eindigen dankzij betere handling en daardoor snellere rondetijden. Alleen moest het team dat nog wel uit de wagen halen om dat daadwerkelijk te bewerkstelligen.

Ik arriveer ruim op tijd bij de Mercedes F1-fabriek voor de debriefing van de testritten. Dit is geen gewone fabriek. De teambasis lijkt meer op een uitgestrekte technische campus met strakke, functionele gebouwen en een laan met aan weerszijden bomen, die bezoekers via een brug over een rivier naar het operationele hoofdcentrum leidt. In een wedloop om de snelste te zijn op het circuit kan Mercedes F1 zich geen negen-tot-vijfmentaliteit veroorloven. Afgezien van twee jaarlijkse voor elk team in deze sport verplichte sluitingen, wanneer letterlijk al het werk twee weken lang stilgelegd moet worden, in de zomer en met Kerstmis, is de fabriek dag en nacht open. Dus meld ik me bij een receptionist die eruitziet alsof hij er al een halve werkdag op heeft zitten, ook al is deze traditionele rustdag nog maar net aangebroken. Net als andere bezoekers hier pak ik een sleutelkoord en doe alsof de enorme prijzenkast aan de muur normaal is. Het is een bevestiging, voor zover nodig, dat dit het hoofdkantoor is van het succesvolste team in de Formule 1. De echte raceauto die in de ontvangstruimte staat, valt evenmin te negeren. De carrosserie is mooi gestroomlijnd en overwegend zwart, onderdeel van het streven naar diversiteit en tegen racisme.

Meer naar achteren gaat de kleur van de auto geleidelijk over naar zilver, een huiskleur van Mercedes in hun hele autosportgeschiedenis. Het huidige F1-team staat ook bekend als de *Silver Arrows*. Als je goed naar de voorvleugel kijkt, zie je kleine schilfertjes en krasjes die op hoge snelheid zijn ontstaan, als littekens uit het heetst van de strijd. In de verstilde rust van de lobby lijkt de auto, anders dan in zijn natuurlijke omgeving op het circuit, wel een voorbeeld van technische taxidermie.

De auto in kwestie is de Mercedes-AMG F1 W12 E Perfor-

mance, vooral bekend als de W12.¹ Net als bij goede wijnen heeft het huidige Mercedes F1-team heel wat vintagejaren gekend sinds het in 2010 terugkeerde met de W01, waaronder de W12. Alleen ging deze met pensioen op een manier die velen nog steeds moeilijk kunnen verkroppen. De #44-sticker, het iconische racenummer van Lewis Hamilton, op de neus maakt voor mij duidelijk dat het hier om een stukje autosporthistorie gaat: de auto uit 2021 waarmee Hamilton het coureurskampioenschap onder zulke controversiële omstandigheden was ontzegd.

Nog voor ik me mag aansluiten bij de bijeenkomst boven, realiseer ik me meteen dat de auto hier staat opdat het team dat niet vergeet.

Dat zo'n belangrijke prijs in de laatste ronde van de laatste race van dat seizoen was weggekaapt, had Mercedes F1 pijn gedaan. Het team had in 2022 een vergelijkbare pijnlijke ervaring toen bleek dat de opvolger van de W12 de prestaties van Red Bull en ook Ferrari niet kon evenaren. Voor zowel de Silver Arrows als de fans was de W13 een herinnering aan het feit dat Formule 1 net zo goed een competitie is op het gebied van auto-ontwikkeling als een strijd op de baan. Nu staat het nieuwe seizoen voor de deur. En dat elk team zijn bevindingen van de driedaagse testsessie gaat analyseren, betekent dat de strijd is begonnen.

Mijn eerste indruk is dat ik een soort moderne *war room*

¹ De officiële benaming combineert het Duitse auto-erfgoed van het team (de 'W' staat voor 'wagen', wat ook in het thuisland van Mercedes-Benz staat voor auto) met een nummeringssysteem dat in 1926 begon met 01. Het huidige Mercedes F1-team paste het systeem aan met een nummerherziening en de toevoeging 'F1' vóór de 'W' om het moderne autotijdperk aan te geven. De afgelopen jaren is een nieuw technologielabel 'E Performance' toegevoegd als erkenning van het werk van het team van de divisie in Brixworth.

ben binnengelopen, een klinisch witte ruimte die plaats biedt aan een directietafel van wel twintig meter lang. Uit sleuven in het tafelblad rijst geluidloos voor iedere stoel een monitor op. De generaals, hier vertegenwoordigd door een twintigtal engineers en autopersoneel van essentieel belang, hebben zich bij aankomst verzameld bij de koffie-counter. Logisch, ze hebben een lange reis achter de rug. Maar zelfs zonder de cafeïneboost lijkt deze groep, in voor het team voorgeschreven reiskleding (een casual combinatie van een wit T-shirt en witte sportschoenen, grijze trui en blauwe joggingbroek), opvallend alert. In de Formule 1 wacht de tijd op geen enkel team. Dit zijn mensen die gewend zijn om van het ene continent naar het andere te reizen om daarna een lange shift te draaien in de fabriek. Met nog slechts een week tot het begin van het seizoen kan elke beschikbare seconde het verschil maken in de prestaties.

Onder de belangrijkste spelers herken ik technisch directeur Mike Elliott en Andrew Shovlin, de Trackside Engineering Director van het team, bij iedereen (waarschijnlijk zelfs bij zijn eigen familie) bekend als 'Shov'. Naast de groep in deze kamer is nog een tiental namen en gezichten te zien op het videoconferentiescherm dat op onze monitoren verschijnt. Pas als de vergadering begint, stipt op tijd en zonder inleiding, bespeur ik een zekere onrust bij de enorm gefocuste aanwezigen.

'De huidige toestand is niet acceptabel,' begint een stem helemaal aan het andere eind van de tafel. Ik kan niet zien aan wie die toebehoort. Het standpunt wordt snel onderschreven door degenen die op hun beurt de zaal toespreken.

'Nog niet zo lang geleden waren we kampioen wintertesten,' zegt Peter Bonnington weemoedig. Hij is beter bekend als Bono, de race-engineer van Lewis Hamilton. 'Het voelt alsof we zijn afgeleden.'

Bij elke bijdrage gedurende de daaropvolgende drie kwartier, feitelijk een samenvatting van de prestaties van de testessie door steeds een ander groepshoofd, veranderen de gegevens op het scherm. Van rondetijdtelemetrie tot analyses van bandenslijtage, elk pictogram en elke grafiek toont andere kenmerken van de W14. Met slechts minieme verschillen tussen teamgenoten Lewis Hamilton en George Russell, maar met aanzienlijke tekortkomingen ten opzichte van belangrijke rivalen als Red Bull en Ferrari, biedt het totaalbeeld weinig ruimte voor een afwijkende interpretatie.

Stov leidt de hele bijeenkomst op zijn efficiënte en pragmatische manier, met kalme stem, maar in het bewustzijn dat er verbeteringen moeten worden gevonden.

‘Leggen wij, als leiders, de lat hoog genoeg?’ vraagt hij op een gegeven moment.

Het is een retorische vraag, maar een die een ongemakkelijke pauze teweegbrengt. Over minder dan een week vliegen deze engineers terug naar Bahrein voor de eerste Grand Prix van het seizoen. Tot die tijd is er volgens hen nog tijd om obstakels te overwinnen. In een eigen race moeten ze eerst vaststellen waarom de prestaties uitblijven en dan uitvinden hoe ze die wel uit de auto kunnen toveren. Ik voel hoe de mensen rond de tafel beginnen te schuifelen, alsof ze de zware taak die hen te wachten staat al voor zich zien. Pas als Shov de vergadering lijkt te willen afsluiten, neemt een stem in de verte het woord.

‘Dit is echt niet goed genoeg.’

Het Oostenrijkse accent verraadt meteen wie deze deelnemer aan de videoconferentie is. Als iemand al op het punt had gestaan om uit te ademen, dan is hij daar meteen mee gestopt bij het horen van Toto Wolff.

‘We zouden ons een beetje moeten schamen.’

De baas klinkt gespannen en gefrustreerd. De auto is zijn grootste zorg, maar wat Wolff ook steekt, is het feit dat Mercedes F1 als leverancier van motoren aan diverse teams op de grid is voorbijgestreefd door een klant. 'Als Aston Martin de belofte waarmaakt die ze zojuist tijdens het testen hebben laten zien...' en hier pauzeert hij om de aanwezigen in de zaal de kans te geven dit zelf in te vullen. Dan, alsof hij terugkeert naar vertrouwd terrein, herinnert Wolff zijn team eraan dat ze over alles beschikken wat ze nodig hebben – de waarden, kennis, expertise en middelen – om een winnende auto te bouwen.

'We leggen de schuld bij het probleem, niet bij de persoon,' eindigt hij, waarmee hij een collectieve verantwoordelijkheid onderstreept die ook hemzelf omvat, 'maar desondanks... kom op!'

Op het Bahrein International Circuit, omgeven door woestijn en laag struikgewas, vormen de toegangspoortjes naar de paddocktribune een poort tussen twee werelden. Het buitenterrein is toegankelijk voor fans, waarvan er 36.000 aanwezig zijn op deze eerste racedag van het seizoen. Het is pas halverwege de ochtend, maar de tribunes stromen al vol en een van de eerste supportraces wordt al verreden. Het oorverdovende gejank van Porsches is van veraf te horen. Ik kan de baan niet zien als ik de looppaden, wegwijzers en een tunnel onder het rechte stuk naar mijn bestemming volg, maar het lawaai trekt meteen de aandacht. Wat ook aandacht trekt, is het argument van het F1-bestuursorgaan dat de aanwezigheid van de sport in een land met een twijfelachtige staat van dienst op het gebied van de mensenrechten, waarvan er meerdere op racekalender staan, mogelijkheden biedt voor betrokkenheid en dialoog. Tijdens mijn korte verblijf hier zie ik dit echter alleen terug



De hechte relatie tussen Lewis Hamilton en Toto Wolff heeft tot ongekend succes geleid voor Mercedes F1.



De rode pet van wijlen Niki Lauda hangt als geluksmascotte tijdens raceweekenden in de garage van het team. Lauda speelde een sleutelrol bij het binnenhalen van Hamilton bij Mercedes F1.



Susie en Toto Wolff verplaatsen zich op de step tijdens de GP van Miami, 2023. Susie, voormalig coureur, is Managing Director van de F1 Academy.



De Grand Prix van Silverstone, 2024. Een sprookjesachtig einde.

Thank you so much, guys. It means a lot to get this one. I love you. – Lewis Hamilton

945 dagen na zijn laatste overwinning racet Hamilton naar de overwinning tijdens de Grand Prix van Groot-Brittannië met Mercedes F1. Na een lange strijd is de overwinning verdiend en feest het hele Mercedes F1-team mee.

'In de geheimzinnige wereld van de autosport heeft niemand ooit op dit niveau toegang gekregen. Het resultaat is een inktijk in wat er nodig is om te concurreren aan de top.'

Will Buxton, F1-verslaggever en journalist

Het Mercedes-AMG PETRONAS Formule 1-team was ooit onaantastbaar. Het werd zeven keer achter elkaar wereldkampioen, maar ziet zich nu geconfronteerd met een realiteit waarin het niet langer aan de top van de F1 staat.

Matt Whyman volgt de reis van de Silver Arrows terwijl ze hun grootste uitdaging aangaan: de race terug naar de top. Whyman krijgt ongekeerde toegang tot coureurs, teamleiders en de pitcrew. Hij is 'fully embedded' tijdens de seizoenen 2023 en 2024 en volgt niet alleen de F1-coureurs Lewis Hamilton, George Russell en CEO Toto Wolff, maar ook alle hardwerkende mensen achter de schermen, die onder grote druk presteren.

Van pre-season spanning tot de glamour van iconische races; dit boek biedt een onthullend inzicht in teamwork en topprestaties, met niet eerder vertoonde foto's. Dit is het exclusieve verhaal van Mercedes F1.

