



FORMULA 1[®]

DE COMPLETE GESCHIEDENIS

MAURICE HAMILTON | MET VOORWOORD VAN: ROSS BRAWN

DELTA S

DOCHNI



VOORWOORD

DOOR ROSS BRAWN // 9



DE JAREN 50:
EEN KONINKLIJKE
GELEGENHEID ////////////////////////////////// 15



DE JAREN 60:
LOTUS KOMT
TOT BLOEI ////////////////////////////////// 51



DE JAREN 70:
MET KUNST- EN
VLIEGWERK ////////////////////////////////// 87



DE JAREN 80:
DE MAN IN HET
WITTE PAK ////////////////////////////////// 123



DE JAREN 90: DE WISSELING VAN DE WACHT // 159



DE JAREN 0: DE OVERDAAD // 195



DE JAREN 10: DE TOL VAN DE OVERWINNING // 231



DE JAREN 20: CRISIS EN INNOVATIE // 267

OVERZICHT WINNAARS // 282

REGISTER // 284

MET DANK AAN // 288







VOORWOORD

DOOR ROSS BRAWN

De meest opvallende veranderingen in de Formule 1 sinds ik er een actieve rol in kreeg, zijn het verbeterde professionalisme en de toegenomen middelen van de teams. Dit drong onlangs tot me door tijdens een evenement in Canada. Ik nam deel aan een forum en daar werden foto's uit verschillende fases van mijn carrière tevoorschijn getoverd. Eén beeld dat echt indruk op me maakte, was genomen tijdens mijn eerste baan bij de Formule 1, toen ik in 1977 bij het pas samengestelde Wolf-team werkte. Op een groepsfoto was te zien dat ons team uit ongeveer vijftien personen bestond. Toentertijd ontwikkelde ik de onderdelen. Er waren een paar monteurs, een of twee mensen die de onderdelen fabriceerden en een paar hulpjes. Dat was destijds het hele team, maar Wolf won toen ook zijn eerste wedstrijd!

Nu kan je je dat amper inbeelden. Tegenwoordig zijn zelfs vijftien mensen niet eens voldoende om de catering voor een Formule 1-team te verzorgen. Dat is een gigantische verandering; de grootste die ik heb meegemaakt. Eigenlijk heeft het succes van de Formule 1 voor die verandering gezorgd. Bij een top Formule 1-team zoals Mercedes, inclusief de motorafdeling, zijn nu ongeveer 1400 mensen betrokken. Dat is te danken aan het succes en de commerciële groei van de Formule 1.

Achteraf gezien had ik heel veel geluk dat ik aan de slag kon toen de teams nog klein waren. Als je maar met vijftien mensen bent, mag je namelijk alles doen. Je veegt de vloer schoon, rijdt met de vrachtwagen, maakt de onderdelen en monteert ze. Hierdoor kreeg ik met vallen en opstaan een geweldige opleiding in de Formule 1. Van daaruit breidde alles zich vrij snel uit. Toen ik van Wolf overstapte naar Williams, was Frank zijn team opnieuw aan het samenstellen, en dat was vrij klein. Maar tegen de tijd dat ik halverwege de jaren 80 het team verliet, had Frank twee kampioenschappen gewonnen. Bovendien had hij van het ene op het andere moment, of zo leek het toch, tweehonderd mensen in dienst.

De andere ingrijpende verandering die ik heb meegemaakt, heeft te maken met de veiligheid van de Formule 1. Je moest behoorlijk wat lef hebben om met de wagens uit de beginjaren te rijden. De teams waren volledig gericht op presteren, en er werd bijna geen rekening gehouden met de veiligheid van de coureur. Iedereen probeerde wel zijn gezond verstand te gebruiken, maar het probleem was dat veiligheid niet voorgeschreven was. De wagens werden zo licht mogelijk gebouwd. Daar kwam nog bij dat de benen van de coureur voorbij de vooras in de neus van de wagen uitstaken. Bij elke frontale botsing braken de benen van de coureur, of gebeurden er nog ergere dingen.

Het invoeren van voorgeschreven veiligheidsnormen was een belangrijke verandering in de geschiedenis van de Formule 1 en in mijn eigen carrière. Ik ben er trots op



Rechts: In 1991 werd Ross Brawn technisch directeur bij Benetton.

Links: Ross Brawn putte uit zijn enorme ervaring voor zijn rol als sportief en technisch directeur van de Formule 1.

Rechts: Ross Brawn begon zijn succesvolle samenwerking met Michael Schumacher bij Benetton in 1991.



dat alle ingenieurs zich inzetten om te doen wat nodig was. Dat hield in dat ze crash- en sterktetests uitvoerden en enorm veel onderzoek deden naar impacttests. Tegenwoordig zijn de auto's relatief veilig, maar door de aard van de sport kunnen ze dat nooit honderd procent zijn. Dat neemt niet weg dat het uitzonderlijke voertuigen zijn.

Een heel belangrijk keerpunt in de geschiedenis van de Formule 1 was het concept van de monocoque, of 'overlevingscel'. Deze was onlosmakelijk verbonden met het werk van mensen zoals professor Sid Watkins, die oog had voor de zwakke punten in de veiligheid en medische voorzieningen op circuits. Ook Charlie Whiting, die jarenlang wedstrijdleader was bij de F1, had een belangrijke invloed. Beiden zetten ze het werk van Jackie Stewart voort. Die deinsde er niet voor terug om zich heel onpopulair te maken toen hij in de jaren 60 en in het begin van de jaren 70 wedstrijden reed. Hij streed namelijk met hart en ziel voor de noodzaak om aandacht te schenken aan veiligheid. Tegenwoordig beschouwen we veel van deze aspecten als vanzelfsprekend, maar in de jaren 80 en 90 was dat niet het geval. Zo kon het bijvoorbeeld voorkomen dat je je ergens bij een testsessie aanmeldde en dat er geen noodhelikopter bleek te zijn. Toch ging de test dan gewoon door. Nu zou dat zelfs niet in ons hoofd opkomen.

De afgelopen jaren bleef dit proces voortgaan dankzij de invoering van veel voorgeschreven veiligheidsonderdelen. Een voorbeeld daarvan is de halo, de beschermen-de beugel rondom de cockpit van een raceauto, die vrij controversieel was. Maar nu is de halo een standaardonderdeel dat elk team in zijn auto's moet inbouwen. Niemand staat er nog bij stil, hoewel sommige mensen toen hij werd ingevoerd op hun achterste benen gingen staan!

De waarheid is dat niemand van veranderingen houdt, tenzij ze er een duidelijk voordeel uit kunnen halen.

Wat de prestaties betreft, onderzoeken F1-ingenieurs elk voorschrift en kijken ze hoe ze er binnen de conventionele interpretatie het beste van kunnen maken. Daarna gaan ze op zoek naar de alternatieve interpretatie. Ik weet uit ervaring dat het voor heel wat euforie zorgt wanneer er een volledig andere maar geldige interpretatie wordt bedacht waar niemand anders op is gekomen. Plotseling beschik je dan over een prestatievoordeel, of dat hoop je toch. Als ik terugdenk aan de auto's waarbij ik betrokken was, is een goed voorbeeld hiervan de Benetton waarmee we in 1994 het wereldkampioenschap wonnen met Michael Schumacher. Dit bereikten we dankzij een fantastisch diepgaande en zorgvuldige toepassing van alle voorschriften, wat de Benetton tot een geweldige raceauto maakte.

Gezien de complexiteit van de uitdaging van de Formule 1 en de omvang, lijdt het geen twijfel dat een goed groot team altijd een goed klein team zal verslaan. Daar ontkom je niet aan. Grote teams zijn in staat om alles veel efficiënter te doen, terwijl je in een klein team op zoek bent naar het revolutionaire succes. Je wint het nooit met het evolutionaire proces, omdat een groot team zich gewoon veel effectiever ontwikkelt. Elke dag doet het dingen om een beter materiaal te vinden, een betere manier om het te gebruiken en een betere manier om het te ontwerpen.

Dit gezegd zijnde, zijn competente kleine teams heel belangrijk voor de Formule 1. Als ik nu de ambitie had, zou ik een goed team uit het middenveld willen hebben dat punten scoorde, op het podium terechtkwam, een wedstrijd won (misschien met een kleine portie geluk)



Uiterst links: Ross Brawn (afgebeeld met Jean Todt en Rubens Barrichello) vormde het genie achter de technische kant van Ferrari's indrukwekkende heropleving.

Links: In 2009 leidde hij zijn eigen F1-team.

en ook winst maakte. Als je dat eenmaal bereikt, heb je een duurzaam systeem. Dan heb je een goede reden om een Formule 1-team te leiden, naast de passie die veel van deze middenveldteams drijft. We mogen van geluk spreken dat ze over gedrevenheid en ambitie beschikken, want voor de kleine teams is het commercieel gezien lastig. Teameigenaars zoals Lawrence Stroll, Finn Rausing en Gene Haas hebben heel veel passie voor de sport. Dat is geweldig om te zien. Toch mogen we niet alleen daarop vertrouwen en moeten we er ook voor zorgen dat de teams commercieel duurzaam zijn.

Wat de kampioenschappen betreft, schommelt de prioriteit tussen de coureurs en de teams. De teams zijn geneigd om de meeste waarde te hechten aan het kampioenschap van de constructeur. Ik denk echter dat extern, vooral nu ik aan deze kant van de business heb gezeten, het kampioenschap van de coureur duidelijk het zwaarst doorweegt en de meeste publiciteit krijgt. De mensen praten over Lewis Hamilton die zeven wereldkampioenschappen op zijn naam heeft staan. Ze weten hoeveel wedstrijden hij heeft gewonnen en ze weten dat Michael Schumacher evenveel wereldtitels heeft behaald. Onze onderzoeken hebben uitgewezen dat het dit is waar mensen het over hebben en wat ze bijhouden.

Wat de commerciële kant van de Formule 1 betreft, vond er onlangs een grote verandering plaats nadat Liberty Media de nieuwe eigenaar werd. Eerder klaarde Bernie Ecclestone een ongelooflijke klus door de krachten te bundelen, omdat de F1-teams voordien een vrij ongelijke groep vormden. Maar Bernie zag het potentieel. Hij was de architect die het commerciële platform samenvoegde waardoor de Formule 1 sinds de jaren 80 tot bloei is gekomen. Ik denk dat het tijd was geworden om een

nieuw tijdperk in te gaan. Bernie's stijl was heel succesvol, maar ook nogal confronterend. De teams stonden tegenover elkaar en hij was zo slim om in te zien dat onenigheid de beste manier was om ze allemaal onder controle te houden. Hij aarzelde niet om een beetje strijd tussen de teams aan te wakkeren!

Nu leven we in een nieuw tijdperk met een andere filosofie: een andere aanpak die er eigenlijk op neerkomt dat we allemaal heel goed moeten samenwerken om de sport tot het hoogst mogelijke niveau te tillen. De integriteit van de sport is zonder twijfel cruciaal. Het gaat om een competitie tussen coureurs en tussen teams. De integriteit van die competitie moet onaantastbaar zijn, anders verliezen we de waarde van de sport.

Toch blijft er binnen deze overtuiging nog veel ruimte over om de sport boeiender te maken voor de fans en commercieel succesvoller voor de deelnemers. De filosofie van Liberty Media is dat we om commerciële redenen aan dit alles meedoen, maar bereid zijn om het geld te investeren om de sport zo geweldig mogelijk te maken. We zijn geen investeringsbedrijf met als enige doel zoveel mogelijk winst uit de sport te genereren. We maken een gezonde winst, maar die investeren we ook weer.

Deze organisatie die we nu binnen ons Londens hoofdkwartier hebben, is erop gericht dat Liberty Media in de sport herinvesteert. Dit biedt een ongelooflijke nieuwe kans, en ik denk dat de meeste teams dat inzien en waarderen. Sean Bratches, onze voormalige commercieel directeur, die nu niet meer in de Formule 1 werkt, heeft voor een frisse wind gezorgd. Een van zijn favoriete uitspraken is dat iedereen er de vruchten van plukt als alles goed gaat. We moeten ervoor zorgen dat alle deelnemers en sponsors in de Formule 1, en eigenlijk de volledige

Tegenoverliggende bladzijde: Ross Brawn speelde tussen 2010 en 2013 een belangrijke rol bij de oprichting en het succes van het Mercedes-team.

Rechts: Jenson Button werd wereldkampioen met Brawn tijdens een uitzonderlijk seizoen in 2009.



Formule 1-familie, dit basisprincipe eer aandoet. Op die manier kunnen we de hele sport naar een zelfs nog hoger niveau tillen, waar hopelijk iedereen, van de teams tot de fans, bij zal winnen.

De F1 is een geweldige en unieke sport. Zo kan je bijvoorbeeld vijf minuten voordat de coureurs in hun auto stappen en beginnen te racen met hen praten. Je kan ze tijdens de wedstrijd zelfs horen praten met hun team. Dat kan niet tijdens een voetbalwedstrijd, of bij welke andere sport dan ook die ik kan bedenken. We beschikken over deze geweldige mogelijkheid tot betrokkenheid die fans met de sport kunnen hebben. Hier moeten we op een verstandige manier volop gebruik van maken en we moeten echt beseffen hoe uniek onze sport is.

Veel van de dingen die we in de Formule 1 doen, zijn nog nooit eerder gedaan. We slagen hierin door goed naar de fans te kijken en niet alleen hun profiel te achterhalen, maar ook wat ze willen. Natuurlijk mogen we terwijl we nieuwe fans voor de sport binnenhalen de oude fans die we door de jaren heen hebben verzameld niet buitensluiten. We moeten beschermen waar ze van genieten.

Mijn plezier in de Formule 1 begon toen mijn vader me meenam naar wedstrijden. Hij leidde de raceafdeling van een groot bandenbedrijf, waardoor ik me in een bevoorrechte positie bevond. Ik herinner me dat ik Graham Hill ontmoette – jammer genoeg maakte ik nooit kennis met Jim Clark – en ik weet nog dat de coureurs en alle mensen die erbij betrokken waren een behoorlijk aangename levensstijl leken te hebben. Ze maakten veel plezier! Alles verliep bij lange na niet zo gestroomlijnd en geavanceerd als nu: de teams werkten vanuit heel eenvoudige vrachtwagens die stonden geparkeerd in paddocks met grind op Silverstone of Brands Hatch (racecircuit in Kent, VK). Er

waren geen campers en er was al helemaal geen goede beveiliging; iedereen leek vrij en gemoedelijk.

Dat vormde zonder twijfel voor mij de aanzet om in de autosport te willen werken en om te proberen die te doorgronden. Ik voelde me erg aangetrokken tot techniek, en het werd mijn ambitie om deze passie in de autosport te gebruiken. Ik moet wel toegeven dat ik toen ik begon, dacht dat ik dit één of twee jaar zou doen en dat ik daarna weer op zoek zou gaan naar een echte baan! En nu, meer dan veertig jaar later, sta ik hier en vier ik de zeventigste verjaardag van een sport die enorm is veranderd en ook mijn leven enorm heeft veranderd, maar die toch nog even meeslepend en uitdagend is gebleven als altijd.