

Inhoud

Inleiding – Soeverein	7
1 Nummer 1	9
2 Grand Prix van Bahrein	14
3 Grand Prix van Saoedi-Arabië	19
4 Grand Prix van Australië	25
5 Het hart van de Formule 1	30
6 Grand Prix van Emilia Romagna	37
7 Grand Prix van Miami	42
8 Grand Prix van Spanje	48
9 Meer dan marketing	52
10 Grand Prix van Monaco	59
11 Grand Prix van Azerbeidzjan	65
12 Grand Prix van Canada	70
13 Regels	74
14 Grand Prix van Groot-Brittannië	80
15 Grand Prix van Oostenrijk	86
16 Grand Prix van Frankrijk	91
17 Grand Prix van Hongarije	96
18 Silly season	100
19 Grand Prix van België	109

20	Grand Prix van Nederland	114
21	Grand Prix van Italië	122
22	Het tijdperk-Verstappen	128
23	Grand Prix van Singapore	136
24	Grand Prix van Japan	142
25	Grand Prix van de Verenigde Staten	151
26	Boekhouden	157
27	Grand Prix van Mexico City	164
28	Grand Prix van São Paulo	170
29	Grand Prix van Abu Dhabi	178
	Epiloog	185
	Grands Prix 2022	188

Inleiding

Soeverein

Al snel na de zomer zag je het gebeuren. Natuurlijk waren de Ferrari-coureurs blij wanneer ze op zaterdag de pole position voor de race van morgen hadden veroverd, maar zodra ze voor de camera's verschenen gingen de schouders hangen, kwam er berusting in hun blik. 'We hebben de beste uitgangspositie voor de race,' hielden ze nog vol, maar je zag het aan alles, ze wisten het: morgen werden ze gewoon weer voorbijgereden door Max. Het deed er niet toe waar hij stond op de startopstelling, tweede, zevende of veertiende: op Max Verstappen stond gaandeweg het seizoen 2022 geen maat. Aanvankelijk leek het nog een tweestrijd te worden tussen de regerend kampioen en Charles Leclerc, tussen Red Bull en Ferrari. Maar nog voor de zomer begonnen Ferrari en Leclerc steken te laten vallen, terwijl Red Bull de auto steeds beter op orde kreeg en Max, soeverein, de ene na de andere zege binnenhaalde.

En zo werd het een jaar van superlatieven. Max werd alleen nog maar beter. Exceptioneel. Van een andere planeet. Een jaar van records. De meeste overwinningen in een Formule 1-seizoen, het hoogste puntenaantal ooit. Toch vond Red Bull teambaas Christian Horner dat Max voor dit seizoen niet

de waardering kreeg die hij verdiende. Begrijpelijk, want bij alle Formule 1-fans staat het seizoen 2021 nog op het netvlies gebrand; een genadeloze titanenstrijd die doorging tot in de allerlaatste ronde. Maar het seizoen 2022 is evenzeer het resultaat van jaren hard werken. Het Red Bull-team heeft zich in de jaren dat het achter Mercedes aan moest jagen enorm ontwikkeld en is steeds beter ingespeeld geraakt, met als resultaat een superieur pakket dat – met de beste coureur van zijn generatie achter het stuur – nog maar moeilijk is te verslaan. Het zou mij daarom niets verbazen als dit het begin is van een langdurige hegemonie. Welkom in jaar twee van het tijdperk-Verstappen.

Ook al ging de titelstrijd in 2022 niet door tot in de allerlaatste ronde, toch was het een Formule 1-seizoen om van te smullen. Niet alleen door de fenomenale races van Max. Want intussen deden de nieuwe auto's, met een nieuwe aerodynamica, precies wat er van ze werd verwacht. We zagen heel veel spannende gevechten op de baan: van het surplacen in Saoedi-Arabië en de knokpartij om plaats twee op Silverstone tot aan het waterballet op Suzuka en de clash in de Senna-S op Interlagos. In dit jaaroverzicht vind je ze allemaal terug. Daarnaast ook het soms pathetische geworstel van Mercedes, alsook de geschiedenis van Ferrari, het vertrek van Sebastian Vettel, het werk van de betreurde Dietrich Mateschitz, het nephaventje in Miami, de ondersteboven-glijpartij van Zhou, het Oranjefeest op Zandvoort, de doorbraak van Nyck de Vries op Monza, het gesteggel over geld en contracten, bandenpoker, boekhouders en *pace-delta*. Want wie er ook wint, en hoe er ook gewonnen wordt, de Formule 1 blijft altijd fascineren.

Nummer 1

Uitgeput waren we, na dat historische, ongelofelijke en ze-
nuwslopende Formule 1-seizoen van 2021. De coureurs, met
hoofdrolspelers Max Verstappen en Lewis Hamilton voor-
op, natuurlijk al helemaal, maar denk ook aan de teams, van
de catering en de strategen tot aan de marketingmanagers
en de monteurs. Denk ook even aan hun familieleden. Maar
ook de volgers, de journalisten, de schrijvers en zelfs de fans
waren toe aan de winterstop. Zo intens, zo lang, zo vol ac-
tie en drama was nooit eerder een Formule 1-seizoen. Met
als uitsmijter die spetterende ontknoping, de apotheose in
Abu Dhabi. Vijftig ronden lang hingen de fans van Max
moedeloos onderuit, want Hamilton had de race en daar-
mee de wereldtitel in handen, tot de safetycar naar buiten
kwam. De rest is geschiedenis. Nog maandenlang etterde
de ontgoocheling bij Mercedes door. Begrijpelijk. Hamilton
verdween wekenlang van de radar, en zijn teambaas Toto
Wolff suggereerde zelfs dat de teleurgestelde kampioen niet
meer zou terugkeren. Helaas lieten ook zogenaamde fans
zich niet onbetuigd: wedstrijdleider Michael Masi ontving
doodsbedreigingen. Ja, hij had nogal eigenhandig ingegre-
pen en was van de geijkte safetycarprocedure afgeweken.

Maar het was níét tegen de regels geweest. Sterker nog: in het reglement staat dat de wedstrijdleader zijn best moet doen om te voorkomen dat een race onder de safetycar finisht. Klaar. Het geluk was dit keer aan Max' kant. Hij was, over het hele seizoen gezien, de terechte kampioen en kon voor 2022 trots het nummer 1 op zijn auto plakken. Toch, in februari, pal voor de wintertests, werd Masi uit zijn functie gezet. Dat verliep – typisch autosportbond FIA – nogal schimmig. Masi's naam stond ineens niet op de FIA-formulieren voor 2022. Later bleek hij te worden vervangen door een duo: Eduardo Freitas, voorheen wedstrijdleader bij endurance-races, en Niels Wittich, ex-DTM. Daarnaast ging een controlroom in Genève, als een soort VAR, de wedstrijd-leiding assisteren. Ook radiocontact tussen teams en wedstrijd-leiding werd voortaan niet meer uitgezonden. Alsof het daaraan gelegen had. Een hoop *fuss*, maar het reglement zelf werd niet verduidelijkt. Masi kreeg een functie elders. Er werd weinig meer van hem vernomen.

Inmiddels werd er reikhalzend – ja, toch wel, toen het eenmaal februari was – uitgekeken naar de wintertests. Het seizoen 2022 bracht namelijk een grote reglementswijziging, de grootste sinds 2014. Er zouden totaal nieuwe auto's op de baan verschijnen, gebouwd volgens een nieuw aerodynamisch concept: het *ground effect*. Nou ja, helemaal nieuw was het niet. In de jaren zeventig, toen Formule 1-constructeurs steeds meer begonnen te begrijpen van de aerodynamica en de vleugels op de auto's steeds groter werden, bedacht de geniale Lotus-constructeur Colin Chapman dat je ook de hele auto kon vormgeven als een vleugel. En zo ontwierp hij de eerste ground effect-Formule 1-racer. De

onderkant van de auto had de vorm van een omgekeerde vliegtuigvleugel, waardoor er onder de auto onderdruk ontstond en de wagen op het wegdek werd geduwd. Mario Andretti en Ronnie Peterson reden in 1978 het hele Formule 1-veld zoek, Andretti werd wereldkampioen. Een jaar later had iedereen een vleugelauto. Het principe werd steeds beter benut, de wegligging werd fenomenaal en vooral de bochtensnelheden vlogen omhoog. Maar de coureurs klaagden, ze werden in de hard afgeveerde auto's volkomen door elkaar geschud. Benen, armen, ruggengraat, het hele lijf deed zeer, coureurs begonnen alles wazig te zien, kregen zelfs black-outs. Bovendien, als er ook maar iets stuk ging, vlogen de auto's zonder die onderdruk als projectielen van de baan. Het ground effect werd in 1983 verboden. Door het veelvuldig gebruik van windtunnels werden de moderne Formule 1-auto's in de loop der jaren echter steeds gevoeliger. Ze werden aerodynamisch zo hypersensitief dat ze nauwelijks nog dicht achter elkaar konden rijden vanwege de turbulentie achter de auto's. Een technische werkgroep van de FIA bedacht een oplossing. Met een milde, beter doordachte en gereguleerde vorm van het ground effect zou de auto een goede wegligging behouden en minder gevoelig worden voor vuile lucht. Dicht achter elkaar rijden werd weer makkelijker en dus zouden er meer duels en inhalacties mogelijk zijn. Nu maar hopen dat het werkte. Gelukkig oogden de nieuwe auto's, die tijdens de zes testdagen een voor een in de pits verschenen, ondanks de strenge voorschriften behoorlijk verschillend. De grote voorvleugel en de bescheiden achternvleugel waren overal zo'n beetje hetzelfde, maar omdat de downforce nu door het ground effect werd gegenereerd, waren alle barge-boards, vinnen en flap-

jes bovenop en rondom de wagens, verdwenen; het geheim van de smid zat in de vloer. Teams kozen voor verschillende sidepod-vormen en louvres voor de koeling van de motor. Esthetisch gingen ze er zeker op vooruit. De meest uitgesproken nieuwe vormen had de Mercedes w13. De wagen had nauwelijks sidepods, waardoor de auto (vanaf de voorkant gezien) een soort driehoekige vorm kreeg. Toto Wolff verkondigde dat hij maar wat trots was op dit radicale concept. George Russell, die de plek van Valtteri Bottas bij Mercedes had ingenomen, hield nog even een slag om de arm: 'Het gaat er niet om hoe hij eruitziet, maar om hoe snel hij is.' Natuurlijk was ook Hamilton weer van de partij: 'Ik voel me frisser dan ooit.' Maar ouderwets snel was de nieuwe Mercedes nog niet. In Barcelona, met een minder radicale versie van de w13, lieten de Mercedescoureurs op de laatste dag nog de snelste tijden noteren, maar in Bahrein kwamen ze er niet aan te pas. De auto begon te stuiteren op het wegdek. Meerdere teams hadden hier last van. Het was een probleem dat ook al in de jaren zeventig van de vorige eeuw had gespeeld, maar iedereen was ervan overtuigd: dit zou snel worden opgelost. 'Wij doen vooralsnog niet mee om de zeges,' somberde Hamilton. 'Red Bull ziet er snel uit, maar wij hebben het beste team. Een achtste wereldtitel zou ongelofelijk zijn, het betekent alles voor me.' Intussen was het Ferrari dat de headlines kaapte. In hun nieuwe Ferrari F1-75 klokten Carlos Sainz en Charles Leclerc regelmatig de snelste rondetijden. Was dit een voorteken voor het nieuwe seizoen? Had Ferrari, terwijl Red Bull en Mercedes elkaar in 2021 tot in de allerlaatste ronde bevochten, meer energie in de auto van 2022 kunnen stoppen, en betaalde zich dat nu uit? Maar ja, Ferrari was in het verleden al vaker de

winterkampioen geweest. De Italiaanse pers jubelde alweer, maar over ruim een week was de eerste race, in Bahrein, dan moesten ze er staan. Op de allerlaatste testdag in Bahrein verpletterde Max in de Red Bull RB18 alle voorafgaande tijden. Leclerc trachtte nog meer snelheid uit zijn Ferrari te persen, maar moest uiteindelijk zeven tiende van een seconde toegeven. Zeven tiende, de tijd van een knipoog. Het Formule 1-seizoen was lang en boordevol. Oorspronkelijk telde het een recordaantal van drieëntwintig races, maar vanwege de Russische invasie in Oekraïne werd de race in Rusland geschrapt. Over corona werd angstvallig of wijze-lijk niet meer gepraat. Zeven tiende. Alles was mogelijk. Of was de toon reeds gezet?

Grand Prix van Bahrein

Bahrain International Circuit – 20 maart 2022

Interessant, die zes testdagen voorafgaand aan het Formule 1-seizoen, maar op zaterdagavond 19 maart in Bahrein komt het er pas echt op aan: de eerste kwalificatie van het seizoen. De eerste échte test. Nu de startposities voor de eerste Grand Prix van het seizoen worden verdeeld, gaan we zien hoe de kaarten werkelijk geschud zijn. Opvallend genoeg staat er maar één *rookie* op de grid: Zhou Guanyu is officieel de eerste Chinese coureur in een Formule 1 Grand Prix. Hij rijdt voor Alfa. Verder keren er wat oude bekenden terug. Bij Haas is, vanwege de oorlog in Oekraïne, de familie Mazepin aan de kant gezet en keert Kevin Magnussen terug. Bij Williams vervangt Alex Albon de naar Mercedes vertrokken George Russell. En bij Aston Martin duikt ineens weer Nico Hülkenberg op. Hij vervangt Sebastian Vettel, die pal voor het weekend positief test op corona.

De kwalificatie is meteen een echte thriller. Ferrari voert de boventoon, maar Max maakt jacht. Sainz zet in de beslissende sessie een snelle tijd neer, maar in de laatste seconden duikt Leclerc er onderdoor. Max is nog op de baan, alleen hij kan het Ferrari-feest nog bederven. Op de meet komt hij echter een tiende tekort. Pole voor Leclerc. Ferrari heeft dus