

Inside Red Bull Racing

Matt Majendie

INSIDE
RED BULL
RACING

Nieuw Amsterdam

Oorspronkelijke titel *Inside Red Bull Racing*.
A season with Fi's most thrilling team

Blink Publishing, een imprint van Bonnier Books UK, Londen

© 2026 Matt Majendie

© 2026 Nederlandse vertaling Mischa Bijenhof / Nieuw Amsterdam

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veele-
voudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand, of openbaar gemaakt
in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of enige
andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de
uitgever. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk
niet toegestaan.

*All rights are reserved, including those for text and data mining, AI training
and similar technologies.*

Omslagontwerp Alex Kirby

Omslagbewerking Annemarie van Pruysen

Omslagbeeld © Kym Illman/Getty Images; Jakub Porzycki/NurPhoto via

Getty Images; Mark Thompson/Getty Images

NUR 480

ISBN 9789046835876

www.nieuwamsterdam.nl

Nieuw Amsterdam maakt deel uit van Park Uitgevers



Inhoud

Proloog	DE EINDAFREKENING	7
Deel 1	DE EERSTE AKTE	11
1	Titel nr. 4	13
2	Opendeurbeleid	18
3	Home sweet home	23
4	Achter de schermen	31
5	Alles verandert	39
6	Nieuwkomer	47
7	Begin in de woestijn	57
8	Het moment van de waarheid	70
9	Lichten uit	74
10	De bijl	81
11	Racer wordt leider	89
12	Snelschaken	102
13	De Max-factor	112
14	In de pits	125
15	De diva	134
16	In de vangrail	141
17	Welkom in Monaco	150
18	Pijn in Spanje	165
19	Verbod dreigt	171
20	Blijft hij of gaat hij weg?	181
21	Einde van een tijdperk	186
	<i>7 december 2025, Grand Prix van Abu Dhabi</i>	199

Deel 2	DE WEDEROPSTANDING	203
22	Het nieuwe regime	205
23	Maak kennis met de baas	212
24	Wie zit er in de hot seat?	220
25	De ommekeer	231
26	Een nieuwe kracht	245
27	Soms win je, soms verlies je	253
28	De koning van Graz	265
29	Terug in de strijd	275
30	Chaos in Mexico	286
31	Een zet bedenken	295
32	De wonderbaarlijke rit	304
33	Groots winnen in Vegas	311
34	Noem me maar Chucky	321
35	De titelstrijd	329
36	Op weg naar buiten	342
	Dankwoord	351

Proloog

DE EINDAFREKENING

7 december 2025, Grand Prix van Abu Dhabi

De RB21 komt tot stilstand op zijn startplek. De coureur heeft hem iets naar links geparkeerd, alsof hij daarmee de aanvalsrichting voor de start van de Grand Prix van Abu Dhabi aangeeft. Max Verstappen zit in de cockpit, de stem van zijn race-ingenieur is verstomd. Verstappen, de mensen op de pitmuur, zijn monteurs die nerveus naar de grote schermen in de garage kijken, de mensen in de controlekamer in Milton Keynes en honderden andere teamleden die aan het scherm gekluisterd zitten hebben allemaal hetzelfde doel voor ogen: de overwinning. Maar voor Max Verstappen is winnen alleen niet voldoende. Om zijn vijfde opeenvolgende wereldtitel binnen te halen, moet kampioenschapsleider Lando Norris op de vierde plaats of lager eindigen.

Even daarvoor was de grid nog vol. De laatste stralen van de vroege zondagavondzon weerkaatsten op de auto's en op de zonnebrillen van een stoet beroemdheden die zich op de grid hadden verzameld. Actrice Ana de Armas wordt langs de twee McLarens geleid, een drietal voormalige profvoetballers leunt tegen een reclamebord en voert een luchtig gesprek, terwijl de Amerikaanse acteur Terry Crews, die het hele seizoen al regelmatig in de Formule 1 te zien is, zoals altijd breed glimlacht en zijn spieren laat rollen. Boven hun hoofden vliegt een Airbus A380 over, vergezeld door een aerobaticteam, met een spoor van rode, groene, witte en zwarte rook om

de kleuren van de vlag van de Verenigde Arabische Emiraten te symboliseren. De lijst van voormalige F1-wereldkampioenen die aanwezig zijn om de regerend kampioen Verstappen toe te juichen, is lang. Zullen ze een 35e nieuwe kampioen verwelkomen in hun exclusieve club of blijft dat aantal voorlopig op 34 staan?

Verstappen zit roerloos in zijn auto terwijl zijn trainer Rupert Manwaring koude lucht in zijn cockpit pompt om de temperatuur van het circuit te compenseren, die zelfs als de dag overgaat in een koelere nacht rond de 30 graden schommelt. Al wekenlang gaat het gesprek over de vraag of Verstappen het onmogelijke kan waarmaken. Dat leek eerst onwaarschijnlijk, maar is nu volkomen aanneemelijk. Niet alleen dankzij het doorzettingsvermogen van Verstappen en zijn team, maar vooral vanwege de rampzalige afgelopen weekenden van rivaal McLaren. Voorafgaand aan de start van de laatste race heeft Norris een voorsprong van 12 punten op Verstappen, terwijl zijn McLaren-teamgenoot Oscar Piastri 4 punten verder achterligt. Alle kansberekeningen zijn door elk team onder de loep genomen. Eerst via eindeloze racesimulaties, die vervolgens ontleed zijn tijdens talloze interne vergaderingen.

En toch wordt een marathonseizoen van 24 races weer beslist in de laatste race, net als in Abu Dhabi in 2021, waar Verstappen de eerste van zijn vier opeenvolgende wereldtitels behaalde. Dit is ook de plek waar Sebastian Vettel in 2010 Red Bull de eerste coureurstitel bezorgde, nadat hij de race als derde in de titelstrijd was begonnen. Die dag werd Vettel in de race geholpen door een fout van Ferrari bij de timing van de pitstop van kampioenschapsleider Fernando Alonso. Alonso's race-ingenieur van toen, Andrea Stella, is nu de teambaas van McLaren. Er is nóg een curiositeit: Mark Webber, de andere belangrijke coureur die vijftien jaar geleden in Abu Dhabi streed om de wereldtitel, is de manager van Piastri. Het zijn triviale feiten zonder betekenis, maar tegelijkertijd maakt het de aanloop naar de race nog spannender.

Voor Norris ligt als leider in het kampioenschap een eerste wereldtitel binnen bereik, maar het blijft een grote vraag wat Verstappen vanaf de start zal doen. In 2016 probeerde Lewis Hamilton het veld achter zich te houden in de hoop dat zijn teamgenoot en titelrivaal Nico Rosberg daardoor onder druk zou komen te staan van de achtervolgers. Uiteindelijk bleek dat tevergeefs. Verstappen heeft al meermaals de vraag gekregen of hij dezelfde tactiek zal toepassen. Hoewel hij beweert dat de veranderingen in het ontwerp van het circuit zoets tegenwoordig onmogelijk maken, is deze tactiek wel besproken in de teambriefings van Red Bull. Maar de twee McLarens zijn uitgerust met verschillende banden en verschillende strategieën. Zelfs de beste coureur op de grid zal het moeilijk krijgen om ze allebei tegelijk af te troeven.

Het is een seizoen vol onrust en triomf geweest voor Verstappen. Eerst werd zijn teamgenoot Liam Lawson na slechts twee Grands Prix ijskoud ontslagen, daarna werd zijn teambaas Christian Horner na de Britse Grand Prix de wacht aangezegd. De auto, door de vertrokken Horner omschreven als een diva, presteerde wisselvallig: het ene weekend won hij de race, het volgende weekend bleef de overwinning ver buiten bereik. Verstappen, de dominante coureur van zijn tijd, is de underdog geworden. Zijn dominantie dreigde de afgelopen seizoenen tot verval te leiden, maar dankzij zijn indrukwekkende wederopstanding in de laatste helft van het seizoen neemt de populariteit van Verstappen weer toe. Zelfs in het Verenigd Koninkrijk, waar hij vaak als meedogenloos wordt afgeschilderd.

McLaren heeft onvrijwillig een belangrijke rol gespeeld in de herrijzenis van hun rivalen. In hun teamonderkomen in de paddock van Abu Dhabi zijn er veel meer zenuwen dan een paar deuren verderop bij Red Bull. Stella en team-CEO Zak Brown zijn trouw gebleven aan hun principe om beide coureurs gelijk te behandelen. Als geen van hun coureurs de titel wint, zullen de cri-

tici zich na afloop van het seizoen laten horen. Van week tot week begint Verstappen hen steeds meer onder druk te zetten. In 2021 ging het tot de laatste ronde van de laatste race van het seizoen. Deze keer lijken er zoveel mogelijkheden: de betrouwbaarheid van de auto kan een rol spelen, een crash, een ongelegen safetycar... Elk script en de mogelijke gevolgen ervan zijn besproken. Centraal in het navigeren door alle scenario's staat Red Bull-strateeg Hannah Schmitz, die op deze laatste dag veel eerder dan de meeste andere teamleden op het Yas Marina Circuit is aangekomen. Ze is vroeg opgestaan en nerveus, en wil haar berekeningen nog eens goed doornemen en ervoor zorgen dat elk mogelijk scenario in de komende race is doordacht.

Als het eerste startlicht rood oplicht, gaat bij het Red Bull-team de hartslag omhoog. Als het tweede licht opgaat, voelt zelfs de doorgaans koelbloedige Verstappen de enorme betekenis van het moment. Even later gaat het derde licht aan en teamchef Laurent Mekies verschuift een fractie op zijn hoge kruik. Een vierde licht gaat aan en Verstappen tuurt ingespannen voor zich uit, wachtend op het vijfde. Net zo snel als ze oplichten, doven de vijf lichten en barsten de motoren los terwijl de auto's vooruitschieten. Verstappen snijdt van rechts naar links om de aanval van Norris af te slaan. Verstappen neemt de leiding in de eerste bocht van de race van 58 ronden.

Het is de perfecte start.

DEEL 1

De eerste akte

1 Titel nr. 4

In een zijruimte van het Red Bull-kantoor in Las Vegas staan kartonnen dozen op elkaar gestapeld. Ze zijn nog ongeopend uit angst dat vooruitlopen op het succes ongeluk zou brengen. In elke doos zit een stapel netjes opgevouwen marineblauwe T-shirts met 'M4X' op de voorkant. Het is een eenvoudig logo dat zoveel zegt: vier opeenvolgende wereldtitels, waarbij de coureur met elke titel weer een beetje beter en completer werd. De eerste titel ging naar Verstappen na een spannende strijd met Lewis Hamilton die het hele seizoen duurde. De tweede titel begon als een nek-aan-nekrace, dit keer met de Ferrari's van Charles Leclerc en Carlos Sainz, die aan het begin van het jaar de te kloppen auto's waren. De titel werd uiteindelijk binnengehaald en gevierd in Suzuka, de thuisbasis van Honda, de motorleverancier van het team. En toen was er Qatar in 2023, het seizoen waarin Verstappen 19 van de 22 races won, de sport domineerde als nooit tevoren en de titel veiligstelde met nog vijf races te gaan.

Nu, eind november 2024 op de Las Vegas Strip, wordt titel nr. 4 behaald, maar niet op een manier die Verstappens vorm aan het begin van het seizoen deed vermoeden. Hij liet zijn normaal agressieve aanpak achterwege en reed een relatief conservatieve race, waarin hij als vijfde eindigde. Het is echter genoeg om de dozen met de feestelijke T-shirts open te scheuren.

Enkele seconden nadat Verstappen over de finish is gekomen, zegt Christian Horner via de boordradio: 'Max Verstappen, je bent

viervoudig wereldkampioen, dat is een fenomenale, fenomenale prestatie.' Zijn coureur antwoordt: 'O mijn god man, wat een seizoen. Vier keer, ha. Het was iets moeilijker dan vorig jaar, maar we hebben het gered en we hebben alles gegeven.'

Dat understatement doet geen recht aan de historische prestatie van Verstappen en Red Bull. Vóór Verstappen hebben slechts vier mannen de prestatie van vier opeenvolgende coureurstitels geleverd: Juan Manuel Fangio, Michael Schumacher, Sebastian Vettel en Lewis Hamilton. En slechts drie hebben meer wereldtitels: Fangio, Hamilton en Schumacher. Bij Red Bull Racing in Milton Keynes is de zoektocht naar 2025 al begonnen, met Verstappen in het kielzog van dat geprezen driemanschap.

Zelden werd een vijfde plaats zo uitbundig gevierd. Het team spuit blikjes Red Bull leeg, het bruisende geluid wordt al snel vervangen door dat van knallende champagnekurken. Vuurwerk vult de nachtelijke hemel boven Las Vegas en teamleden trekken hun Max-T-shirts aan, waarbij de 'A' is vervangen door een gestileerde '4'. Verstappen wordt op de schouders getild door de monteurs die elke seconde van het seizoen met hem hebben gedeeld. De titel is behaald in wat in het laatste deel van het seizoen de op twee na snelste auto op de grid is geworden, een auto die gemiddeld meer dan een tiende van een seconde per ronde moest toegeven op de McLarens van Lando Norris en Oscar Piastri. In een sneer naar zijn rivalen zegt hij tegen *De Telegraaf*: 'Zou ik kampioen zijn geworden in de McLaren? Ja, en veel eerder.' Het is moeilijk om deze uitspraak te weerleggen, zo onberispelijk was zijn rijstijl. Hij heeft nauwelijks een fout gemaakt.

Horner zal later toegeven dat Verstappen in bijna elke race beter presteerde dan de auto. Vierde, vijfde en zesde plaatsen waren niet minder belangrijk dan overwinningen, aangezien de kansen voor Norris om punten terug te winnen steeds kleiner werden naarmate het seizoen vorderde. Maar de viervoudig wereldkam-

pioen werd ook geholpen doordat McLaren zijn twee coureurs gelijk behandelde in plaats van volledige steun te geven aan Norris, de beter geplaatste van de twee.

Norris, die na de seizoensfinale in Abu Dhabi het seizoen eindigt met 63 punten achterstand op zijn titelrivaal, is vol lof over Verstappen. ‘Hij heeft geen nadelen, geen negatieve punten. Als hij de snelste auto had gehad, zou hij de races domineren,’ zegt Norris tegen de verslaggevers die zich hebben verzameld voor de kroning van Verstappen. ‘Als hij niet de snelste auto had, zat hij nog steeds vlak achter ons en won hij de races toch bijna. Hij heeft het hele jaar geen slechte races gereden. Hij heeft gewoon gereden zoals Max altijd heeft gereden, en dat is perfect. Je kunt hem niet op fouten betrappen.’ Ondanks de rivaliteit en de botsingen op en naast het circuit blijven de twee vrienden. Ze kennen elkaar al sinds hun karttijd. En ondanks dat hij zijn eerste titel misloopt, lijkt Norris oprecht blij voor zijn oude vriend. Norris’ teambaas Andrea Stella, voorheen race-ingenieur van Michael Schumacher en later van Fernando Alonso, kan er niet omheen: ‘We bevinden ons in het tijdperk van Max Verstappen.’

In Las Vegas bracht Verstappen de titel definitief buiten bereik van Norris. Maar de deal was al zo goed als beklonken tijdens het voorgaande raceweekend in Brazilië. Toen Verstappen de Grand Prix van São Paulo als 17e startte – deels vanwege een slechte kwalificatie, deels door straf van vijf plaatsen op de grid voor een nieuwe krachtbron voor de race – roken Norris en McLaren hun kans om het gat in de titelstrijd te dichten. Zo liep het echter niet. Alleen al in de eerste ronde maakte Verstappen op een half natte baan zes plaatsen goed, waarmee punten binnen handbereik kwamen. Zijn gewaagde manoeuvres leidden tot vergelijkingen met de beruchte start van Ayrton Senna tijdens de Europese Grand Prix in 1993. In de tweede ronde reed Verstappen de top tien binnen. Hij klom uiteindelijk op naar de vijfde plaats, voor-

dat Norris en Russell de pits in gingen voor nieuwe banden. Red Bull nam het risico om de pitstop van Verstappen uit te stellen. Intussen raakten andere coureurs van de baan. In ronde 31 leidde dat tot de inzet van een safetycar, een ronde later gevolgd door een rode vlag toen Franco Colapinto zwaar crashte. Op dat moment lag Verstappen op de tweede plaats, achter Esteban Ocon, voor de daaropvolgende herstart. In ronde 43 had hij zich naar de leiding gewerkt en won hij uiteindelijk met 20 seconden voorsprong. Het was een race die zijn superieure rijvaardigheid onderstreepte.

Hoewel er na Vegas nog twee races volgen in Qatar en Abu Dhabi, zijn dat voor Verstappen niet meer dan ererondjes, hoewel hij er nog één wint en in de andere de vijfde plaats behaalt. Het seizoen van 24 races zit erop. Terugkijkend op titel nr. 4 zegt hij: 'Dit jaar hadden we een auto die goed presteerde, maar we hebben veel zware races gehad en daar ben ik erg trots op. In de races waarin we niet de snelste auto hadden, bleven we als team bij elkaar, werkten we heel hard, bleven we meestal kalm en maakten we nauwelijks fouten. We hebben echt het maximale bereikt en in sommige races zelfs boven verwachting gepresteerd. Bovendien hebben onze tegenstanders in een paar races niet de punten gepakt die ze hadden moeten pakken, en al die dingen zijn belangrijk als je voor een kampioenschap vecht.'

McLaren blijft achter met een kater, maar na een korte winterstop gaan Norris en Piastri het seizoen 2025 vol vertrouwen in. Ze rekenen erop dat ze de snelste auto op de grid hebben. Of dat genoeg is, is een andere kwestie. Zoals Norris het zegt: 'Als je Max wilt verslaan, moet je bijna perfect zijn.'

Maar Verstappen weet dat ook van hem perfectie wordt verwacht. De totstandkoming van de RB20 is een hele klus geweest voor de talloze ingenieurs van Red Bull. Dan zijn er nog de onopgeloste spanningen tussen Verstappen en het teammanage-

ment. Heeft Verstappens vierde titel de scheuren in de relaties binnen de hiërarchie van Red Bull slechts verdoezeld? Of zal het nieuwe seizoen nieuwe spanningen met zich meebrengen? De tijd zal het leren.

2 Opendeurbeleid

Red Bull is anders dan alle andere teams op de grid. Het frisdrankbedrijf kwam in de Formule 1 om de gevestigde orde te ontwrichten, uit te dagen en te verslaan. Het was op elk vlak succesvol. En ondanks de acht coureurstitels en zes constructeurstitels dankzij twee zeer duidelijke periodes van dominantie in de jaren die volgden, heeft het altijd geprobeerd diezelfde mentaliteit te behouden van ‘wij tegen de gevestigde orde’.

Elk team heeft zijn typische karaktereigenschappen. Ferrari heeft al lang geleden een reputatie opgebouwd als chaotisch; Mercedes is nauwkeurig, methodisch en regelt alles tot in de puntjes. Red Bull daarentegen is niet bang beslissingen tot het laatste moment uit te stellen. Innovaties aan de auto of reserveonderdelen arriveren vaak op het nippertje. Deze flexibiliteit maakt hen de beste in het wijzigen van koers tijdens een raceweekend of een volledig seizoen, en het heeft hen consequent tot de beste gemaakt op operationeel gebied. Er zijn misschien makkelijkere manieren om het te doen en het past niet bij elk team op de grid, maar de prijzenkast van Red Bull bewijst het succes van deze pragmatische aanpak.

Als team kan Red Bull strijdlustig zijn. Ze koesteren hun rol als underdog. Uit een recent onderzoek van Nielsen en Motorsport Network blijkt echter dat Red Bull op het gebied van populariteit alleen McLaren voor zich hoeft te dulden. Iedereen houdt van een winnaar. In 2024 versloeg McLaren Red Bull in het constructeurs-

kampioenschap, maar Max Verstappen versloeg het McLaren-duo in het coureursklassement. In dat onderzoek bleek uit een steekproef van 167.302 reacties uit 187 landen dat 29,5 procent van de respondenten McLaren als hun favoriete team noemde, terwijl Red Bull 19,8 procent van de stemmen kreeg, gevolgd door Ferrari (17,9 procent) en Mercedes (11,9 procent). De populairste coureur was Verstappen, met 14,4 procent van alle stemmen, niet alleen van zijn fans in Nederland, maar met bijzonder sterke steun in de VS en Japan.

Een andere grote kracht tot het seizoen 2025 zijn de twee mensen aan het roer van het team: Adrian Newey en Christian Horner. Alle grote F1-teams danken een deel van hun succes aan een of twee poppenspelers die aan de touwtjes trokken. Zo was er Frank Williams bij zijn gelijknamige team, dat hij in 1969 oprichtte maar pas in 1977 samen met Patrick Head tot een succes maakte. In 1980 versloeg Williams de grote namen en won zowel het coureurs- als het constructeurskampioenschap dankzij de optimistische Australische coureur Alan Jones. Ron Dennis was het gezicht van McLaren, het andere topteam van dat decennium. Jean Todt en Ross Brawn waren verantwoordelijk voor de Ferrari-jaren van Michael Schumacher en Toto Wolff stond aan het roer bij Mercedes in de periode waarin Lewis Hamilton domineerde. De filosofie is eenvoudig: geef een kopman de kans om te doen wat hij nodig acht. Red Bull-oprichter Dietrich Mateschitz en zijn rechterhand in de motorsport Helmut Marko waren zo moedig om hun vertrouwen te stellen in de dertiger Christian Horner en binnen zes jaar had het team de eerste van zijn vele titels binnen. Sindsdien zijn de trofeeën in hoog tempo blijven komen.

Naast Verstappen en Liam Lawson, zijn twee coureurs voor 2025, heeft de Netflix-documentaireserie *Drive to Survive* Horner tot een ster gemaakt, met fans die om zijn handtekening of een selfie vragen. Dat trio staat in de schijnwerpers voor Red Bull.

Maar Horner wijst er altijd op dat het team de som is van zijn delen. Hoewel Verstappen en, in mindere mate, hijzelf de grootste sterren zijn, schittert er buiten de camera's een hele reeks anderen op het circuit en in de fabriek. Sommigen zijn bekend bij het grote publiek, zoals Pierre Waché, de Franse technisch directeur die uit de schaduw van Newey probeert te treden, of Helmut Marko, de tachtigjarige racedirecteur die ooit de woordvoerder was van eigenaar Mateschitz in de Formule 1. Maar er zijn ook allerlei minder bekende figuren. Zo zijn er de gebroeders Caller, de tweeling Matt en Jon, die als eerste monteurs voor de coureurs aan weerszijden van de garage werken. Er is de Red Bull-veteraan Will Courtenay, het hoofd racestrategie, die aan zijn laatste volledige seizoen bij het team bezig is voordat hij naar rivaal McLaren vertrekt om daar sportief directeur te worden. En niet te vergeten Hannah Schmitz, de strateeg, die geen idee had dat zo'n functie zelfs maar bestond in de F1 toen ze bij Red Bull kwam werken. Verder heb je Paul 'Pedals' Monaghan, een andere oudgediende van het team. Hij is de hoofdingenieur, kwam aan het einde van hun eerste seizoen bij Red Bull en is sindsdien een integraal onderdeel van alles wat ze hebben gedaan.

Dan zijn er nog de race-ingenieurs voor beide coureurs. Ten eerste Gianpiero Lambiase, de Anglo-Italiaanse race-ingenieur die al sinds het begin van Verstappens carrière bij het team werkt. Hij is naast zijn rol als Verstappens race-ingenieur voor het komende seizoen gepromoveerd tot hoofd racing. Het is een beloning voor zijn vermogen om Verstappens racetemperament perfect in balans te houden. Hij gedraagt zich als een oudere broer voor Verstappen en berispt hem via de race-radio als hij vindt dat hij te ver gaat, waarna hij op zijn beurt door de stercoureur soms wordt tegengesproken. Ze zijn in alle opzichten het vreemde duo van het team; op papier te temperamentvol om samen te werken, maar toch werkt het en zijn ze samen enorm succesvol geweest. Red Bull is