

Inhoud

Inleiding	7
Proloog – Testdagen	9
1 Grand Prix van Bahrein	16
2 Grand Prix van Saudi-Arabië	23
3 Grand Prix van Australië	29
4 Grand Prix van Japan	36
5 Grand Prix van China	42
6 Grand Prix van Miami	50
7 Grand Prix van Emilia Romagna	59
8 Grand Prix van Monaco	67
9 Grand Prix van Canada	75
10 Grand Prix van Spanje	82
11 Grand Prix van Oostenrijk	88
12 Grand Prix van Groot-Brittannië	96
13 Grand Prix van Hongarije	103
14 Grand Prix van België	111
15 Grand Prix van Nederland	119
16 Grand Prix van Italië	126
17 Grand Prix van Azerbeidzjan	136
18 Grand Prix van Singapore	145
19 Grand Prix van de Verenigde Staten	152
20 Grand Prix van Mexico City	162
21 Grand Prix van São Paulo	172
22 Grand Prix van Las Vegas	183
23 Grand Prix van Qatar	192
24 Grand Prix van Abu Dhabi	201
Epiloog	209
Grands Prix 2024	211

Inleiding

Strijd

‘Oh my god, wát een seizoen...’ riep Max Verstappen over de boordradio, toen hij in Las Vegas zijn vierde wereldtitel veiligstelde. Opgelucht. Want het was allemaal wat anders gelopen dan in de voorgaande jaren. Anders ook dan aanvankelijk gedacht. Na de reeks dominante zeges waarmee Max het seizoen 2024 opende, raakte de auto, opgejaagd door de concurrentie, uit balans. Plotseling stelde het delicate complex van ground-effect, downforce en grip, waar de concurrentie al twee jaar lang mee worstelde, nu ook de kampioenen zelf voor raadselen. Alle moeilijkheden en het gebrek aan eenvoudige oplossingen lieten nog maar eens zien hoe bijzonder de twee voorgaande seizoenen waren geweest. Maar wat nu? McLaren maakte een enorme sprong naar voren en Lando Norris ontpopte zich als Max’ grootste uitdager. Maar waren zij er wel klaar voor? Voor de zomer wist Max met een langzamere auto nog een paar races te winnen, na de zomer echter moest hij zonder uitzicht op een zege tot het uiterste gaan om zijn titel te verdedigen. Tot op het randje en erover. Dwars door alle controversen voer Max echter zijn eigen koers. ‘De Formule 1,’ stelde hij, ‘is nu eenmaal geen rondje om de kerk.’

‘Dit was zijn moeilijkste en beste gevecht om de wereldtitel,’ aldus Red Bull-teambaas Christian Horner in Las Vegas. ‘Max was geweldig op dagen dat de auto niet zo geweldig was. Niemand verdient deze titel meer dan Max.’ Zo is het. Vriend en vijand zijn het erover eens dat Max deze vierde wereldtitel eigenhandig uit het vuur heeft gesleept. En zo schaart hij zich tussen de allergrootsten uit de sport – denk aan Fangio, Senna en Schumacher –, niet zozeer door het statistische gegeven van vier wereldtitels, maar vooral door de manier waarop.

Voor de echte Max-fans was het lange tijd flink nagelbijten. Voor de doorgewinterde Formule 1-fans was het echter genieten, want strijd tot het uiterste is precies wat deze sport zo fascinerend maakt. ‘Dit boek schrijft zichzelf,’ zei ik tegen mijn redacteur, terwijl we aan de Amstel een biertje dronken, ‘ik hoef niks meer te doen!’ Zeker vanaf het adembenemende duel op de Red Bull Ring rolden de verhalen zo het boek in. Van de emotionele zege van Lewis Hamilton op Silverstone, het geklungel van McLaren in Hongarije en de Ferrari-orgie in Monza, tot Max als *the bad guy* in Texas en Mexico en de alle kritiek en twijfel wegwassende wereldrace in Brazilië. ‘Oh my god, wát een seizoen...’ Precies dat seizoen, het langste ooit in de Formule 1, kun je hier nog eens op je gemak teruglezen. Ik wens je er heel veel plezier mee.

Testdagen

Bahreïn International Circuit – 21-23 februari 2024

Nog voor er een meter gereden is, is de Formule 1 in 2024 alweer wereldnieuws. Lewis Hamilton gaat naar Ferrari! Eind januari gaan er wat geruchten over een mogelijke transfer, maar de ervaren Formule 1-fan is in winterslaap en laat zich door dit soort clickbaits niet storen. Hamilton naar Ferrari: laat ons niet lachen. Silly season – het gescherm met contracten en transfers – begint pas na de zomer. Ik geloof er aanvankelijk niks van. Grappige plaatjes van Hamilton in een rode Ferrari-overall gaan rond op de sociale kanalen. Wanneer steeds meer betrouwbare bronnen het nieuws gaan melden, hou ik het toch in de gaten. Het moet een hoax zijn. En iedereen trapt erin. In de vroege avond van 1 februari is het echter officieel. Als eerste brengt Mercedes het nieuws naar buiten, Ferrari volgt meteen: Lewis Hamilton is vanaf 2025 Ferrari-coureur. Hoezo? Waarom? Wat is er aan de hand? Heeft Lewis in de winter gemerkt dat Mercedes de al twee jaar voortslepende problemen met de auto niet heeft opgelost? Of heeft hij tegenvallende data van de motor voor 2026 gezien en gedacht: wegwezen hier? Of heeft hij alle hoop op een achtste wereldtitel opgegeven en wil hij de laatste jaren van zijn loopbaan nog even genieten

van de Ferrari-mythologie? Details over ‘de transfer van de eeuw’ worden niet gegeven. Insiders menen te weten dat het voor meerdere jaren is en dat Hamilton tegen de vijfenvijftig miljoen dollar per jaar zal opstrijken, een bedrag dat met bonussen, sponsoring en prijzengeld kan oplopen tot honderd miljoen.

Onmiddellijk begint het in de transfercarrousel te gonzen, want Charles Leclerc heeft een week eerder voor meerdere jaren bijgetekend bij Ferrari, dat betekent dat Carlos Sainz moet wijken. Waar kan hij heen? En wie komt er in aanmerking voor het lucratieve tweede zitje bij Mercedes? Veel contracten lopen eind dit jaar of volgend jaar af; silly season is dit jaar al op 1 februari begonnen.

Bijna een maand later, tijdens de drie testdagen in Bahrein, is iedereen meer geïnteresseerd in Hamiltons beweegredenen dan in de rondetijden van de auto's. De zevenvoudig wereldkampioen ontkomt er niet aan wat meer tekst en uitleg te geven. Ja, hij heeft vorige zomer voor twee jaar bijgetekend bij Mercedes. Er was echter een optie om te vertrekken en die heeft hij, omdat het nu kon, gelicht. Het was de moeilijkste beslissing in zijn loopbaan. Mercedes heeft hem vanaf het begin gesteund, ze zijn al zesentwintig jaar samen en hebben samen geschiedenis geschreven. Maar Hamilton schrijft ook zijn eigen verhaal, vindt hij, en het is tijd voor een nieuw hoofdstuk. Het is altijd een jeugdroom geweest om voor Ferrari te rijden. Iedereen van zijn generatie heeft Schumacher zien rijden en in games koos hij altijd de Ferrari. Hoe zou het zijn: geheel omgeven door rood? In Italië, tussen de tifosi? Een belangrijke factor is het feit dat Fred Vasseur nu het team leidt. Met Vasseur heeft Hamilton

in de junior-categorieën alles gewonnen. Zonder Fred was het niet gebeurd, aldus Hamilton. Dit jaar is hij natuurlijk nog gewoon Mercedes-coureur, volledig gefocust en zeker van plan om te stoppen met een hoogtepunt.

Wanneer hij na afloop van de testdagen de tijden bekijkt, lijkt Hamilton de juiste keuze te hebben gemaakt. Ferrari staat bovenaan. Sainz heeft over de drie dagen de snelste tijd gereden, Leclerc volgt. Het verbaast niemand. Al zo vaak was Ferrari de winterkampioen. Over een week bij de Grand Prix van Bahrein gaat het pas echt los en liggen de verhoudingen weer anders. Er is ook niemand die daaraan twijfelt. De winterkampioenen en ook George Russell, die voor Mercedes de derde snelste tijd laat noteren, proberen nog wat optimisme uit te stralen, maar iedereen heeft genoeg gezien: ook dit jaar is Red Bull het team dat verslagen moet worden. Om het niet al te negatief uit te drukken. Niets dan vrolijke gezichten bij het team dat afgelopen jaar eenentwintig van de tweeëntwintig races wist te winnen. Red Bull stoomt voort. Max en Sergio Pérez draaien probleemloos bijna vierhonderd ronden. 'De balans is prima,' verklaart Max. 'Ik kon meteen goed gas geven. We hebben van alles kunnen proberen. Wat mij betreft hadden we wel wat minder kunnen testen.' Checo is voorzichtig: het veld zal dichter bij elkaar zitten dit jaar, denkt hij. Gps-metingen laten zien dat de Red Bulls op de rechte stukken tien kilometer per uur langzamer gingen dan de concurrentie. Dat betekent dat ze het motorvermogen flink hebben terugschroefd. Vandaar dat ze geen supersnelle tijden hebben laten zien. Dat doen ze volgende week wel.

Bij Ferrari is men niet ontevreden. De auto is nieuw, het hele programma is zonder problemen afgewerkt. Leclerc

heeft geen idee waar ze staan. Achter Red Bull, dat is wel duidelijk. Sainz wordt gevraagd naar zijn toekomst. Hij zag in het najaar al signalen, vertelt hij. Hij gaat al wat langer mee, en weet hoe het werkt. Voor zijn volgende stap gaat hij zijn tijd nemen, hij zal kiezen voor een team dat hem de grootste kans op het wereldkampioenschap biedt.

Bij Mercedes is Russell positief. De auto is niet meer de 'diva' van vorig jaar. 'We hadden totaal geen vertrouwen in de auto van vorig jaar, in elke bocht kon ze bijten. De auto van dit jaar voelt veel meer zoals een echte racewagen moet voelen.' Er is nog steeds wel een gat te dichten naar Red Bull, weet hij. Is het echt positief? In wezen zijn het precies dezelfde teksten als vorig jaar.

Aston Martin kan niet verrassen zoals in 2023. De stemming bij Fernando Alonso en Lance Stroll is beduidend minder. Papa Stroll denkt echter aan de lange termijn. De fabriek en de nieuwe windtunnel zijn zo goed als klaar, dan kan de strijd om het wereldkampioenschap pas echt beginnen. McLaren tast in het duister. De test verloopt op wat kleine problemen na prima. De auto voelt goed en is snel. Lando Norris verzucht dat ze nog ver achter Ferrari staan en nog veel verder achter Red Bull. 'Laat het seizoen maar beginnen,' zegt zijn teamgenoot, Oscar Piastri.

De rest van het veld is gedoemd tot de achterhoede. Visa Cash App Racing Bull (voorheen Alpha Tauri, voorheen Toro Rosso, het team waar Max in 2015 zijn debuut maakte) is een beetje een *dark horse*, met Yuki Tsunoda en Daniel Ricciardo. Beiden azen op het zitje bij het zuster team Red Bull naast Max, mocht Pérez alsnog verdwijnen. Team Haas heeft de dankzij Netflix zeer populaire teambaas Günther Steiner aan de kant geschoven en hoopt onder leiding van

Ayao Komatsu beter te presteren. De coureurs blijven Nico Hülkenberg en Kevin Magnussen. Bij Williams hoopt men de progressie uit 2023 te continueren met Alex Albon. Dat brekebeen Logan Sargeant nog een jaar de kans krijgt, verbaast eigenlijk iedereen. Alpine zakt steeds verder terug. De dramatische massaontslagen binnen het management in 2023 hebben geen enkele vooruitgang gebracht. Racewinnaars Esteban Ocon en Pierre Gasly zien het seizoen bezorgd tegemoet. Sauber (voorheen Alfa Romeo) gaat in 2024 de baan op als Stake F1 Team Kick Sauber. Stake is een online-crypto-casino (kan het nog foutter?) dat in veel landen (waaronder Nederland) verboden is. In die landen zal het team gewoon Kick Sauber heten. Het wachten is op de volledige overname van het team door Audi in 2026. Van de opvallende gifgroene auto's, met Valtteri Bottas en Guanyu Zhou aan het stuur, wordt weinig meer verwacht.

Alonso weet al wat het jaar gaat brengen: 'Max wordt wereldkampioen.' Russell weet ook waarom. 'Red Bull heeft een geweldig team, met een geweldige structuur. Ze zijn ons altijd een stap voor...'

*

De overstap van Hamilton naar Ferrari was in vroeger tijden ondenkbaar. De oude Enzo Ferrari kon het niet hebben dat de ster van een coureur de faam van zijn automerk zou overstralen. Lees de memoires van Ferrari en Fangio er maar op na: ondanks hun grote gezamenlijke successen was er niets dan haat en jijd en onversneden minachting. Coureurs mochten onverschrokken helden zijn, echter alleen in dienst van Ferrari. Engelse coureurs wantrouwde Ferrari

hierin nog wel het meest. Stirling Moss sloot als Englands grootste talent in 1951 een akkoord met Ferrari. Voor zijn eerste race werd hij vervolgens botweg uit de cockpit gebonjourd om plaats te maken voor een Italiaanse collega. De liefde was voorgoed over. Het is waar, Peter Collins was als een zoon voor de oude baas. Maar Collins was een aardige jongen, veel te aardig. Hij stond in 1956 zijn Ferrari af aan Fangio, zodat deze op Monza wereldkampioen kon worden. Zijn tijd kwam nog wel, zei Collins. Twee jaar later verongelukte hij op de Nürburgring, in een Ferrari.

Zelfs Jackie Stewart is eventjes Ferrari-coureur geweest. Voor welgeteld vier dagen, schrijft hij in zijn autobiografie. Eind 1967 voerde Stewart in het geheim gesprekken met Ferrari. Na een rondleiding door de fabriek en een ontvangst in het donkere kantoortje, waar de foto van Ferrari's overleden zoon Dino werd verlicht door kaarsen, kwam het tot onderhandelingen. Stewarts eisen – een salaris van twintigduizend pond per jaar, plus de helft van al het prijzengeld, de helft van alle bonussen en een Ferrari voor eigen gebruik – waren geen probleem. Aldus Stewart. Deal. 'Ik moest mezelf in de arm knijpen: groter werd het niet voor dat knulletje uit Dumbarton. De geweldige faciliteiten, de aura van het merk en het charisma van Ferrari: welke autocoureur wilde er niet voor Ferrari rijden?' Vier dagen later treft Stewart collega Jacky Ickx op een circuit op Sicilië. Het Belgische toptalent blijkt op de hoogte van de gesprekken tussen Stewart en Ferrari. Stewart is not amused, zeker niet als Ickx ook de inhoud blijkt te kennen. Mensen bij Ferrari hebben hem verteld dat Stewart veel te veel eisen had. 'Jij wilde heel Maranello voor jezelf hebben.' Stewart is stomverbaasd. 'En nu hebben ze mij gevraagd,' gaat Ickx voort. Wat moet hij

doen? ‘Tekenen,’ antwoordt Stewart meteen. Want voor hem is de deal op slag van de baan: ‘Een Formule 1-wagen besturen was voor mij al lastig genoeg, ik moest me niet ook nog eens zorgen maken om wat er achter mijn rug gebeurde. Ik moest volledig kunnen vertrouwen op de mensen om me heen.’ In biografieën over Ferrari gaat het verhaal net ietsje anders. De gewiekste Stewart zou voor zijn bezoek aan Maranello een advocaat hebben geraadpleegd en met een waslijst aan eisen zijn gekomen. ‘Wat wil hij?’ had Ferrari tijdens de onderhandelingen geroepen, ‘de hele fabriek?’

Ook Niki Lauda, in de jaren zeventig persoonlijk verantwoordelijk voor de wederopstanding van Ferrari, werd op den duur te eigenwijs gevonden. Senna en Ferrari bleef altijd een verboden liefde. Ik weet niet hoe de Commendatore tegen Schumacher zou hebben aangekeken. Schumacher bracht enorme successen en deelde die ook met het hele team, tot aan het personeel op de fabriek. Zou het, net als met Lauda en Surtees, op ruzie uitgelopen zijn? De oude baas zou zich in deze tijd sowieso niet meer thuis gevoeld hebben. De sterren van de topcoureurs zijn groter dan welk merk ook. Hoewel... Hamilton verkast na al die jaren bij Mercedes toch naar Ferrari, het blijft de droom van iedere coureur.