

# Inhoud

Inleiding	7
Proloog – Testdagen	9
1 Grand Prix van Bahrein	15
2 Grand Prix van Saudi-Arabië	23
3 Grand Prix van Australië	30
4 Grand Prix van Azerbeidzjan	38
5 Grand Prix van Miami	46
6 Grand Prix van Monaco	52
7 Grand Prix van Spanje	60
8 Grand Prix van Canada	67
9 Grand Prix van Oostenrijk	74
10 Grand Prix van Groot-Brittannië	81
11 Grand Prix van Hongarije	90
12 Grand Prix van België	97
13 Grand Prix van Nederland	105
14 Grand Prix van Italië	113
15 Grand Prix van Singapore	120
16 Grand Prix van Japan	129
17 Grand Prix van Qatar	137
18 Grand Prix van de Verenigde Staten	147
19 Grand Prix van Mexico City	157
20 Grand Prix van São Paulo	166
21 Grand Prix van Las Vegas	174
22 Grand Prix van Abu Dhabi	182
Epiloog	191
Grands Prix 2023	194

# Inleiding

## *Records*

'De superlatieven zijn nu wel zo'n beetje op,' glimlachte Red Bull-teambaas Christian Horner ergens in het najaar van 2023. Er stond dit jaar geen maat op Max Verstappen. Zijn derde wereldtitel leek al vroeg in het seizoen een formaliteit. Vanaf de race in Miami bleef Max winnen en nog eens winnen. Het ene na het andere Formule 1-record reed hij zo uit de boeken. Om te beginnen met dat ene, bijna onhaalbaar geachte record van de meeste Grand Prix-zeges op rij. Sebastian Vettel boekte in 2013 negen zeges op rij, Max zette het record op tien. Nog veel meer records scherpte hij aan, waaronder de meeste zeges (19), de meeste podium-finishes (21), de meeste ronden aan de leiding (1003) en het grootste aantal punten (575) in een Formule 1-seizoen. Als ook het grootste verschil in punten (290) ten opzichte van de nummer twee in het kampioenschap. Oeroude records sneuvelden: het percentage ronden aan de leiding van Jim Clark uit 1963, 71,47%, werd door Max overtroffen: 75,7%. En een nog ouder record, het percentage overwinningen in een seizoen: Alberto Ascari won in 1952 in een Ferrari 75% van de races (zes uit acht), Max hoogde dit op tot 86,4% (negentien uit tweeëntwintig). Zijn engineer op de pitmuur

Gianpiero Lambiase vatte het mooi samen na de zege in Mexico: ‘Goed gedaan Max, weer een dag, weer een zege, weer een record...’

Op mijn uitgeverij werden inmiddels grapjes gemaakt: dit wordt zeker het saaiste boek uit de reeks? Niet iedereen volgt de Formule 1 van nabij, dat weet ik ook wel. Zij hadden de herstarts in Australië gemist, de kwalificatie in Monaco, de meer spicy boordradio’s tussen Max en Gianpiero en de Ferrari-broedertwist op Monza. Of neem die ene slimme zege van Carlos Sainz, André Rieu en die enorme stortbui op Zandvoort, de show in Las Vegas, de dans om de miljoenen, miljarden inmiddels, het genie van Adrian Newey, de handgeschilderde porseleinen trofee in Hongarije, de wederopstanding van het McLaren-team en het visitekaartje van Oscar Piastrì. Je vindt het allemaal terug in dit boek. Tussendoor popt dan ook nog af en toe het seizoen 1973 op, andere tijden; het is het jaar waarin ik de Formule 1 ontdekte – al vijftig jaar ben ik eraan verslingerd.

Natuurlijk, overal doorheen klinkt steeds weer het refrain: Max op pole, Max wint, toch nog even de snelste ronde meepikken, *job done*. Het lijkt allemaal zo gemakkelijk. Ieder raceweekend moet echter wel alles kloppen: de afstelling van de auto, de concentratie, de strategie, nergens een fout maken, want niets is vanzelfsprekend in de Formule 1. Dus niks saai. ‘Men moet leren te genieten van perfectie,’ zegt Vettel ergens in dit boek. Een racesizoen lang was het hele team Red Bull, samen met Max, geïnspireerd door Max, *spot on*. Drie wereldtitels, tien overwinningen op rij, negentien in één seizoen. Het tijdperk Max is definitief begonnen.

# Testdagen

*Bahrein International Circuit – 23-25 februari 2023*

Na de felbevochten wereldtitel van 2021 werd Max Verstappen in 2022 soeverein wereldkampioen. De nieuwe regels op het gebied van de aerodynamica die in 2022 werden ingevoerd, leken door Red Bull het best begrepen. En Max, de wereldtitel binnen, kon gaan doen waar hij het best in is: lekker zo hard mogelijk rijden en winnen. Sterker nog: de man die ooit als piepjong kartcoureurkje boos naast zijn nog bozere vader Jos in de bus had gezeten, op weg naar huis na een verloren weekend, die een andere keer evengoed blij was opgesprongen omdat zijn vader zei dat ze omdraiden en teruggingen omdat het nu regende, zodat ze nog even konden oefenen op een kletsnat circuit, en die zo al spoedig de hele kartwereld op een hoop reed, een sensatie was in de Formule 3, als een komeet de Formule 1 binnenraasde, zijn eerste race bij een topteam won, jarenlang de luis in de pels van het superieure Mercedes was, zich zodanig ontwikkelde dat iedereen wist dat de dag zou komen, en die dag was gekomen, op 12 december 2021 in Abu Dhabi – die man begon te heersen in de Formule 1. In 2022 boekte Max een recordaantal Grand Prix-zeges in één seizoen: vijftien stuks. Natuurlijk, er zijn steeds meer races in een seizoen, maar

vijftien uit tweeëntwintig is echt veel. In de moderne tijd behaalden Michael Schumacher (2004) en Sebastian Vettel (2013) er dertien. En dan ook de manier waarop: vanaf poleposition, van achteraan op de grid of met een pirouette onderweg, het maakte allemaal niet uit. Aan het slot van het imposante seizoen liet Max nog een boodschap achter. Tegen de pers zei hij dat hij nog wel meer wilde winnen. ‘Als we iedereen bij elkaar kunnen houden, zijn we zelfs tot nog betere seizoenen in staat.’ Nóg beter? De concurrentie was gewaarschuwd.

De concurrentie, waar waren zij eigenlijk in 2022? En wat kunnen ze in het nieuwe seizoen? De hele winter hebben ze kunnen doorwerken met hun computational fluid dynamics (CFD), hun simulatoren en windtunnels. Om kosten te besparen is het gebruik van CFD en de windtunnel echter beperkt. De topteams mogen minder uren van deze tools gebruikmaken dan de achterblijvers, om het veld wat dichter bij elkaar te brengen. Red Bull heeft daarnaast ook nog eens een reductie van tien procent gekregen omdat het volgens de becijfering van de FIA te veel geld heeft uitgegeven in 2021, al was het volgens Red Bull een kwestie van boekhouden geweest. Hoe dan ook, is een van de andere teams erin geslaagd iets van de achterstand op Red Bull goed te maken? Eind februari zijn er drie testdagen in Bahrein – een prima circuit, gegarandeerd goed weer en met dik een week later de Grand Prix op hetzelfde circuit kostenbesparend. Het is het uitgelezen moment om te zien hoe het met iedereen gaat, wie en wat er nieuw is; het moment ook voor het favoriete tijdverdrijf van iedere Formule 1-fan: koffiedik kijken.

De rondgang door de pitstraat begint bij Ferrari, met vier zeges vorig jaar de voornaamste concurrent van Max. Vooral in het begin van het seizoen leek het er even op dat er een tweestrijd ontstond tussen Max en Charles Leclerc, rivalen sinds hun karttijd. Maar gaandeweg bleek Max toch te snel, ging de Ferrari stuk, stuitte Leclerc van de baan en stapelde het team de ene strategische blunder op de andere. Hoe vaak werd Leclerc niet te laat of met de verkeerde banden de baan op gestuurd? Teambaas Mattia Binotto heeft daarom het veld moeten ruimen. Doodzonde. Door hem één plek te ver te promoveren heeft Ferrari een briljante ingenieur verloren. De nieuwe baas, Frédéric Vasseur, kampioenenmaker in de juniorklassen en overgekomen van Alfa, stelt echter dat het falen in 2022 niet op één man of één afdeling afgewenteld kan worden. Ze gaan zich in ieder segment verbeteren. Vasseur wil eenheid en rust. De Ferrari's laten in elk geval snelle tijden noteren. Het lijkt erop dat zij opnieuw de jacht op Red Bull zullen leiden. De coureurs, Leclerc en tweede man Carlos Sainz, zijn er klaar voor.

Mercedes begon 2022 dramatisch. Via een gat in het nieuwe reglement dachten zij met een radicaal ontwerp een grote voorsprong te nemen. Het pakte anders uit: de auto bleek een ondoorgroendelijke stuitbal. Toch waren ze sterk teruggekomen, met de eerste Grand Prix-zege van George Russell in Brazilië als beloning. Het sterkte het geloof in het concept, waarop het team besloot om er in de winter toch mee door te gaan. 'Alle gebreken zijn in de fabriek gladgestreken,' laat Russell weten in Bahrein. Maar de eerste tijden vallen tegen. 'Er zit nog meer in de auto,' haast teambaas Toto Wolff zich te zeggen. Maar Lewis Hamilton is er niet

gerust op: 'De w14 is echt een stap vooruit, maar de onderliggende problemen zijn meeverhuisd.'

Wanneer de tijden vergeleken worden, moet Mercedes misschien wel vrezen voor de verrassing van de testdagen. Aston Martin heeft een grote sprong voorwaarts gemaakt. Teameigenaar Lawrence Stroll heeft met het aantrekken van Fernando Alonso een meesterzet gedaan. Precies nu de auto sneller wordt, wordt het vuur weer aangewakkerd bij de oude krijger, die aan zijn twintigste Formule 1-seizoen begint. Hij kent de familie Stroll, hij weet dat de toekomst draait om zoon Lance. Met opnieuw een ervaren kampioen naast zich komt Lance niet in een al te ongunstig licht te staan. Lance is echter niet bij de tests, wegens een blessure na een fietsongeluk. Tot verdriet van Alonso: 'Het is jammer, want Lance heeft veel meer ervaring dan ik met het team. Hij wordt erg gemist.' Grote vraag blijft: gaan ze het straks ook in de races laten zien?

Aston Martin lijkt in elk geval Alpine en McLaren voorbijgestreefd. Bij Alpine echter geen vuiltje aan de lucht. Iedereen houdt vast aan het '100 races'-plan (ongetwijfeld analoog aan de honderd dagen van Napoleon) om van Alpine weer een winnend team te maken. Racewinnaars Esteban Ocon en Pierre Gasly (overgekomen van Alpha Tauri) zijn de coureurs. Bij McLaren meer verandering. Teambaas Andreas Seidl is vertrokken naar Alfa Romeo om daar alvast kwartier te maken voor Audi. Zijn taak wordt overgenomen door Andrea Stella, ooit engineer in Ferrari's dreamteam. Lando Norris krijgt na het gedwongen vertrek van Daniel Ricciardo gezelschap van rookie Oscar Piastri. Het grote Australische talent werd in de zomer net op tijd weggekaapt voor de neus van grote concurrent Alpine.

Volgens teameigenaar Zak Brown wordt er binnenshuis hard gewerkt, de nieuwe windtunnel is bijna klaar. In Bahrein staan de gezichten, net als in 2022, echter niet vrolijk. Ontwikkelingsdoelen zijn gemist. Updates zijn voorzien. Hoelang houden ze dit nog vol?

Achter de top en de subtop gaan Alfa Romeo, Haas, Williams en Alpha Tauri de strijd met elkaar aan. Alfa klokt snelle tijden met de gebleven Valtteri Bottas en Zhou Guanyu. Zhou rijdt op dag twee zelfs de snelste tijd van de dag. Williams maakt, onder leiding van de van Mercedes overgekomen teambaas James Vowles, stappen vooruit. Alex Albon is gebleven, Nicholas Latifi is ingeruild voor de Amerikaanse debutant Logan Sargeant. Haas heeft een nieuwe hoofdsponsor en kan dus vooruit met Kevin Magnussen en tot ieders verrassing met de oudgediende supersub Nico Hülkenberg. Mick Schumacher is opzijgezet; hij werd te duur wegens te veel schade. Hij is inmiddels reservecoureur bij Mercedes. Bij Alpha Tauri wordt veel verwacht van rookie Nyck de Vries. Meer dan Yuki Tsunoda wordt Nyck met al zijn ervaring en snelheid geacht het team naar nieuwe successen te leiden. Hij is net als iedereen optimistisch, hoopt in de punten te rijden. 'Ik voel me hier al helemaal thuis.'

Alles wordt anders wanneer over acht dagen blijkt dat één of meer teams het ware potentieel van hun wagen zorgvuldig verborgen hebben weten te houden, door bijvoorbeeld voortdurend met boordevolle tanks te rijden of het motorvermogen wat terug te schroeven. Sandbagging heet dat. Maar zandzakken of niet, rondom de regerend wereldkampioen is het een en al glimlach. Red Bull komt overduidelijk nóg beter uit de startblokken dan vorig jaar.

Van meet af aan worden er snelle ronden gereden, zonder problemen. 'Iedere keer als ik instap voelt de auto goed aan,' aldus Max, 'en ik kan onmiddellijk pushen.' Dat belooft wat. Na drie dagen testen is het echter Max' teamgenoot Sergio Pérez die de snelste tijd laat noteren. Ongetwijfeld droomt Checo nog weleens van de titel. Gaat hij het Max in 2023 lastig maken? Natuurlijk niet.