

Inhoud in vogelvlucht

Inleiding	1
Deel 1: Formule 1, de koningsklasse van de autosport	7
HOOFDSTUK 1: Wat is de Formule 1?	9
HOOFDSTUK 2: De geschiedenis van de autosport	19
HOOFDSTUK 3: Elke Grand Prix, elk seizoen	45
Deel 2: Snelle persoonlijkheden	69
HOOFDSTUK 4: Coureurs van nu en toen	71
HOOFDSTUK 5: Nederlanders en Belgen	85
HOOFDSTUK 6: Teams en hun bobo's	97
Deel 3: Auto's, banen en centen	109
HOOFDSTUK 7: Technisch vernuftige auto's	111
HOOFDSTUK 8: Circuits over de hele wereld	141
HOOFDSTUK 9: Regels en pegels	153
Deel 4: Dicht op de actie	175
HOOFDSTUK 10: Beleef de Formule 1	177
HOOFDSTUK 11: Andere autosporten	183
Deel 5: Het deel van de tientallen	191
HOOFDSTUK 12: De tien succesvolste Formule 1-coureurs	193
HOOFDSTUK 13: De tien meest memorabele Formule 1 Grands Prix	199
Index	205

Inleiding

De Formule 1 is, simpel gezegd, het allerhoogste niveau van de internationale autosport. In deze klasse racen de beste coureurs met de snelste auto's tijdens de duurste autosportevenementen ter wereld. Het wereldkampioenschap Formule 1 is niet voor niets, na de Olympische Spelen en het wereldkampioenschap voetbal, de meest invloedrijke sportaangelegenheid ter wereld. Sinds het officiële begin van het wereldkampioenschap voor autocoureurs, in 1950, heeft de Formule 1 vele honderden miljoenen mensen bereikt – vooral met dank aan de televisie.

Daar mogen we ons best over verwonderen, want de Formule 1 is tegelijkertijd een van de meeste complexe soort competities die er zijn! In de eerste plaats omdat we hier – zoals bij elke vorm van auto- en motorsport – te maken hebben met een **mechanische sport**. Het gaat dus niet alleen om de prestaties van de coureurs, maar ook om hoe de auto's het er in technisch opzicht van afbrengen. Daarnaast spelen de teams met al hun (honderden) leden een belangrijke rol. En dan zijn er nog allerlei invloeden van buitenaf, van commerciële belangen tot ontwikkelingen op het gebied van veiligheid, media en nog veel meer. Om een beetje wegwijs te raken in deze spannende, lastige maar vooral boeiende wereld, lees je nu *Formule 1 voor Dummies, 2e editie*.

Over dit boek

Allereerst kom je meer te weten over het ontstaan van Formule 1 en autosport in algemene zin. Al sinds we ons kunnen voortbewegen bestaat het idee van wedstrijden om te zien wie de snelste is, dus je zou Formule 1 kunnen zien als de meeste recente en ultieme versie daarvan. In de loop der jaren is er natuurlijk wel een hoop veranderd. We bespreken daarom de meeste van de belangrijke ontwikkelingen, zodat je begrijpt waarom de hoogste autosportklasse nu is zoals die is.

Daarnaast leg ik je natuurlijk uit hoe die hypermoderne raceauto's eigenlijk werken. Met ingang van 2023 is er bovendien een heel pakket aan technische veranderingen doorgevoerd, met als primaire doel om het inhalen van andere auto's te vergemakkelijken en de aantrekkelijkheid van de sport te vergroten. Ik licht zoveel mogelijk toe hoe die vernieuwingen in zijn werk gaan. Maar omdat het seizoen 2023 op het moment van schrijven nog moet beginnen, zijn er ook nog veel onzekerheden over de wijzigingen in het reglement.

Verder komen natuurlijk alle elementen van het Formule 1-circus aan bod, van de verschillende circuits tot de coureurs. Uiteraard is er speciale aandacht voor Max Verstappen, die in 2016 als eerste Nederlander ooit een Formule 1 Grand Prix wist te winnen en in 2021 de eerste Nederlandse Formule 1-wereldkampioen werd, en debutant Nyck de Vries, wereldkampioen Formule E. Het is bepaald niet

gemakkelijk om zelf net zo'n serieuze autocoureur te worden, maar ik kan je wel vertellen op welke manieren je (nog) meer kunt genieten van Formule 1 en autosport in algemene zin. Racen staat immers garant voor veel show, actie en sensatie!

In dit boek gebruikte conventies

In dit boek kom je een paar conventies tegen om je te helpen dit boek door te nemen:

- » **Vetgedrukt** is gebruikt wanneer het om een begrip, naam of andere specifieke term gaat, die in de bijbehorende passage nader wordt toegelicht. Deze term kun je ook vaak terugvinden in de index.
- » *Cursief* geeft aan dat het om een (van oorsprong) vreemdtaalige term gaat, maar wordt ook gebruikt voor de titels van 'mediaproducties' zoals televisieprogramma's en boeken.

Wat je niet hoeft te lezen

Dit boek is natuurlijk geschreven om je in zo begrijpelijk mogelijke taal wijzer te maken in de wondere wereld die Formule 1 heet. Daar komt echter een hoop (technische) informatie bij kijken, die niet altijd even cruciaal is om te weten. Daarom geef ik even aan wat je eventueel 'over mag slaan':

- » Kadertekst. De grijs gekleurde vakken met tekst die je hier en daar in het boek aantreft, zijn kaderteksten. Ze bevatten vaak voorbeelden van een bepaalde situatie, anekdotes en leuke weetjes.
- » De copyrightpagina. Nee, dit is geen grap. Je treft daar geen interessante zaken aan, tenzij je diepgaand geïnteresseerd bent in wetteksten, herdrukken en informatie over eerdere edities.

Aannamen

Natuurlijk ga ik ervan uit dat je in elk geval interesse hebt in de Formule 1. Tegelijkertijd is het goed voor te stellen dat je *Formule 1 voor Dummies, 2e editie* hebt opgepakt omdat je nog niet zoveel weet over de hoogste autosportklasse, of omdat je er gewoon nog (veel) meer over te weten wilt komen. Grote kans dat je nieuwsgierigheid onlangs pas is aangewakkerd door de prestaties van Max Verstappen en Nyck de Vries. In elk geval neem ik aan dat je dit boek leest vanuit één van de volgende situaties:

- » Je weet wat de Formule 1 is, maar kent de regels en gebruiken nog (helemaal) niet en wilt daarover graag meer te weten komen.
- » Je snapt dat autoracen gaat om wie als snelste een bepaalde afstand aflegt, maar ook dat er zaken als strategie, politiek en financiële middelen meespelen. (Zoals eigenlijk in elke sport.)
- » Je vindt de Formule 1 erg leuk, maar bent geen absolute kenner die moeiteloos alle feitjes opdreunt en altijd een uitgebreide mening erover klaar heeft.
- » Je bent een groot Formule 1-liefhebber, wilt alle belangrijke informatie overzichtelijk kunnen lezen en krijgt middels dit boek graag een uitgebreide blik achter de schermen van het hele circus.

De opbouw van dit boek

Formule 1 voor Dummies, 2e editie bestaat uit verschillende delen. Elk deel bevat een aantal hoofdstukken. Op die manier is het voor jou makkelijker om de informatie te vinden die je zoekt. De indeling vind je hierna.

Deel 1: Formule 1, de koningsklasse van de autosport

We beginnen met uitleg over de belangrijkste zaken in de Formule 1. Wat maakt een Formule 1-auto zo bijzonder en herkenbaar, wie doen er mee en waar wordt eigenlijk geracet? Ook leg ik uit welke belangen er zoal spelen en hoe de sport in Nederland zo populair is geworden. In hoofdstuk 2 wordt in vogelvlucht de gehele geschiedenis van de autosport beschreven, waarbij Formule 1 pas (ongeveer) de laatste zeventig jaar op de voorgrond is getreden. Daarna neem ik je mee naar een Grand Prix in hoofdstuk 3, waarin we beschrijven wat er allemaal gebeurt – van begin tot eind – in de loop van een raceweekend – en het hele seizoen.

Deel 2: Snelle persoonlijkheden

Waarschijnlijk ken je al een hoop Formule 1-coureurs, maar het is goed om te weten wie er nu precies actief zijn en hoe zij (net als de succesvolste van hun vele voorgangers) in de hoogste raceklasse terecht zijn gekomen. In hoofdstuk 4 lees je alles over het leven van een Formule 1-coureur. Speciale aandacht is er in hoofdstuk 5 voor coureurs uit Nederland en België, met name Max Verstappen en Nyck de Vries. De minder bekende, maar minstens zo belangrijke mensen die zelf niet racen, zoals teambazen en bestuurslieden, behandelen we in hoofdstuk 6 – waarin we ook iets dieper ingaan op de teams zelf.

Deel 3: Auto's, banen en centen

In tegenstelling tot sporten zoals voetbal of hardlopen, speelt techniek een zeer belangrijke rol in de Formule 1. In de eerste plaats natuurlijk omdat een auto helemaal moet worden ontworpen, ontwikkeld en opgebouwd voordat je ook maar een meter kunt racen! Ook na het bouwproces blijft techniek een van de belangrijkste factoren. Dat leg ik uit in hoofdstuk 7. Bovendien is het goed om te weten waar en waarom Grands Prix worden verreden – over die locaties en circuits hebben we het in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 beschrijf ik hoe de regels binnen de sport bepaald worden, waarbij het niet alleen om de spelregels gaat, maar ook om zaken als veiligheid en de verdeling van het geld.

Deel 4: Dicht op de actie

Op welke manieren kun je zelf genieten van Formule 1 en autoracen in algemene zin? (Los van het lezen van dit boek natuurlijk.) Dat vertel ik je in hoofdstuk 10. Om de snelste raceauto's ter wereld met eigen ogen te kunnen aanschouwen, zul je waarschijnlijk een eindje moeten reizen, al zijn er allerlei andere mogelijkheden om te genieten van autosport. Dat er meer is in de racewereld dan alleen Formule 1, zoals andere vormen van circuitraces en rallysport, leer je in hoofdstuk 11.

Deel 5: Het deel van de tientallen

Om de Formule 1 écht te kunnen waarderen – en om erover mee te kunnen praten – wil je natuurlijk je klassieken leren kennen. Daarom heb ik de tien succesvolste Formule 1-coureurs aller tijden op een rij gezet. Nog belangrijker zijn de tien meest cruciale Grands Prix in de Formule 1: prachtige, emotionele of simpelweg zeer bijzondere races die de sport op een of andere manier voorgoed hebben veranderd en gemaakt tot wat de Formule 1 nu is.

Pictogrammen die in dit boek worden gebruikt

In dit boek kom je op bepaalde pagina's pictogrammen tegen. Deze kleine tekeningen verwijzen naar specifieke informatie. Hierbij licht ik ze even voor je toe:



BELANGRIJK

Dit pictogram staat vaak bij een alinea die belangrijk is om de Formule 1 beter te leren kennen en begrijpen. Deze informatie beantwoordt in veel gevallen ook vragen die je zult hebben over de sport.



TECHNISCHE
INFO

Omdat de Formule 1 vrij letterlijk een technische sport is (waarin zaken als mechaniek, aerodynamica en elektronica een belangrijke rol spelen), kom je dit pictogram geregeld tegen. We gebruiken het ook om lastige informatie aan te geven, die je echter niet altijd direct hoeft te begrijpen om de Formule 1 beter te leren kennen.



VOORBEELD

Dit pictogram wordt gebruikt wanneer in een passage een voorbeeld wordt toegepast, waarmee bijvoorbeeld bepaalde gebruiken of regels verduidelijkt worden.



PAS OP

Niet alles is wat het lijkt, ook in de Formule 1! Als iets misleidend kan zijn, gebruiken we dit pictogram om je te vertellen dat je extra op je hoede moet zijn om goed bij te blijven.

Klaar voor de start?

Nu je weet wat je van *Formule 1 voor Dummies, 2e editie* kunt verwachten, is het de hoogste tijd voor actie. Natuurlijk mag je door dit boek racen om alles eruit te halen wat je nog niet wist. Maar je kunt ook eerst rustig opwarmen, goed opletten om extra veel te weten te komen en zo een echte Formule 1-expert te worden. Iedere aanpak is anders – net als die van de verschillende coureurs en teams – en kan leiden tot succes. Juist dat maakt de Formule 1 zo mooi!

Hoofdstuk 1

Wat is de Formule 1?

Eigenlijk is autoracen maar een rare sport. Heel anders dan andere wereldsporten, zoals voetbal en atletiek – al is er natuurlijk wel een grote overeenkomst met het principe van hardlopen, waarin de snelste deelnemer aan een wedstrijd wint.



BELANGRIJK

Toch is autosport het buitenbeentje van alle competities. Het is een fenomeen dat is uitgegroeid tot zijn eigen cultuur en dat door honderden miljoenen mensen zowel fanatiek geliefd als verguisd wordt. Autosport is bij uitstek hevig beïnvloedbaar door commerciële belangen van allerlei verschillende miljardenbedrijven en verandert mede daardoor veel meer en sneller dan andere wereldsporten, zowel qua regels als de manier waarop het beleefd wordt.

Dat komt ook door de grote rol die is weggelegd voor techniek. Sterker nog, op het eerste gezicht hoeven coureurs weinig anders te doen dan gas geven, remmen en sturen – zou je kunnen denken. Hoe kun je dat nou een sport noemen? In de praktijk ligt dat behoorlijk anders, maar de leek ziet in principe vooral een aantal auto's dat veelal lange tijd hetzelfde rondje (of een bepaalde afstand) rijdt.

Het wordt pas een beetje interessant wanneer de deelnemers duidelijk zichtbaar heel hard rijden of extra hun best moeten doen voor een bepaalde positie. Helemaal wanneer coureurs in hun auto's op de limiet van hun kunnen terechtkomen, sneller geneigd zijn om fouten te maken en sensationeel afgaan door te spinnen of te crashen. Of door hun kwaliteiten te tonen en het er op zo'n moment juist heel goed van af te brengen.

De combinatie van inspanning, techniek, actie en mystiek bezorgt de autosport zijn unieke aantrekkingskracht. Het is een zeer complex fenomeen, met z'n eigen (geschreven en ongeschreven) regels en gebruiken, die het extra lastig maken om de sport te leren kennen, begrijpen en waarderen. In *Formule 1 voor Dummies, 2e editie* probeer ik je daarom al die zaken zo goed mogelijk uit te leggen, zodat jouw interesse, kennis en vooral plezier kunnen groeien.

Eredivisie van de autosport

De Formule 1 is, simpel gezegd, de allerhoogste klasse in de internationale autosport. Voor heel veel (beginnende) autocoureurs is de Formule 1 het hoogst haalbare doel en wereldwijd is het de raceklasse die door de meeste mensen gevolgd wordt. En hoewel er meer vormen van autosport zijn dan alleen de circuitracerij (van oudsher ook wel **autorensport** genoemd), variërend van competities op verschillende soorten terrein (zoals **rallysport**) tot auto's die zo snel mogelijk gaan op een kaarsrechte baan (de zogeheten **dragraces**), wordt de Formule 1 algemeen gezien als het absolute hoogtepunt.



BELANGRIJK

Een officiële, voor het wereldkampioenschap meetellende Formule 1-race wordt ook wel een **Grand Prix** genoemd – een Franse term die in het Nederlands vaak vertaald wordt als **Grote Prijs**. Die aanduiding wordt vooral gebruikt om aan te geven dat het om een wedstrijd op het allerhoogste niveau van de sport gaat, wat ook gebeurt in onder meer de paardensport en motorsport. Later in het boek gaan we verder in op het gebruik van de term.

Elk kalenderjaar kent een Formule 1-seizoen dat bestaat uit een aantal Grands Prix. Op die manier wordt sinds 1950 elk jaar het **wereldkampioenschap Formule 1** verreden. De coureur die aan het einde van een seizoen de meeste **WK-punten** heeft verzameld door in Grands Prix op hoge posities te eindigen, wordt uitgeroepen tot wereldkampioen Formule 1. Daarnaast is er (sinds 1958) een **constructeurskampioenschap**, dat gewonnen wordt door het team met de meeste WK-punten.

Als hoogste klasse op wereldniveau is het wereldkampioenschap Formule 1 qua status het beste te vergelijken met het wereldkampioenschap voetbal en de Olympische Spelen – al worden die evenementen in principe slechts eens in de vier jaar gehouden. Bovendien komen Formule 1-coureurs in eerste instantie niet in actie voor het land van hun nationaliteit, maar voor een team dat ze heeft vastgelegd.

De snelste raceauto's ter wereld

In principe zijn Formule 1-auto's de snelste raceauto's ter wereld – dat is immers een van de belangrijkste redenen dat de klasse als de allerbelangrijkste wordt beschouwd. In elk geval zijn deze boliden technisch zeer geavanceerd en mede daarom ook behoorlijk moeilijk om te besturen.



PAS OP

Een normaal mens kan er zeker niet zomaar mee overweg, vooral omdat raceauto's – met name in de Formule 1 – veel complexer en gevoeliger zijn en over (veel) meer vermogen beschikken dan personenauto's die gebouwd worden voor de openbare weg. Het besturen van een raceauto is dan ook heel wat anders dan rijden in een personenauto: in principe geef je dan het grootste deel van de tijd volgas, je remt zo laat en hard mogelijk wanneer dat nodig is en je stuurt in op een manier die je auto zo snel mogelijk door de bochten laat gaan. Alles draait immers om snelheid.

Op de openbare weg, waar veiligheid en doorstroom van het verkeer juist het belangrijkste zijn, levert zulk rijgedrag gegarandeerd levensgevaarlijke taferelen op! (Probeer het daarom dus ook vooral niet zelf na te doen.)

Hoe herken je een Formule 1-auto?

In principe beschikt een Formule 1-auto over dezelfde onderdelen als bijna elke andere soort raceauto en zelfs de productieauto's waarmee we ons verplaatsen in het normale verkeer: vier wielen, een krachtbron en een stuur. Daarnaast zijn er zaken zoals de remmen, wielophanging en versnellingsbak, die in de absolute basis voor een deel overeenkomen met die van vrijwel elke andere auto.

Je kunt een Formule 1-auto herkennen aan deze eigenschappen:



TECHNISCHE
INFO

- » Een Formule 1-auto waarmee geracet wordt, heeft in principe maar één stoel, en die biedt plaats aan de coureur. Niet voor niets noemen we **formuleraceauto's** ook wel **eenzitters**.
- » De wielen van Formule 1-auto's zijn eigenlijk altijd helemaal open – er zijn dus geen spatborden of wielkasten, zoals op bijna alle normale productieauto's. In het Engels spreken we daarom ook wel van **open wheel race cars** wanneer het om formuleraceauto's gaat.
- » Een Formule 1-auto is bijna altijd extreem laag. Volgens de huidige regels mag de hoogte niet meer dan één meter zijn.
- » Sinds de jaren zestig van de vorige eeuw zijn Formule 1-auto's altijd te herkennen aan de **vleugels** (ook wel **spoilers** genoemd) voor op de neus en aan de achterkant. Ook op andere plekken kun je (kleinere) vleugels en andere aerodynamische onderdelen aantreffen, evenals de zogenoemde 'luchthappers' aan de zijkanten (**sidepods**) en op de bovenkant (**airbox**) van de auto.
- » Het interieur van een Formule 1-auto, de **cockpit**, is zeer nauw en niet afgesloten. De coureur zit in een liggende houding in de **kuipstoel** achter het stuur – dat losgehaald kan worden voor een iets gemakkelijker instap.
- » Een Formule 1-auto kan moeilijk te onderscheiden zijn van andere formuleraceauto's, zoals een Formule 2-, Formule 3- of Formule 4-auto. Wat een Formule 1-auto uiteindelijk het meest onderscheidt, is de snelheid – geen enkele andere formuleraceauto rijdt sneller een rondje over een Grand Prix-circuit.

Regels en afspraken

Zoals bij elke sport het geval is, zijn er regels waaraan alle deelnemers aan Formule 1 Grands Prix zich moeten houden. Het gaat daarbij echter niet alleen om spelregels die de competitie structuur geven, maar ook om bindende afspraken op het gebied van techniek, de verdeling van de inkomsten en omgang met de media.



BELANGRIJK

Een team moet in een seizoen bij elke Grand Prix van het wereldkampioenschap aanwezig zijn om mee te mogen doen. Tijdens de meeste van zulke raceweekends zijn er twee **vrije trainingen** op vrijdag, een vrije training op zaterdag, een **kwalificatietraining** op zaterdag en de race op zondag. Alleen in de race zijn WK-punten te verdienen. Sinds 2021 experimenteert de Formule 1 echter ook met korte kwalificatieraces (ook wel **sprintraces** of 'sprints' genoemd), waarin de top acht sinds 2022 ook punten verdient. Wie als eerste het vastgestelde aantal ronden weet af te leggen, wint de wedstrijd en krijgt de meeste punten – samen met de nummers twee en drie wordt hij gehuldigd op het erepodium. Aan het einde van het seizoen wordt de coureur (evenals het team) met de meeste punten wereldkampioen.

Natuurlijk is niet alles toegestaan om een race te winnen. In de eerste plaats moeten teams zich in vele opzichten aan strenge regels houden bij het ontwerpen, bouwen en ontwikkelen van een Formule 1-auto. Het idee is dan ook dat ze binnen de mogelijkheden die het **technisch reglement** biedt een bolide weten te bouwen die zo goed mogelijk kan presteren.

Daarnaast moeten coureurs zich natuurlijk ook aan de regels houden. Zo worden ze allemaal geacht te allen tijde geen gevaar voor anderen te veroorzaken – al levert dat geregeld discussies op, omdat er op hoge snelheid om posities wordt gevochten! Ook zijn de rijders verplicht om zich te melden bij bepaalde evenementen zoals keuringen, briefings en persconferenties.



BELANGRIJK

De regels worden bedacht door de zogenoemde **F1 Strategy Group**, waarin mensen van de grootste teams en de twee belangrijkste organisaties achter de Formule 1 vertegenwoordigd zijn. De eerste van die twee is de **FIA (Fédération Internationale de l'Automobile)**, een mondiale organisatie die verantwoordelijk is voor de invoering en handhaving van de regels. De andere is de **Formula One Group**: deze instantie kun je zien als een groep bedrijven (waarbij één de grootste is en de meeste macht heeft), die gaat over alle commerciële zaken en die gezien wordt als 'eigenaar' van de Formule 1.

De beste mensen en middelen

Omdat Formule 1 beschouwd wordt als de allerhoogste internationale autosportklasse, zou je zeggen dat het voor zich spreekt dat alleen de allerbeste mensen daarin actief kunnen zijn. In de praktijk is dat nog weleens anders, maar in principe is dat wel zo: voor (jonge) autocoureurs is de Formule 1 bijna altijd het hoog-

ste doel en ook voor andere teamleden, zoals monteurs en ontwerpers, is de klas-
se eigenlijk het hoogst haalbare.

Grote coureurs en bobo's

In *Formule 1 voor Dummies*, 2e editie lees je natuurlijk veel meer over bekende en minder bekende namen die door hun betrokkenheid bij de Formule 1 groot zijn geworden. Ik neem wel aan dat je bepaalde namen uit het heden al een beetje kent, zeker wanneer het gaat om actieve wereldkampioenen zoals Lewis Hamilton en Fernando Alonso – maar ook legendarische coureurs zoals Michael Schumacher en Ники Lauda. Datzelfde geldt natuurlijk voor nationale helden als Max Verstappen en Nyck de Vries.

Maar er zijn natuurlijk veel meer mensen betrokken bij de Formule 1, van andere coureurs tot teambazen en van mensen in de organisatie tot onafhankelijke experts. Niet voor niets wordt deze klasse in beschrijvingen vaak vergeleken met een rondreizend circus, maar ook met een soort soapserie op televisie: de hele club gaat als een karavaan de wereld over en iedereen heeft op bijna elk moment wel iets te zeggen over bepaalde ontwikkelingen of andere mensen.

Fabrieksteams en 'privéteams'

Wat de Formule 1 (en autosport in algemene zin) ook op een bepaalde manier onderscheidt van sporten als voetbal en atletiek, is het feit dat er teams van verschillende categorieën actief zijn. Wel hebben die als overeenkomst dat het vrijwel altijd commerciële bedrijven zijn, net als professionele voetbalclubs en de grootste sportverenigingen. Uitzonderingen daargelaten, wordt er in de autosport eigenlijk nooit met landenteams gewerkt – in tegenstelling tot bijvoorbeeld het wereldkampioenschap voetbal of de Olympische Spelen.



BELANGRIJK

Het grote verschil zit hem in de zogenoemde **fabrieksteams**. Dat zijn autofabrikanten die zelf een raceteam hebben of een meerderheidsaandeel in een team bezitten en voor de meeste financiering zorgen. Ferrari is daarvan het beste voorbeeld; sterker nog, het automerk is ooit opgericht om productiewagens te verkopen om zo de raceactiviteiten te kunnen betalen.



PAS OP

Daarnaast zijn er in de huidige situatie fabrieksteams van de merken Mercedes, Alpine (het sportieve dochtermerk van Renault) en Aston Martin – en vanaf 2026 ook Audi. Die hebben echter niet zelf een renstal opgericht, maar op enig moment genoeg geld betaald om eigenaar te worden van een team. Hoewel Mercedes uit Duitsland komt en Renault een Frans merk is, staan hun Formule 1-fabrieken in Engeland – wat overigens geldt voor de meeste teams. Eigenlijk gaat het hier dus meer om een slim stukje marketing.

Ook zijn er teams die op een vergelijkbare manier werken als fabrieksteams, maar dat niet helemaal zijn. Op het moment vallen de renstallen van Red Bull en McLaren (dat overigens ook in relatief bescheiden oplage sportauto's produceert) onder die noemer. Hoewel ze niet direct bij een groot automerk horen (maar er wel mee

samenwerken), beschikken ze over (financiële) middelen die enigszins vergelijkbaar zijn met die van Mercedes en Renault.



BELANGRIJK

De andere categorie noemen we **privéteams** of klantenteams. Deze renstallen zijn niet direct gekoppeld aan een groot automerk en beschikken over minder middelen dan fabrieksteams – al hebben ze vaak wel samenwerkingsverbanden met fabrieksteams, bijvoorbeeld voor het gebruik van motoren. In 2023 zijn AlphaTauri, Haas en Williams strikt gezien actief als privéteams in de Formule 1. Daarnaast is er het team Alfa Romeo, dat weliswaar de naam van het Italiaanse automerk draagt, maar feitelijk betreft dit extra uitgebreide sponsoring van het team Sauber. Sauber verandert per 2026 wél in een fabrieksteam dankzij een nieuwe samenwerking met Audi.



PAS OP

AlphaTauri geldt tegelijkertijd als **opleidingsteam** voor jonge coureurs die Red Bull al onder contract heeft staan, dus helemaal onafhankelijk is het niet. Hetzelfde geldt voor Haas en Alfa Romeo, die nauw samenwerken met Ferrari, en in zekere mate voor Williams, dat vooral in recente jaren nauwe banden onderhield met Mercedes.

Fabrieksteams worden over het algemeen geacht betere prestaties te kunnen leveren dan privéteams. Ze beschikken doorgaans immers over meer geld, betere (en vaak meer ervaren) coureurs en andere teamleden en een grotere invloed op de Formule 1. Toch is het – om uiteenlopende redenen – lang niet altijd zo dat Ferrari, Mercedes, Alpine, Red Bull en McLaren betere resultaten behalen dan de rest van het veld. Niet in de laatste plaats vanwege het in 2021 geïntroduceerde budgetplafond (*cost cap*), maar daarover later meer.

Circuits voor Grands Prix

Je kunt niet zomaar overall met een Formule 1-auto racen – dat gebeurt uitsluitend op daarvoor bestemde **circuits**. Die moeten aan verschillende eisen voldoen. Voor de organisatie van een Formule 1 Grand Prix gelden de strengste voorwaarden.



TECHNISCHE
INFO

Dit zijn de belangrijkste voorwaarden:

- » Op een circuit wordt uitsluitend in één richting gereden, meestal over een afstand van tussen de vier en zeven kilometer. In het verleden waren er zelfs parcoursen van meer dan twintig kilometer lang!
- » De baan is volledig afgesloten, zodat er geen auto's of mensen op de baan kunnen komen die daar niet mogen zijn.
- » De toplaag van de baan zelf bestaat vrijwel altijd uit asfalt – dat biedt de beste combinatie van gladheid en grip. Daarnaast hebben veel circuits uitloopstukken (zodat een auto die van de baan raakt niet gelijk in de muur belandt) van asfalt of beton.
- » Naast deze verharde ondergrond vind je van oudsher ook (kunst)gras en grind naast de baan in de grindbakken, die een vertragende werking hebben op een wagen die van de baan is geschoten. Aan de rand staan metalen vangrails (**Armco**) of betonnen

muren, met daarvoor vaak bandenstapels of **Tecpro** (een soort kunststof) om een auto bij een crash op te vangen.

- » Er is een pitstraat, van waaruit de auto's de baan op kunnen gaan en waar ze deze ook weer kunnen verlaten. Hier worden ook pitstops gemaakt en staan de auto's in **pitboxen** als ze niet rijden.
- » Een circuitcomplex bestaat ook uit diverse toegangswegen en een **paddock**, ook wel de **pits** genoemd, waar teams en andere aanwezigen hun trailers en tijdelijke gebouwen neer kunnen zetten. Ook zijn er faciliteiten zoals een medisch centrum en een landingsplaats voor helikopters.
- » Naast de baan is ruimte voor tribunes en camera's, zodat fans zowel in levenden lijve als via uitzendingen van de rijdende auto's kunnen genieten. Verder zijn er plekken waar aangewezen mensen als baanposten de actie van dichtbij observeren en in noodgevallen kunnen helpen.

Ondanks al deze overeenkomsten is er ook een fundamenteel verschil tussen de diverse circuits waarop Formule 1 Grands Prix worden georganiseerd. Over het algemeen spreken we namelijk van twee baansoorten: **permanente circuits**, die zijn aangelegd om zo snel mogelijk met (race)auto's te kunnen rijden, en **straten-circuits**, die bestaan uit afgezette stukken van openbare wegen – zoals het beroemde stratencircuit van Monaco.



BELANGRIJK

Los van deze eigenschappen op het gebied van afsluiting, veiligheid en faciliteiten is er nog een zeer belangrijke reden waarom wel of niet een bepaald circuit gekozen wordt voor de organisatie van een Formule 1 Grand Prix: er moet genoeg geld op tafel komen (dat ontvangen wordt door de eigenaar van de Formule 1) om een Grand Prix te mógen organiseren.

Eén groot machtsspelletje

Zoals we hebben vastgesteld, kun je de Formule 1-teams (en zelfs elk van hun coureurs) ook wel zien als bedrijven die met elkaar een grote show opvoeren, als een soort rondreizend circus. Dat geldt voor nog meer mensen en partijen, van sponsors tot aandeelhouders – waaronder de FIA en de Formula One Group. Juist omdat er door alle partijen bij elkaar vele miljarden euro's in de sport worden geïnvesteerd, is het voor alle betrokkenen van belang dat de Formule 1 als sport succesvol is.



BELANGRIJK

Regels, afspraken en andere zaken staan daarom bijna constant ter discussie. Zeker omdat de macht ook nog eens verdeeld is en de grootste teams inspraak hebben op de regelgeving binnen de Formule 1. Omdat deze renstallen maar wat graag sportieve successen willen (blijven) behalen, zullen ze er alles aan doen om hun invloed zo te gebruiken dat hun kansen op succes vergroot worden. Zo kan namelijk het meeste geld verdiend worden: hoe beter een team scoort, hoe meer prijzengeld er in de wacht wordt gesleept en hoe meer sponsors bereid zullen zijn om grotere bedragen te betalen voor betrokkenheid bij dat team.

Mede daarom wordt over werkelijk alles wat op een of andere manier met de Formule 1 te maken heeft, regelmatig gediscussieerd; of het nou gaat om nieuwe technische regels, de manier waarop coureurs in de gaten worden gehouden door de wedstrijdleiding, de circuits waarop geracet wordt of de manier waarop de sport via de media (vooral de videobeelden op televisie) bij de fans terecht komt. Immers: hoe meer mensen de Formule 1 volgen, des te interessanter het is voor partijen om zich daarmee te profileren.

Populariteit

Sinds het begin van het Formule 1-wereldkampioenschap in 1950 is het niet alleen de allerhoogste, maar ook de populairste raceklasse ter wereld geweest. Wel zijn er in de loop der jaren bepaalde periodes geweest waarin de Formule 1 extra hard groeide qua volgers, met name door specifieke gebeurtenissen en ontwikkelingen in de jaren zeventig en negentig.



BELANGRIJK

De afgelopen twintig jaar kreeg de Formule 1 echter wel te maken met een afname in mondiale populariteit. Toch geldt de Formule 1 nog steeds als de belangrijkste internationale raceklasse en het kan zich als sportfenomeen nog steeds meten met het wereldkampioenschap voetbal en de Olympische Spelen. Deze situatie is ontstaan door een combinatie van factoren, waaronder deze:

- » De races zijn lang niet altijd even spannend, ondanks verschillende maatregelen die bijvoorbeeld het uitvoeren van inhaalacties gemakkelijker maken.
- » Diezelfde maatregel kan averechts werken, omdat puristen de 'gemakkelijkere' inhaalacties als 'kunstmatig' beschouwen, wat volgens hen afbreuk doet aan de authenticiteit van de sport.
- » Bepaalde teams hebben van tijd tot tijd het deelnemersveld gedomineerd door heel veel geld in ontwikkeling te steken of door een briljante technische uitvinding te doen.
- » In veel landen (waaronder Nederland) zijn Formule 1 Grands Prix alleen live te zien (geweest) als je daar apart voor betaalt.
- » Na de opkomst van internet – en later social media (zoals Facebook, Twitter en YouTube) – besteedde de eigenaar van de Formule 1 lange tijd te weinig aandacht aan de manier waarop fans online de sport konden volgen. Hiermee is sinds 2018 echter wel een inhaalslag gemaakt.
- » Door de introductie van de huidige motoren produceren Formule 1-auto's minder spectaculair geluid, wat tot veel klachten van bepaalde liefhebbers leidt.

Effecten in de Benelux

Sinds de opkomst van de Formule 1 is de sport hier altijd wel redelijk bekend geweest, met dank aan de **Grand Prix van Nederland** op het circuit van Zandvoort (die in 1985 voor het laatst georganiseerd werd, tot deze in 2021 terugkeerde) en sporadische deelname van verschillende Nederlandse coureurs.

In de jaren negentig steeg de Nederlandse populariteit van Formule 1 explosief door de deelname van **Jos Verstappen**, die in 1994 de eerste Nederlander werd die een podiumplaats behaalde. Daarna zwakte de liefde weer wat af, tot zijn 17-jarige zoon Max Verstappen ruim twintig jaar later debuteerde als jongste Formule 1-coureur aller tijden. De gekte werd in Nederland compleet toen Max voor een sensatie zorgde door als eerste Nederlander en jongste coureur ooit een Formule 1 Grand Prix te winnen in 2016. In de jaren die volgden, groeide de populariteit van Max naarmate hij meer successen boekte – met als hoogtepunt zijn eerste wereldtitel als Formule 1-coureur (en die voor Nederland) in 2021. Verstappen wist zijn titel in 2022 met succes te verdedigen. De Red Bull Racing-coureur was dermate dominant dat hij vijftien overwinningen noteerde, een nieuw record.

In België is er altijd wat meer betrokkenheid bij de Formule 1 geweest. Op enkele jaren na heeft het land bijna elk seizoen een Grand Prix georganiseerd (veelal op het circuit van Spa-Francorchamps). Qua coureurs deed België het al veel eerder beter dan Nederland: **Olivier Gendebien** en **Willy Mairesse** wisten al in 1960 de eerste podiumplaatsen voor het land te scoren.

Enkele jaren later had België met **Jacky Ickx** een coureur die uiteindelijk acht Grands Prix won en zelfs mee kon strijden om de wereldtitel – maar die nooit wist te veroveren. In 1989 en 1990 werd **Thierry Boutsen** driemaal geëerd als racewinnaar.

Na zijn Formule 1-debuut in 2016 was de Belgische hoop op succes van een landgenoot gevestigd op **Stoffel Vandoorne**, al wist hij nooit een Grand Prix op het podium te finishen. Overigens is het goed om te weten dat **Max Verstappen** in België is geboren en getogen, maar over een Nederlands paspoort beschikt en ook racet onder de Nederlandse vlag.

Hoop voor de toekomst

De Formule 1 kan als grootste internationale raceklasse natuurlijk niet overleven met louter een grote groep Nederlandse fans. Daarom worden er van tijd tot tijd maatregelen bedacht die de algemene populariteit moeten opkrikken.



BELANGRIJK

Zo werden er in 2017 nog technische reglementen geïntroduceerd waarmee de Formule 1-auto's nog sneller konden dan ooit tevoren – in voorgaande jaren waren ze juist wat tammer geworden, om een veelvoud van redenen. Of dat leidde tot spannendere races die meer fans aantrekken, valt te betwisten, ook omdat Mercedes sindsdien verreweg de meeste races won. In 2022 werden daarom opnieuw maatregelen genomen die de Formule 1 aantrekkelijker moesten maken, zowel voor deelnemers als fans. Nieuwe technische regels zorgden ervoor dat auto's beter met elkaar in gevecht konden gaan, met als gevolg een stijging in het aantal inhaalmanoeuvres en actie op de baan.

Ook is het goed om te weten dat de Formule 1 in de loop van 2016 'verkocht' werd aan een nieuwe eigenaar, Liberty Media. Daarmee kwam een einde aan de heerschappij van **Bernie Ecclestone** – de commerciële topman die door zijn slimme manier van zakendoen in de jaren zeventig de meeste zeggenschap kreeg over de

Formule 1 en zo de sport groot wist te maken. In zijn laatste jaren als alleenheerser kreeg Ecclestone echter ook veel kritiek, omdat hij vasthield aan bestaande verdienmodellen.