

Inhoud

Voorwoord 7

- 1 Een vliegende start 13**
Door Ronald Vording
- 2 De basis van het succes 27**
Door Casper Bekking
- 3 Aan de leiding 39**
Door Koen Sniekers
- 4 Als een raket richting F1 53**
Door Casper Bekking
- 5 Drama in Bakoe 65**
Door Ronald Vording

- 6 De jongste ooit in de Formule 1 79**
Door Ronald Vording
- 7 Aanvaringen op het circuit 95**
Door Erwin Jaeggi
- 8 Simracen als serieuze hobby 113**
Door Erwin Jaeggi
- 9 De strijd naast de baan 127**
Door Ronald Vording
- 10 Onvergetelijke binnenkomer bij Red Bull 143**
Door Ronald Vording
- 11 De Grand Prix van Nederland 161**
Door Erwin Jaeggi
- 12 Max en de commercie 175**
Door Koen Sniekers
- 13 Alle voorspellingen kunnen de prullenbak in 189**
Door Ronald Vording
- 14 Max en de media 205**
Door Erwin Jaeggi
- 15 De ontknoping 221**
Door Erwin Jaeggi

Voorwoord

Het is bijna middernacht in Abu Dhabi. De finale van het Formule 1-seizoen 2021 is door protesten uitgedraaid op een regelrechte soap. De internationale pers staat als paparazzi voor een schuifdeur om uit te vinden wat de stewards besluiten en wie als wereldkampioen kan worden opgeschreven. Als Christian Horner en zijn Red Bull-gevolg naar buiten komen, probeert de teambaas nog koeltjes te blijven en niet te veel te verklappen. Maar de minuten daarna zeggen alles over deze onvergetelijke dag. Het voltalige Red Bull-team, inclusief Max Verstappen, haast zich naar het rechte stuk om de kampioensfoto's te laten maken. De ontlading is enorm, de emoties zijn alom voelbaar. Alles van een krankzinnig F1-seizoen komt er hier onder het kunstlicht uit. Op dit moment hebben Red Bull Racing, Honda en ook zeker de Ver-

stappens bijzonder lang gewacht. Wat voor Max begon op de kartbaan van Genk, is zo'n twintig jaar later voltooid in Abu Dhabi. Het besef dat we getuige zijn geweest van Nederlandse sportgeschiedenis moet dan nog komen, maar de heilige graal in de autosport is binnen. En dat na een Formule 1-seizoen om nooit te vergeten.

De tweeënzeventigste jaargang van de Formule 1 was met afstand de meest intense waarvan we tot op heden verslag mochten doen. Met tweeëntwintig Grands Prix stonden er meer races op het programma dan ooit tevoren. Daarnaast hadden we voor het tweede seizoen op rij te maken met de coronapandemie, waardoor de geschreven pers nog altijd niet helemaal vrij zijn gang kon gaan in de paddock. Maar het was ook intenser dan ooit tevoren omdat er bijna elk raceweekend wel iets aan de hand was. Zinderende wiel-aan-wielgevechten, harde clashes, tactische motorwissels en kibbelende teambazen – het seizoen 2021 had het allemaal. Met als klap op de vuurpijl een waanzinnig spannend titelgevecht dat tot en met de laatste race en zelfs nog ver daarna voortduurde.

Het is een poos geleden dat we zo'n heftige titelstrijd zagen als nu tussen Max Verstappen en Lewis Hamilton. Natuurlijk, in 2016 was het ook een felle strijd toen Nico Rosberg zijn Britse collega bij Mercedes met vijf punten verschil versloeg. En vanzelfsprekend ligt de ontkenning van het Formule 1-seizoen van 2008 ook nog vers in het geheugen; we stonden

van opwinding op onze stoelen naar het scherm te schreeuwen toen Lewis Hamilton in de laatste bocht van Interlagos Timo Glock nog voorbijging voor de vijfde plaats, zodat niet Felipe Massa maar hij het kampioenschap won. Maar dit slaat alles. Een titelgevecht waarbij twee coureurs van de absolute buiten-categorie, en ook nog eens met een totaal ander karakter, elkaar een seizoen lang op de huid zitten en uitgroeien tot elkaars grootste vijanden. Zoiets zien we eigenlijk zelden. Denk aan duels van het kaliber Michael Schumacher versus Mika Häkkinen, Ayrton Senna versus Alain Prost en Niki Lauda versus James Hunt. Lewis Hamilton versus Max Verstappen past naadloos in dat rijtje.

Verstappen heeft een indrukwekkende weg afgelegd vanaf het moment dat hij twee decennia geleden als viereuhalfjarige voor het eerst in een kart plaatsnam. Met vader en voormalig Formule 1-coureur Jos als perfecte leermeester werd het ene na het andere kampioenschap in het karting gewonnen. Na een half seizoen in de Formule 3 had Red Bull genoeg gezien. De Nederlander werd opgenomen in het juniorenteam en maakte een jaar later op zeventienjarige leeftijd zijn Formule 1-debuut bij opleidingsformatie Toro Rosso. Nog een jaar verder werd hij tijdens het seizoen naar topteam Red Bull Racing overgezet, waar hij op die ene dag in mei meteen vriend en vijand wist te verbazen.

In de historie van de koningsklasse zijn er maar

weinig rijders geweest die zoveel stof hebben doen opwaaien als Max Verstappen. Zo stelde de FIA naar aanleiding van zijn vroege debuut een minimumleeftijd van achttien jaar in voor de Formule 1, en in 2016 kwam er een heuse Verstappen-regel, inmiddels weer afgeschaft, die het verbod om in de remzone van lijn te veranderen. Maar ook nu Verstappen geen rookie meer is trekt hij nog geregeld de aandacht met briljante inhaalmanoeuvres, verdedigende acties die op de grens van het toelaatbare balanceren en imponerende raceoptredens die hijzelf als *'simply lovely'* omschrijft. Bovendien draait hij tegenover de media nooit om de hete brij heen. Dit alles heeft ervoor gezorgd dat sommigen de Formule 1 gekscherend de Formule Max zijn gaan noemen.

In dit boek beschrijven we hoe Verstappen zijn stempel heeft gedrukt op de snelste sport op aarde. In de hoofdstukken met 'De voorbereiding' in de titel bespreken we hoe hij de coureur is geworden die hij nu is. We kijken terug op zijn tijd in het karting, zijn jaar in de Formule 3 en zijn eerste stappen in de Formule 1, samen met personen die hem van dichtbij hebben meegemaakt. Zo spraken we voor *Formule Max* onder meer met zijn vroegere teambazen Franz Tost en Frits van Amersfoort, Red Bull-motorsportchef Helmut Marko en Giancarlo Tinini, medeoprichter van kartmerk CRG. In de hoofdstukken met 'F1 2021' in de titel blikken we uitvoerig terug op het seizoen waarin Verstappen op indrukwekkende wijze de

macht heeft gegrepen. We gaan de sleutelmomenten in het kampioenschap langs en analyseren hoe Verstappen en Red Bull de strijd tegen Hamilton en Mercedes uiteindelijk in hun voordeel hebben beslist. Ook staan we uiteraard uitgebreid stil bij het moment waarop Verstappen historie schreef door de eerste Nederlandse Formule 1-kampioen te worden, een moment waar wij nog lang van zullen nagenieten.

Erwin Jaeggi en Ronald Vording
Abu Dhabi, december 2021

1

F1 2021 – Een vliegende start

Door Ronald Vording

Lou het dit seizoen dan echt? Een simpele vraag die perfect samenvat wat fans, volgers en zeker ook Red Bull-kopstukken voelen als Max Verstappen op 14 maart 2021 uit zijn RB16B stapt op het Bahrain International Circuit. De Nederlander heeft even daarvoor een vlekkeloze wintertest afgewerkt terwijl Mercedes voor de verandering worstelde in de anonimiteit. ‘Maar ik wil absoluut nog geen hype creëren. We kunnen beter op het circuit spreken dan ernaast,’ laat Verstappen behoorlijk koeltjes aan de schrijvende pers weten. De Limburger kiest zijn woorden zorgvuldig, maar zijn lichaamstaal verradt al meer: het wapentuig voor dit seizoen is een stuk beter dan voorheen. Sterker nog, dit kan weleens de auto zijn waar Verstappen jarenlang op heeft gewacht en waar hij Red Bull het vertrouwen voor heeft geschonken

met een meerjarig contract. Terwijl Mercedes het jaar ervoor nog alle concurrenten op een 1-0-achterstand zette met het DAS-systeem en de aanwezige pers vol verbazing deed toekijken, kent Red Bull in 2021 juist de beste start. Het geeft hoop, al hangt er op dat moment nog één grote vraag in de lucht: is Mercedes er niet gewoon op uit om iedereen in Bahrein zand in de ogen te strooien en bij het eerste raceweekend ongenadig hard terug te slaan?

De seizoensopener zal twee weken later duidelijkheid verschaffen, maar dat deze vraag gesteld wordt is op zichzelf al interessant. Dat iedereen in de paddock na de wintertest een beetje tussen hoop en vrees leeft zegt namelijk veel over het ontzag dat mensen voor Mercedes hebben en nog veel meer over de voorbije jaren van Red Bull Racing. De werkgever van Verstappen is immers niet al te goed uit de startblokken gekomen in de jaargangen voor 2021. Helmut Marko blies doorgaans hoog van de toren en sprak zonder blikken of blozen van 'de beste winter ooit', maar hij moest lijdzaam toezien hoe de praktijk steeds anders bleek. Elk jaar weer bleek Verstappen de spreekwoordelijke tijger in de kooi: als individu absoluut klaar om aan te vallen, maar voortdurend belemmerd door de omstandigheden. Dat de Nederlander in zijn persoonlijke ontwikkeling al veel langer klaar was voor een heroïsche titelstrijd, daar twijfelt in de Formule 1-paddock niemand aan. Maar voor een complete legpuzzel in de koningsklasse van de autosport is een

competitieve auto nou eenmaal van levensbelang en juist daar ontbrak het aan. Meerdere seizoenen moest Verstappen zich tevredenstellen met dagsucces. Lag het niet aan de betrouwbaarheid van de motor, dan was er wel een wispelturige achterkant die roet in het eten gooide.

BOUWSTEEN 1: DE VASTBERADENHEID VAN HONDA

Waarom heeft Verstappen de heilige graal in 2021 dan wel te pakken? De verklaring daarvoor bestaat uit drie verschillende bouwstenen, de voornaamste ingrediënten van het succes. Om te beginnen verdienen de manschappen van motorleverancier Honda een groot compliment. Toen dat merk op 2 oktober 2020 liet weten na het eerstvolgende seizoen de stekker uit het Formule 1-project te trekken, had je kunnen denken dat de boel uit zou gaan als de spreekwoordelijke nachtkaars. De Japanners willen alles op de elektrificatie van straatauto's zetten en corona heeft de FI-activiteiten ook geen goedgedaan. Juist vanwege de veranderde prioriteiten viel er best iets voor te zeggen om rustig uit te bollen in het laatste seizoen met Red Bull. 'Maar dat hebben ze absoluut niet gedaan. Eigenlijk is het net zoals in de jaren daarvoor doorgegaan,' concludeert Verstappen. Op de dag van de persconferentie met het slechte nieuws lieten de Honda-kopstukken al weten dat van uitbollen geen sprake zou zijn. Integendeel zelfs: de Japanners beloofden de plannen voor een compleet vernieuwde motor in

2022 een jaar naar voren halen om de gedroomde wereldtitel mogelijk te maken. 'Iedereen was enorm gemotiveerd en ze hadden van tevoren ook al tegen ons gezegd dat ze tot de allerlaatste race van het jaar alles zouden geven. We zaten er echt samen in om wereldkampioen te worden, dat was voor mij ook supermooi om te zien,' voegt Verstappen toe. Volledig in overeenstemming met die mentaliteit bleef de inzet van alle Honda-mensen op de raceafdeling onverminderd. De relatie met Red Bull was en is er een van wederzijds respect, en er was Honda dus bijzonder veel aan gelegen om op de best mogelijke manier afscheid te nemen. De eerste wereldtitel als motorleverancier sinds 1991, toen Ayrton Senna nog achter het stuur van de McLaren zat, is dan ook een even fraaie als verdienende beloning.

Gek genoeg heeft het naderend afscheid van Honda zelfs een handje geholpen bij de titeljacht van Verstappen. In de eerdere seizoenen wilde Marko dolgraag dat het merk uit Minato meer risico nam bij de motorontwikkeling, maar speelden de Japanners keer op keer op safe. Dat valt ook best te begrijpen na alle uitvalbeurten met McLaren en de bijbehorende imagoschade; denk vooral aan de 'GP2-engine' van Fernando Alonso. Het leverde Honda een kras op de ziel op, eentje waardoor het merk zich obsessief op betrouwbaarheid richtte en het vermogen pas durfde op te schroeven als er geen enkele twijfel meer bestond over de risico's. Het zorgde ervoor dat Verstap-

pen in 2019 en 2020 minder vaak uitviel dan met zijn Renault-krachtbron maar ook dat hij nog altijd vermogen tekortkwam ten opzichte van Mercedes. Met het afscheid in zicht heeft Honda alle reserves overboord gegooid en erop ingezet om 'een bom van een motor' te bouwen, zoals in de paddock al eerder werd gefluisterd.

Het resultaat van die gewaagde aanpak mag er zonder enige twijfel zijn. Zo is de motor compacter geworden en beter afgestemd op het chassis van Red Bull. Het zwaartepunt ligt lager en de achterkant van de RB16B is nu slanker, met aerodynamische voordelen tot gevolg. Minstens zo belangrijk is wat er onder de motorkap is aangepast. De interne verbrandingsmotor is efficiënter geworden en Honda heeft het probleem met 'clipping' aangepakt, zodat de coureur niet langer voor het einde van een ronde door al het elektrisch vermogen heen raakt. Het totaalplaatje zorgt ervoor dat Honda weinig meer toegeeft op Mercedes, en Lewis Hamilton meermaals heeft geklaagd over de topsnelheid van Verstappen: *'They are so quick on the straights.'* Dat laatste had meer met vleugelstanden te maken dan met puur motorvermogen, al kan zo'n verschil met vleugelstanden alleen worden gemaakt als de motoren zeer aan elkaar gewaagd zijn. Deze reuzenstap van Honda is overigens precies op het juiste moment gekomen. Hij heeft niet alleen de titel van 2021 binnen bereik gebracht, maar helpt ook bij wat nog komt. In 2022 mogen motorleveranciers immers

nog maar één update doorvoeren; de ontwikkeling in de jaren daarna wordt compleet aan banden gelegd. Red Bull neemt de Honda-motoren vanaf volgend jaar in eigen beheer, en die zet zorgt ervoor dat Verstappen nog meerdere seizoenen kan profiteren van Honda's enorme progressie in 2021. Een win-winsituatie dus.

BOUWSTEEN 2: DE LESSEN VAN 2020

Vorig jaar worstelden Max Verstappen en Alexander Albon ook nog met een instabiele achterkant, maar Red Bull heeft overduidelijk geleerd van alle opgedane ervaring. De frustrerende momenten uit de jaren voor 2021 blijken voor Verstappen onderdeel te zijn geweest van zijn route naar succes. Of zoals Red Bull-ontwerper Adrian Newey het onder woorden brengt: 'Toen we van onze 2019-auto overstapten op de auto voor 2020 waren er nog enkele onderdelen die we niet goed begrepen. Ondanks alle windtunneltests en simulaties kun je nog altijd verrast worden in de moderne Formule 1; precies dat is ons begin 2020 overkomen. We hebben veel tijd nodig gehad om alle pijnpunten te begrijpen, maar het voordeel daarvan is wel dat je dingen leert die je anders niet had geleerd.' Het toepassen van die lessen werd mogelijk doordat het technisch reglement in 2021 grotendeels intact bleef en teams het chassis uit 2020 nog een jaar moesten gebruiken. Dat er geen compleet nieuw chassis is ontwikkeld verklaart overigens ook meteen waar-

om de kampioensauto van Verstappen als RB16B in de boeken staat en niet als RB17. Veel belangrijker dan de naam is dat Red Bull door de stabiliteit niet nogmaals voor negatieve verrassingen is komen te staan. 'De fouten van 2020 hebben ons gek genoeg een hele goede basis gegeven voor het werk dat we in de voorbije winter hebben verricht. Het heeft ons eigenlijk gebracht waar we nu zijn,' concludeert Newey.

Dat werk achter de schermen bestond vooral uit het herzien van het aerodynamisch pakket en het inzetten van de zogenaamde tokens, een soort waardebonnen om dingen aan de auto te mogen veranderen. Om de kosten beperkt te houden in coronatijd heeft elk team slechts twee van die tokens gekregen van de FIA. Red Bull heeft lange tijd geheimgehouden hoe de tokens zijn ingezet, maar inmiddels is duidelijk dat ze zijn gebruikt voor een nieuwe behuizing van de versnellingsbak en een andere achterwielophanging. Die laatste ingreep, waarbij Red Bull goed naar de Mercedes uit 2020 heeft gekeken, is cruciaal gebleken voor het succes van het afgelopen seizoen. Newey en zijn team hebben de lagere delen van de achterwielophanging omgedraaid ten opzichte van het jaar ervoor: het onderste *wishbone* is achter in plaats van voor de spoorstang geplaatst, en de bovenste arm ervan is aan de crashstructuur van de auto bevestigd. Het heeft Red Bull meer stabiliteit aan de achterkant gegeven en de luchtstroom naar de achterkant, meer precies richting de *diffuser*, sterk verbeterd. Beide verbeteringen

hielpen om zo veel mogelijk downforce te genereren, de stabiliteit bij het insturen te vergroten en – niet onbelangrijk – de auto een stuk voorspelbaarder te maken dan die van 2020. Het heeft even geduurd, maar dankzij deze ingrepen heeft Newey een nieuw meesterwerkje en zelfs zijn elfde kampioensauto in de Formule 1 weten af te leveren. De man met het tekenbord in plaats van de computer kan het nog steeds.

BOUWSTEEN 3: MERCEDES HARDER GERAAKT DOOR REGLEMENT

De derde sleutel tot het Red Bull-succes heeft ermee te maken dat het technisch reglement toch niet helemaal hetzelfde is gebleven. De FIA heeft onder meer geprobeerd om alle teams in 2021 tien procent downforce te laten verliezen. Dat moest het werk van bandenleverancier Pirelli makkelijker maken en voorkomen dat fans elk raceweekend naar klapbanden zouden kijken. De manier waarop de FIA een tombola van klapbanden heeft voorkomen is eigenlijk vrij simpel: er is een diagonale inkeping voor de achterwielen voorgeschreven en dus een stukje van de 2020-vloer verdwenen. Deze ingreep moest louter de veiligheid vergroten maar had ook onbedoelde sportieve gevolgen. De verandering heeft Mercedes namelijk meer pijn gedaan dan Red Bull, wat te maken heeft met de verschillende ontwerpstrategieën van beide teams. Het team van Newey rijdt traditiegetrouw met een korte wielbasis en een hoge *rake*. Dat laatste betekent dat de

achterkant behoorlijk ver omhoog staat ten opzichte van de neus; de Red Bull-auto staat met andere woorden hoger op zijn poten dan die van concurrenten. Mercedes rijdt al jaren met exact het tegenovergestelde concept: een lage rake maar wel een veel langere wielbasis om dat te compenseren. Het zijn twee verschillende manieren om hetzelfde doel te bereiken: zo veel mogelijk downforce genereren. Doordat de Red Bull-auto aan de achterkant verder omhoog staat is de diffuser groter in volume en wordt er daar meer downforce gegenereerd dan bij de rivaal. De langere wielbasis van Mercedes betekent daarentegen dat de vloer van de auto langer is en dat het achterste gedeelte daarvan perfect als een verlengstuk van de diffuser kan worden gebruikt.

Of beter gezegd: perfect kón worden gebruikt. Deze manier van downforce genereren is namelijk hard geraakt door het reglement van 2021. Het voor Mercedes belangrijkste gedeelte van de vloer is deels verloren gegaan door de inkeping die de FIA heeft voorgeschreven. Het Mercedes-concept staat of valt daar voor een groot deel mee, terwijl de Red Bull-filosofie fier overeind is gebleven. Teams met een hoge rake bleken na enkele moeizame jaren ineens spekkoper in 2021. Er werd bij de wintertest dus niet daadwerkelijk met zand gestrooid door Mercedes, het was vooral een kwestie van werk aan de winkel voor Toto Wolff en de zijnen. Dat laatste is ook duidelijk te zien aan de cijfers van het eerste raceweekend in Bahrein:

alle teams bleken in 2021 langzamer dan het jaar ervoor, maar het verlies was bij Red Bull een stuk kleiner dan bij Mercedes. Tijdens de kwalificatie voor de Grand Prix van Bahrein was Verstappen 1,319 seconde langzamer dan een jaar eerder op hetzelfde circuit, terwijl dat gat bij de snelste Mercedes 2,121 seconden bedroeg. Aston Martin, dat ook de Mercedes-filosofie gebruikt, moest nog meer toegeven op de eigen tijden uit 2020. Allereerst maakt het duidelijk dat Red Bull de zaakjes eindelijk goed voor elkaar heeft, daarnaast onderstrepen de resultaten dat Mercedes in 2021 met een extra handicap te maken zou krijgen.

EERSTE SLAG VERLOREN, MAAR GEEN REDEN TOT ZORG

De hierboven geschetste ontwikkelingen zetten Red Bull Racing letterlijk en figuurlijk op pole-position aan het begin van het seizoen. Verstappen rijdt met overmacht naar pole onder het Bahreinse kunstlicht en kan in de eerste kwalificatie van het seizoen rekenen op een gat van bijna vier tienden, een ongeken-de luxe voor de Nederlander. Een perfecte start met de eerste vijftientig punten van het seizoen lonkt, maar zoals bekend loopt het anders. Lewis Hamilton steekt daar een stokje voor, of beter gezegd: de *track limits* in Bahrein steken er een stokje voor. Na een fenomenale strijd op tactisch vlak komt het in de slot-fase daadwerkelijk tot een wiel-aan-wielgevecht. Voor het eerst maar zeker niet voor het laatst in 2021 is het Hamilton versus Verstappen, de man op de troon ver-

sus de gedoodverfde kroonprins. De Nederlander ziet zijn kans schoon in bocht vier, weet zijn Red Bull er op verser rubber voorbij te prikken, maar krijgt niet veel later te horen: *'Max, we need to give that position back.'* Verstappen is zijn rivaal met vier wielen buiten de baan gepasseerd en moet Hamilton daardoor weer voorbij laten om een straf van de wedstrijdleiding te voorkomen. De Limburger zou overigens liever aan de finish vijf seconden tijdstraf incasseren maar verkiest luisteren naar zijn team ditmaal boven een *'No!'*.

Een tweede inhaalactie blijkt in het restant van de race te veel gevraagd, waardoor Mercedes als underdog toch weer met de grootste bokaal aan de haal gaat en Verstappen genoeg moet nemen met achtien in plaats van vijfentwintig WK-punten. Een tikje, maar niet meer dan dat. Veel belangrijker is dat het beeld van de wintertest best aardig blijkt te kloppen. Mercedes hoeft weliswaar minder toe te geven op Red Bull dan verwacht, maar dat Verstappen er vanaf de allereerste Grand Prix bij zit valt pure winst te noemen ten opzichte van alle voorafgaande jaren. De titelstrijd lonkt en daarin is nog niets verloren. FI is nou eenmaal een gevecht van de lange adem of, zoals de zevenvoudig wereldkampioen bij Mercedes zou benadrukken, *'een marathon, geen sprint'*.

De eerste slag is weliswaar verloren, maar daar ligt Verstappen geen moment van wakker. *'De mindset is heel anders in zo'n titelstrijd. In de voorbije jaren waren er maar een paar weekenden per jaar waarin ik*

kans had om te winnen, maar dit jaar maken we bijna elk raceweekend kans om te winnen en draait het vooral om constant scoren,' stelt Verstappen tijdens een exclusief interview met *Motorsport.com*. Het betekent dat de Red Bull-kopman minder risico's hoeft te nemen en zelfs móét nemen dan voorheen. Punten verzamelen is anno 2021 belangrijker dan dagsucces, maximaliseren is het devies. 'Dat maakt de aanpak van raceweekenden ook anders; je kunt het nu iets rustiger opbouwen. Daarnaast leer je natuurlijk van fouten die je voorheen hebt gemaakt, al is dat in mijn ogen een natuurlijk proces. De ervaring helpt daarbij en je probeert natuurlijk te voorkomen dat je nog een keer dezelfde fout maakt. In een titelstrijd moet je elk weekend scoren, al gaat dat door omstandigheden weleens verkeerd. Maar goed, in zijn algemeenheid heb ik elk weekend geprobeerd om te maximaliseren zonder onnodige risico's op een nulscore te pakken.' Het is best een omschakeling dat het mes niet meer elke ronde tussen de tanden moet, al heeft Verstappen naar eigen zeggen geen enkele moeite met die verandering. 'Ik heb in het karting natuurlijk ook al voor kampioenschappen gereden en dat is in principe hetzelfde spelletje. Of je nou zeven wereldtitels in de Formule 1 hebt of nog geen één, dat maakt eigenlijk niet zoveel verschil. Als je een aantal jaar meeloopt in de Formule 1 en zeker als je verder vooraan meedoet, bijvoorbeeld in de top vijf, dan weet je wel wat er gevraagd wordt. Het is juist een veel fijnere situa-

tie om in te zitten dan dat je elk weekend veel risico moet nemen om überhaupt een goed resultaat te kunnen behalen.'

Het totaalplaatje van deze eerste weken is dat Verstappen als individu al lang en breed weet waar Abraham de mosterd haalt, oftewel wat er gevraagd wordt in een titelstrijd op het allerhoogste niveau. Tel daarbij op dat Red Bull Racing en Honda na een jarenlange aanlooptijd ook eindelijk competitief materiaal hebben vanaf de seizoensstart en de puzzelstukjes vallen in elkaar. De eerste slag in Bahrein wordt weliswaar verloren, maar dat neemt niet weg dat de eindbalans van deze weken in het Midden-Oosten zonder meer positief is. Voor het eerst in de Nederlandse autosportgeschiedenis staan alle seinen op groen voor een bloedstollende titelstrijd, een moment waar de fans, maar ook zeer zeker de familie Verstappen en niet te vergeten Red Bull Racing lang op hebben gewacht. In 2021 wordt het geduld eindelijk beloond.