

Preseason: Bulls niet best in Barcelona

OLAV MOL

Het was 27 februari en ik was vroeg van huis gegaan richting het Circuit de Catalunya in Barcelona voor de allereerste wintertest. De lange Formule 1-winter zou er dan eindelijk op zitten.

De grootste regelveranderingen van de afgelopen twintig jaar waren afgekondigd. Hoe zouden de auto's eruitzien? Daags ervoor had ik links en rechts al wat foto's gezien van teams die hun auto's presenteerden in de pitstraat in Barcelona. Het verschil was in één oogopslag te zien: ze waren lager, breder, mooier. Voor 2017 waren bredere banden, lagere en bredere achtervleugels en dito voorvleugels afgekondigd. Wat meteen opviel bij de nieuwe ontwerpen, was dat de luchtgingen van de *sidepods* veel kleiner waren dan de jaren ervoor. Daar was dus waarschijnlijk veel minder lucht nodig, of de luchtstromen waren beter geoptimaliseerd.

Wat iedereen ook meteen opviel waren de foielelijke shark fins, oftewel haaienvinnen. Die waren niet beschreven in de reglementen en dus waren ze daar. Jan en alleman had er een mening over, maar de teams waren handig genoeg om ze er dan toch gewoon op te zetten en te gaan gebruiken.

Eenmaal op het circuit was er het gebruikelijke beeld van grote vrachtwagens in teamkleuren, en natuurlijk liepen er een aantal nieuwelingen op de paddock rond, onder wie Antonio Giovinazzi, kersvers testrijder van het team van Ferrari. Pascal Wehrlein had tijdens de winterperiode deelgenomen aan de Race of Champions in Miami en had daar 'een onschuldige koprol' gemaakt, waarbij niets aan de hand leek te zijn. Doktoren raadden hem echter aan om toch die allereerste test te laten schieten. Tijdens de tweede test in Barcelona kwam hij wel in actie, maar dat zou van korte duur blijken, want voor de eerste wedstrijd van het seizoen moest hij weer afzeggen en vervangen worden door Antonio Giovinazzi.

Het was tijdens die eerste wintertest eigenlijk al direct duidelijk: er was er één die makkelijk zijn rondjes reed en dat was het team van Mercedes. Valtteri Bottas reed slechts één middagje een totaal van 102 rondjes – dat zijn er dan uiteindelijk toch genoeg. Tijdens die acht testdagen zetten de Ferrari's absoluut de snelste tijden neer. Valtteri Bottas en Lewis Hamilton zaten daar niet al te ver vandaan, maar het team van Red Bull Racing bijvoorbeeld wel. Max Verstappen had over al die dagen de zesde tijd laten noteren, Daniel Ricciardo de negende tijd. Er waren direct al problemen bij Red Bull en hun motorleverancier Renault. Die hadden te maken met de MGU-H, de warmtebron die vanuit een turbine en een turbo warmte omzet naar elektriciteit. Ze dachten daar een nieuwe oplossing voor te hebben verzonnen, maar die bleek absoluut niet betrouwbaar en dus moesten ze na een dag of twee besluiten om de oude er weer op te gaan schroeven. Nadeel van die oude was dat er al flink wat kilometers op zaten, omdat ze geen nieuwe meer in de doos hadden zitten, én dat die oude anderhalve

kilo zwaarder was dan de 2017-versie.

Een ander probleem bij Red Bull dat meteen naar boven kwam was het aantal ronden dat er gereden kon worden. Max Verstappen reed over alle testdagen een totaal van 347 ronden en Daniel Ricciardo 337, samen 684. Het ging de heren van Mercedes wat gemakkelijker af: Bottas reed 628 rondjes, Lewis Hamilton 468, samen eenvoudig boven de 1000, om maar even het gevoel te geven.

Ook bij McLaren was het niet best: Fernando Alonso reed over alle vier dagen slechts 190 rondjes, Stoffel Vandoorne reed er 235 en dus werd daar al heel veel data gemist. Het probleem in de eerste testweken was bij Honda te vinden in het motorblok en wel bij de oliepomp. Daar was een ontwerpfout gemaakt en dat lag dus niet aan Honda, maar aan McLaren, en daardoor moest die aangepast worden en dat kostte uiteindelijk weer heel veel tijd. Zet die 190 rondjes even af tegen wat bijvoorbeeld Antonio Giovinazzi reed in die paar dagen, 151 stuks. Zelfs in de Force India, waar Alfonso Celis jr. nog 71 ronden deed, en je wist dat de toon in die zin in de test gezet was.

Normaal ga ik in de winter naar de tweede test in Barcelona, maar met alle regelwijzigingen wilde ik gewoon bij die eerste test écht kijken hoe het was langs de baan. Je zag veel meer grip; ze gingen veel sneller door de bochten; de auto's waren ook wat zwaarder en hadden natuurlijk ook wat meer rolweerstand vanwege die brede banden, waardoor er wel wat topsnelheid miste, maar de bochtensnelheid maakte wat dat betreft weer een hoop goed. Het was een heftig geluid als de auto's over de *kerb stones* gingen, het gerommel en gerol, dat je misschien wel kent van de videogames, waarbij dat natuurlijk ietsjes versterkt wordt.

Er was een duidelijk punt: Red Bull was anderhalve seconde te langzaam. De RB13 die gepresenteerd werd zag er in het begin simpel uit, misschien wel té simpel, en dat zou later in het jaar ook blijken. Red Bull Racing begon het seizoen 2017 met een achterstand en de vermoederen en de hoop vooraf werden door zowel Max Verstappen als Daniel Ricciardo al flink getemperd.

Ronde 1: GP van Australië, 26 maart

ERIK HOUBEN

DROOG, BEWOLKT, 24°C

VOORAF

Nico Rosberg, de wereldkampioen Formule 1 van 2016, is tijdens de winterstop op eenendertigjarige leeftijd met vervroegd pensioen gegaan. Zijn plaats bij Mercedes wordt ingenomen door Valtteri Bottas. Het vertrek van Bottas maakt bij Williams een stoeltje vrij, dat wordt ingenomen door Felipe Massa, die eigenlijk net aan zijn F1-pensioen was begonnen. Naast Massa debuteert de achttienjarige Canadees Lance Stroll, de Europees Formule 3-kampioen van 2016.

Bij McLaren-Honda begint de vierentwintigjarige Belg Stoffel Vandoorne aan zijn eerste seizoen als volwaardig Formule 1-coureur. Hij vervangt Jenson Button, die ook met pensioen is, maar wel aan het team verbonden blijft als reserverijder. Vandoorne werd in 2015 kampioen in de GP2 en debuteerde in 2016 bij McLaren in de Formule 1 met een eenmalige invalbeurt in Bahrein voor de geblesseerde Fernando Alonso.

Naast Bottas zijn nog drie rijders van team gewisseld tijdens de winter: Kevin Magnussen is van Renault over-

gestapt naar Haas, Esteban Ocon van Manor naar Force India en Pascal Wehrlein van Manor naar Sauber. Wehrlein heeft echter tijdens de Race of Champions in januari in Florida een blessure opgelopen en wordt tijdelijk vervangen door de Italiaanse Ferrari-junior Antonio Giovinazzi (24), die bij Sauber zijn F1-debuut mag maken.

De Mexicaan Esteban Gutiérrez en de Braziliaan Felipe Nasr, in 2016 nog actief voor Haas en Sauber, staan niet meer op de Formule 1-grid, evenals het team van Manor, dat in januari 2017 helaas failliet is verklaard.

RACE

Lewis Hamilton staat op pole met Sebastian Vettel er schuin naast op plaats twee. Op de tweede rij het Finse duo Valtteri Bottas en Kimi Räikkönen, met daarachter Max Verstappen en Romain Grosjean, die zich in zijn Haas verrassend als zesde heeft gekwalificeerd. Daniel Ricciardo krijgt tijdens de formatieronde een probleem aan een sensor van de versnellingsbak van zijn Red Bull. Hij zal pas in ronde drie starten vanuit de pits, en halverwege de race uitvallen met een defecte motor.

Na de start zijn het de eerste vijf die hun posities weten te behouden. Verstappen komt goed weg, steekt zijn neus voor de eerste bocht voorbij die van Räikkönen, maar moet de Ferrari na de tweede bocht toch voor laten gaan. De als zesde gestarte Grosjean ziet Felipe Massa passeren en in ronde veertien moet hij zijn auto in de pits parkeren met een rokende motor.

Drie ronden later gaat raceleider Lewis Hamilton naar binnen voor een bandenwissel. Sebastian Vettel, die hem al die tijd kort volgt, krijgt daardoor een aantal ronden vrij baan. Hij wint de tijd die nodig is om ook na zijn ei-

gen pitstop Hamilton voor te blijven, en zo de leiding in de wedstrijd te pakken.

De top vijf – Vettel, Hamilton, Bottas, Räikkönen en Verstappen – rijdt daarna in ongewijzigde volgorde de laatste dertig ronden naar de finish. Sebastian Vettel wint met Ferrari voor het eerst sinds anderhalf jaar en houdt op de finish tien seconden over op de Mercedesen van Hamilton en Bottas. Max Verstappen wordt vijfde en *best of the rest*, zes seconden achter Räikkönen en vijfenvijftig seconden voor Felipe Massa, die als zesde eindigt.

MAX VERSTAPPEN NA DE RACE

JACK PLOOLJ: ‘Je start was goed, je zat meteen naast Kimi.’

MAX: ‘Ik voelde al meteen toen ik de pits uit reed dat de koppeling goed oppakte, dus toen was het gewoon focussen, snel reageren en ver genoeg loslaten. Dat lukte allemaal, dus de start was eigenlijk prima. Het was alleen jammer dat ik bij het uitkomen van de eerste bocht een beetje te dicht achter de Mercedes [van Valtteri Bottas, red.] zat en hij had eigenlijk geen auto voor zich, dus hij had een veel betere tractie uit de bocht. Daarna kon ik heel moeilijk aansluiten. Qua snelheid zat het wel goed, alleen als je twee seconden achter iemand zit, dan wordt het gewoon heel moeilijk, want je verliest gewoon grip.’

JACK: ‘Na de pitstop ben je de enige die op de rode [*super-soft*, red.] band rijdt. Was je doel daarmee om toch nog iets sneller te kunnen zijn wellicht?’

MAX: ‘Dat was eigenlijk altijd al ons doel geweest, om op die band te rijden en dat pakte uiteindelijk heel goed uit, want we waren gewoon snel daarna.’

JACK: ‘Dan zien we aan het eind van de race dat je lekker bij Kimi blijft en opeens zien we linksvoor, zo lijkt het, een probleem met de remmen.’

MAX: 'Niet alleen linksvoor. We dachten in het algemeen de remmen, dus ik heb gewoon rustig naar huis getoerd.'

JACK: 'Uiteindelijk heb je misschien nog Hamilton wat op kunnen houden en Vettel een beetje geholpen. Heeft-ie je bedankt?'

MAX: 'Nee, ik wilde eigenlijk dat hij ook net achter mij zou komen. Toen hij de pits uit kwam was ik hem ook aan het proberen terug in te halen, maar helaas lukte dat net niet, want dan zou het nog wat leuker zijn geweest.'

JACK: 'Vorig jaar namen we hier afscheid van elkaar met één puntje en toen zei je: "Dat interesseert me helemaal geen zak". Ben je nu wel blij met deze punten?'

MAX: 'Ja, ik denk zeker dat dit het beste is wat we vandaag hadden kunnen doen.'

UITSLAG FORMULE 1 GRAND PRIX VAN AUSTRALIË 2017

1	Sebastian Vettel	Ferrari	1u24m11,672
2	Lewis Hamilton	Mercedes	+9,975
3	Valtteri Bottas	Mercedes	+11,250
4	Kimi Räikkönen	Ferrari	+22,393
5	Max Verstappen	Red Bull	+28,827
6	Felipe Massa	Williams	+83,386
7	Sergio Pérez	Force India	+1 ronde
8	Carlos Sainz	Toro Rosso	+1 ronde
9	Daniil Kvyat	Toro Rosso	+1 ronde
10	Esteban Ocon	Force India	+1 ronde
11	Nico Hülkenberg	Renault	+1 ronde
12	Antonio Giovinazzi	Sauber	+2 ronden
13	Stoffel Vandoorne	McLaren	+2 ronden
DNF*	Fernando Alonso	McLaren	ophanging, ronde 50
DNF	Kevin Magnussen	Haas	ophanging, ronde 46
DNF	Lance Stroll	Williams	remmen, ronde 20
DNF	Daniel Ricciardo	Red Bull	benzinedruk, ronde 25
DNF	Marcus Ericsson	Sauber	hydraulisch, ronde 21
DNF	Jolyon Palmer	Renault	remmen, ronde 15
DNF	Romain Grosjean	Haas	waterlek, ronde 13

Driver of the Day: Sebastian Vettel**

* DNF betekent *did not finish*.

** De 'Driver of the Day' wordt iedere race via de website van de Formule 1 door de fans gekozen.

WK-COUREURS			WK-CONSTRUCTEURS		
1	Sebastian Vettel	25	1	Ferrari	37
2	Lewis Hamilton	18	2	Mercedes	33
3	Valtteri Bottas	15	3	Red Bull	10
4	Kimi Räikkönen	12	4	Williams	8
5	Max Verstappen	10	5	Force India	7

Oh my god

OLAV MOL

De eerste trip van het Formule 1-seizoen is altijd meteen een stevige. Je gaat gewoon even eenentwintig uur *hang time* aan, zoals wij dat noemen – eenentwintig uur met de wielen van de grond, met alles wat daarbij hoort.

De reis naar Australië is een van de langste van het seizoen, maar zoals altijd maakten we ook dit jaar een tussenstopje in Maleisië. Daar konden we zes uur even van het vliegveld af en gingen we naar een hotel pal naast het vliegveld. Het mooie van dat hotel is dat je geen kamer hoeft te boeken: je loopt naar binnen, je zet je tas neer en gaat naar de kleedkamer, je trekt lekker je zwembroek aan en gaat een uurtje of vier, vijf aan het zwembad zitten. Het hotel is niet al te groot, maar wel heel erg relaxed.

Daarna nog een keer negen uur vliegen om in Melbourne te komen. Het is een prachtige stad, waar de Formule 1 echt warm verwelkomd wordt. Het is ook dat extra gevoel, de eerste wedstrijd van het jaar waaraan meteen een joekel van een reis vastzit, dat ervoor zorgt dat je wel even last hebt van een tijdsverschilletje, vooral de eerste twee nachten.

Op dag drie schoof 's ochtends onze cameraman Mathijs Notten chagrijnig aan bij het ontbijtbuffet. Toen we hem vroegen wat er was begon hij een beetje schichtig om zich heen te kijken. Hij was op zoek naar iets, dachten wij, maar dat bleek iemand te zijn. Hij zei niet veel; hij had echt geen oog dichtgedaan. De belangrijke vraag kwam iets later: 'Hebben jullie misschien een van de dames in dit ontbijtzaaltje "Oh my god!" horen roepen?' vroeg hij.

Jack en ik keken elkaar verbijsterd aan. Oh my god? Wat blijkt: het hotel was nogal gehorig, en hij had de hele nacht een liefdespaar naast zich gehad waarbij de dame in kwestie tijdens een behoorlijke vrijpartij op niks af vier uur lang 'Oh my god!' had liggen roepen. We keken om ons heen in het ontbijtzaaltje en zagen wel een aantal dames zitten, maar geen een van wie wij hoopten dat ze die kreet zo hard geroepen had. Mathijs had overigens ook niet de ballen om op te staan en naar iemand toe te lopen met de vraag: 'Mevrouw, roept u eens "Oh my god!"', en de dame daarna te melden: 'Dank u wel, door u heb ik dus niet geslapen.'

We hadden voor die allereerste Grand Prix natuurlijk weer een aantal nieuwigheden bij ons, want we hadden tijdens de winter en ook het jaar daarvoor heel erg hard gewerkt om Ziggo Sport ervan te overtuigen dat we in Nederland echt toe waren aan een zogenaamde RF-zender. Dat is een rugzak met daarop een zender en een kabel die naar de camera gaat, waardoor er live naar die camera kan worden geschakeld tijdens de interviews na afloop van kwalificaties en wedstrijden, en op de start-grid. Tevens kunnen we een interview dat we hebben gedraaid direct vanuit bijvoorbeeld de paddock ver-

sturen, omdat er vierentwintig uur per dag een verbinding is via de glasvezel. Vroeger was daar een satellietwagen voor nodig, waarbij je dan tijd moest huren, maar nu kunnen we op elk gewenst moment dingen bij Ziggo Sport door de voordeur duwen.

Het betekent overigens wel dat we, vanwege het tijdsverschil, op zaterdagochtend al om half acht op het circuit waren. Een beetje vroeg, maar ja, het was wel leuk, want het was de eerste keer dat we een zogenaamde live *cross talk* hadden, wat betekent dat je live met de studio kunt praten. Daar was het negen uur vroeger, zodat wij toen al live te zien waren in de eerste vrijdaguitzending van het Formule 1 Café, dit keer met Rob Kamphues.

Er was nóg iets wat we voor het eerst deden en dat hadden we halverwege vorig jaar bedacht, iets wat vroeger bij *Barend & Van Dorp* werd gedaan door Frits Barend en Henk van Dorp. Met zijn tweeën stelden zij om de beurt vragen, die de geïnterviewde alleen met ja of nee mocht beantwoorden, zonder daar een toelichting of een nuance bij te mogen geven. Wij hebben dat voor het eerst gedaan met Felipe Massa en het bleek eigenlijk meteen een hit. Felipe vond het fantastisch, hij riep daags daarna nog steeds dat hij echt aan Jan en alleman had verteld dat hij het zo'n leuke manier van interviewen vond. En wij vonden het prettig dat we voor de allereerste keer meteen een grote naam als Felipe Massa te pakken hadden.

Later volgden er natuurlijk nog velen, zoals je dit jaar op televisie hebt kunnen zien, onder wie niemand minder dan Sebastian Vettel, Fernando Alonso en Lewis Hamilton. Tijdens de wintertests in Barcelona hadden we het al getest, onder andere met Jos Verstappen, en hadden we bekeken wat we konden veranderen.