

Zondag
5-4-2026

Weekoverzicht

Editie: 3

Het laatste nieuws uit week 14

Hadjar duidelijk over RB22: "Gevaarlijk om te besturen"

'Gevaarlijk' om RB22 te besturen

Hadjar maakte op zaterdag al kenbaar dat de Red Bull RB22 niet aan de verwachtingen voldoet en stelde zelfs dat deze onvoorspelbaar is. Voor nu ziet hij ook weinig positieve punten. "Het enige positieve op dit moment is dat ik de auto snel kan rijden. Maar we hebben geen idee hoe we de auto sneller kunnen maken", laat Hadjar weten.

Volgens de Fransman ligt het gebrek aan performance echter vooral aan het chassis en niet zozeer aan de Red Bull Powertrainskrachtbron. "We hebben een goede krachtbron. De motor is goed. Maar het chassis... is verschrikkelijk. We zijn gewoon langzaam in de bochten", aldus Hadjar, die bevestigt dat er vooral een gebrek aan grip is.

Tegenover Canal+ gaat Hadjar zelfs een stapje verder. "We hadden sowieso geen goed tempo. Dat was te verwachten, maar het was nog erger dan eerder dit weekend. Het was echt, echt nauwelijks te besturen - het was zelfs gevaarlijk. Dat maakte het lastig."

Door de problemen viel Hadjar terug en kwam hij in een duel met Racing Bulls-coureur Arvid Lindblad terecht. Hij was echter niet heel blij met sommige acties van de rookie, die ook een waarschuwing kreeg voor bewegen onder het remmen. "Dat kan ik echt niet uitstaan", verzucht Hadjar. "Hij liet Max voorbij, maar verdedigde wel tegen mij. Dat is logisch voor hem, maar het hielp ons allebei niet echt. Maar goed, hij is nog jong."



Lawson blijft 'uitgeput' achter na drie F1-races: "Heel intens"

De nieuwe manier van racen is daarnaast ook nog enorm wennen voor Lawson, zo bleek ook in Japan: "Het was een hele lastige race. In de openingsfase werd ik vrij onverwachts ingehaald door Gaby (Bortoleto, red.) en daar raakte ik vrij gestresst door. Vervolgens kwamen we bij het volgende rechte stuk en vloog ik weer voorbij hem omdat ik meer energie had."

"Dat is een beetje hoe de hele race ging. Hij had mij steeds kunnen inhalen, maar dan zou ik er direct weer aan voorbij gaan op het volgende rechte stuk. Dat wist hij waarschijnlijk ook, en dus bleven we de hele race een beetje in dezelfde positie rijden."

Desalniettemin staat hij voorlopig in de top tien van de WK-stand, een positie waar hij ongetwijfeld tevreden mee zal zijn. Wel geeft hij toe dat hij in Japan een beetje geluk had met de timing van de safety car:

"Daar hebben we zeker geluk mee gehad. Ik geloof niet dat ik in de punten geëindigd was als die er niet was gekomen. Daar ben ik dan ook heel dankbaar voor."



F1-teambaas waarschuwt voor 'overhaaste' regelwijzigingen

De nieuwe Formule 1 valt nog niet in de smaak bij de coureurs. Allereerst speelt de batterij een zodanig grote rol dat er niet meer volle bak gepusht kan worden. Bovendien komt de veiligheid in het geding, zo bleek tijdens de Grand Prix van Japan. Daar crashte Oliver Bearman zeer zwaar nadat hij de vertragende Franco Colapinto op zijn pad vond.

Iedereen lijkt het er dus wel over eens dat er snel iets moet veranderen. Toch waarschuwt Haas-teambaas Ayao Komatsu voor overhaaste beslissingen, omdat dat volgens hem juist een averechts effect heeft. Eventuele wijzigingen moeten wel werken.

"We bekijken het vanuit alle invalshoeken", vertelt Komatsu tegenover Sky Sports. "Wanneer we veranderingen doorvoeren, moeten dat de juiste zijn. We kunnen geen overhaaste beslissingen nemen om vervolgens een paar races later te zeggen: 'dat was de verkeerde keuze'."

Komatsu is wel positief over de eensgezindheid. "Het goede is dat de hele F1-gemeenschap, alle teams, de FIA, de Formule 1, op een zeer open en transparante manier samenwerkt. Ik denk niet dat ik dat ooit eerder op deze schaal heb gezien. Ik heb er veel vertrouwen in dat we als F1-gemeenschap de juiste oplossing zullen vinden voor alles wat we moeten verbeteren."

Alonso bevestigt naam eerste kindje met mooi F1-cadeautje

Het nieuws bleef lange tijd wat onder de radar, tot Fernando Alonso schitterde door afwezigheid aan het begin van de Grand Prix van Japan. Lange tijd gingen er al wat geluiden rond in de paddock, dat de Spanjaard vader zou worden van zijn eerste kindje.

In Japan kwam vervolgens de bevestiging, want na de tweede vrije training kon een trotse Alonso melden dat het goed ging met moeder (zijn partner, Melissa Jiménez) en baby. Naast het feit dat hij dolgelukkig was, liet de Aston Martin-coureur alleen niet heel veel los. Zo hield hij de naam van het kindje nog even geheim.

Nu maakt Alonso echter op bijzondere wijze de naam bekend. De naam Leonard Alonso Jiménez staat namelijk op een wel heel mooi cadeautje, dat de kersverse ouders ontvingen van de Formule 1. Baby Leonard wordt welkom geheten tot de Formule 1-familie met een eigen paddock pas, een gebaar waar Alonso wel raad mee weet. "De eerste van velen!", schrijft de Spanjaard in zijn story op Instagram.

Kritiek Verstappen heeft opmerkelijk effect: "Al 50 duizend volgers erbij!"

"Formule E op steroïden" is een uitspraak die de afgelopen weken met regelmaat werd aangehaald in gesprekken over de nieuwe reglementen. Max Verstappen, die zijn kritiek op de Formule 1 anno 2026 niet onder stoelen of banken steekt, trok de vergelijking al vroeg na zijn eerste kilometers in de nieuwe auto's.

Met de grotere rol van de batterij is vooral het managen van de energie een belangrijke taak geworden voor de Formule 1-coureurs, die daardoor niet meer volle bak kunnen pushen. Dat zorgt aan alle kanten voor de nodige frustratie, dus ook bij Verstappen. De Nederlander is nogal uitgesproken, al is de kritiek niet voor iedereen negatief.

De Formule E, de elektrische raceklasse waar Verstappen de Formule 1 mee vergeleek, kreeg ineens namelijk veel aandacht. CEO Jeff Dodds vertelt in gesprek met Sports Business Journal dat de uitspraak van Verstappen juist een positief effect had op de Formule E. "In het weekend dat Max over ons sprak, zagen we dat veel mensen online naar onze video's gingen kijken en onze races gingen volgen. Zo begrepen ze iets meer van het kampioenschap."

Dodds is dan ook blij met de groei die zijn raceklasse de afgelopen weken meemaakte. "Ik denk dat we dit jaar al zo'n 50 duizend nieuwe volgers hebben gekregen op onze sociale media, en voor ons is dat echt heel positief. Ik denk dat het ook goed werkt om het bewustzijn over elektrificatie te vergroten voor mensen binnen de autosport."

Het positieve effect is in de Formule E dus goed voelbaar, maar Dodds houdt zich wat kritiek op de Formule 1 betreft in. "Het is echt nog te vroeg om kritisch te zijn. Ik denk dat we het eerst allemaal op zijn plek moeten laten vallen. Ze zullen ongetwijfeld leren van de afgelopen races, en aanpassingen zullen er echt wel komen."



Mekies bevestigt betrokkenheid Marko bij Red Bull

Eind 2025 kwam het tijdperk van Helmut Marko bij Red Bull Racing ten einde. De Oostenrijker besloot de deur achter zich dicht te trekken na de verloren titelstrijd van Max Verstappen en verdween uit de Formule 1. Marko gaf aan dat het mooi was geweest na 20 jaar trouwe dienst. Hij bouwde samen met Christian Horner en alle andere hoofdrolspelers Red Bull op vanaf het begin.

Toch speelt Marko op de achtergrond nog wel degelijk een rol, zo blijkt nu. Teambaas Laurent Mekies complimenteert Marko namelijk, en geeft aan dat ze hem nog regelmatig benaderen voor input of hulp bij Red Bull.

"Helmut is altijd heel open en bereikbaar voor ons gebleven", vertelt Mekies in de podcast Beyond the Grid. "Ik ben er zeker van dat we allemaal nog contact met hem hebben en advies van hem krijgen, ook al zie je hem niet meer op het circuit verschijnen."

Maar wat voor impact heeft het op coureurs als Arvid Lindblad en Isack Hadjar dat Marko er niet meer bij is? "Het niveau van druk dat je jezelf oplegt, bepaalt hoe je je voelt. Dat komt zelden van externe omstandigheden of van anderen. Dus ik denk niet dat onze coureurs nu minder druk op zichzelf leggen, want als coureur ben je nooit tevreden totdat je op het juiste niveau zit."

"Je kunt ook niet zomaar een punt zetten achter Helmut, die dit juniorprogramma gedurende twee decennia met enorm succes heeft opgebouwd. Dat draai je niet zomaar om. We bouwen nu voort op zijn nalatenschap. En zoals ik zei: hij is nog steeds op de achtergrond aanwezig als we hem nodig hebben."

Coueurs kampioenschap

1. Kimi Antonelli: 72
2. George Russell: 63
3. Charles Leclerc: 49
4. Lewis Hamilton: 41
5. Lando Norris: 25
6. Oscar Piastri: 21
7. Oliver Bearman: 17
8. Pierre Gasly: 15
9. Max Verstappen: 12
10. Liam Lawson: 10
11. Arvid Lindblad: 4
12. Isack Hadjar: 4
13. Gabriel Bortoleto: 2
14. Carlos Sainz: 2
15. Esteban Ocon: 1
16. Franco Colapinto: 1
17. Nico Hülkenberg: 0
18. Alexander Albon: 0
19. Valtteri Bottas: 0
20. Sergio Perez: 0
21. Fernando Alonso: 0
22. Lance Stroll: 0

Constructeurs kampioenschap

1. Mercedes: 135
2. Ferrari: 90
3. McLaren: 46
4. Haas: 18
5. Alpine: 16
6. RedBull: 16
7. Racing Bulls: 14
8. Audi: 2
9. Williams: 2
10. Cadillac: 0
11. Aston Martin: 0



RN 365



