

Een ijshockeyspeler in Formule 1

Mika Salo: „Mijn vrienden zitten in rally, maar ik vecht liever tegen mensen, dan tegen de klok”

BARCELONA – Op zijn vijftiende moest Mika Salo kiezen tussen ijshockey en kart. Hij koos voor het asfalt, maar bleef in zijn hart een ijshockeyspeler. Eenmaal het kwik boven nul, schieten de handschoenen uit, prompt gevolgd door de vuisten. Mika Hakkinen ervaarde één en ander toen hij het vijf jaar terug waagde zijn buur — beider wieg stond in de eigenste straat van Vantaa — de Britse F3 te ontfutselen. En in Argentinië kon de verzamelde Tyrrell-staff maar net verhinderen dat Salo de heer Suzuki het gebruik van de achteruitkijkspiegel even aanschouwelijk ging maken.

Sinds hun weerzien op Britse bodem zijn Hakkinen en Salo nog steeds niet *on speaking terms*. „Dat waren we vroeger al niet”, zwakt Salo af. „We zaten op een andere school, frekwenteerden andere vrienden. Hakkinen behoort tot een hogere sociale klasse en is ook twee jaar jonger. Het is pas in F3 dat we mekaar voor het eerst echt tegen het lijf liepen.”

Meteen bingo dus. Salo won zes races, Hakkinen zeven en de titel. Alleen de winnaar heeft toekomst, Salo mocht ophoepelen. Richting Japan.

„Bij de start van het seizoen wist ik al dat het mijn zwanezang zou worden”, stipt Salo aan. „Ik had geen centen om hogerop te klimmen. Rosberg trekt al het geld uit Finland weg. En ik kon me niet met

mijn enige sponsor, een Finse sigarettenfabrikant, dreigde te verliezen. Bij hen was Keke *persona non grata*. Viel dan dat bod uit Japan. Oorspronkelijk voor één jaar. Ik reed er uiteindelijk vier seizoenen Formule 3000.”

Over Salo's emigratie naar Japan bestaat een andere versie. Een officiële, van de hand van de Britse politie. Die de Fin in tamelijk benevelde toestand achter het stuur van een wagen trof. Zijn (Europese) rijbewijs werd voor één jaar geschorst. En zonder rijbewijs

geen licentie. Japan dus maar. Zonder grootse resultaten. Althans niet op asfalt. Op het ijs was Salo de ster.

„Ik speelde mee met enkele Japanse ploegen. Puur voor het plezier, maar ik stak er met kop en schouders bovenuit. Mensen, wat was het peil er erbarmelijk. Japanners kunnen niet eens behoorlijk schaatsen.”

Alles wees er op dat Salo in Japan zou blijven steken. Tot hij plots opdook in de GP van Japan, bij Lotus. „Vijf dagen voor Suzuka belde Peter Collins me op. Of ik zin had de Lotus te rijden. Ja, zei ik, zonder goed te weten wat me wachtte. Het werd de hel. Het was zes jaar geleden dat ik een F1 had gezien. De semi-automatische versnellingsbak was een nachtmerrie. En de auto was *shit*. Althans, dat besef ik nu, nu ik de vergelijking met de Tyrrell heb gemaakt. Toen was ik behoorlijk onder de indruk van de Lotus omdat ik net uit een F3000 stapte.”

Salo behoort tot een kleine schare autosporters wie de fa-

Hij had een kontrakt met het legendarische Britse merk ondertekend en dreigde mee tenonder te gaan. Maar de Internationale Autosportfederatie besliste tenslotte toch dat hij naar Tyrrell kon. Waar hij ei zo na zijn eerste race, in Brazilië, won. Was het niet van een spin geweest, hij was derde geëindigd. En uitgeroepen tot winnaar na de diskwalifikatie van Schumacher en Coulthard.

„Ik hoorde ervan toen ik al in het hotel was. Ik was te kapot om ontgoocheld te zijn. Omdat

de overeenkomst met Tyrrell pas te elfder ure tot stand kwam, werd de wagen gekoncipieerd rond Blundell. Die duidelijk smallere schouders heeft dan ik. De bloedtoevoer naar mijn linkerarm was compleet afgesloten. Al na enkele ronden kampte ik met krampen. Die zo erg werden dat ik niet meer aan het stuur kon draaien. Daarom spinde ik. Trouwens, wanneer ik ga zwemmen, wat ik vaak doe, voel ik nog steeds pijn.

In Argentinië had Salo uitzicht op het podium, maar ene Suzuki belemmerde het. „Bloody idiot”, schuimbekt de 28-jarige Fin nu nog. „De man moet blind zijn.”

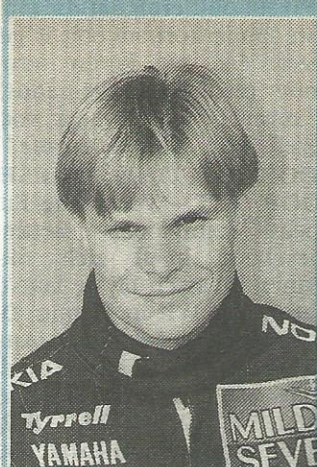
Duidelijk, Salo hanteert een taaltje dat niet meteen bij de afgeborstelde Formule 1 past. Nog duidelijker: hij telt niet veel vrienden in de pitlane.

„Mijn vrienden zitten in de rally”, aldus Salo. „Makinen en, vooral, Kankkunen. Ik was al bij herhaling zijn passagier bij bandentests. Man, doodsaangsten heb ik uitgestaan. Ik schreeuwde dat hij trager moest gaan, Juha klopte alleen maar even de as van zijn sigaartje en duwde door.”

Waarom sloeg hij dan niet het rallypad in? Finnen zijn wereldvermaard als rallyrijder, op circuit hebben ze nauwelijks een reputatie.

„Dat komt wel. De getalenteerde jongeren kiezen steeds meer voor kart in plaats van rally. Omdat Finland te veel goeie rallyrijders heeft. Driehonderd zitten er in het juniorkampioenschap. Te veel. En mij heeft rally nooit iets gezegd. Je vecht tegen de klok. Duizend keer liever vecht ik met de tegenstander, rechtstreeks.”

„Over Adams zwijg ik liever”

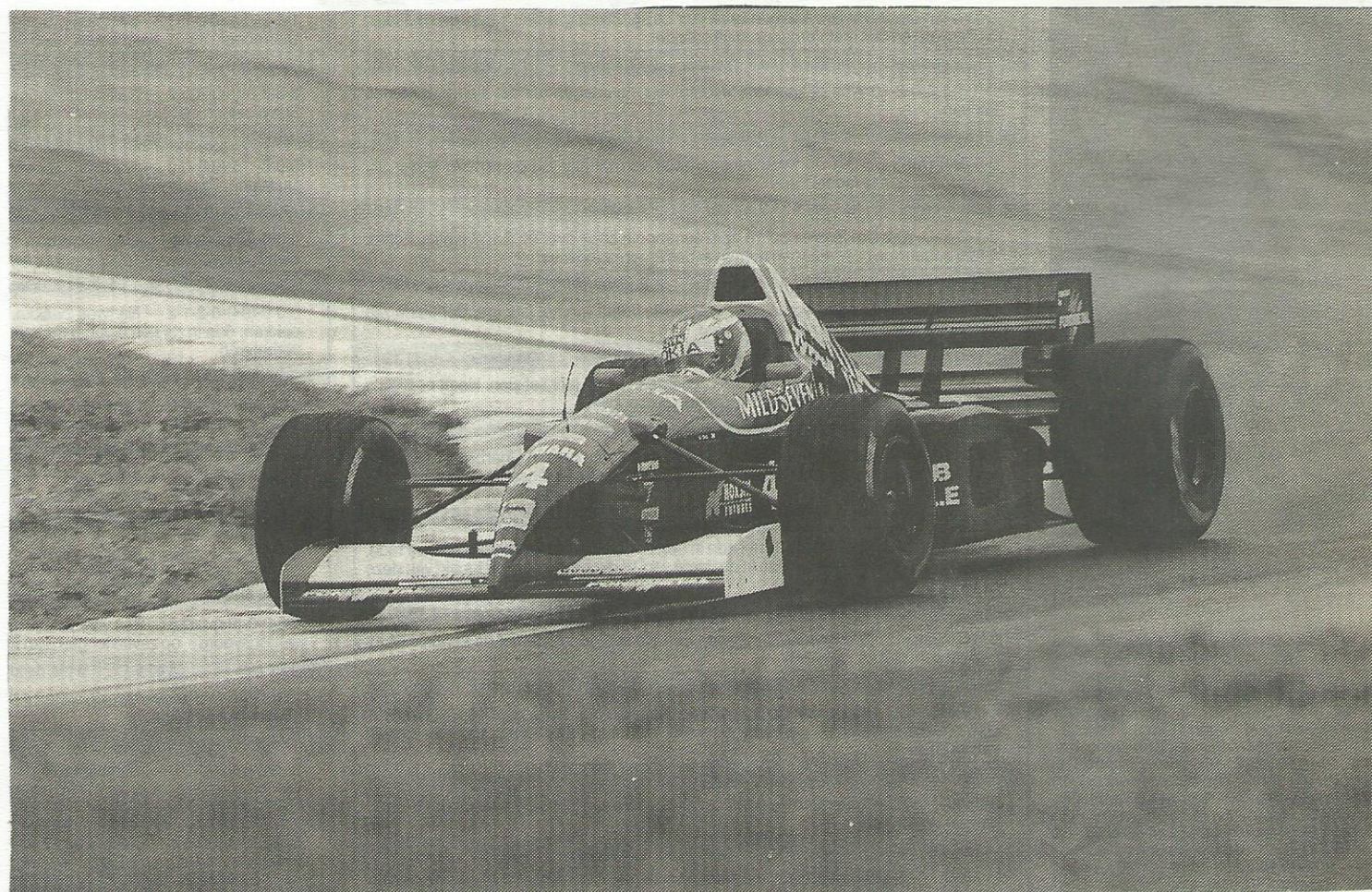


Mika Salo.

BARCELONA — Het Lotus-zitje dat Mika Salo weer in de Formule 1 bracht, behoorde eerder op het seizoen toe aan Philippe Adams. Voor Salo is onze landgenoot trouwens geen onbekende want ze reden samen in Japan. Een oordeel, graag?

„Over Adams zwijg ik liever”, klinkt het eerst. En dan, na enig aandringen.

„Adams was in Japan wereldvermaard om wagens in de prak te rijden. Straatwagens dan. Op een keer was hij met de auto van een vriend van mij bij een voorganger binnengeknald. Hij wacht nog altijd op zijn geld.”



Mika Salo.

Vlaamser en gelukkiger: Verstappen

Jos Verstappen: „Bij Simtek wordt tenminste naar me geluisterd”

BARCELONA – Jos Verstappen kwam nog wat Vlaamser uit de winterstop. De Maaseikse burger stuurde zijn Mariet terug over de Moerdijk en leerde zich met Sophie Kumpen, het Hasseltse kartfenomeen. Vlaamser én gelukkiger. Niet alleen door Sophie. Bij Simtek voelt Jos zich zoveel beter in zijn vel dan bij Benetton. „Hier wordt tenminste naar me geluisterd”, stelt de Nederlander.

Onder zeil bij Simtek bladert Sophie door de persknipsels over haar Jos. Verveeld. „Zitten, hangen, liggen, meer kan ik niet doen tijdens de race-weekends”, geeft Sophie toe. Ze is het gewoon zelf over het asfalt te scheuren. Maar ze klaagt niet. Ook al laat Jos haar en ons nu wel erg lang wachten. Er staat technisch euvel op het menu van de debriefing.

„De versnellingsbak”, zucht Jos, eenmaal vrij. „Vanmorgen dacht ik nog: eindelijk werkt het kreng een keer naar behoren. Je zag het resultaat meteen: twaalfde. Maar al in de eerste ronde van de kronosesie stopte mijn geluk. De versnellingen sprongen er konstant uit. Een lek in het hydraulische systeem, blijkt.”

Laat de semi-automatische bak nu net een prioriteit zijn geweest voor ontwerper Nick Wirth. Geleverd door Benetton nota bene, samen met Jos Verstappen, de rijder op overschot.

„Er is niks fout met de bak, maar bij gebrek aan winter-tests konden we hem niet op

ten kost geld. En dat hebben we niet. Althans, nog niet. Er hangen momenteel twee grote potentiële sponsors aan de lijn.”

Is dat nu het verschil tussen Benetton en Simtek? Vorig jaar hoefde Jos zich enkel te bekommeren om het racen, nu moet hij ook fondsen helpen aanboren.

„Vergis je niet: bij Benetton moest ik me ook zorgen maken”, grijnst de Limburger. „En, naar ik begrepen heb, heeft het budget van Benetton ook limieten. Ik hoefde alvast nog geen enkele keer op te draven als testrijder. Misschien volgende week. Of kort na Monaco.”

Het moet Verstappen enig leedvermaak bezorgen dat Johnny Herbert, zijn opvolger bij Benetton, het nauwelijks beter doet dan hijzelf.

„Leedvermaak is veel gezegd, maar het herstelt wel mijn zelfvertrouwen”, aldus Verstappen. „Johnny worstelt met hetzelfde probleem als ik: Benetton kent geen tweede rijder. Alles draait rond Schumacher. De wagen is op zijn maat gesneden. Dat betekent: een hypernerveuze bolide, die eigenlijk niemand anders kan besturen. Het frustreert je wel dat jouw suggesties niet worden gehoord, maar ergens is het normaal: Schumacher wint, dus hij heeft het voor het zeggen.”

Vraag is of je met die politiek een gooi kan doen naar de konstrukeurstitel. Williams en Ferrari bouwen hun bemanning veel homogener uit en scoren telkens met twee wagens. Drong dat nog niet tot Priesters door? Verstappen

je bij Verstappen aan het verkeerde adres. Hij is nog altijd Benetton-rijder. En wordt als dusdanig gevolgd. Meteen na de zaterdagse trainingen van Argentinië repte de Italiaanse patron zich naar de Simtek-pit om zijn poulain te feliciteren met zijn hoge plaats op de grid. Liep hij sindsdien nog langs?

„Hoeft niet”, aldus Jos. „We telefoneren twee, drie keer per week en Flavio ziet heus wel wat ik presteer. De Simtek naar een zesde of zevende plaats rijden is een sterker staaltje dan de Benetton op het podium zetten. Dat weet hij best.”

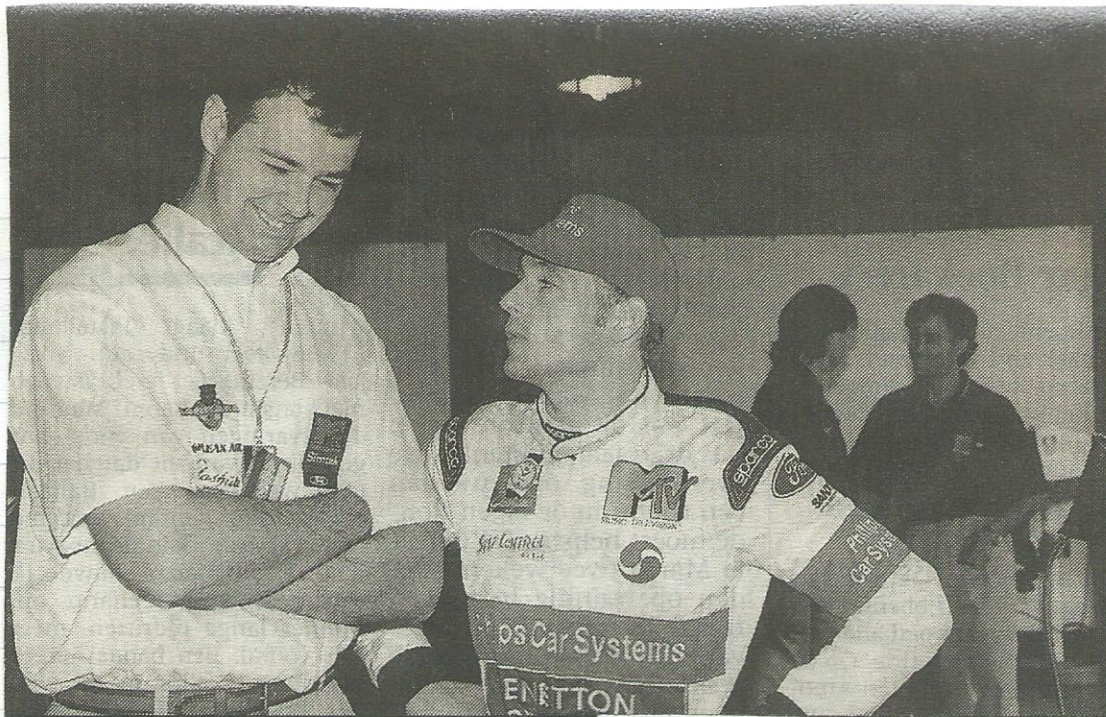
In de coulissen wordt al druk gespekuleerd over hoe lang Herbert het nog zal rekken als tweede, teleurstellende, rijder van Benetton. Kreeg Verstappen nog geen voorstel?

„Ik heb met Flavio afgesproken dat ik mijn seizoen bij Simtek uitdoe”, ontkent Jos alle geruchten. „Ik kan niet beter zitten. Ik vergaar krediet en ervaring. Ik krijg de kans te

experimenteren met afstellingen en ontdek dingen waarvan ik bij mezelf denk: die moet ik eens op de Benetton uitproberen. Misschien was ik vorig jaar nog wat groen om al meteen naast Schumacher te stappen, maar ik verkeerde niet echt in een positie om zo'n bod af te slaan. Ik vraag me trouwens af wie dat wel zou doen.”

En nu, zou Verstappen nu nog ploegmaat willen worden van Schumacher?

„Zeker, maar er zou wel een en andere moeten veranderen. Er zou naar me moeten wor-



Jos Verstappen met Simtek-manager Nick Wirth.

Rode voorlijn

BARCELONA – De verrijzenis van Ferrari zet zich voort. Jean Alesi en Gerhard Berger zetten de eerste, respectievelijk tweede tijd neer. Lachende gezichten in het Italiaanse kamp, lange gezichten bij Hill en Schumacher. „De auto gaat absoluut niet”, vloekte Hill die in Imola nog uitgebreid de lof zong van de Williams. Schumacher stak zijn zwakke vierde tijd op het feit dat hij ’s morgens geen kilometers kon malen. Martin Brundle, die bij Ligier de plaats van Suzuki innam, was bijna een seconde trager dan zijn ploegmaat Panis.

■ De uitslag van de eerste officiële trainingsessie. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.23.104 (gemiddeld. 204,769 km/u), Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.23.458, David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.23.496, Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.23.535, Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.24.356, Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.427, Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.24.461, Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.24.891, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.25.655, Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.25.902, Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.26.013, Nigel Mansell (GB/McLaren-Mercedes) 1.26.246, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.26.413, Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.26.462, Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.26.747, Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.26.846, Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.27.280, Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 1.27.666, Pierluigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.28.008, Karl Wendlinger (Oos/Sauber-Ford Zetec) 1.28.305, Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1.28.312, Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.28.563, Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.29.942, Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.30.429, Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.30.578, Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.31.063.

MAANDAG 15 MEI 1995

„Viva la Benetton”

Schumacher soeverein, Herbert in laatste ronde voorbij krachteloze Hill

BARCELONA – Michael Schumacher kan weer lachen. De 26-jarige Duitser won met verpletterend overwicht zijn tweede Grand Prix van het seizoen, klimt naar de leiding van het wereldkampioenschap en, vooral, voelt weer een superieure Benetton onder de billen. Zelfs op twee pitstops, en dus zwaarder van benzine, hield Schumacher Damon Hill zonder veel moeite af. In het zicht van de finish dwong een lek in de hydraulische leiding de Brit nog Herbert en Berger voor te laten. Ploegmaat Coulthard stond al eerder aan de kant. Williams bloedde in Spanje. Het spektakel ook.

Niet onterecht zong Schumacher op het zegepodium uitgebreid de lof van zijn team: „Ze hebben de voorbije twee weken nauwelijks geslapen”, stelde de Duitser dankbaar. Er was dan ook werk aan de winkel na Imola, waar Schumacher over de schreef ging in een vruchteloze poging Williams en zelfs Ferrari bij te houden. Op het Circuit de Catalunya, voor 53.000 toeschouwers, voelde het Italiaanse chassis, *made in England*, zich

zo lekker dat Schumacher het zich kon veroorloven voor twee stops te kiezen.

„We startten met negentig liter benzine”, verduidelijkte teambaas Flavio Briatore. „Om de twee opties open te houden: twee of drie tankbeurten. Toen Michael zag dat hij zijn pole-position moeiteloos kon vrijwaren, opteerden we voor slechts twee stops. Een passage langs de garage kost twintig seconden en houdt altijd risico's in.”

Het liep perfect. Zelfs toen hij binnenkwam, moest Schumacher de leiding niet afstaan. Hij won met bijna een minuut voorsprong. „En dan schaafden we nog maar alleen details bij”, triomfeerde Briatore. „De ingrijpende wijzigingen moeten nog komen. Viva la Benetton.”

Herbert op zes wielen

In naam van de spanning moeten we hopen dat de konkurrentie in de pauze voor de GP van Monaco even weinig slaapt als de staff van Benetton. Jean Alesi, eerste achtervolger, meende een zweem van dreiging te kunnen ontwikkelen, maar blies in de 25ste ron-

de zijn motor op. Hij hing toen al op elf seconden van de leider. Gerhard Berger worstelde zo zwaar met de tweede Ferrari dat hij drie, in plaats van twee keer, vers rubber moest laten omleggen. Uitgeteld meteen.

„Ik had me al verzoend met de vierde plaats en de bijhorende punten”, gaf de Oostenrijker toe. Tot hij een zwalpende Hill in het vizier kreeg. „Eerst bleef de bak in zijn vijfde steken”, schuddebolde Hill. „Ik dacht: dat red ik nog. Maar dan gaf ook het gaspedaal afwezig.” De hydraulica lekte, bleek toen de Williams over de streep was gebold. En voorbijgestoken door Johnny Herbert en Gerhard Berger.

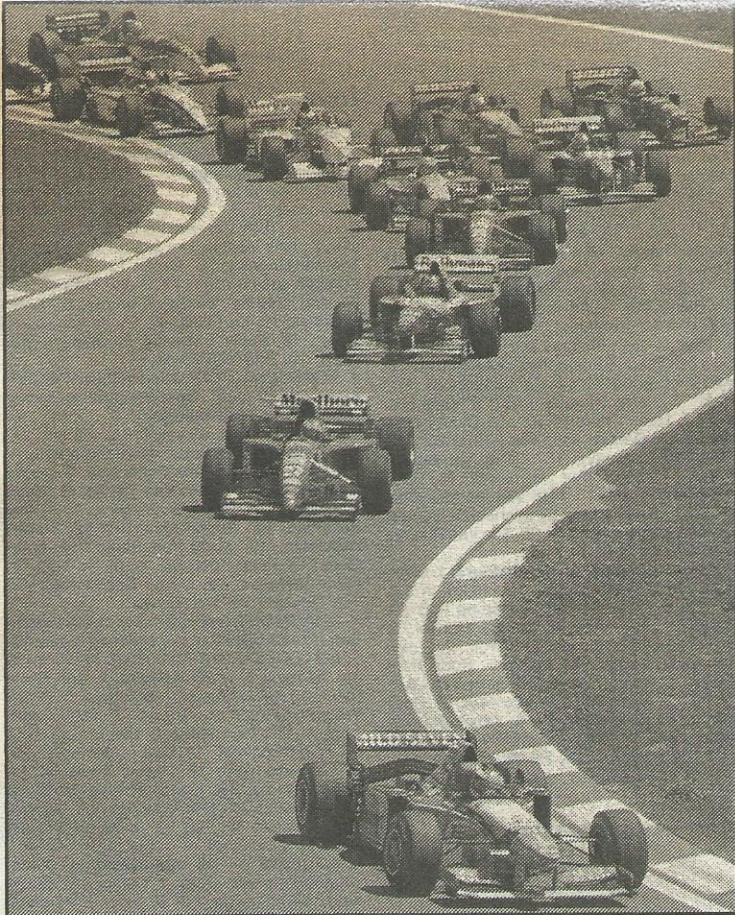
Historisch, de tweede plaats van Herbert. In zes jaar Formule 1 raakte de Brit nog nooit op een podium. Nochtans debuteerde hij hooggekwoteerd en sterk met een vierde plaats in Brazilië. Bij Benetton. En op krukken. De naweeën van een verschrikkelijke crash in de F3000-race van Brands Hatch. Wellicht werd een beloftevolle carrière daar in de kiem gesmoord. Want, fysiek onmachtig bevonden, werd Herbert halfweg het seizoen afgevoerd naar Tyrrell om vervolgens weg te deemsteren bij Lotus.

Ook zijn tweede kans bij Benetton leek op een sisser uit te lopen, weggedrukt door Schumacher. „Het duurde wat voor ik erin slaagde de wagen naar mijn rijstijl te kneden”, glunderde Herbert. „Ondertussen is het zover. Althans voor de race, aan de kronosessie moet ik nog werken.”

Dan nog had Johnny een zetje nodig. De pech van Hill en

krik die bij de tweede pitstop onder zijn wagen bleef steken. „Ik had het niet door. Een marshall gebaarde me eerst te stoppen, dan weer om door te rijden, omdat het ding er blijkbaar af was gelopen. Ik hoop nu maar dat ik niet gedeklasseerd word wegens het rijden op zes wielen.”

Vorig jaar dacht Herbert aan stoppen, nu kon er weer een grapje af.



Het F1-veld vlak na de start. Schumacher leidt voor Alesi.



Schumacher juicht: eindelijk weer een zege.

Monza wellicht afgevoerd

BARCELONA – De kans is biezonder gering dat er dit jaar een GP van Italië komt. „Deze week wordt de knoop doorgehakt, maar het ziet er slecht uit“, vertelt Roland Bruynseraede. „De gevraagde aanpassingen zijn nog niet gebeurd en bovendien nam Hongarije ondertussen de plaats van Monza in als zestiende race. Dat betekent dat alle teams hun akkoord moeten geven voor een bijkomende wedstrijd, want het Concorde-verdrag legt het WK F1 vast op zestien koersen.“

Wonderbra

BARCELONA – Voor een keer liepen de kiekjesjagers Michael Schumacher straal voorbij. Recht naar een hoogbenige verschijning in slangehuid even verder onder het zeil van Benetton. Het bleek om Eva Herzigova te gaan, het mondiale boegbeeld van de 'wonderbra'. En dat liet ze duidelijk zien. Een nieuwe stunt van Benetton, dat graag de link legt tussen de modewereld en de Formule 1.

■ **BRANDGEVAAR** – Ron Dennis waarschuwde vrijdag al voor blijvend brandgevaar bij de pitstops wegens het onbetrouwbare ventiel, Bertrand Gachot bracht gisteren de angst van de McLaren-baas ei zo na in de praktijk. De Belgische Fransman reed met een vuurstaart uit zijn tweede pitstop, maar had meer geluk dan Verstappen vorig jaar in Hockenheim. „Er ontsnapte slechts een vleugje benzine, maar het bewijst toch maar dat het systeem niet honderd procent veilig is“, stelde Gachot, die vandaag in Le Mans wordt verwacht om de Honda NSX te testen waarmee hij deelneemt aan de 24 Uren.

■ De startorde

1ste rij: Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.21.452; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.22.052. **2de rij:** Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.22.071, David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.22.332. **3de rij:** Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.22.349, Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.23.352. **4de rij:** Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.23.536, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.23.705. **5de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.833, Nigel Mansell (GB/McLaren-Mercedes) 1.23.927. **6de rij:** Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.24.727, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.24.802. **7de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.24.971, Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.25.053. **8ste rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.25.204, Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 1.25.827. **9de rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.25.946, Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.26.059. **10de rij:** PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.26.619, Karl Wendlinger (Oos/Sauber-Ford Zetec) 1.27.007. **11de rij:** Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.27.345, Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1.27.575. **12de rij:** Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.28.094, Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.28.598. **13de rij:** Roberto Moreno (Bra/Ford) 1.28.663, Pedro Paulo

■ **De uitslag:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault), de 307,255 km in 1u34.20.507 (gemiddeld: 195,320 km/u); 2. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) op 51'988; 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) op 1.05.237; 4. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 2.01.749; 5. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1 ronde; 6. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1 ronde; 7. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1 ronde; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1 ronde; 9. Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1 ronde; 10. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1 ronde; 11. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 2 ronden; 12. Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 2 ronden; 13. Karl Wendlinger (Oos/Simtek-Ford Zetec) 2 ronden; 14. PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 3 ronden; 15. Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 4 ronden. De overige deelnemers haalden geen ronde.

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. Schumacher 24 ptn; 2. Hill 23; 3. Alesi 14; 4. Berger 13; 5. Coulthard en Herbert 9; 7. Mika Hakkinen 5; 8. Frentzen 3; 9. Irvine 2; 10. Blundell en Panis 1. **Tussenstand WK konstruktors:** 1. Ferrari 27 ptn; 2. Williams-Renault en Benetton-Renault 23; 4. McLaren-Mercedes 6; 5. Sauber-Ford 3; 6. Jordan-Peugeot 2; 7. Ligier-Mugen Honda 1.