



AUTOSPORT

Halve thuismatch
voor broertjes
Schumacher

Schumacher ziet het niet zitten

Italië staat op zijn kop. Me-
neer Agnelli, die een niet on-
belangrijke positie bekleedt
binnen de Fiat-groep, liet
zich deze week ontvallen dat
de kans dat Ferrari dit jaar
wereldkampioen wordt, gro-
ter is dan niet. Wat Michael
Schumacher daarvan denkt?
„Hij zou het moeten weten”,
reageerde de Duitser met het
enthousiasme van iemand
die net vernomen heeft dat
hij twee weken vakantie in
Zelzate heeft gewonnen.

Michael Schumacher won de vo-
rige drie edities van de Belgische
Grand Prix. Weze het dat hij in
1994 werd gediskwalificeerd we-
gens onvoldoende bodemspeling.
Het viriele Francorchamps, door
elke rijder als een van de twee
mooiste circuits op de kalender
geduid, samen met Suzuka, laat
de Ferrari-rijder toe zijn surplus
aan talent uit te spelen. Het be-
ruchte microklimaat verhoogt die
kans nog: in de regen heeft Schu-
macher de onweerstaanbare nei-
ging te demonstreren. Maar nu is
Michael pessimistisch. Geen loos
gezwets, lijkt het, maar gebaseerd
op de ondervinding van recente
privé-tests in Fiorano en Monza.

„Mechanisch zijn we de even-
knie, misschien zelfs beter dan de
Williams”, vertelde Michael giste-
ren, na een korte autorit vanuit
het ouderlijke Kerpen. „Maar aë-
rodynamisch wil het niet vlotten.
Francorchamps, en jammer ge-
noeg ook Monza, zijn nu eenmaal
circuits waar de aërodynamica
een heel belangrijke rol speelt.
Maar, geen paniek. Er komen nog
vier Grote Prijzen na Monza.”

Schumacher, die het evenmin
ziet zitten voor Francorchamps
als voor Monza. Men kan mis-
schien best al de zielenherder uit
het *Parco di Monza* inschakelen
voor medewerking van hierboven,
zoniet kunnen we niet verzekeren
dat de beschermde eiken de vol-
gende eeuw zullen halen.

En minister Vande Lanotte doet
er goed aan zijn paarden van stal
te halen, want 45 tot 50 procent
van de 130.000 zitplaatsen die
Francorchamps al verkocht, gin-
gen naar Duitsers. En gelet op het
aantal kratten *Bitburger* en War-
steiner in hun motorhomes, zul-
len die niet meteen vatbaar zijn
voor rede.

Aërodynamica is niet de enige
kopzorg van Ferrari. In Hongarije,
waar Irvine een overwinning had
voorspeld, werden de twee
Marlboro-rode bolides geremd
door blazentrekkende banden.

Als ook Goodyear al tegenwerkt?
„Het was geen kwestie van
slechte banden, wij kozen ver-
keerd”, verdedigt Schumacher
Goodyear. „Vergeet niet dat je
zaterdagmiddag al de banden
moet kiezen voor het hele week-
einde. In Hongarije was het zater-
dag tien graden koeler dan zon-
dag. We kozen te zacht. Boven-
dien sukkelen we met de afstel-
ling van de wagen.”

Een opdracht die niet wordt ver-
eenvoudigd door de beschikbaar-
heid van twee chassis. Net als in
Hongarije krijgt Michael hier het
privilege met een lichter chassis
Made in Italy uit te rukken. Hope-
lijk kan hij het nu ook in de race
gebruiken, want twee weken te-

rug werd het kleinood vernield
tijdens de warm-up. Waardoor
Irvine in Spa op zijn kin kan
kloppen. Hij moet wachten op de
reparatie van het eerste lichte
exemplaar, wellicht tegen Monza.
Het voorrecht van de tweede vi-
ool.

Qua motoren zitten de twee wel
gelijk: allebei de zogenaamde *Step
II*, een geëvolueerde, krachtiger
versie van de V10. Maar die
brengt niet zoveel voordeel als
verhoopt, preciseert ingenieur
Ross Brawn: „Hij spuit meer paar-
den, maar hij is ook gulziger.
Waardoor we meer benzine aan
boord moeten nemen dan de con-
currentie. En onze banden sneller
slijten.”

Al deze positieve geluiden moe-
ten de Ferraristi onder ons nog
niet meteen tot harakiri inspire-
ren. Schumacher heeft nog altijd
drie punten voorsprong op Ville-
neuve in de rijdersstand. Dankzij
de vierde plaats die hij uit de
Hongaarse brand sleepte, on-
danks de hete adem van broerlief
in zijn nek.

Ooggetuigen zagen de twee na
de finish pittige woorden wisse-
len. Vooral Ralf zou gebelgd zijn
geweest. Waarover, vragen wij
ons af. Want Michael heeft de
punten misschien nog meer
broodnodig dan zijn broertje.

„Mocht hij echt hebben aangevallen, ik zou niet zo fel van mij hebben afgebeten als met Fisi-chella“, bekende Michael, ontspannen in jeansshorts. „Dat was hard tegen hard. Ralf is mijn broer. Maar, eerlijk, hij heeft nooit een uitgesproken inhaalgelegenheid gekregen.“

Ralf beaamde dat gisteren heftig. Hij zal ook via Kerpen gekomen zijn.

VW en BMW onderhandelen met Williams

HAMBURG (dpa) – De Duitse autoconstructeurs Volkswagen en BMW onderhandelen met het Williams-team over het leveren van motoren. Williams moet op zoek naar een nieuwe motorenleverancier, omdat Renault uit de Formule 1 wil stappen.

Volgens het tijdschrift zou een eventueel partnerschap met één van beide Duitse merken vanaf 1999 lopen.



Of zijn Ferrari het zondag nu even slecht doet als zijn voorspellingen of niet, Michael Schumacher zal toch zijn fans moeten groeten. Ruim de helft van de toeschouwers op Francorchamps komt van over onze oostergrens.

Hoe word ik rijk?

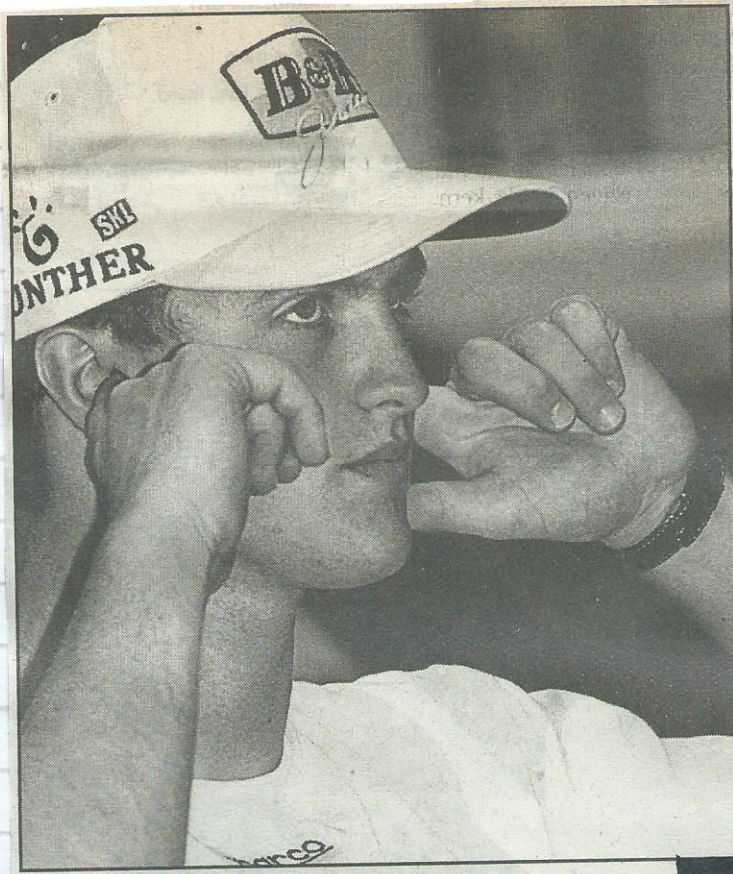
Open een frietkraam tijdens de Grote Prijs van België. 110 frank voor het bekende puntzakje, 30 frank voor een klad (overigens niet al te fris uitziende) mayonaise. Ben je allergisch aan de frietgeur, laaf dan de dorstigen. 100 frank voor een blikje. De winstmarge flirt met de honderd procent. Duur, hoor ik je zeggen? Alleen maar overeenkomstig de lokale, tijdelijke levensstandaard. Het program-maboekje: 400 frank. Voor 82 pagina's. Waarvan zes gewijd aan een diepte-interview met David Coulthard. In drie talen: Engels, Frans, Duits. De drie officiële landstalen.

Hoe leer ik lopen?

Volg Panis. Nauwelijks twee maanden na zijn dubbele beenbreuk in de GP van Canada, woont de Fransman hier zijn eerste F1-race bij. Hij hinkt uiteraard nog wat, maar bestuurt al zelf zijn wagen, tennist en smeedt plannen. Zijn comeback is gepland voor de Grote Prijs van Luxemburg, midden september. Vooraf, dus binnenkort, went hij weer aan de eenzitterij met een Formule 3, in Magny-Cours. Zijn contract bij Prost werd alvast met twee jaar verlengd. De kans is groot dat Trulli zijn ploegmaat wordt.

Hoe kom ik in Francorchamps?

Kijk naar de kleur van je ticket. Ben je de gelukkige bezitter van een gouden of zilveren kaart voor de tribunes 1 tot en met 4, dan heb je twee mogelijkheden. Om te beginnen het geijkte pad: E40, na Luik de E42 richting Verviers op en dan afrit 10 Francorchamps. Volg de pijlen naar de parkings. Tweede, minder bekende route: de E25 richting Luxemburg en Frankrijk, afrit 47 Harzé. Of afrit 48 Herbomont/Stavelot als je over een kaart voor de zilveren tribunes 3 tot en met 6 beschikt of een bronzen voor de staanplaatsen. Diezelfde toeschouwers kunnen ook op een parking die bereikbaar is via de E42, afrit 11 Malmédy. En dan blijven er nog twee parkings naast de E42, vanwaar je zowat alle kanten uit kan. Lijken de parkings je op behoorlijke afstand van het circuit te liggen, geen paniek, er is een pendeldienst.



Ralf Schumacher: „Het is leuk dat Michael mijn broer is, maar op een circuit telt dat niet mee.”

Schumacher kan zijn Ferrari herstellen van achter het stuur

1. De mik duwt de denkbeeldige lijn tussen de motorkap en de luchtinlaat boven het hoofd van de rijder wat hoger. Volgens de veiligheidsvoorschriften moet de helm van de rijder onder die lijn zitten, om hem te beschermen bij een koprol. Het handigheidsje laat Ferrari (en andere teams) toe de wagen lager en aerodynamischer te bouwen.

2. Vier lcd-schermpjes met motorgegevens: toerental, olie- en watertemperatuur en oliedruk.

3. Snelheidsbegrenzer. Schumacher drukt de knop in bij het binnenrijden van de pitstraat waar een snelheidsbeperking geldt: 80 km/u tijdens de trainingen, 120 km/u in de race.

4. Knop voor het rode achterlicht, verplicht bij regen.

5. Achteruit. Verboden te gebruiken in de pitstraat.

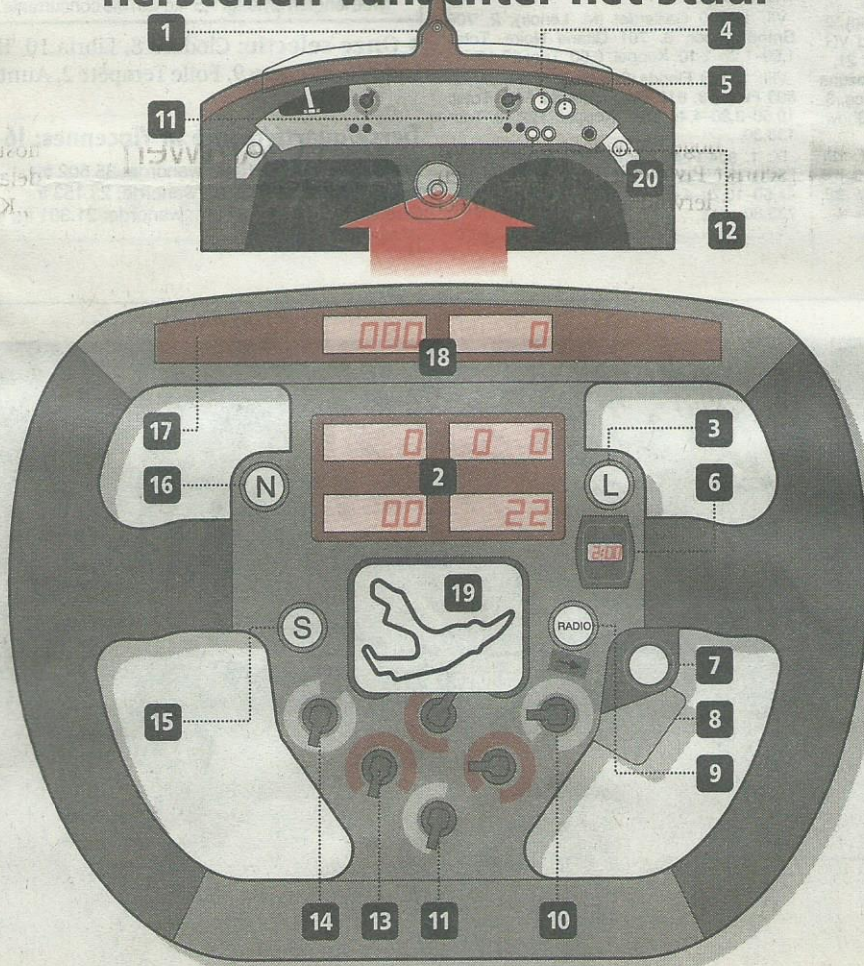
6. Kwartsuurwerk.

7. Bediening van de motor, klinkt het, met een mysterieus lachje.

8. Koppeling. Twee hendels aan weerskanten van het stuur, alleen gebruikt voor de start. Twee andere hendels, onzichtbaar achterop het stuur, laten Schumacher toe op en terug te schakelen.

9. Radio. Schumacher draagt oordopjes waardoor hij hoort wat zijn ingenieur hem zegt. Als hij de knop indrukt, kan hij zelf spreken met zijn stand.

10. Remkrachtverdelers (van -5 tot +3): naarmate de wagen lichter wordt in benzine, naarmate de banden slijten, naarmate het weer verandert wordt de verdeling van de remkracht over voor- en achterwielen aangepast.



11. Recovery. Onwaarschijnlijk. Schumacher kan van in de wagen een noodherstelling uitvoeren. Van zeven veelvoorkomende pannes werd de remedie in de elektronica geprogrammeerd. Geeft de wagen ergens op de piste de geest, dan vraagt Schumacher over de radio welke nummertjes hij met de drie knoppen moet draaien. De elektronica trekt de auto weer vlot en Schumacher kan naar zijn pit rijden.

12. Radiostilte. Als het gezwets of het gekraak in zijn oren te erg wordt, duwt Schumacher hierop.

13. Drie draaiknoppen voor de motor. Met de blauwe regelt Schumacher het benzinemengsel. De witte en de gele grijpen in op de elektronica. Ze lieten Schumacher in de regen van Monaco bijvoorbeeld toe de motor minder brutaal te maken.

14. Tweede remkrachtverdelers (-3 tot +5)

15. Reserveknop. Als Schumacher nog een commando bedacht dat niet al door één van de andere knoppen wordt bediend.

16. Neutraal.

17. Drie rode lichtjes, die aanfloepen wanneer Schumacher het maximum van 17.000 toeren/ minuut heeft bereikt en het dus tijd is om te schakelen.

18. Twee grote lcd-schermen, op het stuur, pal voor de neus van Schumacher met de vitale informatie: rondetijd, snelheid, aantal afgelegde ronden.

19. Middenop zijn stuur kleef Schumacher een kaartje van het circuit. Hier Francorchamps.

20. Stelt de brandblusinstallatie in werking.

Steeds meer gele petjes

FRANCORCHAMPS – Meer dan de helft van de aanwezige toeschouwers in Francorchamps komt van over de oostelijke landsgrens. Supporters van Heinz-Harald Frentzen, maar vooral van de Schumacher-broers. Al moet worden gezegd dat het aantal rode *Michael*-petjes nog overheerst.

„Hola, er zijn er steeds meer gele bij,” reageert broertje Ralf lachend, verwijzend naar zijn sponsorkleuren.

„Spa is dan ook een beetje ons tweede thuiscircuit, na de Nürburgring. Of het derde, het kartcircuit dat we in Kerpen exploiteren, meegerekend. Toch was ik hier een maand geleden nog nooit geweest. Toeschouwer zijn bij een F1-race is een saaie bezigheid en de competities waar ik in reed, kwamen hier nooit langs. Gebruik makend van de GT-koers van voor drie weken, heb ik aan het stuur van een Mercedes CLK dan het circuit leren kennen, maar of dat me

dit weekend van veel nut zal zijn, is nog maar de vraag. De volgorde van de bochten zal het enige zijn dat ik kan gebruiken, maar de rempunten bijvoorbeeld, zijn al compleet verschillend. Mooi circuit wel.”

Ralf komt ook nog even terug op het einde van de vorige Grote Prijs, toen hij op de Hungaroring ronden lang achter zijn broer bleef hangen. Kon of wou hij niet beter? „Had ik hem kunnen inhalen, dan had ik dat ook gedaan,” beklemtoont de jongste van de twee broers.

„Het is leuk dat Michael mijn broer is, maar op een circuit telt dat niet mee. Ik denk trouwens dat onze teambazen niet opgezet zouden zijn, mochten we dat laten meespelen.”

Wat dan weer de vraag doet rijzen of de twee ooit samen in één team zullen rijden. „Misschien wel, maar niet onmiddellijk,” antwoordt Ralf. „Want er zou altijd een verliezer zijn. Ik denk dat het beter is dat we beiden eerst onze ambities ver-

vullen en dan samen gaan rijden, zonder enige druk.”

Over ambities gesproken. Jordan-Peugeot wacht nog steeds op zijn eerste F1-overwinning. „Als die er dit jaar nog komt, dan lijkt Monza me daar het meest geschikt voor,” repliceert Schumi jr.

„Een snel circuit en met onze uitstekende motor moeten we daar met de besten meekunnen. Kijk maar naar Hockenheim, toen Fisichella lange tijd tweede lag.”

Fisichella en Schumacher leken lange tijd water en vuur, maar uit beide kampen lijken nu toch enige andere berichten te komen. „Na Argentinië (waar Schumacher de Italiaan uit de baan kegelde) was onze relatie niet echt goed,” geeft Ralf toe.

„Maar sindsdien gaat het steeds beter. Al is het allemaal niet nodig, maar het team functioneert beter zonder gekibbel. Zodoende.” Enige pragmatiek is de man dan ook niet vreemd.

Zaterdag 23,
zondag 24 augustus 1997



FORMULE 1

Williams en Häkkinen klaar voor Francorchamps

Williams: „Ik amuseer me meer dan ooit”

Frank Williams moet samen met Flavio Briatore de meest in beeld genomen teambaas van de Formule 1 zijn. De man etaleert meestal een strenge tronie, die niet de indruk geeft dat hij veel plezier beleeft aan de Grand Prix. Wie even de tijd neemt om met Williams te praten, ontdekt echter een gepassioneerde professional, die zo waar ook zin voor humor heeft.

Halverwege ons interview worden we onderbroken door een binnenwippende Bernie Ecclestone. Williams aanhoort even de woorden van de F1-Manitou alvorens het gesprek voort te zetten. „Je moet me verontschuldigen, maar die kerel is nogal moeilijk te negeren,” grijnst Williams.

Het typeert zijn uiterst Britse zin voor humor. Een kwaliteit die hem allicht toelaat het hectische F1-leven, dat hij sinds een zwaar ongeval in 1986 in een rolstoel doorbrengt, ietwat te relativiseren. Een eigenschap waarmee hij ook zijn reputatie van koele kikker, die niets om de rijders van zijn renstal geeft, ontkracht.

„Ik weet dat die verhalen om de haverklap in de pers verschijnen,” geeft Williams toe. „En ik laat de journalisten maar doen; het doet kranten verkopen. Maar ze zitten meestal ver naast de realiteit. Mijn bewondering, respect voor de rijders, zelfs die die achteraan de grid staan, is enorm. De manier waarop ze een wagen met 750 paarden tegen driehonderd per uur in de regen volledig kunnen controleren, is iets wat ik altijd al heb willen evenaren. En dat is waarschijnlijk ook de reden waar-

om ik hier nu zo zit.”

Al is Frank Williams er niet de man naar om zijn bestaan te beklagen. „Waarom ook?,” lacht hij breed. „Ik amuseer me meer dan ooit. Ik heb dan ook de makkelijkste job van de hele paddock. Iedereen denkt dat ik de *boss* ben, terwijl ik weinig uitsteek. Als het team goed functioneert, krijg ik alle applaus, gaat het iets minder, dan werken er hier genoeg mensen om de klappen op te vangen.”

Niet dat Williams ooit zijn personeel in publiek zal bekritisseren, en zeker niet zijn rijders. De vragen of Heinz-Harald Frentzen, gelet op zijn mindere prestaties, ook volgend jaar voor het team zal rondtoeren, wimpelt hij dan ook vakkundig af.

„Heinz-Harald ligt enorm goed binnen het team,” legt de teamchef uit. „Niet alleen omdat hij een intrinsiek snel rijder is, maar ook en vooral omdat hij alles voor het team zou doen. Mochten we hem bijvoorbeeld vragen om Jacques Villeneuve voor te laten, en gelet op de huidige situatie in het wereldkampioenschap voor rijders is dat niet ondenkbeeldig, dan ben ik ervan overtuigd dat hij dat zonder veel morren zou doen.”

Williams geeft wel toe dat het voor hem weinig uitmaakt welke van zijn bolides nu eerst het zwart-wit geblokt ziet. „Persoonlijk vind ik het constructeurskampioenschap belangrijker, inderdaad,” knikt hij. „Maar de partners en sponsors van het team zien meer in de rijderstitel. En dat moet je respecteren. Zonder partners kom je nergens. Je haalt niet zomaar een zestigtal overwinningen met een Renault-motor bijvoorbeeld.”

Toch kan de eigenaar van het op één na meest succesvolle team ooit niet ontkennen dat het in 1997 heel wat minder loopt dat het afgelopen seizoen. „1996 was dan ook een uitzonderlijk jaar,” replitkeert Williams. „Te vergelijken met het seizoen van McLaren in 1984, toen ook zij 12 van de 16 races wonnen. Al tijdens de winter wist ik dat we terdege met Ferrari rekening moesten houden. Hun vormcurve ging de afgelopen seizoenen steeds omhoog, terwijl wij eigenlijk al een tijdje aan de piek van de technische mogelijkheden zaten.

En zij beschikken ook over Michael Schumacher, natuurlijk. Niet dat ik lijstjes opmaak van wie nu de beste rijder is, maar op het ogenblik zit Jacques Villeneuve nog ietsje onder het niveau van de Duitser. De Canadees evolueert met de dag en heel binnenkort komen ze op gelijke hoogte. Als Jacques tenminste niet beter wordt.”

Williams deelt echter niet de mening van Villeneuve als het over het reglement van '98 gaat. De man uit Quebec vindt de smallere banden met profiel maar niets en vreest dat het spektakel fel zal verminderen. „Hij heeft recht op een eigen opinie, maar het is duidelijk dat de rijder die zich het meest positief opstelt tegenover de veranderingen, volgend jaar het snelst zal gaan,” antwoordt Williams kort.

'98 betekent ook het vertrek van de Renault-motoren, al betekent dat voor Williams slechts een naamsverandering. De krachtbronnen zullen worden geleverd door Mécachrome, nu al leverancier bij Renault. Vraag is of de motoren in de loop van het seizoen zullen evolueren.

„Ik zie het zo: Renault komt zeker terug in de autosport. Binnen vijf, tien of vijftien jaar, maar terugkomen doen ze zeker. De aard van het beestje.

Dus hebben ze er alle belang bij om geen contact met de racerij te verliezen. Dan hoop ik dat ze ons, mocht het nodig blijken, af en toe een handje zullen toesteken.”



Frank Williams: „Mijn bewondering, respect voor de rijders, zelfs die die achteraan de grid staan, is enorm.“

Benetton snelst in de regen

FRANCORCHAMPS – In regel zijn de vrijdagse vrije trainingen een maat voor niets, door het miezige weer in de Ardennen was dat deze keer nog meer zo. De Benettons van Gerhard Berger en Jean Alesi toonden zich het snelst op het natte circuit, voor de op Bridgestone geschoeide Arrows van Damon Hill. Gelet op het mooie weer dat voor het weekend wordt voorspeld, mag worden verwacht dat de orde helemaal zal worden omgegooid.

Uitslag vrije oefenraces

Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 2:06.802 (gem.: 197,826km/u); Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 2:07.371; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 2:08.238; Damon Hill (G-B/Arrows-Yamaha) 2:08.372; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 2:09.272; David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 2:09.288; Johnny Herbert (G-B/Sauber) 2:09.772; Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 2:09.772; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 2:10.153; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 2:10.231; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 2:10.272; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 2:10.413; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 2:10.914; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 2:10.993; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 2:11.093; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 2:11.262; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 2:11.706; Tarço Marques (Bra/Minardi-Hart) 2:11.778; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 2:12.545; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 2:12.750; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 2:13.256; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 2:14.048.

Hill nièt, Coulthard en Häkkinen wel bij McLaren

FRANCORCHAMPS – Het is ietwat ongewoon, maar Damon Hill vond het gisteren nodig de steeds sterker wordende geruchten omtrent zijn overgang naar het McLaren-Mercedes team met een persbericht te ontkennen. Het team van Ron Dennis zou zich niet aan beloftes hebben gehouden. Prompt kwam er vanuit McLaren-hoek een tegenbericht dat David Coulthard en Mika Häkkinen hadden bijgetekend voor 1998. Het sneeuwbaaleffect bestaat dus ook in de FL.

FRANCORCHAMPS – Naar goede gewoonte nodigen Marlboro en Ferrari enkele notoire gasten uit naar de GP van België: de Britse popgroep Blur, skipper Dalton, Burrell en Lewis, vrijdagavond nog op de Memorial, en ons aller Scifo.

Japanse sponsor voor team Verstappen

FRANCORCHAMPS – Het Formule I-team van Tyrrell, de werkgever van Jos Verstappen, krijgt volgend seizoen meer financiële armslag, via een Japanse sponsor. In Francorchamps wilde niemand rond de renstal het bericht bevestigen. In oktober volgt wel nieuws rond de GP van Japan.

De Japanse financier heeft wel bedongen dat testrijder Toranosuke Takagi (23) een plaats krijgt in de racewagens. Ook staat vast dat de Fin Mika Salo Tyrrell wil verlaten.

De Scandinaviër zegt toe te zijn aan een nieuwe uitdaging.

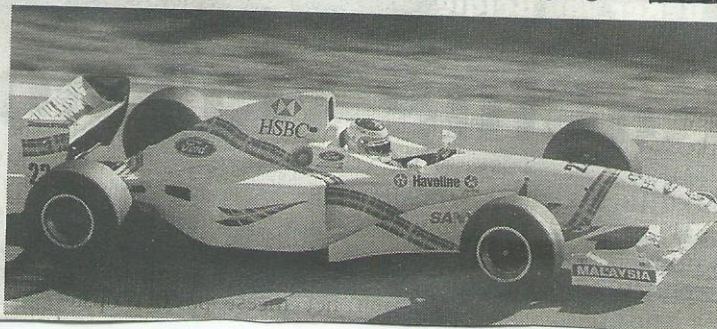
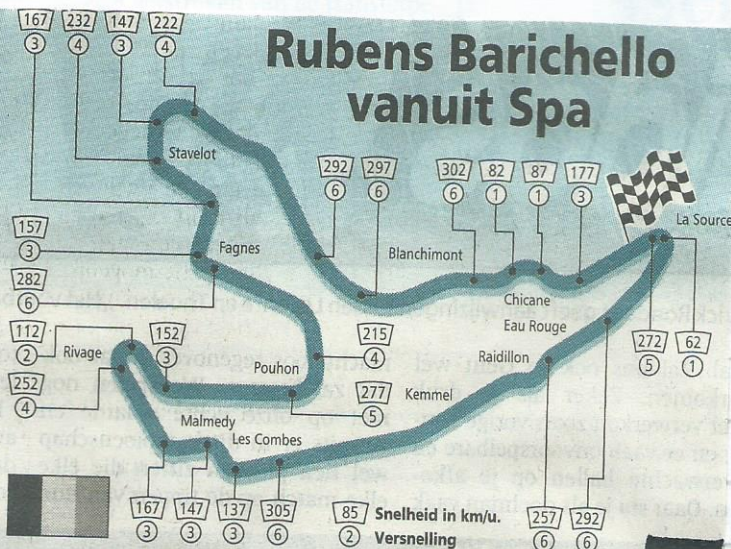


"Derde tijd. Schitterend. Roept zoete herinneringen op aan de pole-position die ik hier in 1994 neerzette. In vergelijkbare klimatologische

omstandigheden. Tussen regen en droog. Zoals altijd in Francorchamps overigens.

Sindsdien kijk ik vol verwachting uit naar de Grand Prix van België. Het is een schitterend circuit, dat zal elke rijder je vertellen. En als je er dan nog mooie herinneringen aan hebt."

"We testten deze namiddag uiteenlopende afstellingen uit. Vooral voor regenweer, waarop we heimelijk hopen voor zaterdag. Wanneer de enige kwalificatiesessie wordt gereden. De Benetton zetten de eerste en tweede tijd neer. Maar ik denk dat het circuit een ietsje droger was toen ze dat deden. Terwijl ik echt op een natte piste reed. In die omstandigheden toch de derde tijd rijden, is dus eerder goed voor het vertrouwen. En we kunnen nog vooruitgang boeken. We sukkelen bijvoorbeeld nog met wat onderstuur. Als we dat kunnen uitvlakken, kunnen we nog rapper. Met andere woorden, ik ben een tevreden man."



Mir aan Häkkinen: niet meer bellen!

Wat heeft die Häkkinen toch? Vijf jaar nu al zit hij in een topwagen, maar hij won nog nooit. Sterker, de eerste zege van McLaren sinds Senna was getekend David Coulthard. Maar de wierook hangt rond het hoofd van Häkkinen. Ook al riep McLaren gisteren om dat beiden blijven.

Er is de band met Ron Dennis natuurlijk. Sinds Mika Häkkinen tijdens de trainingen voor de Portugese Grand Prix '93 ene Senna voor schut zette, leeft de McLaren-patron in beate bewondering. Maar is dat niet wat dunnetjes om een carrière aan op te hangen?

„Ik heb nooit opgegeven. Ik ben op het verkeerde moment bij McLaren gekomen. Senna ging weg, er was geen motor. Ik had alle redenen om de deur achter mij dicht te trekken. Maar ik ben gebleven. En heb meegeholpen aan de wederopstanding die nu stilaan haar vruchten begint af te werpen. Dat wordt geapprecieerd.”

Niettemin, Coulthard won in Australië, Häkkinen niet. Al was hij er al een aantal keren dicht bij. In Silverstone ging de Mercedes in rook op, met de zege binnen handbereik. Häkkinen stapte uit, snoot zijn neus (in zijn muts) en wuifde naar het publiek. Niet eens ontgoocheld, leek het.

„De teleurstelling kwam pas na de tv-beelden. Mijn eerste gevoel was er een van opluchting. De motor brak midden een snelle bocht. Het normale gevolg is dat de achterwielen blokkeren en je in een gevaarlijke slip schuift. De McLaren heeft daar een uitkomst voor: de *panic button*. Die ogenblikkelijk de neutraal inschakelt. Maar het was nipt. De beelden van Adelaide doemden alweer voor mijn geestesoog op.”

Grand Prix van Australië '95. Häkkinen knalt tegen de bandenmuur, zijn hersenen tegen zijn schedel. Zonder een tracheotomie op de plaats van het onheil, was er geen Häkkinen meer. Na dit soort ervaring wordt een rijder in regel nooit meer de oude. Kijk maar naar Wendlinger, Barrichello, Alesi. Maar Häkkinen lijkt er niet door getekend.

„Lauda is ook nog wereldkampioen geworden na zijn *accident*”, stipt de Fin aan. „Mijn geluk is geweest dat ik geen medelijden heb gekregen. Niet tijdens de twee maanden dat ik in Australië ben gebleven – er stonden niet dagelijks twintig mensen rond mijn bed me te beklagen – niet na de repatriëring in Monaco. Pas bij mijn terugkeer op de circuits werd ik overspoeld door vragen naar mijn gezondheidstoestand. En dan moet je sterk zijn in je hoofd. Ook om de angst te overwinnen, want ik geef grif toe dat ik die had. Dat is hetzelfde als iemand die van een trap is gevallen: telkens hij die trap neemt, denkt hij eraan terug. Maar dat slijt.”

Overwoog hij nooit ermee te kappen?

„Ik heb nog te veel honger. Honger naar winst. Hoe dichterbij we komen, hoe meer honger ik heb. Een karaktertrek die alle F1-rijders delen. Ook Diniz. Iedereen denkt: die loopt er voor spek en bonen bij. Wel, ik heb hem tijdens de winter in de martelzalen van Monaco bezig gezien. Ik verzeker je: er is geen enkele F1-rijder die zijn lichaam zozeer heeft afgebeeld als hij. Dat doe je niet als je geen verscheurende trek hebt.”

Het lijkt ons dat Diniz nog lang honger zal lijden.

„Een F1-rijder moet nog een tweede kwaliteit hebben. Geduld. Om te wachten tot hij eindelijk het juiste materiaal in handen krijgt om zijn talent te demonstreren. Om een wagen waarin hij gelooft, terug naar de top te brengen. Zoals ik. Ik weet: McLaren heeft alles. Dit kan niet fout gaan. Maar we zijn er nog niet. Eigenlijk goed dat ik in Engeland niet won, want dan verwacht iedereen dat je de volgende keer opnieuw meedingt naar de zege. En daar hebben we de wagen nog niet voor. We kunnen zondag winnen. Francorchamps ligt ons. Haast allemaal bochten boven de 200 per uur, *aërodynamica* is vitaal. Maar de Williams is ook niet slecht. Dus komt het op de afstelling aan.”

Häkkinen deed de jongste tijd nogal wat promotiewerk. Hij treedt op in de Mercedes-clip met Boris Becker en bezocht in opdracht van sponsor West Rusland. Hij lijkt het zowaar prettig te vinden?

„Je wordt geacht veel te praten en dat is vermoeiend. Maar die

Rusland-toer hebben ze me geen twee keer moeten vragen. Het is mijn buurland, er wordt veel over geschreven in Finse kranten, maar ik was er nog nooit. Ik moet zeggen: ik heb mijn vooroordeel herroepen. Het hotel was schitterend en het ruimtecentrum Yuri Gagarin conduit indrukwekkend. Ik zou niet graag hun elektriciteitsrekening betalen. Ik kreeg de kans gewichtloosheid te ervaren. In een jumbo met jojo-neigingen. Het ene moment plak je tegen het plafond, tien seconden later stort je op de vloer, mocht een verankerde kerel je niet vooraf met de voeten op de vloer hebben getrokken. Ze hebben daar ook een replica staan van Mir. Verrassend ruim binnenin. Ze sparen natuurlijk al de bedden uit want die kerels slapen rechtstaand. Beter: zwevend. Zelfs hun hoofd knikt niet op hun borstkas. Heel bizar. De replica dient om eventuele herstellingswerken op de begane grond te simuleren. Legde men mij uit op 24 juni toen ik een gesprek voerde met de kosmonauten in het echte Mir.”

Op 25 juni kwam de Spektr-module in aanvaring met een vrachtcapsule. Naar verluidt kreeg Häkkinen het vriendelijke verzoek niet meer op te bellen. Russen zijn nogal bijgelovig.



Mika Häkkinen: „Ik heb nooit opgegeven. Ik had alle redenen om de deur van McLaren achter mij dicht te trekken. Maar ik ben gebleven. Dat wordt geapprecieerd.”

Maandag 25 augustus 1997



FORMULE 1

Schumi wint in nat Francorchamps

Het uitgelaten Ferrari-personeel ziet Michael Schumacher als winnaar door de finish gaan van de Grote Prijs van België Formule 1 in Francorchamps, waar onweders het enthousiasme nauwelijks konden bekoelen. Schumi haalde het voor Giancarlo Fisichella en Mika Häkkinen. In de stand om het wereldkampioenschap vergroot Schumacher zijn voorsprong op Jacques Villeneuve, die pas zesde werd.

Zon schijnt voor Schumacher

Je moet Michael Schumacher heten om het te durven. Terwijl apocalyptische regens zijn Ferrari op de startgrid zo ongeveer in een zwembad herschiepen, liet de Duitser banden monteren voor wissval- lig weer en stelde zijn ophanging voor dezelfde omstandigheden af. Je moet Schumacher heten om het geluk te hebben. Dat de koers- directie de safety-car liet uitrijden om de bende heelhuids door de eerste, helse ronden te loodsen. Dat de hemel snel opklaarde. Het geluk van iemand die in een racewagen is ge- boren. Misschien kan je het ook ervaring of doorzicht noemen. Schumacher telt nu 12 punten voorsprong op Villeneuve in de WK- stand. De Canadees op- teerde voor regenban- den en moest één keer meer stoppen.

„Toen ik de zon zag, heb ik me een glimlach gepermitteerd: ik wist dat we alles goed hadden, ik wist dat ik zou winnen”, aldus Michael Schumacher na zijn vierde overwinning in Spa. Het klinkt slechts logisch. Al- leen, Schumacher dacht het op de startgrid. Toen iedereen on- der het dichtsbijstaande dak stormde, naar de dichtste para- plu greep. En naar regenbanden, zoals bij Williams.

„Regenbanden waren op dat moment de aangewezen keuze”, bekende Fisichella die ‘verkeer- delijk’ voor *intermediates* koos: „Onwetend over de beken water die zich hier kunnen vormen. Hadden we niet achter de safe- ty-car kunnen starten, we hin- gen in de bomen. Zelfs nu was het schuiven en bijsturen, ter- wijl Villeneuve niet de minste moeite had.”

De ‘vergissing’ leverde de jonge

Italiaan zijn eerste tweede plaats op. Schumacher bijhou- den zat er niet in. „Zijn banden waren nog iets anders en hij had ook de ophanging van de Ferrari laten versoepelen op de start- grid.” Omdat Schumacher als enige een streepje zon had ge- zien aan de donkere hemel. Zo- als hij in Monaco als enige de regen aan de andere kant van de omloop had gezien. Geluk, heet dat.

Schumacher had nog meer meeval dit weekeinde. Dat het überhaupt begon te regenen. Terwijl in Spa, vijf kilometer verderop, alles kurkdroog bleef. Het beruchte microklimaat van Francorchamps. Het is geen toe- val dat Schumi Spa zijn uitver- koren circuit noemt. Het grillige weer brengt zijn talent en koers- doorzicht naar voor.

„Ik kan geen omstandigheden bedenken waarin ik liever rijd, dan deze”, aldus Schumacher, bijna ontroerd, onder het ge- juich van zijn landgenoten die ruim de meerderheid vormden van de 160.000 toeschouwers. „Op droog hadden we niet de minste kans gemaakt.”

Dat had hij vooraf gezegd, dat was gebleken tijdens de trainin- gen. Aerodynamische onmacht tegenover de Williams. Als Schumacher er nu ook al in slaagt te winnen op circuits die de Ferrari niet liggen, dan kan zijn derde wereldtitel niet meer veraf zijn.

DE STARTORDE

ste rij: Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.49.450 (gem.: 229,189 km/u); Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.49.759
2de rij: Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.50.293; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.50.470
3de rij: Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.50.520; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.50.656
4de rij: Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.50.853; Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.50.970
5de rij: David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.51.410; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.51.725
6de rij: Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.51.916; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1.52.094
7de rij: Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.52.274; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.52.391
8ste rij: Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.52.749; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.52.793
9de rij: Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.52.886; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.52.892
10de rij: Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.53.544; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.53.725
11de rij: Tarço Marques (Bra/Minardi-Hart) 1.54.505; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes)

DE UITSLAG

■ **1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 306.577 km in 1u33.46.717 (gem.: 196,149 km/u);** 2. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) op 26.753; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 30.856; 4. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 32.147; 5. Johnny Herbert (GB/Sauber) 39.025; 6. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 42.103; 7. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.03.741; 8. Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.25.931; 9. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.42.008; 10. Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1.42.582; 11. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) op 1 ronde; 12. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford); 13. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford); 14. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) op 2 ronden; 15. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart); 16. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda). **Snelste ronde:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.52.692 (222,590 km/u).

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 66 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 54; 3. Jean Alesi (Fra) en Heinz-Harald Frentzen (Dui) 22; 5. Gerhard Berger (Oos) 20; 6. Eddie Irvine (Ier) en Mika Hakkinen (Fin) 18; 8. Olivier Panis (Fra) 15; 9. David Coulthard (GB), Giancarlo Fisichella (Ita) en Johnny Herbert (GB) 13; 12. Ralf Schumacher (Dui) 11; 13. Damon Hill (GB) 7; 14. Rubens Barrichello (Bra) 6; 15. Alexander Wurz (Oos) 4; 16. Jarno Trulli (Ita) 3; 17. Mika Salo (Fin) en Shinji Nakano (Jap) 2; 19. Nicola Larini (Ita) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Ferrari 84 ptn; 2. Williams-Renault 76; 3. Benetton-Renault 46; 4. McLaren-Mercedes 32; 5. Jordan-Peugeot 25; 6. Prost-Mugen Honda 20; 7. Sauber-Petronas 14; 8. Arrows-Yamaha 7; 9. Stewart-Ford 6; 10. Tyrrell-Ford 2.

Commotie rond Häkkinen

FRANCORCHAMPS – Eén van de wijzere beslissingen van de koerscommissarissen, onder wie baron de Fierlant. Door het beroep van McLaren-Mercedes, mocht Mika Häkkinen alsnog vanuit vijfde positie aan de Belgische Grand Prix beginnen. Het benzinemonster van de chronosessie zal later grondig worden geanalyseerd. En wat als het toch illegaal blijkt? Wordt Häkkinen dan van de startgrid geschrapt?

Om de controle te vergemakkelijken, dienen de teams voor het seizoen, of bij elke wijziging, een benzinemonster aan de FIA te laten dat snel kan worden vergeleken met de brandstof gebruikt tijdens de Grand Prix. In het geval van Häkkinen bleken de twee niet overeen te komen, wat hem de laatste plaats van de grid en West McLaren-Mercedes een boete van een miljoentje opleverde. Echter, brandstofleverancier Mobil maakt zich sterk te kunnen bewijzen dat de benzine niet illegaal is. Wordt dus vervolgd.

Het was in zekere zin een verkla-

ring voor de verbazende vijfde tijd die de Fin had gedraaid. Verbazend, want hij had zijn ochtensessie verknald. Er was zelfs even paniek in de getergde Formule 1-rangen toen één van de zes digitale schermen in de perszaal Häkkinen languit op het asfalt toonde. Het rechterachterwiel van de McLaren-Mercedes had het begeven, bij het inremmen voor Les Combes. Er zijn leukere oorden denkbaar, want daar zitten de bolides aan hun top, zeg maar 300 per uur. Gelukkig is de uitloopzone navenant en viel de impact, naar F1-normen, nogal mee. Häk-

kinen bleef ongedeerd, maar moest er toch even gaan bij zitten, vervolgens liggen. Hij zou bloed in zijn mond hebben geproefd en de herinnering aan Adelaide '95 borrelde weer op. Goed voor het vertrouwen.

„Breuk van de ophangingsdriehoek”, lichtte Ron Dennis toe. „Een onderdeel in koolstofvezel dat er al wat kilometers had opzitten. Uit voorzorg werd het vervangen door staal.”

Zondagochtend ging Mika nog eens de boer op. Neus kwijt. De emotie van de contractverlenging misschien?



De safety car is weg en Villeneuve leidt nog. Als derde, verscholen in de spray van Alesi's Benetton, de latere winnaar Michael Schumacher.

Rollende start

Wolkbreuk net voor twee uur. Ralf Schumacher gaat er tijdens de opwarmronde af en mag joggend terug naar zijn garage. Hij start vanuit de pitstraat, maar nog voor Trulli die zijn wagen op de grid niet aan de praat krijgt en met één ronde achterstand begint. Achter de safety-car want er werd geopteerd voor een rollende start wegens de regen.

5 De safety-car rijdt binnen, Michael Schumacher stormt voorbij Alesi en Villeneuve naar de leiding.

6 Villeneuve wisselt zijn regenbanden voor de tussensoort, Alesi doet het één ronde later, Frentzen, Magnussen en Irvine nog een ronde later.

13 Als allerlaatste maakt Schumacher zijn eerste stop en legt slicks (zonder profiel) om. Hij heeft al ruim 1 minuut voorsprong op Alesi en behoudt de leiding. Achter de Benetton volgen Fisichella, Hakkinen, Herbert, Coulthard en Frentzen. Villeneuve hangt na twee stops tiende.

30 Michael Schumacher maakt zijn tweede en laatste stop en houdt 27 seconden voorsprong over op Fisichella. Alesi, Herbert, Villeneuve, Hakkinen en Frentzen volgen.

38 Alesi maakt zijn vierde stop.

43 Irvine wordt uitgetikt door Diniz, maar wel opgenomen in het klassement. (WW)

OPGAVEN:

5: Nakano: electrisch probleem

8: Barrichello: aanrijding met Frentzen (stuurarm)

18: Marques: stuurfout

19: Coulthard: stuurfout

21: Ralf Schumacher: stuurfout

25: Verstappen: stuurfout

42: Hill: wielnaaf

Katayama: motor

43: Irvine: aanrijding met Diniz

SNELSTE RONDE:

Villeneuve (43) 1.52.692, gem: 222,596 km/u

Mika Häkkinen voorwaardelijk vrij

FRANCORCHAMPS – Mika Häkkinen zal de GP van België 1997 niet licht vergeten. Alsof hem nog niet genoeg onheil was overkomen dit weekeinde, rezen er na de race nog aantijgingen tegen de Fin omdat hij achter de safety-car van positie had gewisseld. Dat is verboden. Alleen, het geval van Häkkinen was wat speciaal. Hij schoof in honds weer van de baan, recupereerde alsnog de McLaren, maar verloor twee plaatsen. Na wat achtervolgingswerk kon hij zich weer op zijn aanvankelijke positie nestelen. Blijkbaar aanvaardde de koersdirectie de omstandigheden als verzachtend, want de Fin kreeg slechts een voorwaardelijke straf: één race schorsing indien hij in één van de volgende twee wedstrijden opnieuw tegen de lamp loopt. Hij mag dus zijn derde plaats behouden, tenminste indien zijn brandstof straks legaal wordt bevonden.

Frentzen en Diniz, die Häkkinen bij zijn slipper waren voorbijgegaan, werden ook gehoord. Diniz kwam weg met een voorwaardelijke schorsing van één race, maar die slechts één wedstrijd boven zijn hoofd blijft hangen. Frentzen werd helemaal vrijgesproken.

Scifo kwam niet

FRANCORCHAMPS – Carl Lewis, Leroy Burrell en skipper Grand Dalton waren aandachtige toeschouwers bij de F1-trainingen en de F3000-race zaterdag. Enzo Scifo en Stefan Everts, volgend jaar nochtans in Marlboro-kleuren, stuurden hun kat naar de invitatie van de tabaksgigant.

Welkom thuis

FRANCORCHAMPS – Na Duitsland, was Nederland het best vertegenwoordigde volkje op de Belgische Grand Prix. Het was de wakkere uitgevers van het gespecialiseerde blad *Formule 1* niet ontgaan. Zij drukten gisteren meteen na de race een speciale editie die te koop werd aangeboden in Bijsden, het eerste benzinstation op Nederlandse bodem, komende van Francorchamps. Oplage: 10.000 exemplaren of zolang het papier strekt. Op de cover uiteraard Jos the Boss.

Pasjescontrole

FRANCORCHAMPS – De Grand Prix van België deed een serieuze gooi naar een vermelding in het Guinness Book of Records voor het grootste aantal pasjescontroles per vierkante centimeter. Voor de gemakkelijker vergeten we even de 27 keer dat de parkingbadge op de voorruit van de wagen werd gecontroleerd en beperken we ons tot de weg van de parking naar de perszaal: vijf gorilla's, vijf keer een wantrouwige blik op de foto op het pasje, vervolgens op het smoelwerk erboven. Vooral de controle bij de ingang van de tunnel onder het circuit en de volgende bij de uitgang waren nuttig. Je weet maar nooit dat iemand een gat in de betonnen U-vormen van de tunnel zou komen uitgekropen. Opvallend ook, een eerste gordel van lokale controleurs, enkele honderden meters verder gevolgd door een gordel van Bernies Oostenrijkers. Het vertrouwen in België is groot.

Bijna 60 procent te snel na Formule-1

BRUSSEL — De Limburgse verkeersveiligheid was gisteren paraat na de Formule-1 wedstrijd in Francorchamps. Zij plaatste de snelheidsmeters op de E313 ter hoogte van de afrit in Bilzen.

Van de 2.849 wagens die tussen 16 en 20 uur voorbijkwamen, overtraden 1.675 chauffeurs de snelheidsbeperking van 120 kilometer per uur. De agenten achtervolgden 47 overtreders. De snelste reed 219 kilometer per uur. Negen chauffeurs verloren hun rijbewijs

voor veertien dagen.

De Nederlandse overtreders moesten meteen 4.000 frank betalen. Als ze niet genoeg geld bijhadden, kregen ze een rijks-wachtescorte tot de eerste geldautomaat. Voor de Belgische snelheidsduivels gold het tarief voor een minnelijke schikking: minimum 5.600 frank en maximum 13.300 frank boete, eventueel met intrekking van het rijbewijs. De politierechter kan zwaardere sancties opleggen.

Veertig miljoen per zege

FRANCORCHAMPS – Ron Dennis ging blijkbaar in de leer bij Eddy Wauters. „Ons enige objectief is winnen. Ik wil dat de rijders daar evenzeer van bezeten zijn. De beste manier om dat te verzekeren is een prestatiegebonden contract.”

De cijfertjes verschillen wel licht van die bij het Koninklijke Antwerp. 1 miljoen dollar voor een zege, wisten Engelse collega's. Aan de huidige, hoge dollarkoers bijna 40 miljoen frank. Om U een idee te geven: Villeneuve had voor de GP van België al vijf zeges op zak. Bij McLaren is dat goed voor 200 miljoen frank. Een leuk extraatje bij het jaarsalaris

dat, nog volgende dezelfde bron, amper 80 miljoen frank bedraagt. Schandalig weinig. Dennis ontkent: „Zelfs indien onze rijders geen enkele keer de aankomst halen, zijn ze nog rijkelijk betaald.”

Hill vond alvast van niet, want hij bedankte. Häkkinen en Coulthard haptten toe, met de gezellige wetenschap dat één van hen tweede keus was. Hill inhalig? „Dan zou ik geen bod van 20 miljoen dollar voor twee jaar hebben afgeslagen”, klonk zijn reactie, wellicht verwijzend naar het voorstel van Sauber.

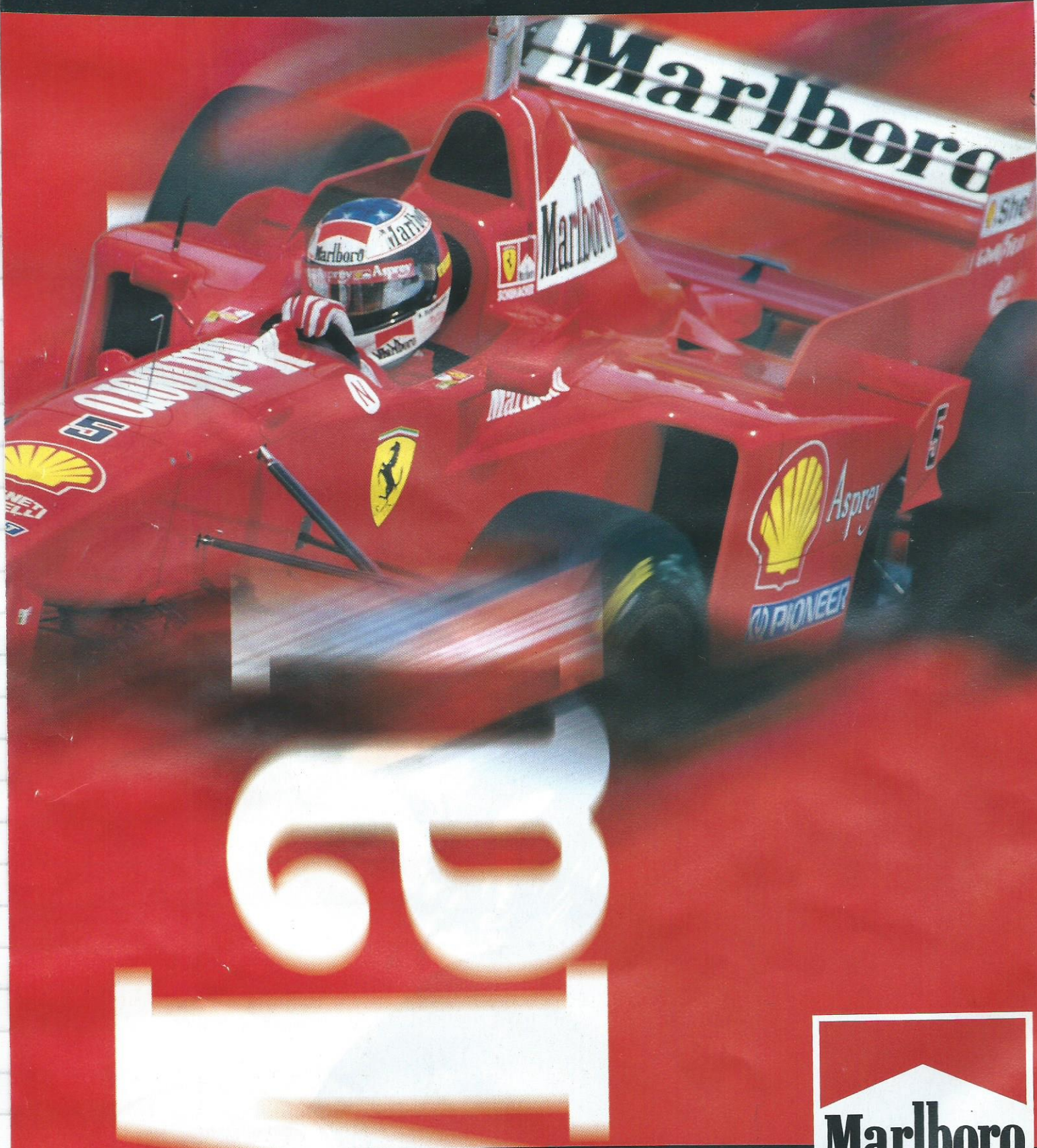
Als hij, en zijn advocaat, maar de juiste beslissing namen, want de zitjes lopen stil-

aan vol. Waar kan Hill nog heen? Prost? Onwaarschijnlijk. Jordan? Als hij die een vette loonfiche kan afpersen, chapeau. Waarom niet blijven, bij Arrows? Kan hij meteen werk maken van zijn grote droom: Hill gaf schoorvoetend toe te hopen op een na-carrière als teammanager in het Continental Circus, de Grands Prix voor motoren. Hill begon ooit op twee wielen. Als koerier in London City en als racer. En Tom Walkinshaw haalde een deel van zijn 18 miljard zakencijfer vorige jaar uit de ontwikkeling van een 500cc drie cilinder voor de Marlboro-stal van Kenny Roberts. Het pad is geëffend.



Samen met een aparte bandenkeuze het geheim van Schumachers zege: de regenleugels die hij vlak voor de start liet steken.

Think red



SPA-FRANCORCHAMPS

24 augustus '97



Dinsdag 26 augustus 1997

Schumacher won GP in Francorchamps dankzij KMI

Michael Schumacher won zondag de Belgische Grand Prix Formule 1 dankzij een gedurfde bandenkeuze. Terwijl een wolkbreuk Francorchamps onder centimeters water zette, stak de Ferrari-rijder banden voor wisselvallig weer. De hemel klaarde snel op en Schumacher stormde naar de zege.

„Ik had een streepje zon gezien“, verklaarde de Duitser zijn gok. Niet helemaal correct: hij haalde zijn informatie bij ons KMI. Net als vorig jaar.

„Het hele weekeinde door stuurden we regelmatig faxen naar de Ferrari-garage met onze voorspelling“, meldt weerman Michel De Meyer. „Voor de race luidde die: droog. Toen de bui losbarstte, hing Ferrari meteen aan de lijn.

Op basis van luchtfoto's en radarbeelden konden we hen vertellen dat de onweerswolk zeer snel zou voorbijtrekken. Schumacher knoopte de wenk goed in zijn oren. Na de start belden ze elke tien minuten op zodat ook de volgende bandenwissels de juiste waren.”

Zaterdag 30,
zondag 31 augustus 1997

Beroep Häkkinen komt voor op 3 september

PARIJS (afp) – De Kamer van Beroep van de Internationale Automobielfederatie (FIA) buigt zich op 3 september in Parijs over het beroep van de Finse F1-rijder Mika Häkkinen tegen de sanctie (laatste plaats op de startgrid) die hij kreeg op de GP van België vorig weekend. De McLaren-rijder werd bestraft omdat hij tijdens de oefenraces, waarin hij de 5de chrono neerzette, brandstof had gebruikt die niet overeen kwam met het vooraf ingediende staal.

Door in beroep te gaan mocht Häkkinen alsnog op de 5de plaats starten. Verzet aantekenen betekent immers opschorting van de sanctie. De renstal McLaren-Mercedes kreeg tevens een boete opgelegd van 25.000 dollar, omgerekend zo'n 940.000 frank.

Mobil, leverancier van de benzine, claimt dat de gebruikte brandstof identiek was aan die van de vorige vier Grote Prijzen. Ook zou de brandstof conform zijn aan het staal dat op 2 juni aan de FIA werd voorgelegd.

'DANIELLA HEEFT ONS GEZIN NIET UIT ELKAAR GERUKT. MIJN HUWELIJK HAD TOCH GEEN TOEKOMST MEER'

Thierry Boutsen met zijn Duitse vriendin Daniella. Vijf maanden geleden schonk ze hem een dochter, Sophie.



Toen Thierry Boutsen eind '93 zijn Jordan definitief aan de kant zette, had hij er mooi genoeg van. Hij noemde de Formule 1-wereld 'Het paradijs van de gefrustreerden' en drukte zijn frustratie uit met: 'Ik kreeg de kans niet meer om te tonen wat ik waard ben. Ik ben efficiënter dan tien jaar geleden, ik heb pakken ervaring te koop maar niet de middelen om me uit te drukken.' Gedurende de tien jaar dat Boutsen in de Formule 1 (achterenvolgens voor Arrows, Benetton, Williams, Ligier en Jordan) reed, nam hij de start van 163 Grands Prix. Vijftien keer stond hij op het podium, waarvan drie keer op de hoogste trede (Canada '89, Australië '89 en Hongarije '90). In '88 eindigde hij vierde in de WK-stand, zijn beste ranking ooit. Tien jaar stress en circusbestaan hadden de minzame Brusselaar uitgehold. Hij gaf meer dan eens te kennen dat hij het gevoel had constant tegen 300 km/u te leven en dat het onophoudend reizen hem zwaar viel. Thierry kon het niet meer opbrengen. Een leven voor en door de Formule 1 was hem te belastend geworden. 'Het was de hoogste tijd om mezelf

Eind '93 nam Thierry Boutsen (40) na tien succesvolle jaren afscheid van de Formule 1. Niets liet op dat moment vermoeden dat de Belgische Monégask enige tijd later ook zijn privéleven een totaal nieuwe wending zou geven. Twee jaar geleden, tijdens een wedstrijd voor het Duitse kampioenschap voor Toerismewagens, de competitie waarin Boutsen zijn racecarrière verderzette, leerde Thierry de Duitse Daniella kennen. Het was liefde op het eerste gezicht. De piloot blies zijn huwelijk met Patricia, die 22 jaar zijn vrouw was geweest, op en liet zijn kinderen Kevin (7) en Cedric (3) bij hun moeder achter. Boutsen praat voor het eerst openhartig over de keuzes in zijn leven.

in vraag te stellen', zegt hij vier jaar later. Boutsen heeft dat intussen gedaan. Niet enkel zijn beroepsleven maar ook en vooral zijn privéleven kreeg een nieuw gelaat. De meest ingrijpende beslissing die Thierry nam, was die om te scheiden van zijn vrouw Patricia, die hij al sinds zijn jeugd kende. Van bij het prille begin, toen Boutsen uitkwam in de Formule Ford-competitie, was Patricia zijn steun en toeverlaat. Samen legden ze het hele parcours af: de magere jaren, de eerste succesjes, de roem, de rijkdom. In een interview uit *sleuteljaar* '93 zegt Boutsen nog over de plaats van Patricia in zijn Formule 1-leven: 'Je moet absoluut zeker zijn van je stuk, en zéér egoïstisch. Alles moet wijken voor het doel dat je voor ogen hebt. Een andere weg is er niet. Ik had natuurlijk Patricia, die uit hetzelfde

hout gesneden is. Hoe klinkt dat gezegd weer? Achter iedere grote man staat een grote vrouw. Haar aanwezigheid is heel belangrijk geweest, ook zij was ervan overtuigd dat het zou lukken. Anders had ze me gevraagd ermee op te houden.' Wat op dat moment nog een sprookjeshuwelijk leek, ligt nu aan diggelen. Vandaag leeft Thierry samen met Daniella, zijn Duitse vriendin. En wat zijn racecarrière betreft: hij komt voor Porsche uit in het Toerismewagen-kampioenschap. Enkele maanden geleden miste Boutsen op een haar na de zege in de legendarische 24 Uren van Le Mans. Maar er is meer veranderd. In zijn Formule 1-periode was Thierry een weinig spraakzame kerel. In zichzelf gekeerd en constant op zijn hoede. De man die we nu ontmoeten is breedlachs, ontspannen en... openhartig.

Hoe heb je de jaren na de Formule 1 doorgemaakt?

Er is veel gebeurd in die vier jaar. Ik moest opnieuw van nul beginnen. Opnieuw mijn plaats zoeken, zowel in mijn vak als in mijn leven. Het is vooral een periode geweest waarin ik ingrijpende keuzes heb moeten maken. Het was de enige manier om weer een normaal leven te kunnen leiden.

Van Formule 1-ster naar 'Mister Nobody', viel die stap terug je zwaar?

Absoluut niet. Integendeel. Ik was meer dan uitgekeken op de Formule 1. Op een leven waarvan ik meer tijd doorbracht op vliegtuigen, in hotelkamers en op circuits dan bij de mensen die me dierbaar waren. Ik ging daar mentaal aan ten onder. Ik besef nu pas ten volle hoe kortzichtig mijn bestaan gedurende die tien Formule 1-jaren geweest is.

Goed, maar de dag dat je alles opgeeft, val je toch in het zwarte gat?

Als Formule 1-piloot zijn er twee zaken die je leven domineren: de wagen en de omloop. Tijd voor iets anders is er niet. Je kan je geen *le-ger* bestaan voorstellen. Om te illustreren hoe slecht ik me in dat milieu was gaan voelen: sinds mijn afscheid ben ik nooit meer naar een Grote Prijs gaan kijken. Op één keer na: dit jaar stond ik een keer langs de omloop omdat mijn zoon Kevin het zo graag eens wou meemaken. Bovendien kwam het me goed uit omdat ik deelnam aan een nevencompetitie met Porsche. Maar voor mijn plezier ga ik niet meer kijken.

Het had je wellicht niks gezegd om tv-commentator te worden, zoals een aantal van je ex-collega's, en op die ma- ►