

Zaterdag 11,
zondag 12 oktober 1997



**Villeneuve kan
zondag in Japan
titel pakken**

Eddie Irvine snelst, maar ontevreden

SUZUKA – Eddie Irvine was de snelste tijdens de vrije trainingen. Een passende repliek op de geruchten die Gerhard Berger bij Ferrari melden. Maar Irvine was de eerste om zijn prestatie te minimaliseren.

„Vrijdag is van nul en generlei waarde. Zaterdag is wat telt. Zoals elke vrijdag werd me gevraagd verschillende types van banden uit te proberen. En ik moet zeggen dat ik niet echt tevreden ben over de afstelling van de wagen.”

Michael Schumacher was een andere mening toegedaan. „Ik heb enkel wat basiswerk gedaan, maar de auto voelde prima”, sprak de Duitser zichzelf moed in. Hij moet Villeneuve zondag voorafgaan, of van de baan rijden, om de wereldtitelstrijd te rekken tot de laatste Grand Prix, over twee weken in Jerez. Schumacher reed gisteren de tiende tijd, Villeneuve de elfde.

■ **Uitslag vrije trainingen:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:38.903 (gemiddeld: 213,445 km/u); Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:38.911; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1:38.941; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:39.398; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:39.454; Johnny Herbert (Gbr/Sauber) 1:39.840; Damon Hill (Gbr/Arrows-Yamaha) 1:39.898; David Coulthard (Gbr/McLaren-Mercedes) 1:39.945; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:40.422; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:40.460; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:40.616; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:40.653; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:40.720; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:40.724; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:40.937; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:41.158; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:42.000; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1:42.290; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1:42.587; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:42.893; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1:44.736; Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 1:46.282.

Katayama stopt

SUZUKA – Ukyo Katayama maakte van zijn thuisrace gebruik om zijn afscheid aan de Formule 1, op het einde van het seizoen, om te roepen. „Het is tijd om plaats te maken voor de jongeren”, verantwoordde de 34-jarige Japanner zijn beslissing. Hij debuteerde in 1992 tijdens de Grand Prix van Afrika. Zijn beste resultaat was een vijfde plaats. Katayama was een graaggeziene gast op de persconferenties, wegens zijn aanstekelijke lach en kennis van de Engelse taal. De vraag naar zijn leukste ervaring beantwoordde hij ooit met een aangebrande mop over Niki Lauda, die gène in de zaal bracht. Waar ook Niki Lauda zat.

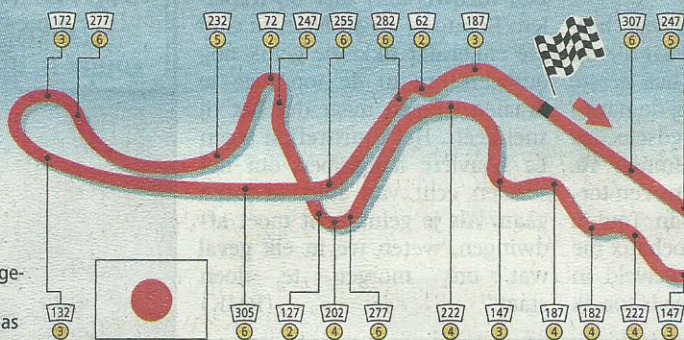
Max Mosley herkozen als FIA-baas

PARIJS (afp) – Max Mosley is ook de komende vier jaar voorzitter van de internationale automobielfederatie (FIA). De 57-jarige Brit werd tijdens de jaarvergadering van de FIA in Parijs unaniem gekozen. Er waren geen tegenkandidaten.



Jacques Villeneuve uit Suzuka

„Elfde tijd. Niet de minste reden tot ongerustheid. Morgen wordt de startgrid pas samengesteld. En we hebben vandaag ons huiswerk naar behoren kunnen maken. Ik ben één en al vertrouwen voor het weekeinde. We hebben in de voorbije twee wedstrijden negentien punten op Michael goedge maakt. Dat sterkt het moreel. En Suzuka is een schitterend circuit. Waar ik graag rij en waar ik al veel gereden heb. In 1992 nam ik deel aan het Japanse kampioenschap Formule 3, dat Suzuka veelvuldig aandoet. Ik werd vicekampioen. Met drie overwinningen. En vorig jaar was ik hier met Formule 1. Een tevaller toen. Ik verloor een wiel en de wereldtitel. Maar dat heeft geenszins mijn visie op de baan veranderd. Mijn taktiek voor het weekeinde is simpel. Morgen een plaats op de voorste rijen veroveren. In ieder geval voor Michael. En dan voor hem blijven in de race. En mijn eerste wereldtitel Formule 1 is binnen. Simpel.”



Maandag 13 oktober 1997

Villeneuve: „Ik trap het af”

Dreigende schrapping en gaaf ploegspel Ferrari maken van Schumacher plots weer WK-favoriet

BRUSSEL – De pure liefhebber rest slechts de ijdele hoop dat de beroepscommissie straks de schrapping van Jacques Villeneuve ongedaan maakt. De Canadees recidiveerde onder gele vlag, zeker, maar de inbreuk was licht. Zeer licht om over de wereldtitel te laten beslissen. En het doet Ferrari onrecht aan. Zijn sublieme ploegspel tijdens de Grand Prix van Japan loodste Michael Schumacher naar de zegen en opnieuw in WK-stelling. Ook zonder dat

Villeneuve de twee puntjes van zijn vijfde plaats worden ontnomen.

Hij wou meteen opstappen, Villeneuve, zaterdag. „Ik heb er genoeg van. Ik trap het af”, vloekte de Canadees alvorens zich in de Williams-camion op te sluiten. Slechts met veel moeite kon zijn team hem ervan overtuigen te blijven. En beroep aan te tekenen tegen zijn schrapping uit de Japanse Grand Prix wegens het negeren van de gele vlag tijdens de vrije trainingen.

Michael Schumacher, Frentzen, Barrichello, Katayama en Herbert hadden evenmin de voet van het gaspedaal gelicht bij het passeren van de aan de kant geparkeerde Tyrrell van Jos Verstappen. Maar zij hadden geen

voorwaardelijke schorsing boven het hoofd hangen. Villeneuve wel, sinds Monza, voor negen Grands Prix. Voor recidivisme overigens. En op het matje bij de koersdirectie gaf de Williams-rijder toe dat hij de gele vlag had gezien. Maar hij vond dat de wagen van Verstappen niet het minste gevaar vormde. Net als zijn collega's overigens. De letter van het reglement maakte zijn schorsing echter effectief.

„Dit is het zwartste moment uit mijn carrière”, bracht het slachtoffer moeilijk uit. „Een moeilijk te aanvaarden beslissing, die bovendien op geen slechter moment kon vallen. Het feit dat de andere rijders op de piste op net dezelfde manier reageerden, sterkt ons in ons beroep. Ik hoop dat men oren heeft naar onze argumenten, want anders komt de Formule 1 er toch maar be-

kampioen op de piste werd bekroond."

Het is weinig waarschijnlijk dat de beroepscommissie haar aanvankelijke beslissing ongedaan maakt. Jacques erkende immers zijn fout. En eerder dit jaar bevestigde hetzelfde FIA-orgaan al een diskwalificatie van Hakkinen. Wegens het gebruik van illegale benzine.

Beroep schort de straf wel voorlopig op, zodat Villeneuve alsnog vanuit pole de Grand Prix van Japan kon afwerken. Maar het wedstrijdverloop duwde de WK-leider eerder nog wat dieper in de put, dan dat het hem een hart onder de riem stak. Schumacher won en nadert Villeneuve tot op één punt. Dankzij uitgekiend ploegspel en een altruïstische Eddie Irvine.

De Ier had uitzicht op de zege. Het zou zijn eerste zijn geweest, uiterst welgekomen in deze tijden van felle tegenwind en ronkende geruchten. Maar Irvine, leider na de eerste pitstop, liet zijn voorsprong van tien seconden slinken, wenkte zijn kopman voorbij en trok vervolgens een muur op voor Villeneuve. Fair, zoals we het van de Ferrari-knecht eigenlijk niet gewend zijn, maar wel bijzonder efficiënt: toen Villeneuve na zijn tweede pitstop weer op de baan kwam, was dat achter Hakkinen, op een virtuele vijfde plaats.

"Eddie heeft vandaag bewezen dat hij wel degelijk een toprijder is, in tegenstelling tot wat sommigen denken", uitte Schumacher zijn dankbaarheid. "Het was nog leuk ook", wimpelde Irvine de lof af. "Ik moest enkel wachten op het belletje met directieven."

Dat is het grote verschil met Williams. Frentzen krijgt ook al enkele races de zachte wenk zijn kopman voor te laten als het nodig is. Maar zijn strategie wordt niet uitgedacht in functie van Villeneuve. Voor Frank Williams primeert nog steeds de constructeurstitel, moest ook Villeneuve concluderen: "Michael heeft het voordeel dat Irvine voor hem werkt", klonk het onmiskenbaar verwijtend ter aankomst.

Vergeeten we evenwel niet dat Ferrari zich eerst in een positie moest wringen om de succesvolle teamtactiek te kunnen toepassen. Schumacher op de tweede en Irvine op de derde startplaats om te beginnen. De Ier op superzachte banden? Dat was al het scenario op de Nürburgring. Maar daar liep het op een sisser uit. Hier werkte Irvine zich al in een pril stadium voorbij Schumacher en Villeneuve naar de leiding, bouwde een comfortabe-

le voorsprong uit en kon het toch bij twee pitstops houden. Niet meer dan de anderen.

Ferrari vond in Japan dus net op tijd zijn bloedvorm van de voorbije zomer terug om de WK-strijd te rekken tot de ultieme race, over twee weken in Jerez. En als Villeneuve over enkele dagen zijn vijfde plaats geschrapt ziet, start Schumacher in Spanje zelfs met een puntje voorsprong. Een gelukkige wending, waarbij alweer vraagtekens werden geplaatst. Alvast niet door de kassier in Jerez.

De startorde

■ **1ste rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.36.071 (gemiddeld: 219,737 km/u); Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.36.133; **2de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.36.466; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.36.469; **3de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.36.561; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.36.628; **4de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.36.682; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.36.906; **5de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.36.917; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.37.073; **6de rij:** David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.37.095; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.37.343; **7de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.37.443; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.37.480; **8ste rij:** Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.37.588; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.37.853; **9de rij:** Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.38.022; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1.38.556; **10de rij:** Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.38.983; Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 1.39.678; **11de rij:** Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.40.259; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.40.529.

De uitslag

■ **1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 310,596 km in 1 u. 29 min. 48 sec. 446 (gemiddeld: 207,507 km/u);** 2. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) op 1.378; 3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 26.384; 4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 27.129; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 39.776; 6. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 40.403; 7. Johnny Herbert (GB/Sauber) 41.630; 8. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 56.825; 9. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.00.429; 10. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.22.036; 11. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) op 1 ronde; 12. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1 ronde; 13. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1 ronde; 14. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1 ronde. Overige deelnemers niet gerangschikt.

Tussenstand WK rijders

■ **1. Jacques Villeneuve (Can) 79 ptn;** 2. Michael Schumacher (Dui) 78; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 41; 4. Jean Alesi (Fra) 35; 5. David Coulthard (GB) 30; 6. Gerhard Berger (Oos) 24; 7. Eddie Irvine (Ier) 22; 8. Giancarlo Fisichella (Ita) 20; 9. Mika Hakkinen (Fin) 17; 10. Olivier Panis (Fra) 16; 11. Johnny Herbert (GB) 14; 12. Ralf Schumacher (Dui) 13; 13. Damon Hill (GB) 7; 14. Rubens Barrichello (Bra) 6; 15. Alexander Wurz (Oos) 4; 16. Jarno Trulli (Ita) 3; 17. Mika Salo (Fin), Shinji Nakano (Jap) en Pedro Paulo Diniz (Bra) 2; 19. Nicola Larini (Ita) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Williams-Renault 120 ptn; 2. Ferrari 100; 3. Benetton-Renault 63; 4. McLaren-Mercedes 47; 5. Jordan-Peugeot 33; 6. Prost-Mugen Honda 21; 7. Sauber-Petronas 15; 8. Arrows-Yamaha 9; 9. Stewart-Ford 6; 10. Tyrrell-Ford 2.

Schumacher: „Regel is regel”

BRUSSEL – „We stoelden onze tactiek op wat we dachten dat Villeneuve zou doen”, legde een uitbundig gelukkige Schumacher uit. „We verwachtten niet dat hij halsbrekende dingen zou doen. Zo is hij niet. Maar wel dat hij zou proberen mij op te houden. Het kwam zo uit. Maar wij stuurden Eddie in de spits en doorpriken op die manier het plannetje van Villeneuve.”

Over het incident van zaterdag was de Duitser formeel. „Ik zag de gele vlag ook. Het is misschien een belachelijke regel, maar het is een regel. En dus moeten we er ons naar plooiën. Vergeet niet dat hij mij in Zeltweg ook zuur is opgebroken. En daar had ik de vlag niet eens gezien. Het is in elk geval niet het mirakel waarop ik vooraf had gehoopt om mijn WK-kansen levend te houden.”

Schumacher stak in Zeltweg Frentzen onder gele vlag voorbij en werd daarvoor bestraft met tien seconden en een voorwaardelijke schorsing van één Grand Prix. Die echter maar gedurende één race bleef hangen. De GP van Luxemburg. Daarom kreeg de Duitser in Japan alleen maar opnieuw voorwaardelijk. Net als Herbert, Katayama, Barrichello en Frentzen. Frentzen blijft wel gedurende vier wedstrijden 'in observatie'.



Jacques Villeneuve had de wereldtitel binnen handbereik, maar ziet nu Schumacher tot op één punt naderen. „Dit is het zwartste moment uit mijn carrière.”



Michael Schumacher wint, onder meer dankzij steun van zijn Ierse ploegmaat Eddie Irvine. Het WK is niet gedaan.

Donderdag 16 oktober 1997

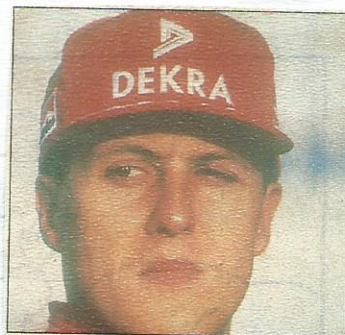
Mosley dreigt met schorsing Villeneuve voor GP van Europa

MÜNCHEN (afp) – FIA-voorzitter Max Mosley heeft Williams in weinig bedekte termen aangeraden af te zien van het beroep in de zaak Jacques Villeneuve. „Villeneuve riskeert niet enkel de twee WK-punten van Japan te verliezen, maar tevens een schorsing voor de afsluitende Grote Prijs van Europa, op 26 oktober in Jerez”, zo stelde de Brit woensdag in München. „Ik kan me voorstellen dat het bij het puntenverlies blijft, indien hij (Frank Williams, nvdr) zijn beroep intrekt”, vervolgde hij.

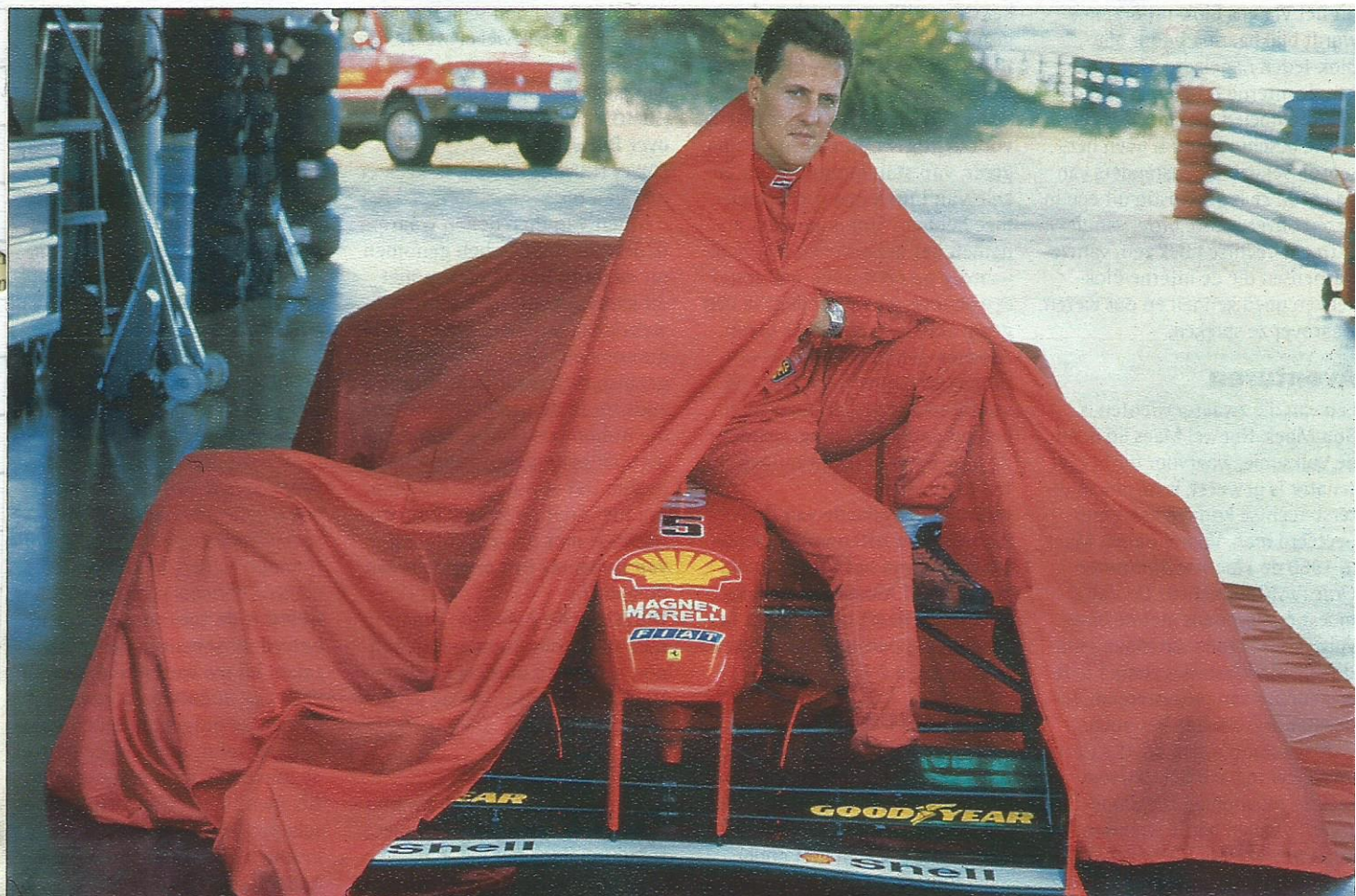
De Canadese F1-rijder werd tijdens de vrije oefenritten voor de Grote Prijs van Japan gediskwalificeerd wegens het negeren van de gele waarschuwingsvlaggen na een ongeval van de Nederlander Jos Verstappen. Door beroep aan te tekenen tegen de beslissing van de wedstrijdjury, voorkwam Williams dat een voorwaardelijke schorsing effectief werd. Dankzij de vijfde plaats in Japan behield Villeneuve in de WK-stand als leider nog één punt voorsprong op de Duitser Michael Schumacher.

Mosley gelooft niet dat „het WK beslist wordt voor de groene tafel”, maar waarschuwde hij, „de Internationale Automobielfederatie moet reageren om geloofwaardig te blijven. Ik begrijp dat Villeneuve zo snel mogelijk wil gaan, maar mijn werk bestaat erin te zorgen dat hij zijn loopbaan levend kan besluiten. Villeneuve bracht niet enkel zichzelf, maar ook pistewerkers en vrijwilligers met een familie in gevaar”.

Dinsdag doet het beroepstribunaal van de FIA uitspraak in de zaak.



Op één race van het einde staat F1-wonderkind Michael Schumacher tot zijn eigen verbazing plots het dichtst bij de wereldtitel: 'Ik ben nog nooit tot het uiterste gegaan.' Zondag eens proberen?



Michael Schumacher had het zelf nooit durven dromen: dat hij voor de laatste Formule 1- race van het seizoen, zondag in Jerez, met één punt voorsprong op Jacques Villeneuve de wereldtitel nog binnen bereik zou hebben. Het had er lang naar uitgezien dat het wonderkind van de race-rij zich zou moeten neerleggen bij de technische overmacht van Williams en zich zou moeten beperken tot het etaleren van flitsen van zijn reusachtige klasse. Maar die flitsen strekten zich steeds verder uit, tot ze een inslaande bliksem werden. Doet Schumacher zondag het onmogelijk gewaande? Hij heeft het zelf in handen.

- Is je rivaal Jacques Villeneuve een beetje gek geworden?

MICHAEL SCHUMACHER «Hoezo?

De laatste keer dat ik hem zag, liep hij er nog heel normaal bij.»

- Na zijn overwinning op de Nürburgring verklaarde hij dat hij zich in de cockpit zo'n beetje had zitten vervelen en tegen het eind van de wedstrijd bijna in slaap was gevallen. Is dat niet een

beetje gek, als je tegen 300 km per uur over de baan scheurt?

SCHUMACHER «Zeker niet. Ik kan dat maar al te goed begrijpen. Ik heb dat gevoel ook al vaak gehad. Je ligt op kop, en je draait je rondjes, zonder rechtstreekse concurrenten. En dan denk je alleen nog: 'Ik hoop dat het allemaal snel achter de rug is...' Als er niets spannends gebeurt, lijkt

de tijd wel eindeloos.»

- 340 kilometer per uur is niet genoeg om je adrenaline op te pompen?

SCHUMACHER «Je hebt meer nodig dan pure snelheid. Er zijn wedstrijden waarin je tot de laatste seconde moet vechten. In Monza, bijvoorbeeld. Of in Zeltweg. Dat waren zo'n wedstrijden. Daar dacht ik op het eind: 'Jammer dat het al afgelopen is...' Die races waren echt extreem spannend, omdat het aantal rondjes me compleet koud liet. Ik heb me maar op één ding geconcentreerd: hoe kom ik aan de kop? Hoe raak ik voorbij de man die nu vooraan rijdt?»

- Geen snelheidsroes?

SCHUMACHER «Nee, de kick van de zuivere snelheid is me eigenlijk geheel vreemd. De auto's zijn zo stevig gebouwd... Op de rechte stukken kan ik gewoon het

gaspedaal intrappen en het stuurwiel loslaten.»

- Dat meen je niet.

SCHUMACHER «Echt waar: er gebeurt niets. Het geeft geen enkel bijzonder gevoel. Het is vergelijkbaar met 160 kilometer op een gewone autosnelweg.»

- Maar op die snelweg hang je geen 10 centimeter boven het asfalt.

SCHUMACHER «Tien centimeter? Dertien millimeter, zal je bedoelen! Dat merk je duidelijk als we tegen een rotvaart over een bobbel of een oneffenheid op het wegdek vliegen. Dan vliegen de vonken in het rond...»

- ...en krijgen jullie flinke klappen, daar in die cockpit.

SCHUMACHER «Om die klappen aan te kunnen, moet je fysiek in goede conditie zijn. Natuurlijk proberen de ontwerpers wel je zitje in de cockpit zo comfortabel

n me moeten haten'

mogelijk te maken, maar er zijn nu eenmaal grenzen. Je kunt moeilijk een sofa in de cockpit monteren. Onze zithouding is nogal rond - en dat heeft tot gevolg dat de ruggenwervels voortdurend tegen elkaar stoten. Dat leidt op zijn beurt tot slijtageverschijnselen - en op de duur krijg je daar blijvend letsel van. Ik heb er nu al last van en moet vaak op mijn tanden bijten. Autorennen wordt eigenlijk alleen maar interessant als we door de bochten gaan laveren. Dat is pas goochelen.»

- Tot het uiterste gaan, is dat het?

SCHUMACHER « Ja, zo heet dat toch. Alhoewel: ik ben nog nooit echt tot het uiterste gegaan.»

- Wablijf?

SCHUMACHER « In de bochten drijven we de auto's tot het uiterste. Er is een technische grens en die mag je niet overschrijden. Wie het toch doet, komt gega-randeerd in de kiezelstrook terecht. Ik kan me persoonlijk echt wel voorstellen dat ik nóg sneller zou rijden.»

- Maar wat bepaalt dan de menselijke grens? De middelpuntvliedende kracht? Of de angst?

SCHUMACHER « De middelpuntvliedende kracht.

» In geen geval de angst. Wellicht is er ergens een grens waar je nog wel genoeg vermogen onder de motorkap en voldoende grip op de weg hebt, maar niet meer in staat bent om je wagen te besturen. Maar dat is theorie. In de praktijk ben ik er nog nooit mee geconfronteerd. Misschien was het vroeger wel anders, toen er nog met turbomotoren gereden werd.»

- Zou je dan liever tegen 500 per uur over de weg scheuren?

SCHUMACHER « Ik zei het toch al? Mij gaat het niet om zuivere snelheid. Of ik nou 300 of 500km per uur rijd, is me om het even. De echte uitdaging, dat zijn de bochten. Hoe snel je de bocht ingaat, hoe snel je door de bocht gaat en welke vertraging je in een bocht oploopt: daaraan herkent men de ware piloot.»

- Men vertelt wel eens dat de Eau Rouge - een links/rechts-combi-

natie in Spa - de bocht is waar het kaf van het koren gescheiden wordt. Een bocht die tegen 270 per uur genomen wordt...

SCHUMACHER « Dat klopt: het is de spannendste bocht van allemaal. Daar heb ik tijdens mijn eerste seizoen, toen ik nog voor *Jordan* reed, mijn meest sensationele ervaring beleefd. De weg-ligging van mijn auto was gewoon perfect en er zat zoveel neerwaartse druk op, dat hij volledig op de titaniumblokken zat, die onder de vloerplaat bevestigd zijn. Ik had het gevoel dat de wielen in de lucht hingen, terwijl ik eigenlijk op die titaniumblokken reed. Knettergek, natuurlijk, maar dat is echt wat ik toen voelde. Toen wist ik: 'Hé, je kan eigenlijk veel meer dan je dacht.' Dat was echt een ogenblik van roes, een perfecte kick, omdat ik toen heel zeker wist dat ik ze geen duizendste van een seconde cadeau had gedaan.»

- Kan je er nog echt van genieten? Of is het altijd weer koude berekening?

SCHUMACHER « Nee, ik vind het vaak nog echt plezierig. Ook dit seizoen, in Spa, bijvoorbeeld. Daar nam ik de ene tegenstrever na de andere te pakken, zo van 'Pats!' - net een vliegenmepper. Dat waren zuivere geluksmomenten. Als ik geen echte concurrenten had, zou ik gewoon niet in deze sport zitten.»

- Je hebt dus echt die confrontatie van man tegen man nodig?

SCHUMACHER « Nogal logisch. Het duel, daar gaat het om. Na een tijdje wen je vanzelf aan die hoge snelheden, maar elke race confronteert je telkens weer met nieuwe, onverwachte situaties. Jammer genoeg kan je vandaag de dag nauwelijks nog inhalen, maar als je dan een tegenstrever voorbij flitst, gaat je polslag echt goed de hoogte in. Je bereidt het manoeuvre voor, je berekent zorgvuldig in welke bocht de koploper een tikkeltje trager is, en dan doe je het gewoon. Als je niet dicht genoeg in de buurt komt, concentreer je je op de pit-stop: je bedenkt een nieuwe stra-

tegie en je probeert zo je tegenstrevers te verschalken. Dat zijn de twee situaties die in de cockpit echt voor spanning, plezier en adrenaline zorgen.»

- Als je onbedreigd op kop ligt, is de lol eraf?

SCHUMACHER « Natuurlijk is dat veel minder spannend.»

- Maar dan neem je gas terug en ga je een seconde per ronde trager rijden.

SCHUMACHER « Eén seconde per ronde is te veel. Dat zou een slakkengangetje zijn! Als ik duidelijk op kop lig, ga ik hooguit drie tienden per ronde trager. Je laat de auto gewoon rijden...»

- Van de snelheid kom je duidelijk niet onder de indruk. Maar hoe zit het met het remmen?

SCHUMACHER « Remmen, aha! Dat is pas fascinerend! Bij het rijden staan we al bloot aan maximum 2 G - tweemaal de zwaartekracht, ten gevolge van de inertiewetten van de fysica. Maar bij het afremmen wordt het echt leuk: dan halen we vrolijk 4 tot 5 G...»

- Hoe moet ik me dat voorstellen? Alsof er plots iemand in een SST-trein aan de noodrem trekt?

SCHUMACHER « Dat is er langs geen kanten mee te vergelijken! Ik heb eens een vriend meegenomen voor een ritje in een auto uit de C-klasse, die met koolstofremmen was uitgerust. Hij zat in de stoel naast me en had zijn gordel niet om. De eerste keer dat ik heel zachtjes het rempedaal aanraakte, kleefde hij bijna tegen de voorruit. Wel, de remmen van een Formule 1-bolide zijn nog krachtiger, nog beestiger. Precies daarom zijn die veiligheidsharnassen zo belangrijk. Precies daarom moeten we onze halsspieren zo intensief trainen en ontwikkelen. De krachten die we ondergaan bij het remmen zijn nog krachtiger dan de zijdelingse krachten in de bochten.»

- Hoe bedien je de pedalen?

SCHUMACHER « Ik geef gas met m'n rechtervoet, en ik rem links. Omdat ik zowat languit in de cockpit lig, komt alle kracht om te remmen uit de kuit en het voetgewricht. Daarom moeten

piloten speciaal trainen met hun linkervoet. Voetballen is een goede oefening. Fietsen ook.»

- Men zegt dat de computer nu berekent welke de ideale lijn is die je tijdens een wedstrijd moet volgen...

SCHUMACHER « De ideale lijn moet je echt zelf vinden. De computer berekent wel, aan de hand van een groot aantal parameters, de ideale rondetijd. Vaak haal je die rondetijd, maar even vaak haal je 'm niet. Meestal hangt het af van de verfijning waarmee de auto is afgesteld.»

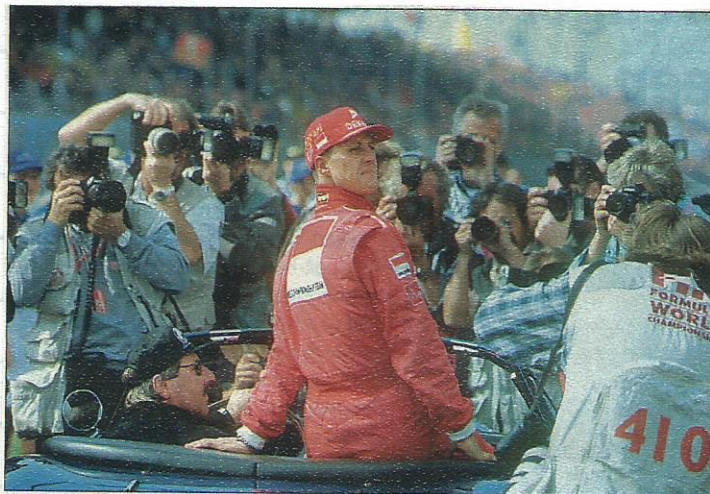
- En hoe slaag je erin de ideale lijn te vinden?

SCHUMACHER « Met heel veel ervaring en met nog meer gevoel. Je moet echt één worden met je auto. Ik zeg altijd dat er tijdens de weekends van de grote wedstrijden twee Michael Schumachers rondlopen. Er is de Michael Schumacher in het pilotenkamp, die zijn best doet om zijn gevoelens niet zomaar aan iedereen te tonen, en er is de Michael Schumacher in de auto - de man met het typische temperament uit de Rijnstreek, de vrolijke kerel...»

- ...de gevoelsmens?

SCHUMACHER « Het is een aspect van mijn persoonlijkheid dat maar erg weinig mensen kennen. Maar als ik niet gevoelig was, was ik ook niet zo attent voor de kleinste kleinigheden. Ik voel elke verandering, elke beweging die ikzelf en mijn wagen ondergaan. Uiteraard heb ik ook de sensoren en de wijzerplaten, die me vertellen wat er precies met de auto gebeurt. Maar zonder mijn persoonlijke, rechtstreekse ervaring zouden de mechanici niet veel wijzer worden uit die gegevens. Ze zouden alleen weten dat er iets gebeurd was, maar ze zouden nooit te weten komen wat het precies was, of hoe het kwam. De piloot, de telemetrie, de ingenieurs en de mechanici vormen een geheel, een combinatie, die heel precies afgesteld moet worden.»

- Jean Todt, die jouw renstal leidt, zegt dat je zelfs blind en in het donker met hem en met de



'De kick van de zuivere snelheid is me helemaal vreemd. Die auto's zijn zo stevig gebouwd... Op de lange rechte stukken kan ik gewoon het gaspedaal intrappen en het stuurwiel loslaten. Als er niks gebeurt vind ik het saai.'

- Misschien is het wel gewoon respect. Waardering.

SCHUMACHER « Da's lulkoek. De huidige generatie weet niet eens meer wat waardering en respect betekenen. In het begin kon het me ook geen zier schelen of de kerel voor me nu Prost of Senna heette. Als je met die mensen het circuit moet delen en je merkt dat je ze kunt bijhouden, dan interesseert de naam van die mensen je eigenlijk niet.»

- Wanneer komt er iemand die sneller is dan jij?

SCHUMACHER « Die jongens zijn er al. Bekijk die Fisichella maar 's... Geloof je echt dat die gozer een fout zal maken, gewoon omdat hij mij in zijn achteruitkijkspiegel ziet opduiken? Maar ik draai al lang genoeg mee om daarmee te kunnen leven. Of ik het leuk vind, is een andere zaak. Naarmate de jaren vorderen, verandert alles. Als ik vandaag de dag moest kiezen tussen de rensport en mijn gezin, dan koos ik meteen voor mijn gezin.»

- Hoezo? En je passie voor de racerij dan?

SCHUMACHER « Natuurlijk is het een passie - maar binnen bepaalde grenzen. Op de duur wordt alles minder extreem. Racen is erg fascinerend en supertof. Maar uiteindelijk zijn er andere waarden die veel belangrijker zijn.»

- Hoever wil je nog gaan? Wat wil je nog opofferen?

SCHUMACHER « Zoals gewoonlijk: alles - maar niet mijn leven. Of, nog duidelijker: ik zou nooit mijn privé-leven opgeven voor

het voorrecht F1-piloot te zijn.»

- Ook niet om met Ferrari wereldkampioen te worden?

SCHUMACHER « Tja... Ik heb er bij de twee laatste races al wel eens aan gedacht om iemand naar de Bosjesmannen te sturen, om een regendans in te studeren... maar alle gekheid op een stokje: ook als het me niet lukt om Formule 1-wereldkampioen te worden, dan is het nog geen gemiste kans. Als ik het realistisch bekijk, moet ik toegeven dat ik alle doelen die ik mezelf ooit gesteld had, al bereikt of overtroffen heb. Op één wedstrijd voor het einde ben ik nog steeds in de running voor de titel. Dat had ik voor de aanvang van dit seizoen nooit durven dromen.»

- Wordt het moeilijk om voor het volgend seizoen de nodige motivatie op te brengen?

SCHUMACHER « Helemaal niet. Het betekent heel wat voor me om voor en met Ferrari de titel in de wacht te slepen. Het zou me alleen zwaar tegenvallen als ik zou vaststellen dat ik een slome, luie kar onder mijn kont heb, waarmee ik niet aan de bak kom. Maar ik heb vertrouwen in de ingenieurs. En bovendien, laten we eerst maar eens afwachten. Gisteren bij het voetballen heb ik vanuit een absoluut onmogelijke hoek een prima doelpunt gescoord. Ik wil maar zeggen: je weet maar nooit...»