

Schumacher voedt hoop

Als ergens McLaren niet bij voorbaat gewonnen is, is het Monaco. Zeker nu Michael Schumacher euforisch reageerde op de experimentele Goodyears die hij deze week in Fiorano testte. Anderhalve seconde per ronde, zou Ferrari hebben gewonnen.

De Grand Prix van Monaco heet een anachronisme. Alsof je met je fiets in je salon zou rijden, omschreef een bevlogen geest het ooit. Kan zijn. Maar het is wel de meest prestigieuze race op de F1-kalender. De Grand Prix die iedereen wil winnen. En niet alleen om achteraf met Prins Rainier op het ereterras te staan. De palmares van de jongste veertien jaar valt in vier namen te vatten: Prost, Senna, Schumacher en Panis. Afdoender bewijs dat Monaco kwaliteit boven brengt, valt niet licht te bedenken.

Alleen Panis staat wat vreemd in het rijtje. Maar de omstandigheden waren twee jaar geleden dan ook bijzonder. Puin alom, slechts drie wagens aan de finish. Panis zelf was nog het meest verbaasd over zijn overwinning. Hij had zelfs geen smoking bij, het verplichte tenue op het prinselijke prijzenbal achteraf.

„Het verhaal haalde zo'n vette koppen dat couturiers kwamen aankloppen om mij in de juiste kleren te stoppen”, herinnert Panis zich lachend. „Vorig jaar

droeg ik Smalto. Nu Trussardi.”

Al is de kans gering dat hij de smoking nodig zal hebben. De Prost sukkelte nog steeds met de versnellingsbak. Er is nu zelfs sprake van een radicale herteekening van de wagen. Midden het seizoen, een dramatische ingreep.

Zo mogelijk nog erger vergaat het Williams. Na haast één derde van het seizoen totaliseert Jacques Villeneuve zes punten. Voor wie het mocht vergeten zijn, Villeneuve is de regerende wereldkampioen. WK-leider Hakkinen zit ondertussen aan 36. In Barcelona kwalificeerden Villeneuve en Frentzen zich tiende respectievelijk dertiende. Een absoluut dieptepunt. Er werden dan ook hartige woorden gewisseld onder de Williams-luifel in Catalonië. Onder anderen door de bonzen van Winfield, die zich zoetjesaan beginnen afvragen of hun lieven centjes wel goed besteed zijn. En de heropstanding lijkt nog niet voor Monaco. Superieure rijders kunnen er de beperkingen van hun auto compenseren, maar in-

middels moeten we concluderen dat Villeneuve niet in die categorie hoort.

Schumacher wel. En de hoop is gewettigd dat zijn Ferrari stilaan het niveau van zijn ambitie haalt. De nieuwe uitlaat (bovenop de

motorkap, zodat er geen turbulentie onder de wagen ontstaat) kreeg in Barcelona al een voldoende. In Monaco komt daar nog een revolutionaire band bovenop. Goodyear leverde in Argentinië al (bredere) voorban-

den, die een groot aandeel opeisten in de zege van Schumacher. Nu is er ook een nieuw type achterband waarop de Duitser in Fiorano anderhalve seconde van zijn chrono zou hebben afgeknepen.

Op het risico af voor zwartkijker te worden versleten, stippen we wel aan dat de mirakeloplossing van Goodyear in Argentinië in de hand werd gewerkt door een vergissing van concurrent Bridgestone. Dat rubber koos voor de gemiddelde apriltemperaturen in Argentinië.

Bleek het dit jaar plots tien graden kouder. Maar ook boven Monaco heeft de hemel kuren. En Schumacher won er al drie keer.



Jacques Villeneuve flitst de pit uit. Op de piste ging het tot nog toe iets minder snel.

De handte- keningenvisser

Hoe onderscheid je een bezoeker aan de Grand Prix in Monaco van een cinéfiel na een dagje sterrengapen in Cannes? De gelaatskleur. Beiden zijn gebronsd – de Azurenkust ligt onder een zalige twintig graden – maar de Formule 1-fan draagt witte vierkantjes in zijn gezicht. Van het hek, waar hij de hele tijd met zijn neus op stond.

Het was ons vorig jaar niet opgevallen, maar een paar vierkante centimeters op de prinselijke rots bleken nog niet ingenomen. Daar staan nu hekken. Nog meer hekken. Zelfs vanop de yachts, waarop het gehalte hooligans doorgaans toch beperkt is, wordt de toegang tot de paddock nu versperd door drie meter hoog ijzerwerk. Tenzij je beschikt over een pasje. Een kleinood dat hier even fier wordt gedragen als betrof het een diamant van Van Cleef.

In haar oneindige goedheid deed de Internationale Autosportfederatie wel een geste voor het plebs zonder pasje: de tenten waarin wordt gesleuteld aan de auto's hebben een open zijde. Zodat jan-met-de-pet (als die hier al wordt gedragen) zich even kan vergapen aan de miljardenverslindende monsters. Overigens een grappige combinatie. De pareltjes van hoogtechnologie onder een zeil op de kade, die ook in Monaco groezelig is. Wat de teams noopt voor elke rijbeurt de hele winkel naar de veel te enge pits te verhuizen.

En dan hebben we het over de happy few. Minardi en soortgenoten zijn ondergebracht in een parking in een grot enkele duizenden treden ver en hoog. Zij moeten telkens half Monaco door, over de openbare weg. De Formule 3000 zit, zoals het een nevenkoers betaamt, nog verder. In de tennisclub, helemaal aan de andere kant van de stad. Kurt Mollekens, vrolijk op wandel, attaché-case en reiszak ter hand, moest even slikken toen hij het stadsplannetje onder ogen kreeg. Met de mededeling dat alle openbare liften, die de kui-

ten nog enigszins sparen, gesloten zijn. Monaco is de meest begeerde Grand Prix, maar niet om er te werken.

Harley Davidson

De rijders rekenen we dus niet tot de werkende klasse. Al telt Monaco ook bij hen opposanten, de meesten zijn er wild van. Voor bijna de helft van het pak is het ook een tweede thuisrace. Het gunstige klimaat, weet je wel. En de veiligheid. Volgens de statistieken werd de laatste overval gepleegd in 1938. Men ziet inderdaad niet zo vaak een miljardair een miljonair de tas van de tere schouder rukken.

Dit is dan ook de enige Grand Prix van het jaar waar de paddock meer twee- dan vierwielers herbergt. Vespa's, het snelste transportmiddel in dit mierenest. Of de variant van Michael Schumacher: een Harley Davidson, waar zelfs hij een ganse dag moet voor werken. En waar de fotografen rond gonsden als bijen rond een pot jam.

650 journalisten zijn geaccrediteerd. Het hoogste cijfer van het jaar. De lokroep van prestige, glamour en de mogelijkheid de auto's voor een keer echt in actie te zien. Letterlijk binnen handbereik en aan een slakkegang. Nooit boven de 150 per uur gemiddeld. Leuk ook voor de toeschouwers, zelfs gestouwd op bruggen of in waanzinnig steile tribunes. Van waaruit autogrammenjagers hun boek of schrift aan een touw tot bij de vedetten laten zakken. In Monaco wordt niet op handtekeningen gejaagd, maar gevist. En de goudvinnen beten, verbazend gewillig.

Dan toch een publieksvriendelijke Grand Prix, Monaco? Voor wie het zich kan permitteren. In *Hotel de Paris* of *Hotel de l'Hermitage* kan je al terecht voor 17.000 Franse frank voor vijf dagen, het verplichte minimum. Goed 100.000 frank. Basisprijs weliswaar, mansarde met douche op de gang.

Het betere verblijf kost het dubbele. Ontbijt niet inbegrepen uiteraard. In *L'Hermitage* staat dat 1.860 frank geprijsd. Je zou van minder honger krijgen.



Michael Schumacher scheurt door een bocht in zijn Monaco. Voor de gelegenheid niet op zijn Harley Davidson, wel in zijn Ferrari.

Sly en Flavio

MONACO – Bekend volk bij Ferrari, gisteren al. Sylvester Stallone wipte even langs, tussen zijn verplichtingen in Cannes door. Flavio Briatore had een uitgebreide babbel met Jean Todt.

De Italiaan gaat volgend jaar voor Mecachrome werken, dat zijn klantenbestand nog gaat uitbreiden. Naast Williams en Benetton zou ook BAR, het nieuwe team van ex-Villeneuve-manager Pollock, op motoren van Mecachrome gaan rijden.

Vandaag worden De Niro, Willis, Rourke, Roxette en Di Caprio verwacht. Als dat de yachts maar niet op onzellige ideeën brengt.

Duitsland manipuleert Eurosong

MONACO – Het verhaal sijpelde pas nu door. De zaterdag van de GP van Spanje werd een persdiner aangeboden door Falke, Duitse kledingfabrikant en sponsor van HH Frentzen.

Eenmaal het etablissement betreden kreeg het (overwegend Duitse) journaal de vraag zijn gsm te gebruiken voor het vaderland. Dezelfde avond stond namelijk het Eurovisiesongfestival op het programma en naast de gebruikelijke jury, konden ook gewone mensen hun stem laten horen via televoting.

We kunnen slechts besluiten dat Falke niet genoeg journalisten had uitgenodigd.

Brokken

MONACO – Zelfs Hakkinen en Coulthard moesten in Sainte-Devote een keer van de uitloopzone gebruik maken om erger te voorkomen. Monaco is onwaarschijnlijk smal en samengesteld uit openbare wegen. Waarop de F1-bolides eerst wat rubber moeten laten om grip te krijgen.

Andere rijders kwamen minder gelukkig weg. Trulli schoof de reëls in, zelfs Schumacher ging wat breed rond het Casino en vernielde de linkervoorwand van zijn Ferrari. En Villeneuve werd eruit getikt door Rosset. „Ik ben op hem toegestapt, heb niks gezegd, maar enkel op zijn spiegels gewezen”, aldus de regerende wereldkampioen. „In de ijdele hoop dat hij het zou begripen.”

■ **Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes)** 1.21.937 (gem.: 147.933 km/u); Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.22.205; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.22.757; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.23.656; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.23.685;

Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.23.765; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1.23.914; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.23.946; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.24.081; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.24.191; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.24.735; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.24.901; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.25.119;

Mika Salo (Fin/Arrows) 1.25.400; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.25.836; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.25.863; Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.25.947; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.26.625; Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.26.761; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.27.160; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.27.844; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.28.652

MAANDAG 25 MEI 1998

Nummer vier voor Hakkinen
in Grote Prijs van Monaco



Hakkinen denkt aan Senna

Mika Hakkinen sloeg een slag. Op één zonnige zondagnamiddag, de levenslange erkentelijkheid van Mercedes, dat al zestig jaar op een overwinning in Monaco wacht. En een misschien beslissende stap naar zijn eerste wereldtitel Formule 1. Coulthard moest opgeven, Schumacher scoorde niet.

Michael Schumacher verloor de race zaterdagvoormiddag. Een cardanbreuk stuurde zijn hele weekeinde in de war. Alleen Schumacher realiseert dan nog een vierde chrono. Maar geblokkeerd achter Fisichella moest hij lijdzaam toezien hoe de McLaren-tandem uitliep. Mosley heeft mooi aanstippen dat de onmogelijkheid in te halen de kijkcijfers niet drukt, het smooit wel de race. Zelfs een pitstop bracht dit keer geen soelaas: Fisichella werd afgelost door Wurz. Een harde mocht Schumacher ondervinden.

„Geen kritiek op Wurz, dit is normaal in Monaco. Ik moest risico's nemen, want ik zat op een strategie van twee stops, en hij verdedigde zijn plaats”, aldus de Duitser over het incident dat hem vier minuten reparatie kostte. Hij was zelfs al uitgestapt. „Ik dacht dat het afgelopen was, maar de ingenieurs overtuigden me dat herstel kon. Maar de wagen was toch niet meer de oude. Ik kon slechts hopen op regen of pech voor Hakkinen. Pech voor ons: het gebeurde niet. Ik herhaal: als we niet gauw betere banden krijgen, is het wereldkampioenschap afgelopen.”

Die zijn er. Werden met positief gevolg getest in Magny-Cours. Maar nog niet in koers. Goodyear beloofde ze nu voor Canada. Als het al maar niet te laat is. Hakkinen heeft vijftien punten voorsprong op Coulthard, de eerste achtervolger en een ploegmaat.

„Van teamorders is geen sprake”, onderstreepte Hakkinen, die

naar zijn doen gisteren uit de bol ging. Een halve magnum in de kraag van Mercedes-baas Huppert, een live-kus voor Erja ter lengte van een pitstop en een lange ereronde. „Ik reed zo traag mogelijk om de tribunes te zien. Ik wou alle mensen zien, alle vreugde, alle gejuich, de beelden in mijn hoofd opslaan. Ondertussen schreeuwde het team in mijn oren felicitaties in het Fins. Fantastisch. Ik probeerde het moment zo lang mogelijk te rekken.”

Hakkinen reed een alweer foutloze race, maar werd ook nooit bedreigd.

„Dan ga je het lichtst in de fout”, beweert de Fin. „Twintig seconden voor in een Grand Prix is ondraaglijk. Je hebt de neiging te vertragen, maar dan wordt zo'n bolide onbestuurbaar. Ik dacht aan Senna. Die ging er hier ook af met een schijnbaar comfortabele voorsprong. En ik concentreerde me op het verschil met Fisichella. Kwam hij terug, dan weer even het gas erop.”

„Maar Monaco is zo verraderlijk. De witte strepen op het asfalt trekken de gom uit de banden. Waardoor je daar plots veel meer grip krijgt. En je wordt verrast. Het kostte me ei zo na de zege, in Rascasse. Ineens pakten de voorwielen en het achtereind slingerde in de rail. Ik dacht: het is gedaan. Ik voelde vibraties in het achterwiel. Maar godzijdank bleef alles heel. Een pluim voor de fabrikant. Voor Monaco werden bepaalde onderdelen extra stevig gemaakt.”

Blijkbaar niet door iedereen, te oordelen naar het aantal gebroken suspensies. De crash van Wurz was wellicht ook te wijten aan het tikken met Schumacher eerder. Ook Fisichella raakte ijzer in Rascasse, maar hij kwam gelukkiger weg. De tweede tweede plaats van zijn carrière. Na Spa, vorig jaar. Net op tijd, want Wurz was hem aan het overschaduwen. Het leverde de Italiaan een invita-

tie van Rocco Benetton op: enkele dagen uitblazen op diens jacht voor de kust van Saint-Tropez. Er zijn minder leuke dingen denkbaar.

„En dan nog wat vakantie in New York”, glunderde Fisico. Op weg naar Montreal, de volgende afspraak. Hopelijk een boeiendere race. De stadsomloop van Monaco maakte wel dat er spektakel (lees: brokken) te zien was, maar een spannende wedstrijd was het alweer niet.

Rosset steelt de show

MONACO – Voor de tweede op-eenvolgende keer kon Riccardo Rosset niet binnen de 107 procent van de pole komen en stond aan de kant. Wie de Braziliaan zaterdag bezig zag, zal dat zeker betreuren. Drie slippers in vijf minuten, van een zeldzaam onderhoudende waarde. En een ontroerende poging tot herstel: in plaats van om zijn as te slingeren, zoals de grote jongens doen na een kop-staartschuiver, ramde Rosset de neus van de Tyrrell nog eens in de rail. Jos Verstappen moet in zijn vuistje hebben gelachen.

Vierde zege voor Hakkinen

Bij twintig graden en uitzonderlijk om half drie (uit respect voor de lunch van Prins Rainier) trekken Hakkinen, Coulthard, Fisichella en Michael Schumacher het pak op gang. Tuero voelt zich al meteen aangetrokken tot een rail.

10: Irvine wringt zich in de afdaling naar Loews binnendoor bij Frentzen en tikt de Duitser eruit. Hakkinen heeft 3 seconden voor op Coulthard, ruim 11 of Fisichella.

15: Hakkinen dubbelt Nakano, de staart van het peloton, maar Coulthard loopt in. Even verder blaast hij de motor op.

20: Hakkinen heeft nagenoeg 20 seconden voorsprong op de tweede, Fisichella.

30: Michael Schumacher en Alesi maken de eerste van twee pitstops. Fisichella tankt lang, genoeg benzine tot de finish, en komt achter Schumacher terug de piste op.

37: Hakkinen maakt zijn enige pitstop en blijft makkelijk leider. Wurz en Michael Schumacher voeren een nummertje haasje-over op ter hoogte van Loews. In het gewoel buigt de Ferrari een ophangingsdriehoek. Schumi hinkt tot aan zijn garage, stapt uit, maar de ingenieurs overtuigen hem door te gaan. In vier minuten wordt het euvel hersteld.

43: Wurz, net terug uit de pit, schuurt in de tunnel tegen de rail en boort zich stuurloos in de stootkussens.

60: Fisichella tikt in de haarspeld van Rascasse de rails aan, gaat om zijn as, maar kan zijn weg vervolgen.

78: In een poging zich te ontdubbelen, raakt Michael Schumacher nog Diniz. Hakkinen houdt 11 seconden over op Fisichella.

Grote Prijs van China in 1999

MONACO – De wereldraad van juni moet nog de bevestiging brengen, maar Max Mosley liet uitschijnen dat er volgend jaar haast zeker een GP van China komt. „Ook in Zuid-Oost-Azië moeten één of twee races komen, met de Verenigde Staten wordt gesproken en Zuid-Afrika staat er heel goed voor”, voegde de FIA-voorzitter nog toe.

Hoe die allemaal in een kalender van 16 GP's moeten worden geworpen is de vraag. Mosley droomt van twintig tweedaagse wedstrijden, maar de teams zweren bij het huidige concept. Ook de nieuwe Concorde Akkoorden stipuleren dat voor een 17de race of meer de unanimitieit van de stallen dient ingewonnen.

DE STARTORDE

■ **1ste rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.19.798 (gem.: 151.898 km/u); David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.20.137; **2de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.20.368; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.20.702; **3de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.20.729; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.20.955; **4de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.21.712; Mika Salo (Fin/Arrows) 1.22.144; **5de rij:** Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1.22.157; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.22.238; **6de rij:** Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.22.257; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.22.355; **7de rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.22.468; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.22.540; **8ste rij:** Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.23.151; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.23.263; **9de rij:** Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.23.411; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.23.536; **10de rij:** Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.23.957; Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.24.024; **11de rij:** Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.24.031. **Uitgeschakeld:** reglement 107%, maximum-tijd 1.25.383; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.25.

DE UITSLAG

■ **1. Mika Hakkinen** (Fin/McLaren-Mercedes) 262,626 km 1u51:23.595 (gem.: 141,458 km/u); 2. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) op 11.475; 3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 41.378; 4. Mika Salo (Fin/Arrows) 1:00.363; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1 ronde; 6. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows); 7. Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas); 8. Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 2 ronden; 9. Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford); 10. Michael Schumacher (Dui/Ferrari); 11. Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford); 12. Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 6 ronden

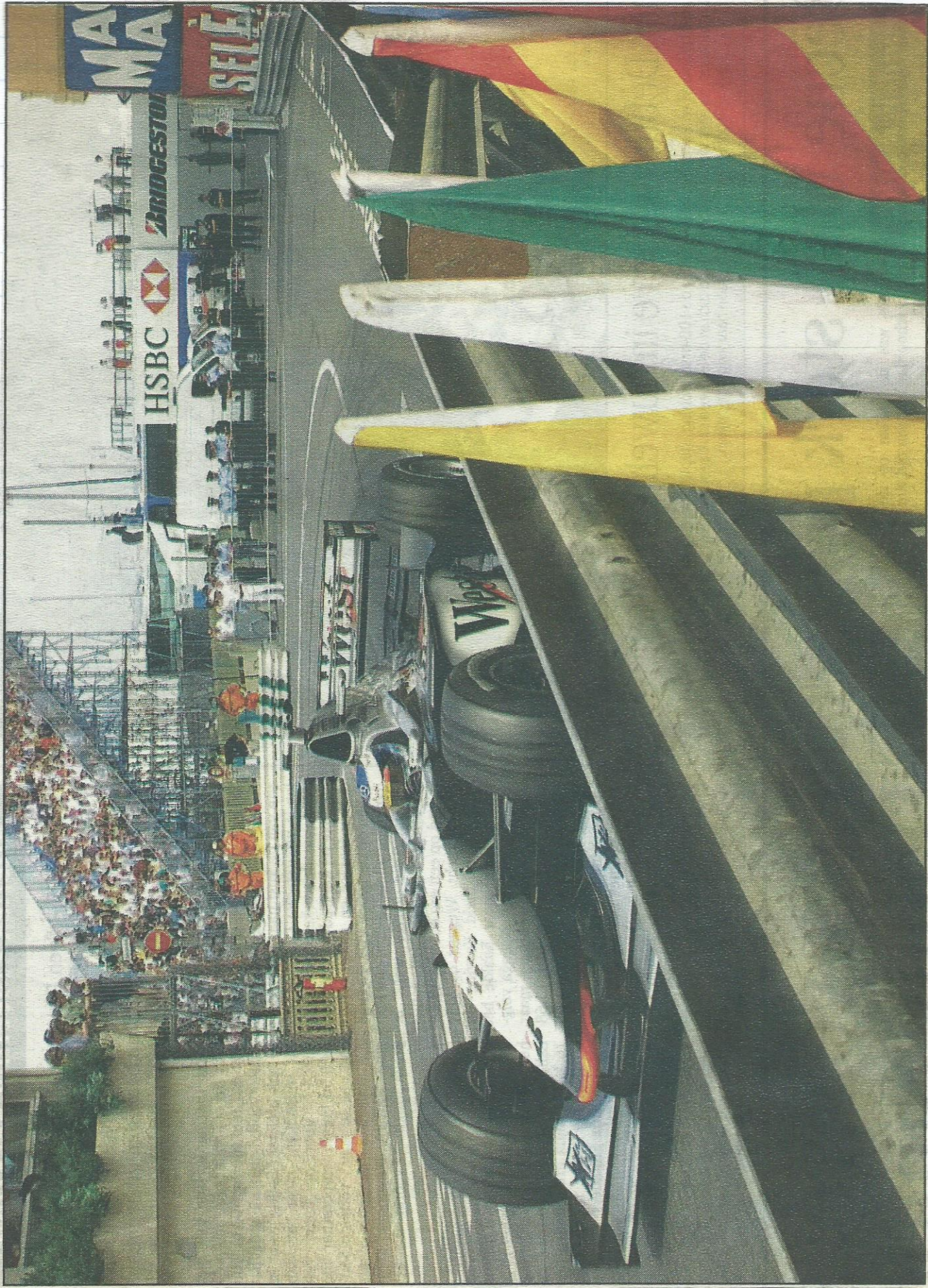
Niet geklasseerd: Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) versnellingsbak, 56 r.; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) achterwiel, 49 r.; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) ophanging achteraan, 44 r.; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 42 r. ongeval; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 30 r. Versnellingsbak; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 17 r. Motor; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 11 r. versnellingsbak; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 9 r. aanrijding; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 0 r. Ongeval.

Snelste ronde: Hakkinen (29) 1.22.948 (gem. 146,130 km/h)

WK-STANDEN

■ **Rijders:** 1. Mika Hakkinen (Fin) 46 ptn; 2. David Coulthard (Gbr) 29; 3. Michael Schumacher (Dui) 24; 4. Eddie Irvine (Ier) 15; 5. Alexander Wurz (Oos) 9; 6. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 8; 7. Jacques Villeneuve (Can) 8; 8. Giancarlo Fisichella (Ita) 7; 9. Jean Alesi (Fra) 3; 10. Mika Salo (Fin) 3; 11. Rubens Barrichello (Bra) 2; 12. Johnny Herbert (Gbr) 1; 13. Pedro Diniz (Bra) 1

■ **Constructeurs:** 1. McLaren-Mercedes 75 ptn; 2. Ferrari 39; 3. Williams-Mecachrome 16; 4. Benetton-Mecachrome 16; 5. Sauber-Petronas 4; 6. Arrows 4; 7. Stewart-Ford 2



Mika Hakkinen behaalde in Monaco zijn vierde overwinning van het seizoen. De Fin blijft uiteraard leider in de WK-tussenstand.

Van Miert is de vijand van Mosley

MONACO – In het bijzijn van Prins Albert en een leger fotografen werd vrijdag de nieuwste versie van de Concorde Akkoorden getekend, die de volgende tien jaar een rimpelloze samenwerking tussen Bernie Ecclestone en de Formule 1-stallen garandeert. Tot zover het communiqué van de Internationale Autosportfederatie (FIA). De werkelijkheid is minder rozig. Ferrari stuurde zijn kat naar de opvoering en Sauber onderhandelde nog. Vreemd. De Zwitsers moeten niet meteen vrezen buiten de televisierechtenkoek te vallen. Die wordt verdeeld onder

de tien teams die minstens één punt scoorden. Sauber totaliseerde er vóór Monaco al vier. Minardi heeft er nog geen enkele en tekende wel. We mogen er dus rustig vanuit gaan dat achter de schermen is geritseld: compensaties, beloften, pacten.

Of er al een handtekening van Ferrari onder de overeenkomst staat, is niet duidelijk. Het aandeel van de grote teams in de vetpotten is teruggeschroefd en dat zint de Montezemolo niet. Maar Ecclestone stond erop met veel vertoon de rangen te sluiten. Eén front tegen de vijand. En die heet: Karel Van Miert.

„De advocaten verboden me zijn naam nog in de mond te nemen”, scheept Max Mosley zaterdag elke vraag over het onderwerp af. Duidelijk: de FIA-voorzitter bereidt de tegenaanval voor. De Europese commissaris voor concurrentiebeleid is al een tijdje aan het spitten in de Formule 1 en constateert dat al wat hij naar boven brengt, kwalijk ruikt. Via de Britse economische pers haalden zijn bevindingen het daglicht. Ramp. Ecclestone probeert de hele winkel op de beurs te gooien, maar bij ontstentenis van Concorde Akkoorden moest

hij het plan telkens uitstellen. Kwamen daar nog rioolverhalen bovenop.

De FIA wil Karel Van Miert laten opdraaien voor de geleden schade. De autosportoverheid dreigt met een astronomische eis voor het gerecht. Maar tast tegelijkertijd ook alternatieve ontsnappingsroutes af. Zo deed FIA publiekelijk afstand van zijn organisatiemonopolie in nagenoeg alle disciplines buiten F1. Een formaliteit, want enkel F1 genereert de miljarden. Het personeel werd ook gepolst over een eventuele verhuis van Parijs naar Genève of Lausanne. Om onder de controle van de EU uit te komen.

In dezelfde moeite wordt de GP van België gegijzeld. Het is de heren niet ontgaan dat Van Miert een Belg is, bovendien partijgenoot van Van Velthoven, geestelijke vader van de anti-tabakswet. Veelzeggend was Mosley's opmerking in verband met de F1-kalender '99. „Of België erop staat? Ik denk het wel. Die hele tabaksaffaire is toch van de baan, niet?”

Of hoe een internationale sportbond binnenlandse politiek bedrijft.