

Villeneuve zegt het met paars

SIVERSTONE - Een stunt van Michel Verschuieren? Jacques Villeneuve loopt er nu met paarse haren bij. „Just for fun”, beklemtoont de Canadees. Als de resultaten niet spreken, moet dat maar buiten het asfalt gebeuren. Carnavalkapsel, grote mond en geruchten.

Het is geen toeval dat het in Silverstone steevast roezemoest. De helft van het seizoen ligt hier achter ons. En Engeland is niet alleen het Mekka van de autosport, maar ook van de *tabloids*. De kranten met de vette koppen en pittige prenten. Aangezien het Formule 1-circus al vorige week in Silverstone neerstreek, voor tests, waren de verwachtingen hooggespannen. Villeneuve beet graag. Had toch niks beters te doen.

„De McLaren is nog altijd superieur, maar op de een of andere manier slagen ze er in alles naar de kl... te helpen”, liet de 27-jarige Williams-rijder zich ontvallen. „Ze blijven fouten maken.” Een uitspraak die naadloos aansluit bij de bewering van Eddie Irvine, in Magny-Cours, dat McLaren zijn kans op de wereldtitel had verkeken.

Ferrari en Villeneuve lijken een entente te hebben gesloten met als levensdoel McLaren te destabiliseren. Misschien een voorafspiegeling van volgend jaar. Een deal Schumacher-Irvine-Villeneuve. Stijl: Villeneuve helpt Schumacher bij de wereldtitel en krijgt in ruil diens zitje bij Ferrari, wanneer Michael naar McLaren gaat. Want, geef toe, indien McLaren-Mercedes dit jaar nog naast de titel pakt, kan alleen de beste rijder soelaas bieden.

En zo heeft Villeneuve meteen een toekomst: de legende-Villeneuve bij Ferrari laten heropleven. Want zevende worden in een Williams, dat zien we hem niet te lang meer doen. En het British American Racing van zijn manager Craig Pollock is toch echt wel pril.

„Als er voldoende indicaties zijn dat BAR kan winnen, wil ik er best heen”, stelde Villeneuve gisteren met de glimlach.

Tja. Reynard heeft voor elke denkbare discipline, buiten F1, al een winnend chassis gebouwd. En BAR zal worden aangedreven door de Supertec, die dit jaar in de Benetton en Williams' ligt. Althans een wat geëvolueerde en vooral twee keer zo dure versie. Het salaris van vertegenwoordiger Flavio Briatore moet toch ergens worden gehaald. Overigens probeert Williams nog altijd Briatore voor de oude prijs te houden, zijnde een slordige 900 miljoen frank per jaar.

Radio Paddock is ervan overtuigd dat Villeneuve zijn woord voor 1999 al heeft gegeven. Alleen zou zijn lopende contract hem verbieden dat ook te openbaren of te betekenen zolang Williams nog een optie heeft op hem. Hoelang is dat eigenlijk nog?

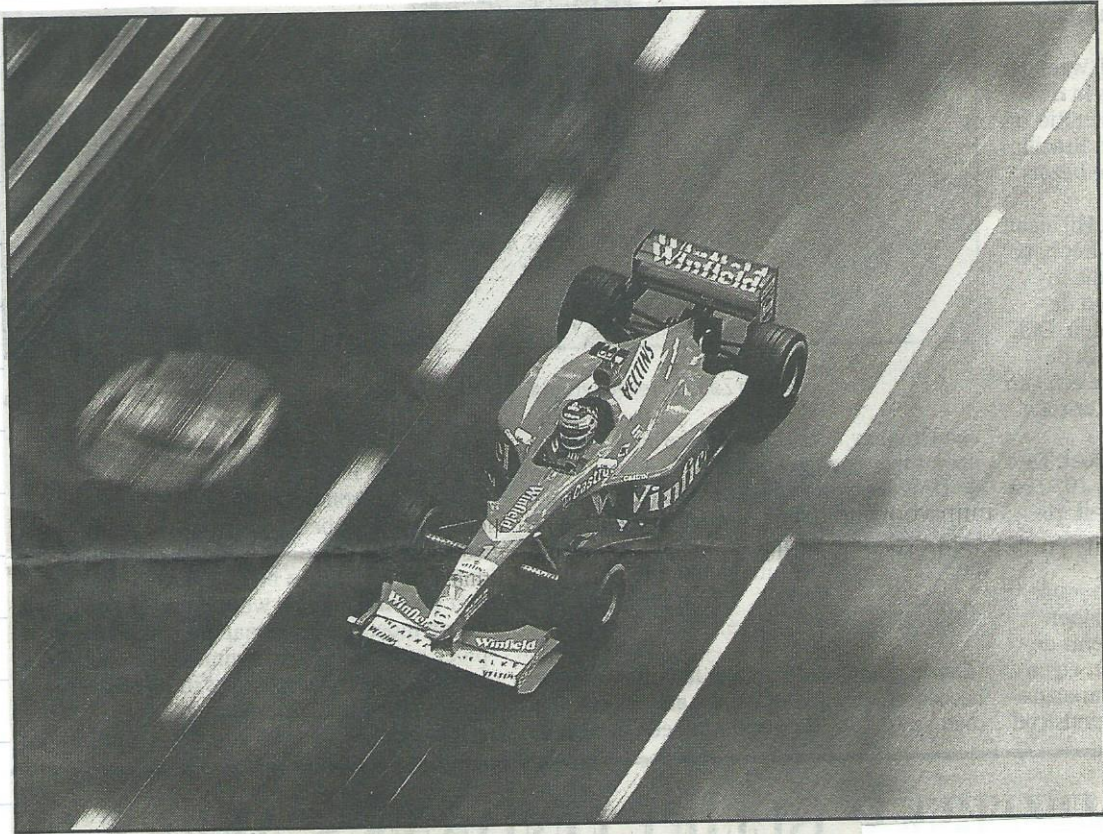
„De deadline bij Williams verstrijkt heel binnenkort”, aldus Villeneuve duidelijk. „Hoe langer ik wacht, hoe meer vacatures zich aandienen. Maar hoe meer deuren zich ondertussen ook sluiten.” Leerrijk.

Het is niet onmogelijk dat dit weekeinde veel knopen worden doorgehakt. Het volstaat dat David Coulthard zich zondag aan de leiding weet te werken. Met Mika Hakkinen in zijn rug. De uitkomst van de race zal veelzeggend zijn voor 1999. Wordt Coulthard plots geteisterd door een euvel dat in drie communiqués met drie verschillende termen wordt benoemd, dan is er een vacature bij McLaren te begeven. Wint Coulthard en pikt hij kostbare punten in van zijn ploegmaat en kopman Hakkinen, dan ook.

■ **ZWARTE DUIVELS** - Het eminente Britse autosporttijdschrift met de originele naam *Autosport* verbond elk Formule 1-team met een voetballand uit de wereldbeker. Zo wordt McLaren uiteraard Brazilië. Maar met een gekwetste Ronaldo. Want McLaren heeft alles behalve de beste speler/rijder. Ferrari is Nederland: veelbelovend, vol flair, maar vooralsnog niet zijn potentieel vervullend. En Arrows is België: altijd van de partij, maar niemand moet vrezen dat ze ooit zullen winnen. De Zwarte Duiwels - de bolides zijn pekwart - van Tom Walkinshaw.

■ **F1 MET TWEE** - De veelbesproken tweezitter van McLaren rijdt. Vorige week al, tijdens de tests hier. Toen liet Martin Brundle ITV-collega en speakende legende Murray Walker even voelen wat G-krachten zijn. Dit weekeinde wordt het beest opnieuw losgelaten en zijn FIA-voorzitter Max Mosley en Sylvester Stallone aan de eer. Sly gaat een film over F1 produceren en moet vanzelfsprekend weten waaraan hij begint. Als zijn borstkas er maar in gaat.

■ **ECHT GEBEURD** - Onze collega van *Le Soir* tufte twee weken terug in Magny-Cours vrolijk de media-parking op. Althans, dat dacht hij. Maar de parkeerwachter versperde hem de weg: „Geen geldig doorlaatbewijs.” Onze collega had mooi wijzen naar de cocarde op de voorruit, op naam van zijn krant, de Fransman bleef onvermurwbaar: „Ongeldig, het is pas ochtend.”



Williams heeft nog een optie op Jacques Villeneuve. Hoelang?

ZATERDAG 11, ZONDAG 12 JULI 1998

Hill klaagt zich de markt in

De petjesverkoper bevestigt onze indruk. Niet Eddie Irvine dragen de Britten in hun hart. Of David Coulthard. „Too perfect. Met zijn vierkante kin en afgeborstelde trekjes. Wij noemen hem Action Man. Naar de robot.” Wel Damon Hill. Nog altijd. Ook al moet hij dit seizoen zijn eerste punt nog scoren. Misschien doet hij het hier. Zoals vorig jaar.

Damon Hill, van kop tot teen in textiel van de eigen, lucratieve lijn gestoken, grijnst groen bij de vergelijking. „Jammer genoeg is de situatie dezelfde als in 1997.”

Nochtans bood Jordan heel wat meer perspectief dan Arrows. Regelmatig in de punten in 1997, podia zelfs. Dit jaar: noppes.

Wat schort eraan? „De motor”, twijfelt Hill niet lang. „Te zwaar, holle vermogenscurve en bovendien niet bedrijfszeker. Honda kan beter, hebben ze genoegzaam bewezen in het verleden, maar blijkbaar ontbreekt de wil. Dit is maar Mugen. Ik hoop op een kentering ten goede nu Honda heeft aangekondigd terug te keren in Formule 1. Ze beweren dat ze een nieuwe motor kunnen bouwen in zes weken. Dat ze het maar eens tonen.”

Eén keer leek Hill op weg naar glorie. In Canada, waar hij tweede hing. Tot Schumacher hem passeerde, ondanks verwoede pogingen van Hill de Duitser onder de graszoden te stoppen. En, nog later, de Jordan de geest gaf.

„Met elke andere rijder had ik net eerder gereageerd. Ik verdedigde de tweede plaats. Maar het oude duel Schumacher-Hill werd weer opgediept. Ook door hem. Hij moet ermee ophouden. Wat niet belet dat ik behoorlijk onder de indruk was van zijn passeerbeweging: hyperlaat in de remmen, op de vuile kant van het circuit en toch de wagen op de baan houden. Dat kan enkel Schumacher.”

Hill van zijn kant blijft veroordeeld tot een slakkengang die zijn imago geen goed doet. Jan-met-de-pet denkt niet aan de amechtige Mugen wanneer hij zijn idool ziet worden gedubbeld. Hij denkt alleen: Damon wordt oud.

„Ik weet het. Weinig mensen weten wat het vergt snel te gaan met een auto. Maar ik prijs me nog gelukkig in vergelijking met anderen. Ik heb 21 overwinningen op zak. Waar moeten zij zich aan optrekken? De hoop dat er vier wagens voor hen uitvallen en ze uiteindelijk een punt pakken?”

Hill was wereldkampioen, kan hij het nog opbrengen zijn leven te riskeren voor een tiende plaats?

„Je leert je ambitie bij te stellen. Mijn doel is terugkeren naar de top. Ik kan daar geen vijf jaar voor uittrekken. Ik ben er 37. Voor mij moet er snel iets veranderen om het de moeite waard te maken.”

Eddie Jordan zal het daar roerend mee eens zijn. Hij betaalt de ex-wereldkampioen naar verluidt 300

miljoen frank per jaar. Tenzij Hill de volgende acht Grote Prijzen wint, is de kans dat hij zijn zitje voor die prijs houdt, gering.

Wat doet een F1-rijder in zo'n situatie? Hij laat uitlekken dat hij weg wil. En hij vangt nog prijs ook. Craig Pollock bazuinde hier rond dat hij Damon Hill de meest onderschatte rijder van het peloton vindt. Dat hij een fantastische tandem met Villeneuve zou vormen bij het nieuwgeboren BAR. Hill voor de ontwikkeling, Villeneuve om het af te maken. Laten we hopen dat het wat wordt. Want met Hill zou F1 een van de weinige namen die het nog rest, verliezen. Hill, Villeneuve en Schumacher. Dan hebben we het gehad. De rest is grijze massa. Ook Hakkinen en Coulthard. Geen uitstraling, geen personaliteit.

„Het is niet zozeer een kwestie van personaliteit”, weet Hill. „De rol van de rijder is uitgehold. Formule 1 is een wedstrijd tussen constructeurs geworden. Williams tegen McLaren. Goodyear versus Bridgestone. Terwijl de fan wil supporteren voor een rijder.”

Benetton bevestigt Supertec

SILVERSTONE – Benetton bevestigde gisteren dat het ook volgend jaar door Mecachrome-motoren zal worden aangedreven. Al zullen die dan wel Supertec heten, twee keer zo duur zijn en aan drie teams worden bedeed. In plaats van de twee, zoals Williams was beloofd. Tenminste, indien Williams ook in 1999 nog afneemt.

Coulthard snelste in vrije trainingen

SILVERSTONE (afp) – De Brit David Coulthard was de snelste tijdens de vrije trainingen voor zijn teamgenoot Mika Hakkinen.

■ David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.25.640 (gem.: 216,067 km/u); Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.25.764; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.26.107; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.26.114; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.26.791; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.26.840; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.26.884; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.27.121; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.27.460; Damon Hill (GBR/Jordan-Mugen Honda) 1.27.667; Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas) 1.27.978; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.28.136; Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1.28.258; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.28.339; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.28.685; Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1.28.983; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.29.193; Mika Salo (Fin/Arrows) 1.29.262; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.29.375; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.29.664; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.30.090; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.30.266.

4,5 miljard voor Schumacher

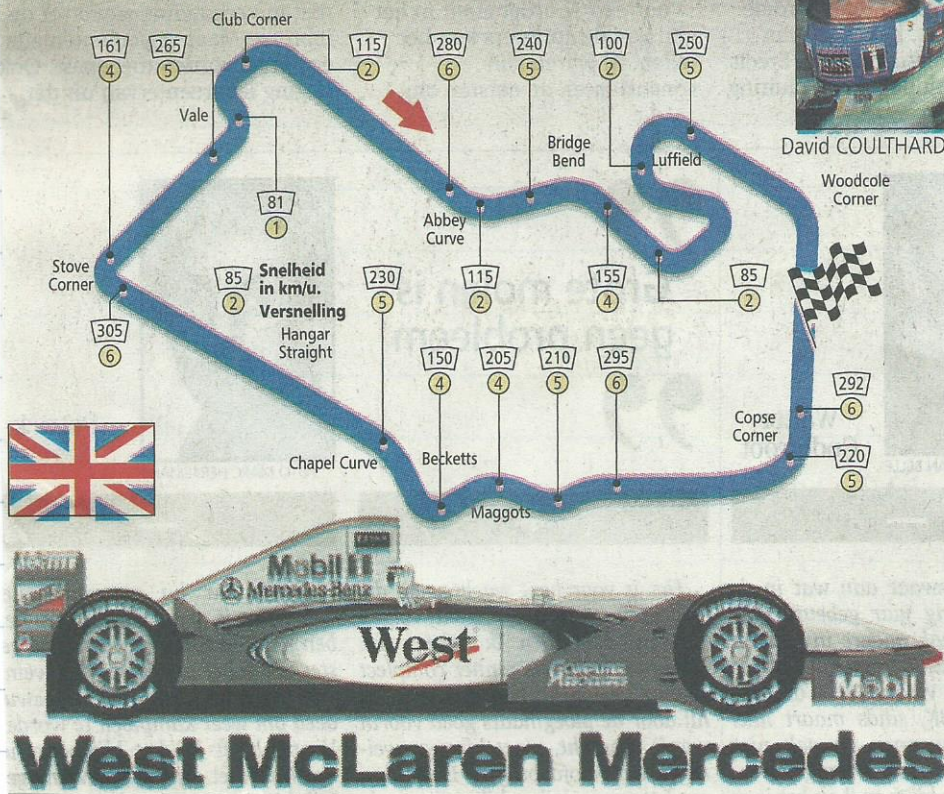
SILVERSTONE – Het zou de goede kant uitgaan tussen Schumacher en Ferrari. Ferrari wil zijn contract, dat eind volgend jaar afloopt, openbreken en verlengen tot 2001. Agnelli is bereid daar 4,5 miljard frank voor op te hoesten. 1,5 miljard frank per jaar. Michael beloofde na te denken over het bod.

FORMULERING

Michael Schumacher over sommige van zijn landgenoten op de wereldbeker voetbal:

„Hooligans zijn beesten. En dienen als beesten te worden behandeld. Een beest dat agressief wordt, krijgt een spuitje.”

Rondje Silverstone met Coulthard



„Zoals op nagenoeg alle moderne Formule 1-circuits - er zijn geen echt rechte stukken meer - wordt ook in Silverstone inhalen een hachelijke zaak. Je kan je proberen in de slipstream te nestelen op Hanger Straight, tegen 300 kilometer per uur, en je voorganger uitremmen in Stowe Corner, maar je mag niet vergeten dat je uit de razendsnelle Chapel Bend komt. De start werd wat dichtter bij de eerste bocht, Copse Corner, geplaatst. De kans is dus reëel dat we er zondag heelhuids door komen. Silverstone is een schitterende uitdaging voor rijders en ingenieurs. Door zijn verscheidenheid aan bochten, bovendien met verschillende inclinatie, is het een hele opgave om een compromis voor de wegligging te vinden. De drie S's in Becketts is het mooiste wat de Formule 1 de toeschouwer te bieden heeft. Nergens zie je beter hoe een F1-bolide werkt, tegen snelheden van 150 tot 250 kilometer per uur. Vooral zonder verkeer is dit de plaats waar mannen zich onderscheiden van jongens. Zoals tijdens de chronosessie. Wie een ticket heeft, raad ik drie plaatsen aan. Vale, Club Corner en het stuk tussen Abbey en Bridge. Daar kan je tot in de cockpit kijken. In theorie zijn dat ook de meest aangewezen plaatsen om in te halen: de zware rembeurten in Club Corner en na Bridge en bij het accelereren uit Club Corner. Silverstone is een snel circuit omdat we op vier plaatsen 280 en meer halen en er vijf hypersnelle bochten inzitten, waar de aerodynamica voluit speelt. Copse, Maggots, Becketts, Chapel en Bridge. Als je wagen niet tot in de perfectie is afgesteld, kan je het schudden. Het aantal snelle bochten, waarin hoge laterale krachten uitbreken, maakt van Silverstone een van de meest beproevende omlopen. Na 60 rondjes zit je niet meer fris. Een van de meest complete omlopen ook. Het is niet zo dat Silverstone één bepaald aspect van de wagen op de korrel neemt. In Silverstone moet alles aan de wagen goed zijn. Voor mijn part mogen alle Grands Prix op Silverstone worden gereden.”

MAANDAG 13 JULI 1998

Niet fraai, perfect legaal

Het is niet goed als je moet wachten op de hymnen om te weten wie won. Het is niet goed als de winnaar eerst een monitor moet raadplegen, dan omstaanders uithoren, alvorens zijn armen in triomf te heffen. Het is niet goed dat iemand zijn zege dankt aan het geknoei van de koersdirectie. Ook al is het Michael Schumacher en nadert hij in de WK-stand tot op twee punten van Mika Hakkinen. McLaren gaat wellicht in beroep.

Aldoewel van nabij gevolgd door Coulthard, leek Hakkinen op een makkelijke, saaie zege af te stevenen. Tot rond halfweg de hemelsluisen open gingen. De safety car wachtte met uitrukken tot zes, zeven wagens de kattenbak waren ingetold. Daarbij Coulthard. Daarbij ook Hakkinen, maar hij had het 'geluk' dat het op het einde van de snoersnelle Hangar Straight gebeurde. Wat hem voldoende snelheid gaf om door het grind te ploegen en weer op de baan te komen. Pech evenwel: zijn voorvleugel begaf onder het geweld.

„Ik kon amper nog insturen. Ik wist dat ik Schumacher niet zou kunnen afhouden, eenmaal weer vrije baan.”

Wat gebeuren moest, gebeurde. De safety car reed binnen, Schumacher was de gedubbelde Fisichella meteen voorbij en toen Hakkinen in Becketts even wijd ging, ook de McLaren. Simpel, proper, schoon.

Maar dan ging het fout. Ineens *Stewards Decision no. 8*: „Wegens inhalen onder gele vlag, 10 seconden straf tijd voor Schumacher.” Op papier, niet op het tv-scherm zoals gebruikelijk voor een stop-and-go. Als het dat was. Want het reglement stipuleert dat op minder dan 12 ronden van het einde, de straf tijd gewoon kan worden bijgeteld bij de eindtijd. Toch kwam Schumi binnen om zijn straf uit te zitten. In de 60ste, ultieme ronde. Of beter,

erna. Want, de Ferrari-pit, waar hij stopte, ligt achter de aankomstlijn. Eigenlijk werd Schumacher dus als winnaar afgevlagd, in de pitstraat nota bene, en ging nadien zijn straf tijd uitzitten.

Uitleg van Schumacher: „Ik kan me bij God niet herinneren dat ik onder gele vlag heb ingehaald. Ik wist ook niet dat ik gestraft was, want de radio deed het niet. Ik zag alleen een bord van mijn pitcrew dat mij binnen bood. Ik dacht dat er iets was met de benzine. Een ronde later stond ik binnen. En ging vervolgens keihard door. Want ik wist niet dat de race afgelopen was. Ik wist ook niet dat ik gewonnen had. Pas in het gesloten wagenpark heb ik het vernomen en zag ik de uitslag op een monitor.”

Later op de avond vocht McLaren de uitslag aan. Schumacher had Wurz gepasseerd bij het uit-

rijden van de safety car, in de 43ste ronde. Dus niet op minder dan 12 ronden van het einde. Waardoor Schumacher ook zondigde tegen de regel dat de straf binnen de drie ronden moet worden uitgediend. Schumacher gedeclasséerd? Neen, klacht onontvankelijk. Omdat de straf niet, zoals voorgeschreven, binnen de 25 minuten schriftelijk aan Ferrari was gemeld en niet op het tv-scherm werd aangegeven.

We mogen ervan uitgaan dat Ferrari het gat in de procedure meteen had gedetecteerd en tijd won om de overwinning veilig te stellen. Schumacher had amper 20 seconden voorsprong op Hakkinen. Laat hem een normale stop-and-go uitzitten en Hakkinen wint. Nu werd getalmd en viel de radio nog heel geschikt uit. Niet fraai, maar perfect legaal.

McLaren verliest door het geknoei van de koersdirectie. Menselijk, maar met miljarden op het spel en in een hoogtechnologische sport als F1, onaanvaardbaar. De mededeling dat McLaren wellicht in beroep gaat, was dan ook geen verrassing. Ze hebben zeven dagen de tijd.

De startorde

■ **1ste rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.271 (gem.: 222.214 km/u); Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.23.720;
 ■ **2de rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.24.102; David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.24.310; **3de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.24.436; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.24.442; **4de rij:** Damon Hill (GBR/Jordan-Mugen Honda) 1.24.542; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.25.081; **5de rij:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas) 1.25.084; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.25.654; **6de rij:** Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.25.760; **7de rij:** Mika Salo (Fin/Arrows) 1.26.376; **8ste rij:** Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1.26.948; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.26.990; **9de rij:** Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1.27.061; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.28.051; **10de rij:** Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.28.123; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.28.608; **11de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda); Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot).

Instapklassen

Bernie Ecclestone speelt met de idee een voorprogramma voor de Formule 1 uit te bouwen met instapklassen. Naar het voorbeeld van de snelheid motoren, waar categorieën 125cc en 250cc de 500cc, de koninginnenklasse, voorafgaan.

In het kader van elke Europese Grand Prix zou een manche F3000 worden gereden en een race van een lagere klasse, vergelijkbaar met F3, Formule Opel Lotus of Formule Renault. Vanaf 1999.

De uitslag

■ **1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 308.406 km in 1u47.02.450 (gem.: 172.541 km/u);** 2. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) op 22.465; 3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 29.199; 4. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1 ronde; 5. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome); 6. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda); 7. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome); 8. Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 2 ronden; 9. Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 4 ronden. De andere deelnemers werden niet geklasseerd.

■ **Opgaven:** 14de ronde Hill (spin); 16 Frentzen (spin); 28 Salo (gaspedaal) en Herbert (spin); 30 Tuero en Rosset (spin); 38 Coulthard en Trulli (spin); 39 Verstappen (motor); 40 Barrichello (spin); 41 Panis; 46 Diniz (spin); 54 Alesi (spin)

■ **Snelste ronde:** M. Schumacher (12) 1.35.704.

■ **Stand WK rijders (na 9 races):** 1. Mika Hakkinen (Fin) 56 ptn; 2. Michael Schumacher (Dui) 54; 3. David Coulthard (GBR) 30; 4. Eddie Irvine (GBR) 29; 5. Alexander Wurz (Aus) 17; 6. Giancarlo Fisichella (Ita) 15; 7. Jacques Villeneuve (Can) 11; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 8; 9. Rubens Barrichello (Bra) 4; 10. Jean Alesi (Fra) 3; 11. Mika Salo (Fin) 3; 12. Johnny Herbert (GBR), Pedro Diniz (Bra), Jan Magnussen (Den) en Ralf Schumacher (Dui) 1.

■ **Stand WK constructeurs:** 1. McLaren 86 ptn; 2. Ferrari 83; 3. Benetton 32; 4. Williams 19; 5. Stewart 5; 6. Sauber en Arrows 4; 7. Jordan 1

Coulthard woedend

Coulthard ruim een seconde trager in de chrono's dan Hakkinen. Onuitgegeven, onbegrijpelijk. Coulthard van zijn melk en net niet publiekelijk uitschreeuwend dat met zijn wagen was geknoeid.

„De balans was oké, ik maakte geen fouten, maar ik was met minder benzine aan boord trager dan 's ochtends. Het leek alsof ik met de handrem op reed.”

Olivier Panis en Ralf Schumacher werden verwezen naar de laatste, respectievelijk voorlaatste plaats op de grid omdat hun wagen niet voldeed aan de veiligheidsvoorschriften: beider knieën zaten tegen de binnenkant van de tunnel wat een eventuele extractie zou hebben bemoeilijkt.

Verstappen: „Nog even gek”

SILVERSTONE – Erkentelijk is Michael Schumacher wel. Hij won de Franse Grand Prix omdat Jos Verstappen zijn motor liet afslaan op de startgrid. Volgend weekeinde zijn de Verstappens (Jos, Sophie en zoon) te gast in Schumachers woonst. „Misschien kan ik onze Max Emiliaan aan zijn Gina Maria koppelen”, denkt Jos. „Vette partij.”

Voor zover dat kan in F1, zijn Schumacher en Verstappen maten. Al sinds de Nederlander bij Benetton ploegmaat was van de wereldkampioen. Sophie (mevrouw Verstappen) en Corinna (mevrouw Schumacher) koutten toen wachturen weg. En delen nu de ervaring van pril ouderschap.

Het was Michael Schumacher die de verloren zoon verwelkomde, twee weken terug in Frankrijk. „Op de rijdersbriefing”, herinnert zich Jos. „Stapte op me toe, klopte op de schouder en zei: sneller terug dan ik had verwacht.”

Sneller dan iedereen had verwacht. Verstappens plan was Benetton. Testrijder worden. Dan de titularissen uit hun zitje rijden. Stewart was uitgesloten wegens onverzoonbaarheid van sponsors: zijn ICL met de HP bij Stewart.

„Het liep heel goed bij Benetton. „Ik was even snel als Fisichella en Wurz. Maar Richards kon hen niet wippen. Dus legden we ons maar toe op Stewart. Ook al moest ik ICL opgeven. De positie van Magnussen was onhoudbaar. Jackie Stewart vergiste zich toen hij hem de nieuwe Senna noemde. Magnussen kan rijden, anders win je geen 14 koersen F3. Maar hij pakte het verkeerd aan. Zoals hij de wagen afstelde, kon hij nooit in de buurt van Barrichello komen.”

Silverstone, tweede chronosessie van Verstappen voor Stewart: vier honderdsten sneller dan Barrichello. Magnussen begraven, Verstappen verzezen. Blijkbaar kostte het vaderschap hem geen seconde per ronde, zoals Enzo Ferrari zaliger altijd heeft geponeerd.

„Misschien heeft het een invloed als je 35 bent, maar niet op mij. Eenmaal dat vizier dicht, denk ik niet meer aan vrouw of kind. Ik ben nog even gek als vroeger. Een onverantwoordelijke vader, ja.

Maar je moet ook niet overdrijven. Formule 1 is nog amper gevaarlijk. Veel veiliger dan met je fiets door Brussel rijden. Of zelfs op het platteland. Kijk maar naar wat dat gezin in Schilde is overkomen.”

Duidelijk, Verstappens leefwereld is België eerder dan Nederland. Hij vliegt vanuit Zaventem, is met een Belgische getrouwd, toeft vaak in Maaseik en kart in Lanaken. Al bekwam hem dat slecht. Ongelukkige val? Handgemeen? In elk geval, heisa alom.

Verstappen wil er niet over praten. Wil alleen kwijt dat het geen toevallig incident was. En betreurt dat alleen de versie van de tegenpartij de kranten haalde. Leed zijn imago onder het voorval?

„Sinds ik niet meer in F1 ben, schreven 800 supporters zich uit”, weet Verstappen. „Maar ondertussen kwamen er alweer bij zodat mijn fanclub ruim boven de 11.000 leden zit. Ik ben nog best populair, hoor.

Een bevriende fotograaf komt Verstappen een uitvergroot familieportret toeschuiven. Hij toont ons het beeld, fier, als elke vader.

„Hij is wat groot”, vindt Jos over Max Emiliaan. „Te groot voor een F1-rijder. Hij kan tennisser worden of golfer. Veel eerlijkere sporten. Je hoeft niet zonnig miljoenen sponsoring bij elkaar te harken om te tonen dat je goed bent. Mijn grote frustratie: je mag de beste coureur ter wereld zijn, het betekent niet dat je wereldkampioen wordt. Daarvoor moet je aan het beste materiaal komen.”

41 miljoen dollar voor Schumacher

SILVERSTONE (afp) – Michael Schumacher tekende bij Ferrari bij tot medio 2001 met een optie voor een derde jaar. Zijn huidige contract loopt half 1999 af. Schumacher gaat bij Ferrari in drie jaar 4,5 miljard frank verdienen. Daarmee wordt hij de best betaalde sportman ter wereld. Schumacher heeft tot aan het einde van het seizoen in 1999 een jaarsalaris van 975 miljoen frank. Vanaf 2000 wordt zijn „vergoeding” zo’n anderhalf miljard frank per jaar.

Max trilt, maar heeft niet

Michael Schumacher hoopte dat Max Mosley niet al te gekreukt uit de McLaren-tweezitter zou komen, want dan zou hij de Formule 1-bolides misschien nog meer afremmen. Zijn vrees bleek ongegrond. „Ik ben nooit bang geweest”, verklaarde de FIA-voorzitter na zijn vijf rondjes in de rug

van Martin Brundle. „Martin is een veilige rijder, Silverstone een veilig circuit.” Maar toen hem gevraagd werd een stille hand uit te strekken, kon Max een trilling niet onderdrukken: „Geen angst, wel opwinding, adrenaline. De grip in de bochten en het remmen zijn indrukwekkend.” De tweezitter

heeft zowat 100 pk minder en draaide ruim 10 seconden trager dan Hakkinen zaterdag. Sylvester Stallone dacht ook in te stappen, maar vond het niet nodig eerst het medisch onderzoek te passeren. Pech. Geen medisch attest, geen ritje, ook al heet je Sly en producer je een film over F1.

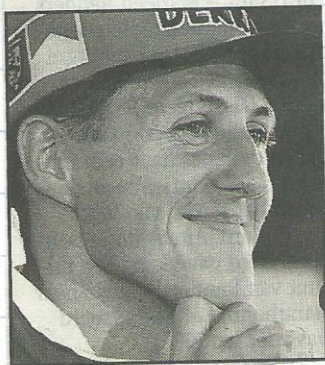




Michael Schumacher pleit onschuldig: „Ik kan er ook niets aan doen”, lijkt hij te zeggen.

ZATERDAG 18, ZONDAG 19 JULI 1998

Schumacher tot 2002 voor 1,6 miljard frank per jaar bij Ferrari



Michael Schumacher

FRANKFURT (afp, dpa) – Michael Schumacher heeft zijn contract bij de Italiaanse Formule 1-renstal Ferrari verlengd tot aan het einde van het seizoen 2002. De contractverlenging is donderdag ondertekend in Maranello, waar de renstal zijn hoofdkwartier heeft. Schumacher heeft er zich in het ruim honderd bladzijden dikke contract ook toe verbonden om het automerk Fiat te promoten.

De huidige verbintenis van Schumacher liep nog door tot eind 1999. De Duitser stapte eind 1995, na twee wereldtitels behaald te hebben met Benetton, over naar de 'Scuderia'. Al na zijn winst in de Grote Prijs van Groot-Brittannië de voorbije zondag werd duidelijk dat Schumacher langer bij Ferrari zou blijven.

„We willen de beste rijder, en Michael is de beste. Hij is elke frank waard”, stelde Ferrari-voorzitter Luca di Montezemolo. De Duitser, die 31 Grand Prix-zeges boekte, moet Ferrari voor het eerst sinds 1979 aan de wereldtitel helpen.

Schumacher stond ook in de belangstelling van concurrent McLaren-Mercedes. „De financiële voorstellen waren ongeveer identiek, maar de sportieve vooruitzichten bij Ferrari waren beter”, aldus de rijder vrijdagmiddag op een persconferentie in Frankfurt. „geld speelde dus niet de belangrijkste rol.”

In de omgeving van Schumacher kon vernomen worden dat de rijder 1,6 miljard frank per jaar zou gaan verdienen. In totaal dus 4,6 miljard frank, het hoogste salaris ooit in de Formule 1.

Schumacher zou daarmee de op één na best betaalde sporter van de wereld worden. Basketter Michael Jordan is de grootste verdiener. Hij ontvangt dit jaar 2,85 miljard frank.