

Dag uit het leven van een miljardair

Piep-piep-piep. Zeven uur. De OMEGA SPEEDMASTER AUTOMATIC aan zijn pols piept Michael Schumacher wakker. Niet in Zwitserland. Dat is voor fotosessies van bevriende (betalende) media. Of voor de winter. Tijdens het seizoen verkiest de familie Schumacher Zuid-Frankrijk. Het optrekje dat officieel Willi Weber, zijn manager, toebehoort.

Onze held is ondertussen opgestaan en trekt een fris polootje TOMI HILFIGER aan en zijn NIKES AIR. Als op luchtkussentjes zweeft hij de trap af. Waar Corinna de ontbijttafel al heeft klaargezet. Zijn lievelingskost: confituur en chocopasta van ZENTIS. Wat hardnekkig te verwijderen van Gina-Maria's gebronsde gezichtje, maar het tikt aardig aan. Een mens moet leven, nietwaar.

Eenmaal de innerlijke mens versterkt, is het tijd voor het uiterlijk. Michael begeeft zich fluitend, en nog altijd zwevend, naar zijn private fitnesszaal, volgepropt met TECHNOGYM. Voor een paar uur in hoofdzaak cardio-vasculaire oefeningen. Naar een programma van zijn Indische goeroe Balbir Singh. Geen brute krachttraining. Een Formule 1-renner ontwikkelt liefst niet de kas en de benen. Slorpt toch maar zuurstof op.

Elf uur. Corinna gilt dat hij naar de Aldi moet gaan. Michael stapt gewoontegetrouw in zijn FERRARI, maar realiseert zich dan dat het wat nipt zal worden voor de kratten appelsap. Dan maar de FIAT genomen. Het domein nauwelijks uit, de eerste bocht eigenlijk, is het al van dattum. Schumacher heeft de kerbstones genomen. Alleen, die zijn er niet. Wel een grachtje. De Fiat maakt zwaar slagzij. „Scheisse”, denkt onze held. Gelukkig heeft hij wat contacten. En een gsm. Een belletje D2 PRIVAT naar DVAG, specialist in verzekeringen, en naar DEKRA, de autodokter, en het zaakje is opgelost. Hij verdoet de namiddag

dan maar op de kartbaan in de buurt.

Net op tijd thuis voor zijn favoriete uitzending op RTL PLUS. *Exclusiv - Das Star-Magazin*. Met een interview van Michael Schumacher, F1-renner. Onze held gaat er eens lekker voor zitten. Gezellig samen met het vrouwtje.

Negen uur. Onze held schrikt wakker. RTL PLUS speelt voor de muren. Corinna heeft al de bedstee opgezocht, met Gina-Maria. Hij kijkt op zijn OMEGA SPEEDMASTER AUTOMATIC. „Verdammt. En ik moet de honden nog

voeren.” Hij sloft naar het dierenverblijf en schudt wat hondebrokken uit het karton. In het Zwitserse halfduister gaat er plots een licht op. Michael grijpt naar zijn achterzak, tikt het nummer van Willi Weber in en doet hem over D2 PRIVAT kond van zijn geniale inval. „Hondebrokken, Willi, die hebben we nog niet.”

Naschrift: Michael Schumacher ondertekende laatst een nieuw contract met Ferrari dat hem een jaarsalaris van 1,5 miljard Bfr. garandeert. Exclusief de contracten hierboven vermeld in kapitalen.

Een half miljard kosten per jaar

Het is niet duidelijk of ze Günther Wallraf vanonder het stof hebben gehaald, maar *Bild am Sonntag* kon 'de hand leggen' op het huishoudelijke budget van de familie Schumacher.

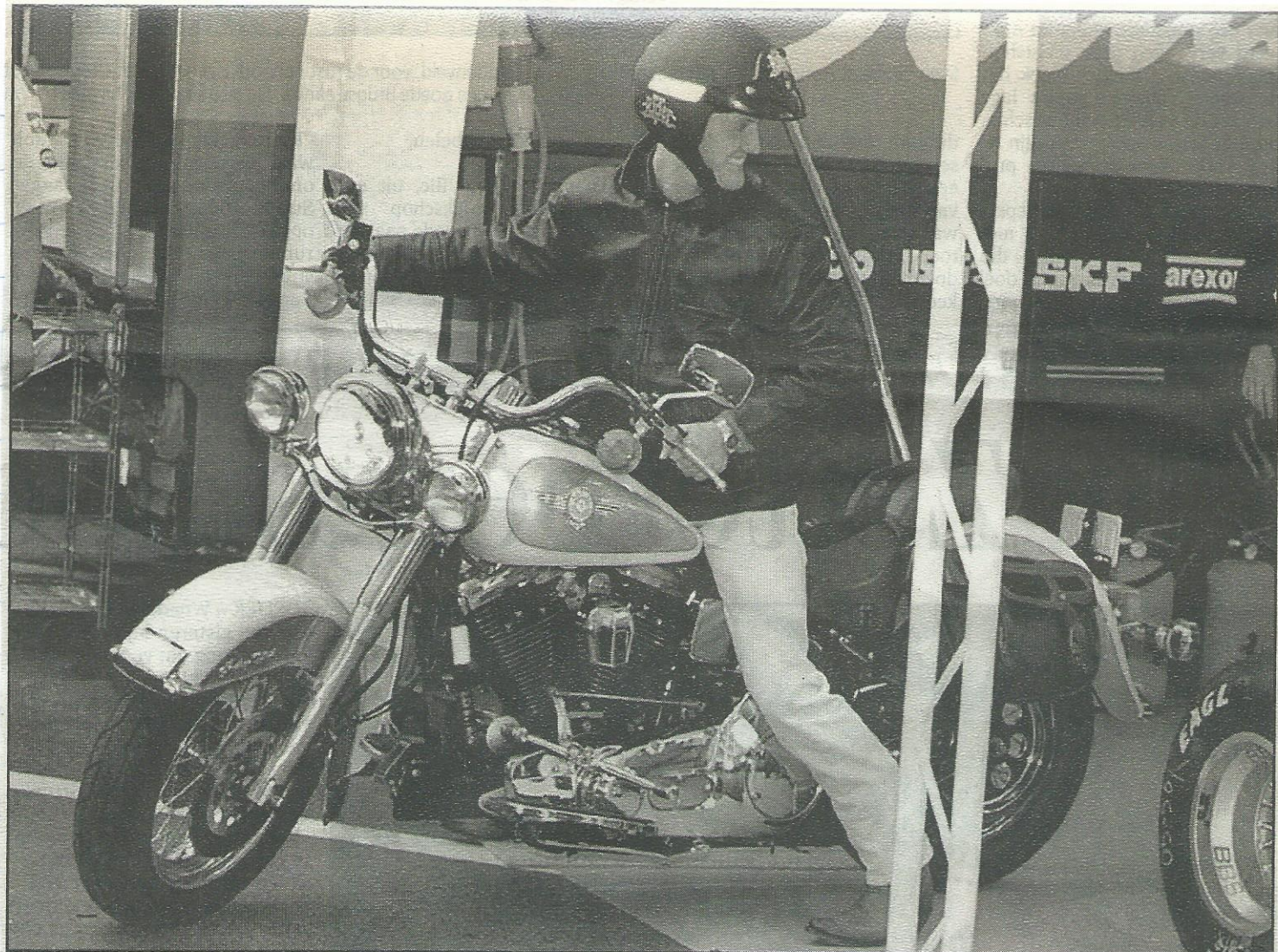
De post belastingen vergt enige toelichting. Schumacher strijkt ongeveer een miljard per jaar op (we hebben het over 1998). Voor 16 koersen. Twee daarvan in Duitsland. Die hem dus 125 miljoen frank opleveren. Op die som wordt hij in Duitsland belast. De rest is onderhevig aan de Zwitserse taksen, waar hij gedomicilieerd is.

Nog een tweede verduidelijking. De post personeel bevat de salarissen van drie medewerkers: Balbir Singh, zijn Indische goeroe (3 miljoen), persattaché Heiner Buchinger (9 miljoen) en het conciërge-echtpaar/tuinier in Zwitserland (3 miljoen).

Lees en kwijl mee.

Honorarium manager Willy Weber (20 procent)	200.000.000
Belastingen Zwitserland	132.000.000
Belastingen Duitsland	70.000.000
Kosten jet (incl. twee piloten)	30.000.000
Giften (oa Unesco)	20.000.000
Personeel	15.000.000
Verzekering arbeidsongeschiktheid	10.000.000
Kosten yacht	1.200.000
Huishoudgeld	1.000.000
Privé wagenpark	600.000
Zakgeld (geschenken, reparaties)	400.000
Ziekteverzekering	360.000
Nutskosten Zwitserland (stroom, water, gas)	360.000
Telefoon	240.000
Nutskosten Noorwegen	200.000

Totaal: 481.360.000 Bfr.



Terwijl de paddock in Monaco gonst van de mobiletjes, verkiest Michael Schumacher een iets robuustere tweewieler. Miljardairs hebben rare goestingen. Een beetje als zwangere vrouwen.

VRIJDAG 14, ZATERDAG 15, ZONDAG 16 AUGUSTUS 1998

Boze Schumacher: Dien dan klacht in

Michael Schumacher is boos. De geruchten over een onreglementair handigheidsje op zijn Ferrari zitten hem tot boven zijn Dekra-pet. Geruchten, nog versterkt door een moeizame technische controle na de Duitse Grand Prix die de uitslag twee weken geleden een tijdje onder voorbehoud hield. Net nu hij 16 punten achterstand op Hakkinen moet goedmaken.

voor wie niet mee is: het gaat om tractiecontrole. Een elektronisch programma dat spinnende wielen even zonder vermogen stelt om de tractie te herstellen. De Internationale Autosportfederatie (FIA) ver-

bood het vier jaar geleden al omdat het de rol van de rijders uitholt. Tractiecontrole en andere kunstzinnigheidjes, zoals een automatische startprocedure.

Sindsdien regent het verdachtmakingen over inbreuken tegen de regel. Ron Dennis stelde in Silverstone onverbloemd dat de Ferrari zo proper uit de bochten kwam, dat er wel iets achter moest zitten. Natuurlijk niet de beste manier om de geruchten te smoren. Maar dat was ook niet zijn bedoeling. Formule 1 wordt ook buiten de piste uitgevochten: intimidatie, lobbying, spionage, psychologische oorlogsvoering, het hele gamma. Schumacher, nochtans zelf geen debutant in de materie, heeft er schoon genoeg van.

„Ik ben Dennis meteen na de race gaan vinden. Als hij zo zeker wist dat we knoeiden, moest hij maar klacht indienen. In Oostenrijk is hij Jean Todt komen bedreigen het te doen. Maar hij heeft het nooit gedaan. Een jammerlijke situatie. Niet enkel voor ons. Ook de geloofwaardigheid van het kampioenschap, van de hele Formule 1 wordt aangetast. De FIA heeft er dus alle belang bij in te grijpen.”

Waaronder Schumacher verstaat: tractiecontrole legaliseren.

„Een van de redenen voor het verbod was: kostenbeperking. Maar het resulteerde in het tegenovergestelde: hele batterijen ingenieurs zaten maanden te tobben over middeljes die hetzelfde effect sorteren maar wel binnen de lijnen van het reglement. Dan krijg je een systeem dat zo ingenieus is dat de FIA het niet meer kan controleren. Schandalig duur bovendien. Het lijkt me voor iedereen beter het verbod maar gewoon op te heffen.”

Schumacher ontkent dus niet dat Ferrari een handigheidje heeft?

„Nee, maar perfect legaal. Net zoals McLaren een startprogramma heeft, dat ook reglementair is. Van de zestien starts in 1997 waren er minstens tien waarin Hakkinen plaatsen verloor. Niet zelden aan Coulthard, die een stevige reputatie als kanonstarter bouwde. We wisten al voor het seizoen dat McLaren er iets op gevonden had, maar wij hebben ons niet aan stemmingmakerij bezondigd. De selectieve rem daarentegen was in onze ogen wel illegaal. Daarom dienden we klacht in. Resultaat: rem verboden, toestand uitgeklaard. Ik zou wensen dat men ook onze vermeende tractiecontrole aanklaagde zodat een einde komt aan de onduidelijkheid.”

Het ongelof in de ogen van zijn gehoor, jaagt Schumacher op zijn paard. „Denk je nu echt dat Ferrari het zich kan permitteren te sjoemelen? Dat we ons huwelijk met sponsor Philip Morris op het spel zouden zetten met een duistere spelletjes? Toen ik in 1994 in Magny-Cours een blitzstart maakte, regende het ook verdenkingen. Irvine, toen nog met Jordan, schoot minstens even snel uit de startblokken. Maar daar werd met geen woord over gerept. Ik ben de verhaaltjes kotsbeu.”

Ze komen hoogst ongelegen. Door zijn schamele vijfde plaats in Hockenheim is de Ferrari-rijder in de achtervolging gedwongen. Een hopeloze opdracht, meent 70 procent van de Duitsers die *Bild* deze week ondervroeg.

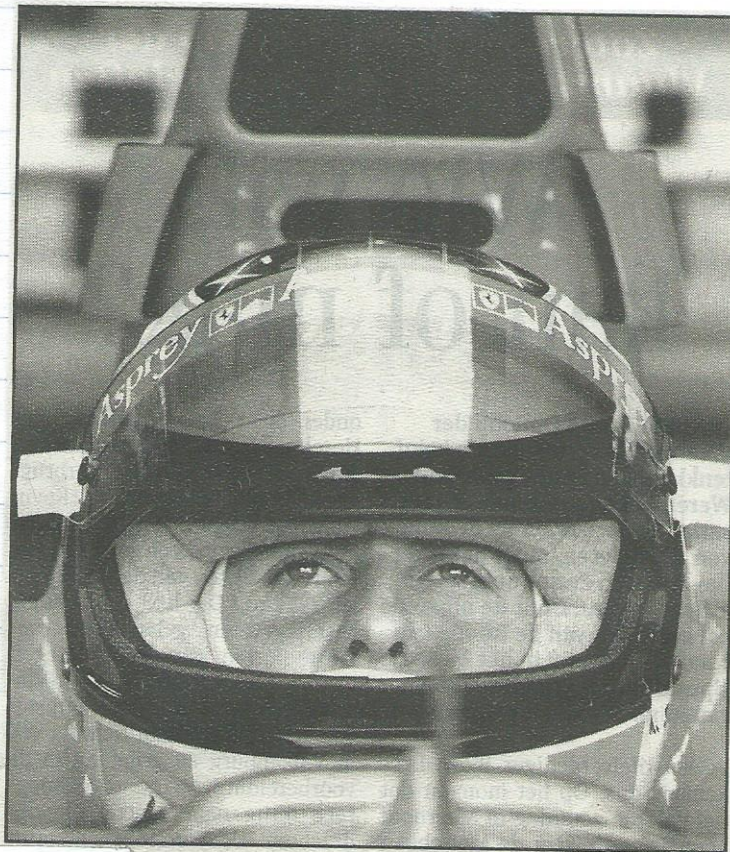
„Logische reactie, na de vertoning in Duitsland”, aldus Schumacher. „Maar ik geef niet op. Niet zolang er nog wiskundige hoop bestaat. Ik heb al ergere situaties

rechtgezet. Vergeet niet dat ik nog altijd het lot in eigen handen heb. Als ik de resterende vijf Grote Prijzen win, mag Hakkinen doen wat hij wil, ik ben wereldkampioen. En dat is niet zo onmogelijk. Vier van de vijf circuits die we nog voorgeschoteld krijgen, liggen Ferrari. Alleen Monza is te snel voor ons. Jammer genoeg voor de tifo-si.”

Eerst de Hungaroring. Vuil, bochtig, traag en smal. Nu nog stomend onder bijna veertig graden celsius, maar er hangt regen in de lucht. Gedroomde biotoop voor Schumacher. Bovendien zou Ferrari tijdens privé-tests in Fiorano een geniale ingeving hebben gebaard. „We hebben goed gewerkt, enkele tienden gewonnen, maar geen volle seconde”, tempert Schumacher de euforie. „Wat niet belet dat ik optimistisch ben. Optimistischer dan voor Hockenheim in elk geval. Vorig jaar stond ik hier op pole. En het probleem met de blarentrekkende banden, zullen we zondag niet kennen, dat geef ik je op een briefje.”

Kastanje met aardbeien

BUDAPEST – Blijkbaar vreest Jacques Villeneuve zijn tweede plaats van Duitsland niet te kunnen herhalen, want hij koos hier een andere manier om op te vallen: de fel uitgedunde haardos. Na blond (vorig jaar) en paars (Engeland), greep de Canadees naar de doos 'kastanjebruin'. Met het handvol 'oude' slierten dat hem nog restte, inspireerde het Frank Williams tot de aardige beschrijving: kastanje met een vleugje aardbeien. Gelukkig is een helm verplicht in F1.



Michael Schumacher is boos, maar optimistisch.

GP van Hongarije

Budapest - Hungaroring

85 Snelheid in km/u.

2 Versnelling

Lengte: 3,97 km

Snelste ronde:

Frentzen 1.18.372

(gem. 182,269 km/u)



West McLaren Mercedes



David COULTHARD

Zo was het vorig jaar

De GP van Hongarije 1997 verdient nog even in herinnering te worden gebracht. Damon Hill met de Arrows, een onzichtbare combinatie het hele jaar door, stond derde op de startgrid en dook in Turn 1 binnendoor bij Michael Schumacher naar de kop. Een eerder ongevoelbaar beeld. Verklaring: de Bridgestone-banden bleken een enorm voordeel op het hete, vuile, kronkelende circuit. Het lijkt onwaarschijnlijk, maar de topsnelheid op de Hungaroring ligt lager dan die in de straten van Monaco. Het circuit biedt even weinig inhaal mogelijkheden als de Grand Prix in het prinsdom.

Alleen op het einde van de (korte) rechte lijn, is er een reële mogelijkheid. Turn 1 dus, waar Hill Schumacher voorbijging. Schumacher, amechtig corrigerend om de blazentrekkende Good-years op de baan te houden. Net als Ferrari-ploegmaat Irvine overigens.

Giancarlo Fisichella, toen nog met Jordan, probeerde het voorbeeld te volgen van Hill en Schumacher ook binnendoor te passeren, maar hij blokkeerde zijn wielen en schoof de kattenbak in.

Verrassing en drama in Hongarije. Terwijl Tom Walkinshaw in allerijl iemand om champagne had gestuurd, zag hij tot zijn afgrijzen de Arrows vertragen. Op een handvol kilometers van een sensationele overwinning kreeg Hill af te rekenen met een hydraulisch lek in de versnellingsbak. Het team gilde hem over de radio nog in de oren de vijfde in te schakelen, maar te laat. Hill bleef in tweede steken en moest lijdzaam toekijken hoe Jacques Villeneuve, die eindelijk David Coulthard had afgeschud, in het gras wat de makkelijkste zege uit zijn carrière moet zijn geweest, pakte.

UITSLAG 1997: 1. Jacques Villeneuve (Williams-Renault); 2. Damon Hill (Arrows-Yamaha); 3. Johnny Herbert (Sauber-Petronas); 4. Michael Schumacher (Ferrari); 5. Ralf Schumacher (Jordan-Peugeot); 6. Shinji Nakano (Prost-Mugen).



F1-piloot Michael Schumacher (29) is best betaalde sporter ter wereld

Door het miljardencontract dat F1-piloot Michael Schumacher afsloot met de Ferrari-stal, treedt hij toe tot het selecte clubje der allerrijksten atleten ter wereld. De autocoureur blijft nog tot het jaar 2002 onder contract bij constructeur Ferrari. In ruil voor zijn trouw beloven de bonzen van de Italiaanse autostal hun 'goudpaardje' een jaarloon van om en bij het miljard frank. Alleen al de rechten op het Ferrari-paard, hét symbool van de prachtige rode Italiaanse sportwagens, leveren de piloot elk jaar tussen de honderd en tweehonderd miljoen frank op. Dit maakt dat de tweevoudige wereldkampioen de komende jaren de best betaalde sportman ter wereld wordt. Zelfs bokser Mike Tyson en NBA-basketballer Michael Jordan, voorheen dé grootverdieners onder de sportsterren, kunnen niet aan dergelijke bedragen tippen.

MAANDAG 17 AUGUSTUS 1998

Michael Schumacher
rukt op



Schumacher zet McLaren voor schut

Via Schumacher

BOEDAPEST – Serieus gebelgd, Michael Schumacher, toen iemand publiekelijk zijn race van het hotel naar het circuit te berde bracht. Eén lange, brede laan van Pest tot de stadsring, dan snelweg, verleidelijk natuurlijk om door de mobiele chicanes van Polski's en Skoda's te slalommen. Vooral als in hetzelfde hotel ene Jacques Villeneuve logeert en die zaterdag per toeval op hetzelfde uur vertrok. Begrijpelijk, maar niet echt voorbeeldig van iemand die over heel Europa verkeersveiligheid predikt. Overigens als straf voor zijn aanslag op Villeneuve, vorig jaar in Jerez.

Schumacher probeerde het bericht eerst te verwijzen naar de verzinners van sensatiemediën, maar hij had de pech dat de journalist in kwestie in een van hogergenoemde Skoda's zat. Hij maakte er zich dan maar vanaf met een kwinkslag: „We reden niet harder dan de Hongaren zelf.” Lees: dat zijn ook zotten achter het stuur. Maar na het officiële gedeelte van de persconferentie praamde hij een bevriende journalist om uit te vissen waar de Britse collega het nieuws had gehaald.

Overigens zult u het moment op geen enkel televisiestation kunnen meemaken, want net toen de delicate vraag werd gesteld, ging het internationale signaal horten.

Michael Schumacher leek net wereldkampioen geworden, zoals hij op het podium te keer ging. Nog niet, maar hij reduceerde wel in één klap de achterstand op WK-leider Hakkinen met meer dan de helft. Dankzij een geniale pitstopstrategie. En omdat McLaren zichzelf de das omdeed met teamorders. Schumacher zette in Hongarije het fiere McLaren met de billen bloot. En Mercedes. Het was de tienduizenden Duitsers worst: zij gingen in het rood voor Schumi.

Schumacher leek verslagen. Muurvast achter Coulthard, die voor hem Hakkinen fluitend liet uitlopen. Zo kwamen ze uit de start. De eerste pitstop bracht geen soelaas: de Ferrari-rijder zag zich geblokkeerd door Coulthard en Villeneuve. Op de Hungaroring uitzichtloos. Schijnbaar.

„Gelet op de situatie werd voor de eerste tankbeurt beslist niet voor twee, maar voor drie stops te gaan”, aldus Schumacher. „Door in de 25ste ronde binnen te komen, hadden we beide sporen opengelaten.”

Een briljant scenario ontsproten aan het racegenie van Ross Brawn. Schumacher troonde de Britse ingenieur niet voor niets van Benetton mee naar Ferrari. McLaren heeft de tekenpen van Newey, Ferrari de koersneus van Brawn. Maar het vergt nog een Schumacher om het uit te voeren: onder de vleugel van Coulthard blijven om na een tweede, kortere stop (minder benzine) de tweede plaats over te nemen, waarna voller Dampf om Hakkinen tijdens diens tweede stop de leiding af te snoepen. Schumacher voerde het perfect uit. Op één schuiver na, 25 ronden voor het slot, die alle illusies, wereldtitel inclusief, had kunnen kelderen.

„Ik dacht dat Hakkinen nog voor me zat”, sloeg de Duitser mea culpa. „Daarom reed ik het me het vuur uit de sloffen. Toen ik uit de tweede stop kwam, kreeg ik de boodschap: 25 seconden vrije baan, go ahead, Hakkinen achterna. Even later werd hij op 4 seconden voor mij gesignaleerd. Ik drukte het gaspedaal nog dieper in, keek me het water in de ogen, maar vond hem niet. Wist ik veel dat Mika ook al had gepit en achter mij zat.”

En dat hij problemen had. Omstreeks zijn tweede stop begon de Fin twee,

drie seconden per ronde trager te draaien. „Overstuur”, vertelde de WK-leider. „Na de tweede stop werd het alleen maar erger. Op bulten en in de bochten was de wagen gewoon onbestuurbaar. De oorzaak zullen we pas kennen nadat de wagen in het atelier is gedemonteerd.”

Tegen mechanisch euvel heeft niemand verweer. Maar McLaren had een en ander kunnen redden door Coulthard op jacht te sturen in plaats van hem achter zijn wandelende kopman in het teamgareel te dwingen. „Ik had meteen door dat er wat mis was met Mika's wagen”, aldus Coulthard. „Ik zeg niet dat ik gewonnen zou hebben, mocht ik die tijd achter Mika niet hebben verloren, maar ik zou in elk geval dichter bij Schumacher zijn uitgekomen.”

Coulthard mocht pas oprukken toen McLaren zich realiseerde dat Schumacher voor drie stops had gekozen. Te laat. Op lichtere tanks en niet bekommerd om zijn banden, vloog Schumacher. In de laatste ronde dubbelde hij zelfs nog gauw Hakkinen, de ultieme vernedering. De Fin was al voorbijgezoefd door Hill, Frentzen en Villeneuve en druipend af met één schamel punt. Waardoor Schumacher in de WK-stand tot op 7 punten nadert. Met Spa voor de boeg.

„Mijn thuisrace”, draaide Schumi het drukventiel nog wat verder open. „Het circuit dat het dichtst bij mijn geboortedorp Kerpen ligt en waar ik al vier keer op rij won.”

Breit hij er een vijfde aan en haalt Hakkinen het podium niet, dan wordt Schumacher in Spa WK-leider. We mogen er niet aan denken. Boedapest ligt 1.500 kilometer verder af van Kerpen en werd al terstond geannexeerd.



Een wat ongewoon beeld: koele kikker Schumacher gaat uit de bol. Je zou voor minder. Totaal onverhoopt is de eerste plaats in de WK-stand opeens heel dichtbij. Slachtoffer van dienst is Ferrari-ploegleider Jean Todt.

BOEDAPEST – Ook de woordvoerder van Goodyear in nauwe schoentjes. Blijven zweren bij de officiële verklaring van vorig jaar dat de Amerikaanse bandenfabrikant eind dit jaar uit Formule 1 stapt. Maar naast hem, Eddie Jordan en Ross Brawn (van Ferrari), allebei op Goodyears en redelijk duidelijk latend doorschijnen dat dat in 1999 nog het geval zou zijn. Daarbovenop de bevestiging van Bridgestone dat ze maar zes teams aankunnen. De anderen zullen dan maar op de velgen rijden, zeker?

Panis en Trulli blijven

BOEDAPEST – Alain Prost bevestigde dat hij volgend jaar een beroep blijft doen op hetzelfde rijdersstel. Jarno Trulli tekende een contract van twee jaar, Olivier Panis voor één. De ex-wereldkampioen meldde tevens dat hij probeert het contract met motorenbouwer Peugeot, dat nog tot 2000 loopt, open te breken.

De startorde

■ **1ste rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.16.973 (gem.: 185,769 km/u); David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.17.131; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.17.366; Damon Hill (GBR/Jordan-Mugen Honda) 1.18.214; **3de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.18.325; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.18.357; **4de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.19.029; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.19.050; **5de rij:** Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.19.063; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.19.171; **6de rij:** Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.19.210; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.19.706; **7de rij:** Mika Salo (Fin/Arrows) 1.19.712; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.19.876; **8ste rij:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas) 1.19.878; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.20.042; **9de rij:** Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1.20.198; Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1.20.354; **10de rij:** Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.20.635; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.20.663; **11de rij:** Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.21.725. **Uitgeschakeld** (+ 107% van de beste tijd): Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.23.140.

De uitslag

1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 77 ronden (305,936 km) in 1 u. 45 min. 55 sec. (gem.: 174,062 km/u);

2. David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) op 09.433;

3. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 44.444; 4. Damon Hill (GBR/Jordan-Mugen Honda) 55.075; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 56.510; 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) op 1. ronde; 7. Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas); 8. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome); 9. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda); 10. Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas); 11. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 3 ronden; 12. Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot); 13. Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford); 14. Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford); 15. Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford).

Opgaven: 13de ronde Tuero (motor) en Irvine (versnellingsbak); 18. Salo (versnellingsbak); 28. Trulli (motor); 54. Barrichello (versnellingsbak); 69. Wurz (versnellingsbak).

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. M. Hakkinen (Fin) 77 ptn; 2. M. Schumacher (Dui) 70; 3. D. Coulthard (GBR) 48; 4. E. Irvine (Ier) 32; 5. J. Villeneuve (Can) 20; 6. A. Wurz (Oos) 17; 7. G. Fisichella (Ita) 15; 8. H.H. Frentzen (Dui) 10; 9. D. Hill (GBR) 6; 10. R. Barrichello (Bra) en R. Schumacher (Dui) 4; 12. J. Alesi (Fra) en M. Salo (Fin) 3; 14. J. Herbert (GBR), P. Diniz (Bra) en J. Magnussen (Den) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. McLaren-Mercedes 125 ptn; 2. Ferrari 102; 3. Benetton-Mecachrome 32; 4. Williams-Mecachrome 30; 5. Jordan-Mugen Honda 10; 6. Stewart-Ford 5; 7. Sauber-Petronas 4; 8. Arrows 4.

De echte vader van Villeneuve

BOEDAPEST – „Eigenlijk ben ik maar goed in één ding”, zegt Craig Pollock. „Geld vinden.” In Formule 1 alvast iets nuttiger dan, zeg maar, een kop vol middelhoogduitse literatuur.

Craig Pollock, een 42-jarige Canadees, draagt sinds vorig jaar twee petjes. Manager van Jacques Villeneuve, al laat hij de dagelijkse beslommingen over aan een assistent, en directeur van British American Racing, de nieuwe stal die Villeneuve al inlijfde voor 1999. Een hele evolutie voor een sportleraar die carrière maakte als directeur van een skischool in Zwitserland. Hij hield er wel een modellijf en Villeneuve aan over.

„Jacques was een van mijn leerlingen in de skischool. De zoon van Gilles, ja, maar in de poel prins en sterrenzaad viel hij niet op. Het was een privé-school, weet je. Alleen door zijn apenstreken sprong hij eruit. Hij is nog niks veranderd. Niettemin, ik herkende hem niet toen hij jaren later in de paddock van Suzuka tegen me opbotste. Hij reed F3, ik ging over de tv-rechten van het circuit. We trokken het weekeinde samen op en hij stelde me voor zijn manager te worden. Hij heeft het drie keer moeten vragen, voor ik ermee instemde het te proberen. Maar het was me snel duidelijk dat rijders maar één kans krijgen en dus een voltijdse manager verdienen.”

Villeneuve werd Cart-kampioen in de

States en stapte door de grote poort F1 binnen. In baggy shorts en met een petje van Mickey Mouse op het hoofd. Frank Williams viel haast uit zijn stoel toen hij zag met wie Bernie hem opgezadeld had.

„Die Mickey bracht hem wel twee miljoen dollar op”, preciseert Pollock flintjes. „Bij mijn weten is hij de enige sporter die ooit geld heeft weggehaald bij Mickey. Maar je hebt gelijk: sponsors, marketing, het zal Jacques worst wezen. Als hij de kans ziet een hemd zonder logo aan te trekken, zal hij het niet laten. Ik zorg er nu voor dat er alleen nog shirts en hemden met logo in zijn valies zitten. Ik ken hem te goed.”

Zo goed dat hij Villeneuve kon overtuigen naar BAR te komen. Een nieuw team, onvermijdelijk onderhevig aan kinderziekten, toch een vreemde keuze voor een regerend wereldkampioen?

„Ik heb hem niet naar BAR geduwd. Ik heb het hem zelfs afgeraden. Maar na de pro's en contra's op een rijtje te hebben gezet, wou Jacques het risico nemen. Hij heeft jammer genoeg te veel vertrouwen in mij.”

BAR bazuint rond dat het meteen competitief zal zijn. Niet echt gebruikelijk in F1, waar zelfs giganten als Mercedes en Peugeot jaren sukkelden om ergens te komen.

„Ze maakten allemaal dezelfde fout. Ze begonnen met een vijfjarenplan. Trapsgewijze opbouw naar winst/wereldtitel. Verkeerd. Ik engageer niemand die er niet van overtuigd is dat we meteen kunnen winnen. Wat niet wil zeggen dat we het ook gaan doen. Competitief zijn, betekent voor mij regelmatig voorin de startgrid staan.”

We helpen hem hopen dat de sponsors er dezelfde interpretatie op na-

houden. British American Tobacco (Lucky Strike, Barclay, 555) gooit er vijf miljard frank tegenaan. Die willen wellicht enige return.

„Niemand in de paddock heeft zoveel garanties als wij. Wij zijn zeker vijf jaar in goede omstandigheden te kunnen werken. We starten volgend jaar met een staf van 180 tot 200 mensen en een eigen fabriek. Wie kan dat zeggen?”

Het budget is zo ruim dat hij zelfs naar Schumacher kon hengelen. Of was dat enkel grootspraak? Schumacher heeft een nogal vastomlijnd idee over een F1-team: een spits, een knecht. Hij zou nooit hebben aanvaard ploegmaat te worden van Villeneuve.

„Hoed af voor Schumacher dat hij erin geslaagd is Ferrari ertoe te bewegen een team rond hem te bouwen. Maar zo zie ik het niet. Ik wil twee auto's die kunnen winnen. In casu een tweede rijder die in staat is Villeneuve te kloppen. En zo ken ik er maar één: Schumacher.”

Alhoewel, dit seizoen zijn er wel meer die Villeneuve het nakijken geven. Hij moet zelfs om de haverklap van haarkleur veranderen om de gazetten te blijven halen. Wat vindt zijn manager van zijn smaak?

„Toen hij vorig jaar met een blonde kop in Magny-Cours opdook, was ik geschokt. Vooral door de timing. Hij was net op het matje geroepen door de FIA. Ik had verwacht dat hij zich koest

zou houden. Dan verft hij zijn haar blond. En wordt wereldkampioen. Daar en toen heb ik geleerd dat Jacques het best presteert onder druk. Als alle ogen op hem zijn gericht en de verwachtingen hooggespannen. Een instelling die enkel de grote kampioenen kenmerkt.”

Van Pollock wordt gezegd dat hij de vader is geworden die Villeneuve heeft ontbeerd. Jacques was elf toen Gilles Villeneuve in '82 om het leven kwam tijdens de oefenritten van de GP van België in Zolder. Sinds Pollock en Villeneuve een tandem vormen, zijn de twee onafscheidelijk. Zelfs toen Villeneuve er een vriendin op nahield, heet het, was het Pollock die hij in de winkel wenkte om zijn garderobe uit te kiezen.

„We voelen elkaar blindelings aan. Ik weet perfect wanneer ik over zaken moet praten en wanneer hij eerder in is voor vertier. Vorige week brachten we een paar dagen door op de boot van Flavio Briatore. De manager van Mécachrome, onze motor volgend jaar, motorrijder Max Biaggi, Jacques en ik. Het woord 'auto' of 'moto' is van het hele weekeinde niet gevallen. Twee veertigers op een boot samen met twee jonge snaken en we hebben ons rot geamuseerd. Schitterend toch.”

Op enkele tientallen meters yacht voor de Sardeenese kust met alleen maar champagne en zeevruchten omhanden, moet het al aardig fout lopen.



Craig Pollock, manager en surrogaatvader van Jacques Villeneuve.

DINSDAG 18 AUGUSTUS 1998

Frenzen nog steeds in ziekenhuis

WENEN (afp) – De Duitse Formule 1-rijder Heinz-Harald Frenzen (Williams-Mecachrome), die zondag na de Grote Prijs van Hongarije in Boedapest naar het ziekenhuis van Wenen werd overgebracht, stelt het wel. De 31-jarige Frenzen was sinds vrijdag al verzwakt door een aanval van diarree en koorts, maar desondanks legde hij nog beslag op een vijfde plaats op de Hungaroring. Na afloop was hij, bevangen door krampen, de uitputting nabij en moest aan een infuus gelegd worden. Renstalsprekbuis Andreas Richter maakte bekend dat nog enkele onderzoeken afgerond worden en dat vandaag zal worden meegedeeld wat de aard en de oorzaak van de ziekte is.

WOENSDAG 19 AUGUSTUS 1998

■ **Frentzen geveld door darmgriep** – Heinz-Harald Frentzen moet nog twee tot vier dagen in het ziekenhuis blijven. De Duitse F1-rijder werd zondag na de Grote Prijs van Hongarije in Boedapest overgebracht naar een kliniek in Wenen. Volgens de artsen heeft Frentzen een darmgriep.

DONDERDAG 20 AUGUSTUS 1998

Frentzen uit ziekenhuis, wederoptreden wellicht in België

WENEN (afp) – Heinz-Harald Frentzen is ontslagen uit het ziekenhuis in Wenen. De Duitse Formule 1-piloot moest zondag na de GP van Hongarije naar het ziekenhuis omdat hij kampte met koorts, misselijkheid en darmkrampen. Wellicht doet hij zijn wederoptreden in België.

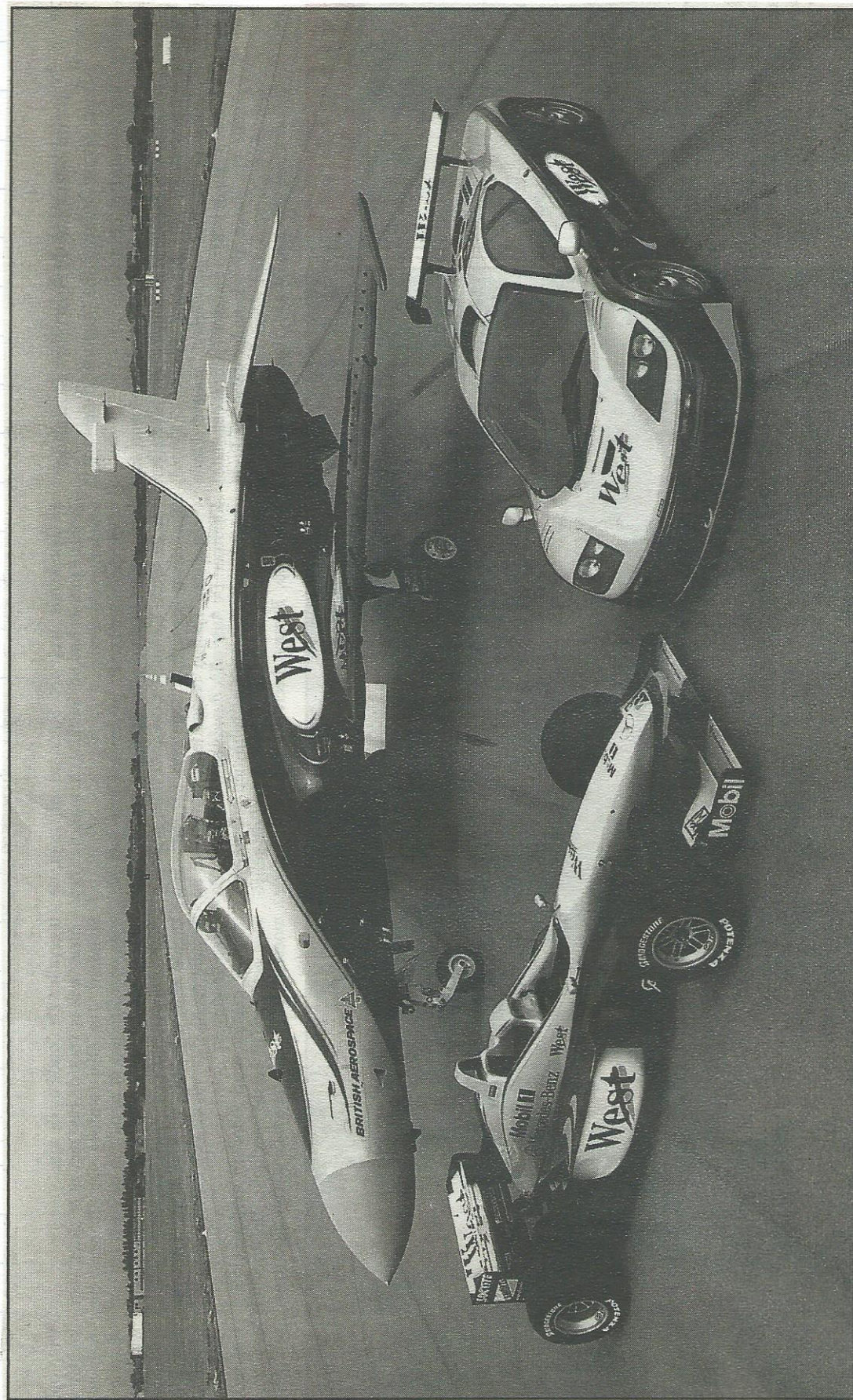
Volgens de artsen had Frentzen een darmgriep. Dinsdag meldden zij nog dat hij twee tot vier dagen langer in het ziekenhuis zou moeten verblijven. Maar hij is van de griep af en kan weer vast voedsel tot zich nemen. Voorlopig herstelt de behoorlijk verzwakte Duitser thuis. Hij zal wellicht op 30 augustus zijn wederoptreden maken in de Belgische Formule 1-manche in Spa.

F1 naar Zuid-Afrika

PRETORIA (afp) – De vice-president van de Internationale Automobielfederatie Bernie Ecclestone verklaarde woensdag dat Zuid-Afrika in 2001 kan terugkeren op het Formule 1-programma. „Het contract dat de terugkeer naar Zuid-Afrika bewerkstelligt, is getekend,” aldus Ecclestone. „Aangezien we nog een race in de kalender kunnen inpassen, verdient de Formule 1 hier haar stek. Dat kan wellicht al in 2001.” De laatste GP in Zuid-Afrika, vond plaats in Johannesburg in 1993.

ZATERDAG 22, ZONDAG 23 AUGUSTUS 1998

„Formule 1 is zo goed, dat het haast zijn geld waard is”
(Rowan Atkinson, Mr. Bean en autosportfanaat)



Hakkinen wordt wereldkampioen

Zegt Ron Dennis: „We zullen niets aan het toeval overlaten om Mika Hakkinen naar de wereldtitel Formule 1 te loodsen.“ En als ze bij McLaren zeggen 'niks', dan bedbelen ze ook 'niks'. Voor de pole heeft de Fin de driewieler op de achtergrond ter beschikking, bij regenweer zit hij lekker droog in de McLaren GTR (r) en in langere Grands Prix, stijl Monaco, wordt de F1-tweezitter ingezet. Kan Coulthard overnemen als Mika wat moe begint te worden. Het hele park dwelt als 'Adrenaline Program' binnenkort Europa af. Voor wie alles al heeft gehad..