

Ecclestone over het
lot van de GP van België F1



Europees commissaris

Van Miert ziet uitweg

BRUSSEL – Samengevat komen de bezwaren van de Europese commissaris voor concurrentiebeleid tegen de Formule 1 hierop neer: de hele structuur van contracten tussen Internationale Autosportfederatie, Formula One Association (Bernie) en International Sportsworld Communicator (de televisiezender van Bernie) is gericht op een monopolie. FIA tekende in '96 een contract dat FOA voor 14 jaar het alleenrecht geeft om Formule 1 te organiseren. Een soortgelijke overeenkomst garandeert ISC gedurende dezelfde termijn de televisierechten. Maar wat Van Miert nog het meest tegen de borst stoot, zijn de exclusiviteitsclausules in de contracten.

„De tv-zender die het aandurft andere competities

‘voor wagens met onbedekte wielen’ (vb Amerikaanse Cart) uit te zenden, moet plots 33 procent meer betalen voor Formule 1”, citeert Van Miert. „Of nog: de circuits die F1 willen, wordt bij contract verboden kampioenschappen van een andere promotor te organiseren. Dat kan dus niet. Beseft ook Mr Ecclestone. Hij is bereid tot verregaande toegevingen. Volgend maand verwacht ik een tussentijdse balans van de rapporteur, maar het dossier evolueert in gunstige zin.”

Gunstiger dan de contacten met Mosley? „Ik lig niet wakker van dat proces. Ik zou zelfs niet weten wanneer het voorkomt. Vergeefse intimidatiepoging.”

Rook nog niet opgetrokken

BRUSSEL – Misschien is het niet overbodig de actuele tabakstoestand even te schetsen. Op 11 februari dit jaar verscheen in het Staatsblad de (federale) wet-Van Velthoven die per 1 januari 1999 elke vorm van tabakspubliciteit verbiedt. Binnen de wettelijke termijn van 6 maanden liepen bij het Arbitragehof verscheidene bezwaren tegen de wet binnen. Onder anderen van Sylvain Gebroers, de tabaksproducenten en het circuit van Francorchamps. Dat een origineel argument aanvoert: volksgezondheid is gemeenschapsmaterie. Dus geldt het Waalse decreet dat deze winter in allerijl werd gestemd om de Belgische Grand Prix te redden en dat de anti-tabakswet op Waals grondgebied opheft.

Naar de toon in de catacomben te oordelen, allemaal schijngevechten. Premier Dehaene zou zich hebben laten ontvallen dat hij niet inziet waarom België strenger zou moeten zijn dan Europa. Het is alleen een kwestie een elegante uitweg te vinden om het gezichtsverlies voor de initiatiefnemers te beperken.

„DE PREMIER DIE ZICH
TEGEN FORMULE 1 KANT,
IS EEN IDIOOT”



Bernie Ecclestone met Sly Stallone, die volgend jaar een film over Formule 1 draait en nu zo ongeveer bij elke Grand Prix opduikt. Bernie: „Straks moeten we hem nog in een auto steken.”

Mr. E is nog niet moe

Hungaroring, de ochtend van de Grand Prix, Bernie Ecclestone wordt voorgereiden in de dikste Mercedes, geëscorteerd door een Hongaars zwaantje, massieve lijfwacht achterin. Hij stapt uit, enkel een gsm in de hand en wenkt ons mee naar de tent van Williams. Achter hem aan trippelend, horen we nog net hoe hij ons bij de Oostenrijkse waard introduceert: „...cup of coffee for those f**** journalists.” Mr. E is een meester in het op zijn gemak stellen van zijn gezelschap.

Ecclestone gaat wel vaker onder zeil bij Williams. Steevast middag-malend in de luwte van de achterkeuken. En de entente gaat verder dan het eten. Williams pakte Villeneuve en straks wellicht Zanardi binnen op vraag van Bernie. Die er een punt van maakt de sterren uit de Cart weg te plukken. Kwaaië geesten uiteraard die daar weder-diensten voor veronderstellen.

Op de vooravond van de Grote Prijs van België Formule 1 ligt de openingsvraag voor de hand: staat Francorchamps op de voorlopige kalender 1999?

„Natuurlijk.”

Ondanks het verbod op tabaksreclame?

„Dat is toch afgewend? De premier heeft me verzekerd dat België zich afstemt op de Europese lijn uitzondering tot 2006.”

Welke premier? Het duurt even voor we Ecclestone hebben duidelijk gemaakt dat België zes premiers telt. En dat hij praatte met de Waalse, Robert Collignon, die eigenlijk onder Jean-Luc Dehaene staat. En dat er een federale wet is die het Waalse decreet tegenspreekt.

„Tja, ik hoop dat we Spa kunnen behouden. Maar zonder tabaksreclame is zelfs het mooiste circuit ter wereld niet te redden. In de contracten met de teams stipuleren de tabakssponsors dat, indien ze in meer dan vier van de 16 races geen publiciteit mogen voeren, ze ook minder betalen.”

En het ontbreekt niet aan kandidaten om de plaats van België in te nemen. Zijn er, buiten Maleisië, nog nieuwelingen te verwachten in 1999?

„China, Zuid-Afrika en Zuid-Korea staan ook klaar. Maar er is geen datum vrij. Ik zou een Europese race moeten schrappen en

dat wil ik niet. De wortels van F1 liggen in Europa. Maar de druk wordt steeds groter. In de landen buiten de Europese Unie zit het gezag zo ongeveer op zijn knieën voor ons. Terwijl Europa ons alleen maar stokken in de wielen probeert te steken. Ik hou mijn hart vast voor de dag dat Europa echt als één land wordt beschouwd. Hoe gaan we aan de 140 landen van de wereldraad verkopen dat één natie, Europa, 11 koersen krijgt en zij niks?”

„Van Miert doet ook maar zijn werk”

Ook buiten Europa is de houding niet zo unaniem als Bernie het wel wil laten uitschijnen. Onder anderen Zuid-Afrika, Argentinië, Canada knaagden eveneens aan tabaksreclame. De ban lijkt onafwendbaar. Ziet Ecclestone sectoren die de rol kunnen overnemen? Niet alleen moeten ze gebaat zijn met hetzelfde imago en moet hun financiële armslag even groot zijn, ze moeten ook even weinig kanalen hebben om hun reclamebudgetten te spenderen.

„Van de ene dag op de andere een evenwaardige sponsor vinden, is onmogelijk. Gaandeweg zie ik wel alternatieven. Meer autoconstructeurs aantrekken met name. De grootste uitgave voor een team is de motor. De Supertec bijvoorbeeld kost 23 miljoen dollar per jaar. Maar wie een motorenbouwer als officiële partner

heeft, krijgt ze gratis. Kan het budget dus worden teruggeschroefd.”

Welke nieuwe constructeurs mogen we nog verwachten?

„Honda komt al zeker, Toyota brengt alles in gereedheid.”

De anti-tabakswet is niet de enige rem die Europa de Formule 1 oplegt. Europees commissaris Karel Van Miert viel over de monopoliepositie van Ecclestones bedrijvenweb.

„De onderhandelingen met Van Miert schieten goed op. De man doet ook maar zijn werk. Hij kreeg een klacht van Patrick Peter (de man had een GT-kampioenschap in zin), hij is verplicht die te onderzoeken. Peter, gedreven door jaloezie en alleen uit op chantage, schetste een vertekend beeld. Van Miert tuinde erin. Geen verwijt, hij is met tientallen dossiers bezig. Nadat wij alles hadden uitgelegd, liep het al een stuk vlotter. Ik heb hem trouwens uitgenodigd op een Grand Prix en voor een bezoek aan Ferrari, om met eigen ogen vast te stellen wat er reilt. Jammer genoeg heeft hij het te druk.”

Van Miert waagde zich aan enkele publieke uitspraken die hem niet in dank werden afgenomen. Max Mosley smeerde er hem zelfs een proces voor aan. Ecclestone wil het niet gezegd hebben, maar hij keurt de aanpak van de FIA-voorzitter niet goed. Hij prefereert de zachte weg. Begrijpelijk, zijn centen hangen ervan af. Hij wacht op een antwoord van Van Miert om de hele winkel op de beurs te gooien. Waarom eigenlijk? Is hij het beu? Of voelt hij zijn krachten afnemen?

„Een Belg in F1? Als het Senna is”

„Ik ben het nog niet beu en ik ben

nog niet moe. Alleen, de teams maakten zich ongerust. Wat als je morgen sterft, vroegen ze. Blijkbaar zien ze niet meteen een opvolger."

De prijs die Bernie voor zijn levenswerk int, zal in belangrijke mate afhangen van de conjunctuur. De kijkcijfers blijven in stijgende lijn. Normaal, stellen sceptici. Wie ingeslapen is, kan niet meer zappen. Het spektakel is evenwel niet van aard om iemand naar het puntje van zijn stoel te dwingen. En de aanvoer van jong talent is zo goed als onbestaande. Omdat er geen kleine teams meer zijn, denkt Thierry Boutsen. En dan trekt de FIA nog een onneembare drempel van enkele honderden miljoenen waarborg op.

„De kleine, ambachtelijke teams hebben hun plaats niet in Formule 1. Niemand is ermee gebaat. Niet de sponsors, niet de F1, niet de jonge rijders, niet de teams. Want binnen de kortste keren gaan ze toch op de fles. Maar ik erken het probleem. Vandaar dat ik de Formule 3000 wil opwaarderen tot Formula One Junior. Twaalf races in het kader van een Grand Prix, onder de ogen van de teambonzen."

Afwachten of dat de doorstroming zal stimuleren. Overigens, wie zou Ecclestone nog graag achter een F1-stuur zien?

„In elk geval geen knoeier, want dat schaadt het imago. Een Spaanstalige rijder, die ontberen we. Gigantische markt."

Ecclestone vergeet even Tuero, Argentijn. Het zal dus wel geen toeval zijn dat Montoya zoveel krediet krijgt van Williams. En dat Bernie net een contract afsloot met een Zuid-Amerikaans tv-station voor de verdeling van het digitale signaal. En een Belgische rijder? Maakt die een kans?

„België is een kleine markt, weet je. Maar als het een nieuwe Senna is, waarom niet. Dan heeft nationaliteit geen belang. Senna was populairder in Japan dan in Brazilië."

De warm-up is begonnen. De schreeuwende motoren maken een gesprek zo goed als onmogelijk. Bij het afscheid neemt Bernie ons nog even bij de arm: „Mocht ik premier zijn, ik deed alles voor de sport. Negentig procent van de mensen loopt toch warm voor sport? Een positieve houding kan je alleen maar stemmen opleveren. En F1 is momenteel een van de drukst gevolgde sporten ter wereld. De premier die zich tegen F1 kant, is een idioot."



Ecclestone: „Grands Prix van twee dagen zijn geen oplossing. De kosten zijn nauwelijks minder."

Pelé en de paus bij Ferrari

Dit is dus het circuit van Michael Schumacher. Vier overwinningen al, plus één diskwalificatie. Schrijf maar op rekening van het microklimaat. Behalve sneeuw, zagen we hier al alles in augustus. Op elk tijdstip. En als het op improviseren aankomt, kent Schumi zijn gelijke niet.

Dit is ook zijn thuisrace. Op plasafstand van Kerpen, zijn woonplaats voor hij zich Monaco of Zwitserland kon permitteren. Het volstaat een blik te werpen op de campings om te begrijpen dat Duitsland vlakbij ligt. Eén volk, één doel: de hoogste toren Warsteiner-blikjes bouwen. Belgische zomer of niet.

Twee, drie jaar terug stortte Schumi zich op donderdagnamiddag nog enkele uren in de feestpoel. „Dat is nu niet meer mogelijk”, betreurde de Ferrari-rijder gisteren. „Onze agenda laat geen minuut vrij. Jammer, want de kloof tussen de fans en mij wordt steeds groter. En ik ben ook fan geweest. Ik ben ook met de tent naar Grote Prijzen getrokken. Ik weet best dat je maar van één ding droomt: een glimp, een handtekening van je idool. Maar het zit er echt niet meer in.”

„Door de mentaliteit van de mensen ook. Toen ik daarnet aankwam, heb ik gepoogd contact te zoeken. Er was geen file, niet te veel volk en de rode petjes en Ferrari-vlaggen troffen me. Ik ben gestopt, maar meteen zaten ze bovenop de auto, trokken de deuren open.

ik ben moeten vluchten. In Amerika kan het wel. Daar schuiven ze braafjes aan voor een babbel, een krabbel. Hier niet. Van zodra ik me vertoon, barst de histerie los. Wat ook mooie momenten kan opleveren, hoor. Ik denk aan Hongarije: de massa die de piste innam, een zee van rood volk onder het podium, fantastisch.”

Daar was reden toe. Schumacher snoeide zijn achterstand op Hakkinen tot zeven punten terug. Dankzij een geniale pitstopstrategie van Ross Brawn. Maar het vergde een Schumi om hem ook op de baan te zetten. Alleen Schumacher blijft in de heetste momenten rustig doorpraten over de radio, schetste een vroegere ingenieur het verschil met de anderen.

„Ik vind het ook best vreemd”, aldus de tweevoudige wereldkampioen. „In de auto komen alle bewegingen als vanzelf, ik hoef er niet bij na te denken. Foutloos. Zonder de

minste emotie. Alsof ik een robot ben. Bij het voetballen bijvoorbeeld heb ik dat niet. Ik heb vorige week nog gespeeld met de amateurclub waar ik woon. Ik was zo nerveus dat ik fouten maakte. Dat overkomt me nooit achter het stuur.”

Schumacher vond nog de tijd voor een partijtje voetbal tussen het omstandige testwerk dat Ferrari de voorbije twee weken in Monza afwerkte. Wat hen toeliet de lange wielbasis te fiabiliseren voor Spa en Monza. Op snelle omlopen zou de lange Ferrari tijdswinst opleveren. „Enkele tienden, geen seconde”, temperde Schumacher meteen.

In Monza kreeg de Scuderia ook het bezoek van Gianni Agnelli, de baas van de Fiat-groep die op de haast beate bewondering van zijn sterrijder kan rekenen. „Ja, ik ben zwaar onder de indruk van de man. Hij stelde veel vragen, de juiste vragen, gaf zelf klare antwoorden: ongewoon voor iemand in zijn positie. Hij heeft ook een enorme uitstraling. Voor de Italianen is hij een soort paus. En ik kan er best inkomen.”

De lieve woordjes waren wederkerig. Na zijn bezoek liet Agnelli optekenen dat Schumacher voor Formule 1 is wat Pelé in het voetbal is. De

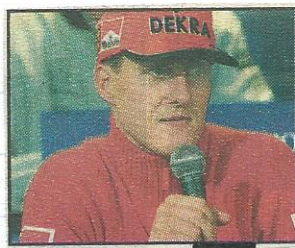
ongekroonde koning. En als Ferrari dit jaar geen wereldkampioen wordt, zal het niet de schuld van Schumi zijn, maar van Ferrari.

Schumacher kan zich hier zondag tot WK-leider kronen. Als hij wint en Hakkinen het podium niet haalt. Dan haalt hij de zeven punten achterstand in één klap op.

„McLaren heeft nog altijd de betere wagen”, dacht Schumacher. „Maar, zoals ik het voorspelde, is het WK-duel geworden tot een bandenoorlog. En in Hongarije bood Goodyear het betere rubber.”

Er is wat spanning ontstaan tussen McLaren en Schumacher. Gelanceerd door Mercedes, altijd protégé van Stuttgart gebleven, maar sinds de misgelopen onderhandelingen deze zomer zit er een haar in de boter. Jürgen Hubbert, dr. ing. Vorstandsmitglied (en wellicht nog wat) van Mercedes-Benz, stelde in de Duitse pers de exorbitante eisen van Schumacher aan de kaak. Schumacher op zijn paard.

„Ik heb geen eisen gesteld, ze hebben een bod gedaan. En bij de onderhandelingen is er nooit over cijfers gesproken, dat was al afgehandeld. Dacht ik. Tot ze die plots toch weer op tafel gooiden. Ik ben meteen opgestapt.”



Michael Schumacher

Weerman gevraagd

FRANCORCHAMPS – „Om in Spa te winnen, moet je een goeie weerman hebben.” Dixit Damon Hill. Michael Schumacher zal het niet ontkennen. Toen vorig jaar de startgrid zo ongeveer werd ondergeregend en achter safety-car diende gestart, gokte de Duitser met het tussensoort banden. Die een onmiskenbaar voordeel bleken van zodra de piste was opgedroogd en de safety-car weer binnen. Ferrari had zich over de weerevolutie geïnformeerd bij ons KMI.

Gevraagd naar hun bronnen voor weerinfo hielden Hakkinen, Hill, Schumacher en Frentzen zich gisteren uitgesproken op de vlakte. De vijand luisterde mee.

Frentzen: salmonella

FRANCORCHAMPS – Frentzen werd in Hongarije het slachtoffer van een salmonella-vergiftiging. Onderzoek in een Weens ziekenhuis bracht dat aan het licht. De vrijdag voor de Grand Prix ging de bacterie aan het werk.

„Ik ging niet meer van de pot af”, aldus Frentzen plastisch. „Zelfs de briefing werd daar gehouden.” ’s Avonds kwamen er 39 graden koorts en koude rillingen bovenop. Even werd overwogen forfait te geven voor de race, maar Frentzen beet door. „En tijdens de race ging het eigenlijk nog niet zo slecht.”

Maar na de finish stortte hij in elkaar. Een infuus bracht geen soelaas, zodat hij in allerijl naar het ziekenhuis werd overgevlogen. Dat hij pas op woensdag mocht verlaten. „Ik voel me nu 99 procent hersteld”, aldus de Duitser. „Ik hoop tegen morgen ook dat laatste procentje te hebben teruggewonnen.”

ZONDAG 30 AUGUSTUS
GP VAN BELGIË
FORMULE 1

Snelle jongens, snelle vrouwen

Er zijn twee manieren
om een Formule 1-renner
te herkennen.
In de wagen, aan zijn helm.
Naast de wagen aan het
adembenemende paar
handen dat die helm draagt.

Een determinatietabel:

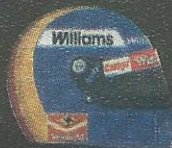
WILLIAMS-MECACHROME



1

Jacques Villeneuve
(Can, geboren 9.4.71)
WK'98: 20 p

„Om in Formule 3 op te vallen koos ik ongewone kleuren. Het patroon tekende ik zelf. De 'V' op de zijkant is ongewild, heb ik pas achteraf geconstateerd.”



2

Heinz-Harald Frentzen
(Dui, 18.5.67)
WK'98: 10 p.

Heinz-Harald Frentzen viel in Mönchengladbach op zijn buurmeisje, Tania Nigge. Nadat ambitieuze Corinna hem had laten stikken voor Michael Schumacher. Als je 't ons vraagt, der Heinz heeft zich niet verslechterd. Is ook zijn visie: „Wat zou ik jaloers zijn op Schumacher, ik heb al het mooiste meisje van de paddock.”



Tania Nigge

FERRARI



3

Michael Schumacher
(Dui, 3.1.69)
WK'98: 70 p.

Corinna Betsch, met 'e'. Aan de zijde van Frentzen dus, tot die in '91 ploeg vormde met Michael Schumacher in het Mercedes junior team. Intussen mevrouw Schumacher en moeder van Gina-Maria.



4

Eddie Irvine
(N-Irl, 10.11.65)
WK'98: 32 p.

„Ik heb lange tijd met een witte helm gereden, maar dat was me iets te discreet. Dus haalde ik de fluo-stiften boven. Groen, de kleur van mijn vaderland, waarnaar ook het klavertje op het achterhoofd verwijst. En fel oranje, vervolgens geëvolueerd naar Marlboro-rood. Toen ik door Ferrari werd geëngageerd plakte ik nog hun paardje bovenop.”

Corinna Betsch



BENETTON-PLAYLIFE



5

Giancarlo Fisichella
(It, 14.1.73)
WK'98: 15 p.

„Het ontwerp komt van de helmenproducent. Groen, blauw en geel zijn mijn lievelingskleuren. Vooral het fluo-geel bevalt me.”



6

Alexander Wurz
(Oos, 15.2.74)
WK'98: 20 p.

„De kleuren hebben een symbolische betekenis. Het groen onderaan, je ziet het wel amper, staat voor de aarde, het blauw boven verwijst naar de hemel. De rood-witte strepen komen natuurlijk van de Oostenrijkse vlag. Ik koos voor een scherp zig-zag patroon omdat dat agressiviteit uitstraalt. En omdat je er ook, met wat goeie wil, de letters 'A' en 'W' in herkent.”

JORDAN-MUGEN-HONDA



9

Damon Hill
(GB, 17.9.60)
WK'98: 6 p.

„Ik nam de kleuren van mijn vader over. Omdat ik trots ben op hem. Donkerblauw met de roeispanten die verwijzen naar de Rowing Club of Putney, de Londense roeivereniging waar zowel mijn vader als mijn moeder meer dan behoorlijke prestaties neerzetten.”



10

Ralf Schumacher
(Dui, 30.6.75)
WK'98: 4 p.

„Michael en ik kozen op ongeveer hetzelfde tijdstip voor een nieuwe helm. Beiden wilden we er de Duitse kleuren op. Vanwaar de sterke gelijkenis. Alleen is de basiskleur bij hem wit, tegenover geel bij mij.”

MCLAREN-MERCEDES



7

David Coulthard
(Schot, 27.3.71)
WK'98: 48 p.

Heidi Wichlinski, een 25-jarig supermodel uit Michigan (VS), begon haar F1-carrière met Max Papis, maar had snel door dat David Coulthard een riantere toekomst bood. De Schot dumpte voor haar Andrea Murray, een graatmager Canadees model wiens voorliefde voor topjes opschudding veroorzaakte in de paddock.



8

Mika Hakkinen
(Fin, 28.9.68)
WK'98: 77 p.

Erja Honkanen, sinds deze zomer Hakkinen. Zes jaar ouder dan Mika en houdster van een minstens even drukke agenda als manlief. Mevrouw doet in reizen.

Erja Honkanen



Heidi Wichlinski



Foto: REUTERS

PROST-PEUGEOT



11

Olivier Panis
(Fr, 2.9.66)
WK'98: 0 p.

„Het heeft een tijdje geduurd voor ik een tekening vond die me aanstond. Finaal zag ik ze in een strip. Neen, niet Michel Vaillant. Wat bijgekleurd en klaar was kees.”



12

Jarno Trulli
(Ita, 13.7.74)
WK'98: 0 p.

„Het groen en rood van de Italiaanse vlag, maar fluorescerend. Er zitten ook wat vleugeltjes in en de 'J' en de 'T' van mijn naam.”



Anne en Aurélien Panis. Zelden op de Grote Prijzen, want aan het werk, maar de grote steun en toeverlaat van Olivier.

SAUBER-PETRONAS



14

Jean Alesi
(Fr, 11.6.64)
WK'98: 3 p.

Jean Alesi is waanzinnig populair in Japan. Ziehier de reden: Kumiko Goto. De actrice stal het hart van de Siciliaan toen hij nog getrouwd was met Laurence. Met wie hij overigens twee kinderen heeft: Helena en Charlotte. Sinds '95 wonen Jean en Kumiko samen. Meestal in Nyon (Zwitserland), maar Alesi heeft ook een optrekje in zijn geboortedorp Avignon en een boot voor de Azurenkust.



15

Johnny Herbert
(GB, 27.6.64)
WK'98: 1 p.

„Ik droeg een witte helm. Tot ik F3000 voor Eddie Jordan reed. Hij bezorgde me een gratis exemplaar van Shoei, design inbegrepen. Ik heb nauwelijks iets aan het voorstel veranderd. Het valt wel op, vind ik.”



Kumiko Goto

ARROWS



16

Pedro Diniz
(Bra, 22.5.70)
WK'98: 1 p.

„De tekening is een eerbetoon aan Carlos Pace, een Braziliaanse ex-coureur. De kleuren in de pijl, geel en rood, koos ik gewoon om op te vallen.“



17

Mika Salo
(Fin, 30.11.66)
WK'98: 3 p.

Nog een fotomodel, maar niet in de textielsector. Integendeel. Noriko Endo sierde al de middenpagina van een mannenblad en heeft een website voor dezelfde doelgroep. Zij was Salo's nummersmeisje voor een Japanse F3-race in Suzuka toen de vonk oversloeg.



Noriko Endo

STEWART-FORD



18

Rubens Barrichello
(Bra, 23.5.72)
WK'98: 4 p.



Sylvana past perfect bij Rubens Barrichello: welopgevoed en discreet. De twee traden vorig jaar in het huwelijk.



19

Jos Verstappen
(Ned, 4.3.72)
WK'98: 0 p.



De Belgische inbreng in het F1-peloton. Sophie Kumpen, dochter van Robert, ex-voorzitter van Racing Genk, nichtje van Paul Kumpen, en zelf meervoudig kampioene kart. Waar ze Verstappen overigens leerde kennen. En de dynastie riskeert niet meteen dood te bloeden want papa Verstappen nam Max Emilian (nog geen jaar) al mee op de kart.

TYRRELL-FORD



20

Riccardo Rosset
(Bra, 27.7.68)
WK'98: 0 p.

„Ik wou per se een witte helm om de zon te reflecteren. De biesjes brengen het geel, groen en blauw van de Braziliaanse vlag.“



21

Toranosuke Takagi
(Jap, 12.2.74)
WK'98: 0 p.

„Ik nam de tekening over van mijn vader, die toerismewagens reed. Niet zozeer om de link te leggen, gewoon omdat ik ze leuk vond.“

MINARDI-FORD



22

Shinji Nakano
(Jap, 1.4.71)
WK'98: 0 p.

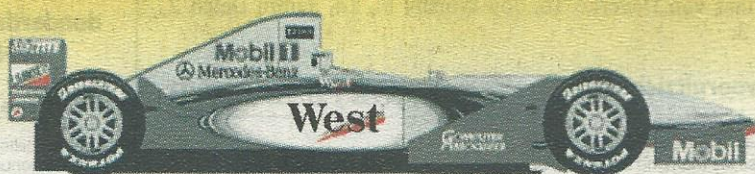
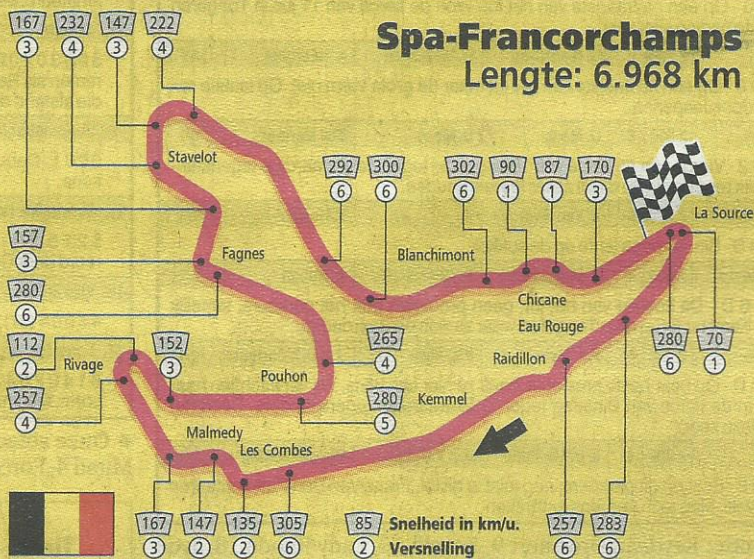
„Op een dag riep Mr. Hirotohi Honda (baas van Mugen) mij bij zich en zei: dit is de helm die je in Formula 1 gaat dragen. Ik dacht: wat is me dat? Maar finaal ben ik er wel gaan van houden.“



23

Esteban Tuero
(Arg, 22.4.78)
WK'98: 0 p.

„Weinig uitleg bij nodig. Het blauw-wit komt natuurlijk van de Argentijnse vlag en het rood voegde ik toe om het wat meer te laten schreeuwen.“



West McLaren Mercedes

OPA SCHUMACHER HAD EEN MOOIE
VOORSPRONG UITGEBOUWD...



... DIE HIJ HELAAS WEER MOEST
PRIJSGEVEN DOOR EEN TE LANGE
PITSTOP.



Francorchamps bibbert voor dreigbrief

FRANCORCHAMPS — Alle ordediensten op en rond de Grote Prijs Formule 1 in Francorchamps zijn in verhoogde staat van alarm. Een dreigbrief kondigt aan dat de wedstrijd dit weekeinde niet zal starten tenzij de grote Formule 1-baas, Bernie

Ecclestone, bewijst dat hij tien miljoen frank heeft gestort op rekening van Artsen zonder Grenzen in het hongerslijdende Sudan. Ook Ferrari-ster Michael Schumacher zou rechtstreeks geviseerd zijn.

Woensdag kreeg de redactie van de krant *Le Jour* in Verviers de getypte brief toegestuurd, die in dezelfde stad was gepost. De dreigbrief was in bijzonder slecht Frans opgesteld. Volgens sommigen moeten de vele taalfouten de herkomst van de brief verdoezelen.

„Er zijn vroeger nog bedreigingen geweest naar aanleiding van de Grote Prijs”, zegt men in Francorchamps. „Maar blijkbaar is deze brief de zoveelste bedreiging op korte tijd. Ze baart de ordediensten meer zorgen dan anders, onder meer door de internationale spanningen.”

Vooraf de verwijzing naar „de Amerikaanse bommen tegen de islam” zet de ordediensten aan tot voorzichtigheid. In de streek rond Verviers wonen veel migranten van Arabische afkomst, van wie sommigen nauw aanleunen bij de extremistische islam-strekking.

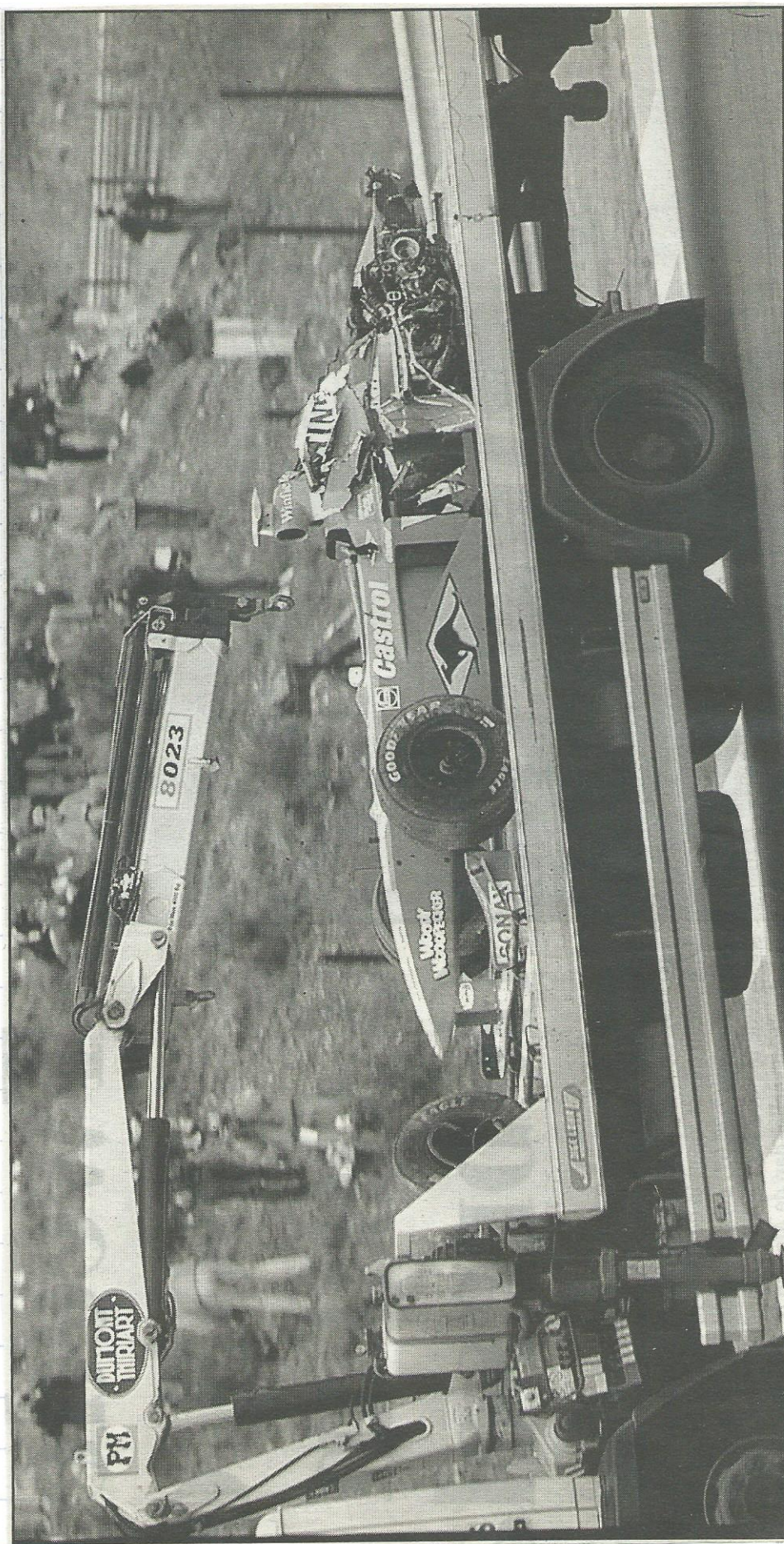
Gisteren ging het gerucht over een andere dreigbrief, gericht tegen de Duitse F1-kampioen Michael Schumacher. „Ik heb daar geen weet van en geniet ook geen speciale bescherming”, reageerde Schumacher. Rond zijn hotel in Francorchamps is een veiligheidszone ingesteld. De toegangen worden zorgvuldig gecontroleerd. Volgens de hoteldirectie is dat alleen bedoeld om fans op afstand te houden en de racers enige kalmte te waarborgen.

Schumacher op de rooster

FRANCORCHAMPS — Even opschudding na de trainingen gisteren. Ralf Schumacher kreeg het bezoek van twee rijkswachters in uniform.

Ze wilden de jonge Duitser ondervragen over een incident dat zich 's ochtends had afgespeeld. Bij het buitenrijden van zijn hotel bleek de broer van Michael een supporter te hebben aangereken.

Zonder erg, maar als de chauffeur Schumacher heet, wordt het natuurlijk een zaak.



De Williams van Jacques Villeneuve – in zwaar gehavende versie – wordt op de laadbak getakeld.

„Mijn beste crash in F1”

Opschudding in de tweede vrije trainingssessie. Jacques Villeneuve gaat bovenaan de Raidillon met een doodsmaak de banden in en desintegreert zijn Williams. De Canadees stapt echter quasi ongeschonden uit de wrakstukken, en komt er van af met een blauwe knie.

„Mijn beste crash in Formule 1,” grijnsde Villeneuve, nadat dokter Watkins al had onderzocht of de man nog goed bij zijn hoofd was. „In de States heb ik er al betere neergezet. Niet dat ik er trots op ben, maar als je er zo hard afgaat, zijn dat toch momenten die je bijblijven. De oorzaak? Te snel. Ik kwam bijna tien per uur sneller uit de bocht en ging iets te dwars.”

Na de crash kwam de commentaarmachine meteen op gang. Koersdirecteur Pierre Delettire: „Als er ooit iemand iets lager op de Raidillon afgaat, en de tribunes invliegt, dan wordt het erger dan Le Mans '55 (tientallen doden, nvdr).” Het was inderdaad opvallend dat de Williams amper werd afgeremd door de kiezelbak aan de buitenkant van de piste. Iets wat Villeneuve eigenlijk wel een goede zaak vond.

„De banden voor de vangrail hebben hun werk uitstekend gedaan,” legt de regerend wereldkampioen uit. „De wagen vloog wel in stukken, maar ik ben ongedeerd en dat is toch het belangrijkste. Kantelt de wagen in het grind, en kom je met je hoofd eerst tegen de banden, dan ben je er aan.”

Villeneuve vertelt het zonder de minste emotie. Gewone stervelingen hebben allicht een week nodig om van de klap te herstellen, de Canadees was bezorgd over de 40 minuten verloren trainingstijd.

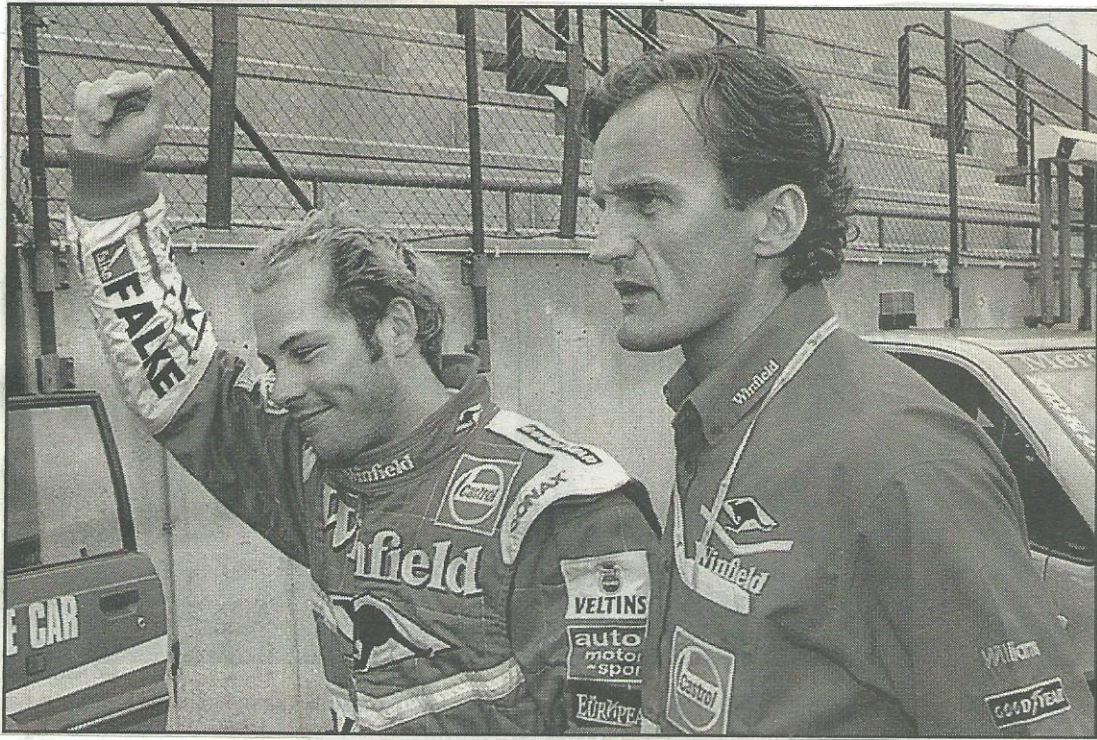
„Als het zaterdagmorgen regent, ziet het er slecht uit,” weet de Williams-rijder. „Dat zou jammer

zijn, want ik denk dat ik hier vooraan kan meespelen. De wagen wordt iedere race beter. Het blijft een weinig opwindende machine. Het nieuwe reglement kan me nog steeds niet bekoren. De gegroefde banden zijn al beter dan in het begin van het seizoen, maar als ik me voorstel hoe het op échte slicks zou zijn... De wagen zou met ongelooflijke snelheid door de bocht kunnen gaan.”

De wereldkampioen geeft al een tijdje de indruk uitgekeken te zijn op de F1, iets wat zelfs zijn titel niet kan verhelpen. Volgend jaar gaat Villeneuve een nieuwe uitdaging aan. Het nieuwe BAR-team van boezemvriend Craig Pollock wordt in ieder geval rond hem gebouwd. „Ik ben van plan om heel wat testwerk op mijn schouders te nemen,” aldus de Canadees, dit weekend getooid met een eerder klassieke lichtbruine haartooi. „Om de wagen naar mijn hand te zetten. Wie of wat de tweede rijder wordt, kan me bitter weinig schelen. Het zou leuk zijn als de kerel iets kan, om de motivatie binnen het team op peil te houden.”

Of om de Public Relations te verzorgen, iets waaraan Villeneuve een broertje dood heeft. „Ik ben niet van plan om bij BAR iets anders te doen dan te rijden. Het is het enige aspect van de Formule 1 dat me aanspreekt.”

Reden ook waarom Villeneuve het circuit van Spa zo aangenaam vindt, net zoals de meeste andere rijders. „Misschien kan ik hier zelfs winnen,” stelt hij onomwonden. Waarop teammaat Frentzen: „Jacques is heel optimistisch...”



Jacques Villeneuve – licht gehavend – na de crash.

De vrije trainingen

■ **Uitslag:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:51.895; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:51.906; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:52.629; Damon Hill (GB/Jordan-Mugen-Honda) 1:53.286; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:53.534; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:53.589; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:53.601; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1:53.660; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen-Honda) 1:54.116; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1:54.130; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1:54.158; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:54.171; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:54.433; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1:54.878; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1:55.182; Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1:55.263; Mika Salo (Fin/Arrows) 1:55.730; Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1:56.080; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1:56.431; Esteban Tuero (Arg/Mianrdi-Ford) 1:57.014; Shinji Nakano (Jap/Mianrdi-Ford) 1:57.682; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1:58.178.

Frentzen loopt boos weg

FRANCORCHAMPS – Persbabbels zijn niet de favoriete bezigheid van de F1-rijders, zeker niet als ze moeten schreeuwen om boven het motorenlawaai te blijven. Nadat Heinz-Harald Frentzen halsstarrig weigerde enig commentaar over zijn nabije F1-toekomst te geven, werd het hem na een vraag naar zijn opinie over Michael Schumachers geluk in enkele races teveel. „Ik weet waar dit naartoe gaat. Dit interview is afgelopen,” beet de Duitser, en stapte weg, ondertussen nog „Ik ben niet jaloers op Michael!” roepend. Dat weten we dan ook alweer.

McLaren begrijpt dat men liever Ferrari ziet winnen

FRANCORCHAMPS - Toen Flavio Briatore Eva Herzigova, Miss Wonderbra, door zijn tent liet huppelen, steigerde Ron Dennis. Die Briatore kon maar beter weer Benetton-pulls gaan verkopen. Formule 1 draaide om races. Om races alleen. Diezelfde Dennis bezette vorige week het presidentiële paleis in Praag om zijn *Adrenaline Program* af te kondigen. Een McLaren-tweezitter, een McLaren GT en een heuse straaljager die het kruimpje op deze aardkloot de ultieme kick moet geven. Alleen dwazen veranderen niet van gedacht.

Het verschil tussen Williams en McLaren is opmerkelijk. Winfield en West, de respectieve hoofdsponsors, betalen eenzelfde wanstaltig bedrag, maar bij Williams mag je alleen dat doen en voor de rest zwijgen, terwijl McLaren oren heeft naar zelfs pompeuze marketingplannen. Zoals in Praag. Trompettengeschal toen Hakkinen, Coulthard en Dennis het paleis binnen schreden, later op een nabijgelegen circuit, tien (!) lijfwachten als een levende omheining rond de sterrijders. McLaren werkt aan zijn mythe. Hoe minder bereikbaar, hoe groter de honger.

Dennis beheerst al de bijpassende spraak: „Wij zijn de besten. Nog altijd. Schumacher heeft de Grote Prijs van Hongarije niet

gewonnen, wij hebben hem verloren.”

Mooi toch dat hij de fout toegeeft. Foutén. Bij Hakkinen begon het al op de startgrid, blijkbaar. Lekke band. Dan defecte radio net op het moment dat Schumi zijn eerste pitstop maakte. Werd Coulthard maar in allerijl binnengeroepen en diens strategie door elkaar gehaald. „We zijn daar in de fout gegaan”, slaat Dennis mea culpa. Of dat het moreel niet heeft aangetast? „Het deed pijn, maar of we nu winnen of verliezen, onze houding na een GP is altijd dezelfde: aanpakken als was het de aller-eerste koers. Vertrouwen is een zwakte in een competitieve omgeving.”

Dennis geeft toe dat ze het hier moeilijk krijgen. Het grillige weer is voor iedereen een probleem, maar McLaren kan bovendien niet terugvallen op de gegevens van vorig jaar. Zij rijden hier voor het eerst op Bridgestone-banden. En moeten dan ook nog opboksen tegen Bernie en co. Ferrari is onmisbaar voor F1, McLaren niet. Zei Dennis niet zelf dat een wereldtitel van Ferrari commercieel interessanter was voor F1?

„De jongste 15 tot 20 jaar heeft McLaren haast elk seizoen gewonnen. Het is daarom begrijpelijk dat sommige mensen liever Ferrari wereldkampioen zien worden. Maar ik ben niet een van hen.”

Prost: „Ik zie alleen nog doetjes achter het stuur”

FRANCORCHAMPS - Een avondje doorzakken met Alain Prost, dat sla je niet af. Vier wereldtitels F1, heroïsche duels met Mansell en Senna, Williams, Ferrari, McLaren, nu kniehooch in de ellende met zijn eigen team: stevige bagage voor een respectabele visie. En die is duidelijk: „De rijders beseffen niet hoezeer ze zijn verwend.”

Soms bekruipt hem nog even de zin zelf achter het stuur plaats te nemen. „Toen ik gisteren over Francorchamps vloog, bijvoorbeeld. Maar, zomaar wat rondjes draaien geeft me geen plezier. En om sneller te gaan, behoeft je training. Daarvoor ontbreekt de tijd.”

Er schiet zelfs geen tijd meer over voor zijn echte passie, de fiets. Toen hij nog wel tienduizend kilometer per jaar afmaalde, finishte Prost 48ste in de beruchte rit over drie Alpengolfs. Op ruim 5.000 deelnemers. „En dan alleen omdat ik aan de voet van l'Alpe D'Huez lek was gereden”, preciseert hij fier. Nu komt hij niet verder dan wat peddelen in de Parijse banlieue. Op een fiets van eigen makelij: „Profica. Voorlopig enkel in Frankrijk te koop. Maar we willen het merk ruimere bekendheid geven door een profteam te sponsoren. Bijna waren we scheep gegaan met *La Française des Jeux*, maar er dienen zich nog wel kansen aan.”

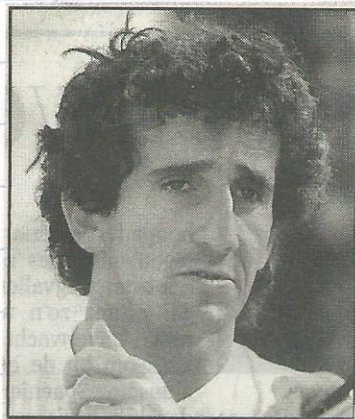
Prost woont nu dus in Parijs, vlakbij de nieuwe ateliers van zijn F1-team. „De verhuizing was gekkenwerk”, zegt hij zelf. „In volle seizoen, sukkelend met een nieuwe wagen, nieuwe motor, nieu-

we versnellingsbak, nieuw team. Maar ik ben blij dat ik alle ellende in één keer heb doorgebeten."

Alhoewel, doorgebeten? Prost Grand Prix scoorde nog geen punt in het WK. Van een bolide die Prost heet, verwacht je meer. Zeker met de miljarden van Peugeot in de rug. „Denk je misschien dat ik niet ontgoocheld ben? Ik maakte een budget op basis van 20 punten (voor elk punt kent Bernie een premie toe). Een minimum, dacht ik. Ik zal mijn plannen voor volgend seizoen mogen herzien, à la baisse. De wagen zit fundamenteel fout. Zoals de Williams. Maar dan zie je dat zij de kracht en de ervaring hebben om dat in de loop van het seizoen recht te trekken. Wij niet. Wij ontberen daartoe een solide basis. Die zijn we nu aan het leggen. Eerlijk, dit seizoen kan niet snel genoeg voorbij zijn."

Vreemd toch dat Prost vorig jaar, met een mindere motorist (Mugen) in de rug, wel scoorde? „De banden gaven een vertekend beeld. Met de Bridgestones hadden we een voordeel. Kijk maar naar Stewart: zij maakten precies hetzelfde mee."

Het catastrofale seizoen ten spijt ver-



Alain Prost

lengden Panis en Trulli toch hun overeenkomst. Al ontbrak het hen wellicht niet aan aanbiedingen. Hoe heeft Prost

hen kunnen overtuigen? „Ik heb hen de situatie duidelijk uitgelegd, onze plannen geschetst en dan een optie van veertien dagen genomen. Na die termijn waren ze vrij en beschouwde ook ik me gerechtigd om met anderen te praten. Ik ben alleen geïnteresseerd in rijders die gemotiveerd zijn, die vertrouwen hebben in het team. Ze hebben zelf beslist te blijven."

Het klinkt alsof Panis en Trulli niet de absolute goedkeu-

ring wegdroegen. Wie geen winnende wagen in de aanbieding heeft, kan de betere rijders van het peloton natuurlijk niet verleiden. Maar in de veronderstelling van wel, wie had Prost graag achter zijn stuur gezet?

„Er gaapt een grote leegte achter Schumacher. En dan heb ik het niet zozeer over stuurmanskunst. Die is er bij bosjes. Ik zoek karakters, persoonlijkheden. Maar je vindt ze niet meer. Omdat we een junior-team in F3000 hebben, volg ik het jonge geweld nogal. Het klinkt onwaarschijnlijk, maar ik ken er geen enkele die niet met zijn aktetasje, mana-

ger, mama en/of papa naar het circuit komt. Ze kunnen niet eens zelf hun boterhammen smeren. Als ik dat vergelijk met onze tijd: ik moest helemaal alleen mijn plan trekken. Sliep in een caravan op het circuit. Senna ook. Nu zijn het doetjes. Hoe wil je dat zij hun mannetje kunnen staan in de haaienpoel van de Formule 1. Waar iedereen maar één doel heeft: de naaste kapot maken."

Ter verdediging van de jeugd: het is haast onmogelijk geworden om tot F1 door te dringen. Ze krijgen simpelweg geen kans om te bewijzen wat ze in hun mars hebben.

„Noem me eens één jonge Fransman die niet zijn kans heeft gekregen? Collard is bij vijf F1-stallen testrijder geweest, nog is hij niet geslaagd. Komaan. Klagen, ja, dat kunnen ze. Ze vinden geen geld. Laat me niet lachen. Wat kost een seizoen Formule Ford? Vier, vijf miljoen frank. Voor mijn tweede jaar in autosport moest ik ook 600.000 frank ophoesten. Twintig jaar geleden. Ik heb ze gevonden."

„Trouwens, een ruime portefeuille wordt op termijn een handicap. Kijk naar Diniz. Geen kwaai rijder, maar hij is tot het einde zijner dagen gebrandmerkt als rijke luis. Die zijn plaats in F1 alleen dankt aan het geld van papa. In alle andere gevallen is dat ook zo. De rijken zijn te mijden. Wie goed is, heeft geen cent. Jammer genoeg."

Moeten we daaruit afleiden dat Prost kort bij kas zit? Heeft Peugeot misschien in het F1-budget geknipt om zijn 206

naar het WK rally te kunnen sturen?

„Hoe je het ook draait of keert: de beslissing van Peugeot om ook aan het WK rally deel te nemen, is geen goeie zaak voor ons. Al is het maar 100 miljoen frank, ooit zal je die wel ergens missen. Let wel, ons budget is ruim, maar wel omschreven. Mercedes, Renault vroeger, Ferrari hebben eigenlijk carte blanche. Ik weet uit eigen ervaring dat Renault betaalde voor de onvoorziene aerodynamische ontwikkelingen van de Williams. Wij zitten nu in de windtunnel voor de wagen van 1999. Maar dat betekent dat het huidige model gedurende de laatste vier Grote Prijzen niet meer evolueert. McLaren werkt ook aan zijn auto voor '99, maar ondertussen evolueert ook de huidige nog. Zij hebben twee ploegen. Als je naar de wereldtitel dingt, hoort het zo."

Slotvraag: wie ziet Prost wereldkampioen worden, Hakkinen of Schumacher? Zal het de Duitser lukken de interne Italiaanse keuken eindelijk schoon te krijgen?

„Jean Todt heeft grote kuis gehouden. Maar er blijven nog altijd strubbelingen bij Ferrari. Die krijg je er nooit uit. De komst van Schumacher maakt wel dat er één problematische factor minder is. Vroeger konden ze het afschuiven op het chassis, de motor, de versnellingsbak, de banden én de rijder. Die valt af, want Schumacher wordt algemeen erkend als de beste. Dat is twintig procent minder reden om problemen te maken."

FRANCORCHAMPS – Damon Hill won de Grote Prijs van België F1, die weggelegd leek voor Michael Schumacher. In het Belgische zomerweer dat de Duitser zo ligt en nadat Hakkinen in de herstart was gecrasht, stoomde Schumacher af op winst en een comfortabele leiding in het WK. Tot hij in de 25ste ronde David Coulthard, ploegmaat van Hakkinen, moest dubbelen.

De versie van David Coulthard: „Ik zag de eerste blauwe vlag (signaal dat een snellere wagen volgt) in Turn 5. Het team vroeg me over de radio Schumacher voor te laten. De eerste gelegenheid daartoe was op het rechte stuk na Turn 9. Ik haalde de voet van het gas en bleef de ideale lijn houden, zoals de gedragscode het voorschrijft.”

De versie van Michael Schumacher: „Coulthard wachtte me op. Hij reed 5 à 6 seconden per ronde trager dan voordien. En hij moet weten dat op het rechte stuk van het gas gaan (in een F1 hetzelfde als bovenop de rem springen) gevaarlijk is. Bij zichtbaarheid nul. Men zou kunnen besluiten dat hij het opzettelijk deed.”

Schumacher was razend. De sukkeltocht op drie wielen naar zijn garage had hem niet bekoeld. Amper geparkeerd, stormde hij naar de McLaren-pit. „Are you trying to kill me, schreeuwde hij”, aldus Coulthard, ontdaan. „Walgelijk.

Later, op de koersdirectie, heeft hij het nog eens herhaald. Ik ging niet in de fout. FIA heeft toegang tot alle elektronische data. Ze zullen me gelijk geven.”

Schumacher reageerde als een bezetene omdat hij beseftte dat hij in Spa wellicht het wereldkampioenschap verloor. Werd Schumacher er door Coulthard moedwillig uitgeknikkerd? Zelfs in Formule 1, waar niet echt zwaar aan ethiek wordt getild, zou dat sterk zijn. Coulthard riskeerde immers ook zijn eigen hachje. Anderzijds, Coulthard zou in de bocht voordien al van het gas zijn gegaan. De reden waarom Schumacher zo heftig met zijn vuist zwaaide. En daar bestaat geen katholieke uitleg voor.

Ging Coulthard in de fout, zonder kwaai bedoelingen? De koersdirectie oordeelde alvast van niet. Na verhoor van alle partijen werd beslist de uitslag niet te wijzigen en geen straffen uit te spreken. En Ferrari legde geen formele klacht neer.

De mening overheerste dat de omstandigheden alle schuld droegen. Zoals ook voor de gigantische hoop rokend puin na de eerste start. Zoals voor de crashes die volgden. „Misschien moeten we eerder het circuit in vraag stellen”, meende winnaar Damon Hill. „Spa is mooi, maar levensgevaarlijk. Niet alleen bij regen, wanneer we letterlijk blind rijden tegen 240 per

uur. Ook op droog. Het gaat zeesnel. Bangelijk.”



Lijkbleek van angst begeeft Michael Schumacher zich richting Coulthard: „Men zou kunnen besluiten dat hij opzettelijk zo traag ging rijden.”

Knal van kwart miljard

Regen en mist hebben gisteren voor een ravage gezorgd tijdens Grote Prijs van België Formule 1. Enkele honderden meters na de start botsten twaalf wagens op elkaar. Het resultaat: tweehonderd meter rokend puin. De crash kost naar schatting twintig miljoen frank per bolide. Gelukkig bleven de renners ongedeerd. Maar na nog meer botsingen hadden zelfs de helden van de Formule 1 vragen bij het mooiste, maar levensgevaarlijke parcours van het Formule 1-circuit. Met een snelheid van 260 kilometer per uur en een zicht van nul racen, is gekkenwerk. „Voor wie er in Blanchimont afgaat, is geen redding mogelijk”, aldus Ferrari-rijder Eddie Irvine. Zelfs Michael Schumacher, Gods rechtersvoet, reed zich te pletter op een voorligger. Damon Hill won uiteindelijk de afvallingsrace.



McLarens snelst in kwalificaties

FRANCORCHAMPS – De tijden van de vrije trainingen lieten vermoeden dat Ferrari op Francorchamps heel dicht in de buurt van de McLarens zou komen. Tijdens de kwalificatiesessie was daar echter weinig van te merken.

De Zilverpijlen waren een klasse sterker dan de rest. Häkkinen en Coulthard wisselden elkaar aan de kop van de tabel een paar keer af, finaal was het de Fin die de pole mocht claimen. Met een tijd die zelfs lager lag dan de pole van '97, terwijl de bolides dit jaar toch geacht worden trager te gaan.

„Misschien zijn de rijders nu zoveel beter,” grapte Häkkinen. „Nee serieus, het zal eerder te maken hebben met de smallere wagens, dus lagere luchtweerstand. Francorchamps is een snel circuit, en de voornaamste handicap van de nieuwe wagens, de lagere bochtensnelheid, weegt hier niet zo zwaar door.”

Na Häkkinen en Coulthard volgde verrassend Damon Hill, voor het eerst sinds Hongarije '97 bij de top-drie. „Het heeft Eddie Jordan handenvol centen gekost, maar het is toch gelukt,” lachte Hill, snerend naar Michael Schumacher, die eerder had beweerd dat Jordan enkel voor het geld in de F1 zit.

De Duitser kon pas als vierde vertrekken, maar mocht zich toch nog gelukkig prijzen. Zijn snelste ronde werd immers geschrapt, omdat die werd neergezet terwijl de gele vlag zwaaide. De viervoudige winnaar van de Belgische Grote Prijs had niet echt een verklaring voor het feit dat de kloof met de McLarens meer dan een seconde bedroeg.

„We beschikken hier over een nieuwe motor die enkele paarden meer levert, en rijden ook met wagen met lange wielbasis. Al die elementen lieten vermoeden dat we toch iets dichterbij zouden geraken.”

Alle rijders wisten zich te kwalificeren, ook Mika Salo, die 's ochtens tijdens de vrije trainingen met een doodsmak in de rail op de Raidillon was gevlogen. Het beeld leek verontrustend veel op dat van het dodelijk ongeval van de Oostenrijkse Ratzberger in Imola '94. Salo kwam er echter vanaf met een lichte hoofdpijn en een dikke tong. Tegen bijna driehonderd per uur op je tong bijten laat immers sporen na.

KOERSFEITEN

Eerste zege voor Jordan

Start: 80.000 toeschouwers, natte, mistige piste. Hakkinen is goed weg, Irvine en Coulthard hinderen (raken?) mekaar in de haarspeld van La Source. Coulthard gaat breed en van zodra hij versnelt, trekt de McLaren dwars over de piste. Gevolg: 12 auto's te hoop. Rosset en Takagi (Tyrrell), Panis en Trulli (Prost), Diniz en Salo (Arrows), Wurz, Barrichello, Irvine, Coulthard, Herbert en Nakano. Verstappen komt als bij wonder met enkel een gehavend achterwiel weg.

Herstart zonder Panis, Salo en Rosset die de enige toegelaten reserve-wagen aan hun teammaat moeten laten en Barrichello, die een lichte armblessure opliep. Hakkinen mist zijn start, probeert in La Source nog langs Schumacher te komen, tolt om zijn as en krijgt Herbert op bezoek. Schumacher sluipert langs Irvine naar de tweede plaats. Coulthard en Wurz raken mekaar. De Schot vervolgt zijn weg, maar de safety-car rukt uit om het puin te laten ruimen.

3de ronde: safety-car rijdt binnen en laat een rijtje Hill, Michael Schumacher, Irvine, Alesi en Villeneuve, die prompt oprukt naar de vierde plaats.

8: het begint weer te regenen. Schumacher, op regenbanden, gaat voorbij Hill naar de kop. Even verder rijdt Irvine zijn voorvleugel onderuit, maar de Noord-Ier kan nog binnenhinken.

16: aquaplaning stuurt Villeneuve op een recht stuk in de rail. Alesi maakt een 360 graden. De kopgroep gaat wijselijk over tot de eerste pitstop. Tussenstand: Michael Schumacher, Hill, Ralf Schumacher, Alesi, Frentzen (auteur van een slipper), Irvine, Fisichella, Diniz, Coulthard, Trulli.

25: Schumacher wil Coulthard dubbel, maar knalt in de McLaren. Op drie wielen haalt hij nog de pit, maar geeft op. Even later gaat Irvine er in de dubbele linkse af.

27: Fisichella rijdt achterin bij Nakano binnen, net voor de busstop. De safety-car rukt opnieuw uit. De kopgroep, op Ralf na, profiteert ervan om een tweede keer te pitten. Er zijn nog 6 auto's in koers.

29: Eerst Coulthard, dan Nakano komen na reparatie weer op de piste.

44: Hill pakt de eerste F1-zege in het bestaan van Jordan. Dat ook de tweede levert: Ralf Schumacher. Alesi geeft Sauber het eerste podium van het seizoen. Acht wagens finishen. Geen record. In Monaco twee jaar terug reden slechts 3 auto's door het lint.

Laatste GP van België?

FRANCORCHAMPS – De terroristen-saga kon André Maes missen als kiespijn. De GP van België torste al een levensgroot vraagteken achter zijn datum. Wegens het hangende verbod op tabaksreclame. Wegens Karel Van Miert, Europeeër, maar ook Belg. En nu zouden de Ardennen ook nog eens een broeihaard zijn van islamitisch fundamentalisme. Oogt de toekomst somber?

„Men heeft mij gezegd dat Spa op het kalenderontwerp van 1999 staat”, zegt Maes, directeur van het circuit. „Dat is alles wat ik weet. Voor Bernie is er alvast geen vuiltje aan de lucht. Robert Collignon, Waalse minister-president, heeft hem schriftelijk bevestigd dat indien de federale regering het verbod op tabaksreclame niet opheft, de Waalse dat wel zal doen.”

Helemaal gerust moeten ze er toch niet in zijn want de Waalse regering, die via een intercommunale het circuit exploiteert, sloot zich aan bij de klacht tegen de wet-Van Velthoven die onder anderen ook Sylvain Geboers bij het Arbitragehof neerlegde. De Waalse regering argumenteert dat de Grand Prix toerisme en sport behelst. En die domeinen zijn één- en duidelijk regionale bevoegdheid van de gemeenschappen. In tegenstelling tot volksgezondheid.

■ **1ste rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.48.682 (gem.: 230,809 km/u); David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.48.845; **2de rij:** Damon Hill (GBR/Jordan-Mugen Honda) 1.49.728; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.50.027; **3de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.50.189; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.50.204; **4de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.50.462; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.50.501; **5de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.50.686; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.51.189; **6de rij:** Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.51.648; Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas) 1.51.851; **7de rij:** Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.52.572; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.52.670; **8ste rij:** Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.52.784; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.53.037; **9de rij:** Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1.53.149; Mika Salo (Fin/Arrows) 1.53.207; **10de rij:** Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1.53.237; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.54.850; **11de rij:** Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.55.084; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.55.520.

■ **1. Damon Hill** (GBR/Jordan-Mugen Honda), de 306.577 km in 1u43.47.407 (gem.: 177.229 km/u); **2. Ralf Schumacher** (Dui/Jordan-Mugen Honda) op 0.932; **3. Jean Alesi** (Fra/Sauber-Petronas) 7.240; **4. Heinz-Harald Frentzen** (Dui/Williams-Mecachrome) 32.242; **5. Pedro Paulo Diniz** (Bra/Arrows) 51.682; **6. Jarno Trulli** (Ita/Prost-Peugeot) op 2 ronden; **7. David Coulthard** (GBR/McLaren-Mercedes) 5 ronden; **8. Shinji Nakano** (Jap/Minardi-Ford) 5 ronden. **De uitvallers:** 9. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton) 26 ronden gereden; 10. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 25; 11. Eddie Irvine (GBR/Ferrari) 25; 12. Esteban Tuero (Arg/Minardi) 17; 13. Jacques Villeneuve (Can/Williams) 16; 14. Tora Takagi (Jap/Tyrrell) 10; 15. Jos Verstappen (Ned/Stewart) 8; 16. Mika Hakkinen (Fin/McLaren) 0; 17. Alexander Wurz (Oos/Benetton) 0; 18. Johnny Herbert (GBR/Sauber) 0. **Niet gestart:** 19. Rubens Barrichello (Bra/Stewart); 20. Olivier Panis (Fra/Prost); 21. Mika Salo (Fin/Arrows); 22. Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell). **Snelste ronde:** 9de: Michael Schumacher in 2.03.766. **Opeenvolgende leiders:** ronde 1-6 Damon Hill; 7-24 Michael Schumacher; 25-44 Damon Hill. **Wedstrijd geneutraliseerd om veiligheidsredenen:** 2de, 28ste en 31ste ronde.

WK-STAND

■ **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. D. Hill (GBR) 16; 8. G. Fisichella (Ita) 15; 9. H.H. Frentzen (Dui) 13; 10. R. Schumacher (Dui) 10; 11. J. Alesi (Fra) 7; 12. R. Barrichello (Bra) 4; 13. M. Salo (Fin) en P. Diniz (Bra) 3; 15. J. Herbert (GBR), J. Magnussen (Den) en J. Trulli (Ita) 1. **Constructeurs:** 1. McLaren-Mercedes 125 ptn; 2. Ferrari 102; 3. Williams-Mecachrome 33; 4. Benetton-Mecachrome 32; 5. Jordan-Honda 26; 6. Sauber-Petronas 8; 7. Arrows 6; 8. Stewart-Ford 5; 9. Prost-Peugeot 1.

Geldwolf verwijt gangster inhaligheid

FRANCORCHAMPS – Het staat nu wel vast dat Ralf Schumacher volgend jaar niet meer voor Jordan rijdt. De twee partijen zijn verwikkeld in een juridische procedure om de samenwerking te verbreken.

De gebruikelijke handelwijze van de Ierse teammanager. Hij laat beloftevolle jongeren debuteren maar bindt hen voor jaren. Vrijheid moet worden afgekocht. Fisichella deed het vorig jaar. Alesi zou nu nog altijd een procent van zijn loon aan Jordan moeten afstaan. Hij reed tien jaar geleden F3000 voor hem.

Met Irvine was het nog hilarischer: tijdens de GP van Portugal '95 riep Jordan om dat Irvine voor twee jaar had bijgetekend. Welgeteld zeven dagen later maakte Ferrari bekend dat ze Irvine hadden ingelijfd. Jordan ging er toen zelfs prat op dat Ferrari zijn voornaamste sponsor was. Maar dat hij die toch bezwaarlijk op zijn auto kon plakken.

Met Ralf Schumacher stootte hij

op onverwachte oppositie. Ralf heeft een grote broer wiens woorden nogal galmen. Liet Michael zich ontvallen: „Ik heb mijn broer toch aangeraden naar Williams te gaan. Ze zitten in een dalletje, maar het is een topteam. Ze vechten geheid hun weg terug naar de top. Jordan is alleen geïnteresseerd in zoveel mogelijk geld pakken.”

Jordan in alle staten. „Wie denkt hij wel dat hij is om zijn neus in onze zaken te steken? Is hij al vergeten wat wij voor hem deden? Zonder ons kende niemand Michael Schumacher.”

Schumacher debuteerde net hier zeven jaar geleden in een Jordan. Naar verluidt, dankzij Mercedes, dat zich borg stelde voor een niet onaanzienlijke som. Al na één koers verkocht Jordan de jonge Duitser door aan Benetton.

„Dat Ralf en ik nu overhoop liggen, is de verdienste van Michael Schumacher”, brieste Jordan verder. „Hij heeft wel lef mij een geldwolf te noemen terwijl hijzelf alleen aan geld denkt. Of dacht je dat hij bij Ferrari is gebleven voor een andere reden dan de 1,4 miljard frank die ze jaarlijks gaan ophoesten? Als hij echt wereldkampioen wou worden moest hij naar McLaren zijn gegaan.”

Ralf stapt dus op. Zo goed als zeker naar Williams. Zijn plaats zou wel eens kunnen worden ingenomen door 'Tora' Takagi. Protégé van Honda, via Mugen al officieus motorenleverancier van Jordan en werkend aan een terugkeer via de grote poort. Jordan heeft zelfs al ontkend dat hij zijn team aan Honda gaat verkopen. Dan weet je het wel.

Mooi volk

FRANCORCHAMPS – Bekend volk tijdens de GP van België. Zaterdagochtend kwam Prins Laurent binnenvallen. Met de uitdrukkelijke eis geen tamtam te maken rond zijn aanwezigheid. Interbrew liet Michael Johnson even overkomen, na de Memorial. En gisteren mocht Jürgen Köller, verdediger van de Mannschaft, enkele rondjes draaien met Jochen Mass.



De leider in het wereldkampioenschap, Mika Hakkinen, verlaat de wedstrijd. Geen nood, in de brokkenwedstrijd in Spa zou ook zijn grootste concurrent, Michael Schumacher, het einde niet halen.

Bernie lacht bom weg

„Hoeveel moet ik storten? Tien miljoen? Belgische frank? Een gift voor het goede doel of zo?” Bernie Ecclestone gaf alvast niet de indruk de terroristische dreiging aan zijn adres ernstig te nemen.

Francorchamps leefde een gans weekeinde in een verhoogde staat van paraatheid. De dreigbrieven die midden vorige week onder anderen de redactie van de Waalse krant *Le Jour* hadden bereikt, zetten het politie-apparaat in werking. Vooral de melding dat het een vergelding zou zijn voor 'de bommen op de islam', veroorzaakte onrust.

De doelwitten daarentegen reageerden amper. Michael Schumacher zei niet op de hoogte te zijn van extra-veiligheidsmaatregelen en deed gewoon zijn ding. Bernie Ecclestone ontladde de atmosfeer met Brits flegma. Net als overigens de hele top van Formula One Association, de organisator van het wereldkampioenschap.

„Professionelen eisen geen tien miljoen, maar enkele honderden miljoenen van Bernie. Toch het beste bewijs dat het om grappenmakers gaat. Formule 1-kenners zijn het daarentegen wel. Om de Ferrari van Michael Schumacher te hebben uitgekozen voor sabotage. Bij een Minardi of een Tyrrell zou het niemand opvallen

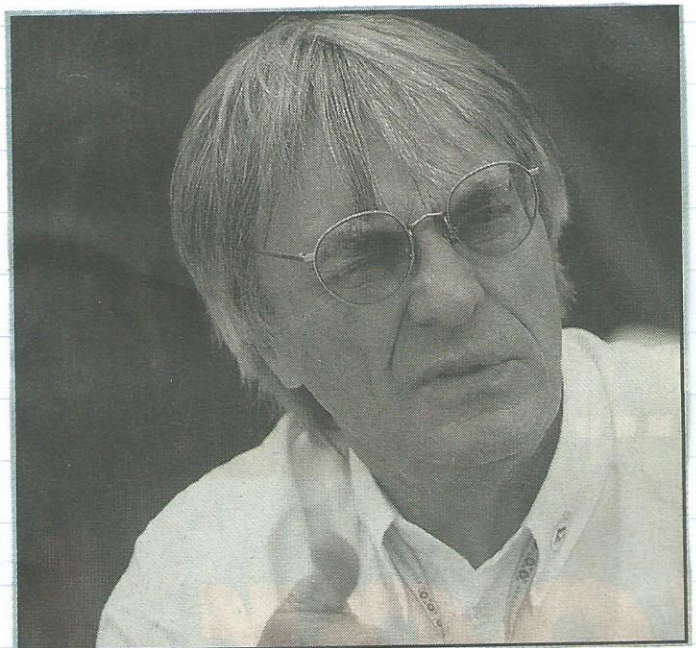
dat het om sabotage ging.”

Het is niet de eerste keer dat Bernie en zijn circus worden afgedreigd. Twee jaar terug in Hockenheim diende in allerijl de perszaal ontruimd na een bommelding. In Silverstone is het haast jaarlijkse kost. Plots snuffelende, natte neuzen aan je voeten, overal spiedende mannetjes behangen met oortelefoons en de geruststellende boodschap: „Routine-onderzoek.”

Zei Bernie Ecclestone tijdens een select diner vrijdag: „Ik ben daar fatalistisch in. Tegen terroristische aanslagen kan je je simpelweg niet verdedigen. Als je eraan denkt, als je er rekening mee houdt, word je gek. Wie weet werd er drie maanden geleden niet een tijdbom in de Ferrari gemonteerd die straks ontploft? Wie weet liggen er in de Ardense bossen geen *snipers* op de loer om het hele peloton tijdens de rijdersparade van de camion te knallen? Ach, ze doen maar. Wanneer de Grand Prix start, zit ik al lang knus voor mijn televisie in Londen.”

André Maes, directeur van het circuit in Francorchamps, bevestigde dat hij sinds donderdag de veiligheidsploegen had verdubbeld in getal. En dat ook rijkswacht en politie hun effectieven aanzienlijk hadden opgevoerd.

En misschien was het geen toeval dat Sylvester Stallone Francorchamps links liet liggen. Sly draait volgend jaar een film over F1 en miste de jongste tijd geen enkele Grand Prix. Sly is een Amerikaan.



Schrik van terroristen? Bernie niet

Spektakel

De echte winnaar van de Grand Prix van België Formule 1 stond zondagavond niet op het podium. Maar zat wat verder, in een gedistingeerd grijze bus, handenwrijvend voor een tiental digitale tv-schermen. Bernie Ecclestone zal straks weer een hausse in het kijkcijfergetal van Formule 1 kunnen melden. Geen tv-station dat de hoop afgerukte wielen en rokend kevlar niet toonde. Geen toog waar niet werd gediscussieerd over de schuldvraag in het incident Coulthard-Schumacher.

Rijders en teamleiders stelden voor een keer bijna unaniem de levensgevaarlijke omstandigheden aan de kaak. Zichtbaarheid nul in de regen, aquaplaning alom en dat op een zo al vriel circuit. Iedereen vroeg zich luidop af waarom de safety-car niet vroeger, misschien zelfs al bij de start, was uitgerukt. Het zal Bernie een zorg wezen. Eddie Irvine wees zaterdag al op de gevaren van Blanchimont, een flauwe bocht die bijna plankgas wordt genomen. „De bandenmuur staat onder het niveau van het circuit”, aldus de Noord-Ier. „Als je er daar afgaat, hang je gegarandeerd in de bomen.” Waarop Bernie: niemand verplicht hem daar plankgas te gaan.

Spektakel is de enige norm. Het valt dan ook te betwijfelen of de openlijke kritiek van de rijders een extra-argument tegen Francorchamps aanvoert. Bovenop het hangende verbod op tabaksreclame, de bombrieven en de persoon van Van Miert. Eerder lijkt het beruchte microklimaat zondag efficiënt lobbywerk te hebben geleverd voor onze Ardennen.

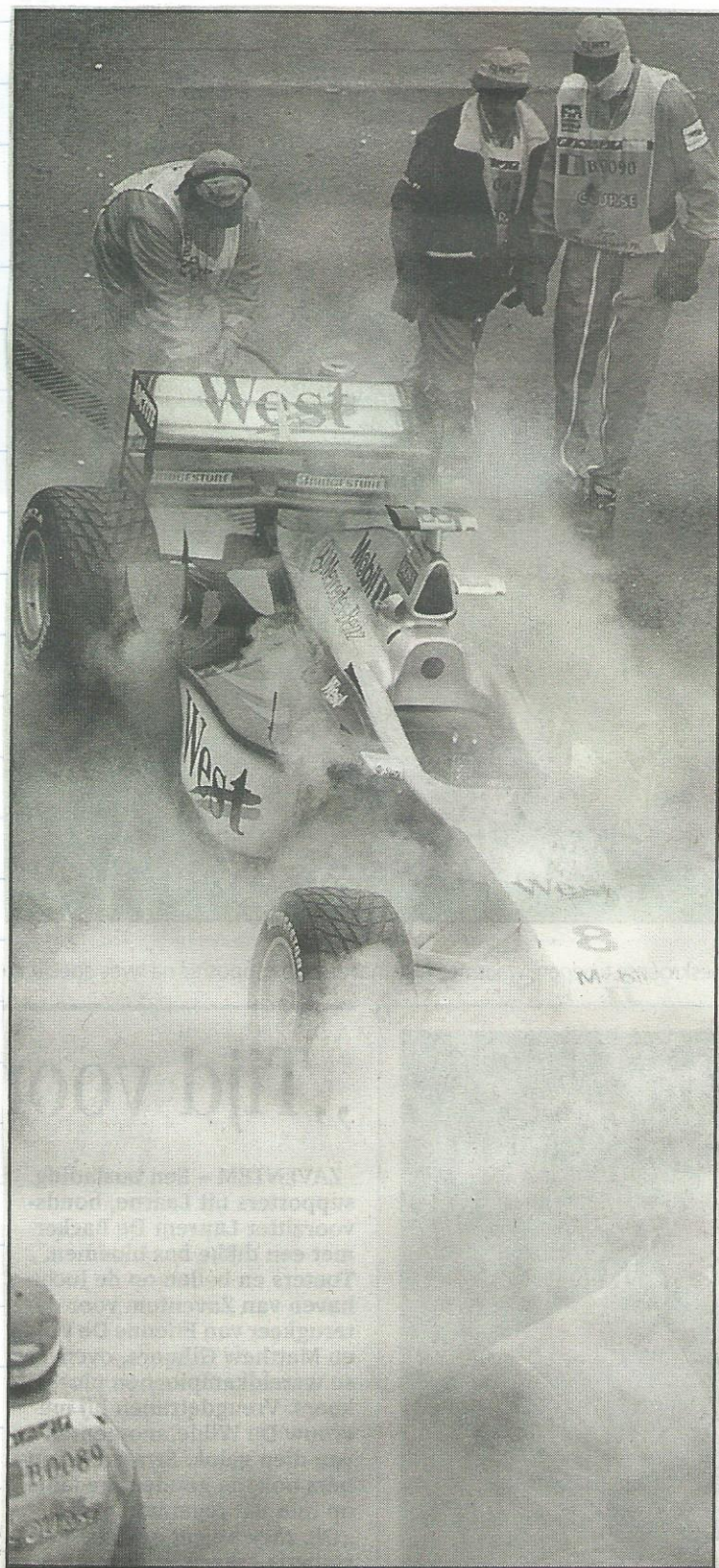
Ook omdat het Michael Schumacher ligt. Bernies favoriet. Alweer bleek zijn gok voor banden en

afstelling de juiste. Als we het nog een gok mogen noemen. „Het lijkt wel of het weer zich aanpast aan zijn keuzes”, schudde Hill in ongelooft. „Bij de herstart koos ik voor het tussensoort banden. Het was verdorie geen keuze, de hemel trok open, het was de enige zinnige oplossing. Acht ronden verder begon het te regenen. En ging Schumacher me fluitend voorbij. Op regenbanden.”

Voor Schumacher is racen even natuurlijk als ademen. Hij hoeft er niet bij na te denken, alles gebeurt automatisch, foutloos, verwoordde hij het in Francorchamps nog zelf. Al moet je besluiten dat hij zondag in de fout ging. Schumacher had een halve minuut voorsprong toen hij in de 25ste ronde op Coulthard stootte, hij zag geen hand voor de ogen, de baan lag spekglad en Coulthard, ploegmaat van Hakkinen, had niks meer te verwachten van de race: dan denk je toch dat hij de grootste voorzichtigheid in acht neemt. Of was hij verdoemd door woede (de zwaaiende vuist) of euforie (wenkende zege, WK-leiding)?

Coulthard gaat evenmin vrijuit. Je kan niet geloven dat hij zich met opzet liet rammen. Met alle risico's. Maar hij wist dat Schumacher vlak achter hem zat (blauwe vlaggen, radiobbericht), dat diens zicht nul komma nul was en dat in een F1 van het gas gaan, gelijk staat met bovenop de rem springen.

Mercedes vroeg Schumacher alvast zich te verontschuldigen voor zijn uitzinnige reactie. Om de nasleep te verzachten. In Spa kreeg Coulthard al bierblikjes naar het hoofd van de Duitse fans. De volgende race is in Monza. Italianen zijn wijnrinkers.



Mika Häkkinen staat er het best voor om de nieuwe wereldkampioen Formule 1 te worden. De Fin begint zondag met zeven punten voorsprong op belager Michael Schumacher aan de Grand Prix van Francorchamps. 'Ik beleef de tijd van mijn leven', zegt de man die eerder op het jaar huwde met zijn vriendin en landgenote Erja. Een exclusief gesprek.

'De dag dat ik onder een glazen stomp moet leven, kies ik voor een ander vak'



Mika Häkkinen. Zestien jaar na Keke Rosberg heeft Finland (wellicht) opnieuw een wereldkampioen Formule 1.

In Finland is ijshockey veruit de populairste sport. Op de tweede plaats komt de autosport. Het Land van 1.000 Meren bracht een indrukwekkend aantal rallykampioenen voort: Hannu Mikkola, Ari Vatanen, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Markku Alen, Henri Toivonen, Timo en Tommi Mäkinen. In de Formule 1 was het ex-wereldkampioen Keke Rosberg die het pad effende voor nieuw jong talent als J.J. Lehto en Mika Häkkinen. Zestien jaar na Rosberg wordt de 29-jarige Häkkinen mogelijk de tweede wereldkampioen Formule 1. Zijn blonde kop en gelaatstrekken verraden onmiskenbaar zijn Scandinavische afkomst. Mika Häkkinen is geen patser. Zijn snel groeiende populariteit brengt hem ook niet uit evenwicht. Mika beoefent de autosport al van zijn zes jaar. Hij legde het klassieke parcours af: karting, Formule Opel, Formule 3. Dat de volgende stap al meteen de Formule 1 was, heeft Häkkinen te danken aan zijn overdosis talent. Aanvankelijk diende hij zich niet-temin tevreden te stellen met een plaatsje bij bescheiden F1-teams, tot hij in '93 door McLaren-Mercedes werd ingelijfd. Vanaf dat ogenblik schoot Häkkinen gelijk

door naar de top. Zijn opgang werd evenwel bruusk gestuit door een zwaar ongeval in '95. Tijdens de Grote Prijs van Australië liep Mika een zware hoofdwonde op en raakte zelfs in coma. Even vreesde iedereen - hijzelf inclusief - voor het definitieve einde van zijn carrière. Door zijn sterke karakter kwam hij terug, sterker dan ooit. Vandaag is Mika Häkkinen gelukkig getrouwd met Erja, een 36-jarige landgenote. Het paar leeft in Monaco in het gezelschap van Caroline, een waterschildpad, jawel. Daarover zullen we het tijdens het uur dat Mika voor ons heeft vrijgemaakt, niet hebben. Wel over zijn leven naast het circuit, zijn twijfels en zijn vreugde én over Michael Schumacher, hoe kan het ook anders.

Het heeft enige tijd geduurd voor je de kans kreeg om je talenten in de Formule 1 te bewijzen. Hoe beproevend waren die

jaren bij bescheiden teams?

Eens je bij de grote jongens bent geraakt, wil je uiteraard zo snel mogelijk doorstoten naar de top. Ongeduld zit de mens nu eenmaal ingebakken, ik heb daar ook last van. Het heeft nog zeven jaar geduurd voor ik achter het stuur van een echt competitieve wagen plaats mocht nemen. Die wachttijd ging gepaard met frustraties en ontgoochelingen, dat kan ik je verzekeren. Maar ik ben die moeilijke momenten toch doorgekomen, precies omdat ik een welomschreven doel had: slagen in de Formule 1. Aan die challenge trok ik me telkens op.

Na je ongeval in Adelaide moest je fysiek én mentaal door een diep dal.

Dat is het minste wat je kan zeggen. Uiteraard weet je dat je met een vak bezig bent waarin het risico op een ongeval voortdurend om de hoek loert. Toch mag je dat ook weer

niet overdrijven. In het verkeer vallen elke dag slachtoffers. Na hun herstel worden zij in hun directe omgeving geconfronteerd met vragende blikken, van: 'Gaaf het wel goed met je?' Als je bekend bent, speelt je herstel zich voor het oog van de hele wereld af. Wanneer je opnieuw in de running bent, krijg je snel de opmerking: 'Hij is toch niet meer dezelfde van voor zijn ongeval.' Telkens weer. Je moet mentaal heel sterk staan om je elke keer opnieuw over die vooroordelen heen te zetten. Gelukkig blijven de verwijzingen naar vroeger steeds vaker achterwege.

Van wie kreeg je tijdens die moeilijke periode het meeste steun?

Van de mensen die dicht bij je staan. In mijn geval mijn vriendin Erja, mijn Belgische vriend en vertrouwensman Didier Coton - die trouwens een landgenoot van jou is - en

van mijn ouders. Ook door het team werd ik uitstekend opgevangen. Door iedereen, de mecaniciens, de ingenieurs, Ron Dennis... Ik kreeg ook veel hartverwarmende reacties van collega-piloten. Zo zie je maar, de Formule 1 is lang niet zo'n egoïstisch wereldje als wordt gezegd.

Is er één moment geweest waarop je aan stoppen dacht?

Meer dan eens. Als je er mentaal door zit, lijkt niets nog zin te hebben. Maar dan is er dat moment waarop je alles een keer op een rijtje zet en tot de vaststelling komt dat, één, ik niet zonder racen kan en, twee, dat er niets anders is waar ik goed in ben.

Wat heeft de Formule 1 je tot dusver geleerd?

Heel veel, vooral op menselijk vlak. Ik heb een beter inzicht in de zakenwereld gekregen, om maar iets te zeggen. Ik heb geleerd dat je in het leven niets voor niets krijgt, zeker niet in de sport. Ik werd met mijn neus op het feit gedrukt dat je in een carrière niet alleen te maken krijgt met rechtschapen mensen maar ook met minder door edele

motieven gedreven lieden. Ik heb geleerd onderscheid te maken tussen echte vrienden en onderkruipers. Samengevat kun je stellen dat de Formule 1 een uitvergroting van het leven zelve is.

Wat trekt je het meest aan in de racerij?

De beleving hangt samen met de resultaten. Op dit moment gaat het uitstekend voor mij. Ik schep plezier in alles wat met mijn vak te maken heeft. De competitie, de ambiance, het reizen rond de wereld, het clubje mensen dat rond de Formule 1 hangt. Dit is een beetje een reizend circus dat van stad naar stad trekt. De Formule 1 is geen wereld van klatergoud, zoals velen denken. Er staan grote belangen op het spel, er gaat veel geld om en bijgevolg gaat het er superprofessioneel toe.

Vooral bij McLaren-Mercedes wordt er weinig gelachen, heet het.

In een topteam is de sfeer per definitie iets minder gemoedelijk dan bij een kleiner team. Winnen is nu eenmaal dé opdracht bij McLaren. Dat betekent evenwel niet dat er bij ons

niet wordt gelachen. Integendeel. De Formule 1 is een uiterst gesloten milieu. Meestal zijn het lui die niet tot de *incrowd* behoren die dat soort onwaarheden de wereld insturen.

Is het risico niet groot dat je zelf enigszins wereldvreemd wordt? Zeker in jouw geval, wanneer je de nummer één geworden bent?

Je gedraagt je ernaar, daar is geen ontkomen aan. Waar ik ook kom, sta ik in het middelpunt van de belangstelling. Mijn foto verschijnt in kranten over de hele wereld. Ik ontvang wekelijks zo'n honderd brieven van fans. Wereldvreemd vind ik geen juiste omschrijving. Je leeft wat meer op jezelf. Maar tegenover de mensen met wie ik al jaren optrek, ben ik geen haar veranderd.

Heeft je privéleven niet te lijden onder dit succes?

Als ik op alle uitnodigingen zou ingaan, blijft er gewoon geen privéleven meer over. Dat doe ik dus niet. Er komt heel wat organisatie bij kijken om alles in elkaar te laten passen. Daarvoor heb ik de geschikte mensen rondom mij. Zij schermen mij af wanneer het nodig is. Veel hangt af van hoe je omgaat met je bekendheid. Ik zal het niet laten om met Erja in Monaco op restaurant te gaan. Goed, tijdens een *tête-à-tête* worden we wel eens gestoord door iemand die mij herkent en me aanspreekt. Maar wat dan nog? Zoiets ervaar ik niet als een inbreuk op mijn privacy. De dag dat ik onder een glazen stolp moet leven, kies ik voor een ander vak. Dat zweer ik. Trouwens, de dag dat het wat minder gaat, zal de belangstelling vanzelf wel afnemen. De mensen vergeten snel.

Een van je vertrouwelingen is de Belg Didier Coton. Wat doet hij precies voor jou?

Hij regelt mijn professionele afspraken. Hij is van goudwaarde voor mij. Didier en ik kennen elkaar negen jaar. We reizen samen de wereld rond. En zijn weinig mensen die me beter kennen dan hij. Een vertrouwensband die zo lang standhoudt is

in de Formule 1 eerder uitzondering dan regel.

Op 30 mei van dit jaar ben je met Erja Honkkanen getrouwd. Wat heeft dat in je leven te weeggebracht?

Trouwen is de belangrijkste beslissing die ik tot dusver in mijn leven heb genomen. Erja en ik hebben gewacht tot we helemaal zeker waren van elkaar. Als je ziet hoeveel huwelijken vandaag de dag op de klippen lopen... Meestal omdat jonge mensen vaak overhaaste beslissingen nemen. Erja en ik hebben vier jaar gewacht alvorens de grote stap te zetten. Er moet veel gebeuren om onze band stuk te krijgen. *(lachend)* Hoor mij. Over twintig jaar praat ik misschien helemaal anders.

Wat trekt je aan in Erja?

Ze is een knappe vrouw. Maar dat is uiteraard niet de belangrijkste reden waarom ik met haar ben getrouwd. Erja en ik zijn partners, in elke betekenis van het woord. We spreken dezelfde taal, we delen dezelfde interesses, we gaan met hetzelfde optimisme door het leven, we hebben zin om alles samen te delen. Echt van iemand houden is te veelomvattend en opwindend om in een paar zinnen uit te leggen.

Betrek je Erja bij je carrière?

Ik houd privé en werk strikt gescheiden. Daar zal je 't moeten mee doen.

Komen er snel kinderen?

Ik wou dat ik 'ja' kon zeggen. Maar aan het tempo dat ik nu leef, denk ik niet dat ik voldoende tijd en aandacht zou kunnen besteden aan een kind. Ik stel het vaderschap dan liever nog even uit. Tot na mijn Formule 1-carrière.

Je kent je prioriteiten.

Klink ik koel en berekend? Je moet de zaken in hun juiste context plaatsen. Ik heb een lange, moeizame weg afgelegd om te worden wie ik ben: een toppiloot in de Formule 1. Nu ben ik het aan mezelf verplicht dit werk af te maken. Wereldkampioen worden krijgt op dit moment inderdaad de prioriteit.

In mei trad Mika in het huwelijk met zijn landgenote Erja. Het paar woont in Monaco.

