

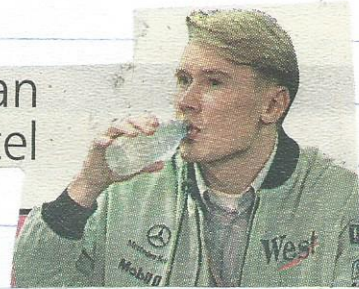
MAANDAG 19 OKTOBER 1998

GP van Argentinië 1999 op de helling

BUENOS AIRES (afp) – De organisatoren van de GP formule 1 van Argentinië 1999 houden het voor bekeken. Ze zeggen dat de financiële situatie van hun land het organiseren van het evenement niet toelaat. Een andere groep probeert nu een financieel dossier op te stellen om de race in 1999, reserve op de kalender, toch nog in te richten.

VRIJDAG 30 OKTOBER 1998

Hakkinen duelleert in Japan voor eerste wereldtitel



Schumacher moet hopen op faire Hakkinen

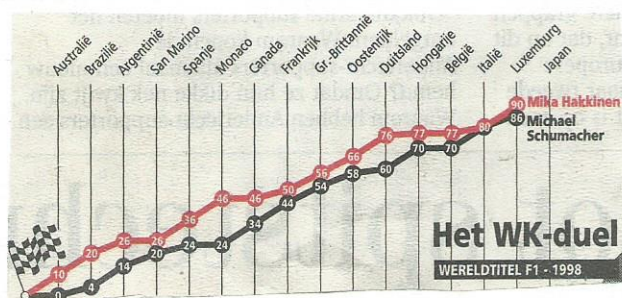
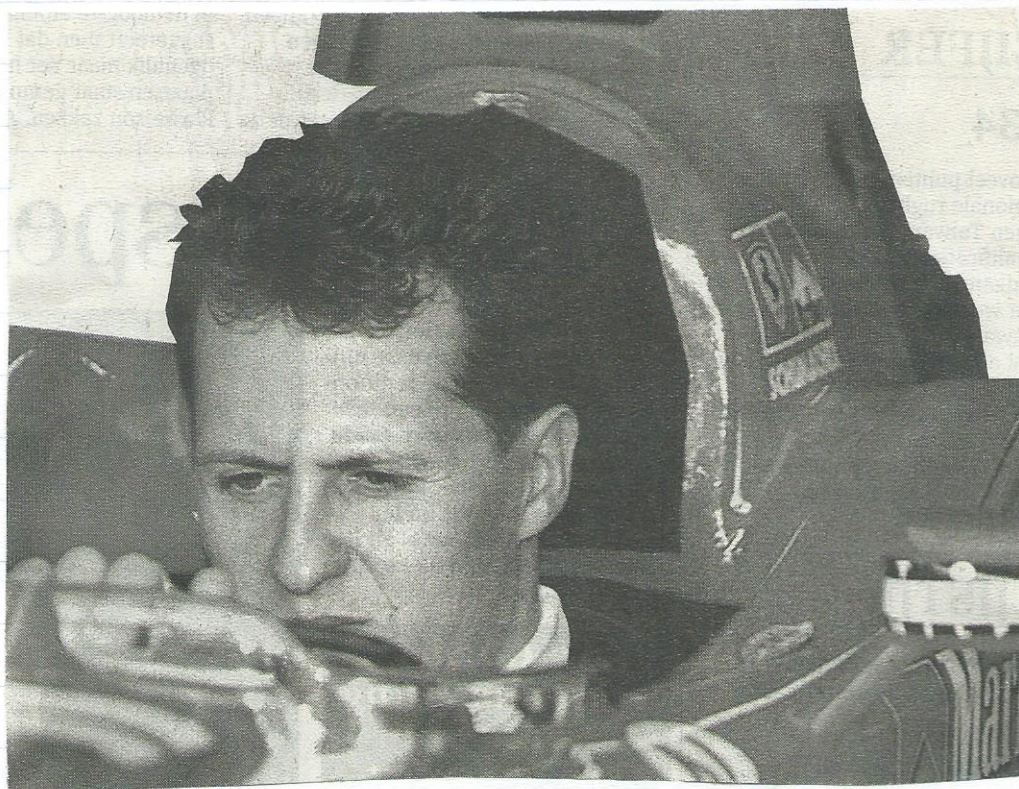
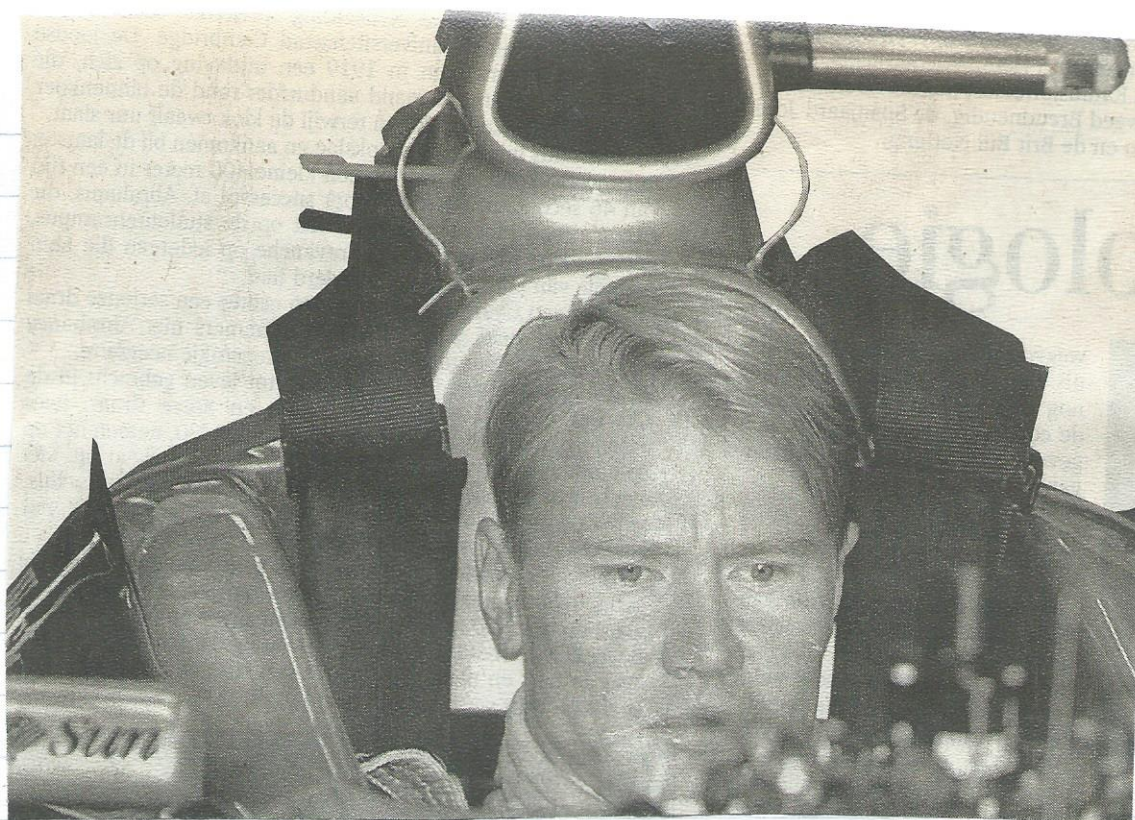
Mika Hakkinen kan zondag volstaan met de tweede plaats voor zijn eerste wereldtitel Formule 1. Zelfs als Michael Schumacher wint en zijn vier punten achterstand uitvlakt, wordt de Fin nog wereldkampioen. Wegens één tweede plaats meer. Als beiden uitvallen, is het ook Hakkinen die wordt gekroond. Schumacher zal dit keer omzichtig te werk moeten gaan.

Michael Schumacher kan dus niet volstaan met de overwinning. Hij moet hopen dat nog iemand anders zich voor Hakkinen wringt. Bijvoorbeeld ploegmaat Eddie Irvine. Leuk om zien hoe Irvine, het slaafje, dezer dagen met dezelfde egards wordt behandeld als zijn kopman. Onder andere het recht op de spiksplinternieuwe kwalificatiemotor van meer dan 800 paarden. Die de twee Ferrari's voor de McLarens op de startgrid moet zetten. Zodat Hakkinen Irvine voorbij moet. Schumacher liet al horen dat hij in dat geval een taaiere Irvine wil zien dan op de Nürburgring.

Schumacher liet ook horen dat hij Irvine de overwinning zou gunnen. In het geval Hakkinen mocht uitval-

len. Want dan heeft de Duitser aan een tweede plaats genoeg voor zijn derde wereldtitel. Schumacher is er de man niet naar om dergelijke taal uit te kramen zonder bijbedoelingen. In één moeite spant hij Irvine voor zijn kar en herinnert Hakkinen nog eens aan de penibele bedrijfszekerheid van de McLaren. De enige reden dat de titelstrijd tot de ultieme race werd gerekt.

Finisht Schumacher tweede en dat zal dan wel niet achter Irvine zijn, dan moet Hakkinen minstens een vijfde plaats (en 2 punten) halen. Alles verder dan een tweede plaats, telt de Ferrari-spits onherroepelijk uit. Wat de wat ironische situatie geeft dat Schumacher moet hopen op de sportiviteit van Hakkinen. Iets sportiever alvast dan hijzelf, in vergelijkbare omstandigheden. Remember Adelaide '94 (met Damon Hill) en Jerez '97 (met Villeneuve).



Hakkinen versus Schumacher

„Voor wie drie weken bij dat bed in Adelaide zat”

Mika Hakkinen had gauw nog een promotionele klus geklaard in Shanghai voor hij neerstreek in Japan. Waar hij ondertussen van de ene persconferentie naar het andere publieke optreden holde. Sinds de dood van Ayrton Senna is Hakkinen de meest populaire Grand Prix-rijder in Japan. Hij was er het uithangbord van een gigantische promotiecampagne van Shell, zijn blonde haren deden de rest.

De belastende aanloop ten spijt, meldde Hakkinen zich gisteren duidelijk frisser op de pre-race persconferentie dan zijn rivaal en buur Schumacher, die in Japan nog nauwelijks wat anders deed dan slapen.

„We willen Suzuka aanpakken als een normale race”, vertelde Hakkinen. „Belangrijk, natuurlijk, maar niet belangrijker dan alle andere races die we dit seizoen reden. Daarom ben ik blij dat we niet te veel hebben getest. Dat ik de kans heb gekregen even stoom af te laten.”

De aanpak die op de Nürburgring vruchten afwierp. Ook toen had McLaren zijn spits wat vakantie gegund. Om de uppercute van Monza te verteerden.

Niettemin, dit is allemaal nieuw voor Hakkinen. Hij duelleerde nog nooit voor de wereldtitel. Voor Schumacher is het haast routine geworden.

„Klopt. Maar wat dan nog? Mensen vragen me of ik de stress niet voel. Of ik niet slecht slaap. Ik moet ze teleurstellen. Ik ben niet nerveuzer dan anders. En ik slaap goed. Ik denk niet aan wat allemaal fout kan gaan. Ik ga ervan uit dat alles op wieltjes loopt. Dat heet vertrouwen, vermoed ik.”

Hij laat er geen twijfel over bestaan waar hij die mentale sterkte haalde. Adelaide 1995. Wie al de tunnel tussen leven en dood betrad, kan de waarde van een wereldtitel relativeren. Ook Formule 1.

Weinigen komen terug na een bijna fatale crash. Niemand eigenlijk. Hakkinen wel. En hoe. „Hij is een ander mens geworden”, stelt onder anderen Damon Hill. „Minder onstuimig, karakterieel sterker. Dat maakt hem ongetwijfeld een betere rijder.”

Ook het heilige vuur ontvlamde daar, *down under*. „Ik wil die wereldtitel niet alleen voor mij”, zegt Hakkinen. „Misschien zelfs niet in de eerste plaats voor mij. Wel voor die mensen die drie weken naast dat bed in Adelaide hebben gezeten.”

Voorop Erja. Toen nog zijn vriendin, nu mevrouw Hakkinen. Zij liet haar job in de steek om haar geliefde bij te staan. „Dag na dag stond ze klaar voor me”, aldus Hakkinen, uitzonderlijk emotioneel. „Om me te troosten en moed in te spreken. Als ik nu ben waar ik ben, is dat aan haar te danken.”

En aan Ron Dennis. Die altijd in Hakkinen is blijven geloven. Sinds die Senna uitkwalficeerde, bij zijn debuut voor McLaren, heeft Dennis een boon voor Hakkinen. Ook al was het Coulthard die McLaren in 1997 de eerste zege sinds lang schonk.

Hakkinen geeft toe dat er momenten van twijfel zijn geweest. Dat hij dacht dat hij nooit een Grand Prix zou winnen. En toen de overwinning er tenslotte kwam, vorig jaar in Jerez, was de ontlasting veel minder groot dan hij had verwacht. Wellicht omdat ze hem op een presenteerblaadje was aangeboden door zijn ploegmaat Coulthard. Maar toen hij enkele maanden later in Melbourne weer op het hoogste trapje van het podium stond, ook na een geste van Coulthard, kwamen de tranen wel. Het weerzien met Australië, oord van extremen. Hakkinen houdt het zichzelf dagelijks voor: „Om een goeie winnaar te zijn, moet je eerst leren verliezen.”

„Ik maak niet gauw twee keer dezelfde fout”

„Als we het niet halen, kunnen we er prat op gaan het onklopbare McLaren bijwijken te hebben geklopt.” Luttele minuten na de nederlaag op de Nürburgring, klonk het alsof Michael Schumacher zich al bij het verlies van de wereldtitel had neergelegd. „Foute indruk”, liet Schumacher gisteren in Suzuka weten. „Ik ben zelden zo optimistisch geweest als nu. We hebben ons te pletter gewerkt en wezenlijke vooruitgang geboekt. Ik kan amper wachten om in die wagen te stappen.”

En toch. Luxemburg werd verloren op de banden, gaf Schumacher zelf toe. Suzuka wordt ook een bandenspel. Op het thuiscircuit van Bridgestone nog wel. „Het is niet zo dat Goodyear op de Nürburgring slechtere banden had dan Bridgestone. Wij kozen de verkeerde soort. Dat zullen we in Suzuka niet doen.”

Schumacher ligt vier punten achterop bij Hakkinen. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat het anders had gekund. Had de Duitser zich in Spa iets geduldiger getoond. Zijn agressieve reactie in de pits had iets van een wanhoopsreflex. Omdat hij bezwaarlijk de hand aan zichzelf kon slaan. Ging Schumacher daar niet in de fout?

„Coulthard maakte er in Spa een potje van. Hij en niemand anders. En hij weet het. Pas op, zeker niet kwaadwillig. Ik vermoed dat zijn aandacht verslapte omdat hij de opdracht had gekregen me voor te laten. De normale procedure is dan dat je de ideale lijn vrijmaakt. Maar David bleef rechts aanhouden. Hij zag niks in de spiegels door de regenlevel, zei hij. Hoe kon hij dan verwachten dat ik zou zien dat hij vertraagde? Neen, hij heeft het verknoeid. Maar ik ben er zeker van dat hij zijn lesje heeft geleerd.”

„Ik heb dit seizoen maar één fout gemaakt. In Oostenrijk. In een vergeefse poging om het tempo van de McLarens te volgen, schoof ik van de baan. Maar wat ik moest dan doen? Me neerleggen bij de

derde plaats? Dan zou het heten: wat is er met de strijd lust van Schumacher gebeurd?”

Die strijd lust heeft hem ook al kritiek gekost. Na de aanvaring met Hill, in Adelaide. Of vorig jaar nog: het veelbeschreven incident met Villeneuve. Ook WK-finales met andere protagonisten eindigden in controverse. Blijkbaar is de druk in die gevallen te groot. Als Schumacher zijn legendarische kamplust dit keer niet kan controleren, zal hem dat zuur opbreken.

„De mensen die me echt goed kennen, weten dat ik niet gauw twee keer dezelfde fout maak”, aldus Schumacher. „En in Jerez heb ik een fout gemaakt. En ik accepteer dan ook de kritiek die nadien over me is uitgestort. Ook al kwam ze bijzonder hard aan en heeft ze me op een bepaald moment doen twifelen of ik niet beter zou stoppen met Formule 1. Maar ik zou gek zijn te stoppen met wat ik het liefste doe, alleen maar om wat kritiek.”

Of Schumacher zondag zijn derde wereldtitel op zak mag steken, hangt niet alleen van hemzelf af. Hij moet winnen, ja, maar er moet ook nog iemand anders dan Hakkinen tweede worden. Een geknipte opdracht voor Eddie Irvine. Suzuka is zijn uitverkoren circuit. De Noord-Ier reed er talloze F3000-races en maakte er in '93 zijn Formule 1-debuut met Jordan.

„Eddie was op de Nürburgring ook sterk”, aldus Schumacher. „Maar niet lang genoeg. Hij had last van zijn rug. Het hele seizoen al. Daar is nu aan geremedieerd met een speciale stoel. Ik hoop in ieder geval dat hij zondag Hakkinen iets meer weerstand biedt dan vijf weken geleden.”

Ter info: in 1990 won Schumacher de GP van Macau, een van de twee prominente races in Formule 3 toen. Nadat hij ene Hakkinen van de baan had gereden.

Irvine: „Ik ram niemand”

Gevraagd naar zijn reactie bij een eventuele inhaalspoging van Mika Hakkinen, was Eddie Irvine formeel: „Hij zal voorzichtiger moeten zijn dan ik. Want voor hem staat er meer op het spel dan voor mij. Net zoals Schumacher zal moeten uitkijken bij een eventuele confrontatie met Coulthard. Maar laat dit duidelijk zijn: ik ga er Mika niet uitknikken om Michael aan de wereldtitel te helpen. Ik zou niet willen dat iemand het met mij doet. Dus doe ik het ook niet.”

Live op Kanaal 2 en Canal+

Twee Nederlandstalige tv-stations zenden de finale van het wereldkampioenschap Formule 1 rechtstreeks uit. Kanaal 2 begint zondagochtend om 4.45 uur, met commentaar van Peter Baert en Philip Verellen. En denkt ook aan de minder fanatieken onder ons: heruitzending vanaf 13.45 uur. Overigens voorafgegaan door een Pitstop Special. De kwalificaties worden alleen in uitgesteld relais getoond: zaterdag van 13 uur tot 14 uur.

Wie een decoder van Canal+ in de huiskamer heeft staan en vanavond plannen heeft, kan het misschien tot 2 uur rekenen. Dan starten de vrije trainingen van zaterdag al. De kwalificaties volgen van 5 uur tot 6 uur. De race start ook op Canal+ zondagochtend klokke 5 uur. Commentaar: Kris Croonen en Koen Wyckmans.

GP van Japan

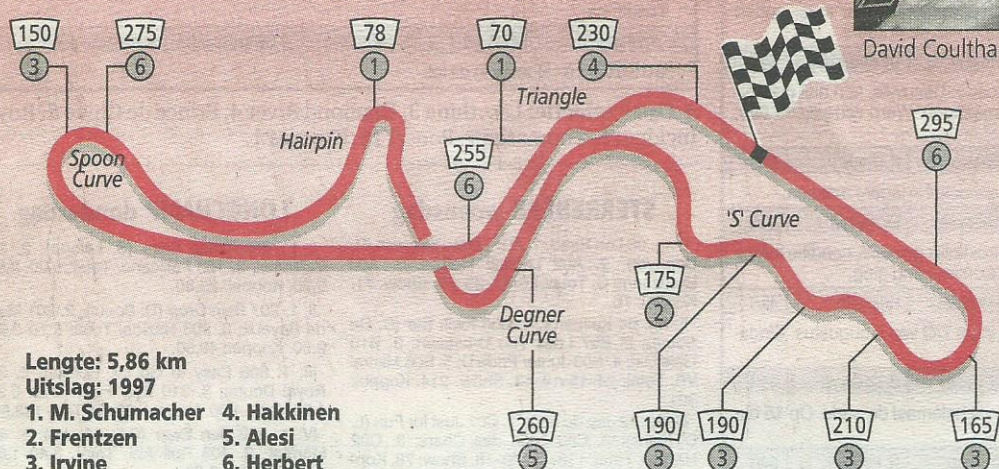
1 november 1998



85 Snelheid in km/u.
2 Versnelling



David Coulthard



Lengte: 5,86 km
Uitslag: 1997

- | | |
|------------------|-------------|
| 1. M. Schumacher | 4. Hakkinen |
| 2. Frentzen | 5. Alesi |
| 3. Irvine | 6. Herbert |



West McLaren Mercedes

- Dat de GP van Japan al 7 keer over de rijderswereldtitel besliste? In 1976 (Hunt), 1987 (Piquet), 1988 (Senna), 1989 (Prost), 1990 en '91 (Senna) en '96 (Hill).
- Dat dat enkele malen gepaard ging met controverse. In '89 zocht Senna een gat dat er niet was. Prost blokkeerde en ging er mee af. In tegenstelling tot de Fransman, kon Senna zijn weg vervolgen. Hij werd op gang geduwd, won en pakte de wereldtitel. Maar werd later gediskwalificeerd. In '90 revancheerde Senna zich. De Braziliaan knalde er in de eerste bocht rivaal Prost en zichzelf uit en werd wereldkampioen. Een jaar later maakte Senna ploegmaat Berger redelijk belachelijk door hem ostentatief de zege te schenken.
- Dat Senna kon bogen op de hoogste score in Suzuka: 2 zeges plus 1 diskwalificatie, 2 tweede plaatsen, 3 poles en 2 snelste ronden in koers. Van het rijdende gild was Michael Schumacher het succesrijkst: 2 zeges, 2 tweede plaatsen, 2 poles en 1 snelste ronde.
- Dat Suzuka door een Nederlandse ingenieur werd ontworpen als testcircuit voor Honda-motoren. De acht-vorm is uniek op de WK-kalender.

Circusacrobaat vs. politieman

Mika Hakkinen

Bijnaam: **Häkä (Volgas!)**
 *28.9.1968, Helsinki (Fin)
 1m79 - 71 kg
 Getrouwd met **Erja**
 Woonplaats: **Monaco**
 Salaris: **250 miljoen frank.**
 Eerste race: **kart - 6 jr**
 Titels: **'74-'86 4 x Fins kampioen kart; '87 Scand. kamp. FFord; '88 EK Opel Lotus; '90 Brits kampioen F3**
 F1-debuut: **'91 VS (Lotus-Judd)**
 Eerste F1-zege: **'97 Jerez (McLaren-Mercedes)**
 F1-palmares: **111 GP's, 8 overwinningen, 10 poles**
 Troeven: **WK-stand, beste chassis, krachtige, doch economische motor, karakter**

Werd door de circusschool van Helsinki opgeleid tot acrobaat, vader reed 's nachts met de taxi om hobby van zoonlief te bekostigen

Michael Schumacher

Bijnaam: **Spoonface (lepelgezicht)**
 *3.1.1969, Hürth-Hermelein (D)
 1m74 - 76,5 kg
 Getrouwd met **Corinna**
 1 dochter **Gina-Maria**
 Woonplaats: **Genève (Zwi)**
 Salaris: **1 miljard frank**
 Eerste race: **kart - 4 jr**
 Titels: **'84 en '85 Duits junior-kampioen kart; '87 EK kart; '88 Duits kampioen Form. König; '90 Duits kampioen F3; '94 en '95 WK F1**
 F1-debuut: **'91 België (Jordan-Ford)**
 Eerste F1-zege: **'93 België (Benetton-Ford)**
 F1-palmares: **117 GP's, 33 overwinningen, 19 poles**
 Troeven: **ervaring als wereldkampioen, tactisch genie van Ross Brawn, betrouwbare auto, regenkunst, strijd lust.**

Deze zoon van een metser droomde er als jochie van politieman te worden

Maandje van 1 miljard

Door het schrappen van de Grote Prijs van Portugal viel er een pauze van liefst vijf weken tussen Luxemburg en Japan. Tot grote vreugde van Ferrari dat de tijd kreeg alvast te proberen zijn achterstand op McLaren goed te maken. Althans, de meerderheid binnen de Scuderia juichte de lange break toe. De boekhouder zal blij zijn als het maandag is en hij een streep kan trekken onder de eindeloze kolom 'uitgaven'. We gaan er dan wel van uit dat het scharlakenrode organogram dergelijke functie bevat.

Sinds Schumacher op de Nürburgring zuiver werd geklopt door Hakkinen, heeft Ferrari bijna ononderbroken getest. In Maranello, zijn privé-circuit, en Mugello. Nieuwe motor, nieuwe onderdelen, maar vooral nieuwe banden. Luxemburg was een bandenkwestie, de verwachting is dat het zwarte goud zondag ook over de wereldtitel zal beslissen. Hakkinen vs. Schumacher, McLaren vs. Ferrari maar dus ook Bridgestone vs. Goodyear.

Voor de Amerikaanse bandenreus is Japan normaliter zijn laatste F1-race. Voor de gelegenheid werden alle zeilen bijgezet. Schumacher zou de voorbije maand 10 rubbercocktails hebben uitgeprobeerd en liefst 20 verschillende bandenconstructies. Vooral voor regen, want die wordt verwacht. Er kwam een vloot tankwagens en 700.000 liter water bij te pas om de moessons in het zonnige Italië te simuleren. Niets liet Ferrari onverlet in de jacht op een opvolger voor Jody Scheckter, de laatste wereldkampioen met Ferrari, in 1979. Naar een schatting van het persagentschap Reuters joegen de

jongens van Jean Todt er in de vijf weken tests een klein miljard frank door.

McLaren ging minder heftig te keer. Hakkinen misde er zelfs een weekje vanonder naar Finland. McLaren kon dan ook op een technologische voorsprong bogen. Amper een tiental testdagen. Verdeeld over Barcelona, Magny-Cours en Silverstone. Hier deed Bridgestone het leeuwendeel van het werk. Voor ze in Formule 1 stapten, bijna twee jaar terug, kampeerden ze bijna twaalf maanden aan één stuk op Suzuka. Op basis van de verzamelde data ontwikkelden de Japanners vijf compleet nieuwe bandentypes voor de F1-finale. Twee voor droog weer, drie voor nat. Volgens Radio Paddock, goed voor een winst van één seconde per ronde. Goodyear stuurt net eendere berichten rond. Maakt deel uit van de psychologische oorlogsvoering.

Met de voorbereiding, het omstandige testwerk, zijn we nog niet door alle kosten. Rest nog de hele winkel naar de andere kant van de wereld te sturen. Drie jumbo's vracht per team. Plus nog 80 à 100 zitjes voor de staf. Die ook nog een week lang moet worden ondergebracht in de peperdure Japanse hotels. Zeg maar, nog eens 100 miljoen frank.

Als het dan maar een wereldtitel oplevert. Maar die is niet te koop. Zelfs niet met miljarden. Weet sinds vorig jaar ook Michael Schumacher. Na zijn kamikaze-aanval op Villeneuve, mocht de Duitser niet alleen alle titelillussies opstoven maar ook het miljoen petjes en T-shirts met het opschrift 'The 1997 World Champion' dat zijn vooruitziende manager had laten drukken.

ZATERDAG 31 OKTOBER, ZONDAG 1 NOVEMBER 1998

Irvine verliest zeven minuten

BRUSSEL – Belangrijker dan de eerste vier plaatsen van auto's op Goodyear-banden gisteren, was de schuiver van Eddie Irvine. Gelukkig voor hem, met maar zeven minuten meer te gaan in de vrije oefenritten. Gelukkig ook voor Michael Schumacher, auteur van de snelste tijd.

Sinds er op vrijdag alleen nog vrije trainingen worden gereden, gaat die dag unaniem op aan de voorbereiding van de race. Volle benzinetank en gebruikte banden, om de omstandigheden van zondag zo getrouw mogelijk na te bootsen. Een scherpe chrono rijden, is het laatste van de zorgen. Aan het resultaat van gisteren moet dus niet te zwaar worden getild. Het zuiverste bewijs: de negende plaats van Jos Verstappen. Met alle respect, maar we mogen aannemen dat het onze halve landgenoot eerder te doen was om een sollicitatie. Weinig benzine, nieuwe banden en dan pogen voor het voetlicht te fietsen. Michael Schumacher was de eerste om zijn besttijd te relativeren. „Ik denk niet dat we vandaag de echte verhoudingen hebben gezien”, aldus de Duitser. „Zaterdag zal het er heel wat warmer aan toegaan. Maar het is wel duidelijk dat we competitief zijn en dat het vele testwerk blijkbaar zijn vruchten heeft afgeworpen.”

Les 1 van de psychologische oorlogsvoering: toon vertrouwen in eigen kunnen. Bij Bridgestone maakten ze zich ook allerm minst zorgen over de eerste vier plaatsen van auto's op banden van de concurrentie.

„Mika was op weg naar de snelste tijd toen hij een klein foutje maakte”, legde Hirohide Hamashima uit, competitieverantwoordelijke bij Bridgestone. „Later werd hij nog geremd door het verkeer in de chicane en door gele vlaggen wegens schuivers van Alesi en Irvine. Coulthard klaagde wel over een moeilijke besturing.”

De knechten van beide titelpretendenten beleefden gisteren een moeilijke dag. Coulthard dus, maar ook Eddie Irvine was niet zo tevreden met het gedrag van zijn wagen. „De remmen waren niet uitgebalanceerd”, stelde de Noorder, nadat hij zeven minuten voor het einde van de namiddagssessie in de kattenbak was beland. Een beter moment dan 's ochtends, maar niettemin vervelend. Want F1-rijders haspelen in de oefenritten een voorgeprogrammeerde batterij tests af die hen moet toelaten de optimale afstelling te vinden. Zeven minuten minder betekent drie tot vier ronden minder gelegenheid om opties uit te testen. Net nu zijn kopman hem het hardst nodig heeft.

Een Schumacher-getrouwe meent te weten dat de Ferrari-spits er net daarom minder gespannen bijloopt dan in eerdere finales. Hij weet de verantwoordelijkheid gedeeld. Wil Ferrari zijn eerste rijderstitel sinds Jody

Scheckter (1979) op zak steken, volstaat het niet dat hij wint. Ook Irvine heeft een missie: tweede eindigen, voor Hakkinen.

1999 begint dinsdag

BRUSSEL – Tenzij er tegenbericht komt, stapt Goodyear na de GP van Japan uit de Formule 1. Bridgestone is in dat geval contractueel verplicht alle F1-stallen van banden te voorzien. Maar de Japaners lieten al weten dat ze niet aan de vraag kunnen voldoen als niet zwaar wordt gesnoeid in het pak privé-tests. De Internationale Autosportfederatie (FIA) werkt een voorstel uit.

Vooral om de teams die op Goodyear rijden toe te laten kennis te maken met hun product, organiseert Bridgestone dinsdag al in Suzuka een collectieve testsessie voor de 1999-grid. Dus, Ralf Schumacher met Williams en Frentzen met Jordan. Nobel initiatief, maar dat is niet echt een valabel argument in F1. Goodyear merkte fijntjes op dat onder andere Ferrari en Williams tot het einde van het jaar onder contract liggen. En Williams had dezelfde opmerking wat betreft Frentzen. Finaal kwam het toch tot een vergelijk. Na tonnen faxen, urenlang onderhandelen en dankzij het gelukkige toeval dat Ralf Schumacher en Frentzen van team ruilen.

Stand WK rijders

(na 15 van de 16 races):

1. Hakkinen 90 p.; 2. Michael Schumacher 86; 3. Coulthard 52; 4. Irvine 41; 5. Villeneuve 20; 6. Wurz en Hill 17; 8. Fisichella 16; 9. Frentzen 15; 10. Ralf Schumacher 14; 11. Alesi 9; 12. Barrichello 4; 13. Salo en Diniz 3; 15. Herbert, Magnussen en Trulli 1.

Stand WK constructeurs

(na 15 van de 16 races):

1. McLaren-Mercedes 142; 2. Ferrari 127; 3. Williams-Mecachrome 35; 4. Benetton-Playlife 33; 5. Jordan-Mugen-Honda 31; 6. Sauber-Petronas 10; 7. Arrows 6; Stewart-Ford 5; Prost-Peugeot 1.

■ **Uitslag vrije oefenritten:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:39.823 (gemiddelde: 211,478 km/u); Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1:40.336; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:40.389; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:40.615; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:40.644; David Coulthard (GBr/McLaren-Mercedes) 1:40.845; Damon Hill (GBr/Jordan-Mugen Honda) 1:41.098; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:41.252; Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1:42.191; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:42.224; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1:42.628; Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1:42.833; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1:43.121; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1:43.493; Mika Salo (Fin/Arrows) 1:43.634; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1:43.788; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:43.854; Johnny Herbert (GBr/Sauber-Petronas) 1:43.894; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1:44.468; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1:44.632; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1:45.054; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1:46.396.

Hakkinen wereldkampioen indien

- hij wint
- hij tweede finisht
- hij derde, vierde of vijfde finisht en Schumacher niet wint
- hij zesde finisht of zelfs geen punten scoort en Schumacher niet binnen de eerste twee eindigt

Schumacher wereldkampioen indien

- hij wint en Hakkinen niet bij de eerste twee eindigt
- hij tweede eindigt en Hakkinen niet beter doet dan zesde



Mika Hakkinen, met vier punten voorsprong naar de laatste Grand prix.

FORMULE 1

Hakkinen wint Grote Prijs en wereldkampioenschap

De winnaar en de verliezer van het Formule 1-seizoen zijn bekend. De Fin Mikka Hakkinen viert samen met teamgenoot David Coulthard (rechts) en Eddie Irvine (links) zijn eerste wereldtitel (foto rechts). Hakkinen won in zijn McLaren-Mercedes de laatste wedstrijd van het seizoen, de Grote Prijs van Japan. De enige die Hakkinen nog kon bedreigen, de Duitser Michael Schumacher (foto links), kreeg halverwege de race een klapband en verdween uit de wedstrijd. De titel van Hakkinen is de bekroning van de comeback die de Fin gemaakt heeft, nadat hij tijdens de Grote Prijs van Adelaide in 1995 meer dood dan levend uit zijn wagen was gehaald.



Hakkinen voedt Belgische hoop

BRUSSEL - Halverwege de Grand Prix van Japan had Mika Hakkinen zijn eerste wereldtitel Formule 1 al op zak. Toen Michael Schumacher met een klapband uit de race verdween. De grote seizoenfinale was nog voor de start uitgesteld omdat de Duitser zich als allerlaatste op gang moest trekken.

Geen mens die Hakkinen zijn titel misgunt. Daarvoor is het beeld van het levenloze, met bloed besmeurde lichaam dat uit de verhakkelde McLaren wordt gedragen, nog te schrijnend recent. Wie de dood in de ogen keek, haalt zelden nog zijn oude niveau. Hakkinen kwam sterker uit Adelaide 1995 terug. Dankzij de nazorg en het vertrouwen van zijn naasten, blijft de 30-jarige Fin herhalen. Het maakt hem onsterfelijk sympathiek.

Niettemin was het overheersende gevoel in Japan er toch één van spijt. Spijt omdat Michael Schumacher zijn minimale kansen niet naar behoren had kunnen verdedigen. Eerst liet hij op de startgrid de motor afslaan, zodat hij als allerslaatste moest vertrekken. Halfweg koers was het helemaal afgelopen toen zijn rechterachterband klapte. Waarschijnlijk door puin doorboord. De Duitser hing toen derde.

Misschien was de race waarin Schumacher zijn derde wereldtitel verloor, wel zijn sterkste staaltje. Niemand anders lijkt bij machte nog voor de eerste bocht vijf tegenstanders in te maken en na één ronde als twaalfde door te komen. Niemand anders is in staat een mindere wagen te compenseren. Ook Villeneuve, de regerende kampioen, niet, moesten we dit jaar vaststellen. Wellicht moeten we concluderen dat in Japan niet de beste rijder werd gekroond. Wel een steengoede rijder in de beste wagen.

McLaren, concreter: tekengenieur Adran Newey, interpreteerde het reglement '98 het leepst. En beschikte met Bridgestone ook over de nijverste bandenpartner. De reactie van Goodyear was indrukwekkend, maar het was een reactie. Schumacher stond na twee races al 16 punten in het krijt. „We verloren de titel niet in Japan, maar in het begin van het seizoen”, stelde Schumacher gisteren.

Dat het duel nog tot de laatste manche werd gerekt is enkel te danken aan de povere bedrijfszekerheid van de McLaren en de grote kloof met de rest van het veld: geen ander team kon veel punten inpikken en de afscheiding bewerkstelligen. Van de zestien races werd er slechts één niet gewonnen door Ferrari of McLaren: Damon Hill zegevierde in België. De omstandigheden zijn gekend.

De verwachting, of moeten we zeggen: de hoop, is dat de verschillen tussen de auto's volgend jaar verschrompelen. Iedereen rijdt op Bridgestone-banden en het reglement blijft ongewijzigd. Op één sneetje extra in de voorbanden na. Het is een ongeschre-



Terwijl teamleden toekijken krijgt kersvers wereldkampioen Mika Hakkinen een stevige zoen van echtgenote Erja.

ven wet in autosport dat stabiliteit van reglementering het veld laat samenlopen. Jordan boekte tijdens het afgelopen seizoen al fundamentele vooruitgang, Williams is niet een team dat bij de pakken blijft zitten en Ferrari had zich al aardig in de buurt van McLaren gewroet. Als Schumacher erin slaagt alle hoofden en alle budgetten nog een keer rond hem te verzamelen, is er hoop.

Hopen mogen ook wij, Belgen, doen. Er lopen amper vijf miljoen Finnen op deze aardkloot. Hun auto-industrie is even florissant als de onze. Toch levert Finland twee rijders voor het huidige F1-peloton. Sterker nog, op zestien jaar tijd twee wereldkampioenen Formule 1. Na Rosberg, in 1982, zijn beschermeling Hakkinen. Plus de jongste twee jaren, de rallywereldkampioen. Waarom zouden Leinders, Saelens, Goossens en andere Loix het niet kunnen?

„Titel niet hier verloren”

Hij dwong haast medelijden af, Michael Schumacher. Op de startgrid, rechterarm in de hoogte, hoofdschuddend. Besefend dat alles verloren was. Acht maanden achtervolgen, vijf weken ononderbroken tests, *umsonst*. In de fractie van een vastgelopen motor.

Dan, toch nog derde. Na een bijna bovenmenselijke remonte. Opnieuw greep het noodlot in. Rechterachterband kapot. Wellicht op het puin dat Takagi en Tuero in de chicane achterlieten. Schumacher uit de wagen, naar de rail, kin op de borst. Tenslotte in het gesloten park. Al in burger. Wachtend om de nieuwe wereldkampioen als eerste te feliciteren. Maar Hakkinen profiteerde ten volle van zijn ererondje. Het moeten de langste minuten uit het leven van Schumacher zijn geweest: zijn diepe teleurstelling kiekklar voor de tientallen lenzen.

„Ik ben niet al te zeer ontgoocheld”, loog hij. „Achteraf bekeken, kunnen we nog behoorlijk trots zijn op wat we alsnog voor elkaar brachten. Dit zou ons seizoen niet worden. Daarvoor was de afstand op McLaren te groot. Toch hebben we ze bij momenten het nakijken gegeven. Waartoe niemand ons in staat achtte. Daar mogen we trots op zijn.”

„We hebben de titel niet hier verloren”, besloot de verliezer. „Wel in het begin van het seizoen. Niemand valt te blameren. Iedereen heeft het uiterste van zichzelf gegeven. Maar het heeft niet mogen zijn.”

Mooie woorden, waarmee Schumacher ook zichzelf verschoonde. Want men kan zich afvragen: is het niet de schuld van de Duitser dat de motor af sloeg? En had hij de brokstukken op de weg niet kunnen zien?

„Ik liet de motor niet afslaan”, ontkende Schumacher alle schuld. „De koppeling wou niet in neutraal. Waarom? Ik zou het niet weten.”

Twee hypothesen. Op televisie valt het niet te merken, maar de rechte in Suzuka gaat serieus bergaf. Wat van de start een heikel manoeuvre maakt. Ook Trulli vond zijn eerste niet. Een andere mogelijke verklaring is minder koosjer. En stak al de kop op nadat Hakkinen in België de start miste. Ook de tweede. De aanwezigheid van een (verboden) tractiecontrolesysteem dat zich na de start automatisch uit de software mist.

Om welke reden ook, Ferrari zal nog een jaartje langer moeten wachten om een opvolger te vinden voor Jody Scheckter, de laatste wereldkampioen met Ferrari (1979). Als ze dat kunnen. De druk op Luca di Montezemelo is groot. Fiat houdt een steeds groter oog op de budgetten. Patron Agnelli liet zich eerder dit jaar al ontvallen dat als Ferrari opnieuw naast de titel greep het enkel en alleen hun eigen schuld zou zijn. Niet die van Schumacher.

„Ach, de wereld is niet ingestort”, probeerde de Duitser te relativiseren. „Volgend jaar is een ander jaar.”

Startgrid

1ste lijn: Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:36.293 (gemiddelde : 219,230 km/u); Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:36.471; **2de lijn:** David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1:37.496; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:38.197; **3de lijn:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:38.272; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:38.448; **4de lijn:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1:38.461; Damon Hill (GBR/Jordan-Mugen Honda) 1:38.603; **5de lijn:** Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1:38.959; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:39.080; **6de lijn:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas) 1:39.234; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1:39.448; **7de lijn:** Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1:40.037; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1:40.111; **8ste lijn:** Mika Salo (Fin/Arrows) 1:40.387; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:40.502; **9de lijn:** Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1:40.619; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1:40.687; **10de lijn:** Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1:40.943; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1:41.315; **11de lijn:** Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1:42.358

■ Niet geplaatst: Riccardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1:43.259.

KOERSVERLOOP

Schumacher start allerlaatste

Twintig graden, droog, ondanks de voorspelling van regen. Jarno Trulli laat zijn motor op de grid afslaan en wordt naar de allerlaatste startplaats verwezen. Nieuwe opwarmronde, nieuwe start. Dit keer blokkeert Michael Schumacher. De Duitser mag helemaal achterin postvatten. Derde start, goeie start: Frentzen schiet sterk weg en nestelt zich derde achter Hakkinen en Irvine, maar voor Coulthard en Villeneuve. Schumacher pakt nog voor de eerste bocht vijf tegenstanders.

1 ronde: Schumacher komt als twaalfde door; in één ronde heeft hij negen plaatsen gewonnen;

5: Schumacher hangt zevende, maar achter Hill, die Adelaide 1994 nog niet vergeten is;

13: Hill gaat pitten en Villeneuve kan Schumacher maar eventjes ophouden; de Duitser is vijfde wanneer hij zijn eerste pitstop maakt, in de zestiende ronde; hij komt terug op de piste in zevende stelling;

18: Hakkinen tankt, maar behoudt de leiding;

21: eerst Frentzen, dan Coulthard gaan binnen; Schumacher rijdt de snelste ronde in koers, gaat in de chicane even rechtdoor, maar wordt toch derde, 28 seconden achterop bij leider Hakkinen;

29: Tuero en Takagi haken in mekaar in de chicane;

32: klapband op de Ferrari nr. 3, rechtsachter, wellicht veroorzaakt door het puin dat Tuero en Takagi achterlieten; Schumacher is out, Hakkinen wereldkampioen;

51: in de allerlaatste ronde, de race werd ingekort wegens de valse starts, slipt Hill nog voorbij Frentzen naar de vierde plaats; Hakkinen wint, voor Irvine en zijn ploegmaat Coulthard.

■ **UITSLAG:** 1. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 298.868 km in 1.27:22.535 (gem.: 205,229 km/u); 2. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) op 6.491; 3. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 27.662; 4. Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1:13.491; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:13.857; 6. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:15.867; 7. Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1:36.053; 8. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:41.301; 9. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1 ronde; 10. Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas); 11. Olivier Panis (Fr/Prost-Peugeot); 12. Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 3 ronden.

■ **OPGAVEN:** na 51 ronden Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) motor; 40. Shinji Nakano (Jap/Minardi) gaspedaal; 31. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) klapband; 28. Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell) en Esteban Tuero (Arg/Minardi) aanrijding; 25. Rubens Barrichello (Bra/Stewart) transmissie; 21. Jos Verstappen (Ned/Stewart) transmissie; 14. Mika Salo (Fin/Arrows) hydraulica; 13. Ralf Schumacher (Dui/Jordan) motor; 2. Pedro Diniz (Bra/Arrows) schuiver.

■ **SNELSTE RONDE:** Michael Schumacher in 1.40.190 (gem.: 210,703 km/u).

■ **EINDSTAND WK RIJDERS:** 1. Mika Hakkinen (Fin) 100 punten; 2. Michael Schumacher (Dui) 86; 3. David Coulthard (GB) 56; 4. Eddie Irvine (Ier) 47; 5. Jacques Villeneuve (Can) 21; 6. Damon Hill (GB) 20; 7. Heinz-Harald Frentzen (Dui) en Alexander Wurz (Oos) 17; 9. Giancarlo Fisichella (Ita) 16; 10. Ralf Schumacher (Dui) 14; 11. Jean Alesi (Fra) 9; 12. Rubens Barrichello (Bra) 4; 13. Mika Salo (Fin) en Pedro Diniz (Bra) 3; 15. Johnny Herbert (GB), Jan Magnussen (Den) en Jarno Trulli (Ita) 1.

■ **EINDSTAND WK MERKEN:** 1. McLaren-Mercedes 156 punten; 2. Ferrari 133; 3. Williams-Mecachrome 38; 4. Jordan-Honda 34; 5. Benetton-Mecachrome 33; 6. Sauber-Petronas 10; 7. Arrows 6; 8. Stewart-Ford 5; 9. Prost-Peugeot 1.

F1 WERELD-KAMPIOENSCHAP RIJDERS 1998

Rijder	Punt.	Melbourne (Aus)	Sao-Paulo (Bra)	Buenos-Aires (Arg)	Imola (Ita)	Barcelona (Spa)	Monte Carlo (Mon)	Montreal (Can)	Magny Cours (Fra)	Silverstone (Gbr)	Zeltweg (Oos)	Hockenheim (Dui)	Boedapest (Hon)	Spa-Francorchamps (Bel)	Monza (Ita)	Nürburgring (Dui)	Suzuka (Jap)
		8/3	29/3	12/4	26/4	10/5	24/5	7/6	28/6	12/7	26/7	2/8	16/8	30/8	13/9	27/9	1/11
1. M. Hakkinen (Fin) (McLaren - Mercedes)	100	1/1	1/1	3/2	2/0	1/1	1/1	2/0	1/3	1/2	3/1	1/1	1/6	1/0	3/4	3/1	2/1
2. M. Schumacher (Dui) (Ferrari)	86	3/0	4/3	2/1	3/2	3/3	4/10	3/1	2/1	2/1	4/3	9/5	3/1	4/0	1/1	1/2	1/0
3. D. Coulthard (Gbr) (McLaren - Mercedes)	56	2/2	2/2	1/6	1/1	2/2	2/0	1/0	3/6	4/0	14/2	2/2	2/2	2/7	4/0	5/3	3/3
4. E. Irvine (Gbr) (Ferrari)	47	8/4	6/8	4/3	4/3	6/0	7/3	8/3	4/2	5/3	8/4	6/8	5/0	5/0	5/2	2/4	4/2
5. J. Villeneuve (Can) (Williams - Mecachrome)	21	4/5	10/7	7/0	6/4	10/6	13/5	6/10	5/4	3/7	11/6	3/3	6/3	6/0	2/0	9/8	6/6
6. D. Hill (Gbr) (Jordan - Mugen Honda)	20	10/8	11/NK	9/8	7/10	8/0	15/8	10/0	7/0	7/0	15/7	5/4	4/4	3/1	14/6	10/9	8/4
7. H.-H. Frentzen (Dui) (Williams - Mecachrome)	17	6/3	3/5	6/9	8/5	13/8	5/0	7/0	8/15	6/0	7/0	10/9	7/5	9/4	12/7	7/5	5/5
A. Wurz (Oos) (Benetton - Playlife)	17	11/7	5/4	8/4	5/0	5/4	6/0	11/4	10/5	11/4	17/9	7/11	9/0	11/0	7/0	8/7	9/9
9. G. Fisichella (Ita) (Benetton - Playlife)	16	7/0	7/6	10/7	10/0	4/0	3/2	4/2	9/9	10/5	1/0	8/7	8/8	7/0	11/8	4/6	10/8
10. R. Schumacher (Dui) (Jordan - Mugen Honda)	14	9/0	8/0	5/0	9/7	11/11	16/0	5/0	6/16	21/6	9/5	4/6	10/9	8/2	6/3	6/0	7/0
11. J. Alesi (Fra) (Sauber - Petronas)	9	12/0	15/9	11/5	12/6	14/10	11/12	9/0	11/7	8/0	2/0	11/10	11/7	10/3	8/5	11/10	12/7
12. R. Barrichello (Bra) (Stewart - Ford)	4	14/0	13/0	14/10	17/0	9/5	14/0	13/5	14/10	16/0	5/0	13/0	14/0	14/—	13/10	12/11	16/0
13. M. Salo (Fin) (Arrows)	3	16/0	20/0	17/0	14/9	17/0	8/4	17/0	19/13	13/0	6/0	17/14	13/0	18/—	16/0	16/14	15/0
P. Diniz (Bra) (Arrows)	3	20/0	22/0	18/0	18/0	15/0	12/6	19/9	17/14	12/0	13/0	18/0	12/11	16/5	20/0	17/0	18/0
15. J. Herbert (Gbr) (Sauber - Petronas)	1	5/6	14/11	12/0	11/0	7/7	9/7	12/0	13/8	9/0	18/8	12/0	15/10	12/0	15/0	13/0	11/10
J. Magnussen (Den) (Stewart - Ford)	1	18/0	16/10	22/0	20/0	18/12	17/0	20/6	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—
J. Trulli (Ita) (Prost - Peugeot)	1	15/0	12/0	16/11	16/0	16/9	10/0	14/0	12/0	14/0	16/10	14/12	16/0	13/6	10/13	14/0	14/12
18. S. Nakano (Jap) (Minardi - Ford)	0	22/0	18/0	19/13	21/0	20/14	19/9	18/7	21/17	19/8	21/11	20/0	19/15	21/8	21/0	20/15	20/0
O. Panis (Fra) (Prost - Peugeot)	0	21/9	9/0	15/15	13/11	12/16	18/0	15/0	16/11	22/0	10/0	16/15	20/12	15/—	9/0	15/12	13/11
T. Takagi (Jap) (Tyrrell - Ford)	0	13/0	17/0	13/12	15/0	21/13	20/11	16/0	20/0	17/9	20/0	15/13	18/14	19/0	19/9	19/16	17/0
R. Rosset (Bra) (Tyrrell - Ford)	0	19/0	21/0	21/14	22/0	NK/—	NK/—	22/8	18/0	20/0	22/12	NK/—	NK/—	20/—	18/12	22/0	NK/—
E. Tuero (Arg) (Minardi - Ford)	0	17/0	19/0	20/0	19/8	19/15	21/0	21/0	22/0	18/0	19/0	21/16	21/0	22/0	22/11	21/0	21/0
J. Verstappen (Ned) (Stewart - Ford)	0	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	15/12	15/0	12/0	19/0	17/13	17/0	17/0	18/13	19/0

K = Kwalifikaties / R = Race / — = Niet gestart / 0 = Uitgevallen / NK = Niet geklasseerd

Hakkinen wou gaan fluiten

BRUSSEL - Hij nam alle tijd voor zijn ereronde. Veiligheidsgordels los, handjeswuivend, bijwijken even onder het vizier de ogen droogwrijvend. „Dit is fantastisch”, murmelde Hakkinen. „Ongevoelbaar. Ik weet niet wat ik moet zeggen. De passende beloning voor het hele team.”

De nieuwe wereldkampioen ten voeten uit. McLaren ten voeten uit. Formule 1 is een teamsport. A big hand for Mika and his team stond ook op de uit de kluiten gewassen handen waarmee onder anderen vrouwlief Erja zwaaide. Terecht. Deze titel is ook die van Coulthard. Hakkinen dankt zijn ploegmaat zijn eerste F1-zege. En de eerste overwinning van dit jaar.

„Dit is het resultaat van een gevecht dat in 1991 begon”, bracht Hakkinen nog uit. „Met mijn eer-

ste race in F1. Elke wedstrijd, elke dag bijna, vechten om hogerop te komen. Voor een topzitje, voor de eerste zege, voor de titel.”

Hakkinen vergeet zijn belangrijkste strijd nog. Drie jaar geleden werd hij met een gebroken schedel en stikkend in zijn bloed uit het wrak van zijn McLaren gehaald. Nu is hij wereldkampioen: „De ervaring maakte een ander mens van me. Ik heb geleerd in mezelf te geloven.”

Door Hakkinen is Formule 1 immens populair in Finland. Meer dan een miljoen mensen volgen de races op televisie. Bijna een kwart van de bevolking. Tientallen restaurants en pubs in Helsinki vroegen en kregen een uitzonderlijke licentie om de hele zaterdagochtend open te blijven en lichte alcohol te schenken. Toen de Ferrari nr. 3

een klapband kreeg, ging de stad collectief uit de bol. En werd te allen kante de hymne ingezet.

„Misschien was dit wel de gemakkelijkste race van het jaar”, aldus Hakkinen. „Toen ze me zeiden dat Schumacher naar de laatste plaats werd verwezen, dacht ik: leuk. Enkele tonnen druk vielen van mijn schouders. En toen ik

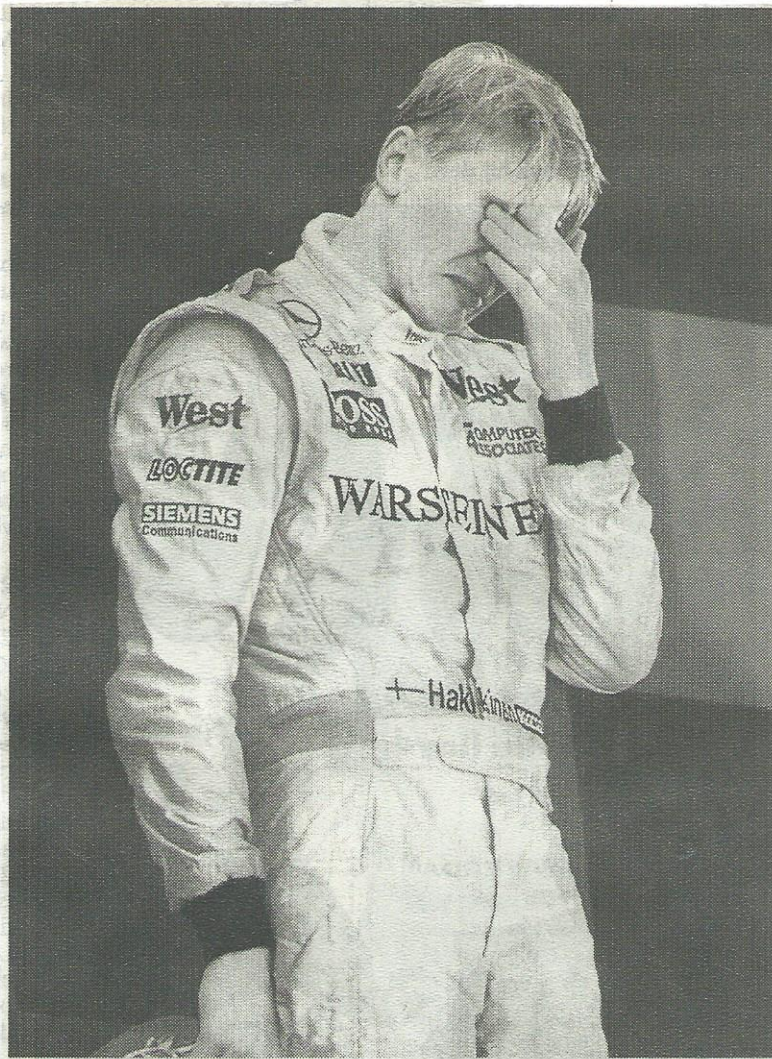
de melding had gekregen dat hij uit de race lag, ging ik helemaal zweven. Ik wou zelfs een arm over de rand hangen en een liedje gaan fluiten. Ik had moeite om me nog te concentreren. Gelukkig hing Ron (Dennis) om de paar ronden aan de lijn om me wakker te schreeuwen.”

Wereld niet ingestort voor Michael Schumacher



Een ontplofte rechterachterband ontnam Michael Schumacher de laatste illusies om zich in de strijd om de wereldtitel alsnog voorbij Mika Hakkinen te werken.

Mika Häkkinen



Op de mooiste Formule 1-momenten
vloeit er niet alleen champagne.

► Proficiat, Mika! Na een ongemeen spannend en zenuwslopend seizoen, ben je nu definitief de nieuwe wereldkampioen Formule 1. Ook wij kregen er gisteren de tranen van in de ogen. Bedankt!



Mercedes-Benz

Formule 1-baas Ecclestone wil zich met tennis bemoeien

LONDEN (afp, dpa) Bernie Ecclestone, voorzitter van de vereniging die autoconstructeurs uit het Formule 1 bundelt, wil zich voortaan ook bemoeien met het tennis. Hij wil een nieuw competitie-systeem voor profs uitdokteren waarbij de grote tennisturnoaien moeten passen in een soort van mondiale competitie. Hij wil 70 miljard frank op tafel brengen om zijn plan waar te maken.

Volgens de Britse zondagskrant The Sunday Times is de gespecialiseerde bank Margan Stanley bezig een formule uit te testen om aandelen uit te geven om het project te sponsoren. De financiële ondersteuning zou er komen door de inkomsten van de Formula One Holdings (FOH) enigszins af te romen en het opzij gezette deel door te sluizen naar het tennisproject. FOH, de vennootschap die de Formule 1 controleert, keert winst uit aan Ecclestone's vrouw en



Bernie Ecclestone.

twee kinderen.

„Er zou maar één kampioenschap mogen zijn”, vindt Ecclestone. „Ik ben bezig mijn plannen te bespreken met vooraanstaande tennisverantwoordelijken en ik denk dat mijn project zal slagen. Alle vandaag georganiseerde tenniscompetities moeten herzien worden. Er zijn te veel turnoaien en de verschillende klasseringssystemen zijn een lachertje. Niemand weet nog wie werkelijk de beste speler is.”

Dat hij van tennisspelen geen kaas heeft gegeten, vindt de Formule 1-voorman niet erg. „Het is een voordeel van niets te weten. Dat maakt het alleen maar makkelijker het geheel om te woelen.”

Ecclestone liet zich onlangs al eens ontvallen naar nieuwe lucht op zoek te zijn. Zo verklaarde hij onlangs voorstellen te zullen doen voor de creatie van een nieuwe Europese voetbalcompetitie.

DINSDAG 3 NOVEMBER 1998

Farouk en Hassan Schumacher

De Algerijnse pers is het er roerend over eens. De Formule 1-broers Michael en Ralf Schumacher zijn van Algerijnse afkomst. De krant El Moudjahid beweert dat het wonderduo in het Noord-Afrikaanse land is geboren uit een Algerijnse vader en een Duitse moeder. De twee, die respectievelijk de namen Farouk en Hassan zouden hebben meegekregen, zijn de nieuwe nationale volkshelden in Algerije.

De krant, die beweert dat haar journalisten wekenlang de zaak hebben uitgespit, publiceerde dat tweevoudig wereldkampioen Michael (Farouk) op 3 januari 1969 in het plaatsje Blida op 50 km ten zuiden van Algiers is geboren. Zijn moeder is Duits, maar zijn vader zou niet Rolf Schumacher zijn. Hij was een Algerijn en zou de voornaam Mahmoud dragen. De familienaam werd niet gemeld. Ook Ralf zou in Blida geboren zijn, als Hassan. Niet lang na diens geboorte zou de vader overleden zijn.

Moeder Elisabeth zou dan naar Duitsland zijn teruggekeerd, hertrouwd zijn en haar twee zonen de naam Schumacher hebben gegeven.

De biografie van de Schumi's leert echter dat de broers Michael en Ralf het daglicht zagen in Huerth-Hermuelheim, een dorp in de buurt van Keulen. De twee lijken als twee druppels water op hun vader Rolf. Misschien is het raadzaam nog even te wachten met het aanpassen van de identiteitskaart.

Oorlog om Schumacher

BRUSSEL – Willi Weber mort jongstleden minder luid over de *starwatchers* die zijn simpele werkmanswoning op Mallorca besluipen voor een glimp van zijn zwembad of dat van zijn buurvrouw, Claudia Schiffer. De manager van Michael Schumacher heeft andere zorgen aan zijn knappe kop. Met name, een optreden voor het *Oberlandesgericht* in Stuttgart.

Ene Burckhard Nuppeney, journalist, eist de helft van de inkomsten die Weber al uit de goudmijn-Schumacher puurde. Hij zwaait met een negen jaar oud contract dat hem als Webers partner duidt. Herr Weber, *Mister 20 Prozent*, wordt vriendelijk verzocht 600 miljoen Belgische frank over te schrijven, becijferde het Duitse weekblad *Der Spiegel*.

1988. Nuppeney, journalist bij het eminente 'Auto Bild', dweilt de Formule 3-teams af met zijn protégé Frank Schmickler. Ook bij de stal van Weber klopt hij aan. Weber hapt toe, misschien niet helemaal ongevoelig voor de 14 miljoen frank sponsoring van sigarettenfabrikant 'West' die aan het akkoord vasthangt.

Maar Weber heeft zelf ook gescout. Er is hem een 19-jarige

snaak bijgebleven die perfect zou passen als tweede rijder. Hij vraagt Nuppeney te bemiddelen. De journalist eist zijn deel van de commissie. Weber stemt toe. Nuppeney kan Michael Schumacher, want om hem gaat het, overtuigen voor Weber te rijden en de drie partijen ondertekenen een contract van partnerschap. Dat zichzelf jaarlijks hernieuwt, tenzij het drie maanden voor de vervaldag wordt opgezegd.

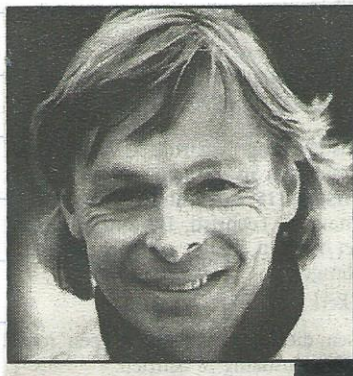
Tweede bedrijf. 1989. Jochen Neerpasch, chef motorsport van Mercedes, spreekt Nuppeney over zijn voornemen een junior-team op te richten. Om jonge, Duitse rijders klaar te stomen voor Formule 1. Nuppeney pousseert, uiteraard, Schmickler. Neerpasch dacht eerder aan Schumacher. Het wordt beiden. Twee jaar later, van Schmickler is dan al geen sprake meer, pikt Schumacher het Jordan-zitje van de tijdelijk onbeschikbare Gachot in dankzij een budget van Mercedes. De start van een carrière die nu 1,4 miljard frank per jaar waard is.

Toegegeven, Weber heeft daar een grote in gespeeld.

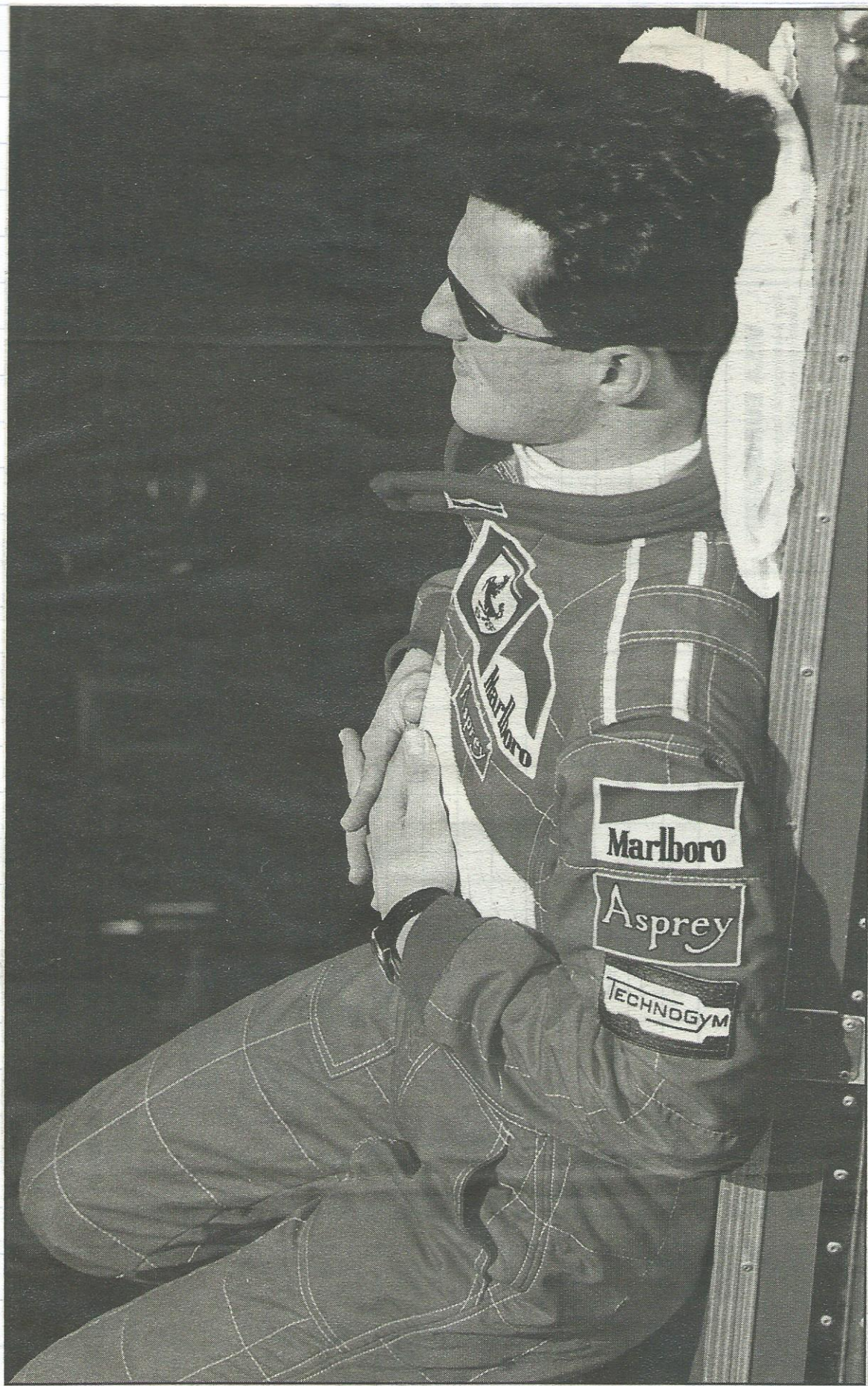
Nuppeney zat ondertussen ook niet stil. Bij *Auto Bild* kwamen ook *Welt am Sonntag* en *DF1*, de Duitse digitale sportzender. Leuke contracten, maar toch iets bescheidener dan Weber. Dat steekt. Maar Nuppeney verhoedt zich het verleden op te delven uit vrees de goede relatie met Schumacher, de basis van zijn waarde als journalist, te schaden.

Zowat een jaar terug trok Nuppeney toch ten aanval. Weber voerde voor de rechtbank aan dat het beruchte contract al in oktober 1990 was opgezegd. Maar kon onvoldoende bewijsmateriaal ter tafel leggen om de rechter te overtuigen. Die raadt een minnelijke schikking aan. Wat Weber, in een Duitse colère, deed uitroepen dat hij niet zinnens was zijn zuurverdiende centen te delen met iemand die de voorbije acht jaar niks anders had gedaan dan golf gespeeld. Nuppeney slaat graag en vaak een balletje.

Op 16 december 1998 komt het beroep voor. Gretig wordt uitgekeken naar de getuigenverhoren, bij wie, ongetwijfeld, Michael Schumacher. Wordt de uitspraak uit eerste aanleg bevestigd, dan riskeren we niet enkel dra een Citation III jet in de seintjes te vinden, tevens zal Herr Webers geitenwollen sok tot de laatste pfenning publiekelijk worden leeggeschud. Wat bepaalde Duitse staatsambtenaars misschien op ideeën brengt. Arme Willi.



Burckhard Nuppeney, de journalist die de helft van de inkomsten die Weber uit goudmijn-Schumacher puurde, opeist.



Michael Schumacher rust uit. Misschien droomt hij over een financieel zorgenvrije toekomst. Voor zijn manager Willi Weber duiken er op dat vlak evenwel problemen op.

■ **Zakspeed wil Arrows kopen** – Volgens de Britse media wil de Duitse autorenstal Zakspeed de Formule 1-renstal Arrows opkopen. The Sunday Times meldt dat Arrows-baas Tom Walkinshaw daar maandag gesprekken over heeft met Zakspeed-zaakvoerder Peter Zakowski. Zakspeed was tussen '85 en '89 al, zonder succes, actief in de F1. Naast Zakspeed is ook de Nigeriaanse prins Malik Ado Ibrahim geïnteresseerd in Arrows.

ZATERDAG 12, ZONDAG 13 DECEMBER 1998

België nog op F1-kalender

BRUSSEL – Alle heisa voor niks. Het woord 'Francorchamps' viel gisteren niet eens op de wereldraad van de Internationale Autosportfederatie. „Omdat er geen nieuwe elementen zijn”, liet Charles de Fierlant weten, de Belgische vertegenwoordiger. Die zullen er straks natuurlijk wel komen, wanneer op 1 januari 1999 het verbod op tabakspubliciteit van kracht wordt. Maar tot dan geloven Ecclestone en co in de belofte van de Waalse president Collignon dat voor autosport een uitzondering zal worden gemaakt. En blijft de GP van België op de F1-kalender staan.

Van de voorlopige kalender zoals hij in oktober werd voorgesteld, werd alleen de GP van China geschrapt. Althans op reserve gezet. De werken blijken niet op schema te zitten en er rezen recentelijk grote vraagtekens bij de klimatologische omstandigheden medio maart. In de plaats van China keert voorlopig Argentinië terug, op voorwaarde dat zij nog een en ander regelen met Ecclestone.

Het verwachte voorbehoud achter Imola kwam er niet. De onderzoeksrechter in de zaak-Senna probeert nog altijd de verantwoordelijken van het Williams-team te culpabiliseren. En dat zit de heren uiteraard dwars. Kortom, het lijkt een definitieve kalender die door de omstandigheden nog kan worden aangepast.

De rallykalender was gisteravond nog niet geofficialiseerd.

FORMULE 1 1999: 7 maart: Australië (Melbourne); 28 maart: Argentinië (Buenos Aires) nog te bevestigen; 11 april: Brazilië (Sao Paulo); 2 mei: San-Marino (Imola); 16 mei: Monaco; 30 mei: Spanje (Barcelona); 13 juni: Canada (Montreal); 27 juni: Frankrijk (Magny-Cours); 11 juli: Groot-Brittannië (Silverstone); 25 juli: Oostenrijk (Spielberg); 1 augustus: Duitsland (Hockenheim); 15 augustus: Hongarije (Boedapest); **29 augustus: BELGIË (Spa-Francorchamps)**; 12 september: Italië (Monza); 26 september: Europa (Nürburgring); 17 oktober: Maleisië (Kuala Lumpur); 31 oktober: Japan (Suzuka). Reserve: GP van China.

FORMULE 3000 1999: De Internationale Automobielfederatie FIA maakte in Monaco de kalender van het Formule 3000-kampioenschap voor '99 bekend: 1 mei: Italië (Imola); 15 mei: Monaco; 29 mei: Spanje (Barcelona); 26 juni: Frankrijk (Magny-Cours); 10 juli: Groot-Brittannië (Silverstone); 24 juli: Oostenrijk (Spielberg); 31 juli: Duitsland (Hockenheim); 14 augustus: Hongarije (Boedapest); 28 augustus: **België (Spa-Francorchamps)**; 25 september: Duitsland (Nürburgring).

Ruslands eerste minister voortrekker nieuw F 1-circuit

MOSKOU (itar,tass) – De Russische eerste minister Yevgeny Primakov heeft in naam van de regering een resolutie onderschreven om groen licht te geven aan de bouw van een nieuw Formule 1-circuit.

De plaatselijke autoriteiten van de regio Tula, ten zuiden van Moskou, drukte het idee door. Die willen tegen 2002 een gloednieuw Formule 1-circuit klaar voor gebruik. De bouwwerkzaamheden aan de sportaccommodatie worden gefinancierd door Russische en buitenlandse investeerders. Die kregen van de regionale executieve al de garantie dat ze hun geïnvesteerd geld mettertijd zullen terugvorderen.

Honda in 2000 terug in F 1

TOKYO (rtr) – Honda keert na een afwezigheid van meer dan twintig jaar in 2000 met een eigen wagen terug in de Formule 1. De Japanse fabriek voerde eerder deze maand met een prototype testritten uit in Italië. Honda was eerder van 1964 tot 1968 met een eigen bolide actief in de Formule 1. De renstal behaalde toen twee overwinningen.