

De gekke Belgen in de FIA-GT

Zondag wordt niet enkel de wereldtitel in de Formule 1 beslist. Ook in de FIA-GT, 'het hoogst haalbare voor auto's met een dak', wordt over de titel beslist. Op het circuit van Zolder zowaar, en met de twee 'Crazy Belgians': Anthony Kumpen en Bert Longin.

DOOR SVEN SPOORMAKERS

De autosport in België, moeten we dat serieus nemen als topsport?

Bert Longin: "Absoluut. We trainen gemiddeld twee uur per dag, puur op fysiek. Onze pr neemt gewoonlijk ook één tot twee uur per dag in. En dan hebben we er allebei nog een job bij ook. In het weekend trainen we gemakkelijk zes à zeven uur samen. We trainen ook in de hoogtekamer van de KU Leuven, onder leiding van Peter Hespel. We gaan naar de oegtraining... Als je de totale begeleiding ziet die rond ons beiden gebouwd is, dan mag je gerust over topsport spreken. Mocht men onze fysieke paraatheid en efficiëntie meten met andere topsporters in België, dan zitten we overal bij de beteren. Ik zie welke resultaten Sven Nys haalt in het labo. Ik zie welke resultaten Kim Gevaert en co. halen. Ik zie welke resultaten de roeier Bob Maesens haalt. En ik weet wat wij doen, en dan concludeer ik dat ik niet verlegen moet zijn."

Anthony Kumpen: "Maar het is wel zo dat het in België maar een zeer beperkte groep is die zich zo professioneel met autosport bezighoudt. Er zitten mensen in de Belcar die dat puur voor het plezier doen en fysiek niet in orde zijn en dan ook geen resultaten halen. Je hebt wel nog een aantal jongeren die hopen op een plaatsje in de Formule 1 en dan zijn er een paar gevestigde waarden - Marc Goossens, die ook in de Nascar in Amerika rijdt, bijvoorbeeld. Maar het blijft

zoals Duitsland en Engeland, is de FIA-GT echt wel bekend en wordt daar zeer hoog ingeschat. Er rijden ook nogal wat ex-Formule 1-piloten mee: Wendlinger, Salo, Lami. FIA-GT is eigenlijk een mix van gasten die hun carrière in de Formule 1 beëindigd hebben en toch nog op hoog niveau willen rijden, en jonge kerels die de overstap naar de Formule 1 willen maken. Dat geeft altijd spektakel. De oudere, ervaren piloten willen zich niet laten afroeven door de jonge, snelle mannen en de jongeren willen zich keihard bewijzen om toch maar in de Formule 1 binnen te geraken."

Waar horen jullie thuis in die mix?

Longin: "Wij horen bij de frontrunners."
Kumpen: "We hebben vier keer het podium gehaald in acht races. Dat is niet slecht, vind ik."

Longin: "De wereldtitel voor piloten wordt zondag in Zolder beslist. Wij doen daar ook nog altijd in mee, samen met een stuk of vijf anderen. Ik kan u garanderen dat het een geweldig spektakel wordt."

Kumpen: "Het is bij ons niet zo saai als in de Formule 1. Daar rijden ze in een treintje. Ik kan me niet meer herinneren wanneer we een race geëindigd zijn zonder schade aan de auto. Dat is duwen en trekken zoals in een massaspurt in het wielrennen. En dat met de mooiste auto's ter wereld: Maserati, Ferrari, Porsche, Corvette... Dat zijn dikke bakken met meer dan 600 pk. Als je daarmee tegen elkaar begint te duwen, tja, dat geeft vonken. En in Zolder ligt de muur wel heel dichtbij. Het kan niet anders dan dat de laatste wedstrijd een bom zal geven."

Dat is ook zo typisch aan autosport: mensen kijken enkel voor de crashes.

Longin: "Spijtig dat ik het moet zeggen, maar je hebt gelijk. De mensen willen dat zien, een auto die rondspint en van de baan gaat."

Kumpen: "Dat is toch een deel van de sport? Een wielervedstrijd waarin iemand een hele koers alleen op kop rijdt, is ook doodsaai. De mensen zien toch ook graag, een massaspurt, en zeker als er accidenten gebeuren. Een Formule 1-wedstrijd is daarom bijna nooit interessant, omdat iedereen maar op een rijtje rijdt en af en toe passeert er eens iemand een ander binnenkant bocht. Maar waarom kijkt iedereen naar de GP van Monaco? Omdat er daar geheid gecrasht wordt."

Longin: "Wij zijn eigenlijk de moderne gladiatoren. Wij stappen in een auto en vechten een oorlog op leven en dood uit. Mens en machine die elkaar bekampen met alle middelen die ze hebben. Tot tegen de limiet, en soms erover."

Kumpen: "Die limieten zijn wel heel duidelijk geworden dankzij de computer. Alle gegevens worden meteen geanalyseerd: hoe stuur ik het beste een bocht in, tot hoe dicht bij een bocht kan ik van mijn rem blijven, waar kan ik opnieuw gas geven? Je ziet het op het scherm, dus weet je dat het kan. Je kunt de machines nu tot het uiterste drijven. Dat moet ook, want je kunt in de FIA-GT op vijf seconden van de eerste finisshen en toch tiende zijn. En probeer maar eens vijf seconden goed te maken op de piste."

Formule 1 is al een paar keer gevallen. Hebben Belgen daar nog een toekomst?

Kumpen: "Ik heb één jaar in formulewagens gereden, samen met Ralf Schumacher. Maar toen werd snel duidelijk dat het budget dat ik toen had niet eens toereikend was om een seizoen vol te maken. Na acht wedstrijden van de tien zijn we moeten stoppen omdat het geld op was. En toch stond ik bijna iedere keer op het podium. Maar er was niemand die naar me toekwam om mij een zitje in de Formule 1 aan te bieden. Als er al contacten waren, dan ging het over hoe veel poen ik kon meebrengen. En dat was nooit genoeg om richting Formule 1 te gaan. We spreken over negen jaar geleden, hé. Daarom komt er volgens mij nooit nog een Belg in de Formule 1: wat is de marktwaarde van een Belg op wereldschaal? Niets! Wat



■ Bert Longin (r.) en Anthony Kumpen winnen vaak races, ondanks hun beperkte budget. 'Daarom komt er volgens mij nooit nog een Belg in de Formule 1: wat is de marktwaarde van een Belg op wereldschaal? Niets!'

BERT LONGIN:
Wij zijn de moderne gladiatoren. Wij stappen in een auto en vechten een oorlog op leven en dood uit. Mens en machine die elkaar bekampen met alle middelen die ze hebben

moelijk om in een sport die niet zo vaak in de media komt de nodige budgetten te vinden. In België heb je maar twee sporten: voetbal en wielrennen. Dan nog een beetje tennis en de rest hinkt zwaar achterop. Het probleem van de autosport is dat je fysiek wel perfect in orde kunt zijn, maar als je niet het geld hebt om te testen en om internationaal te rijden, wordt het moeilijk om beter te worden."

Longin: "Als je komt kijken naar zo'n Belcarwedstrijd heb je zes, zeven toppers. Maar dan heb je iemand die op de zeventienvingste plaats staat, in een koerspak met een 'penske' (een bierbuis, SSL). En dan krijgen wij de opmerking dat het toch allemaal zo zwaar niet kan zijn, dat het toch maar in de auto zitten is, want die met zijn penske kan dat ook. Dat heb je in het veldrijden bijvoorbeeld veel minder: wie daar vijftienvingste wordt, zal ook afgetraind zijn. En op internationaal niveau, in de FIA-GT, heb je dat ook niet. Als je daar een 'penske' hebt, doe je gewoon niet mee. In de Belgische wedstrijden kan dat wel, omdat de eerste verster is: het geld hebben om een auto in koers te krijgen. Je moet geen minimumtijden rijden of fysieke proeven afleggen."

Jullie rijden in de FIA-GT. Leg eens uit wat dat kampioenschap precies betekent?

Kumpen: "Het is, om het kort te zeggen, het hoogste wat je kunt bereiken in een auto met een dak op. Iedereen kent de Formule 1 omdat het commercieel zo goed is uitgebouwd. Maar in de echte autosportlanden,

kan een groot bedrijf hier in België afzetten? En welke supergrote Belgische bedrijven hebben we?"

Is dat een frustratie?

Kumpen: "Nee. Ik heb me er bij neergelegd. Mijn droom is niet de Formule 1, maar de 24 uur van Le Mans. Als ze mij zeggen dat ik mag kiezen tussen instappen bij Ferrari in de Formule 1 of bij Audi in Le Mans, dan stap ik bij Audi in. Het is trouwens ook realistischer om van Le Mans nog een doel te maken."

Jullie zijn niet het grootste team in de FIA-GT en jullie moeten het doen zonder fabriekswagens. Bestaat de mogelijkheid dat een groot merk Kumpen en Longin binnenhaalt?

Longin: "Er is een grote kans dat er nog een grote opportuniteit valt, dat Anthony over een paar jaar zijn officiële zit zal krijgen. Ik niet meer, denk ik: ik ben te oud geworden. We liggen echt goed in de markt. We zijn maar een klein team, maar we vallen op. Door onze prestaties en door de manier waarop we ons presenteren in de autosport-wereld."

Kumpen: "In de FIA-GT hebben we de kleinste structuur. Maserati heeft bijvoorbeeld zeven vrachtwagens voor vier auto's, enkel technische ondersteuning. Daarbij hebben ze nog eens vier vrachtwagens om hun hospitality op te bouwen. Dat is een glazen paleis, hé. Dan komen ze bij ons kijken en dat is allemaal low budget: één vrachtwagen

en onze hospitality is een tent."

Longin: "Onze spaghetti moeten we zelf koken. In die ene vrachtwagen!"

Kumpen: "Net omdat we zo klein zijn, vallen we op. En daar liggen volgens mij de kansen om constructeurs te overtuigen: wij met onze beperkte middelen en beperkte budget in vergelijking met de fabrieksteams winnen óók."

ANTHONY KUMPEN:
We hebben in België ook al veel teweeggebracht maar we kunnen echt niet op tegen de traditionele sporten

Longin: "Een Belgische marketingdirecteur die Maserati sponsort, heeft me verteld dat er in de hospitality maar over twee dingen gepraat wordt: over hun eigen auto's en over de 'crazy Belgians'. Ze worden er gek van: Maserati komt toe met een crew van wel vijftig man en wij met hoop en al twaalf als onze vrouwen meekomen. En toch zitten we overal en altijd bij de eersten."

Heeft België nog een toekomst als autosportland?

Kumpen: "De grote evenementen lokken nog altijd heel veel volk. Maar het zal heel moeilijk worden om autosport opnieuw tot een grote sport te maken in België. Eigenlijk lukt dat nooit zonder een toppiloot in de Formule 1. Kijk naar Duitsland: wat heeft Michael Schumacher niet allemaal mogelijk gemaakt? Plots rijden er vier Duitsers in de Formule 1 en allemaal hebben ze dikke sponsors achter zich. We hebben in België ook al veel teweeggebracht - Sporza zendt bijvoorbeeld de Belcar uit - maar we kunnen echt niet op tegen de traditionele sporten. Bel eens naar Bert Aniaux en vraag hem of er één autopiloot is die een topsportstatuut van het Bloso heeft gekregen. Dat soort van ondersteuning hebben we allemaal niet. Kim Gevaert is wereldtop in de atletiek, maar nog voor ze dat was, werd ze door verschillende instanties overláden met steun en aandacht in de media."

Longin: "Maar met de knowhow die we nu hebben en met het pr-platform dat we hebben opgebouwd, kunnen we over een paar jaar misschien wel een jonge en talentvolle piloot vooruit helpen. Met wat er nu is, hoeft hij zich niets meer aan te trekken van planning of pr of budgetten. Dan kan hij zich puur op racerie concentreren en beter worden. Dat is wat ik over een paar jaar wil gaan doen: mijn ervaring en mijn contacten gebruiken om iemand aan de top te brengen. Want eigenlijk heb je maar één vedette nodig in België om als sport door te breken."