

Nico Verdonck

“WIE SCHRIK HEEFT KAN BETER GAAN VISSSEN”

Maak kennis met de gedoodverfde opvolger van Jacky 'Mister Le Mans' Ickx. De jonge Brusselaar Nico Verdonck won onlangs samen met zijn Zuid-Afrikaanse collega op een heel overtuigende manier de allereerste editie van het Formula Le Mans Championship, het laatste opstapje richting serieuze werk à la de 24 uur van Le Mans. In liefst negen van de twaalf races begroette hij de afgelopen maanden als eerste de zwart-wit-geblokte finishvlag. *Faut le faire!* Zeker als je bedenkt dat Jean-Marie Pfaff hem hiervoor ooit klaarstoomde en Michael Schumacher hem recent nog allerlei Duitse verwensingen naar het hoofd slingerde en op een blauw oog trakteerde.

DOOR STIJN VANDERHAEGHE
FOTOGRAFIE: JEROEN HANSELAER



Dat komt ervan als je graag op de limiet leeft. Dan loopt een mens al eens het risico om erover te gaan. Op het circuit is het Nico Verdonck nog niet vaak overkomen, maar ook in het dagelijks leven is hij gezegend met een onstilbare overwinningshonger. Zelfs een partijtje voetbal voor het goede doel tussen Belgische racers en een internationaal allegaartje van ex- en huidige F1-coureurs is voor hem niet zomaar een onschuldig potje voetbal. *No wgy!* Vraag het anders maar eens aan zeventvoudig F1-wereldkampioen Michael Schumacher...

Wat is daar in hemelsnaam gebeurd?

NICOVERDONCK: "Twee keer niks. *(lacht)* Nee, op een bepaald moment in de wedstrijd ging het er nogal fel aan toe. Ik vocht een luchtduel uit met Schumacher – voor wie ik trouwens enorm veel respect heb, omdat hij de F1 toch een nieuw elan gegeven heeft – en we botsten met ons hoofd tegen elkaar. Hij kwam met de schrik vrij, maar ik voelde onmiddellijk een zwelling met als resultaat een blauw oog. Ondanks zijn verontschuldiging besloot ik hem niet veel later toch eens terug te pakken met een lichte tackle. Schumacher of geen Schumacher, dat maakte me niet uit. Daar kon hij echter

"Ik kan de boetes voor overdreven snelheid nog altijd op één hand tellen. Wellicht ook omdat ik – vooral uit praktische overwegingen – met een Renault Kangoo rij"

niet mee lachen, amai. Hij kafferde me zelfs uit. In het Duits weliswaar en die taal ben ik niet machtig, dus zwaar heb ik er niet aan getild."

Heb je altijd al dat verbeterde trekje gehad?

VERDONCK: "O ja, want wat ik ook doe, ik wil altijd winnen. Om mijn conditie op peil te houden, ga ik geregeld fietsen, zowel op de weg als met de mountainbike. Zo beklom ik ooit de Mont Ventoux en dan kan ik het absoluut niet verdragen dat iemand mij voorbijsteekt. Dan moet ik wel naar dat achterwiel springen. *(lachje)* Met een groepje goed getrainde vrienden rij ik ook al een paar jaar de Ronde van Vlaanderen voor wielertoeristen mee. Al is meerijden misschien verkeerd uitgedrukt: dit jaar legden we het 150 kilometer lange parcours, met toch heel wat kuitenbijters als de Muur van Geraardsbergen en de Bosberg op het programma, af in minder dan vijf uur. Dat competitieve is nu eenmaal de aard van het beestje vrees ik."

Uit zich dat als ervaren racepiloot dan ook meteen in een agressieve rijstijl op de openbare weg?

VERDONCK: "Helemaal niet! Daar kun je me zeker niet van beschuldigen. Ik kan de boetes voor overdreven snelheid nog altijd op één hand tellen. Wellicht ook omdat ik – vooral uit praktische overwegingen – met een Renault Kangoo rij. *(lacht)* Nee serieus, ik kan me wat dat betreft perfect inhouden. Je moet weten waar en wanneer je het gaspedaal eens

goed kunt induwen. Voor mij is dat op het circuit, waar het trouwens een stuk veiliger is dan op de openbare weg, want je weet tenslotte nooit wat de andere weggebruikers van plan zijn. Ik heb zeker geen behoefte aan een zware auto voor mijn dagelijkse verplaatsingen. Financieel zou ik me dat trouwens ook niet kunnen permitteren."

Heb je niettemin toch al eens het onderste uit de kan proberen te halen van je Kangoo?

VERDONCK: "*Busted!* *(lacht)* Maar er zijn verzachtende omstandigheden. Er was niemand in de buurt en het ging er bergaf. Hoe snel? 160 kilometer per uur of zo."

Waar komt je passie voor snelheid vandaan, zit het in de familie?

VERDONCK: "Toch niet. Mijn vader had vroeger een brommer en daar houdt het eigenlijk al op. Als kind nam hij me eens mee achterop en toen ik niet veel later een klein crossbrommertje zag staan – ik was 4,5 jaar – wilde ik dat natuurlijk zelf ook eens proberen. Zo ging de bal aan het rollen. Niet veel later ontdekte ik dan de wereld van het karten. Een beetje door Jean-Marie Pfaff zelfs... Ik schreef me ooit in voor een van zijn sportkampen in de veronderstelling dat we een week lang niks anders zouden doen dan karten. Uiteindelijk bleek dat enkel op woensdag het geval te zijn en was ik zwaar teleurgesteld. Op die manier had ik wel Antwerp Karting langs de A12 in Wilrijk ontdekt. Na dat sportkamp heb ik daar nog veel uren gesleten. Ik schafte me na verloop van tijd zelfs een tweedehandskart aan en begon deel te nemen aan wedstrijden. Na mijn vuurdoop stond ik al meteen op het podium, als derde weliswaar, en in 1998 werd ik als dertienjarige voor het eerst Belgisch kampioen bij de kadetten. Een titel die ik het jaar daarop bij de junioren wist te verlengen. In 1999 eindigde ik ook vijfde op het Europees kampioenschap in het Franse Angerville en nam ik deel aan de Kart Cup Junior in Monaco en de Elf Masters van Parijs Bercy. Zo belandde ik ook in het officiële kartteam van de Nederlandse F1-rijder Jos Verstappen. Toen was de trein pas echt vertrokken."

Hoe viel dat alles te combineren met school?

VERDONCK: "Nauwelijks... Tijdens mijn laatste jaren van de humaniora werd ik bovendien fabrieksrijder voor het Italiaanse kartmerk Top-Kart en vertoefde ik dus veel in Italië. Ik nam ondertussen deel aan tal van kampioenschappen en was vaak drie à vier weekends op rij van huis weg. Gelukkig hebben mijn ouders me toen de kans gegeven om naar de topsportschool te gaan, want anders was dat zo goed als onmogelijk geweest. Ik ben hen daar nog altijd heel dankbaar voor!"

Uiteindelijk heeft dat alles wel zijn vruchten afgeworpen. Kun je ondertussen leven van je sport?

VERDONCK: "Als ik je nu zeg dat ik ondanks mijn overwinning van het Formula Le Mans Championship dit jaar met racen helemaal niks verdiend heb, dan ga je me waarschijnlijk niet geloven, maar toch is het zo. Zelfs geen winst- laat staan een startpremie, nee. Als je dan leest dat een topatleet als Usain Bolt – pas op, ik wil me zeker niet met hem vergelijken hoor, want hij is van een heel ander kaliber – 200.000 euro krijgt om alleen al aan de start van de Memorial Van Damme te verschijnen, moet je toch even slikken. Dat is met-



een ook het spijtige aan heel dit verhaal. In het begin van je carrière moet je zelf op zoek naar investeerders vooraleer je resultaten kunt boeken. Eenmaal die resultaten er zijn, kan je met wat geluk ergens aan de slag als fabriekscoureur en krijg je een salaris uitbetaald. In de aanloop naar het volgende seizoen dat in maart van start gaat, ben ik daar nu volop mee bezig. Ik heb alvast een paar positieve gesprekken met verschillende teams en constructeurs achter de rug. Tegen Kerstmis zou ik graag weten waar ik aan toe ben. In het beste geval kom ik in 2010 aan de start van de Le Mans Series, waarvoor het kampioenschap dat ik nu won een opstapje is, met onder meer mijn favoriete race aller tijden: de 24 uur van Le Mans. Die wedstrijd hoop ik in navolging van zesvoudig winnaar Jacky Ickx ooit te winnen. Dit jaar heb ik er een eerste keer van mogen proeven – wij reden als 'voorprogramma' voor de 24 uur en wonnen de race – en het smaakt absoluut naar meer! Liefst 280.000 toeschouwers verspreid over vier dagen en 2.000 journalisten komen daar opdagen."

En tot zolang je in de voetsporen van Ickx kan treden, leef jij dan maar van de liefde en de visvangst?

VERDONCK: "Nee, ik geef onder meer privélessen karting aan een paar jonge talenten. Wat me trouwens enorm veel voldoening geeft. Daarnaast organiseer ik ook incentives voor zowel bedrijven als particulieren en geef ik rijles aan autoliehebbers die eens op een circuit willen rijden. Rijk wordt een mens daar hoegenaamd niet van, maar alles wat ik erbij doe, is wel gerelateerd aan de autosport, dus kan ik iedere dag toch doen wat ik graag doe en dat is het belangrijkste. Ik ben er op mijn achtste mee begonnen en heb er ondertussen al zoveel voor gedaan en gelaten dat het stom zou zijn om nu de handdoek in de ring te gooien. Toch is mijn droom om ooit F1-rijder te worden nu wel heel klein geworden."

Hoezo?

VERDONCK: "Ik had mezelf tot oktober de tijd gegeven om een budget van vijf miljoen euro bijeen te krijgen om een ultieme kans te wagen en dat is me helaas niet gelukt. Die vijf miljoen euro heb je nodig om twee seizoenen mee te draaien in de GP2, de toegangspoort tot de F1. Bovendien ben ik al 23 en dat is behoorlijk oud om nog te debuten in dat wereldje. Komt daarbij nog mijn recente overwinning van het Formula Le Mans Championship, dat gereden wordt met tweezitterprototypes, waardoor de F1-teams me zeker niet langer beschouwen als een potentiële F1-rijder. Kans wellicht voorgoed verkeken, dus. Al zal die beslissing me ooit wellicht geen windeieren leggen, want in het *endurance*-circuit ga je veel langer mee. Een F1-rijder van 38 is hoogst uitzonderlijk, terwijl je als *endurance*-racer zeker tot je vijftigste of zestigste kunt doorgaan. En ik wil zo lang mogelijk blijven racen, want dat is mijn passie, mijn leven."

Ondanks die bijna voortdurende financiële perikelen?

VERDONCK: "Ik geef grif toe dat die beslommingen soms heel frustrerend zijn. Het vreet enorm veel energie, maar ik kan gelukkig terugvallen op een aantal mensen die mij daarbij ondersteunen en adviseren. Ik kijk enorm uit naar de dag dat ik me alleen nog maar op het racen zelf zal moeten concentreren. In België is dat echter niet evident, omdat de media ook weinig belangstelling tonen. Dat is meteen ook



een van de redenen waarom je als autocoureur zo moeilijk aan partners geraakt. Die mensen rekenen uiteraard op visibiliteit en bekendheid, maar dat kan ik hen helaas niet garanderen. Terwijl er nu toch potentiële opvolging voor Jacky Ickx is. Ik hoop dat iedereen dat stilaan begint in te zien. Je hebt dat toch duidelijk gezien met het vrouwentennis. Voor Kim Clijsters en Justine Henin naam maakten, leefde dat nauwelijks, en toen was plots het hek van de dam. Hetzelfde geldt voor Kim Gevaert en Tia Hellebaut. Ik hoop ooit ook zoiets voor België te kunnen betekenen."

Is het een fysiek zware sport?

VERDONCK: "Autosport is traditioneel een sport die zwaar onderschat wordt. Nogal wat mensen denken dat het gewoon een kwestie is van in een auto zitten, wat gas geven en rondjes draaien. 'Iedereen kan dat toch', klinkt het dan. Niets is minder waar. In het begin van mijn carrière ben ik zelfs bij Lieven Maesschalck moeten gaan aankloppen, omdat ik niet genoeg kracht in mijn benen had om het rempedaal volledig in te duwen. Ik werk trouwens nog altijd samen met hem en

"Ik kijk enorm uit naar de dag dat ik me alleen nog maar op het racen zelf zal moeten concentreren. In België is dat echter niet evident, omdat je als autocoureur zo moeilijk aan partners geraakt"

Peter Hespel van het Leuvense 'sportkot' om mijn conditie op peil te houden en bij Freddy De Kerpel volg ik nu en dan boksles om mijn reflexen scherp te houden. Ook de nekspieren zijn een heel belangrijk aspect. Bijna iedere ronde krijgt je nek een g-kracht van drie tot vijf te verduren. Als je dan je hoofd niet kunt rechthouden, ben je gezien. Bovendien rij je voortdurend op de limiet en moet je toch ook voldoende rekening houden met het materiaal dat je in handen hebt. Talent en een goede basisconditie zijn het begin van alles. Heb je die basisconditie niet, dan is ook je concentratie niet goed en als je concentratie niet goed is, gebeuren er vroeg of laat accidenten."

Spreek je uit ervaring?

VERDONCK: "Voorlopig ben ik gelukkig gespaard gebleven van ongevallen met lichamelijk letsel. Natuurlijk ga je al eens van de baan en rij je een auto tot schroot, maar zowel de circuits als de wagens zijn tegenwoordig aan zo'n zware veiligheidsnormen gebonden dat er maar weinig fout kan gaan. Mijn laatste zware crash dateert van begin dit jaar. Tijdens de kwalificatieritten van het eerste Formula Le Mans-weekend, op het circuit van Spa-Francorchamps nota bene, ben ik met veel overtuiging in het decor beland. *(lachte)* Ik had mijn banden onvoldoende opwarming gegund en verloor op een gegeven moment de controle over het stuur. Op die manier werd ik ook naar de laatste startrij verwezen, terwijl het team me gevraagd had om die 'thuiswedstrijd' te winnen. *(fijntjes)* Uiteindelijk heb ik dat ook gedaan."

Kom je de eerste keer na zo'n crash met knikkende knieën aan de start?

VERDONCK: "Het belangrijkste is dat je zo'n ongeval heel snel weer van je kunt afzetten. Als het toch nog tussen je oren zit bij de volgende race, dan ga je automatisch trager rijden. Wie schrikt heeft, kan maar beter stoppen en gaan vissen of zo."

Ik wens het je zeker niet toe, maar stel dat het toch niet lukt om volgend jaar aan de bak te komen als fabrieksrijder, wat dan?

VERDONCK: "Om te beginnen: geen paniek! *(lacht)* Het voordeel van mijn definitieve beslissing om over te stappen naar de *sportscars* is dat, als het in 2010 niet lukt, ik het het jaar daarop gewoon opnieuw kan proberen. Zoals gezegd ben ik in dat wereldje een van de youngsters en zal ik er alles aan doen om kansen te creëren en aan de bak te komen. Bovendien hou ik sowieso ook een alternatief met een eigen bijeen vergaard budget achter de hand voor het geval dat... Daar ben ik met mijn entourage nog dagelijks mee bezig." ■