

ONSCHATBARE Klassieker

Coverstory (1970-1974) Plymouth Barracuda & Dodge Challenger



MG TC: Populair bij vliegeniers

Mercedes-Benz E-Klasse

Sir Jackie Stewart is 70 jaar

Morgan wordt honderd jaar!



Honderden Kleintjes Klassiek



Drievoudig wereldkampioen Sir Jackie Stewart is 70 jaar

DOOR ED HEUVINK FOTO'S: ARCHIEF HEUVINK EN FORD



'Graham was voor mij een perfecte leermeester'



In juni vierde drievoudig wereldkampioen Formule 1 Jackie Stewart zijn zeventigste verjaardag. Tijdens een lunch in Londen keken wij samen terug op zijn race- en zeker zijn PR-carrière.

Meteen na het behalen van zijn derde wereldtitel in 1973, gaf de Schotse rijder te kennen met de actieve autosport te stoppen. Hij wilde afscheid nemen na zijn honderdste Grand Prix-deelname. Dat zou na de Amerikaanse grote prijs op het circuit van Watkins Glen zijn. Echter na het tragische, dodelijk ongeval in de training van teamgenoot François Cevert, besloot de toen 34-jarige Schot niet in de race te starten. Dus uiteindelijk bleef de teller op 99 staan. Maar met 27 overwinningen heeft hij een respectabel overwinningspercentage.

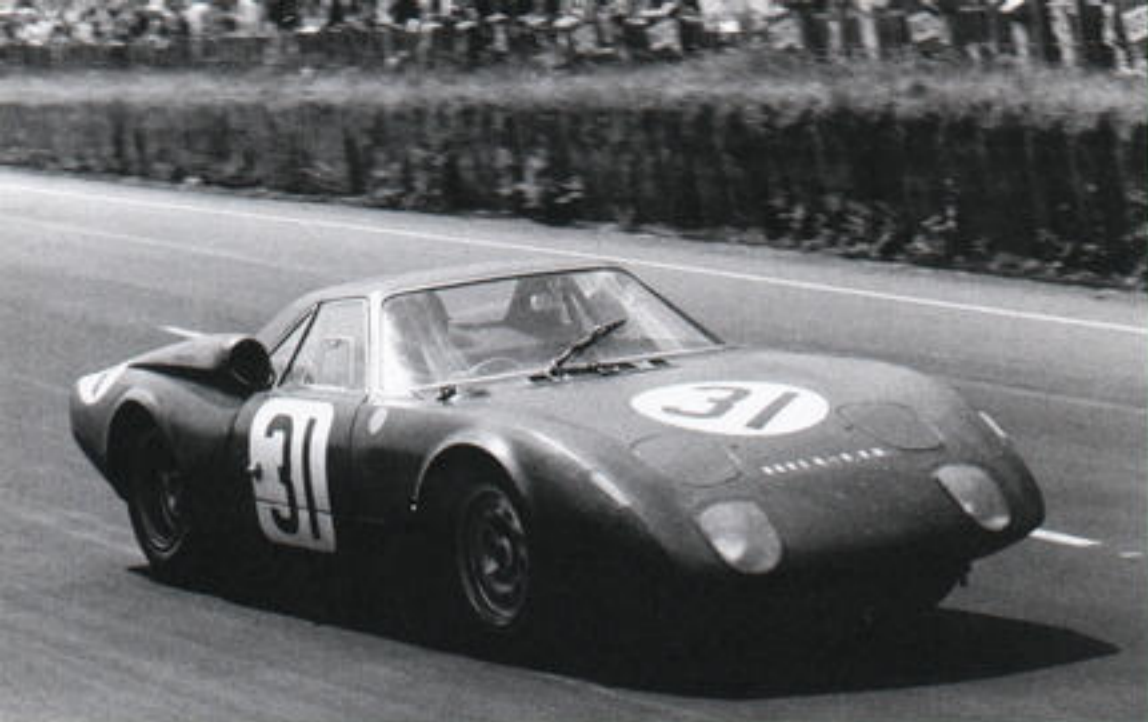
'Ik had al aan het begin van het seizoen 1973 besloten om aan het eind van dat jaar met racen te stoppen', vertelt hij. 'In het voorjaar lichtte ik Ford en Ken Tyrrell – mijn teambaas – hierover in. Maar niemand anders wist het toen, ook mijn vrouw Helen en teamgenoot François Cevert niet. Ik wilde niet dat dit aftellen spanningen zou opleveren.'

De dood van Cevert maakte dus uiteindelijk een triest slot aan een autosportcarrière van veertien jaar. 'Het was mooi gepland, onze auto's waren haast onverslaanbaar en wij wilden bij de Amerikaanse race een mooi seizoenslot maken.

Ken Tyrrell had mij zelfs gevraagd om Cevert te laten winnen. Hij zou immers de nieuwe eerste rijder van het team in 1974 worden.'

Omschakelen

Na een leven vol actieve autosport, was het voor Stewart niet gemakkelijk om te schakelen. 'Voor Helen en onze



Le Mans-debuut in 1965. Samen met Graham Hill wordt hij tiende in de turbineauto.

ook François Guiter van het Franse Elf was een uitstekende PR-man.' Op dit moment is Stewart ambassadeur voor Moët & Chandon champagne, the Royal Bank of Scotland en Rolex. 'Na mijn Indianapolis-race in 1966, kocht ik in Houston, Texas mijn eerste Rolex. Vanaf dat moment heb ik geen ander merk horloge meer gedragen. Twee jaar later werd ik via Mark McCormack van IMG voorgesteld aan Rolex. Zij wilden naast golfer Arnold Palmer en skiër Jean-Claude Killy een autocoureur als ambassadeur voor hun horloges. Afgelopen jaar was het precies veertig jaar dat ik met Rolex samenwerkte.'

Leerproblemen

zonen Mark en Paul, het was altijd autosport, overal ter wereld bijna elk weekend. En nu met 34 jaar was dat voorbij', vervolgt hij. Stewart had drie belangrijke contracten voor zijn eerste niet-actieve jaar: Ford, Goodyear en ABC televisie in Amerika. Vooral met de autofabrikant was er een lange en hechte band. Aan de samenwerking kwam in 2004, toen Ford in moeilijk vaarwater terechtkwam, na veertig jaar een eind. Ook met bandenfabrikant Goodyear had de ex-coureur een lange verbintenis, van 1971 tot 1987, tot het moment dat er bij de bandenfabrikant uit Akron overnamestrubbelingen waren.

'Ik heb altijd met plezier gewerkt voor deze Amerikaanse bedrijven, zij hebben mij veel geleerd en ik heb hen veel terug kunnen geven. Vooral van Fordman Walter Hayes heb ik veel geleerd. Maar

Met de Tyrrell-Ford vertrok Stewart vanaf Pole bij de Daily Express Trophy op Silverstone, die hij ook zou winnen.

Naast promotiewerk vult de Schot veel tijd in met goede doelen zoals het begeleiden van kinderen met leerproblemen. 'Zoals bekend ben ik dyslectisch en ik werk nu samen met onderwijsinstellingen in Schotland om leerkrachten beter op te leiden om met dit probleem om te gaan. Schotland is een klein land en ik kan daar heel veel bereiken. De volgende stap is Westminster, maar dat gaat wat trager.'

Trage besluitvorming is er ook bij de British Racing Drivers Club. Deze exclusieve club van ongeveer vijfhonderd leden heeft veel macht in de Engelse auto-

Succes op Zandvoort met de Matra MS10 in 1968, zijn eerste zege op het duinencircuit.





Opnieuw succes in Monaco. Ook in 1973 won de Schot op het stratencircuit, ditmaal met de Tyrrell-Ford.

sport. Zo is de club eigenaar van het circuit Silverstone. 'Op zijn sterfbed vroeg Ken Tyrrell mij de voorzittershamer over te nemen. De BRDC is geen commerciële instelling maar uit respect voor mijn oude werkgever heb ik ja gezegd. Maar mijn tijd als voorzitter was niet gemakkelijk. De meeste leden lieten mij mijn eigen gang gaan, maar een handjevol oud-coureurs die niets te doen hadden, maakte mij het leven zuur. De BRDC is een club waarbij men zich niet kan aanmel-

Hill. Graham was tien jaar ouder dan ik en voor mij was hij een perfecte leermeester. Daar kwam bij, dat BRM in dat jaar een stabiel bedrijf was en hun auto's zeer sterk en betrouwbaar. Al snel evenaarde ik Hills tijden en wist hem later dat jaar op Monza zelfs te verslaan. Hill bleef positief, hij was de ervaren oudere man en als er een snellere teamgenoot was, had hij daar niet direct problemen mee. Het volgende jaar bewees de BRM zijn robuustheid toen ik in Spa van de

baan vloog. Ik zat lang vast in het wrak maar kwam uiteindelijk toch tamelijk ongeschonden eruit, sleutelbeen en een rib gebroken. Ik

'Met nog acht ronden te gaan lag ik op kop'

den, je wordt gevraagd. Eenmaal lid genieten de leden van vele privileges, denk alleen maar eens aan onze eigen hospitality op Silverstone: toegang, eten en drinken, alles voor een jaarlijkse contributie van dertig pond. Als bestuur hadden we de Engelse Grand Prix tot 2009 op Silverstone veilig gesteld. Ondertussen ben ik geen voorzitter meer en er is van alles gebeurd met de Formule 1 alsook met de locatie.'

dank Graham Hill en Bob Bondurant nog altijd voor hun hulp. In 1967 ging het minder met BRM, de H16 motor was te zwaar en te gecompliceerd en ondertussen had Ford zijn beroemde V8 Cosworth gebouwd.' Al sinds 1964 reed Stewart voor Ken Tyrrell, eerst Formule 3 en later Formule 2. Toen Matra eind 1967 de teambaas vroeg hun Formule 1-auto met een Ford Cosworth-motor te runnen, was de deal met Stewart gauw gemaakt. 'Ik stond al sinds 1964 onder contract bij Ford. Reed al Cortina's in toerwagenraces en ook een Ford op Indianapolis. Dus Formule 1 leek een logische stap. Matra bouwde in Frankrijk ook raketten en ander militair materiaal. Dat merkte je aan hun technische benadering. Chef-constructeur Jean-Luc Lagardère was een genie en ook hun Formule 1-auto's in 1968 en 1969 waren fantastisch. Ik kan eigenlijk wel zeggen dat de Matra MS10 uit 1968 de fijnste

In 1972 reed Stewart samen met Cevert in een Ford Capri op Le Castellet tijdens het EK toerwagens. Zij werden tweede.

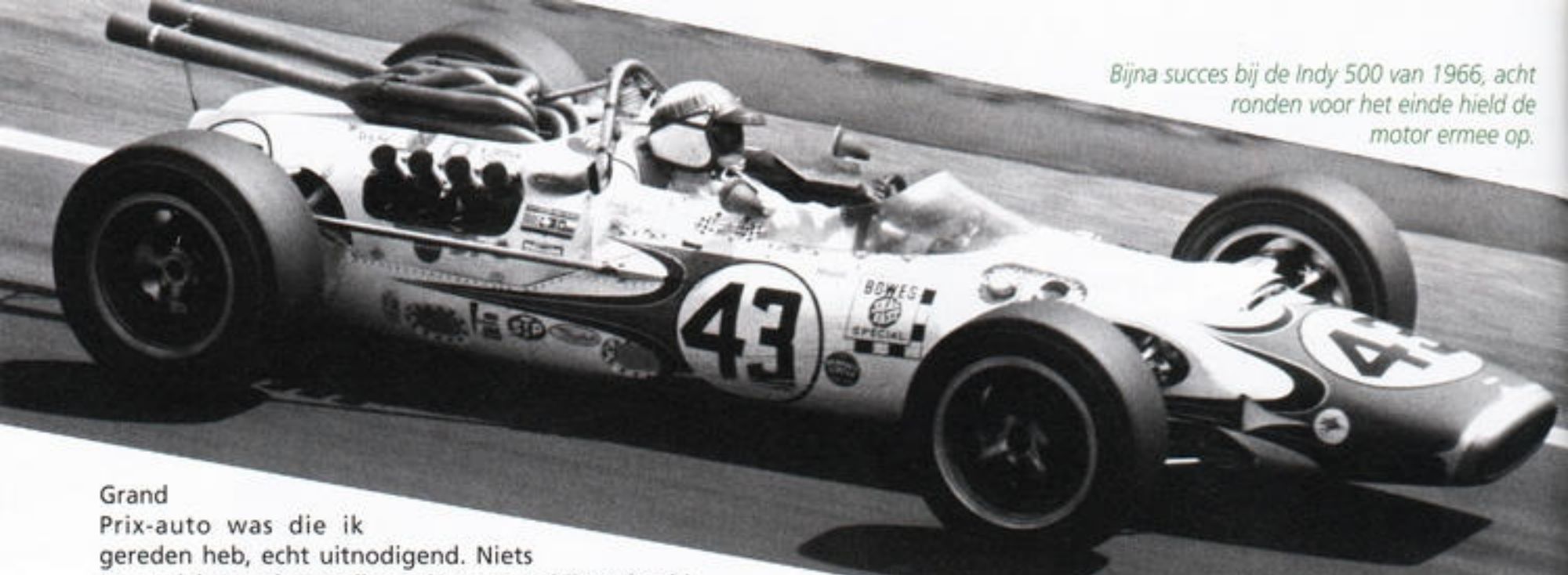
Debutjaar

Natuurlijk wordt er tijdens de lunch ook over het verleden gesproken. Beginnend met Jackies Formule 1 debuutjaar 1965. 'Ik kon als teamgenoot van Jimmy Clark bij Lotus terecht voor 1965. Maar ik wist dat Lotus helemaal om Jimmy heen was georganiseerd en ik altijd tweede man zou zijn. BRM bood mij de mogelijkheid tweede man te worden naast Graham

Met de moeilijke Lola T260 werd in 1970 gestreden om de CanAm-titel.



Bijna succes bij de Indy 500 van 1966, acht ronden voor het einde hield de motor ermee op.



Grand Prix-auto was die ik gereden heb, echt uitdagend. Niets ten nadele van de Tyrrells van later, maar bijvoorbeeld hun kampioensauto uit 1973 was wel een uitdaging. De auto had een heel korte wielbasis en was daardoor erg nerveus. Dit was misschien ook de reden van Cevert's dodelijke ongeval. Hij reed over een oneffenheid en spinde tegen de vangrails.'

Televisie-analist

De internationale racecarrière van Stewart duurde nog geen tien jaar, en in die jaren reed hij allerlei bolides op alle vijf continenten. 'Nascar heb ik nooit echt geracet. Ik heb tien rondjes op Atlanta Motor Speedway gedaan maar dat was later, als televisie-analist. Eigenlijk had ik in 1967 een mogelijkheid die helaas niet doorging: Jimmy Clark en ik waren uitgenodigd om met Ford een race te doen in North Carolina, dat was aan het einde van het jaar tussen de Amerikaanse en Mexicaanse Grand Prix. Maar toen wij op Bermuda waren, kneusde ik mijn voet bij het squashen en moest afzeggen. Jimmy ging wel en nam Jochen Rindt mee als eventuele reserverijder.' Bekend is Stewart natuurlijk vanwege zijn optredens in de Indianapolis 500. Na de eerste trainingsrondjes in het najaar van 1965, debuteerde hij in 1966. 'Na de start was ik net het grote ongeluk voor. Ik geloof dat het halve veld op elkaar in reed. Ik was de eerste bocht om, keek in mijn spiegel en zag geen enkele auto meer.'

Uiteindelijk viel hij vlak voor het einde uit: 'Met nog acht ronden te gaan lag ik op kop met twee ronden voorsprong, maar zonder waarschuwing was er opeens geen oliedruk meer en stopte de motor, jammer, want we hadden kunnen winnen. Een jaar later vielen we weer uit met hetzelfde probleem, opnieuw een defecte oliepomp. Ook toen lagen we op kop. Een derde poging kwam er nooit. In 1968 zou ik de Lotus turbineauto rijden, maar omdat ik mijn pols had gebroken bij een Formule 2-race in Spanje, moest ik afzeggen. Het tragische was dat mijn vervanger, Mike Spence, verongelukte tijdens de training. Ik heb er alles aan gedaan om toch nog te kunnen rijden, veel therapie en ik bezocht zelf een basketball-arts in Bloomington, Indiana. Ik dacht: basketballers hebben veel polsbewegingen, dus dan zal de clubarts wel weten hoe het herstel moet gaan.'

Turbineauto

Stewart werd nog een keer gevraagd om een experimentele Lear turbineauto te rijden, maar dat project kwam nooit verder dan de ontwikkelingsfase. 'Ik wilde mij aan het eind van de jaren zestig, begin zeventig concentreren op de Formule 1 en reed daarom weinig andere evenementen, vooral niet in het voorjaar. Hoewel, de CanAm series waren financieel zeker



Na zijn pensionering was Stewart jarenlang testrijder voor zowel Ford als Goodyear.



Stewart kon in 1999 opnieuw het podium beklimmen. Zege van Stewart GP bij de Europese Grand Prix op de Nürburgring.

interessant, maar tegen de kwaliteiten van het McLaren team was eigenlijk niemand opgewassen dus was dat ook maar tijdelijk.'

Wie terugkijkt op Stewarts carrière komt opvallend weinig sportwagenraces tegen. 'Le Mans deed ik in 1965 met Graham Hill in de turbo Rover-BRM, maar een jaar later moest ik na mijn ongeluk op Spa al afzeggen. Ik zou met Hill een zeven liter Ford MkII rijden. In de zomer van 1967 werd ik door Porsche gevraagd hun 910 te rijden in het beslissende wereldkampioenschap op Brands Hatch. Toen ik vroeg hoeveel zij betaalden, kreeg ik te horen dat het een eer moest zijn om voor Porsche te mogen rijden. Tegelijk bood Ferrari wel geld en ik nam hun aanbod aan. Samen met Chris Amon werd ik tweede en gaven we Ferrari de wereldtitel.' In het voorjaar van 1971 begon Stewart ook mee te werken aan het ABC televisie programma *Wide World of Sports*, iets waar hij na zijn pensionering nog lange tijd zou blijven. 'Van ABC heb ik veel geleerd. Hun man was Jim McKay, in mijn ogen nog altijd de beste tv-commentator.'

Eigen team

Natuurlijk kennen we Sir Jackie Stewart, zoals hij zich officieel na zijn benoeming in 2000 mag noemen, ook van zijn eigen Formule 1-team. 'Het waren roerige jaren maar ik kan op die paar jaar met tevredenheid terugkijken. Binnen 31 races hadden we een GP gewonnen en werden we vierde in het constructeurkampioenschap. Stewart Grand Prix was ook financieel altijd gezond. In 1998 benaderde Ford ons al over eventuele gedeeltelijke overname. Ik stelde voor

Deze zomer was Stewart tijdens het Festival of Speed terug in de geliefde Matra MS10.

Ambassadeur

Ook nadat hij Ford had verlaten, bleef Stewart nauw betrokken bij de actieve autosport. Zo is hij een goed betaalde ambassadeur van de Royal Bank of Scotland, een sponsor van Williams. Ook komt hij regelmatig bij historische autosportevenementen. We hadden onze lunch bij Scott's in Londen, een dag na het Festival of Speed op Goodwood. 'Fantastisch wat Lord March daar organiseert. Voor ons is het een genot daar te zijn en wat terug te kunnen doen voor de fans. Ik vind het niet erg tientallen handtekeningen uit de delen: een leesbare handtekening, niet zomaar een nietszeggende krabbel. Het hoort bij ons werk en Goodwood geeft ons die mogelijkheid. Zeker voor de huidige Formule 1-rijders zoals Button, Hamilton en bijvoorbeeld Coulthard. Zij zijn de besloten omgeving van de F1-paddock gewend. Dat vind ik net Colditz, het krijgsgevangenkamp uit de Tweede

Wereldoorlog.'

Al 35 jaar doet Sir Jacky niet meer aan racen. 'Anders dan Sir Stirling Moss heb ik geen racelicensee meer, maar ik doe ik nog graag demonstraties en geniet van de autosportfans.' ■

Tevreden na een goede lunch bij Scott's in het Londense Mayfair.

