

## THIERRY BOUTSEN



**“De Zoute Grand Prix is een mooie gelegenheid om nog eens terug naar België te komen”**

{ JURYMEMBER ZOUTE CONCOURS D'ÉLÉGANCE }

1990, zo ver moeten we al teruggaan in de tijd voor we nog eens een landgenoot op het hoogste schavotje van een Formule 1 Grand Prix mochten bewonderen. Die dag op de Hungaroring startte hij vanaf de pole position en hield hij er de volledige wedstrijd zijn goede vriend, wijlen Ayrton Senna af. Vandaag zoekt hij de kick van de snelheid en de opwindning van de competitie niet meer op. “Ik ben meer dan ooit bezig met mijn twee bedrijven in Monaco, Boutsen Aviation en Boutsen Classic Cars en kan eindelijk ook meer tijd doorbrengen met mijn gezin, familie en vrienden. Iets wat ik tijdens mijn actieve racecarrière helaas veel te weinig heb kunnen doen.”

1990. Il faut remonter si loin dans le temps pour pouvoir admirer l'un de nos compatriotes sur la plus haute marche du podium d'un Grand Prix de Formule 1. Ce jour-là, sur l'Hungaroring, il est parti de la pole position et a tenu à distance son excellent ami, feu Ayrton Senna, pendant toute la course. Aujourd'hui, il ne recherche plus le frisson de la vitesse et l'excitation de la compétition. "Je m'occupe plus que jamais de mes deux sociétés à Monaco, Boutsen Aviation et Boutsen Classic Cars, et je peux aussi enfin passer plus de temps avec ma famille, mes proches et mes amis. Quelque chose que je n'ai malheureusement pas pu faire durant ma carrière de coureur automobile".



Thierry Boutsen at the Zoute Concours d'Elégance 2019

**« Le Zoute Grand Prix est une belle occasion de revenir  
un moment en Belgique »**

**Keert u nog geregeld terug naar België?**

Veel te weinig. De Zoute Grand Prix was alvast een goede gelegenheid. Ik werk veel en ik woon in Monaco met mijn gezin. Mijn moeder en zus wonen in België, maar zij komen liever naar hier. (lacht)

**Hoe bent u in contact gekomen met de Zoute Grand Prix?**

Via Geert Ostyn van Obumex, één van de sponsors van de Zoute Grand Prix, hij is een goede vriend van mij. Ook links en rechts had ik al verschillende goede commentaren gehoord. Ik ben dan ook blij dat ik er voor het eerst bij kon zijn, als jurylid.

**Hoe was uw ervaring als lid van de jury op de Zoute Concours d'Elégance afgelopen jaar op de Zoute Grand Prix?**

Het was voor mij een grote eer om als jurylid gekozen te zijn. De Zoute Grand Prix is een buitengewoon evenement, ongeëvenaard door de kwaliteit van de auto's en de professionaliteit van de organisatie. Ik was erg blij om een weekend in deze sfeer door te brengen tussen de andere juryleden, allemaal erg professioneel.

**Doe je nog wel eens mee aan wedstrijden?**

Nee. Dat is voor mij een afgesloten hoofdstuk. Ik heb alles meegemaakt wat ik wilde meemaken en heb er geen behoefte meer aan. Ik heb het ook niet meer nodig voor mijn zelfvertrouwen. Ik zit nu in een andere periode van mijn leven, waarbij de focus meer ligt op mijn business. Het zijn twee verschillende passies die ik met evenveel motivatie beoefen.

**Revenez-vous encore régulièrement en Belgique ?**

Beaucoup trop peu. Le Zoute Grand Prix était donc une bonne occasion de le faire. Je travaille beaucoup et j'habite à Monaco avec ma famille. Ma mère et ma sœur vivent en Belgique, mais elles préfèrent venir elles-mêmes à Monaco. (rires)

**Comment êtes-vous entré en contact avec le Zoute Grand Prix ?**

Via Geert Ostyn, d'Obumex, l'un des sponsors du Zoute Grand Prix, qui est l'un de mes bons amis. J'avais aussi entendu différents commentaires positifs à gauche et à droite. Je me réjouis donc d'avoir pu être présent pour la première fois, en tant que membre du jury.

**Quelle expérience gardez-vous de votre participation comme membre du jury lors du Zoute Concours d'Elégance du Zoute Grand Prix de l'année dernière ?**

Ce fut un grand honneur pour moi d'être choisi comme membre du jury. Le Zoute Grand Prix est un événement extraordinaire, qui n'a pas son pareil de par la qualité des voitures et le professionnalisme de l'organisation. J'ai été très heureux de passer un week-end dans cette ambiance, parmi les autres juges, tous très professionnels.

**Vous arrive-t-il encore de participer à des compétitions ?**

Non. C'est un chapitre clos pour moi. J'ai vécu tout ce que je voulais vivre et je n'en éprouve plus le besoin. Je n'en ai pas davantage besoin pour ma confiance en moi. Je me trouve maintenant dans une période différente de ma vie, durant laquelle je mets davantage l'accent sur mon entreprise. Ce sont deux passions différentes que je pratique avec la même motivation.

**Hoe gaat het trouwens met uw zaak? Kunt u er iets meer over vertellen?**

Ik ben een 'broker' in de business jet categorie. Wij kopen en verkopen toestellen sinds 1997. In die periode heb ik de zaak samen met mijn vrouw opgericht. We zijn gestart vanuit mijn netwerk in de Formule 1. De eerste tien vliegtuigen heb ik verkocht aan piloten of ex-piloten zoals Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen, 'Keke' Rosberg,... Daarna hebben we serieus geïnvesteerd in marketing in België, Frankrijk, Duitsland en de Verenigde Staten. Dat werpte zijn vruchten af, want tussen 1997 en vandaag hebben we 379 vliegtuigen verkocht in 73 verschillende landen. We werken met negen mensen op kantoor en hebben drie verkopers op de baan. We werken hard en functioneren goed als team. Dat is iets wat ik toch geleerd heb tijdens mijn loopbaan in de Formule 1: kwaliteit, service, punctualiteit, oog voor detail, samen werken naar eenzelfde doel,... Vorig jaar ben ik ook een classic car business gestart, mijn passie voor auto's blijft hiermee overeind. Wij kopen en verkopen zowel oldtimers gebouwd tussen 1950 en 1990, en supercars voor een internationaal cliënteel.

**À ce propos, comment se porte votre entreprise ? Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?**

Je suis un 'broker' dans la catégorie 'business jet'. Nous achetons et vendons des appareils depuis 1997. À l'époque, j'ai monté cette affaire avec mon épouse. Nous avons débuté en nous basant sur mon réseau dans la Formule 1. Les dix premiers avions, je les ai vendus à des pilotes ou des anciens pilotes, comme Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen, 'Keke' Rosberg,... Ensuite, nous avons sérieusement investi dans le marketing en Belgique, en France, en Allemagne et aux États-Unis. Cela a porté ses fruits, car entre 1997 et aujourd'hui, nous avons vendu 379 avions dans 73 pays différents. Nous travaillons avec neuf personnes au bureau et avons trois vendeurs sur le terrain. Nous travaillons dur et nous fonctionnons bien en équipe. C'est ce que j'ai appris au cours de ma carrière en Formule 1 : qualité, service, ponctualité, souci du détail, travailler ensemble pour atteindre un même objectif,... L'année dernière, j'ai également lancé une entreprise de voitures anciennes, ce qui maintient éveillée ma passion pour les voitures. Nous achetons et vendons aussi bien des voitures de collection construites entre 1950 et 1990 que des supercars pour une clientèle internationale.

**“Sinds ik de dood in de ogen heb gekeken bij mijn zwaar ongeval in 1999 tijdens de 24h van Le Mans is voor mij elke dag een geschenk uit de hemel.”**

**Waar droomt u nog van?**

Sinds ik de dood in de ogen heb gekeken bij mijn zwaar ongeval in 1999 tijdens de 24h van Le Mans, is voor mij elke dag een geschenk uit de hemel. Ik profiteer van elk moment, van elke dag, zonder nog met een lange-termijn-planning bezig te zijn. Ik spendeer ook heel bewust tijd aan leuke dingen. Ik fiets bijvoorbeeld erg graag. Een tijdje geleden heb ik nog samen met een paar goede vrienden van Monaco naar de Mont Ventoux gereden. 420 km in drie dagen met 6800 hoogtemeters. Dat is echt genieten voor mij!

**De quoi rêvez-vous encore ?**

Depuis que j'ai regardé la mort en face lors de mon grave accident en 1999 pendant les 24 heures du Mans, chaque jour est pour moi un don du ciel. Je profite de chaque instant, de chaque jour, sans aucune planification à long terme. Je passe aussi sciemment du temps à faire des choses amusantes. Par exemple, j'aime beaucoup faire du vélo. Il y a quelque temps, j'ai fait une balade de Monaco au Mont Ventoux avec quelques bons amis ; 420 km en trois jours avec 6.800 mètres de dénivelé. J'en ai vraiment profité !

« Depuis que j'ai vu la mort en face lors de mon grave accident en 1999 pendant les 24 heures du Mans, chaque jour est pour moi un don du ciel. »

**Wat was voor u het mooiste moment uit uw carrière?**

Ik heb heel veel mooie momenten mogen meemaken. Mijn eerste overwinning in de Formule V in Zolder vind ik nog altijd fantastisch. De eerste is op de één of de andere manier altijd de mooiste. Ik was toen 18 jaar, want je moest toen een rijbewijs hebben in die tijd om te mogen deelnemen aan wedstrijden. Ik trok er iedere zaterdag naartoe om te leren racen... Daarnaast heb ik ook heel veel genoten van mijn overwinningen tijdens de 24h van Daytona in 1985 of de 24h van Zolder in 1998, de 1000km in Monza en uiteraard de drie Grand Prix zeges in de Formule 1.

**Hebt u ergens spijt van?**

No regrets! Ik heb veel kansen gekregen, ik heb 10 jaar in de Formule 1 kunnen rijden. Ik heb dus tijd genoeg gehad om mijn ding te kunnen doen en ik heb altijd mijn uiterste best gedaan.

**Wie was de beste piloot waarmee u ooit samen op een circuit hebt gereden?**

Ayrton Senna, zonder enige twijfel en dat zeg ik niet omdat het een goede vriend was. Hij was een fenomeen. Het was voor mij dan ook heel belangrijk dat ik in 1990 op de Hungaroring kon winnen en hij tweede was. De kwaliteit van een overwinning kan je immers aflezen aan wie er mee op het podium staat.

**Wie was uw beste ploegmaat?**

Hier ga ik twee namen noemen. De Oostenrijker Gerhard Berger, want hij was snel, maar tegelijk ook impulsief en niet zo goed georganiseerd. Daarnaast plaats ik ook de Italiaan Ricardo Patrese, hij was technisch heel goed, een echte vechter ook, zeer competitief ingesteld en snel.

**Quel a été, à vos yeux, le plus beau moment de votre carrière ?**

J'ai eu la chance de vivre beaucoup de beaux moments. Je trouve encore toujours ma première victoire en Formule V à Zolder fantastique. La première est en quelque sorte toujours la plus belle. J'avais 18 ans à l'époque, car il fallait avoir un permis de conduire pour pouvoir participer à des courses. J'y allais tous les samedis pour apprendre à piloter...

À côté de cela, je garde également beaucoup de satisfaction de mes victoires aux 24h de Daytona en 1985 ou aux 24h de Zolder en 1998, aux 1000km de Monza, et bien entendu de mes trois victoires en Grand Prix de Formule 1.

**Avez-vous un quelconque regret ?**

No regrets ! J'ai eu beaucoup d'opportunités. J'ai pu conduire en Formule 1 pendant dix ans. J'ai donc eu suffisamment de temps pour faire mon truc et j'ai toujours fait de mon mieux.

**Qui était le meilleur pilote que vous ayez côtoyé sur un circuit ?**

Ayrton Senna, sans aucun doute. Et je ne le dis pas parce que c'était un excellent ami. C'était un phénomène. Pour moi, ma victoire et sa seconde place en 1990 sur l'Hungaroring était donc particulièrement importante. La qualité d'une victoire ne peut en effet se mesurer que lorsqu'on voit qui partage le podium avec vous !

**Qui fut votre meilleur équipier ?**

Je citerai deux noms. L'Autrichien Gerhard Berger, parce qu'il était rapide tout en étant également impulsif et pas très bien organisé. À côté de lui, je placerais aussi l'Italien Ricardo Patrese, qui était très fort techniquement, un vrai combattant, avec une attitude très compétitive et qui était très rapide.



Former Formule 1 Driver and rain specialist Thierry Boutsen in a Williams-Renault

**Op welk circuit reed je het liefst?**

Het oude circuit van de Nürburgring, de Nordschleife en daarna Monte Carlo. Mijn hart blijft echter voor altijd verbonden met het circuit van Zolder, er is nu trouwens ook een chicane naar mij genoemd en dat vond ik een heel mooie verrassing.

**Nog een laatste vraag. Zou je liever vandaag racen of toch liever in jouw periode?**

Toch liever in mijn periode. In ben ingenieur van opleiding en voor mij was het heel belangrijk om een auto volledig op punt te zetten, hem competitief te maken. De invloed van de piloot was toen zeer groot. De piloot moest een auto testen en aan de ingenieur zeggen wat hij moest doen om de auto sneller te maken. 50 tot 60% van het resultaat werd in die periode bepaald door de rijder. Vandaag is het net omgekeerd. De ingenieurs zeggen aan de piloot hoe hij moet rijden, je hoort ze het gewoon zeggen via de communicatie. Die tips hadden wij niet nodig. Als je het mij vraagt wordt nu nog zo'n 15 tot 20% bepaald door de piloot. In mijn tijd kon je met een slechte auto nog iets forceren, dat is nu ondenkbaar. Vroeger was het dus toch beter. (lacht)

**Sur quel circuit préférez-vous rouler ?**

Le vieux circuit du Nürburgring, la Nordschleife, puis Monte Carlo. Dans mon cœur, j'aurai cependant toujours un petit faible pour le circuit de Zolder, qui possède désormais aussi une chicane qui porte mon nom. Ce fut une très agréable surprise.

**Une dernière question. Préférez-vous rouler en course aujourd'hui ou à votre époque ?**

Je préférerais tout de même mon époque. Je suis ingénieur de formation et pour moi, il était très important d'avoir une voiture parfaitement au point, de la rendre compétitive. L'influence du pilote était très grande à l'époque. Le pilote devait tester une voiture et dire à l'ingénieur ce qu'il devait faire pour la rendre plus rapide. À cette époque, 50 à 60 % du résultat étaient déterminés par le pilote. Aujourd'hui, c'est tout le contraire. Les ingénieurs disent au pilote comment il doit conduire, il suffit de les écouter par le biais des moyens de communication. Nous n'avons pas besoin de ces conseils. Si vous me le demandez, je pense que seuls 15 à 20 % sont aujourd'hui déterminés par le pilote. De mon temps, on pouvait encore arriver à quelque chose avec une mauvaise voiture, c'est impensable maintenant. C'était donc certainement mieux avant. (rires)