

20/3/1994

"Ik ben de nieuwe wereldkampioen nog niet"

Het was even in de ogen wrijven. Ayrton Senna die zijn vertrouwd rood-wit werkplunje had geruild voor een blauw Rothmans-pak. Ook voor de Braziliaan was het blijkbaar wennen. Terwijl de eerste plaatjes van de "new Senna-look" werden vastgelegd, zette hij het plots op een loopje en verscheen pas enkele minuten later opnieuw voor het vervolg van het kiekjes-maken. Het bleek dat hij op het toneel was verschenen in een neutrale Rothmans-outfit en die wordt enkel gebruikt in de landen waar de anti-tabaksreclame geldt! Zes jaar in dienst van Marlboro-McLaren veeg je niet zo maar weg...

Als we Senna mogen geloven, is er nog een lange weg af te leggen vooraleer we hem überhaupt mogen bestempelen als de grote favoriet van het komende Formule 1-wereldkampioenschap. Williams is het uittredende kampioenen-team en Senna zit op de plaats van afscheidnemend wereldkampioen Alain Prost. Enkel de Rothmans-kleuren, het FW15D-chassis en de Renault RS6-motor verschillen met de actieve, en als het ware elektronisch gestuurde, Williams van Prostje.

"Dit is pas mijn tweede dag als Williams-piloot", deed Senna zijn verhaal voor de ogen van de schier vierhonderd, van

over de hele wereld, opgetrommelde journalisten. "Het is nog maar een begin. De twee testdagen stonden volledig in het teken van deze ontmoeting met jullie, het maken van foto's en TV-beelden. Het echte werk met de ingenieurs moet nog beginnen. Het zijn zij die mij alles moeten leren. De enkele rondjes die ik gisteren en vandaag afmaalde, lieten mij enkel toe contact te nemen met mijn nieuwe auto, de eerste keer de kracht van de Renault V10 in de rug te voelen en meteen mijn slechte zitpositie bij te stellen. Ik voel mij nog een beetje onwennig en besef dat er nog een lange weg moet afgelegd worden. Alles is nieuw voor mij. De auto, de Hill en vooral het team. Ik zal mij moeten aanpassen. Het zou dus voorbarig klinken mij nu al te willen omschrijven als de nieuwe wereldkampioen. In tegenstelling tot wat het geval was in '93, wacht ons een harde competitie. Het verbannen van

de actieve ophanging en het anti-spinsysteem geeft iedereen opnieuw gelijke kansen. Aan een walk-over van één formatie hoeft men zich niet te verwachten..."

Hoewel Damon Hill binnen de rangen van Williams-Renault er al twee seizoenen — eentje als testrijder van Mansell en dat G.P.-rijden als co van Prost — heeft opzitten en dus "at home" opereert, zat de zoon van de betreurde Graham Hill er in Estoril weer voor spek en bonen bij en ging alle aandacht naar de drievoudige wereldkampioen.

"Damon kent Williams een stuk beter en ik beschouw hem uiteraard als een concurrent", meent Senna. "Dat is altijd het geval tussen twee rijders in hetzelfde team. Niettemin is het mogelijk elkaar te respecteren en waarom niet vriendschappelijk om te gaan. In mijn tienjarige carrière heb ik met veel rijders samengespannen, maar slechts één maakte altijd problemen en dat was Prost! Hakkinen, Berger, de Angelis, Nakajima, Dumfries, Cecotto — allen gewezen ploegmaats — maar met geen van hen had ik ooit aanrijdingen zoals dat het geval is geweest met Prost..."

Een Prost die volgens de laatste peilingen nog steeds overweegt de helm van de haak te nemen en te gaan rijden in de McLaren-Peugeot. Volgens

Frank Williams ligt een terugkeer van Prost niet zo makkelijk.

"Prost besloot de Formule 1 te verlaten, maar hij ligt nog steeds onder contract bij Wil-

liams en moet dus mijn toelating krijgen als hij met een ander team wil terugkeren", stelt de gedeeltelijk verlamde, maar niettemin nog steeds "bazige" Williams. "Als Ayrton na Brazilië beslist ermee op te houden, heb ik daar geen problemen mee, maar het is contractueel uitgesloten dat hij twee maanden later beslist elders aan de bak te komen. En dat is contractueel zo overeengekomen voor de komende twee seizoenen. Persoonlijk verwacht ik Alain niet. Hij heeft om duidelijke redenen beslist op te stappen en ik zie hem hoe dan ook niet de draad weer opnemen."

Het afhaken van Prost en de komst van Senna lijkt Williams trouwens zeer goed uit te komen.

"Ik heb Ayrton als eerste in '83 een kans gegeven. Aan het stuur van de toenmalige Williams FW08 maakte hij op Donington kennis met de Formule 1. Al die tijd ben ik blijven hopen dat hij voor mij ging rijden en heb ik niet nagelaten hem hiervoor regelmatig te polsen. Dat hij uiteindelijk toch toehapte, schenkt mij een enorme voldoening. Ik durf gerust stellen dat, indien wij opnieuw de wereldtitel binnenhalen, wij dit niet te danken zullen hebben aan het materiaal, maar aan het feit dat wij over de sterkste pilotencombinatie beschikken."



Ayrton Senna (links) met zijn nieuwe baas Frank Williams:
"Ik voel mij nog wat onwennig en er moet nog een lange weg afgelegd worden."

Reglementen wijzigen voor kosten en veiligheid

Het is de eerste keer in de geschiedenis van de Formule 1 dat een reglement eerder gewijzigd werd om de budgetten te drukken dan wel omwille van de veiligheid. We gaan u de hele ontwikkeling van de F1 sinds 1906 besparen, maar toch wel even vertellen dat vanaf het instellen van het WK in 1950 voor een 1500cc-motor mét compressor, of een 4500cc-motor zonder luchtverdichter kon gekozen worden. Tevens was er geen beperking op gewicht en benzinevoorraad. De techniek escaleerde door de jaren heen, de snelheden namen toe, de dodelijke ongevallen hielden er bijna gelijk mee.

Reglementenmakers drongen de cilinderinhoud terug, zoals tussen '61 en '65 toen 1500cc krachtbronnen gebruikt werden en een minimum gewicht van 450 kg, met olie en water maar zonder brandstof. Gelijktijd met nog andere ingewikkelde detailingrepen, verhoogde de FIA ingrijpende veiligheidsmaatregelen. Maar ingenieurs, de materialen-evolutie en niet te vergeten de bandenfabrikanten, waren altijd alle goed bedoelde wijzigingen te slim af. De snelheden stegen opnieuw, de gevaren ook. Doden bleven er ook vallen. Een schier eindeloze reeks tijdens trainingen en races. Tot wat we "de moderne tijd" willen noemen.

Onkreukbare doodskisten

Alles is verbeterd met de komst van de composietmaterialen, met glasvezels versterkt koolstof e.d. Maar vergeet onmiddellijk die geleerde benamin-

gen, en onthou dat de chassis' die vroeger uit vernuftig aan elkaar gelaste buizen bestonden, plots vervangen werden door wat we oneerbiedig een "onkreukbare" doodskist zouden willen noemen. Althans naar vorm genomen kon de oplettende waarnemer enige gelijkenis niet ontgaan. De voornaamste eigenschap van die "overlevingscel", zoals de FISA ze eleganter noemde, was dat ze niet vervormde bij zware schokenergie. Gerhard Berger was één van de eerste die "dank je" mag zeggen, toen hij in 1989 in Imola tegen 300 km/u. met een Ferrari de betonnen muur inknalde en er alleen een verbrand handje aan overhield.

Ophanging en wielen zijn, net als motor en versnellingsbak die er een dragend onderdeel van zijn, aan die "overlevingscel" bevestigd. En om die sneller (lees met betere wegligging) door bochten, over borduren, bulten

en plakkerig asfalt te sturen, hebben ingenieurs allerlei systemen ontworpen die voor het eerst in de F1-geschiedenis de snelheid maar ook de veiligheid dienden. In één adem genoemd: anti-slip-controle, ABS, vierwielbesturing en andere leuke attributen. Veilig, efficiënt, waren ze vooral ook peperduur. Zodat een topbudget om een seizoen van 16 races te ronden, twee auto's, een reserve-auto, twee coureurs en al wat we u nog willen besparen voor een top-team alras 3 miljard frank ging kosten... Zelfs de gulste sponsors begonnen het welletjes te vinden. En dus werden die spullen voor 1994 in wederzijds overleg verboden.

Rijcomfort teruggeschroefd

Door het afschaffen van alle gesofistikeerde technieken is het rijcomfort teruggeschroefd. De coureur komt opnieuw meer aan bod maar kan op minder techni-

sche geraffineerdheid rekenen om zijn krachttoeren op te voeren. Maar het spektakel zal aan waarde winnen. Niet alleen door het opnieuw invoeren van de pitstops maar ook doordat de auto's zelf voor de coureurs minder handelbaar zijn. Juist daarom heeft Senna enige angst van Schumacher. Omdat die Duitser zijn eigen capaciteiten heeft, en de Benetton met de Ford-motor — volgens in Estoril gereden chrono's — gelijkwaardig is aan de Williams-Renault.

Wat Senna hier afpitst, dat doet Schumacher er ergens anders weer af. 't Zal een moeilijk seizoen voor hen beiden worden, en een reuze-seizoen voor het publiek. Vandaag vrijdag begint met de GP van Brazilië een beslissend WK. Meer nog voor de sport dan voor de coureurs. Omdat F1 niet meer alleen op de wereld is. Er is ook nog Indy Car, minstens evenwaardig te noemen.



Michaël Schumacher

28/3/1994

Schumacher, waar Senna angst voor had

De Duitser Michael Schumacher is gisteren winnaar geworden van de openingsrace om het WK-autorijden, de GP van Bra-

zilië, dit voor de Brit Damon Hill (Williams-Renault) en de Italiaan Jean Alesi (Ferrari). Trainingssnelste én vlugste man in de natte "warm-up", het geboortekind van Sao Paulo, de Braziliaan Ayrton Senna in een Williams-Renault, spinde iets na half koers zo noodlottig dat hij er de brui moest aan geven. Senna slipte net in een bocht waar het

"alles of niets" is om de tegenstander in te halen. Senna reed enkele seconden achter zijn seizoens-rivaal Michael Schumacher, en meende daar de achterstand via een plankgas-maneuver weer goed te maken. Tot ieders spijt betekende het zijn opgave.

Ayrton Senna, goed voor drie wereldtitels en 41 GP-overwinningen, reed niet alleen de poleposition maar ook nog de snelste tijd in de "warm-up". Veel bracht het hem niet op want - benevens zijn spin - werd de race vooral gespeeld met de tactiek van de pitsfop. Voor het eerst werden ten behoeve van het spektakel opnieuw brandstofbevoorradingstops ingevoerd. Een uitzonderlijke Jean Alesi (Ferrari) liet met 9,1" een uitzonderlijke snelle tijd noteren, dewelke hij aan de finish omzette in een derde plaats.

Saai

Behoudens de duidelijke seizoenstrijd Senna - Schumacher is de GP van Brazilië minstens saai te noemen. Het is klaar dat behoudens een verrassing van Hill, een exploit van Jean Alesi en een rijper optreden van Hakkinen met Mc Laren-Peugeot het hele F1-veld aan bloedarmoede lijdt. Als - met respect - Katayama en andere ondermaatse Gerhard Berger's (Ferrari) het mooie weer moeten komen maken, is het geld van de vetbetalende toeschouwer slecht besteed. Het is niet meer te ontken-

nen dat de kwaliteit van de auto-coureurs afneemt. Daardoor krijgt het publiek minder vaardige duels voorgeschoteld. Dat was in Brazilië duidelijk te zien.

De eerste race van het seizoen heeft duidelijk gemaakt dat het tussen Williams-Renault en Benetton-Ford zal gaan in 1994. Mc Laren-Peugeot heeft nog veel leergeld te betalen. Net als alle andere nieuwe teams die met iets teveel enthousiasme naar Sao Paulo in Brazilië zijn afgereisd.

Het afschaffen van de spitschnologie heeft eerder teams geneutraliseerd dan hen competitiever gemaakt.

De afwezigheid van de zogenaamde "actieve ophanging", ABS, anti-slipcontrole en andere vierwielbesturing heeft de meeste coureurs in verwarring gebracht. Duidelijker dan vroeger kwam tot uiting dat het niet om echte stuurgoden ging, maar ingekochte "jockeys" die letterlijker te licht bevonden werden. Want wie houdt men nu eigenlijk écht over na zo'n eerste confrontatie? Senna, Schumacher, Hill, Alesi, Berger, en vul het lijstje indien je zin hebt zelf maar verder aan...

Klacht tegen Schumacher

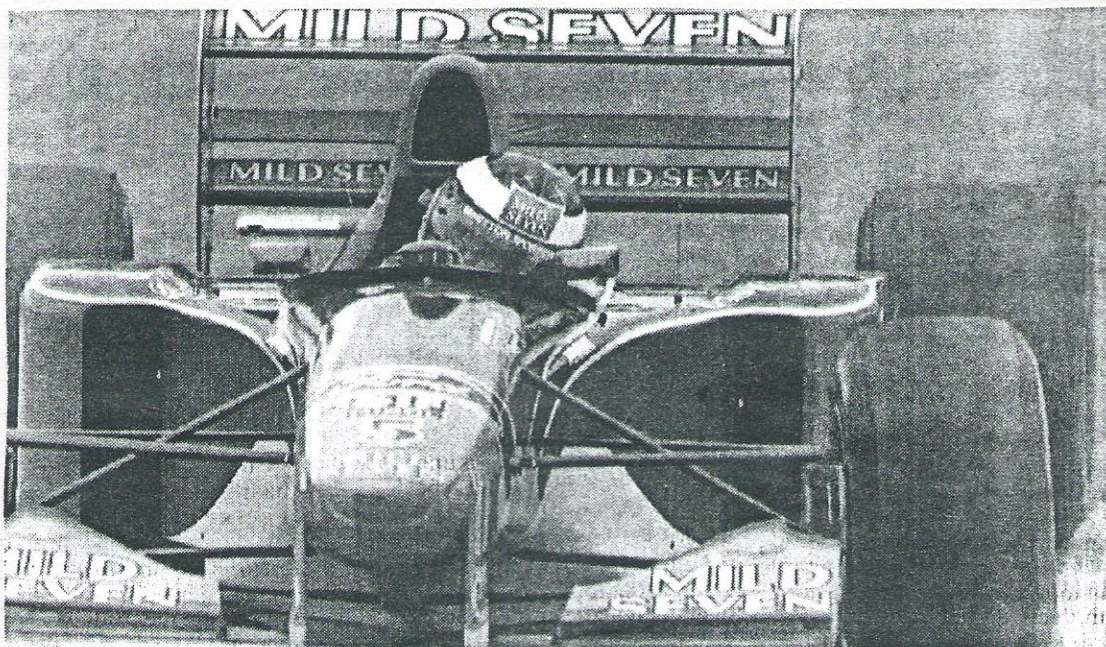
Na de aankomst van de Grote Prijs werd zondag een klacht ingediend tegen winnaar Michael Schumacher (Benetton-Ford). De Braziliaanse wedstrijdcommissarissen onderzoeken momenteel de klacht. Het is onbekend wie de auteur is van deze klacht.

Gachot: "Ik kon de twee auto's niet vermijden"

Bertrand Gachot, die zich voorlopig weer Fransman noemt, kwalificeerde zich op de laatste rij, in ieder geval beter dan ploegmaat Paul Belmondo die niet eens de start haalde. Vijf jaar F1-ervaring vanwege Gachot zijn daar niet vreemd aan. De Pacific-Ilmor heeft nog veel ontwikkelingswerk nodig en daarom kreeg Gachot van teambaas Wiggins veel krediet voor de race. "Mijn enige betrachting was te finishen", zegde Gachot, "want we hebben testkilometers nodig".

Maar de volle 300 km afronden kon de man-met-detcameleon-nationaliteit niet. In de Ferradura-bocht, een berucht hoekje daar op het Interlagos-

circuit, botste hij letterlijk op Olivier Beretta (Larrousse) en de Ligier van Olivier Panis, die onderling een compleet verkeerde "ideale" lijn overeenkwamen. "Ze remden als gekken en het was onmogelijk om er nog langsheen te komen. Spijtig, maar anderzijds reed ik in deze eerste race meer testkilometers dan tijdens de hele voorbereiding. 't Is dus niet allemaal voor niets geweest... Bertrand Gachot is vast besloten zijn Pacific-Ilmor meer vooraan in het veld te sturen. Gezien zijn ervaring, en in weerwil van een broze, jonge auto, moet hem dat in een "beginnersveld" als waaruit de F1 nu bestaat, best lukken.



De Duitser Michael Schumacher op weg naar de overwinning in de eerste GP van het nieuwe seizoen.