

VRIJDAG 30 JUNI 1995

Herbert: fatalist op krukken

MAGNY-COURS - Die twee keren dat we dit jaar gelach hoorden opstijgen vanonder één van de dure zeilen in de F1-paddock, troffen we centraal de blozende kop van Johnny Herbert. Enigszins merkwaardig. De pas 31 geworden Brit heeft een voorgeschiedenis die je eerder naar een stevige koord of een gulle apoteker zou doen grijpen. Of net niet. „Ik ben al lang blij dat ik nog leef”, verklaart Johnny simpel.

„Ik was de grote ster van de Formule 3000”, kijkt Herbert zuchtend terug op 1988. „Williams, Benetton en Lotus verdrongen zich voor mijn diensten. Bij een test met Benetton bleek ik beduidend sneller dan titularis Piquet. Mijn bedje was gespreid. Tot dat accident in Brands Hatch.”

Toen het puin was geruimd, ontdekte men in de verhakkelde Jordan enkele ledematen

die ijlings aan elkaar werden geschroefd tot iets menselijks. Dat luttele maanden later mirakuleus in Formule 1 debuteerde. Herbert verging van de pijn, bewoog zich door de pitstraat op krukken en moest in de Benetton worden geholpen. Maar hij finishte wel vierde. Niettemin werd hij voor de GP van België afgevoerd naar Tyrrell.

„Fysiek inkapabel”, herinnert Johnny zich de reden. „Hoe jammer ook, maar waar. Mijn lichaam kwam de klap nooit te boven. Nu nog ondervind ik hinder. Ik hink, mijn knieën weigeren zich te plooiën in een graad die me toelaat mijn eerdere niveau als voetballer te halen. Zonder die kreupele benen zat ik in de stoel van Schumacher of Alesi, dat geef ik je op een briefje. Maar het heeft weinig zin daarover te blèren. Ik ben nogal fatalistisch. Wat moet, moet. En voor de rest doen we door.”

Dieper. Tyrrell was nog niet het einde van zijn lijdensweg. Herbert verhuisde in 1990 naar Japan, de geijkte begraafplaats van Europa. Het *in memoriam* was al geschreven. Maar Peter Collins haalde hem terug. Herbert was de man zo dankbaar dat hij Lotus vijf jaar trouw bleef. Lang, naar F1-normen. Te lang.

„Uiteraard wou ik Collins op de één of andere manier bedanken”, verklaart Herbert. „Maar Lotus trouw blijven was toen geen zware opgave. Onze wagen deed het. Schitterend in 1992, al verzamelden we het jaar daarop meer WK-punten. Maar dan begon de neergang. Mijn loyaliteit was snel opgeborgen. Ik wou weg, maar zat kontraktueel vast. Het ging van kwaad naar erger. Het laatste jaar sleepte ik me echt van koers naar koers. Ik nam niet eens meer de moeite de wagen af te stellen. De Lotus was een vuilbak.

Toch bleven gekken opdagen met een zak vol geld om het tweede stuur te mogen nemen. Tot mijn grote spijt, want dat rekte het leven van Lotus en dus mijn verplichtingen."

Voor de GP van Europa verhuisde hij dan toch naar Benetton. Via Ligier. De grote kans voor Herbert. Ging zijn droom in vervulling?

Wereldkampioen

"Mijn droom is wereldkampioen worden", stipt hij aan. "Dat ben ik dus nog niet. Maar het spreekt vanzelf dat je daarvoor beter zit bij Benetton dan bij Lotus."

Ook naast Schumacher? In zijn korte bestaan aan de top zond de Duitser al een respectabel aantal ploegmaats naar de eeuwige jachtvelden. Piquet, Moreno, Brundle, Patrese, Lehto, Verstappen....

"He won't kill me", lacht Herbert. "Het volstaat jezelf te

blijven. Het is natuurlijk heel verleidelijk hem na te apen. Hij is tenslotte wereldkampioen. Maar hij heeft zo'n speciale stijl, hij stelt de wagen zo nerveus af dat niemand anders hem kan rijden. Je hoeft een behoorlijke portie maturiteit en zelfvertrouwen om je eigen werkwijze aan te houden."

Radio Paddock meldt dat de tweede rijder van Benetton niet eens de kans krijgt zijn wagen te regelen. Alleen naar Schumi wordt geluisterd. En hoorden we niet van een woevende Herbert die in Barcelona ten einde raad de print-outs van Schumachers telemetrie jatte?

"Ik was teneinde raad", geeft Herbert toe. "Maar alleen omdat ik in dezelfde val trapte als mijn voorgangers. Ik kopieerde Schumacher. En het vlotte niet. Ik besepte dat ik dringend iets moest doen. Ik deed het in Spanje op mijn manier. En het werkte. Zelfs in die mate dat Schumacher mijn set-up voor de race overnam. Voor de kwa-

lifikaties heb ik echter nog problemen."

Herbert gaat door de paddock als een buitenbeentje. Hij lacht en hij spreekt. Een aangename uitzondering. Hij verkiest ook nog steeds Engeland boven de glitter van Monaco als woonplaats.

"Dat heeft weinig met keuze te maken", ontgoochelt Herbert ons. "Ik zou ook liever in Monaco wonen. (lacht) Zoals men pleegt te zeggen: het is centraal gelegen en het klimaat is er mild. Maar ik ben niet zoals die Italianen die hier enkel een adres hebben of Coultard en Irvine voor wie een vrijgezellenflat volstaat. Ik heb een gezin. Een vrouw en twee dochters. Ik moet echt leven in Monaco. Dat vergt een jaarsalaris van minstens 30 miljoen frank. Zoveel verdien ik niet. Althans niet tot nog toe. Vorige maand was Becky (zijn vrouw) wel in Monaco om eens even rond te neuzen..."

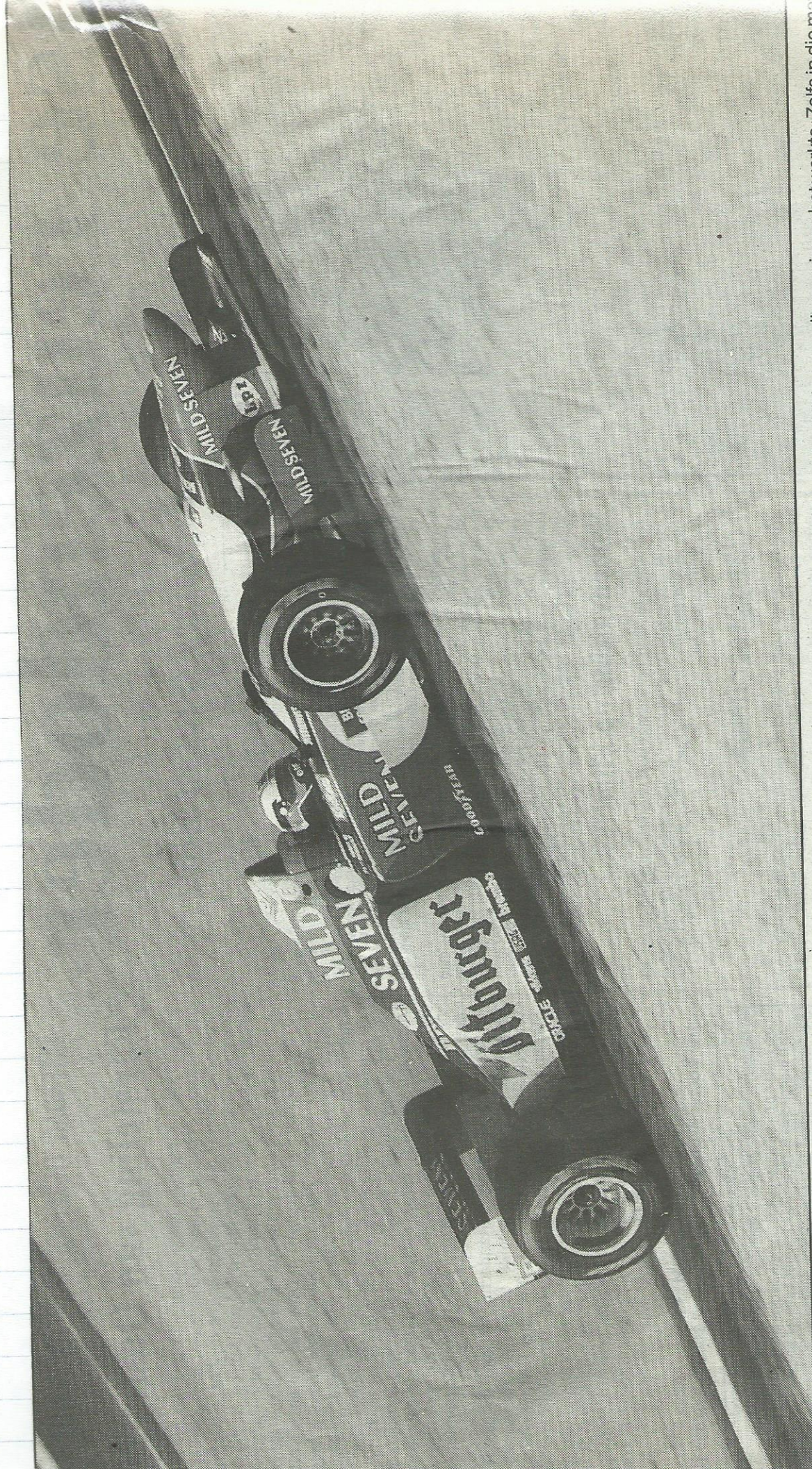
Slakken worden geweerd

MAGNY-COURS – De wereldraad van de Internationale Autosportfederatie (FIA) stemde deze week een maatregel voor 1996 die riskeert het Formule 1-veld nog verder uit te dunnen. De wagens die tijdens de kwalifikaties een tijd neerzetten die meer dan zeven procent boven de pole ligt, zullen niet meer mogen starten. Een verstrenging van de vroegere limiet die op tien procent lag, maar die dit jaar niet werd toegepast. Zoniet hadden we geen Forti Corse in de GP's gezien en zou ook Pacific het heel moeilijk hebben gehad.

De FIA tilt ook zwaar aan de toeschouwers die voor het einde van de GP van Canada de piste bestormden. Alle organisatoren kregen de waarschuwing dat een herhaling van dit soort incidenten zware straffen tot gevolg zou hebben. De uitslag van Canada werd gewijzigd naar de posities in de voorlaatste ronde. Salo, geremd door optrekkend voetvolk, herovert zijn 7de plaats ten nadele van Badoer.

Minardi in problemen

MAGNY COURS – Het is lang niet zeker of de Minardi-wagens zondag starten in de Grote Prijs van Frankrijk. De Italiaanse renstal werd immers onder curatele geplaatst. De financiële problemen begonnen toen het team van Giancarlo Minardi naast de Mugen-motoren greep. Er was wel een voorkontract met de motorenleverancier, maar uiteindelijk kreeg Ligier de Mugsen. Minardi probeerde via gerechtelijke weg alsnog gelijk te krijgen, maar de rechter ging daar niet op in. Minardi onderhandelt momenteel met Alfa Romeo om uit te wijken naar het DTM-gebeuren.



„In Spanje deed ik het op mijn manier en het werkte. Zelfs in die ma-
chumacher kopiëren mag ik niet, want dan trap ik in dezelfde val als mijn voorgangers”, geeft Johnny Herbert toe. „In Spanje deed ik het op mijn manier en het werkte. Zelfs in die ma-
chumacher mijn set-up voor de race overnam.”

ZATERDAG 1, ZONDAG 2 JULI 1995

Plaatslager wordt god in Canada

Jean Alesi: „Als Schumacher komt, stap ik op.
Ik heb geen zin in een knechtenrol”

MAGNY-COURS – Na de *Mansell-mania* van vorig jaar, wordt de Franse Grand Prix getroffen door Alesi-gekte. Sinds zijn overwinning in Canada liggen Frankrijk en Italië aan de voeten van de 31-jarige plaatslager. Zelfs het Vaticaan gooide zijn deuren open voor de nieuwe god.

Het is niet duidelijk of de pelgrim vorige week in Rome dank kwam uiten dan wel bijstand afsmecken voor het vervolg van het seizoen. Zijn Laatste Oordeel indachtig hopen we dat hij alvast langs de biechtstoel passeerde, want Alesi's levenswandel kan je bezwaarlijk katholiek noemen. Zijn huwelijk met Laurence haalde nauwelijks karton. Wel een dochtertje. Haast twee jaar al leeft de Fransman in zonde met Kumiko Goto. Een Japanse aktrice die dezer weken in een bergstreek van haar geboorteland toeft voor de opnames van een film. Gelet op haar talenten, vermoeden we dat ze daarin een karakterrol vertolkt

Tijd om haar te missen, kreeg Jean niet. Sinds Canada werd hij van feest naar tv-studio gesleurd. Met tussendoor nog een testdriedaagse in Monza. De patron van zijn stamkroeg in Avignon bouwde een bacchanale die ze daar sinds de Middeleeuwen niet meer gezien hadden. Op de vraag wat hij zou doen indien Alesi wereldkampioen werd, antwoordde de rondbuikige doodleuk: „Dan huur ik het plaatselijke kasteel af.” Hij kan het maar beter niet beloven, want sinds Canada sloop de wereldtitel Alesi's koppeke binnen.

„Ik betrapte mezelf op binnensmonds gevloek wegens de gecrashte tweede plaats in Monaco”, bekent Alesi. „Met die zes punten erbij, zou ik dicht in de buurt van Schumacher hebben gezeten. Dat soort gedachten, aan het kampioenschap, had ik niet meer sinds 1989. Het jaar dat ik kampioen werd in Formule 3000.”

Alesi's schedelinterieur biedt nogal wat ruimte voor dro-

men, maar zelfs hem moet het toch duidelijk zijn dat zijn overwinning in Canada er slechts kwam door de opgave van Schumacher. Met andere woorden, dat Ferrari nog steeds achter Benetton aan huppelt.

„Men vergeet dat we nog geen circuit aandeden dat onze V12 licht”, stipt Alesi aan. „Hockenheim, Spa, Monza daar kunnen we onze paarden op loslaten. En ook Magny-Cours is behoorlijk snel, ergo geschikt voor Ferrari. Schumacher lijkt momenteel onaan-tastbaar, maar hij werd nog door niemand tot de limiet gedreven. Ik ben van zins dat te doen. En ik ben er zeker van dat dan zwakke plekken aan de oppervlakte zullen komen.”

Complex

Maakte Canada van Alesi een andere mens?

„Ik slaap nog steeds op dezelfde manier“, stelt Alesi, nauwelijks beseffend dat het grappig klonk. „Maar ik voel me wel bevrijd van een enorme last. Een complex. Niet van minderwaardigheid, maar van onrechtvaardigheid. Talloze keren stond ik op het podium. Met diverse rijders. Maar nooit stond ik bovenaan. Op de duur ga je denken dat die hoogste trede niet mag voor jou. Iedereen vertrouwde me in Canada toe: we hebben altijd geweten dat je ooit zou winnen. Juist, ja, maar ik vraag me af waarom het zes jaar geduurd heeft.“

De overwinning komt net op tijd, want Alesi's kontrakt met Ferrari loopt dit seizoen af. En ook al werd hij door Italië geadopteerd wegens zijn Siciliaanse bloed, een verliezer kan Ferrari moeilijk behouden. Vooral niet als aan de deur ene Schumacher klopt.

„Als Schumacher komt, ben ik weg“, stelt Alesi zonder verpinken. „Niet omdat het niet zou boteren tussen Michael en mij. Integendeel. Hij gaf me in Canada zelfs een lift (lacht). Maar het is duidelijk dat er naast Schumacher geen plaats is voor een volwaardige twee-

de rijder. Het team dat zoveel geld neertelt voor hem (manager Weber lanceerde een vraagprijs van bijna één miljard frank) kan dat enkel verantwoorden door zich compleet op hem te concentreren. Ik heb weinig zin om in de schaduw van Schumacher te leven.“

Vindt hij de vraagprijs niet enigszins overdreven?

„Neen, want zijn prijs drijft ook de mijne op“, lacht Alesi. „De wereldkampioen legt de lat, de anderen stemmen hun eisen daarop af. Dat is de geplogenheid. Met een aardige competitie tussen de rijders tot gevolg. Zeg nu zelf. Als Schumacher achttien of twintig miljoen vangt, Berger, laten we zeggen, elf of twaalf, dan

kan ik me toch niet laten afschepen met één of twee miljoen?“

Voor alle duidelijkheid: de heren rekenen enkel in dollar.

Geen weer om een paard door te jagen

MAGNY-COURS – Vijfendertig graden in de schaduw, vijftig op de piste. Niet alleen een mens verliest er zijn energie door, ook de motoren. „Elke tien graden dat het kwik stijgt, sneuvelen vier paarden“, rekende Bernard Dudot, ingenieur van Renault. „Ideaal voor de motor is vriesweer, maar ik kan me inbeelden dat de bandenfabrikant dat niet zo graag ziet.“

De krono's werden er in elk geval door gedrukt. „Vorige week draaiden we hier spelenderwijze 1.18.3“, zuchtte Martin Brundle. „Nu doen we er meer dan een seconde meer over“.

Damon Hill snoepte zijn ploegmaat David Coulthard in extremis de pole af. Vandaag wordt koeler weer én snellere krono's voorspeld.

Van de Poele in Russische F1?

MAGNY-COURS – Ten allerlaatste in '97 moet een Russische Formule 1 in het WK rondtoeren. Dat is de ambitie van Partner, een Frans-Russische joint-venture. Het project heeft de steun van de Russische luchtvaartindustrie, een tv-station en de krant Izvestia en zwaait met de gigantische Russische markt om sponsors te verleiden. Maar ook België is betrokken, want als testrijder zou Eric Van de Poele worden aangetrokken.

■ Eerste officiële trainingsrit: 1. Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.18.556; 2. David Coulthard (GBR/Williams-Renault) 1.18.585; 3. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.18.893; 4. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.19.051; 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.19.254; 6. Martin Brundle (GBR/Ligier-Mugen Honda) 1.19.384; 7. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.19.466; 8. Johnny Herbert (GBR/Benetton-Renault) 1.19.555; 9. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.19.763; 10. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.20.218; 11. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.20.713; 12. Mark Blundell (GBR/McLaren-Mercedes) 1.20.804; 13. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.21.111; 14. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.21.756; 15. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.21.921; 16. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.22.372; 17. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.22.959; 18. Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.23.355; 19. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.24.172; 20. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.24.509; 21. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.25.787; 22. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.26.445.

Afrekening met Minardi

MAGNY-COURS – Geen Minardi's op de piste gisteren. Het zegel van de deurwaarder belette Martini en Badoer te toeren. Het bewarend beslag gebeurde in opdracht van Grand Prix Engineering Sponsorship, het bedrijf dat Cosworth-motoren aan de klanten verstrekt. Minardi zou de faktuur voor 1993 en '94 nog niet hebben vereffend. Goed voor 120 miljoen frank. En, erger nog, Minardi reed Tom Walkinshaw en Flavio Briatore, respectievelijk teammanager en meerderheidsparticipant van Ligier, tegen de kar door voor de rechtbank zijn voorakkoord met Mugen te proberen rechtsgeldig te maken. Ingewijden gewagen van een onfrisse afrekening.

Gisteravond laat maakte Minardi zelf bekend dat het beslag opgeheven wordt tot na de GP, zodat men vandaag aan de kwalifikaties en morgen aan de Grote Prijs kan deelnemen. Hoe ook, er riskeren binnenkort slechts 22 wagens aan de start te staan. En de pas gestemde tijdsregel van 107 procent dreigt het peloton volgend jaar nog verder uit te dunnen.

Om het veld enigszins op te waarderen, zowel sportief als financieel, gaan stemmen op om de konstruktoren te verplichten minstens twee teams te bevoorraden. Renault vindt dat best, zij doen het al, de anderen zien het niet zo zitten. „Het vooruitzicht Peugeot te moeten delen met een andere stal, maakt me niet echt wild“, aldus Eddie Jordan. „En zie jij Ferrari al een ander team bevoorraden?“



De Grote Prijs van Frankrijk wordt getroffen door een Alesi-gekte. Na zijn overwinning in Canada liggen Frankrijk en Italië aan de voeten van de 31-jarige Alesi, die poseert voor een poster met Alesi-ogen.

Maandag 3 juli 1995

Schumacher belast. oogleden

Damon Hill, machteloos tweede:
„Ik begrijp er ook niks meer van”

MAGNY-COURS – Eénentwintig ronden lang wekte Damon Hill een schijn van spanning. Hij leidde voor Michael Schumacher. Jammer genoeg wachtte de wereldkampioen alleen maar de eerste pitstop af om de Brit risicoloos te passeren en onweerstaanbaar naar zijn vierde overwinning van het seizoen op te stomen. De perfectie van Benetton en Schumacher begint zwaar te wegen op de oogleden.

GP van Frankrijk Formule 1

Zet de beste rijder in de beste auto en je krijgt een vervelende race. Dat tekent momenteel de Formule 1. De Williams-Renault wekt wel verwachtingen in de kwalifikaties, maar verliest telkens zijn kracht overnacht. Williams bezette in Frankrijk zijn vierde pole van het seizoen, Benetton pakte zijn vierde overwinning. Dat is het verschil.

„Ik begrijp er evenveel van als jullie”, zuchtte Hill ontdaan. „Zaterdagmorgen, bij een simulatie met volle tanks, deed de wagen het nochtans prima. Maar Michael was alweer sneller in de wedstrijd. Van in het prille begin was het me duidelijk dat ik hem niet achter me zou kunnen houden. Ik hoopte heimelijk dat hij voor een strategie van drie stops had geopteerd en dus lichter reed, maar eigenlijk wist ik wel beter.”

Schumacher kwam al in de negentiende ronde binnen. Toen Hill stopte, twee ronden later, draaide de Duitser prompt de snelste ronde en sloeg in geen tijd een gat van zeven sekonden. Wedstrijd afgelopen.

„Misschien had ik iets vroeger

ger kunnen binnenkomen om het verkeer te ontlopen en, inderdaad, mijn stop duurde één sekonde langer, maar dan had Michael het verschil elders wel gemaakt. Hij was gewoon sneller. Geen verwijt aan het adres van Williams. Het team slaagde er in de auto bedrijfszeker te maken. Dat is al een prestatie die mij gelukkig stemt.”

Het klinkt behoorlijk fatalistisch. Schumacher staat nu elf punten voor. Meer dan één zegge. Alleen in het wereldkampioenschap konstruktors kan Williams enigszins aanklappen, samen met Ferrari, omdat Coulthard na drie nulresultaten op rij nog eens een podium haalde. Benettons tweede man, Johnny Herbert, stond al vroeg te voet na een riskante binnendoor van Alesi. „Jean is altijd de eerste om kritiek te uiten, maar hij zou beter zijn eigen gedrag eens bekijken”, vloekte Herbert.

Het was trouwens niet het

enige incident met Alesi gistermiddag. Eigenlijk was het bij elke inhaalbeweging van de Fransman hommeles. Hakkinen, Blundell, Badoer ging hij zelfs dwars, woest met één vuist zwaaiend, voorbij. „Ik zocht de limiet op”, gaf de Ferrari-rijder na afloop toe. „De enige manier om toch nog iets te maken van een kreng van een wagen. Ik denk niet dat ik dit jaar al zo'n slechte Ferrari reed. Dat me dit juist voor 'mijn' Grand Prix moet overkomen.” De honderdduizend Fransen op de tribunes betuigden hun spijt. Jean werd door de koersdirectie ontboden wegens zijn onstuimige stijl.

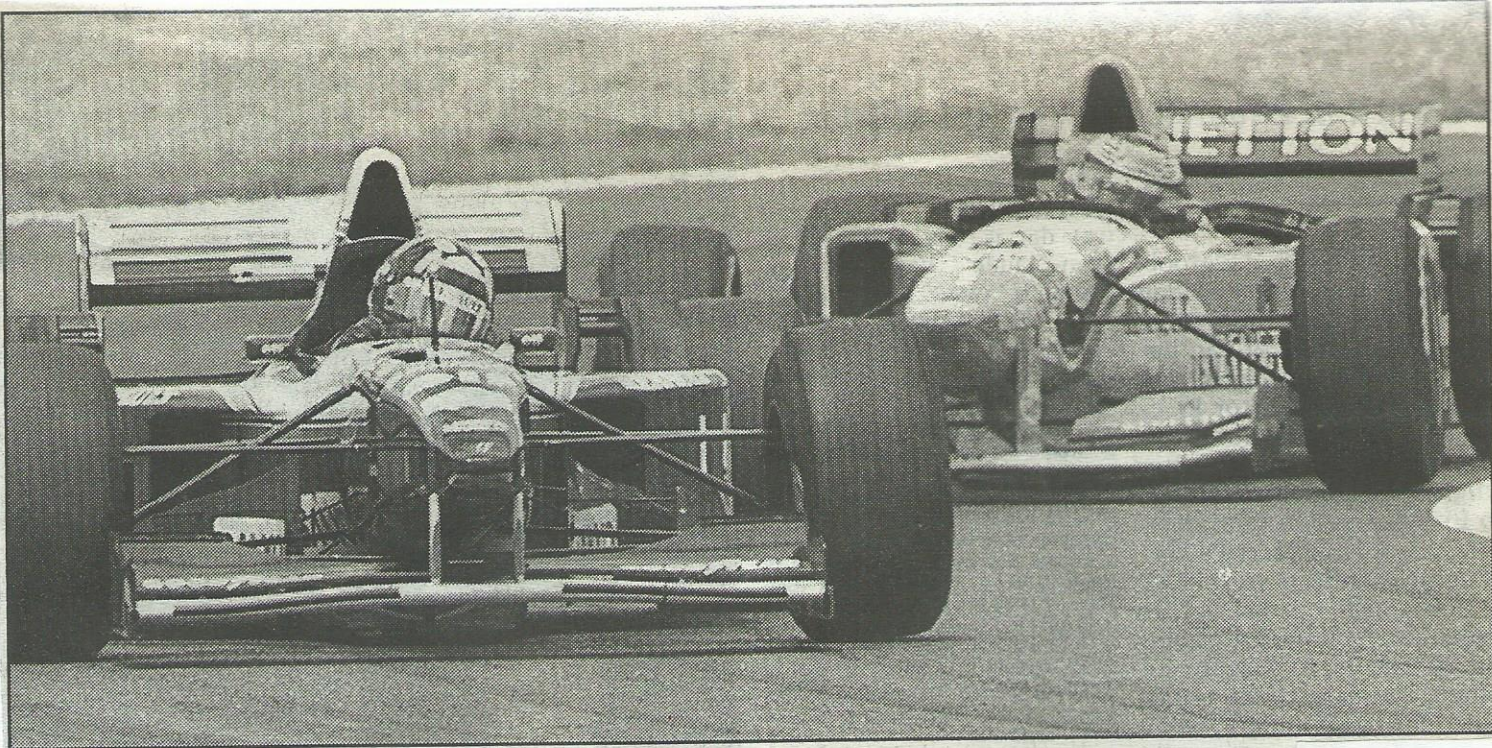
Het was een complete off-day voor Ferrari. Gerhard Berger bleef iets te lang aan de pomp hangen om nog te kunnen meepraten. De veer van het ventiel haperde en hij viel van zes naar zestien terug. De Oostenrijker lijkt een magische aantrekkingskracht uit te oefenen op dit soort onnozel-

heden. Hij finishte twaalfde. Op twee ronden van Schumacher. Het zegt veel.

Barrichello en Panis lieten de waarnemers hopen met een blitzstart. Derde, respectievelijk vijfde. De verklaring kwam snel en ontnuchterend. Valse start, tien sekonden straf. Betrapt door de elektroden die sinds Monaco in het asfalt van de startgrid worden ingeplant.

„Ik zweer je: ik maakte geen valse start”, klaagde Barrichello. „De wagen schokte alleen even toen ik hem in zijn eerste zette. Hoe kan je dat in godsnaam vermijden?”

De elektronika ontgaat niks, vergeeft niks. Bijwijken vraag je je af of ook Schumacher niet geprogrammeerd is.



Hill (links) was het snelst weg van de startgrid, maar moest de overwinning aan Schumacher (rechts) laten.

DE UITSLAG

1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault), de 306 km in 1 u. 38 min. 28 sek. 428; **2. Damon Hill (GBR/Williams-Renault)** op 31.309; **3. David Coulthard (GBR/Williams-Renault)** 1.02.826; **4. Martin Brundle (GBR/Ligier-Mugen Honda)** 1.03.293; **5. Jean Alesi (Fra/Ferrari)** 1.17.869; op één ronde: **6. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot)**; **7. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes)**; **8. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda)**; **9. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot)**; **10. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec)**; op twee ronden: **11. Mark Blundell (GBR/McLaren-Mercedes)**; **12. Gerhard Berger (Oos/Ferrari)**; op drie ronden: **13. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford)**; **14. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart)**; **15. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha)**; op zes ronden: **16. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford)**.

■ **De opgevers: Pedro Pablo Diniz (Bra/Forti-Ford)**: aanrijding eerste ronde met Montermini en Martini; **Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart)**: aanrijding eerste ronde met Katayama; **Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)**: aanrijding eerste ronde met Inoue; **Johnny Herbert (GBR/Benetton-Renault)**: duwtje gekregen van Alesi in de derde ronde; kreeg ook boete van 10.000 dollar wegens valse start; **PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford)**: transmissie 24ste ronde; **Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford)**: versnellingsbak 25ste ronde; **Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec)**: transmissie 49ste ronde; **Andrea Montermini (Ita/Pacific Ford)**: niet geplaatst, stopte in de eerste ronde, legde slechts 62 ronden af.

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 46 ptn; 2. Damon Hill (GBR) 35; 3. Jean Alesi (Fra) 26; 4. Gerhard Berger (Oos) 17; 5. David Coulthard (GBR) 13; 6. Johnny Herbert (GBR) 12; 7. Rubens Barrichello (Bra) 7; 8. Eddie Irvine (Ier) 6; 9. Mika Hakkinen (Fin) 5; 10. Heinz-Harald Frentzen (Dui) en Olivier Panis (Fra) 4; 12. Mark Blundell (GBR) en Martin Brundle (GBR) 3; 14. Gianni Morbidelli (Ita) 1;

■ **Tussenstand WK merken:** 1. Benetton-Renault 48 ptn; 2. Ferrari 43; 3. Williams-Renault 42; 4. Jordan-Peugeot 13; 5. McLaren-Mercedes 8; 6. Ligier-Mugen-Honda 7; 7. Sauber-Ford 4; 8. Footwork-Hart 1.

DE STARTORDE: 1ste rij: Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.17.225; Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.17.512; 2de rij: David Coulthard (GBR/Williams-Renault) 1.17.925; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.18.761; 3de rij: Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.18.810; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.19.047; 4de rij: Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.19.051; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.19.238; 5de rij: Martin Brundle (GBR/Ligier-Mugen Honda) 1.19.384; Johnny Herbert (GBR/Benetton-Renault) 1.19.555; 6de rij: Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.19.845; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.20.309; 7de rij: Mark Blundell (GBR/McLaren-Mercedes) 1.20.527; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.20.796; 8ste rij: J-C Boullion (Fra/Sauber-Zetec) 1.20.943; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.21.076; 9de rij: Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.21.323; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.21.894; 10de rij: Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.21.930; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.22.104; 11de rij: Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.23.466; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.23.647; 12de rij: Pedro Pablo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.24.184; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.24.865

Schumacher: banden op de bon

MAGNY-COURS – Spannende tweede kronosessie, in tropische temperaturen, maar de uitkomst bleef ongewijzigd: Hill op pole, zij het nu gevolgd door Schumacher in plaats van zijn ploegmaat Coulthard. De Duitse wereldkampioen stond aan de klaagmuur. „De kerels van Goodyear vernielden bij het checken twee sets banden. Dat maakt dat ik het moest met vijf sets. Niet fair en bovendien onveilig.” Schumacher ging praten en kreeg zijn gelijk: hij werd twee nieuwe sets gegund.

Chinees bezoek

MAGNY-COURS – Een vijfokkoppige delegatie uit Zhuhai, onder aanvoering van de burgemeester en de vice-gouverneur, streek in de Nièvre neer om van de Formule 1 te proeven. De Zuidchinese stad, vijftig kilometer benoorden Hongkong, één miljoen inwoners, bouwt een circuit waarop het in 1997 hoopt de F1 te ontvangen.

Alain Prost ziet af van plannen voor eigen renstal

MAGNY-COURS (afp) – Alain Prost komt niet met een „eigen renstal” in de Formule 1. De viervoudig wereldkampioen heeft dit zondag bij de Franse Grand Prix in Magny-Cours bekendgemaakt. De Fransman verklaarde: „Ik geef het op en dit keer is het definitief.”

Prost vatte het plan op om met Frans kapitaal en Frans materiaal een nieuwe Formule-1-renstal op te zetten. „De kans was aanwezig. Maar het is op dit moment onmogelijk een puur Franse motor te ontwikkelen. Dus heeft het geen zin meer.”

Verstappen naar Pacific?

MAGNY-COURS – Jos Verstappen, te voet sinds het failliet van Simtek, waarde door de Franse paddock op zoek naar zijtes. „Ik spreek met twee teams”, zei de Limburger geheimzinnig. Sauber, spekuleren de gespecialiseerde magazines, maar uit Nederlandse hoek waait veeleer de mogelijkheid Pacific aan. Andrea Montermini zou kontraktueel verzekerd zijn van negen races en zou al te kennen hebben gegeven zich na Duitsland in de zakenwereld te willen storten. Verstappen is uitstekend geplaatst gezien Ursus, het vodka-merk dat op de Pacific prijkt, in Nederlandse handen is en geniet nog altijd een duwtje in de rug van Briatore. De resterende acht wedstrijden zouden een slordige vijftien miljoen frank moeten kosten.

Minardi lonkt naar Ferrari

MAGNY-COURS – De Minardi's startten dus toch. Vrijdagsavond werd het beslag op het materiaal opgeschort, tot meteen ná de wedstrijd zondag, nadat de handelsrechtbank van Nevers de eis van Grand Prix Engineering and Sponsorship (bemiddelaar voor de Cosworth-motoren en onder de controle van Walkinshaw-Briatore) onontvankelijk verklaarde. „We zijn hen geen 120 miljoen schuldig”, verklaart Monica, spreekbuis van Minardi. „Wel twintig miljoen, die we overigens meteen willen betalen. Maar de heren stelden een ruil voor. Als wij afstand deden van de rechtszaak tegen Ligier, voor het in pikken van de Mugen-motor, zouden zij hun eis inslikken. Wij maken ons echter sterk dat we recht hebben op die schadevergoeding. Erger, van dat geld hangt ons voortbestaan af.”

Minardi droomt van een bestaan als satellietteam van Ferrari. Het draaide al ooit op Ferrari-motoren en hield daar de beste kontakten aan over. Eventueel met een andere naam van het huis op de motorkap, Alfa bijvoorbeeld. Als de FIA de konstruktors verplicht of stimuleert twee teams te bevoorraden, zoals wordt geopperd, staat Minardi op de eerste rij.

Het procentuele nekschot

FIA-voorzitter Mosley: „Formule 1 is bedacht voor slechts twintig wagens”

MAGNY-COURS – Simtek failliet, Minardi stuiptrek-kend, ruim de helft van het peloton in het rood. Je zou verwachten dat de Formule 1 aktie onderneemt om zijn bedreigde veld te vrijwaren. Aktie kwam er. Een start-norm die de staart van de grid wegveegt. Quid? „Terug naar normaal”, stelt FIA-voorzitter Max Mosley niet zonder sarkasme. „Men vergeet licht dat F1 voor slechts twintig wagens werd bedacht.”



Bertrand Gachot vindt dat de „grote namen” hun positie steeds maar versterken.

De dodenlijst van de jongste vijf jaar is indrukwekkend. Larrousse, Lambo, Lotus, BMS-Lola-Dallara, Brabham, Fondmetal, March, Andrea Moda, Coloni, AGS, Osella, Eurobrun, het Onyx van Van Rossem en Life. Formule 1 lijkt de kortste weg naar het einde. Dat is het ook, voor de teams die niet tot de enge elite behoren. Eng, drie, vier stalen, en onbereikbaar voor de basis. De formule heeft een ultrakonservatief concept: de top wordt beschermd, de rest afgehouden, zelfs ontgoocheld.

„Wij moeten voor alles betalen, de top krijgt geld toe”, klaagt Bertrand Gachot die met Pacific probeert te overleven. „Het is haast onmogelijk die vicieuze cirkel te doorbreken.”

Een rekensommetje. Voor de eerste tien uit het wereldkampioenschap konstruktors – de hiërarchie wordt tweejaarlijks opgemaakt – betaalt de FOCA (Formula One Constructors' Association) de verplaatsingskosten. De andere drie, nu nog twee, mogen die zelf ophoesten. 45 miljoen frank per jaar. Banden kosten jaarlijks 30 miljoen, benzine 15 miljoen en motoren 150 miljoen. Aan de onderlaag. De grote jongens associeerden zich met technische partners en betalen geen cent.

En dan, waar het allemaal om te doen is, televisietijd. FOCA publiceerde zijn cijfers voor de eerste vijf Grand Prix van dit jaar. Williams, Benetton en Ferrari verdelen onder hun drietjes 83 procent van het scherm. 't Is te zeggen: zes uur en vijfenveertig minuten op honderdvijftig stations. In ad-

vertentietijd, een onwaarschijnlijke som geld. De andere tien teams moeten het met 17 procent stellen. Waarvan 4,5 procent voor McLaren. Amper. Een drama voor 's werelds grootste tabaksfabrikant die de wagens kleurt. De vraag rijst hoe teams die niet voor de zege in aanmerking komen en geen tv halen, er überhaupt in slagen nog sponsors aan te trekken.

„Wij bieden de potentiële geldschietter meer dan alleen publicitaire ruimte op de wagen”, verklaart Gachot. „Voor dezelfde prijs als bij voorbeeld een achternervleugel van een topwagen krijgt hij bij ons meer plaats en een platform waarop hij zijn belangrijkste klanten kan uitnodigen. F1 is glitter, dat trekt aan. En het praat makkelijker. Maar zelfs op dat vlak worden wij gediscrimineerd. Een toprijder krijgt drie permanente passen, die alle deuren opent, wij slechts twee. Goed voor één gast dus, want je vrouw moet toch ook binnenkunnen. Toen ik dat onevenwicht aankaartte op de Grand Prix Drivers' Association (GPDA), werd ik weggelachen. Vraag er toch gewoon aan Bernie, zei Berger. Ja, hij heeft makkelijk praten. Als hij bij Bernie binnenstapt en vijf passen voor zijn vriendinnetjes vraagt, vraagt Bernie of hij er geen zes moet hebben. Ik vlieg prompt buiten.”

F1 met twee snelheden. Bovenaan is het leven mooi, maar de plaatsjes beperkt. Dus moet de kloof met de basis zo breed mogelijk worden gehouden. Solidariteit is een ijdel begrip. Ook al houdt de GPDA de schijn op.

„Een lachertje”, noemt Ga-

chot de rijdersunie. „Een alibi voor de eisen van Berger en Schumacher. De kleintjes hebben geen stem in het kapittel. En als er toch wordt besloten tot frontvorming loopt Bernie wel even langs om te melden hoe jammer het wel is dat X of Y staakt omdat hij net enkele honderden miljoenen sponsoring had gevonden. Blok als los zand uit elkaar, natuurlijk. En de grote jongens op hun wenken bediend. Neem de beruchte regel van 107 procent. Daar zit Schumacher achter. De Duitser was het dubbelen, en de risico's die daarmee gepaard gaan, beu.”

Wie volgend jaar niet binnen

de zeven procent van de pole draait, mag inpakken. Toegepast op de kwalifikaties van deze Grand Prix, geeft dat een norm van 1.22.6. Pacific en Forti Corse huistoe.

„Ik begrijp niet dat er zo druk wordt over gedaan”, aldus Bruynseaeerde. „Elke autosport heeft zo'n regel. Vind jij dat wagens die op anderhalf uur zeven, acht keer worden gedubbeld hun plaats hebben in F1? Het besmet niet enkel het imago, het is ook gevaarlijk. Maar het is niet onwaarschijnlijk dat de regel finaal wordt versoepeld tot tien procent.”

Wat voor Magny-Cours een plafond van 1.24.9 zou geven

en geen enkele wagen uitsluiten. Men kan zich afvragen wat dan het nut van de maatregel is.

„Ik ben ervan overtuigd dat het de achterste gelederen zal stimuleren om zich dubbel te plooiën en hun achterstand goed te maken”, meent Bruynseaeerde. „Daar vaart finaal iedereen wel bij.”

We betwijfelen of ze daar bij Pacific en Forti hetzelfde over denken.

DINSDAG 4 JULI 1995

Licht op groen voor Monza

PARIJS (rtr) – De Grote Prijs van Italië gaat zoals voorzien door op 10 september op het circuit van Monza. De Internationale Autosportfederatie (FIA) zette het licht op groen omdat men formele garanties kreeg van de Italiaanse Automobielfederatie betreffende de tijdige en volledige uitvoering van de veiligheidswerkzaamheden vóór de race.

VIVIANE SENNA, IN DE NAAM VAN HAAR BETREURDE BROER

'IK ZET HET LEVENSWERK VAN AYRTON VERDER'

Viviane is 38 jaar, de oudste van de drie kinderen van het gezin Senna. Na haar kwamen nog twee broers: Leonardo en een zekere Ayrton. Viviane heeft haar praktijk als psychologe in Sao Paulo, de geboortestad van de Senna's, gesloten. Voortaan wijdt ze zich helemaal aan een stichting die werd opgericht ter nagedachtenis van haar betreurde Formule 1-broer.

'HIJ WAS EEN PERFEKTIONIST'

VIVIANE: 'Twee maanden vóór zijn dood had Ayrton mij gevraagd om alle liefdadigheidswerken waarvoor hij zich inzette, te structureren. Zijn dodelijk ongeval (op de omloop van Imola op 1 mei '94) zorgde ervoor dat ik de zaak niet meer rond kreeg terwijl hij nog in leven was. Daarom heb ik de 'Ayrton Senna Stichting' opgericht. Om het levenswerk van Ayrton verder te zetten.'

Ayrton Senna had een groot hart, blijkt nu. In stilte gaf hij een deel van zijn fortuin weg aan de minderbedeelden. Vooral aan de Braziliaanse straatkinderen.

VIVIANE: 'Ayrton was een perfectionist. In alles. Zijn konditie-opbouw, zijn prestaties achter het stuur. Ook in zaken en sponsoring. Ayrton wilde zijn naam alleen verbinden aan produkten van de beste kwaliteit. Zo wilde hij in zijn streven naar perfectie niet zomaar lukraak zijn geld uitdelen aan wie erom vroeg of wie het nodig had. Nee, hij wilde daar een duidelijke structuur in brengen.'

Het idee van de 'Ayrton Senna Stichting' was geboren. Erevoorzitter van de stichting is vreemdgenoeg Alain Prost, de eeuwige rivaal van Senna. Toen ze nog concurrenten waren, kwam het tussen de Fransman en de Braziliaan meermaals tot hoogoplopende ruzies. De dag vóór zijn ongeval in Imola verklaarde Senna evenwel in een interview dat

hij Alain Prost - die zich intussen uit de Formule 1 had teruggetrokken - miste. Achteraf werd deze uitspraak van de wereldkampioen geïnterpreteerd als een soort van testament. De dag van de race kwam Prost Senna de hand schudden, vlak vóór de start van de Grand Prix.

VIVIANE: 'De hele familie staat achter de aanduiding van Prost als erevoorzitter van de Stichting. Ondanks hun ruzies hadden Ayrton en Alain een enorm grote bewondering voor elkaar. Ze hadden mekaar nodig. Ayrton was nooit een dermate grote kampioen geworden zonder Prost. Alain dwong mijn broer om in elke race tot het uiterste te gaan.'

De Ayrton Senna Stichting bekommert zich vooral om het lot van de jonge delinquenten van Brazilië. De stichting wil sportcentra openen om de straatkinderen de kans op een nieuwe toekomst te bieden. Een soort van rehabilitatie door de sport.

VIVIANE: 'De eerste resultaten zijn meer dan bemoedigend. De jongeren die al aan onze sportstages hebben deelgenomen, kwamen nadien niet meer in aanraking met het gerecht. Je mag niet vergeten dat Ayrton een god was in Brazilië. Hij had een positief imago. De jeugd was fier op hem. Behalve de sportstages organiseren we ook maaltijdbedelingen voor de armen. Op internationaal vlak zijn we bijgesprongen na de aardbeving in het Japanse Kobe. In de toekomst willen we onze

aktiviteiten ook naar Afrika toe uitbreiden. Maar voorlopig blijven de Braziliaanse kansarmen onze eerste en belangrijkste doelgroep.'

Waar komt het geld vandaan?

VIVIANE: 'Van nog lopende sponsorkontrakten van Ayrton. Die brachten één miljoen dollar in het laatje. Voor de rest hangen we af van giften.'

Wanneer Adriana, de laatste vriendin van Ayrton, ter sprake komt, voelt Viviane zich duidelijk niet op haar gemak. De Senna-clan heeft het Adriana niet in dank afgenomen dat ze op alle manieren munt heeft proberen te slaan uit haar relatie met Ayrton, vooral na zijn dood. Zo werd ze dik betaald voor de foto die ze, één jaar na het ongeval, van zich liet nemen in de fatale bocht op de omloop van Imola. Adriana schreef ook een boek: 'Mijn 392 dagen met Ayrton Senna'.

VIVIANE: 'We hebben alle banden met Adriana verbroken. Over het waarom van deze beslissing zeg ik liever niks. Wij leggen meer diskretie aan de dag dan zij...'

'HIJ WAS EENZAAM'

Ayrton Senna was nochtans een eenvoudig man. Gesloten voor de buitenwereld. Alleen in familiekring gaf hij zich bloot. Hij had alles om gelukkig te zijn: sukses, roem, geld. Maar was hij het ook?

VIVIANE: 'De laatste jaren sloot hij zich steeds meer in zichzelf op. Hij was te vaak gekwetst geweest. Te vaak misbruikt door

zogenaamde vrienden die eigenlijk alleen maar gezien wilden worden met een wereldster. Hij voelde zich vaak eenzaam. Hij vertrouwde alleen nog zijn familie. Wanneer hij bij mij was, leefde Ayrton helemaal op wanneer hij met mijn drie kinderen speelde. Hij zou een prima vader zijn geweest, daar ben ik zeker van. Het feit dat hij zelf geen kinderen had, heeft te maken met het risico van de Formule 1. Hij beseftte dat de dood in elke GP met hem meereed en wilde geen vaderloze kinderen achterlaten.'

Viviane heeft de Formule 1 voorgoed uit haar leven gebannen.

VIVIANE: 'Ik mijd elke plek die me aan Ayrton herinnert. Laatst was ik in Bologna om mijn broer te vertegenwoordigen bij een sponsor. Ik heb geen ommetje gemaakt langs Imola. Ik zou het niet aankunnen. Ik wil geen omloop meer zien. Geen Grand Prix meer op tv. Niks. Alleen met de weinige vrienden die Ayrton in het milieu had, blijf ik in contact: Gerhard Berger, Thierry Boutsen, Alain Prost en Emerson Fittipaldi. Van de eigendommen van Ayrton hebben we nog niets verkocht. Zijn helikopter. Zijn privéjet. Zijn boot. Zijn drie huizen in Brazilië. Zijn villa in Portugal. Zijn appartement in Monaco. Met de tijd zullen we dat alles wel verkopen. Maar voorlopig blijft alles onaangeroerd.'



Viviane Senna kwam in ons land de 'Ayrton Senna Stichting' voorstellen.