

Donderdag 13 juli 1995

Lauda gaat ook in de lucht hard

Als je zelf niet groot en machtig bent, moet je anders en beter zijn. Met deze leidraad werkt Niki Lauda al vijftien jaar aan de uitbouw van zijn luchtvaartmaatschappij Lauda-air. Met dezelfde hardnekkigheid waarmee hij als Formule 1-piloot na zijn crash op de Nürburgring terugkwam en weer races ging winnen. In april 1994 telde Lauda-air dagelijks 57 vertrekken naar zeven bestemmingen. Een jaar later zijn het er al 165 naar twaalf bestemmingen. De groei is in grote mate te danken aan het gelukkige huwelijk tussen Lauda-air en het Duitse Lufthansa in januari 1993.

Niki Lauda, die drie wereldtitels in de Formule 1 behaalde, heeft alvast een trekje van de F1-piloot overgehouden: zijn drang naar perfectie. Zoals mecaniciens op aanwijzen van een F1-piloot aan de motor blijven sleutelen, zo werken de medewerkers op direkt aanwijzen van Niki Lauda aan de details in de service. Een op de twee passagiers die met Lauda-air vliegt, krijgt een enquêteformulier onder de neus gedrukt waarin hij zijn opmerkingen over de service kwijt kan.

„We zijn klein, en moeten dus anders zijn”, zegt Martin Wiesinger van Lauda-air. Dat deze vliegtuigmaatschappij anders is, merk je onmiddellijk wanneer je het vliegtuig instapt. De bemanning loopt niet gekleed in een stijf tweedelig pak,

maar draagt een jeansbroek rond de benen en een rode pet op het hoofd.

Het verschil proef je ook: de maaltijden worden niet door een cateringbedrijf gemaakt, maar door een chef-kok die in en om Wenen divers-

se klasse-restaurants exploiteert: Attila Dogudan.

„Ik ontmoette Dogudan in 1987, het was voor ons beiden een speling van het lot. Ik kan nauwelijks ko-

ken, en hij kan niet vliegen. En omdat ik de maaltijden in zijn Weens restaurant telkens zo bijzonder lekker vond en hij graag met Lauda-air vloog, besloten we de handen in elkaar te slaan”, vertelt Niki Lauda.

Lauda richtte in 1979 zijn eigen luchtvaartmaatschappij op, en kon van in het begin rekenen op de sympathie van de Oostenrijkers. Te danken aan zijn overwinningen in het F1-circuit, ook nadat hij op 1 augustus

tus 1976 uit het brandende wrak van zijn wagen werd gehaald op de Nürburgring in Duitsland. Enkele maanden later zat hij opnieuw achter het stuur. „Lauda is een held in Oostenrijk”, zegt Wiesinger.

David

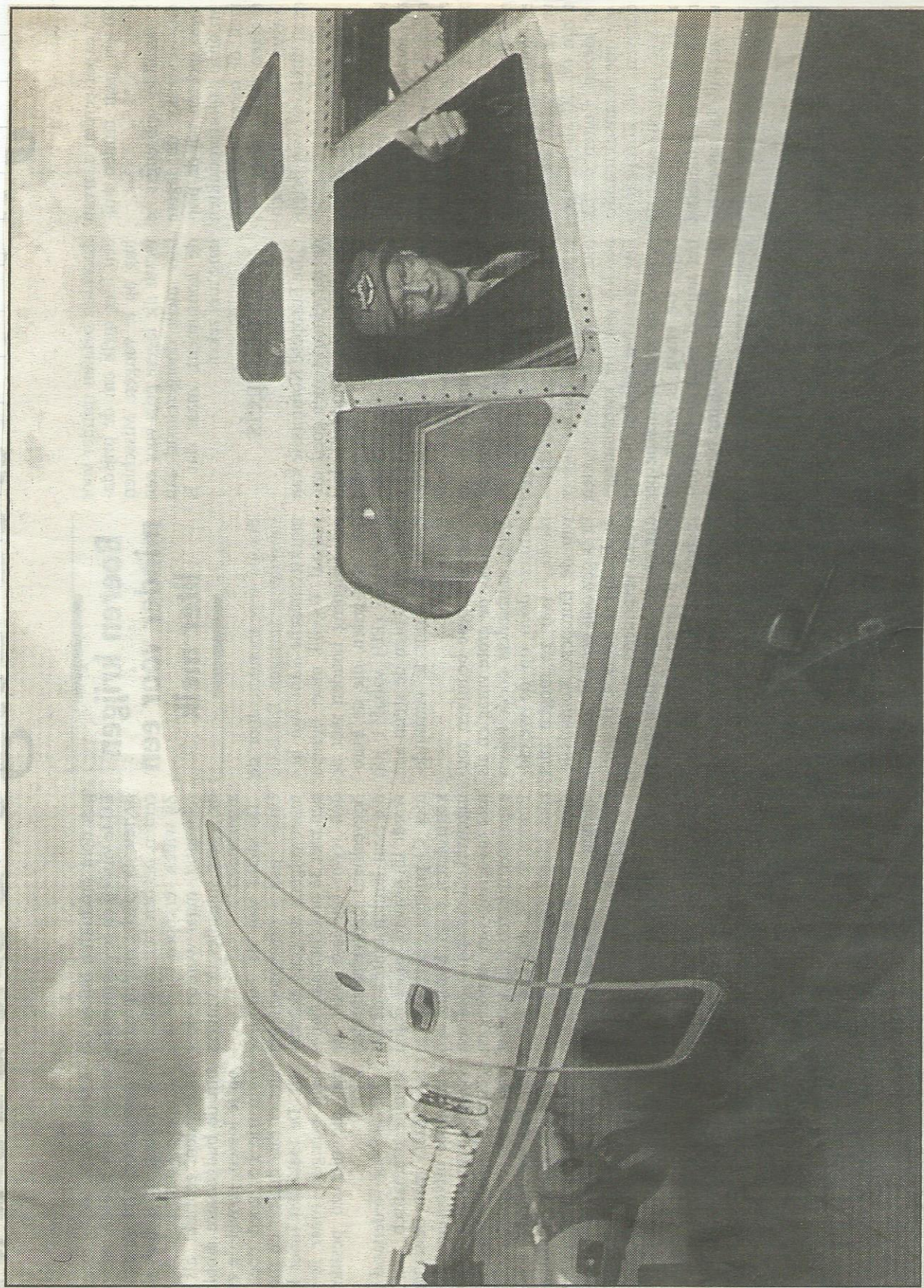
Maar Lauda is ook populair omdat hij het gevecht aanging met de overheidsmaatschappij Austrian Airlines. De sympathie van de massa gaat meer uit naar David dan naar Goliath.

Maar met sympathie alleen blijf je niet in de lucht. „Als kleine particuliere maatschappij hadden we de financiële basis niet om het alleen te doen”, zegt Wiesinger. In januari 1993 ging Lauda-air een strategische alliantie aan met het sterke Lufthansa, het kapitaal werd met 26,5 procent verhoogd.

Sindsdien gaat het hard. Via de oprichting van een dochteronderneming in Italië, kon Lauda-air ook vanuit Milaan gaan opereren. Sinds 26 maart van dit jaar zorgt de maatschappij voor de eerste rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Milaan.

En ook in Italië kan Lauda op veel sympathie rekenen: hij behaalde twee wereldtitels met een Ferrari en is sinds 1992 raadgever bij de Italiaanse autokonstrukteur. „Onlangs stonden we in Milaan voor de rode lichten”, vertelt Gottfried Esterhammer, die Lauda-air in Italië van de grond hielp komen. „Een vrouwje van zeventig herkende Niki Lauda, en vroeg hem om een handtekening. In geen tijd stond er een groep Italianen rond de wagen.”

Om de Italianen te bekoren, spreekt de bemanning op de vluchten van en naar Milaan bovendien perfect Italiaans. Het zit hem in de details.



Doorbijter uit de Formule 1, Niki Lauda, maakt het verschil in de luchtvaart.

Een clown van zeshonderd miljoen

Damon Hill prijst zich de markt in: „Ik sprak met Ferrari en Benetton”

SILVERSTONE – Er zijn geen seizoenen meer. De transfers plachten met de eerste najaarsregens uit de lucht te vallen. Michael Schumacher hing zijn prijskaartje dit jaar al vroeger uit. Zeshonderd miljoen frank. De mallemolen prompt op kruissnelheid. Teambonzen veinzen terughoudendheid, kwestie van de prijs te drukken, en Damon Hill grijpt zijn thuisrace handig aan om in de dans te springen. „Ik ben zo duur niet”, stipte de 34-jarige Brit gisteren fijntjes aan. „En ik praatte al met Ferrari en Benetton.”

Het is wel een speciaal jaar natuurlijk. De top-vier uit het wereldkampioenschap loopt einde kontrakt. Berger en Alesi bij Ferrari, Hill bij Williams en Schumacher bij Benetton. Gedroomde biotoop voor speculanten en managers. Een ongeschreven wet laat de wereldkampioen de lat leggen. Hij bepaalt de prijs, hij zet eventueel de stoelendans in beweging. Schumacher zette in. Of liever, zijn manager Willi Weber. Twintig miljoen dollar, zeshonderd miljoen frank. Hoog gemikt. Maar, beweren kwatongen, Schumacher moet

zijn koopjes betalen. Een kast van een villa in Monaco en een privé-jet. En in augustus huwt hij Corinna. Koken kost geld.

O toeval. Twee dagen voor de Britse Grand Prix meldde Hill langs zijn neus weg aan enkele kranten dat zijn zaakgelastigde al vier keer naar Ferrari's

Normaal

„Mijn kontrakt loopt af. Het is normaal dat ik met andere teams ga praten. En dat heb ik gedaan. Net zoals ik met Frank Williams heb gesproken. Meer wil ik niet kwijt.” Hill wendde voor verveeld te zijn dat dit onderwerp ter sprake kwam terwijl hij de trofee van de Britse Automobiellclub in ontvangst nam. Eigenlijk pleziede het hem de zaak op een mondiaal forum te kunnen brengen.

Hamvraag: wil Frank Williams Hill wel behouden. Gegeven de konstatactie dat hij het in intrinsieke klasse moet afleggen tegen Schumacher.

„Dat moet je Frank vragen”, aldus Hill. „Formule 1 leeft bij een kinderlijk simpele regel: wie presteert, wordt gegeerd.”

En wil hij wel blijven? In de kwaliteitskrant *The Times* uitte

Hill de overtuiging dat de hiërarchie in F1 cyclisch is. „Bij een topteam installeert zich onbewust een zekere gemakzucht”, werd hij geciteerd. Hij vreesde bij Williams dergelijke mentaliteit te zien groeien.

„Dit is mijn vijfde jaar bij Williams”, sprak Hill. „Het derde seizoen als racer, na twee als testrijder. Williams is mijn familie in de Formule 1. En het is een fantastisch team. Ik vraag niks liever dan bij hen te blijven, maar een scheiding komt in de beste families voor. Ik ga naar het team dat mij toelaat het maximum uit mijn talent te puren.”

Heeft de legende Ferrari een stapje voor? Iedere rijder zal je zeggen dat een carrière niet volwaardig is als je het Steigerende Paard niet hebt bereden.

„Ferrari straalt inderdaad iets extra uit. En ze hebben toekomst. Zondag al zal je zien dat ze veel dichterbij ons aansluiten dan in Magny-Cours het geval was.”

Ferrari heeft nog een andere troef. Een kwasi ongelimiteerd budget. Ook in personeelskosten. Al liet Jean Todt reeds weten geen blanco check veil te hebben voor de wereldkampioen. Terecht. Is zeshonderd miljoen frank nog wel een verantwoorde eis?

Spelletje

„Het geld op zich is niet belangrijk”, weet Hill. „Wel dat de som groter is dan bij je kollega. Het is een spelletje. Een competitie in de competitie onder de rijders: proberen meer te verdienen. En, wel belangrijk, je salaris geeft onmiskenbaar aan hoe hoog een team je inschat. Vang je minder dan je ploegmaat, dan moet je niet op het beste materiaal rekenen. Ik beseft best dat ik nooit het salaris van Schumacher zal krijgen. Hij is de wereldkampioen. Maar ik word het misschien. Dat is

toch ook wat waard."

Iets meer dan honderd miljoen frank, volgens indiskrete bronnen.

Nog een andere strijd woedt tussen Schumacher en Hill. Een verbale. Al sinds vorig jaar wisselen de twee op regelmatige tijdstippen beleefdheden uit in hun nationale media. Na de Franse Grand Prix beschuldigde Schumacher Hill ervan hem in de eerste ronden te hebben geblokkeerd. Hill beet terug met de boodschap dat Schumacher een kloon was, geproduceerd door Mercedes.

"Ik wist niet dat zoveel mensen *Radio Times* lezen", verwees Hill naar het bewuste artikel. "Ik hoor zelfs dat Duitse kranten het over een 'kloon' hadden. Het was helemaal niet mijn bedoeling Michael te kwetsen. (lacht) Dan had ik het wel beter aangepakt. Het is haast logisch dat er spanningen tussen ons groeien. Wij vechten veelal voor de overwinning. En we zien mekaar zelden of nooit buiten de piste om één en ander, ongestoord, uit te praten. Maar ik zou wel liever zien dat de concurrentie beperkt bleef tot het asfalt. Als je het mij vraagt is het niet echt gezond dat twee kerels die 280 per uur met elkaar in de clinch gaan ook nog een persoonlijke rekening te vereffenen hebben."

Zou Hill Schumacher als ploegmaat willen? „Niet echt, neen."

Sluit dat zijn overgang naar Benetton uit? „Als Schumacher blijft, wel ja."

Het zou ons niet verwonderen mocht er weinig beweging in de gelederen komen.

„Alleen Georgie telt"

SILVERSTONE – Silverstone opent de reeks snelle circuits en het is het decor voor de Britse Grand Prix: twee pluspunten voor Damon Hill. De Brit won hier vorig jaar en iedereen hoopt dat de geschiedenis zich herhaalt. In het andere geval zouden we moeten konstaten dat Williams ook op snelle circuits achter Benetton aan hinkt en dat het wereldkampioenschap zo ongeveer gespeeld is. „Ik kwam hier om te winnen", stelt Hill simpel. Maar het is niet die gedachte die door zijn hoofd speelt. Laat de datum van de Britse Grand Prix net de dag zijn die de artsen naar voren schoven voor de bevalling van Georgie Hill. „Ik hoop dat ze het een dagje ophoudt", lacht Damon, die voor de derde keer vader wordt. „Mijn enige zorg dit weekeinde is Georgie. Dit stelt alles in de schaduw."

Arrows met Papis

SILVERSTONE – Arrows zit in slechte papieren. De fondsen die Gianni Morbidelli beloofde te storten, blijven uit. De Italiaan werd gewipt en wordt vervangen door zijn 25-jarige landgenoot Massimiliano Papis, tot nog toe testrijder van het team. De komst van Papis verlicht de precaire financiële situatie amper.



Damon Hill sluit niet uit dat hij na dit seizoen Williams verlaat. Benetton of Ferrari zou zijn

Zaterdag 15,
zondag 16 juli 1995

Echtelijke onrust bij Williams

„Het is niet leuk mensen in jouw pit
te zien juichen voor de zege van een ander team”

SILVERSTONE – Het eiland hoopt. Damon Hill zette zich gisteren op de pole. Maar dat deed hij ook al in Frankrijk en Monaco. Om de dag van de race te moeten konstateren dat Schumacher ongrijpbaar was voor een Williams op volle tanks. Benetton kwam hinkend uit de winter, maar veranderde in twee races een zeepkist in een winnende wagen. Williams probeert al drie maanden verder te kijken dan de kwalifikaties. Zonder succes. Dat haalt af. Zeker in de wetenschap dat de concurrentie gestuwd wordt door dezelfde motor. De beslissing van Renault om ook Benetton te bevoorraden zit Williams hoog. Radio Paddock meldt het huwelijk op springen.

Zeven jaar terug al stapten Williams en Renault in het bootje. Een vruchtbare verbintenis, want ze bracht drie wereldtitels bij de konstruktors voort. De laatste in 1994. Een vertekend beeld van de werkelijkheid, want de tandem was toen al voorbijgefietst door Michael Schumacher. Dit jaar duwde de Duitser het mes dieper in de wonde. Hij schonk Renault zijn honderdste pole, zijn eerste overwinning in Monaco en de eerste tripel uit zijn geschiedenis, in Frankrijk. Williams lachte groen. Het zag zijn vaste partner vreemd gaan en daar bovendien ook nog gelukkiger zijn. Patrick Head

windt er geen doekjes om.

„Het is niet prettig om de mensen met wie je werkt in jouw garage te zien juichen en champagne spuiten terwijl een ander team wint”, verwijst de technische directeur van Williams naar de uitkomst van onder andere Frankrijk. „Renault wist dat we gekant waren tegen de optie twee teams. We zeiden het hen ook. We rekenden voor dat ze zo misschien tien races zouden winnen. Vijf met ons en vijf met Benetton. Terwijl Ferrari de resterende zeven wedstrijden kon pakken én de wereldtitel. Niettemin drukten ze hun willetje door. Het heeft geen zin daarover te blijven jammeren, maar het is duidelijk dat de situatie ons niet gelukkig stemt. En dat we herhaling voor de toekomst willen uitsluiten. Dat zal op heel korte termijn gebeuren.”

Meer heeft de geruchtenmolen niet nodig om op toerental te komen. De Italiaanse *Corriere dello Sport*, specialist in het vak, zag tijdens de ITC-race in Donington afgelopen zaterdag, Frank Williams een lang gesprek voeren met Walter Tresser, baas van Opel Motorsport. En stipt terloops aan dat Williams reeds ontwikkelingswerk doet op de versnellingsbak in de Calibra van Rosberg en co. Dezelfde bron ving ook op dat Williams in Canada met verantwoordelijken van Ford rond de tafel zat. En niet om de befaamde plaatselijke kreeft te proeven.

Een Brits autosportmagazine hoorde dan weer dat Didcot, het hoofdkwartier van Willi-

ams, een delegatie van BMW op bezoek kreeg. Motorsport-hoofd Adolf Promesberger stelde in zijn inauguratiespeech twee jaar terug inderdaad dat hij graag zou terugkeren naar Formule 1 en, inderdaad, Marc Surer, Rennleider van de Beierse konstrakteur, mist geen enkele Grand Prix. BMW ontkende de mogelijkheid. Wat natuurlijk niks zegt. Woorden zijn vluchtig, zeker in F1. De andere denkpijsten werden door de betrokken trouwens ook met klem ontkracht. Onder andere met de melding dat het kontrakt tussen Williams en Renault nog tot 1997 loopt. Maar precedenten leren ons dat dat echt niet een bezwaar is.

Hoe ook, laat Williams Renault dumpen voor Opel, BMW of Ford, het is niet de motor die onder vuur wordt genomen voor de tegenvallende prestaties. Wel de race-taktiek. Telkens weer blijkt Benetton de juiste keuze in het aantal pitstops te maken, Williams de verkeerde.

„Het is moeilijk uit te maken of de taktiek aan de basis ligt van de nederlagen of dat het gewoon Damon is die niet snel genoeg gaat”, aldus weer Patrick Head. „Neem Monaco. We zouden voor één stop opteren, de taktiek die Benetton succesvol toepaste. Echter, bij de warm-up, zondagochtend, draaide Damon 1.27.5. tegenover 1.25 voor Schumacher en zelfs 1.24 voor Alesi. Niettemin bevond hij de auto oké. Welke andere konklusie konden we trekken dan dat de

konkurrentie met minder benzine reed en dus voor twee stops zou gaan. En dat wij dat ook moesten doen wilden we niet meteen uit de wielen worden gereden. Fout dus, maar wel op basis van Damons verklaringen. En zelfs met dezelfde strategie als Benetton, ben ik er niet van overtuigd dat we zouden hebben gewonnen."

Lees: Hill moet het afleggen tegen Schumacher. Dat weet iedereen, maar je hoort het niet gauw uit de mond van een teambos.

Head: „Ik wil niks afdoen aan de verdienste van Benetton. Onmiskenbaar een efficiënt en gedreven team. Het is evenmin mijn bedoeling Hill neer te knallen. Maar voor mij is het zonneklaar: Benetton ontleent zijn kracht aan Schumacher. Net als McLaren domineerde dankzij Senna. Hij is niet alleen snel, maar stuurt zijn team ook in de juiste richting. Laat dit niet als een verwijt aan Hill klinken evenwel. Schumacher heeft er bijna dubbel zoveel Grand Prix opzitten. Dat verschil vlak je niet uit."

Een uitspraak die uiteraard voedsel geeft aan het scenario dat Hill Williams ziet verlaten. En Schumacher komen. Maar was diens vraagprijs (zeshonderd miljoen frank?) niet enkel verteerbaar voor Ferrari?

„De strengere reglementering die de FIA in 1993 uitschreef maakt dat je minder geld nodig hebt voor technologische evoluties. Want je zit toch in een keurslijf. Dus moet je het geld investeren in een ander aspect dat je uitzicht biedt op een sekonde winst. Men name: de rijder."

Met name: Schumacher. Dus toch niet Ferrari, maar Williams. Leuke tijden voor de *paparazzi* alvast. Eén zaak priemt echter helder door de waas van speculaties: alle topteams jagen op de wereldkampioen. Want hij is de enige die het verschil kan maken.

Gachot eet voortaan pizza

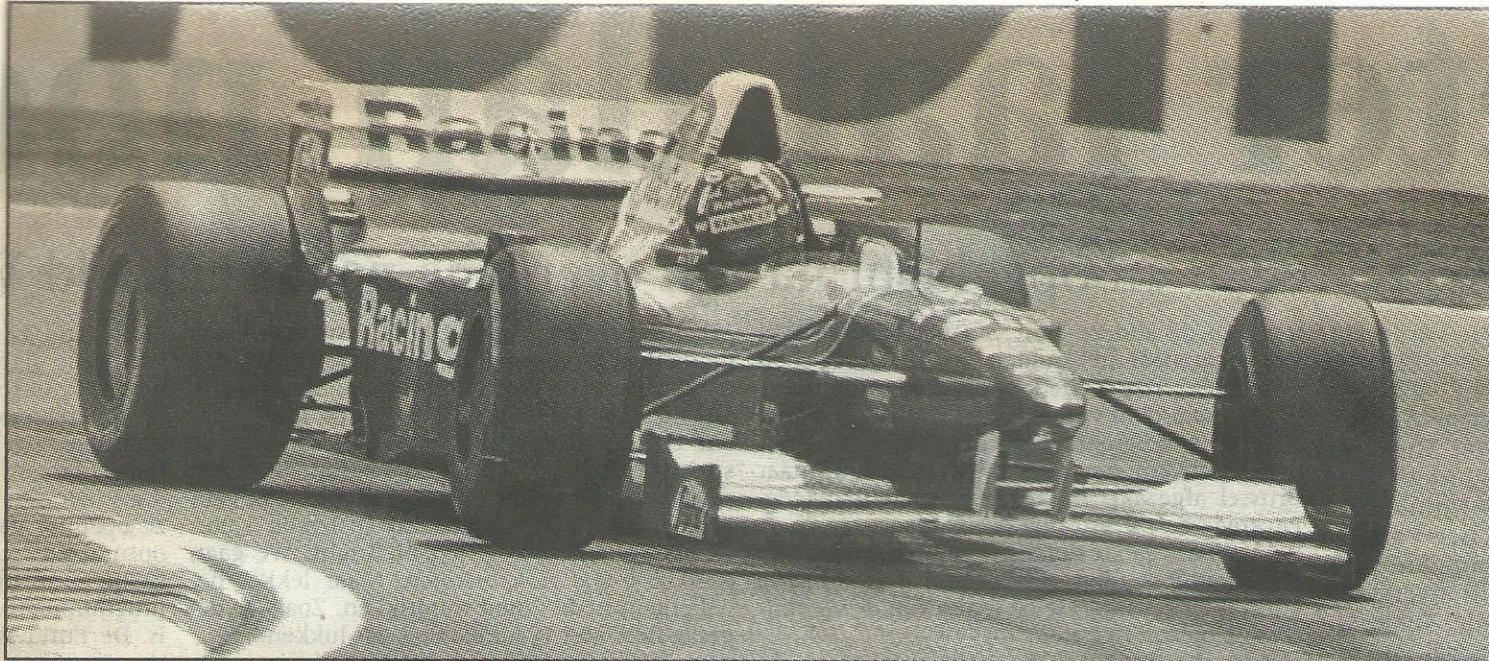
SILVERSTONE – Het kan alleen maar Bertrand Gachot overkomen. Woensdagavond tafelde de Pacific-rijder met zijn vriendin in Londen toen de grill in het restaurant het plots iets te bruin bakte: metershoge vlammen en de chef die het over problemen met de gastoevoer had. Het cliënteel stond in geen tijd op straat. Bertrand inbegrepen, zonder vriendin.

„Ik heb even getwijfeld, maar ben Kate dan toch maar gaan halen", vertelt Bertrand zonder verpinken. Luttele sekonden later klom het restaurant de Londense lucht in. Gelukkig, zonder gewonden te maken. Reactie van Gachot: „We zijn dan maar een pizza gaan eten."

■ De eerste officiële oefenritten: Damon Hill (Gbr/Williams-Renault) 1:28.124 (gemiddeld: 206,586 km/u); Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1:28.397; David Coulthard (Gbr/Williams-Renault) 1:28.947; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:29.657; Johnny Herbert (Gbr/Benetton-Renault) 1:29.867; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:29.874; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1:30.083; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:30.140; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:30.354; Mark Blundell (Gbr/McLaren-Mercedes) 1:30.453; Martin Brundle (Gbr/Ligier-Mugen Honda) 1:30.946; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1:31.602; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:31.842; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:32.087; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1:32.259; Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford-Zetec) 1:33.166; Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1:34.154; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1:34.556; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1:35.323; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1:36.023; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1:36.076; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1:36.651; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) nam niet aan deze sessie deel; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) werd gediskwalificeerd. Hij negeerde het rode licht dat hem aanmaande halt te houden voor de weging en moet zich vandaag proberen te kwalificeren.

22.000 Ieren voor Irvine

SILVERSTONE – De Britse Grand Prix wordt zondag voor uitverkochte tribunes gereden. Dat betekent: negentigduizend toeschouwers. Onder hen 22.000 Ieren om Eddie Irvine en Jordan, dat fier de Ierse kleuren draagt, te steunen. Voor de vrije trainingen gisteren daagden al 37.000 kijkers op. Tienduizend meer dan vorig jaar. We durven er niet aan denken welke gevolgen dat heeft voor de files.

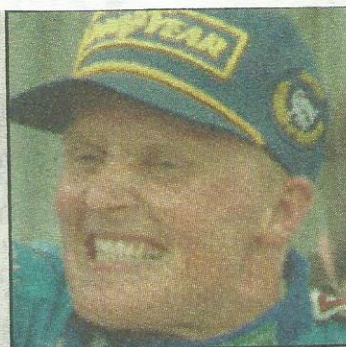


Tijdens de oefenritten verloopt alles vlot voor Williams. Ook tijdens de eerste sessie in Silverstone zette Hill de snelste tijd neer. Tijdens de races ging het de voorbije weken minder en toonde Benetton, dat over dezelfde motoren beschikt, zich de betere.

Maandag 17 juli 1995

Herbert redt Benetton

De Britse Grand Prix verzoende de wereld weer met Formule 1. Bloedstollende duels, uiteenlopende pitstopstrategieën die voor een keer aanzetten tot opgewonden rekenwerk en een onverwachte winnaar. Johnny Herbert (foto ap) redde Benetton nadat zijn kopman en leider Schumacher door Damon Hill uit de race werd geramd.



Hill ramt Schumacher

Knechten op het voorplan: tijdstraf doet Coulthard baan ruimen voor Herbert

SILVERSTONE – De Britse Grand Prix verzoende de wereld weer met Formule 1. Bloedstollende duels, uitlopende pitstopstrategieën die voor een keer aanzetten tot opgewonden rekenwerk en een onverwachte winnaar. Johnny Herbert, gepatenteerde tweede viool, redde Benetton nadat zijn kopman en leider Schumacher door Damon Hill uit de race werd geramd.

het duel was niet zo gedroomd. Hill poogde binnendoor te gaan waar dat niet kon en ramde Schumacher. Voor beiden eindigde de rit in de zandbak van Bridge Bend. Hill ging in de fout. Misschien verblind door de unieke mogelijkheid, misschien het hoofd op hol gebracht door de verbale oorlog, misschien vrezend dat de slijtage van zijn banden hem dra geen kans meer zou geven Schumacher voorbij te gaan.

„Ik zag een opening”, aldus

tastte over mijn pas. Ik zag mij eigenlijk helemaal uitvallen want ook de versnellingsbak vertoonde grillen.”

Herbert, ook ingelicht over de tijdsraf, liet Coulthard gewoon voorbij. De 31-jarige Brit was wijs genoeg om zijn eerste Grand Prix niet op het spel te zetten voor wat kwajongensgestoei. Geen mens die het Johnny misgunde. Een verschrikkelijk ongeval hypotekeerde in 1988 zijn beloftevolle carrière. Fysiek verminkt werd hij in de Japanse Formule 3000 gedumt. Peter Collins redde hem uit de vergeetput, maar stremde vervolgens zijn aspiraties door hem aan het zieltogende Lotus te binden. De 71ste Grand Prix was de goede. Hopelijk versterkt het zijn positie binnen Benetton, dat, zoals geweten, zwaar op Schumacher is gericht. In een Brits dagblad wreef Herbert gisteren nog Schumacher egoïsme aan omdat hij nauwelijks wat testwerk aan Herbert liet. En de naam Verstappen ging al over de lippen. „Ik zit niet op de wip en deze overwinning zal Briatore niet anders over mij doen denken”, drukte Herbert alle geruchten de kop in. „Maar ik hoop wel dat ik voor Hockenheim wat tests mag doen.”

Het zal nodig zijn, want in het snelle stadion van Hockenheim en voor zijn publiek lijkt de wereldkampioen onklopbaar.

GP VAN GROOT-BRITANNIË F1

De spannendste Grand Prix van het jaar danken we aan Jean Alesi. De Ferrari-rijder schoot als een komeet uit de startblokken en remde Schumacher in zijn achtervolging op leider Damon Hill. „Het probleem op Silverstone”, aldus Alesi. „Het gaat zo snel dat je zoveel neerwaartse druk behoeft en inhalen praktisch onmogelijk is.”

De Duitse WK-leider verloor onder de vleugel van de Ferrari de precieze sekonden die zijn keuze voor één stop wellicht de juiste had gemaakt. Nu was Hill met een lichtere Williams tot twintig sekonden uitgelopen toen hij zich na 22 ronden voor zijn eerste stop meldde. Weliswaar nam Schumacher even de leiding over, maar na zijn tankbeurt, negen ronden later, keek hij prompt opnieuw tegen twintig sekonden achterstand op. Die Hill, alweer geholpen door lichtere tanks, nog tot 25,5 sekonden uitbreidde alvorens een tweede keer binnen te lopen.

De uitkomst van die tweede pitstop was het plaatje waar iedereen al jaren over droomt. Schumacher en Hill, wiel in wiel, de Brit drukkend op verse banden. Maar de afloop van

Hill, verbitterd. „Maar blijkbaar laat Michael zich nog moeilijker inhalen dan ik inschatte. Het was een klassiek race-ongeval.”

Het was een fout. Zij het met minder kwalijke gevolgen voor het slachtoffer dan de deur die Schumacher vorig jaar op de neus van Hill sloeg. In Adelaide verloor Hill de wereldtitel, gisteren deed de Duitser eigenlijk een goede zaak in de WK-stand. Hij behoudt zijn elf punten voorsprong op Hill.

Jean Alesi schuift tot dertien punten in met een tweede plaats die hij niet echt verdiende. De aanrijding Hill-Schumacher bracht hun respektieve sekondanten op het voorplan. Coulthard-zonder-vrees vlak in de rug van Herbert. Het duel werd echter in de kiem gesmoord door de melding dat Coulthard tien sekonden straf kreeg wegens een snelheids-overtreding in de pit.

„Ik zag de boodschap op het reuzenscherm naast de baan”, aldus Coulthard. „Het team wachtte nog twee ronden om me over de radio in te lichten, maar ik wist dat er mij iets boven het hoofd ging. De snelheidsbegrenzer had het begeven zodat ik in het duister

■ **De uitslag:** 1. Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault), de 308.477 km in 1u34:35.093 (gemiddeld 195,682 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Ferrari) op 16.479; 3. David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 23.888; 4. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:33.168; 5. Mark Blundell (G-B/McLaren-Mercedes) 1:48.172; 6. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) op 1 ronde; 7. PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1 ronde; 8. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1 ronde; 9. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1 ronde; 10. Luca Badoer (Ita/Minardi Ford) 1 ronde; 11. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1 ronde; 12. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 3 ronden De overige deelnemers haalden de rangschikking niet.

■ **WK-standen: rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 46 ptn; 2. Damon Hill (G-B) 35; 3. Jean Alesi (Fra) 32; 4. Johnny Herbert (G-B) 22; 5. Gerhard Berger (Oos) 17; 6. David Coulthard (G-B) 17; 7. Rubens Barrichello (Bra) 7; 8. Olivier Panis (Fra) 7; 9. Eddie Irvine (Ier) 6; 10. Mika Hakkinen (Fin) 5; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 5; 12. Mark Blundell (G-B) 5; 13. Martin Brundle (G-B) 3; 14. Gianni Morbidelli (Ita) 1.

■ **Konstruktors:** 1. Benetton-Renault 58 ptn; 2. Ferrari 49; 3. Williams-Renault 46; 4. Jordan-Peugeot 13; 5. McLaren-Mercedes 10; 6. Ligier-Mugen-Honda 10; 7. Sauber-Ford 5; 8. Footwork-Hart 1.

De startorde

1ste rij: Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1.28.124 (gemiddeld: 206,586 km/u); Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.28.397.
2de rij: David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 1.28.947 Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.29.657.
3de rij: Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault) 1.29.867; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.29.874.
4de rij: Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.30.083; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.30.140.
5de rij: Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.30.354; Mark Blundell (G-B/McLaren-Mercedes) 1.30.453.
6de rij: Martin Brundle (G-B/Ligier-Mugen Honda) 1.30.946; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.31.602.
7de rij: Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.31.842; Ukio Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.32.087.
8ste rij: PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.32.259; Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.33.166.
9de rij: Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1.34.154; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.34.556.
10de rij: Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.35.323; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.36.023.
11de rij: Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.36.076; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.36.651.
12de rij: Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.48.639; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.52.398.

Prost test Mercedes

SILVERSTONE – Alain Prost testte vorige week in Magny-Cours een Mercedes C uit het Deutsche Tourenwagenmeesterschaft. De kans is niet gering dat de viervoudige wereldkampioen Formule 1 toehapt voor de internationale toer van DTM, International Touring Cars. Die doet op 3 september Francorchamps aan en zit volgend jaar normaliter in het voorprogramma van de Formule 1.

Alain Prost is momenteel konsulent voor Renault, maar liet al weten dat dat niet echt zijn nieuwe „dada” is. Zijn droom was een compleet Frans F1-team uit de grond te stampen, maar die plannen zitten in de ijskast. ITC/DTM is

het hoogst gekwoteerde kampioenschap voor toerismewagens en Mercedes zwaait er dit seizoen de plak.

Bij Mercedes ontkent men in alle talen. „We deden Prost alleen maar een pleziertje”, aldus spreekbuis Martin Geers. „Hij zette inderdaad sterke tijden neer, maar er is in de verste verten niet gepraat over zijn inlijving, laat staan dat er al een kontrakt zou zijn getekend. Volgens de Britse pers is het trouwens Nigel Mansell die de Mercedes van de gewonde Jan Magnussen zal overnemen. Een gerucht waarachter ik Bernie Ecclestone vermoed en dat op evenveel waarheid berust: noppes.”

Regen houdt Hill op pole

SILVERSTONE – De tweede kronosessie was een maat voor niks. Britse buien verdrongen elke illusie van een scherpe tijd. Alleen Mika Salo en Andrea Montermini hadden een reden om buiten te komen. De Fin negeerde vrijdag het sein voor de weging („De zon scheen in mijn spiegels”) en zag zijn krono's prompt geschrapt. Montermini had niet eens een ronde volgeemaakt toen remproblemen hem al aan de kant zetten. Veel meer dan zich kwalificeren, konden beide heren niet doen.

Alle rijders, op Inoue en Gachot na, toonden toch genoeg respect voor de 45.000 kijkers om enkele rondjes te draaien. Johnny Herbert had dit beter niet gedaan want hij vloog zwaar in de banden. Silverstone is berucht om zijn aquaplaning.

Formule 1 op VT4?

SILVERSTONE – VT4 wil volgend jaar Formule 1 brengen. Sinds de BRTn zich terugtrok, komen de Grand Prix niet meer rechtstreeks op een

Vlaamse buis. RTBf is het enige Belgische televisiestation dat het circus volgt. Het werd onlangs gekontakteerd door VT4. RTBf heeft er uiteraard niets op tegen samen te werken, want dat zou de prijs van het (dure) kontrakt delen.

Jordan in Procar

SILVERSTONE – De Procar-race in het voorprogramma van de Belgische Grand Prix krijgt hoog bezoek. Eddie Jordan zal in Francorchamps een Peugeot 106 met Pascal Witmeur delen. De Ierse teambaas en de promotor van het Belgische Toerismekampioenschap rijden elk één reeks.

F1 redt mensenlevens

SILVERSTONE – Het Europese Parlement sprak zich deze week uit voor een strengere crash-test voor burgerauto's. Die moet jaarlijks 90.000 doden en gewonden minder op onze wegen maken. „Een pluim die de Formule 1 op haar hoed mag steken”, stelde Max Mosley fier. De voorzitter van de Internationale Autosportfederatie en Gerhard Berger overtuigden het Europese Parlement ervan zich te laten leiden door de research van F1 op het vlak van veiligheid. „In een eerste fase vergt het energie en geld, maar dat geldt ook voor de maatregelen die we in F1 doorvoerden”, aldus Gerhard Berger. „En als je je prioriteitenlijstje maakt, moet je finaal de veiligheid bovenaan zetten, niet de kosten of de inspanningen.”

Als de ministerraad in oktober het voorstel aanvaardt, een formaliteit, moeten vanaf 1 januari 2003 alle nieuwe wagens aan de hogere eisen beantwoorden.

Suzuki keert terug

SILVERSTONE – In Hockenheim, over twee dagen, neemt Aguri Suzuki het stuur van de tweede Ligier weer over van Martin Brundle. De GP van Hongarije is dan weer voor de Brit.

Lavaggi vervangt Gachot

SILVERSTONE – Bertrand Gachot reed gisteren zijn (voorlopig) laatste Grand Prix. In Hockenheim laat hij zijn stoel aan Giovanni Lavaggi, een 37-jarige Italiaan. Om Pacific het hoofd boven water te laten houden.

Gachot zei het al. „Als iemand opdaagt met geld, zet ik meteen een stap opzij.” Een vreemde redenering voor een rijder, maar Gachot is bij Pacific meer dan dat. Hij is aandeelhouder, samen met Keith Wiggins. Een kopzorg, want Pacific heeft momenteel niet het budget om het seizoen vol te maken. Lavaggi brengt wat zaad in het bakje.

Er groeide prompt een controverse rond de vraag of Lavaggi wel een superlicentie verdient. Zijn geloofsbrieven getuigen eerder van geld dan van talent. Vier Indycarraces vorig jaar, in 1993 kampioen Interserie, een volstrekt waardeloze Duitse competitie, en in 1992 een seizoen Formule 3000 met Crypton en een test bij March, toen ook vechtend om te overleven. Tijdens privé-trainingen op Silverstone draaide de Italiaan zeven sekonden trager dan Andrea Montermini, de tweede Pacific-rijder en een gereputeerd strijkijzer. Montermini zit trouwens ook op de wip.

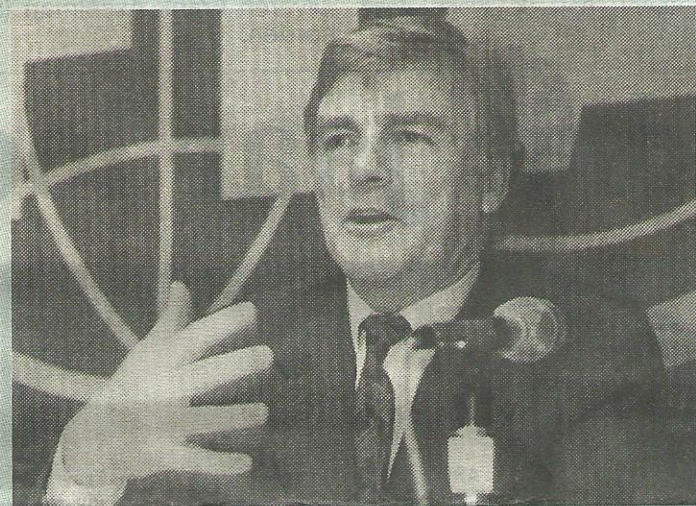
Schumacher: „Waarom?”

SILVERSTONE – „Ik begrijp niet waarom Hill zo'n maneuver inzet op een plaats waar het niet kan. De bocht is te smal voor twee wagens. Hij stopte een leuk duel in spe onder het zand.”

Voor één keer gaf iedereen Michael Schumacher gelijk. Op de koerskommissarissen na. Zij verdeelden de schuld over Schumacher en Hill en bedachten beiden met een voorwaardelijke waarschuwing. Redelijk belachelijk. De eer viel ook Barrichello en Blundell te beurt, die in de allerlaatste ronde, vechtend voor de vierde plaats, in elkaar haakten. Blundell hinkte op drie banden nog in de punten.

Mosley: „Hoezo vervelend?”

FIA overweegt unieke kwalificatiesessie op zaterdag



Max Mosley.

(Foto AP)

SILVERSTONE – Max Mosley is het niet eens met de kritiek dat Formule 1 anno 1995 een eerder slaapverwekkende vertoning is. „Ik kijk naar de Grand Prix thuis op televisie”, toonde de voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA) zijn Cambridge-glimlach. „En ik constateer dat ik niet eens de tijd heb om een zakje *crisps* te gaan halen. En blijkbaar ben ik niet de enige die er zo over

denkt, want de kijkcijfers blijven stijgen.”

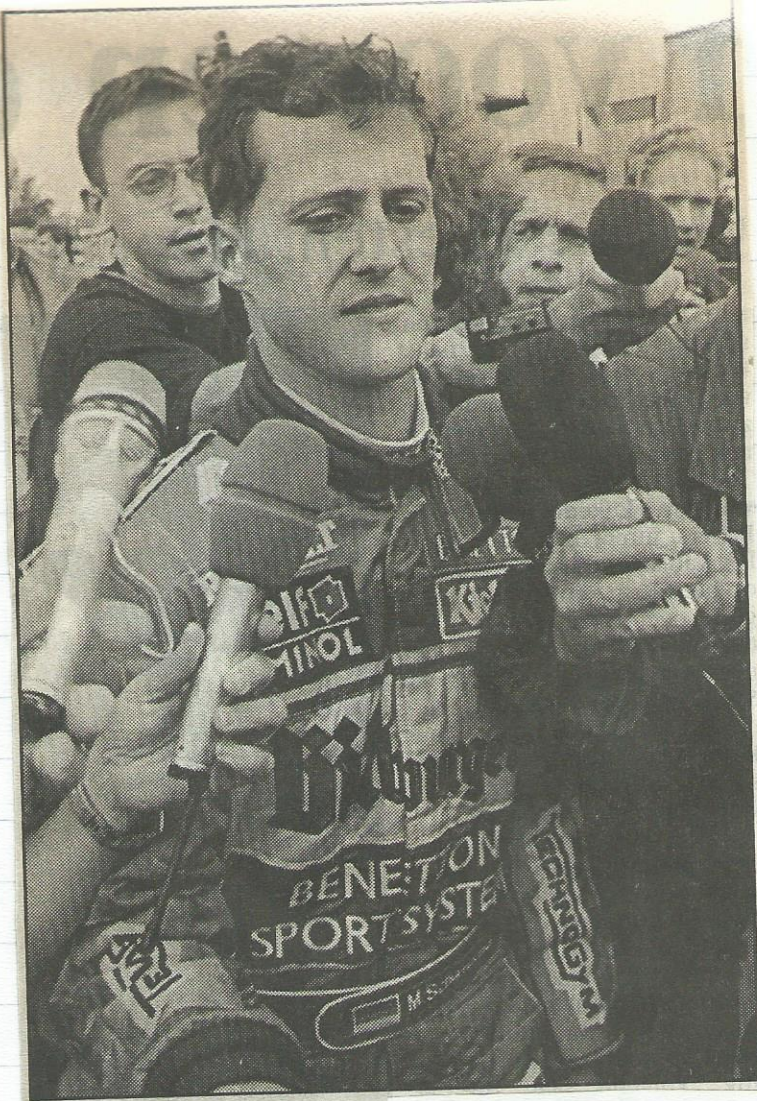
Niettemin kregen de teams de bede hun verlichte koppen te buigen over een middel om op korte termijn de remafstand van de wagens te verlengen. „Het volstaat niet koolstofvezel te bannen en de oude, stalen schijven uit de kast te halen”, aldus Mosley. „Het heeft alles te maken met grip en de druk op de voorvleugel.”

Bedoeling is het publiek weer inhaalmaneuvers te bieden. Tegenwoordig zie je die nog enkel in de pitstraat. Waarom dan niet gewoon de tankstops afschaffen? „Ik ben er niet van overtuigd dat dat het spektakel zou bevorderen”, meent Mosley. Bijgetreden door Berger, die natuurlijk de belangen van Ferrari verdedigt. De gulzige V12 kan geen Grand Prix volmaken zonder langs de pomp te passeren. En zolang de veelbesproken V10 niet op het circuit is verschenen en een sukses gebleken, maakt Ferrari gebruik van zijn veto-recht in de Concorde-akkoorden. Zolang die nog gelden, want per 1 januari 1997 heeft de FIA niet langer het unanieme fiat van de teams nodig om bepaalde maatregelen in te voeren. En Mosley liet er geen twijfel over bestaan dat ze van die mogelijkheid gebruik zullen maken.

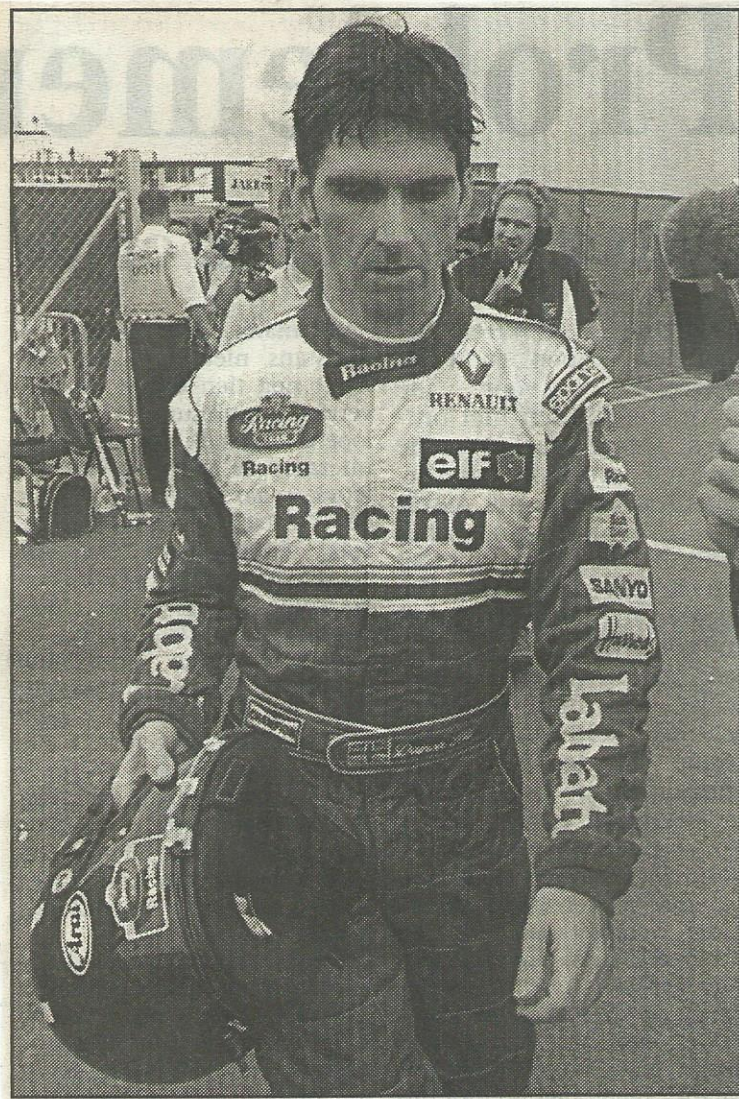
Het zal wellicht niet tot 1997 duren vooraleer de cockpit nog wildere afmetingen krijgt opgelegd. En ook het tijdschema krijgt een beurt.

FIA overweegt de kronoritten te bundelen in één sessie op zaterdag. En de vrije trainingen te reserveren voor vrijdag. Het zou alvast teleurstellende zaterdagen, zoals hier in Silverstone, voorkomen.

„Niet de toeschouwers ter plaatse zijn mijn eerste zorg”, aldus Mosley in een eerlijke bui. „Maar de tv-kijkers. Steeds meer stations, nu al dertig, brengen de kronosessie van zaterdag rechtstreeks. Ik kan me voorstellen dat zij hier moeilijke momenten doormaakten. Eigenlijk liggen er twee mogelijkheden ter studie. Ofwel behoud van de huidige formule, maar met samenvoeging van de tijden op vrijdag en zaterdag. Ofwel het hogerbeschreven scenario. Dat mij het beste lijkt. Als we het akkoord krijgen van de organisatoren, die wat bevreesd zijn voor inkomstenderving, en van alle teams, zouden we het tijdschema dit jaar nog kunnen aanpassen. Zoniet zeker volgend jaar.”



Schumacher, sip naar de pit.



Damon Hill, sip naar de pit.

Legende Fangio dood

Vijfvoudige wereldkampioen F1 wou voetballer worden

BRUSSEL – Juan Manuel Fangio bezweek zondagochtend in Buenos Aires aan de nierziekte waar hij al een tijd tegen vocht. De Argentijn werd 84 jaar. Met vijf wereldtitels Formule 1 op zijn naam was hij de meest succesvolle renner uit de autosportgeschiedenis en reeds bij leven een legende. De zoon van Italiaanse emigranten wou eigenlijk voetballer worden. El Chueco, de Kromme, naar zijn bolstaande benen, was getalenteerd voor de sport. Maar het toeval deed hem achter een race-stuur belanden.

„Met mijn vrienden haalde ik wel eens kwajongensstreken uit”, aldus Fangio. „Ik werd stevast aangewezen als chauffeur van de vluchtswagen. Ik was mecanicien en kon het best met de auto overweg. Zo is het begonnen.”

Fangio's eerste racewagen werd betaald met een omhaling in zijn geboortedorp Balcarce. Een vlek op 300 km van Buenos Aires. Later ontfermde Argentinië zich over haar veelbelovende, maar onbemiddelde rijder. Beseffend dat er een ambassadeur in de maak was die de naam van het Zuidamerikaanse land over de hele wereld kon uitdragen. Fangio groeide uit tot het verwachte monument.

Castro

Zijn uitstraling was zo groot dat hij op de vooravond van de Grand Prix van Cuba 1958 werd ontvoerd door aanhangers van Fidel Castro, die hun beweging voor vrijheid voor het voetlicht wilden brengen. De dag daarop was Fangio opnieuw vrij. Castro verontschuldigde zich later bij de Argentijn voor het ongemak.

Zijn grootste successen boekte Fangio pas op latere leeftijd. Hij was al bijna veertig toen het wereldkampioenschap Formule 1 het levenslicht zag. „De leeftijd waarop Alain Prost stopte”, lacht Fangio daarover. Prost is met vier wereldtitels de op één na meest gelauwerde Grand Prix-rijder

Bijna één op twee. Het waren andere tijden, maar toch. Ingewijden houden erop dat het zijn perfect gevoel voor de limiet was dat de Argentijn zo succesrijk maakte. Met legendarische auto's als Maserati, Ferrari en de Zilverpijl van Mercedes. De Duitse constructeur trok zich eind 1955 uit de competitie terug na een verschrikkelijk ongeval tijdens de 24 Uren van Le Mans. De Mercedes van de Fransman Levegh boorde zich na een aanrijding in het publiek. Men telde 84 doden. Fangio zat in het spoor van zijn ploegmaat, maar kwam als bij wonder ongedeerd uit de vuurzee. Hij zette zijn Mercedes aan de kant, trok zijn handschoenen uit en maakte een kruisteken.

Senna

Fangio verloor dat jaar ook nog zijn rivaal en goede vriend Ascari, maar pakte wel zijn derde wereldtitel F1. Er zouden er nog twee volgen alvorens hij op 47-jarige leeftijd stopte. „Ik was verzadigd”, verklaart hij zijn afhaken. „Ik kon me niet meer opladen voor nog een seizoen. En mijn

vader was ziek. De dokters verklaarden dat ik hem niet meer levend zou terugzien als ik opnieuw naar Europa trok. Het was mijn plicht bij hem te blijven.”

Zijn sukses ten spijt, bleef Fangio een eenvoudig en bescheiden man. Wat zijn populariteit nog deed toenemen. „Ik won zoveel omdat ik de beste wagen had”, placht hij te zeggen, „en het beste team.”

Ook nadat hij het stuur aan de wilgen hing, bleef hij in de autosport waren. Hij speurde naar talent en begeleidde jongeren. Eén van zijn ontdekkingen was Ayrton Senna. Mercedes koesterde hem als uitgangsbord en presenteerde hem aan zijn meest eminente gasten. Fangio runde in Argentinië twee Mercedes-koncessies en bekleedde ook een erefunctie bij de invoerder van het Duitse merk. Het legde hem geen windeieren.

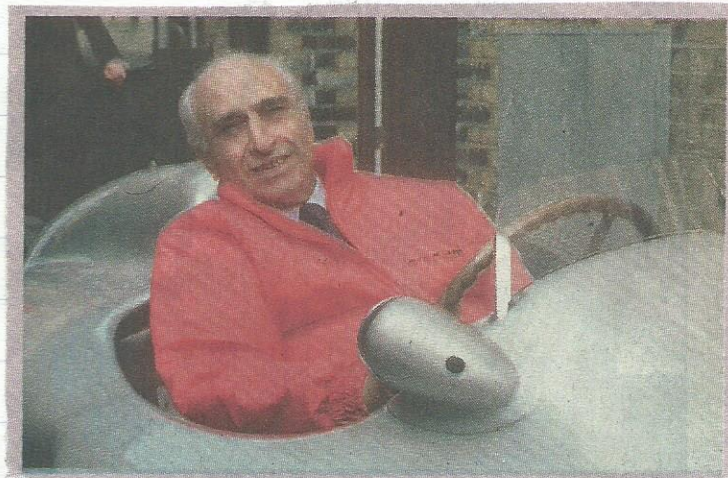
Vrijgezel

Hij schafte zich nabij Buenos Aires een domein van 1250 hektaren aan waarop hij dieren en granen kweekte, maar bleef tot aan zijn dood in zijn ouderlijke huis wonen. Een bescheiden woonst die hij bovendien nog deelde met zijn broer en zijn zus. De enige van de zes kinderen die nog in leven zijn. Kwatongen voeren zijn gierigheid aan als uitleg voor de sobere levensstandaard. Juan Manuel zelf zegt dat hij bij zijn familie de

warmte zocht die hij als vrijgezel miste.

„Het enige waarvan ik spijt heb in mijn leven: dat ik geen gezin stichtte. Dat ik nooit trouwde. Ik nam niet de tijd een goede vrouw te zoeken. Ik was getrouwd met mijn racewagen. Na mijn loopbaan heb ik een tijdje samengewoond met een vrouw. Maar ze was gehuwd en mijn land verbood scheidingen. Zo bleef ik alleen.”

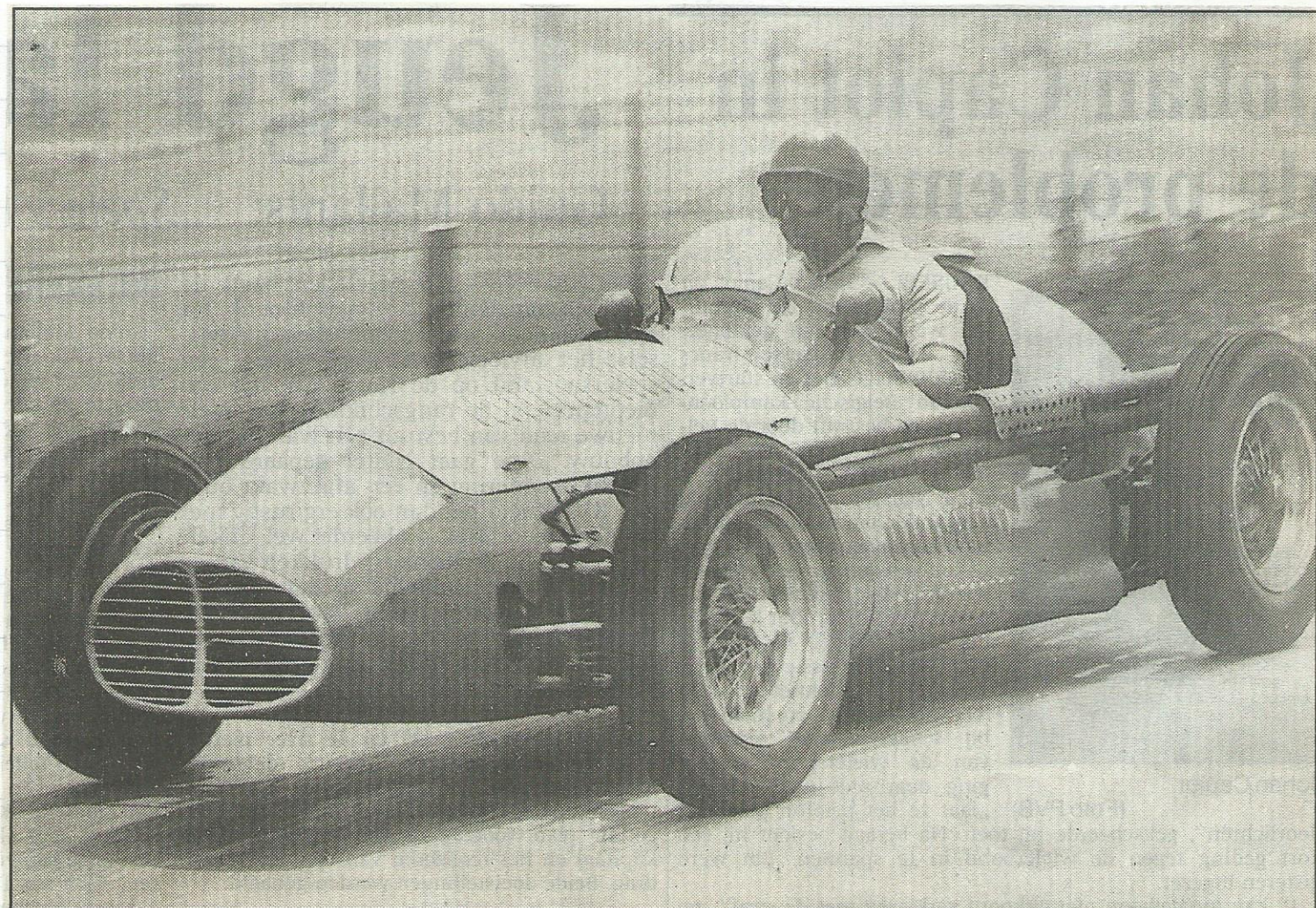
■ **JUAN MANUEL FANGIO** werd geboren op 24.6.1911 in Balcarce (Argentinië). Hij behaalde vijf wereldtitels Formule 1: 1951 (Alfa Romeo), 1954 (Maserati/Mercedes), 1955 (Mercedes), 1956 (Ferrari) en 1957 (Maserati) en werd tweemaal vice-wereldkampioen: 1950 (Alfa Romeo) en 1953 (Maserati). 24 overwinningen op 51 Grand Prix. 28 pole-posities.



Juan-Manuel Fangio overleden

In Buenos Aires overleed gisteren de voormalige Formule-1 coureur Juan-Manuel Fangio (foto isopress). De legendarische Argentijn, die vijf keer wereldkampioen werd, was 84 jaar.

men



Juan Manuel Fangio in de Maserati anno 1953