

Schumacher op en naast de baan

Italiaanse krant weet regerende wereldkampioen al bij Ferrari

BOEDAPEST – Met Hongarije zitten we definitief in de tweede helft van het wereldkampioenschap 1995. Dat, behoudens mirakels, eigenlijk al is gespeeld. Na zijn thuiszege telt Michael Schumacher 21 punten toevallig van Italiaanse signatuur: „Hij heeft getekend, bij Ferrari.”

De situatie is gekend. De eerste zes in de tussenstand van het wereldkampioenschap lopen einde kontrakt. Schumacher en Herbert bij Benetton, Berger en Alesi bij Ferrari en Hill en Coulthard bij Williams. Drie stallen die een winnende reputatie hoog te houden hebben. Een ambitie die wordt gestijfd met Schumacher achter het stuur. De stelling is onder-tussen haast gemeengoed: de Duitser is één seconde per ronde waard. In Formule 1-termen een onschatbare troef. De jacht op de Duitser is dus geopend. Zoals Luca de Montezemelo het uitdrukt: „Om te winnen moet je drie dingen hebben: een gesmeerd lopende organisatie, een scherpe wagen en een goede rijder. Schumacher is de beste van zijn generatie. Als baas van Ferrari is het mijn plicht achter hem aan te gaan.”

En volgens 'Il Giorno' heeft hij al getekend. Voor 690 miljoen frank. Zeg maar 700 miljoen, dienstwagen inbegrepen. De overgang zou zondag worden geofficialiseerd. Nu staat 'Il Giorno' niet bepaald gekatalogeerd onder de minst voortvarende berichtgevers, maar Ferrari lijkt toch de meest waarschijnlijke bestemming voor de Duitser. Wegens zijn ronk, wegens zijn potentieel en ook wegens zijn portefeuille.

Ook al liet Ujay Mallay al weten dat indien Benetton het niet kon, hij Schumachers gage wel zou ophoesten. De Indiër doet in petroleum en al zijn derivaten en prijkt volgend jaar op de flanken van de Benetton. Ook al ontkent Schumacher in alle talen. Maar deed hij dat ook niet met zijn huwelijk? Enkele uren voor hij naar het altaar schreed.

Gemakzucht

Voor Gerhard Berger bestaat er alvast geen twijfel meer. „Al twee maanden vertelt Luca mij dat Schumacher en ik het ideale span zijn. Ik ga er van uit dat hij komt.” Berger, Duitstalig, moet Schumacher wegwijs maken bij Ferrari. En Alesi mag oprassen. Dat lokte hij zelf uit met de mededeling dat hij nooit ploeg zou vormen met de Duitser. In de wetenschap dat hij onvermijdelijk

zou worden gedegradeerd tot knecht. Berger heeft daar niks op tegen, zolang de knieval royaal wordt gehonoreerd. Alesi geeft nog voorrang aan zijn laaiende ambitie.

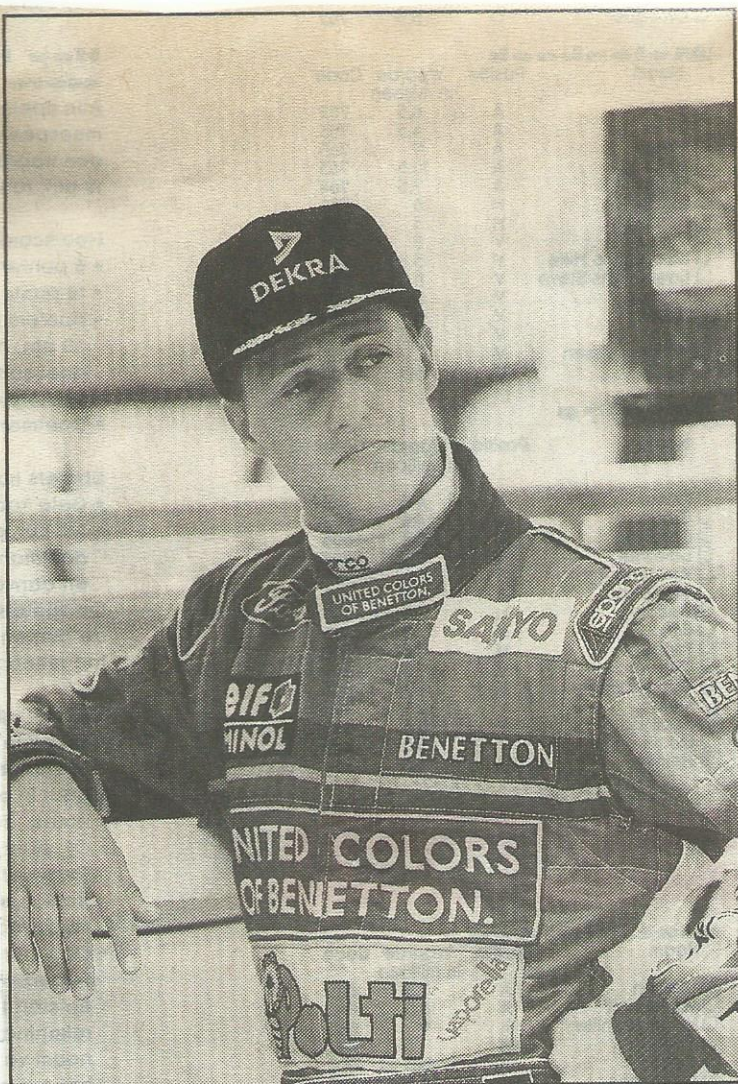
Die hem misschien naar Benetton leidt. Renault roept om dat ze volgend jaar een Fransman willen. Hoogstwaarschijnlijk bij Benetton, want met Williams zijn de relaties wat vertroebeld. Het Britse team heeft nog altijd niet verteerd dat zijn Franse partner 'vreemd' ging met Benetton. En werd op zijn beurt gesignaleerd in het gezelschap van andere minnaars. Onder andere Honda. In elk geval is Williams bij hoogdringend aan een ingreep toe, want de zeventvoudige wereldkampioen sloft als een geslagen hond door dit seizoen.

„De hiërarchie in Formule 1 is cyclisch”, poneert Hill. „Na enkele seizoenen superioriteit volgt blijkbaar onafwendbaar gemakzucht, evidentie, vertaald in een steile neergang. Ik merk die mentaliteit nu bij Williams.” Een konstatering die lijkt hout te raken, ook al tekent ze zo goed als zijn doodvonnis bij het Britse team. Voor zover zijn kennelijk onvermogen dit al niet had gedaan. De voorstellen van Ferrari en Benetton die Hill op de

vooravond van de Britse Grand Prix in het publiek gooide, waren duidelijk een verdedigende zet. Van iemand die zijn positie bedreigd weet. Briatore ontkende trouwens prompt dat hij de Brit ooit had gepolst.

Williams jaagt op winnaarsbloed. Maar wie, buiten Schumacher, heeft dat? Hill dus zeker niet en ook over Coulthard rees twijfel. Gilles Villeneuve misschien, die vorige week in Silverstone de Williams-Renault testte. De Canadees is snel, jong en draagt een naam als een klok.

De Hungaroring riskeert dit weekeinde dus te gonzen van de transfers en speculaties. Voor de laatste keer. Het staat zo goed als vast dat de Formule 1 in 1996 niet terugkeert naar Boedapest. Bij de aftrap van dit seizoen al werd Hongarije gedegradeerd tot reserve, wegens financiële moeilijkheden, maar het aarzelen van Monza zorgde ervoor dat er alsnog een tiende editie van de GP van Hongarije kwam. En zeventien Grote Prijzen op de kalender. Uitzonderlijk, stipuleerde paus Ecclestone al. Volgend jaar keren we terug naar zestien. En misschien ook naar Zeltweg (Oostenrijk), waar Gerhard Berger zich suf voor lobbyt.



De jacht op Michael Schumacher woedt in alle hevigheid, maar Ferrari maakt de beste beurt.



Jean Alesi, in ongenade gevallen bij Ferrari, lijkt de voorbestemde vervanger van Schumacher bij Benetton.

Inhalen op eigen risico

BOEDAPEST – De aanrijdingen in Silverstone, onder andere tussen Hill en Schumacher, inspireerden de Internationale Autosportfederatie tot het uitvaardigen van een inhaalreglement. Wie ingehaald wordt, mag de deur niet meer dichtdoen van het ogenblik dat de andere wagen op gelijke hoogte is. Doet hij dat wel dan riskeert hij zware sancties: van een tijdsraf tot het intrekken van de licentie. Let wel, het is aan de koerskommissarissen om te oordelen of iemand in de fout gaat en of de betuigeling wordt toegepast. Vraag is of op die manier het inhalen, zo al een rariteit in Formule 1, niet nog meer wordt ontmoedigd.

Senna's verloofde in Playboy

BOEDAPEST – In één van de volgende nummers van *Playboy* doet Adriane Galisteu haar ding. De Braziliaanse verloofde van Ayrton Senna. De foto's dateren van twee jaar terug, maar toen was Senna er als de kippen bij om de rechten te kopen. Nu dus niet meer. En Galisteu boort alle kanalen aan om te pogen haar levensstandaard op niveau te houden. Eerst een boek over haar relatie met Senna, nu *Playboy*. Het zal het bekoelde contact met de familie Senna alvast niet versoepelen.

Lamy in Minardi

BOEDAPEST – Zoals aangekondigd wordt hier Pedro Lamy ploegmaat van Luca Badoer bij Minardi. De Portugees maakt zijn wederoptreden na een verschrikkelijk crash bij tests vorig jaar in Silverstone, waar hij beide benen brak. Leuk toeval: Lamy is 23 en bestuurt de Minardi nr. 23. Badoer is 24 en heeft het nummer...juist.

Zaterdag 12,
zondag 13 augustus 1995

Williams reserveert Villeneuve

24-jarige Canadees kiest voor Formule 1; Hill kan naar Indycar

BOEDAPEST – Jacques Villeneuve zit volgend jaar in Formule 1. De 24-jarige Canadees deed die beslissing mee aan zijn Indycar-team, waarmee hij dit seizoen al vier overwinningen pakte. Nagenoeg zeker neemt Villeneuve het stuur van een Williams. Na de bevredigende test sessie van vorige week nam Williams een optie op de zoon van de verongelukte Gilles. Misschien ter vervanging van Damon Hill die een miljoenenbod kreeg uit...Indycar.

Het kon niet uitblijven. Jacques Villeneuve was voorbestemd voor Formule 1. Jong, snel en telg van een roemruchte vader die in 1982 bij de trainingen voor de GP van België in Zolder omkwam. Te veel lauweren voor een minder hoog aangeschreven competitie als de Amerikaanse Indycar. Die hij trouwens overvleugelt, in amper zijn tweede seizoen. Vorig jaar *rookie of the year* (beste debutant) met één overwinning, nu vier zeges, waaronder de legendarische Indy 500, en leider.

De reserve die zijn voorganger Michael Andretti afspiegelde – McLaren haalde de Amerikaan twee jaar terug onder blazoengeschal in, maar Andretti ging af als een gieter – werd doorgeprikt tijdens een test sessie met Williams vorige week in Silverstone. Al op het

einde van de eerste dag benaderde Villeneuve de krono van Hill tot op acht tienden van een seconde en ging sneller dan Coulthard. Bij Williams had men moeite zijn entoesiasme te verbergen achter een façade van vrijblijvendheid. Gisteren lekte uit dat de twee partijen een *gentleman's agreement* sloten. Indien Villeneuve in Formule 1 stapt, zal hij eerst met Williams praten. En hij stapt dus in Formule 1.

„De zwaarste beslissing in mijn leven”, liet Villeneuve jr. weten vanuit Mid-Ohio waar hij dit weekeinde de dertiende manche van het Indycarkampioenschap rijdt. „Ik voel me prima bij Team Green, ik zit geheid voor nog jaren sterdom

in Indycar, maar dat is slechts Noord-Amerika. Formule 1 is de hele wereld. En er is het geld. Ik ontken niet dat dat aspect een rol speelde in mijn keuze.”

Newman-Haas

Voor een klinkende naam als Villeneuve zal Williams wel wat centen vrij hebben. In hoge nood weet hij zich zelfs verzekerd van de hulp van Bernie Ecclestone, die smacht naar een scheurijzer om enig weerwerk te bieden aan Schumacher. En als in dezelfde moeite Indycar een loer kan worden gedraaid, is dat lekker meegenomen.

Villeneuve naar Williams dus,

dat lijkt als een paal boven water te staan. Rest de vraag: in wiens plaats. Hill, suggereerden we gisteren al. Dat klopt met de uitwijkpiste die de Britse pers blootlegde. Hill kreeg vorige week een voorstel van Newman-Haas, twee jaar terug Indycar-kampioen met Nigel Mansell. Carl Haas ziet af van de diensten van Paul Tracy en heeft 150 miljoen frank veil voor Damon Hill. Drie keer zoveel als de Brit nu bij Williams opstrijkt. Plus uitzicht op nog eens zoveel in premies. Hill bevestigde het bod, maar onderlijnde tegelijkertijd dat F1 vooralsnog zijn voorkeur geniet. Tenminste, indien hij de luxe van de keuze krijgt.

In dat scenario blijft Coulthard op zijn plaats. Ook al maakte de Schot zelf gewag van verregaande contacten met McLaren. Ter herinnering: Dennis probeerde vorig jaar al de hand te leggen op Coulthard, maar stuitte toen op een voorkontract met Williams. Dat is er nu niet meer.

Voor wie er nog zin in heeft, maken we even de tussensstand in het transferkampioenschap op. Ferrari: Schumacher en Berger. Benetton: Alesi en Herbert/Verstappen. Williams: Villeneuve en Hill/Coulthard. Tenzij Coulthard naar McLaren gaat. Maar was de plaats naast Hakkinen niet gereserveerd voor Heinz-Harald Frentzen? Duitser, Mercedes, je weet wel. Wordt zeker vervolgd.



Hoewel hij het in Boedapest ontkende staat Michael Schumacher zijn crash weer een stuk somberder.

weer iets dichterbij Ferrari. Voor Jean Alesi oogt de toekomst bij de Scuderia na

Jean Alesi crasht zwaar

BOEDAPEST – Inhaalbewegingen zijn al zeldzaam in Formule 1, op de smalle, kronkelende Hongaarse ring zijn ze zo goed als uitgesloten. Wat het belang van de kronosessie nog verhoogt. „Wie niet van de eerste of tweede rij start, mag alle begoochelingen opbergen”, weet Gerhard Berger, die bij onstentenis van een Oostenrijkse Grand Prix Hongarije als zijn thuisrace adopteerde.

Berger ging gisteren sneller dan Schumacher, maar dat was onvoldoende voor de voorlopige pole. Hill en Coulthard hesen Williams voorin. Enigszins verrassend toch, want het chassis van Benetton wordt geacht beter te zijn in het scherpe bochtenwerk. McLaren pakt hier trouwens opnieuw uit met zijn midscheepse vleugel. Precies om meer neerwaartse druk te ontwikkelen. Geïmiteerd door Minardi dat een soortgelijk instrument laat vertrekken vanaf de achternvleugel. Goed voor de 14de en 15de tijd gisteren. Met Pedro Lamy niet eens drie tienden verwijderd van Badoer. Belovend voor een debuut, na amper drie testdagen.

De Fransman Jean Alesi spinde in zijn eerste snelle passage op de plaats waar Schumacher 's ochtends de boer op ging. De tweede beurt werd nog abrupter afgebroken. In de op één na snelste bocht van de ring (250 per uur, 2,5 G middelpuntvliedende kracht) verloor hij zijn Ferrari, vloog over de zandbak en schoof zijwaarts, zwaar in de reling. De Ferrari werd tot schroot herleid, zijn bestuurder leek ongedeerd. Alesi werd overgevlogen naar het ziekenhuis, waar toch een blessure aan de nek werd vastgesteld. Alesi geeft zichzelf maar één kans op twee om zondag aan de start van de Grand Prix te verschijnen. Geen rooskleurig vooruitzicht voor de man wiens toekomst bij Ferrari steeds

Hoop voor Marc Goossens

BOEDAPEST – Wordt 1996 een historisch autosportjaar voor Vlaanderen? De hoop dat een Vlaming het dan maakt tot Formule 1 is alvast reëel. Marc Goossens oogstte bewondering en respect met zijn Formule 3000-overwinning in Hockenheim, twee weken geleden. Hij heeft nu een naam, zoals hij het zelf uitdrukt. En dat kan enkele tientallen miljoenen schelen op de faktuur. Een voorbeeld. Lamy zou voor de tweede helft van het seizoen bij Minardi 36 miljoen frank neertellen. Terwijl Vincent Van Genechten, die in Boedapest de markt peilt voor Wim Eyckmans, een offerte van 70 miljoen meekreeg. Voor een viertal koersen. „En een testdriedaagse moet achttien miljoen kosten. Met slechts de garantie dat je één dag rijdt”, meldde

de man behoorlijk ontdaan. Voor Eyckmans is F1 tot nader order een utopie.

Goossens maakt wel een kans. Via, bizar toeval of net niet, de sponsor die momenteel op Eyckmans' wagen kleeft. Pennzoil, een Amerikaanse olieproducent, wil een aanval doen op de wereldmarkt en die aktie publicitair ondersteunen in F1. Er lopen daartoe kontakten met Lola, de Britse chassisbouwer die het exclusieve kontrakt voor de Formule 2 (de F3000 anno 1996 met universeel chassis) lospeuterde en ondertussen ook een Formule 1 klaarstoomde. Goossens rijdt momenteel voor Lola en staat logischerwijze op de eerste rij. Vooropgesteld dat hij fondsen aanbrengt. Daar wordt dus aan gewerkt.

Hill voorlopig op de pole

BOEDAPEST – Vice-wereldkampioen Damon Hill (Williams-Renault) realiseerde vrijdag de beste tijd tijdens de eerste officiële oefensessie voor de GP van Hongarije.

• De uitslag: 1. Damon Hill (G-B/Williams-Renault) in 1:18.374 (gem: 182,264 km/u), 2. David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 1:19.00, 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:19.033, 4. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1:19.490, 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:20.134, 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:20.577, 7. Olivier Panis (Fra/Ligier Mugen) 1:20.952, 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford) 1:21.234, 9. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1:21.246, 10. Mark Blundell (G-B/McLaren-Mercedes) 1:21.663, 11. Mark Brundle (G-B/Ligier Mugen) 1:21.818, 12. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:21.874, 13. Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault) 1:21.878, 14. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1:22.345, 15. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1:22.600, 16. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford) 1:22.766, 17. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:22.866, 18. Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1:23.275, 19. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:24.440, 20. Taki Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1:24.656, 21. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Ford) 1:25.465, 22. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1:25.934, 23. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1:26.059, 24. Giovanni Lavaggi (Ita/Pacific-Ford) 1:27.342

Hill 10

Schumacher 0

Williams-dubbel op Hungaroring geeft
wereldkampioenschap opnieuw glans

BOEDAPEST – „Van nu af moet ik elke Grand Prix winnen en hopen dat andere wagens zich tussen mij en Schumacher nestelen”, schetste Damon Hill vooraf zijn kwasi onmogelijke opdracht in het wereldkampioenschap. Hij maakte het gisteren waar. Sterker. Schumacher, al achteruitgeslagen door Coulthard eerst, een mislukte tankbeurt vervolgens, viel uit. Hill, leider van begin tot einde, knabbelt zijn achterstand op de Duitse wereldkampioen terug tot elf punten. Met zeven races te gaan krijgt het WK Formule 1 opnieuw glans. Afspraak over twee weken in Francorchamps.

Onuitgegeven: Benetton dat faalt in de pit. Door de band triomfeert de stal op tactiek en onwaarschijnlijk gesmeerde

stops. In Hongarije diende Schumacher negen ronden na zijn eerste stop onverhoeds terug te keren in de garage. Een defekte debietmeter had onvoldoende benzine door de slang gestuurd en de Benetton nr. 1 dreigde droog te vallen. Meteen de uitgekiende strategie in duigen en Schumacher amechtig door meer ronden op zwaardere tanks en versleten banden.

Het dient gezegd, de Duitser hing al twaalf seconden van zijn rivaal toen hij binnenliep. Vijftien ronden lang moest hij vanachter Coulthard lijdzaam toezien hoe Hill de tiende pole uit zijn carrière uitbaatte om tot vijftien seconden uit te lopen. „Weliswaar sukkelde ik met overstuur, maar toch dreigde Michael nooit”, ont-

krachtte de Schot elke sugges-

tie van blokkering. Terecht. Maar toen Schumacher toch

voorbij de Schot glipte, maakte hij in drie ronden drie seconden goed op Hill.

Zelfmoord

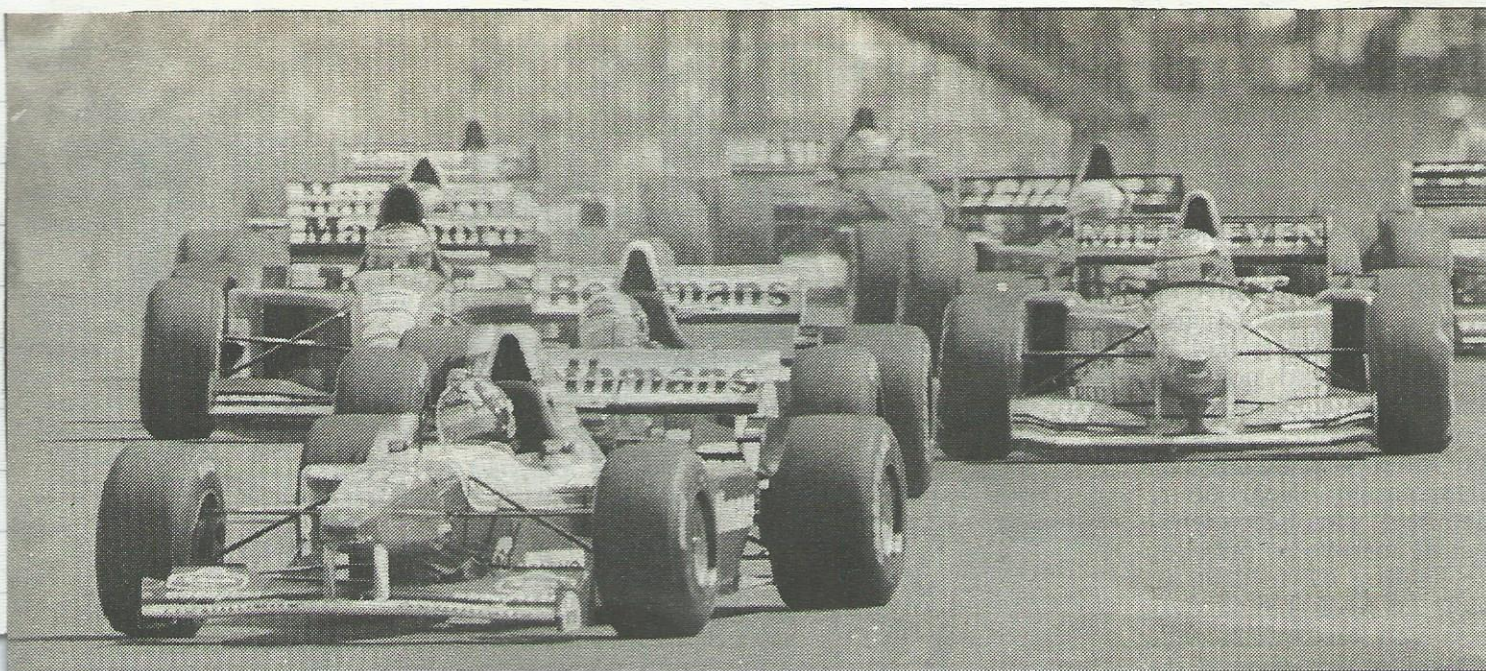
Uitzonderlijk hadden de twee tenoren voor een zelfde tactiek van drie stops geopteerd. De benzinepomp van Benetton smoorde een bloedstollend duel in de kiem. Niettemin boeide Hongarije. Een achtervolgende Schumacher is stevast een plezier voor het oog. Zeker indien hij zich binnen de seconde van Hill beweegt. Zoals na de tweede tankbeurt van de Brit.

Ook het gewroet in het middenpeloton was het aankijken waard. De trein Berger, Irvine, Alesi, Brundle, Blundell, Barrichello, Herbert, variërend op het tempo der pitstops, bood onvervalst spektakel. En drama. Voor het wrede lot van Jordan-Peugeot past slechts mateloos medelijden. Irvine moest zeven ronden van het einde de zesde plaats en één punt inleveren met een weigerende koppeling. Barrichello hoorde op een hektometer van het podium de motor 'puf' zeggen. Je zou voor minder in de Donau springen.

Inoue leek voor een andere vorm van zelfmoord te hebben gekozen. Zijn Arrows in stilstand naast de weg, een

brandje overwegend, dook de Japanner met zoveel overgave in de rol van pompier dat hij door een aanstormende veiligheidswagen van de sokken werd gereden. Gelukkig zonder veel lichamelijke schade. Inoue lijkt wat te hebben met veiligheidswagens. In Monaco legde een soortgelijk exemplaar zijn Arrows op de kop.

Slechts tien van de 24 starters reden door de finish. Hongarije, bloedheet en na Monaco de langste ren, was een beproeving. Maar de beloning voor het podium was navenant. Een minutenlange ovatie uit honderdduizend kelen. Zelfs de Duitse overmacht verkoos Duitstalig entoesiasme (voor de zesde derde plaats van Berger dit seizoen) boven nationale teleurstelling om Schumacher. De wereldkampioen zelf was uren na de start nog steeds niet uit de put geklauterd en onaanspreekbaar. „Een onpeilbare ontgoocheling”, liet hij via de Benetton-sprekbus weten. „Ik vocht zo hard om, ondanks alle tegenslagen, toch de tweede plaats te pakken en dan breekt er iets. Op drie ronden van het doel. Vraag me niet wat. We zijn in elk geval gewaarschuwd dat de titel nog niet binnen is.”



Damon Hill nam op de Hungaroring de beste start. Michael Schumacher (rechts) kon hem in de loop van de race even bedreigen, maar viel uiteindelijk nog uit.



De met pech uitgevallen Taka Inoue werd, kort nadat hij zijn wagen verliet aangereden door een wagen van de hulpdiensten. De Japanner liep hierbij evenwel geen ernstige letsels op.

Transfers

BOEDAPEST – Het gonsde zondagmorgen door de perszaal: Alesi en Briatore waren betrapt, een achterpoortje van de Benetton-bus binnenglappend. Voer voor het al getekende scenario: Alesi naar Benetton. Om bij Ferrari plaats te maken voor Schumacher. Renault krijgt op die manier zijn Fransman, maar verliest wel een Duitser. Terwijl de constructeur het net op die markt gemunt heeft. Die leemte zou worden opgevuld met Heinz-Harald Frentzen. Zowel Max Welti (sportieve baas van Sauber) als Patrick Head (technisch directeur van Williams) hielden met die mogelijkheid rekening. Maar in welk team. Benetton – ten nadele van Herbert, Verstappen lijkt stilaan uitgeteld – of toch Williams, naast Villeneuve? Coulthard zou naar McLaren kunnen en Hill ontving een bod uit Indycar. Al zien anderen (Christian) Fittipaldi al bij Newman-Haas. Wordt deze week vervolgd.

DE STARTORDE

1ste rij: Damon Hill (Gbr/Williams-Renault) 1.16.982; David Coulthard (Gbr/Williams-Renault) 1.17.366; 2de rij: Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.17.558; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.18.059; 3de rij: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.18.363; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.18.968; 4de rij: Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.19.499; Martin Brundle (Gbr/Ligier-Mugen Honda) 1.19.748; 5de rij: Johnny Herbert (Gbr/Benetton-Renault) 1.20.072; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.20.160; 6de rij: Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.20.413; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.20.543; 7de rij: Mark Blundell (Gbr/McLaren-Mercedes) 1.20.640; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.20.902; 8ste rij: Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.21.156; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.21.624; 9de rij: Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.21.702; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.22.081; 10de rij: Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.22.161; Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1.23.275; 11de rij: Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.24.361; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.24.371; 12de rij: Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.24.695; Giovanni Lavaggi (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.26.570.

DE UITSLAG

1. Damon Hill (Gbr/Williams-Renault) de 77 ronden in 1u46:25.271 (gem: 172,248 km/u); 2. David Coulthard (Gbr/Williams-Renault) op 33.398; 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1 ronde; 4. Johnny Herbert (Gbr/Benetton-Renault) 1 r.; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1 r.; 6. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1 r.; 7. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1 r.; 8. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 2 r.; 9. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 3 r.; 10. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 3 r.; 11. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 4 r.; 12. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 4 r.; 13. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 7 r.; De opgevers: Martin Brundle (Gbr) Ligier 67 ronden gereden; Mika Salo (Fin) Tyrrell 58; Mark Blundell (Gbr) McLaren 54; Ukyo Katayama (Jap) Tyrrell 46; Max Papis (Ita) Footwork 45; Jean Alesi (Fra) Ferrari 42; Pedro Diniz (Bra) Forti 32; Taka Inoue (Jap) Footwork 13; Roberto Moreno (Bra) Forti 8; Giovanni Lavaggi (Ita) Pacific 5; Mika Hakkinen (Fin) McLaren 3.

• Snelste ronde: Damon Hill, 34ste ronde in 1:20.247 minuten

• WK-stand rijders: 1. Michael Schumacher (Dui) 56 punten; 2. Damon Hill (Gbr) 45; 3. Jean Alesi (Fra) 32; 4. David Coulthard (Gbr) 29; 5. Johnny Herbert (Gbr) 28; 6. Gerhard Berger (Oos) 25; 7. Olivier Panis (Fra) 8; 8. Rubens Barrichello (Bra) 7; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 7; 10. Eddie Irvine (Ier) 6; 11. Mika Hakkinen (Fin) 5; 11. Mark Blundell (Gbr) 5; 13. Martin Brundle (Gbr) 3; 14. Jean-Christophe Boullion (Fra) 2; 15. Gianni Morbidelli (Ita) 1 15. Aguri Suzuki (Jap) 1

• WK-stand constructeurs: 1. Benetton-Renault 74 punten; 2. Williams-Renault 68; 3. Ferrari 57; 4. Jordan-Peugeot 13; 5. Ligier-Mugen-Honda 12; 6. McLaren-Mercedes 10; 7. Sauber-Ford 9; 8. Footwork-Hart 1.

Sammy Davis jr. voor Formule 1

Bernie Ecclestone: „De staart van het peloton slaapt, we moeten ze aanporren”

BOEDAPEST – „Jammer dat er geen Belg in Formule 1 zit”, verwelkomt Bernie Ecclestone ons in zijn kantoretoeren op wielen. Genesteld in grijs fluweel, gekoeld achter geblindeerde ruiten volgt de paus zijn Formule 1 op vier monitoren. Een Belg? We laten de naam Marc Goossens vallen en wijzen op zijn tekort aan fondsen om door te stoten. „Net als ik”, zegt Bernie, het gelaat moeiteloos in de plooi. „Daarom ben ik geen rijder.” Op een recente lijst van Brits kapitaal doet Ecclestone de kop, met een jaarinkomen van zowat 1,4 miljard.

Niet weinigen noemen hem de echte voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA), Max Mosley slechts zijn marionet. In elk geval is hij patron van de F1-constructeurs, machtig en staalhard. De superhaai. Is dat dezelfde, aimabele man die voor ons zit? Zachte, haast warme stem, verrukkelijk flegma. „Eigenlijk ben ik een zwakkeling, maar vertel het aan niemand. Ik heb een imago op te houden”, bekent Bernie zo aandoenlijk dat je hem bijna gelooft.

Geen nood, zijn imago staat pal. In tegenstelling tot dat van zijn formule. Senna liet een leemte. Schumacher geeft slechts monotone.

„Blijkbaar is dat niet de mening van het tv-kijkend publiek en de toeschouwers”, stelt Bernie koeltjes. „Beide cijfers blijven stijgen. Misschien bij gebrek aan alternatief. Tennis en voetbal zijn een kluwen voor ian-met-de-net.

En wij bieden toch spektakel.”

Even slikken. Spektakel? Was dat nou net niet wat ontbrak. „F1 bood nooit zoveel spektakel als nu”, vervolgt Bernie. „Ik heb het wel over sport-spektakel. Geen verwrongen ijzer of bloedende ledematen. Ik heb nooit begrepen wat mensen daarin zagen. En evenmin de kunstmatige show die Indycar opvoert. Als wij de pace-car de bende laten samenhouden tot vier ronden van het einde, krijg je ook een gebalde show. Maar dat is geen sport.”

Slakken

Indien alles rozegeur is, waarom vroeg Mosley de teamkoppens dan een techniek te bedenken om de remafstand te verlengen en de inhaalmaneuvers op te voeren?

„Dat moet je verkeerd hebben begrepen”, stelt Bernie fijntjes. „De FIA vroeg dat niet. Het is ook nergens voor nodig. Het is

elkaar zou zetten om meer goals te laten maken. En na een seizoen van 20-17-scores gaat er gejack op voor veertig goals. Belachelijk."

Dient ook de nieuwe inhaalregel niet hetzelfde doel. De achteropkomende rijder geniet duidelijk bescherming. Tot grote onvrede trouwens van het rijderskorps.

"Het is geen regel en zeker niet nieuw. De rijders worden er alleen attent op gemaakt dat ze straffen riskeren als ze een kollega van de baan maaien. Riskeren, de koerskommissarissen beslissen. Ik hoop alleen dat ze klaarder zien dan in Silverstone. Daar ging Damon duidelijk in de fout. Laat Schumacher met een kraan van het wegdek verwijderen en Damon gaat er nog af."

Nog een andere regel krijgt tegenwind. Vanaf 1996 wordt de kwalificatielimiet vastgesteld op 107 procent van de krono van de eerste. Toegepast op deze Grand Prix zou dat betekenen dat de Forti's, de

Pacifics en Papis mogen inpakken.

"Ik ben er zeker van dat niemand zou zijn geëlimineerd", aldus Ecclestone cru. "De staart van het peloton slaapt. Ze behoeven enig aanporren. En als ze er niet in slagen die limiet te halen, horen ze hier niet thuis. Formule 1 moet de elite blijven. Liever de twintig beste wagens ter wereld dan 35, waaronder vijftien slakken. De massa kijkt toch maar naar de eerste twee. *It's a wicked world* maar het publiek heeft enkel oog voor sukses."

Premier

Schumacher dus. In die mate superieur dat hij zich financiële eisen van het niveau van Senna kan permitteren. Zeshonderd, zevenhonderd miljoen frank. Is hij dat wel waard?

"Ik betaal hem niet, dus ik weet niet of de cijfers die je citeert kloppen", houdt Bernie de boot af. "Maar indien hij 30 miljoen dollar opstrijkt, betekent dat dat een team hem dat salaris biedt. Dat is het spel van de markt, mijn vriend. Is een schilderij 70 miljoen dollar waard? Niet in absolute termen. Je kan zelfs best het doek dat eraan hangt stukken mooier vinden. Maar als iemand de poen neertelt..."

Ingewijden menen te weten dat Ecclestone hielp Jacques Villeneuve naar de Formule 1 te halen. Wegens zijn naam en om, op termijn, tegengewicht te vormen voor Schumacher. Net als Bernie al eerder de Duitser bij Benetton onderbracht en Mansell uit Amerika deed terugkeren.

"Natuurlijk duwde ik aan de kar-Villeneuve", doet Ecclestone geen moeite iets te ontkennen. "Hij hoort niet in Indy-car. En, neen, hij zal niet afgaan als Michael Andretti bij McLaren voor twee jaar. Andretti was een Amerikaan, die zich hier niet thuisvoelde. Villeneuve is opgevoed in Europa, reed zijn eerste koersen in Italië. Hij maakt gegarandeerd brokken in F1. Maar ik laat het liever aan het betrokken team om zijn komst te officialiseren."

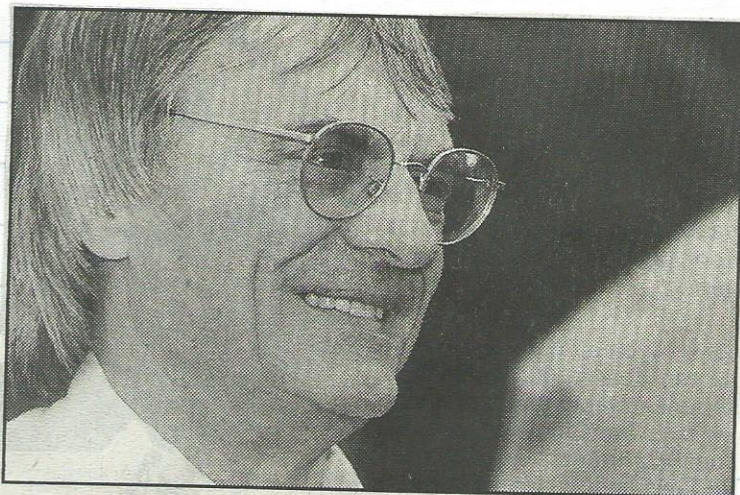
Wat of wie heeft F1 nog meer nodig, buiten Villeneuve. "Een zwarte, een vrouw en een snelle Duitser", placht Ecclestone te zeggen. De snelle Duitser heeft hij al.

"Een zwarte jood", antwoordt Ecclestone zonder verpinken. "Geef ons Sammy Davis jr. en we kunnen niet meer stuk."

Gestommel voor de deur van de bus. Plechtige heer in strak kostuum. En escorte. Gyula Horn, zo blijkt. Premier. Hij probeert de Grand Prix van Hongarije te redden.

"Er zijn wat financiële problemen", zucht Bernie. "Ik hoop dat ze opgelost raken, want ik zou hier graag terugkomen. China, Rusland, Indonesië? Neen, dank je. Hoe verder naar het oosten, hoe meer problemen mensen te vinden die westers denken. Wat mij betreft is Hongarije oostelijk genoeg."

We ruimen plaats voor het hogere gezelschap. Trapafwaarts richting deur, neemt Bernie ons nog even bij de arm: "Villeneuve heeft getekend, hoor."



De Formule 1 legde paus Bernie Ecclestone geen windeieren.