



Marlboro
World Championship Team

PARANORMAAL.
MET DE KRACHT
VAN Z'N GEEST
LAAT HIJ AUTO'S
ZWEVEN.

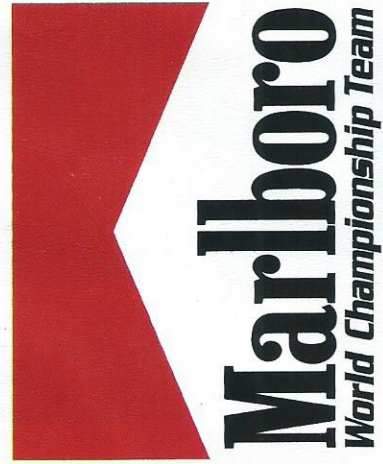


ALLES EN NOG VEEL MEER IN VOLGENDE
UITGAVE SPA-FRANCORCHAMPS

25,26 EN 27 AUGUSTUS '95

WAW!

**URSULINEN VAN SPA
VERNIEUWEN LOOK.**



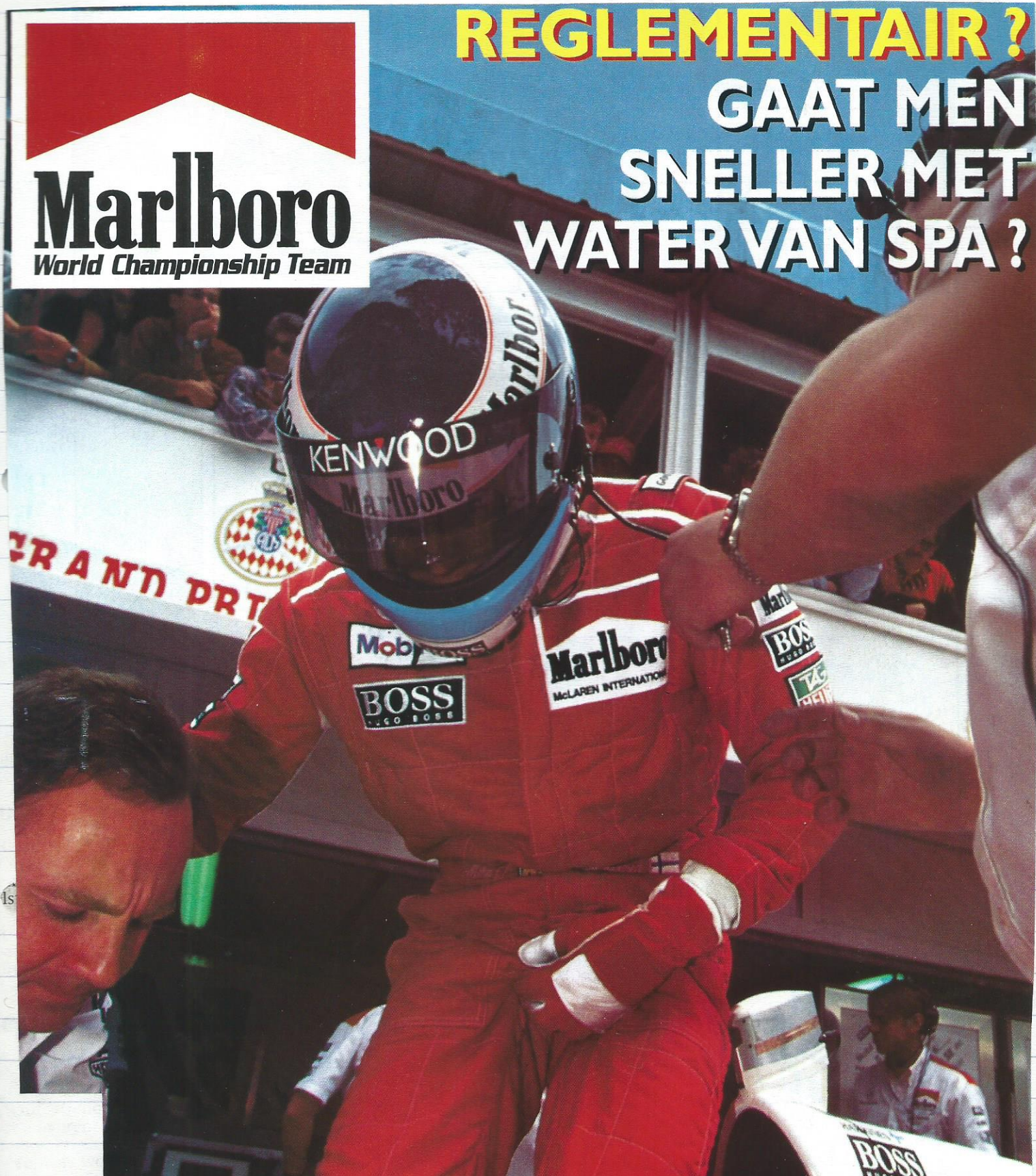
**ALLES EN NOG VEEL MEER IN VOLGENDE
UITGAVE SPA-FRANCORCHAMPS**

25,26 EN 27 AUGUSTUS '95



Marlboro
World Championship Team

**REGLEMENTAIR ?
GAAT MEN
SNELLER MET
WATER VAN SPA ?**



**ALLES EN NOG VEEL MEER IN VOLGENDE
UITGAVE SPA-FRANCORCHAMPS**

25,26 EN 27 AUGUSTUS '95

Alesi bang voor Monza

„Schumacher is Ferrari's beslissende zet op weg naar de top”

FRANCORCHAMPS – „Bloody fast, but crazy.” Max Welter, sportieve baas van Sauber, heeft het over Jean Alesi. De nieuwe Senna toen hij in 1990 door Ferrari bij Tyrrell werd weggekocht, maar sindsdien behoorlijk verbleekt. Bij tekort aan grijze cellen, daarover is iedereen het eens. Pas dit seizoen zijn eerste Grand Prix op zak en dan nog alleen omdat Schumachers Benetton begaf. Uitblinken deed de Fransman meer met zijn aanvaringen. Coulthard en Brundle lusten hem rauw. En nu de Ferrari-fans. Al heeft Alesi's transfer naar Benetton weinig van een keuze. Meer van een vlucht. Voor Schumacher.

carrière.”

Rijden voor Ferrari is speciaal. In het kampioenschap der clichés is deze minstens goed voor een podiumplaats. Wat is er dan zo speciaal aan de bloedrode wagens?

„Je doen en laten wordt door een hele natie met de loep gevolgd”, verwoordt Alesi zijn gevoel. „Je rijdt voor een monument. Uiteraard genereert dat een enorme druk. (lacht) Ik kreeg het bijna aan mijn hart toen bleek dat het in Canada ook vol gekke Italianen zat. Dat is best moeilijk om mee te leven, maar je puurt er

ook enorm veel motivatie uit.”

Valt die motivatie weg nu hij uitbolt bij Ferrari?

„Ik bol niet uit. Mijn hart blijft tikken voor de Scuderia. Ik ga proberen afscheid te nemen met een tweede Grand Prix-zege. Dat zou mooi zijn. Maar ik verheer niet dat ik met angst uitkijk naar Monza. Het mekka van Ferrari. Ik weet echt niet hoe de fans zullen reageren op mijn beslissing.”

Had hij nog andere aanbiedingen buiten Benetton?

„Ik was in contact met Williams. Maar om de een of andere

tijd al goed. Hij is Italiaan, ik heb Siciliaans bloed in de aderen. En hij heeft het voor rijders die zichzelf ten volle geven, wezen ze controversieel. Ik denk dat ik helemaal aan dat profiel beantwoord.”

Alesi zong in alle talen de lof van Jean Todt toen die anderhalf jaar terug als krisismanager door Ferrari werd ingehaald. Doet hij dat nog steeds nu Todt besliste Schumacher voor onnoemelijk veel centen binnen te halen en, onrechtstreeks, Alesi op de keien te zetten?

„Todt heeft grote verdiensten bij Ferrari”, blijft de 31-jarige Fransman zijn patron verdedigen. „Hij zette iedereen op de juiste plaats. En met de transfer van Schumacher zette hij de volgende, misschien de beslissende, zet op weg naar de top.”

Zegt Alesi nu dat Schumacher sneller is. Dat de Duitser wel zal kunnen waarin hij en Berger faalden: van de Ferrari opnieuw een winnende wagen

„Afspraak volgend jaar hier”, lacht Alesi. „We zullen zien welke krono Schumacher dan maakt met de Ferrari. Op dat moment ben ik met Benetton misschien al aardig op weg naar de wereldtitel.”

Of zijn ploegmaat. Die nog steeds een naam moet krijgen. Herbert, Barrichello, die zich ook gratis aan Ferrari bood, Verstappen, nog steeds onder kontrakt, of Frentzen, de laatste kandidaat met stip. Bitburger, dat tweehonderd miljoen frank ophoest om zijn bier op de flanken van de Benetton te zetten, liet al weten dat het eigenlijk alleen geïnteresseerd is verder te doen indien een Duitser achter het stuur zit. En wie, buiten Frentzen, heeft voldoende ronk?

„Ik heb absoluut geen voorkeur”, besluit Alesi. „Zolang mijn ploegmaat maar de teamdirectie respecteert en het spel speelt.”

Met andere woorden: zolang zijn beschermde positie niet wordt aangetast en de ploegmaat van dienst daar niet over piept. Afwachten toch of Frentzen zich daarmee verzoent.

Alesi, opgevorderd door Marlboro voor de Belgische pers, doet geen moeite de stelling te ontkennen.

„Als ik Ferrari verlaat, is het omdat Schumacher komt. Niet dat ik iets heb tegen de Duitser, maar wel tegen zijn eis

een onvoorwaardelijke eerste-rangsbehandeling te genieten. Ik heb geen zin als knechtje te fungeren, ik wil mijn eigen ambities blussen.”

Is hij ontgoocheld in de houding van Ferrari dat hem na bijna vijf jaar trouwe dienst geen nieuw kontrakt bood?

„Ik had kunnen blijven, maar onder de gestipuleerde voorwaarden. Van zodra ik beseftte dat Schumacher Benetton zou verlaten, wist ik dat ik weg moest. Met pijn in het hart, want rijden voor Ferrari is iets speciaals, maar het was de enige juiste keuze voor mijn



Jean Alesi verlaat Ferrari omdat Schumacher komt. De Fransman, die druk werd omringd bij zijn aankomst op de luchthaven van Zaventem, heeft geen zin als knechtje te fungeren.

Vijfsterrenlobby onder zeil

McLaren laat zijn ultieme imago in Huizingen fabriceren

FRANCORCHAMPS – Formula One Paddock Club. Exclusief tentenpark, hier riant naast de eerste haarspeld. Voor 35.000 frank kom je erin. Verwennerij voor sponsors en kontakten. Nog niet selekt genoeg voor McLaren, dat zijn zeil optrok in de tuin van een nabijgelegen kasteel. Gezandstraalde toegangsdeur, eik aan de wanden, designmeubelen, audio-video uit de eenentwintigste eeuw; een tent? Dit is de lobby van een vijfsterrenhotel. „De exacte term uit het lastenboek”, antwoordt Olivier Parmentier van Connexion. McLaren's ultieme imago wordt in Huizingen gefabriceerd.

Zes jaar al dweilt Connexion met dit linnen pronkstuk de Grand Prix af. Zes jaar van

monteren, afbreken, inpakken en zich reppen naar het volgende circuit. „De beste leer-schul”, zegt Parmentier. „Ron Dennis is ongelooflijk veeleisend. Alleen het beste is goed genoeg. De lampen boven de kaders zijn speciaal voor het doel ontworpen. Alle meubelen zijn gesigneerd. Eén stoel raam ik op 10.000 frank. Er staan er honderdvijftig in. De (lederen) fauteuils kosten 80.000 frank het stuk. De bloemen moeten wit zijn en nog die ochtend geplukt. Hij eiste zelfs dat onze mensen, die zich nochtans op de achtergrond bewegen, een uniform dragen. Dat allemaal met het doel het imago van McLaren hoog te houden.”

Bij wie? Wie geniet het privilege zijn weekeinde in dit stijlvolle oord door te brengen? „Sponsors. Dennis bekeek het goed. Hij verhuurt de tent aan zijn sponsors, die er hun mensen kunnen uitnodigen. Sinds Mercedes motorenleverancier is van McLaren, zijn gegarandeerd tweehonderd van de driehonderd genodigden van Mercedes. McLaren realiseert eigenlijk een nuloperatie terwijl het in dezelfde moeite zijn uitstraling op zenith zet.”

McLaren, de ultieme sportwagen, het ultieme merk. Maar hun laatste overwinning dateert wel al van 1993. De GP van Australië, door wijlen Ayrton Senna. Zag Parmentier de neergang weerspiegeld in de hofhouding, de mentaliteit of het budget?

„Ze blijven even veeleisend”, ontkent de franstalige Brusselaar elke verandering. „En ze blijven elke frank twee keer bekijken voor ze hem uitgeven. Indien andere klanten horen dat we voor McLaren werken, dan is hun reactie meestal: oh, maar zoveel geld hebben we niet. Ik geef het je op een briefje: McLaren zweert bij kwaliteit, maar het geld vliegt niet langs deuren en ramen buiten. Ons budget is tot op de frank berekend. Normaal. Het is niet omdat je een Mercedes koopt, en duur betaalt, dat de prijzen plots de pan zouden mogen uitswingen.”

We hebben de eer het heilighdom te betreden, weliswaar in opbouw. Wat meteen opvalt zijn de talloze tv-schermen. „De gast moet alles van de Grand Prix kunnen zien zonder zijn lederen zit of glas te whisky te verlaten”, verklaart de produktieverantwoordelijke van Connexion. „We beschikken zelfs over een telegeleide camera die in de McLaren-garage kan rondneuzen. Handig voor de technische sessie op

zaterdag. Een ingenieur komt dan één aspekt aan de gasten uitleggen en kan zijn onderwerp visualiseren via die camera. De rijders wippen ook eens binnen en een testrijder tekent permanent present om kond te doen van zijn ervaring met het circuit.”

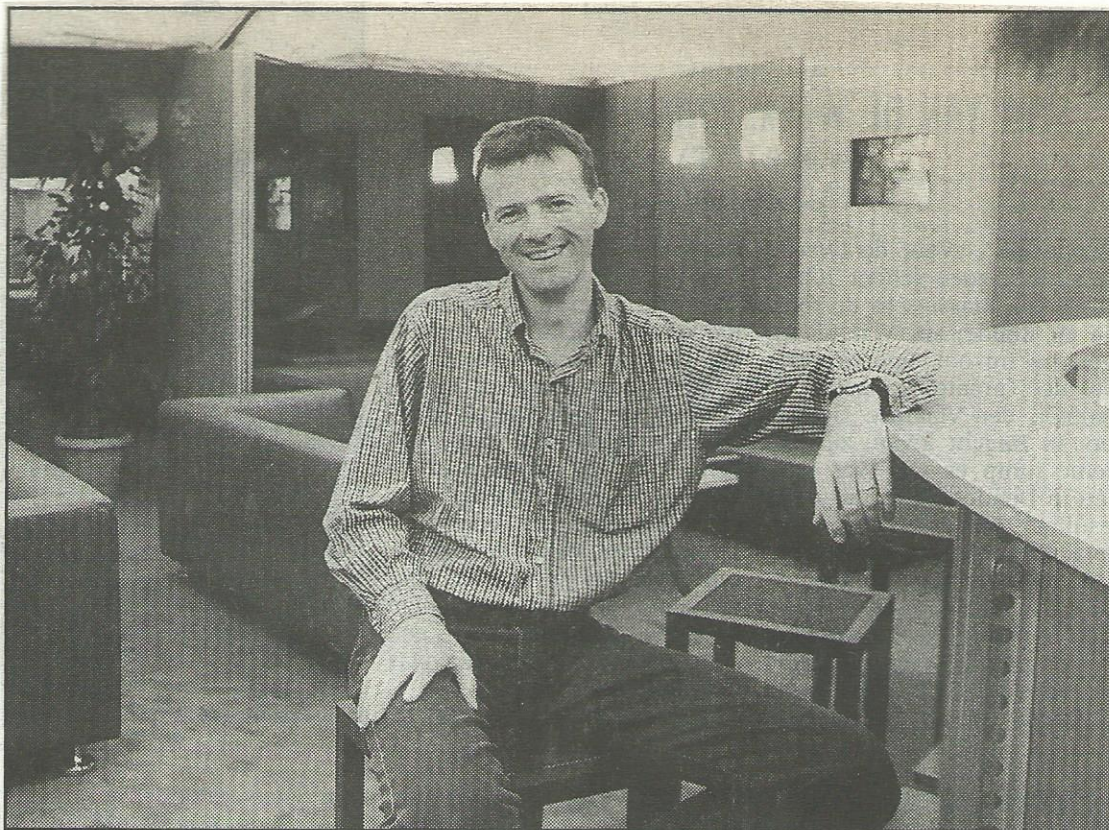
De bar, de stoelen en zetels, alles lijkt behoorlijk nieuw.

„Het is ook nieuw”, beaamt Parmentier. „Première in Imola, de eerste Europese wedstrijd dit seizoen. Om de twee, drie jaar wordt het hele interieur buitengekieperd en vervangen.”

is te zeggen, buitengekieperd, de vorige versie staat nog in onze hangar. Driehonderd vierkante meter stijl, een klein fortuin. Maar het is wel eigendom van McLaren.”

„Aan de geboorte van deze uitvoering hangt trouwens nog een leuke voorgeschiedenis vast. Vorig jaar in Portugal, de laatste afspraak op Europese bodem, vroeg ik Dennis om een onderhoud om ons prototype voor '95 te keuren. Geen tijd, zei Dennis. Ik had nochtans maar een kwartiertje nodig. Gevolg: tijdens de winter hebben we de hele infrastruk-

tuur opgebouwd op onze parking in Huizingen. Het promotiemateriaal diende overgevlogen uit Engeland, het gros van de stukken kwam per vrachtwagen uit Duitsland. En, gelet op de buitentemperatuur, installeerden we ook verwarming. Eenmaal alles op poten, streken Dennis en zijn staff per privé-vliegtuig neer voor de inspectie. Dit is goed, dat niet, ga door in die richting, saluut. Twintig minuten, hooguit een halfuur en Dennis was weg. De faktuur werd zonder morren betaald.”



Voor McLaren is alleen het beste goed genoeg, weet Brusselaar Permentier.

Beslag op Pacific

FRANCORCHAMPS – Na Minardi, in Magny-Cours, was het de beurt aan Pacific om het bezoek te krijgen van een deurwaarder. Mr. Geerarts was gestuurd door Mader, de Zwitserse tuner van de Ilmor-motoren die Gachot en co vorig jaar reden. Mader claimt nog tien miljoen frank van Pacific. Gelukkig bleek Mr. Geerarts een autosportfan. Hij wachtte tot de twee wagens de technische controle hadden doorstaan om te verzegelen. En nam contact op met Mader om in der minne een oplossing te vinden. Catamaran, de Zwitserse sponsor bleek gisteravond bereid een financiële tegemoetkoming te doen, waardoor de Pacific-wagens vandaag kunnen rijden.

Zaterdag 26,
zondag 27 augustus 1995

„Geef ons meiden in de paddock”

Flavio Briatore (Benetton): „McLaren heeft niet Prost nodig
maar David Copperfield”

FRANCORCHAMPS – De Benetton-pet, omgekeerd op de playboygrijze krullen, maakt elders deel uit van het pitbeeld. Klep in de nek, stijl Amerikaanse straatjeugd. Symbolisch voor zijn rebelse inborst. Flavio Briatore trapte op zere tenen toen hij vijf jaar geleden koud in de Formule 1 stapte en doodleuk verkondigde dat hij enkel *business* zocht. De aversie werd sindsdien nog aangedikt met jaloezie. Briatore ontdekte Schumacher, het wonderkind, en promoveerde Benetton in vijf seizoenen van sponsor tot constructeur van de wereldkampioen.

De pet is niet op de afspraak wanneer we, twee dagen voor de belangrijke GP van België Formule 1, in de mezzanine van Renault de benen onder de tafel schuiven met de patron van Benetton. Wel staat de kraag van het jeanshemd recht. Toch onkonventioneel. „Neen, relax”, verbetert hij. „De pet dient hetzelfde doel. Het neemt de stress weg bij het team en geeft vertrouwen.”

Briatore dirigeerde vanop de Caraïben de expansie van Benetton op het Amerikaanse continent toen Luciano hem polste voor Formule 1. Eerst reageerde hij weigerachtig, maar de mikrobe beet zo genadeloos dat hij vervolgens zelf Luciano overtuigde. Flavio lacht. „Mijn gebrek aan ervaring deed Luciano twijfelen. Het volstond hem eraan te herinneren dat hij ook niks wist van textiel toen hij zijn eerste pulletjes kleurde. Autosportfanaat zijn is in dit vak eerder een nadeel. Je reageert emotioneel, terwijl je dat net niet mag doen. Wel op zaterdag en zondag, maar maandag, in kantoor, is nuchterheid en koelheid geboden.”

Marketing

Briatore benadert Formule 1 puur vanuit marketing-oogpunt. Tot grote onvrede van grijze eminenties als Dennis en Williams, die drijven op passie.

„Hoe kan je drie miljard verantwoorden alleen maar om te koersen”, vraagt de 45-jarige Italiaan retorisch. „Je moet die investering exploiteren. Natuurlijk technologisch. Renault plant de innovaties over op de productie, wij gebruiken de nieuwe materialen in onze dochterondernemingen. Nordica (skimateriaal) en Prince (tennisrackets). Maar ook communicatief. Formule 1 is ideaal voor communicatie. Duizend journalisten en 150 tv-stations. Geen enkel andere sport bied je dat forum. Tenzij de Olympische Spelen of het WK voetbal, maar dan slechts elke vier jaar. Renault begreep dat perfect. Ze gebruiken ons imago om de jeugd aan te spreken. Andere teams zien dat nog niet in. Neem Hill, met alle respect, maar hij straalt niks uit. We hebben sterren nodig. Ik pleit ook voor meer *life-style* in de paddock. Strooi een lading leuke meiden uit. Je bereikt een ander publiek en de sfeer kan er alleen maar wel bij varen.”

De Benetton-tent is berucht voor de langbenige schoonheden die errond dartelen. Maar de magneet van alle camera's speelde Benetton toch kwijt. Schumacher gaat naar Ferrari.

„Ik wist al vier, vijf maanden dat Michael weg wou. Uiteraard doet het afscheid pijn. Het is alsof je een goeie vriend met een slecht meisje ziet trouwen. Maar misschien is het best dat we uit elkaar gaan. Schumacher zocht na vijf jaar een nieuwe uitdaging, wij ook. Wereldkampioen worden zonder Schumacher. Benetton werd geïdentificeerd door Schumacher. Dat is niet goed. Ik heb eigenlijk niet echt geprobeerd hem tegen te houden. Ook al hadden we, Benetton en Renault, best dezelfde middelen kunnen ophoesten als Ferrari. Maar het is moreel niet verantwoord dat soort salarissen uit te betalen.”

Is Alesi een waardige vervanger voor Schumacher? Of drong Renault aan op de komst van een Fransman?

„Renault en Benetton zijn multinationals. Nationaliteit speelt geen rol. Natuurlijk is het leuk meegenomen voor Renault dat Jean Frans spreekt en voor ons dat hij ook Italiaans machtig is, maar de doorslag gaf zijn persoon. Ik wou hem al lang, maar de aanwezigheid van Schumi maakte dat onmogelijk. Na zijn zege in Canada stond de halve wereld op zijn kop. Het leek wel of hij wereldkampioen was geworden. Het bewijs dat hij de massa aanspreekt. Omdat hij zich altijd en overal geeft. Sommigen noemen die omstuimigheid een gebrek. Maar zei men van Mansell en Villeneuve ook niet dat het gekken waren op de piste? En wier naam rijdt nu nog over de tongen?”

Achterstand

Gisteren alvast Heinz-Harald Frentzen, als ploegmaat van Alesi bij Benetton. Zo krijgt Renault zijn sleutel tot de Duitse markt en Bitburger zijn alibi voor de 200 miljoen sponsorgeld. Vraag is alleen: zal

Frentzen zich neerteggen bij een tweederangsrol? De Duitser zelf twijfelt alvast. Ook wegens de 60 miljoen frank waarmee hij zich bij Sauber moet vrijkopen.

„Ik heb twee komplemetaire rijders nodig”, blaast Briatore rook. „Laten we wel wezen: alleen de rijderstitel telt. Het konstruktieurskampioenschap is een *fête-de-papa*. Maar dat betekent niet dat je niet flexibel moet zijn in je hiërarchie. Alleen idioten veranderen niet van gedacht.”

We zijn niet zeker of Alesi dat graag zal horen. De Fransman ziet de wereldtitel al aan de horizon van '96 flikkeren. In opvolging van Schumacher.

„Van dat laatste ben ik niet zo zeker”, twijfelt Briatore. „We liepen tijdens de winter te veel achterstand op. Pas in maart konden we met onze nieuwe motor testen. Williams had er dan al enkele duizenden kilometers op zitten. Dat moet zich wreken. Maar, ik vind dat we Williams toch al aardig voor schut hebben gezet. Zij hebben vijf jaar ervaring met Renault, wij nul. En we staan toch maar lekker voor hen. Misschien niet meer lang, maar voor de toekomst zitten we geheid. We winnen tot het jaar tweeduizend. Logisch, we hebben het beste team. Een familie. In onze garage zie je alleen lachende gezichten. Heb je al eens bij de burens gekeken? Het beste bewijs: niemand is Schumacher gevolgd. Ondanks riant aanbiedingen.”

Ziet Briatore McLaren dan niet terugkeren naar de top. Mercedes kan die tweedeplansrol toch niet langer aanzien. Zeker nu Prost in de arm werd genomen.

„McLaren heeft Prost niet nodig, maar een toevaar. Zoals dat vriendje van Claudia Schiffer, David Copperfield. Zelfs ons ambachtelijk ploegje Ligier heeft meer punten dan het grote McLaren.”

Het leedvermaak loopt Briatore uit de mondhoeken. Duidelijk: hij en Dennis zijn niet de beste vrienden.

„Toen ik in F1 kwam, gunde hij me geen blik. Nu zeg ik hem geen goeiendag meer.”

Dennis ervaart Briatore als een dreiging. Hij kocht Ligier al op en breidt zijn invloedsfeer haast dagelijks uit. Niet weinigen zien in de 45-jarige Italiaan de opvolger van Ecclestone.

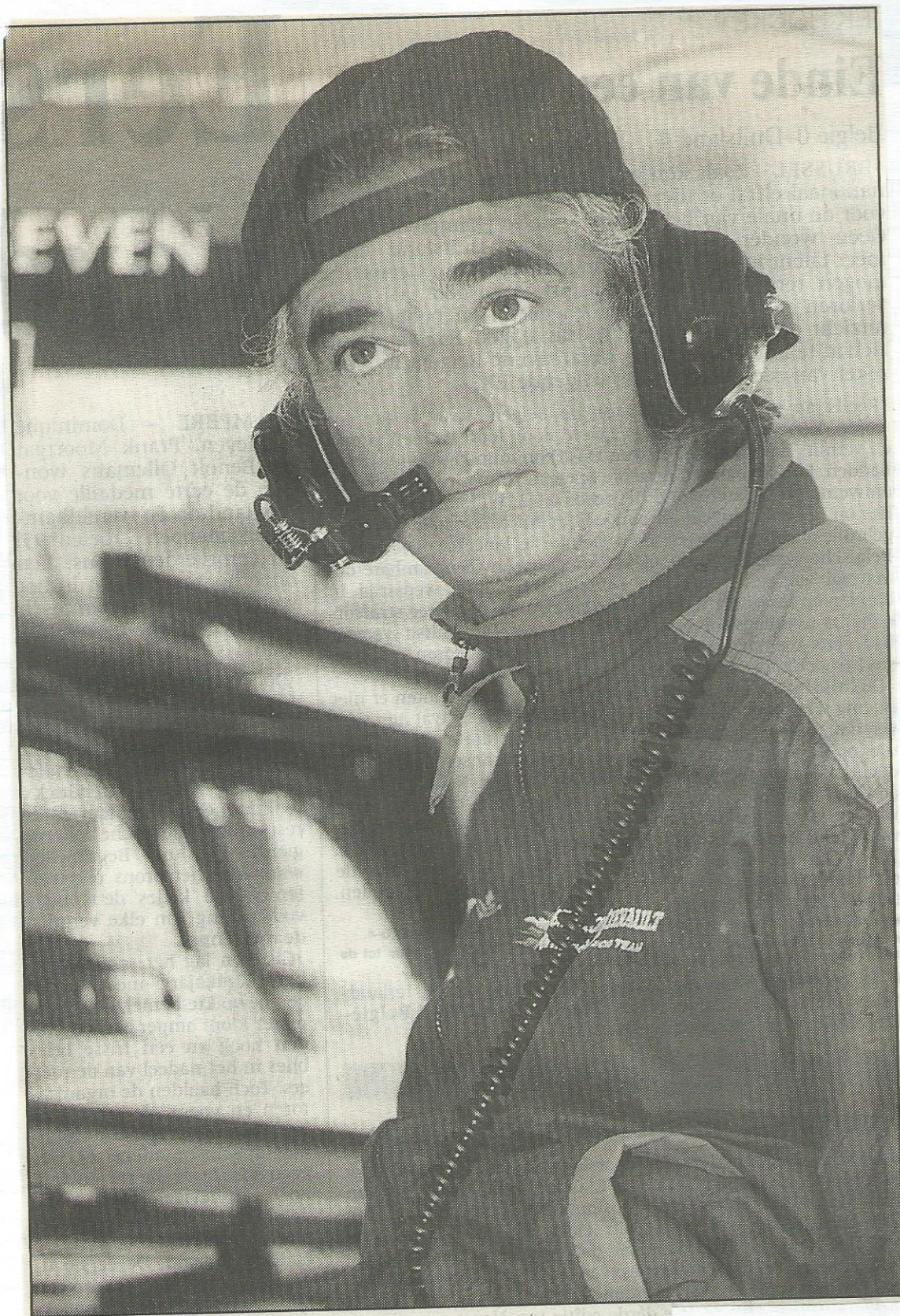
„Ga weg. Zal ik even heelder dagen met die zeurpieten van teammanagers gaan zetelen. Dank je wel. Mijn toekomst ligt vast: tot het jaar tweeduizend winnen met Benetton en dan trek ik me terug in de bergen. Met een Indonesische bloem. En in 2001 mag Bernie wat mij betreft met pensioen gaan.”

• De uitslag van de eerste officiële oefensessie:

Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 2:14.744 (gem: 186,326 km/u); Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 2:14.962; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 2:15.077; Damon Hill (GB/Williams-Renault) 2:15.143; David Coulthard (GB/Williams-Renault) 2:15.232; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 2:15.533; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 2:15.848; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peu-

geot) 2:16.540; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 2:17.144; Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 2:17.207; Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 2:17.406; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 2:17.579; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 2:18.096; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 2:18.104; Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 2:18.136; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 2:18.194; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford)

2:18.547; Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 2:19.300; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 2:23.311; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 2:23.417; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 2:25.291; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 2:25.699; Giovanni Lavaggi (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 2:26.311; Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) nam niet deel aan deze sessie. Zijn bolide was niet hersteld na het ongeval vrijdagochtend.



Flavio Briatore: „De pet neemt de stress weg en geeft vertrouwen.”

Berger snelste in de regen

FRANCORCHAMPS – Al twee maanden kreunt België onder de droogte, maar gisteren, voor de eerste kronosessie van de GP van België, viel het water bij bakken. La Source was het toneel van menige pirouette. Herbert krijgt de prijs voor de mooiste. Berger wel, de snelste. Misschien moreel gesterkt door een verlengd kontrakt met Ferrari, zoals werd rondgefluisterd.

Lelouch zoekt inspiratie

FRANCORCHAMPS – Opgemerkte figuur in de pitstraat: Claude Lelouch. Niet ongebetadigd filmfabrikant van onder andere „Un homme et une femme” „Ik ben gepassioneerd door autosport”, verklaarde de regisseur zijn aanwezigheid. „Maar ik ben ook een beetje beroepshalve hier.” Hoezo? Staat er een film over Formule 1 op de plank? „Niet over F1, maar het heeft er wel iets mee te maken. Maar het is topgeheim.”

Pacific rijdt

FRANCORCHAMPS – De Pacifics verschenen gisteren dan toch op de piste. „Sponsor Catamaran stelde zich garant voor vijf miljoen frank”, legt Gachot uit.

„De beslagname was een linke streek van Mader. Hun motoren begaven vorig jaar slag om slinger. Ik weigerde de tien miljoen die ze vroegen af te dokken en spande een proces in. Het zou op 2 september voorkomen. Mader wist dat hij door de rechter in het ongelijk zou worden gesteld en anticipeerde. Ik wou het proces vroegen tot vandaag (vrijdag) maar dat ging niet. We lijden nu wel vijf miljoen verlies, maar niet rijden zou nog meer hebben gekost.”

Choco Prince Laurent

FRANCORCHAMPS – Prins Laurent neemt volgende maand deel aan de 24 Uren voor 2 PK's. Hij deelt de wagen met Eric van de Poele en Pascal Witmeur. Dat meldden we al. Gisteren werd de sponsor van het projekt officieel voorgesteld. Het kon alleen maar uit het brein van Witmeur komen. Choco Prince, de roemruchte koekjes van De Beuckelaer. Het Belgische koningshuis was in één klap populair bij de buitenlandse pers.

Schumacher laat bier stromen

FRANCORCHAMPS – Onze oosterburen grepen de GP van België opnieuw aan om het Ardennenoffensief te herdenken: de campings rond het circuit zien gewoon zwart van de Duitsers, meestal in bedenkelijke staat van nuchterheid.

Het beterde er niet op na het initiatief van Bitburger. De Duitse bierfabrikant, sponsor van Benetton, wou de fans troost bieden omdat ze niet op het recente huwelijk van idool Schumacher waren geduld en liet een tankwagen pils aanrukken. Het wonderkind ging beleefdheidshalve even meenippen.

Goossens snuift Indycar-lucht

FRANCORCHAMPS – Marc Goossens snijdt de F3000-race vandaag vanop de eerste lijn aan. Tweede tijd. Eén sekonde achter McNish. Een nieuwe overwinning wenkt, na Hockenheim.

En, waarom niet, de titel. Vorig jaar in Francorchamps hing Bouillon verder achter Lagorce dan de twaalf punten die de Gelenaar nu scheiden van leider Sospiri. Bouillon schopte het tot kampioen en rijdt nu voor Sauber.

„Podlech al gezien?” Goossens' begroeting tekent zijn bekommernis. Hij jaagt op een manager. Die zijn naam in het juiste gezelschap laat vallen.

hem aangeraden.

„Ik hang de hele week aan de telefoon of ik ben op de baan. Zelfs tijdens race-weekeinden gaat de helft van mijn tijd op

zoekt geld. Om zijn overgang naar de F1 te bekostigen. Een behoorlijke hap liefst.

Serieuze korrel

„Om zeker te zijn dat je een seizoen mag rijden, heb je minstens 120 miljoen frank nodig”, zucht Goossens. „Die liggen niet voor het rapen. Wat me zou helpen, is promotie. Televisie vooral. Kijk naar wat VTM deed met de Vlaamse muziek. Vijf jaar terug was er geen sprake van een Vlaamse scène, nu maakt iedereen een plaatje. Laat iemand aub op

het idee komen om hetzelfde te doen met de autosport.”

Sinds zijn zege in Hockenheim, is Goossens het lieverdje van Lola, dat een Formule 1 klaarstoomt. Was dat dan geen piste?

„Het zou in elk geval minder duur zijn. Maar ik geloof er niet in. Lola biedt wel andere mogelijkheden. Ze nodigden me uit voor de laatste twee races Indycar. Een handvol teams over de Grote Plas zou Lola hebben gevraagd een rijder naar voren te schuiven. Ik ga alvast een kijkje nemen. En sinds Hockenheim ben ik *hot*

property in Formula 3000. Aan gezien volgend jaar iedereen met Lola-chassis moet draaien en ik die ontwikkelde, rekenen ze op mijn ervaring. Ik zal maar niet verklappen dat in '96 zoveel gaat veranderen dat mijn ervaring met een serieuze korrel zout dient genomen. Een derde seizoen F3000 zou trouwens geen goeie stap zijn voor mijn carrière.”



Marc Goossens op zoek naar geld, naar ruim 120 miljoen.

Maandag 28 augustus 1995



M. Schumacher

Michaël
Schumacher
wint
bandenspel in
Francorchamps

Meteoroloog Schumacher wint

Hill klaagt Duitse stijl aan:

wereldkampioen voorwaardelijk geschorst

FRANCORCHAMPS – De Belgische Grand Prix bood de boeiendste Formule 1 sinds lang. Michael Schumacher rukte vanuit een schijnbaar verloren zestiende startpositie op naar zijn zestiende overwinning. Onweerstaanbaar. Ook al herleidde de veiligheidswagen even over halfkoers zijn voorsprong op Damon Hill tot nul. Het belovende duel werd in de kiem gesmoord door een tijdstraf voor de Brit. Waarover Hill niet te spreken was. Evenmin als over de manier waarop Schumacher hem eerder had afgehouden. Er volgde een klacht van Williams en Schumacher kreeg een voorwaardelijke schorsing van één Grand Prix, die vier races loopt. Een sanctie die er eigenlijk geen is. Niettemin tekent Schumacher beroep aan.

Niemand begreep waarom de veiligheidswagen gisteren uitrukte. Zelfs chauffeur Marc Duez bleef het antwoord schuldig. „De regen”, meldde Charles de Fierlandt, FIA-waarnemer van dienst. Maar viel die niet al vroeger dan de 29ste ronde? En waarom dan zo onoordeelkundig de piste op? Midden het peloton, waardoor Duez moest wachten op leider Schumacher. Terwijl de andere rijders niet doorhadden dat ze mochten passeren.

„Jammer dat ik het moet zeggen, maar de rijders kennen hun reglement niet”, aldus nog de Fierlandt. „En wat de timing betreft: wanneer de koerskommissie het beslist, moet de wagen meteen buiten. Zonder de leider af te wachten.”

Schumacher had toen haast een halve minuut voorsprong op Damon Hill. Het resultaat van een sterke achtervolgingsrace (al in de start pakte de Duitser drie kollega's) en een betere neus voor het Belgische weer. Toen in de twintigste

ronde de regen viel, dook iedereen de pit in om aangepast schoeisel. Ook al hadden ze net een stop achter de rug. Schumacher bleef op slicks.

„Ik wist dat zelfs een nat Francorchamps op droogbanden te doen is en dat het asfalt snel droogt. Het liep zo. Maar het was verdomd moeilijk de wagen op de weg te houden.”

Hill kon dit alleen maar beamen. Duidelijk sneller op regenbanden, lanceerde de Brit aanval na aanval op de koppositie van Schumacher. De Duitser sloeg alle pogingen af.

„Onaanvaardbaar”, vond Hill over de manier waarop. „Hij raakte zelfs mijn wielen. Misschien is dat gangbaar in kart, maar in Formule 1, tegen 300 kilometer per uur, lijkt het me niet.”

Er was nog meer dat de onvrede van Hill wekte. Net toen de veiligheidswagen het peloton vrije baan gunde en hij Schumacher opnieuw kon gaan belagen, moest hij tien seconden straf gaan uitzitten.

Wegens overdreven snelheid in de pit.

„Het is me niet duidelijk wat het doel is van dat soort belachelijke sancties“, aldus de Brit ontstemd. „Tenzij dan een belovende situatie naar de knoppen helpen.“

Het was niet de tijdstraf die Hill de Grand Prix deed verliezen en in het WK tot op vijftien punten van Schumacher terugvallen. Hill was ongelukkig in zijn bandenkeuze. Of, anders gesteld, schatte het grillige Belgische klimaat verkeerd in. Op amper negen ronden maakte hij drie stops. Regenbanden, slicks, regenbanden. Schumacher slechts één. Een verschil van zeker een halve minuut. Blijkbaar heeft Damon het moeilijk met die keuzes want in Donington, twee jaar terug, kwam hij zes keer binnen. Gisteren 'slechts' vijf keer.

De regen kwam dan weer als een geschenk uit de hemel vallen voor Martin Brundle. Net voor zijn enige stop. In één moeite regenbanden eronder

en proberen het uit te zingen tot de finish. Brundle kreunde, maar pas in de ultieme ronde moest hij de tweede plaats afstaan aan Damon Hill. Na heroïsch weerwerk. Hill moet de indruk gehad hebben dat iedereen tegen hem was.

Al voor de regen had Francorchamps spektakel geboden. De start was van het betere soort. Berger blokkeerde, Alesi sprintte weg, maar werd op Les Combes moedig uitgeremd door Herbert. Twee spins verwezen de Britse Benetton-rijder naar de achtergrond, waarna Coulthard het kommando overnam. Tot zijn versnellingsbak het begaf. Alesi stond toen al aan de kant met een gebroken achterophanging, Berger zou enkele ronden later zijn ploegmaat volgen met een elektronisch euvel in de motor. De Oostenrijker had zich zijn 36ste verjaardag wellicht anders voorgesteld.

Michael Schumacher testrijder

FRANCORCHAMPS – Niet Michael, wel Ralf, de twintigjarige broer van de wereldkampioen, nu actief in Formule 3. Net als Michael zit Ralf in de stal van manager Willi Weber en die kent de weg. Opel staat al op de stoep met een aanbod om de Calibra in het Deutsche Tourenwagenmeesterschap te rijden, maar zijn voorkeur gaat natuurlijk uit naar de eenzitterij. McLaren, Benetton, Ligier en Williams zien voor Ralf best een rol als testrijder weggelegd. om vanaf 1997 echt achter het stuur plaats te nemen. Volgens Duitse kollegas is Ralf nog toegewijder dan zijn broer. We zijn verwittigd.



Michael Schumacher op weg naar winst in de F1 van België. Het protest van Williams mocht niet baten.

Mikroklimaat schrijft geschiedenis

FRANCORCHAMPS – In vier jaar Formule 1 zakte Michael Schumacher nooit zo diep op de startgrid. Zestiende. Zelfs bij zijn debuut, in 1991 met Jordan, stond de Duitser al op de zevende plaats. Debet aan die historische situatie is het mikroklimaat boven Francorchamps. De regenwolken kunnen niet weg uit het dal en luttele minuten na het begin van de beslissende trainingssessie zaterdag gingen de sluizen open. Berger en Alesi hadden zich toen al verzekerd van de eerste twee kroon's, stukken sneller dan op vrijdag toen de piste er nat bij lag. Aan Schumachers Benetton werd nog altijd gesleuteld. Nadat de wereldkampioen er tijdens de ochtendlijke trainingen bovenop Les Combes zwaar was uitgegaan. Schumacher profiteerde van korte periodes van relatieve droogte om nog wat van zijn tijd af te knabbelen, maar verder dan een zestienste stek kwam hij niet. Damon Hill stond trouwens evenzeer ongebruikelijk ver. De Brit was gewoon niet snel genoeg uit zijn garage. De druppels vielen al toen hij zijn snelle ronde aansneed.

Niki Lauda breekt met Ferrari

FRANCORCHAMPS – Italiaanse kranten meldden in hun weekend-editie dat Niki Lauda dra opstapt als adviseur van Ferrari. Naar de reden van de breuk hebben we het gissen. Misschien kan Ferrari zijn honorarium niet meer dragen, bovenop het monstersalaris (700.800 miljoen frank jaarlijks) van Schumacher. Lauda was niet in Spa aanwezig omdat hij een nieuwgekochte Boeing 767 naar de thuisbasis van Lauda Air terugvloog.

De startorde

- **1ste rij:** Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.54.392; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.54.631.
- **2de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.55.435; Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault) 1.56.085.
- **3de rij:** David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 1.56.254; Mark Blundell (G-B/McLaren-Mercedes) 1.56.622.
- **4de rij:** Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.57.001; Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1.57.768.
- **5de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.58.021; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.58.148.
- **6de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.58.224; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.58.293.
- **7de rij:** Martin Brundle (G-B/Ligier-Mugen Honda) 1.58.314; Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.58.356.
- **8ste rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.58.551; Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.59.079.
- **9de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.59.256; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 2.00.990.
- **10de rij:** Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 2.01.013; Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 2.01.685.
- **11de rij:** Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 2.02.405; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 2.03.817.
- **12de rij:** Giovanni Lavaggi (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 2.06.407; Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 2.09.537.

De uitslag

- **1.** Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault), 06,856 km in 1 u36 min. 47 sek. 875 (gemiddeld: 190,204 km/u); **2.** Damon Hill (GBR/Williams-Renault) op 19.493; **3.** Martin Brundle (GBR/Ligier-Mugen Honda) 24.998; **4.** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 26.972; **5.** Mark Blundell (GBR/McLaren-Mercedes) 33.772; **6.** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 39.674; **7.** Johnny Herbert (GBR/Benetton-Renault) 54.048; **8.** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 54.548; **9.** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:06.170; **10.** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1:19.789; **11.** Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) op 1 ronde; **12.** Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1 ronde; **13.** Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 2 ronden; **14.** Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 2 ronden. De overige deelnemers vielen uit.
- **De WK-standen: Piloten:** 1. Michael Schumacher (Dui) 66 ptn; **2.** Damon Hill (GBR) 51; **3.** Jean Alesi (Fra) 32; **4.** David Coulthard (GBR) 29; **5.** Johnny Herbert (GBR) 28; **6.** Gerhard Berger (Oos) 25; **7.** Heinz-Harald Frentzen (Dui) 10; **8.** Olivier Panis (Fra) 8; **9.** Rubens Barrichello (Bra) 8; **10.** Martin Brundle (GBR) en Mark Blundell (GBR) 7; **12.** Eddie Irvine (Ier) 6; **13.** Mika Hakkinen (Fin) 5; **14.** Jean-Christophe Boullion (Fra) 2; **15.** Gianni Morbidelli (Ita) en Aguri Suzuki (Jap) 1.
- **Constructeurs:** 1. Benetton-Renault 84 ptn; **2.** Williams-Renault 74; **3.** Ferrari 57; **4.** Ligier-Mugen-Honda 16; **5.** Jordan-Peugeot 14; **6.** McLaren-Mercedes en Sauber-Ford 12; **8.** Footwork-Hart 1

Frentzen:
„Ik betaal geen
zestig miljoen
voor Benetton”

Heinz-Harald Frentzen staart voor zich uit. Onmachtig. „Ik begrijp niet waarom Williams Villeneuve ging halen”, zucht hij ontgoocheld. „En voor een tweederangsrol bij Benetton ga ik me niet vrijkopen a rato van zestig miljoen frank.” Frentzen, nochtans met een snellere kwotering uit de Mercedes-jeugd gekomen dan Schumacher, slaagt er maar niet in zijn carrière uit de schaduw van de wereldkampioen te halen.

Schumacher. De naam trekt het gelaat van de 28-jarige in een grijns. „Ik veronderstel dat hij me niet tot zijn beste vrienden rekent.” We veronderstellen dat het gevoel wederzijds is. Frentzens ex-vriendin werd deze maand omgedoopt tot mevrouw Schumacher. De aanbieding die hij van Benetton kreeg, wordt gehypotekeerd door de strakke hiërarchie die Schumi op het team drukte. En Schumi maakte hun vaderland warm voor de autosport.

„Net als in tennis”, treurt Frentzen. „Stich mag doen wat hij wil, de modale Duitser associeert tennis met Becker. Hij vulde het vacuüm. Schumi deed dat voor autosport.”

Als we de wind juist snuiven, blijft er nog maar één topzetel te begeven voor 1996. Misschien een topzetel met een afgezaagde poot, want Jean Alesi maakt zich sterk dat hij bij Benetton de privileges van Schumacher erft. Frentzen staat met stip genoteerd, maar hij twijfelt.

„De zestig miljoen afkoopsom”, noemt hij de reden. „Vergeet niet dat ik niet het salaris van Schumacher heb. Voor een plaats bij Willi-

ams had ik die meteen afgedokt. Maar voor Benetton... Het risico is groot dat ik eindig als Herbert, Verstappen en al die anderen die Michael afmaakte. Benetton zal mij eerst dezelfde behandeling als Alesi moeten kunnen garanderen. Zoniet blijf ik bij Sauber. Ik sprak met topmensen van Ford. Ze gaan volgend jaar de concurrentie met Renault en co voluit aan. *Full budget*. De V10 op de bank is een eerste exponent van die wil.”

Frentzen verkoos al een keer trouw te blijven aan het team dat hem uit de Japanse anonimiteit redde. Hij beklaagt zich nu nog steeds vorig jaar niet op het aanbod van Williams te zijn ingegaan. Zijn beste resultaat dit seizoen is een vijfde plaats, voor veertien dagen in Hongarije.

„Uiteraard ben ik ontgoocheld”, bekent de man uit Mönchengladbach. „Het probleem van Sauber is dat ze op een Zwitsers eiland zitten. Alle topteams resideren in Engeland, zelfs Ferrari heeft daar een huis. Dat laat hen toe de technische keien aan te trekken. Haast zonder uitzondering Britten. Zij brengen kennis en ervaring in. Zonder kan je een wagen niet ontwikkelen. Ik zeg niet dat we maar meteen naar Engeland moeten verhuizen, maar een Engelse ingenieur of designer zou zeer welkom zijn.”

Frentzen wacht af. Tot Benetton en/of Renault de stap zetten. Tot hij de staff van Sauber kent. Tot Berger beweegt. Het lijkt geen twijfel, de Oostenrijker zou liefst van al bij Fer-

rari blijven. De myte, de glamour, het salaris (de helft van Schumacher), de gekte, Berger wentelt er zich graag in. Maar het zint hem niet dat Schumacher overal omriep dat hij de onbetwistbare nummer één van de Scuderia zou zijn. Met permanent gebruik van de reservewagen. Het staat hem ook niet aan dat Schumacher de keuze van de tweede rijder probeert te beïnvloeden. „Als je hem laat doen, haalt hij Nakayima terug uit pensioen”, sneerde Berger deze week. „Dan is hij zeker van zijn nummer één-status.”

Om Ferrari enigszins te porren, laat Berger graag doorschemeren dat ook Benetton in hem geïnteresseerd is. En McLaren. Maar sinds Mercedes Prost in de arm nam, heeft de faktor 'ervaring' voor de tweede rijder aan belang ingeboet. „Liever een jonge wolf die Hakkinen opjaagt”, stipte Martin Geers, spreekbuis van Mercedes, aan. Ron Dennis voegde er zelfs aan toe: „Wij hebben onze keuze al gemaakt.” David Coulthard, neemt iedereen aan. Maar waarom blijft diens manager dan alle tenten afdweilen? Omdat ene Alain Prost zowaar achter het stuur zou terechtkomen? Het lijkt onwaarschijnlijk, maar Ron Dennis wou de mogelijkheid alvast niet uitsluiten. Engelse bronnen zien de veertigjarige viervoudige wereldkampioen zelfs dit seizoen nog eens proeven. In Australië bij voorbeeld, wanneer er niks meer op het spel staat. Om het met de woorden van Jabouille te zeggen, sportdirecteur van Peugeot: „Alain ruikt wanneer een team het kruim nadert. Sinds de komst van Mercedes is dat het geval met McLaren. En hij heeft een rekening te vereffenen met Renault.”



Heinz-Harald Frentzen slaagt er maar niet in zijn carrière uit de schaduw van de wereldkampioen te halen.

'MIJN VRIJHEID IS MIJN GROOTSTE GELUK'

Enkele jaren geleden werd hij nog getipt als opvolger van Thierry Boutsen in de Formule 1. Het draaide helemaal anders uit: Bertrand Gachot bengelt deze dagen aan de staart van het F1-peloton. Hij overleeft met niet



kompetitieve wagens toebehorend aan kleinere renstallen. Jawel, Gachot maakt nog deel uit van de dertig Grand Prix-piloten maar hij speelt geen rol van betekenis meer.

EEN MISPLAATSTE 'JOKE'

De Formule 1-carrière van de Bertrand Gachot startte veelbelovend. In '89 voer de Franco-Belg onder de vlag van ene Jean-Pierre Van Rossem. De exuberante Westvlaamse beursgoeroe investeerde toen zijn geld in de Britse stal Onyx. Kwestie van wat naambekendheid te vergaren. 'Van Rossem is een schurk', weet Gachot nu. 'Ik had nooit met hem in zee mogen stappen. Op dat moment betekende zijn voorstel evenwel een unieke kans om me in de Formule 1 te lanceren. Zijn ware aard kwam snel boven. Ik ben er nu trots op dat ik destijds geweigerd heb om zijn spelletje mee te spelen. Van Rossem verplaatste zich in zijn privé-jet en maakte grote sier met de miljarden van anderen. Hij leende me een van zijn Ferrari's uit. Dat maakte deel uit van zijn show.

Eigenlijk moest ik lachen met zijn cinema. Tot bleek dat Jean-Pierre me niet wilde of kon betalen. Ik eiste mijn loon en werd ontslagen.'

De schuldenlast binnen Onyx stapelde zich op. Leveranciers en mecaniciens wachtten, net als Gachot, tevergeefs op hun centen. Motoren werden niet meer gereviseerd. Banden niet geleverd. Het einde van Onyx liet niet lang op zich wachten. Gachot zocht en vond een nieuw onderkomen. Bij Coloni kwam hij evenwel van de regen in de drop terecht. In '91 zag de toekomst er voor Bertrand weer veelbelovend uit: bij Jordan kwam hij voor het eerst in een professionele omgeving terecht. De verwachtingen werden aanvankelijk ingelost. In Hongarije draaide Gachot zelfs de snelste rondetijd. Veertien dagen later moest het gebeuren: de Grote Prijs van België in Francorchamps. Alvorens naar België af

te zakken, maakte Gachot een verplicht ommetje langs Engeland. De Belgische piloot moest er voor de rechter komen voor een akkefietje met een londense taxi-chauffeur dat zich vóór aanvang van het F1-seizoen had voorgedaan. In februari kreeg Bertrand woorden met de taxi-chauffeur die hem naar de officiële voorstelling van het Jordan-team bracht. Toen de ruzie op een handgemeen dreigde uit te draaien, verdedigde Bertrand zich met een *traangas-spray*. De Britse rechter kon er niet om lachen. Gachot kreeg anderhalf jaar cel en werd meteen aangehouden.

'Tot op vandaag kan ik nog niet begrijpen wat me toen is overkomen', aldus Gachot. 'Toen de rechter het verdict uitsprak, was het alsof ik versteende. Eigenlijk was het hele voorval een *joke*. Gelukkig kwam ik al na twee maanden vrij. Tegenover de taxi-chauffeur had ik gehandeld uit wettige zelfverdediging. De kerel dreigde ermee dat hij me tot moes zou slaan. Wat kon ik doen? De rechter zag het blijkbaar anders. Ik denk dat die man een probleem had...' Terwijl Gachot in de cel zat uit te huilen om zoveel onrechtvaardigheid, startte zijn wagen in Francorchamps met een andere, volslagen onbekende piloot achter het stuur: Michael Schumacher...

'Ik wist dat mijn wagen op dat moment prima afgesteld was. En dat het voor Schumacher een schitterende zaak was om ermee zijn debuut te maken in de Formule 1. Michael en ik hebben het daar later trouwens nog over gehad.'

'DALLAS'

Gachot verliet de gevangenis niet als een wrak. Tijdens zijn hechtenis bleef hij zijn konditie onderhouden en hij had de vaste wil om, eens in vrijheid, een denderende come-back te ma-

ken in de Formule 1. 'Die maanden in de cel waren, achteraf beschouwd, een leerrijke ervaring. Ik maakte er mensonwaardige toestanden mee. Je bent als een dier in een kooi. Je beslist niet meer zelf wanneer je naar het toilet gaat. Wanneer je opstaat of gaat slapen. Wanneer ik nu 's morgens wakker word, voel ik me gelukkig. Ik ben gezond. Ik doe en laat wat ik wil. Ik kan er dan ook niet bij waarom sommige mensen steen en been klagen. Wanneer je vrij bent, is het leven mooi. In de gevangenis kreeg ik vooral te maken met depressieve lotgenoten. Ik wilde niet de berg afgaan, zoals zij. Elke dag keek ik vooruit naar het moment waarop ik weer vrij zou zijn. Ik hield me kranig. (*zwijgt even*) Nu maak ik me niet meer druk om futiliteiten. De gevangenis maakte een ander man van mij. Mijn vrijheid is mijn grootste geluk.'

Na zijn gevangenisperiolen kwam de race-carrière van Bertrand Gachot niet meer van de grond. De betrokkene heeft daar een uitleg voor: 'Ik ben een in Luxemburg geboren Fransman die in België woont. Ik voel me Europeaan. Ik heb geen problemen met die nationaliteitskwestie. Maar in de Formule 1 speelt je afkomst wél een rol van betekenis. De machtige Franse auto-industrie laat me links liggen omdat ik niet het ideale *produkt* ben om hun imago te promoten. De Belgische markt is dan weer té beperkt om een piloot die met de top wil meedraaien te onderhouden.' Op dit moment rijdt Gachot voor Pacific, een renstal waarvan de resultaten in de Formule 1 recht evenredig zijn met de beschikbare middelen. Komende zondag komt hij niet aan de start in de Grote Prijs van België in Francorchamps. 'Pacific heeft dringend geld nodig', legt hij uit. 'In het belang van het team

sta ik mijn stuur af aan een piloot die de nodige budgetten meebrengt. Ik heb er alle belang bij dat de financiële situatie van Pacific weer gezond wordt. Eens het zover is, neem ik opnieuw het stuur over.'

Heeft een kleine renstal nog wel toekomst in een milieu dat nadrukkelijk gedomineerd wordt door de grote drie, Benetton, Williams en Ferrari? Zelfs een team met naam en faam zoals Lotus werd verplicht om de boeken neer te leggen.

'De beleidsmensen van de Formule 1 grijpen niet in. Zij zien hun competitie als 'Dallas'. Met zes hoofdrolspelers. Elke GP is een nieuwe episode in het feuilleton met de gekende koppeltjes: Schumacher en Herbert (Benetton), Hill en Coulthard (Williams) en Alesi en Berger (Ferrari). Een McLaren komt alleen nog in beeld wanneer hij aan de kant van de omloop in panne staat (lacht). Al wat daaronder zit komt helemaal niet meer in het stuk voor. Wanneer een team als Pacific er niet in slaagt om een grote konstrukteur aan te trekken, dan ziet onze toekomst er inderdaad benard uit.'

Is Bertrand Gachot een gefrustreerde F1-piloot? 'Hoegenaamd niet. Formule 1-piloot worden was mijn droom en die is uitgekomen. Ik heb de kans gegrepen om te bewijzen dat ik een goede piloot ben. De laatste tijd gaat het wat minder. Maar ik klaag niet. Ik ben tevreden met wat ik heb. (lachje) Geleerd in de gevangenissen!'

Zaterdag 2,
zondag 3 september 1995

Berger trouwt met Benetton

LONDEN (rtr/afp) – Gerhard Berger rijdt de komende twee seizoenen voor Benetton-Renault en is – in principie – de rest van zijn leven getrouwd met de 29-jarige Portugese Ana Maria Laranjeiro-Corvo. Het laatste kontract ondertekende hij op het stadhuis van zijn woonplaats Monaco.

In de eerste overeenkomst volgt de zondag 36 geworden Oostenrijkse F1-rijder, die dit seizoen nog uitkomt voor Ferrari, Jean Alesi die vorige week dezelfde stap zette. Wereldkampioen Michael Schumacher deed eerder het omge-

De tweede Ferrari-rijder wordt bekend gemaakt na de GP van Europa op de Nurburgring op 1 oktober. David Coulthard wordt daarvoor genoemd, maar ook Nicola Larini

wierp al een visje uit: „Ik ben al vier jaar testrijder voor Ferrari en – ik moet het toegeven – heb altijd gehoopt een vast zitje te krijgen”, zei Larini, die vorig jaar vier keer inviel voor de gekwetste Alesi.

„Het was geen gemakkelijke beslissing”, aldus Berger over zijn overstap. „Ik heb mooie jaren achter de rug bij Ferrari. Ik denk echter bij Benetton meer mogelijkheden te hebben. Het is een uitgebalanceerd team, zoals de afgelopen jaren is gebleken. Bovendien is het een voordeel dat Alesi en ik elkaar door en door kennen”.

Negen jaar geleden reed Berger ook al voor Benetton. Meer nog in 1986 won hij erbij zijn

allereerste Grote Prijs in Mexico. Op 10 september rijdt hij in Monza, het thuiscircuit van Ferrari, zijn 175ste Grote Prijs. Tot nog toe won hij negen GP's, de laatste vorig jaar in Duitsland.

Het vertrek van de Oostenrijker bij Ferrari is niet zo verrassend, want sinds bekend is dat Schumacher komt, liet hij al weten geenszins een tweedetrangrol te willen spelen. De transfer van Berger naar Benetton bespaart Ferrari hoe dan ook een pak interne problemen.

De komst van Berger betekent dat Johnny Herbert, de tweede rijder naast Schumacher, dient uit te kijken naar een nieuw team. Hetzelfde geldt voor de Nederlander Jos

Verstappen die als testrijder op de loonlijst staat van Benetton. De stille hoop van de Nederlander alsnog een kontract te kunnen krijgen bij de stal van Flavio Briatore lijkt definitief verzwonden.

De overstap van Berger naar Benetton betekent ook dat de opties voor David Coulthard, gewipt bij Williams voor Jacques Villeneuve, steeds beperkter worden. Ferrari lijkt een van de weinige goede uitwegen.

Tenzij de hoge heren van de autosport natuurlijk beslissen vanaf volgend seizoen drie wagens per team toe te laten. Of