

Italië steigert

MONZA – Italië staat in rep en roer. In een interview met de toonaangevende *Gazzetta dello Sport* verklaarde paus Bernie Ecclestone dat de GP van Italië een catastrofe is. Hún *Gran Premio*, het mekka van de Ferraristi. Heiligschennis. En de barometer stond al enigszins op labiel met het kollektieve verraad van Alesi en Berger aan het Steigerende Paardje.

Toch benieuwd hoe het *Parco* reageert op de vroege transfers. Door de band sippelen in Monza de eerste geruchten over verschuivingen door. Dit keer is al een hele stoelendans geofficialiseerd. Schumacher náár Ferrari, Alesi en Berger weg bij de *Scuderia*. Duidelijk, dit moeten de Ferraristi niet graag zien. Alesi sprak in Francorchamps zelfs zijn angst uit voor Monza. Angst voor de reactie van de Rode Brigade. Hij en zijn Oostenrijkse ploegmaat kunnen slechts hopen dat de liefde voor het merk de onvrede over het verraad overstemt. En die kans is groot, want Monza is van oudsher een bloedrode arena.

In de gouden tijden, toen reservewagens nog tenvolle werden getolereerd en benut, placht Maranello zelfs vier bolides te laten aanrukken. Om niets aan het toeval over te laten. Dat soort machtsvertoon laat het reglement niet meer toe, maar Ferrari leeft nog altijd speciaal naar zijn thuisrace toe. De afgelopen weken werd de *Autodromo* platgereden om een evolutieversie van de V12 aan bedrijfszekerheid te laten winnen. Volgens Jean Alesi werd het doel bereikt. Geen onnodige bekommernis want in Francorchamps vielen zowel hij als Berger uit.

Alesi was vier dagen onophoudelijk in de weer om tenminste de pole van vorig jaar over te doen. De Fransman kroop zelfs achter het stuur van een allemans-Ferrari om Gianni Agnelli op een rondje Monza te trakteren. *L'avvocato*, het koosnaampje van de grote patron van de Fiat-holding, kwam zich ter plaatse vergewissen van de veelbesproken aanpassingswerken aan de autodroom. Pas te elfder ure kreeg Monza het groene licht van de Internationale Autosportfederatie (FIA). Aan de eeuwenoude eiken in Lesmo, hét discussiepunt, werd niet getornd. De bocht werd gewoon naar binnen geschoven. Een oplossing die de rijders ten zeerste ver-

heugt. „Men heeft de indruk dat het tracé niet is veranderd“, aldus Alesi, „en toch is de uitloopzone uitgebreid tot een veilig niveau.“

Alain Prost

Het circuit krijgt wellicht de unanimiteit, maar de voorgeschiedenis, de kruisweg naar Monza, wekte wrevel bij velen. Bernie Ecclestone op kop. De voorzitter van de konstruktorsvereniging FOCA en in dien hoofde patron van de Formule 1, noemde de organisatie in Monza een catastrofe. „Amateurwerk, de Formule 1 onwaardig“, fulmineerde de paus. Die er fijntjes aan toevoegde dat het kontrakt van Monza met de FOCA volgend jaar afloopt. „Als de mentaliteit niet ingrijpend verandert, stappen we het af“, dreigde Bernie al. „Mugello of Imola staan al te trappelen om de Italiaanse Grand Prix over te nemen.“ Ferrari zal wel niet dwarsliggen, want Mugello is helemaal thuis.

Wat Bernie zeer zeker ook een doorn in het oog is, is dat Monza nog steeds zijn eigen publiciteit beheert. In tegenstelling tot het gros van de Grand Prix waar het Allsport van ene Paddy McNelly regeert. Overigens onderaangenomen door de Belg Jean Paul Nulens. Met de zegen en de medewerking van Bernie, uiteraard. De hoogst gesalarieerde Brit zit graag aan

de kassa. Ook al heeft hij het met jaarinkomen van 1,4 miljard frank – het bedrag dat hij zich zedelijk verplicht voelt te melden aan de fiskus – niet echt meer nodig.

Maar de zuinigheid zit erin gebakken. Het is ook de drijfveer achter zijn plan om de kronoritten tot zaterdag te beperken. Voorzitter Max Mosley opperde het idee al in Engeland, mikkend naar een gebald spektakel voor het publiek. Bernie denkt aan het snoeien van de satellietkosten. „Als het vrijdag regent en niemand komt buiten, moeten we toch dokken voor de lijn“, stelde de Brit zuur. „Terwijl geen kat kijkt.“

Het dient gezegd, een besparing waar de teams, onrechtsreeks, ook beter van worden. De FOCA vergoedt nog altijd de verplaatsingskosten van de eerste tien teams uit het wereldkampioenschap. De kleintjes zijn niet echt Bernies zorg. Sterker, hij is hen liever kwijt dan rijk. „Liever de beste twintig wagens dan 35

waarvan 15 slakken“, vertrouwde de paus ons in Hongarije toe.

Dat betekent niet noodzakelijk tien teams. De FIA speelt nog steeds met de gedachte de leidende teams drie wagens te laten engageren. Wie een beetje vertrouwd is met de gangbare logistiek in F1, begrijpt dat de teambonzen even naar adem moesten snakken toen ze van het voornemen hoorden. Uit die hoek blaast dus tegenwind, maar niet eensgezind. Met name Ron Dennis wordt ervan veracht te broeden op een verrassingsakt. Met Alain Prost in de hoofdrol. „Ons programma 1996 is te druk

Spa. Hakkinen, het voorkontrakt met Coulthard, Prost die happig loopt op een come-back: de rekening klopt. Tenzij Coulthard ingaat op de lokgroep van Ferrari en Schumacher. Waar ook Barrichello zich poogt binnen te praten middels 150 miljoen sponsorgeld. Een niet te verwaarlozen argument, gezien de gage die aan Schumacher dient afgedragen. Enkele prematuren ten spijt, zal Monza ook dit jaar lekker gonzen van de speculaties.



Alain Prost (l) in gesprek met Norbert Haug, sporthoofd van Mercedes. De viervoudige wereldkampioen ziet in zijn veertig lentes geen bezwaar opnieuw in een Grand Prix-wagen te kruipen. En Mercedes en McLaren kunnen het legendarische afstelvermogen van de Fransman best gebruiken.

Zaterdag 9,
zondag 10 september 1995

Beddegoed laakt Ferrari

Jean Todt:
„Schumacher
komt niet voor
het geld,
twee teams
boden meer”

MONZA – Als het beddegoed in de hoofdtribune inderdaad de polsslag van Italië aangeeft, moet Ferrari zich zorgen maken. „Zonder Jean klopt het Ferrari-hart niet meer“, lazen we pal tegenover de rode pit. En sterker nog: „Beter één Alesi vandaag dan honderd Schumachers morgen.“ Briatore lachte in zijn vuistje, want ook zijn tweede transfer scoort hoog. Weze het om andere redenen: „Gerhard, blijf onze harten verwarmen met je lach.“

Hoogbenig Italië mag illusies die meer ambiëren dan de korte termijn alvast opbergen. Samen met zijn kontrakt bij Benetton, tekende Gerhard Berger vorige week een verbintenis met Ana. Het Portugese model waar hij al jaren mee samenwoont. Om het met de volksmond te zeggen: het was van moeten. Over zes weken zet Ana een kleine Victoria op Ibiza.

„De zotste week van mijn leven“, lacht de Oostenrijker. „Trouwen met Ana, Benetton, weg bij Ferrari en dan Monza. Nog een geluk dat ik mijn 36ste verjaardag niet te uitbundig vierde.“

Veel reden om te vieren had hij in de Belgische Grand Prix niet. Berger stond halfweg aan de kant.

Berger verminkt

Te oordelen naar de lakens die gisteren in de tribune hingen, nemen de tifosi hem zijn overstap naar Benetton in 1996 niet kwalijk. „Look at the sky Gerhard, it's the only thing greater than you.“ We vermoeden dat de auteur van dit lyrisch proza in de directe omgeving van de Oostenrijker dient gezocht. Niettemin was de teneur van de geschriften toch duidelijk pro Berger (en Alesi). Dus, eerder onbegrijpend over de transferpolitiek van Ferrari, nochtans de minnares van heel Italië.

„Ik begrijp hen ook niet“, zucht Berger. „Dat ik als oudste Ferrari-rijder nog geen recht had op dezelfde behandeling als Schumacher, gaat er niet in. Akkoord, Michael en ik zullen wel nooit vrienden worden. Daarvoor heeft hij een iets te afwijkende benadering van de stiel. Maar, professionelen moeten niet van elkaar houden om te kunnen samenwerken. Ik deed het eerder met Prost, Mansell en Senna. Toch ook geen doetjes. Biezonder jammer, want ik was graag bij Ferrari. Er was meer dat ons bond dan een kontrakt. Mijn hoofd koos voor Benetton, maar mijn hart blijft bij Ferrari.“

Berger verminkt. De 36-jarige weet hoe de Italianen, en Itali-

aansen, te charmeren. Schumacher van zijn kant werkt aardig verder aan zijn onpopulariteit. Nog voor hij goed en wel bij Ferrari is. De Duitser zette zijn campagne voor de beste ploegmaat voor Ferrari verder. De beste in zijn ogen. Niet noodzakelijk, de snelste. Of zeker niet. Coulthard kreeg als lieveling van de meester intussen het gezelschap van Martin Brundle. „Ik werkte al samen met de Brit bij Benetton“, voerde Schumacher aan. „Hij maakt er geen probleem van in de schaduw te staan.“

Rubens Barrichello, andere naam op de kandidatenlijst, zeker de zijne, werd in één moeite afgemaakt. „Rubens weet niet hoe een wagen af te stellen. Hij zat nog nooit in een potentiële winnaar.“ Verdere uitleg overbodig. Wellicht vreest Schumacher dat Barrichello te veel invloed binnen Ferrari zou ontwikkelen. Wegens het budget dat hij aanbrengt en zijn waarde voor de Zuidamerikaanse markt.

Agnelli dekt zich in

Dit schermen met namen is natuurlijk exponentieel voor de machtsstrijd die bij Ferrari woedt. Schumacher werkte al Berger buiten, als hij er nu ook nog in slaagt zijn uitverkoren ploegmaat door te drukken, wordt hij eigenlijk on-aantastbaar. De gedachte maakt bleke gezichten in Maranello. En niet van de minsten. „Schumacher heeft zich niet in te mengen“, riep Jean Todt al om in een verdedigende reflex. De kleine Fransman, nochtans hoog in Italiaans aanzien, voelt zich bedreigd in zijn functie van sportieve directeur. Om zijn positie te versterken en meteen Schumacher te isoleren, manoeuvreerde hij Niki Lauda uit de bloedrode box. De adviseur babbelde wat veel en bovendien Duits, wat altijd een band schept. „Lauda sprak uitsluitend te persoonlijke titel, niet in naam van het team. We hebben geen nood aan mensen die uit de nek lullen“, stelde Todt bij wijze van verantwoording. Lauda kreeg een post

aangeboden als ambassadeur voor Gran Turismo. De ezels-stamp van gentlemen.

Schumacher is de beste van zijn lichting. Daarom haalde Todt hem naar Ferrari. Maar het gigantische loon en de eisen die de Duitser stelde en nog stelt, begint de Scuderia ongemakkelijk te maken. Todt poogde alvast de druk te verlichten met de melding dat Schumacher niet voor het geld naar Ferrari kwam. „Twee teams boden nog meer“, aldus de Fransman. Mogelijk, maar Schumacher doet er goed aan meteen waar te bieden voor zijn centen. De messen zijn al gewet, de koppen ingedekt. En geen kleintjes. „Ik had geen hand in de komst van Schumacher“, wenste meneer Agnelli te precizeren. Ook al ging de Fiat-baas vorige week spelevaren op het yacht van Schumacher, ook al noemde de Duitser Agnelli een uniek en open persoon, een jaargage van bijna een miljard frank geeft weinig krediet.

David Coulthard snelste

MONZA – Biezonder kalme eerste kronosessie. Nogal wat schuivers, veel grind op de baan en dus bleef het schone volk lang binnen. David Coulthard zette als eerste grote de pas en bleef op kop. Onder de dambordvlag naderde Berger nog tot op drie tienden maar niet verder. Afgaande op wat hij 's ochtends toonde, was ploegmaat Alesi wellicht in staat geweest tot sterker, maar zijn motor deinde plots uit.

• **Uitslag eerste trainingsritten:** 1. David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.25.516 (gem.: 242,901 km/u); 2. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.25.904; 3. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.25.912; 4. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.26.098; 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.26.323; 6. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.26.631; 7. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.26.981; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.27.245; 9. Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1.27.308; 10. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.27.573; 11. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.28.418; 12. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.28.895; 13. Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.29.200; 14. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.29.535; 15. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.29.936; 16. Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.30.632; 17. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.30.731; 18. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.30.997; 19. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.31.399; 20. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.32.121; 21. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.32.491; 22. Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.32.540; 23. Giovanni Lavaggi (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.32.935; Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) nam niet deel.

Van Australië naar Indonesië

MONZA – De voorlopige kalender voor 1996 sijpelde door. Het seizoen wordt afgetrapt op 3 maart in Australië. Geen nieuws. Iets verrassender is de finale: de GP van Indonesië op 3 november in Sentul. Verrassend omdat Ecclestone twee weken terug beweerde nog nooit van Indonesië te hebben gehoord. Ook Roland Bruynseraede plaatste gisteren een vraagteken bij de mogelijkheid: „Ik weet niet of ze daar wel koerskommissarissen en een ambulance hebben”, aldus de Limburger. Een commerciële affaire dus en dan is de kans groot dat ze doorgaat.

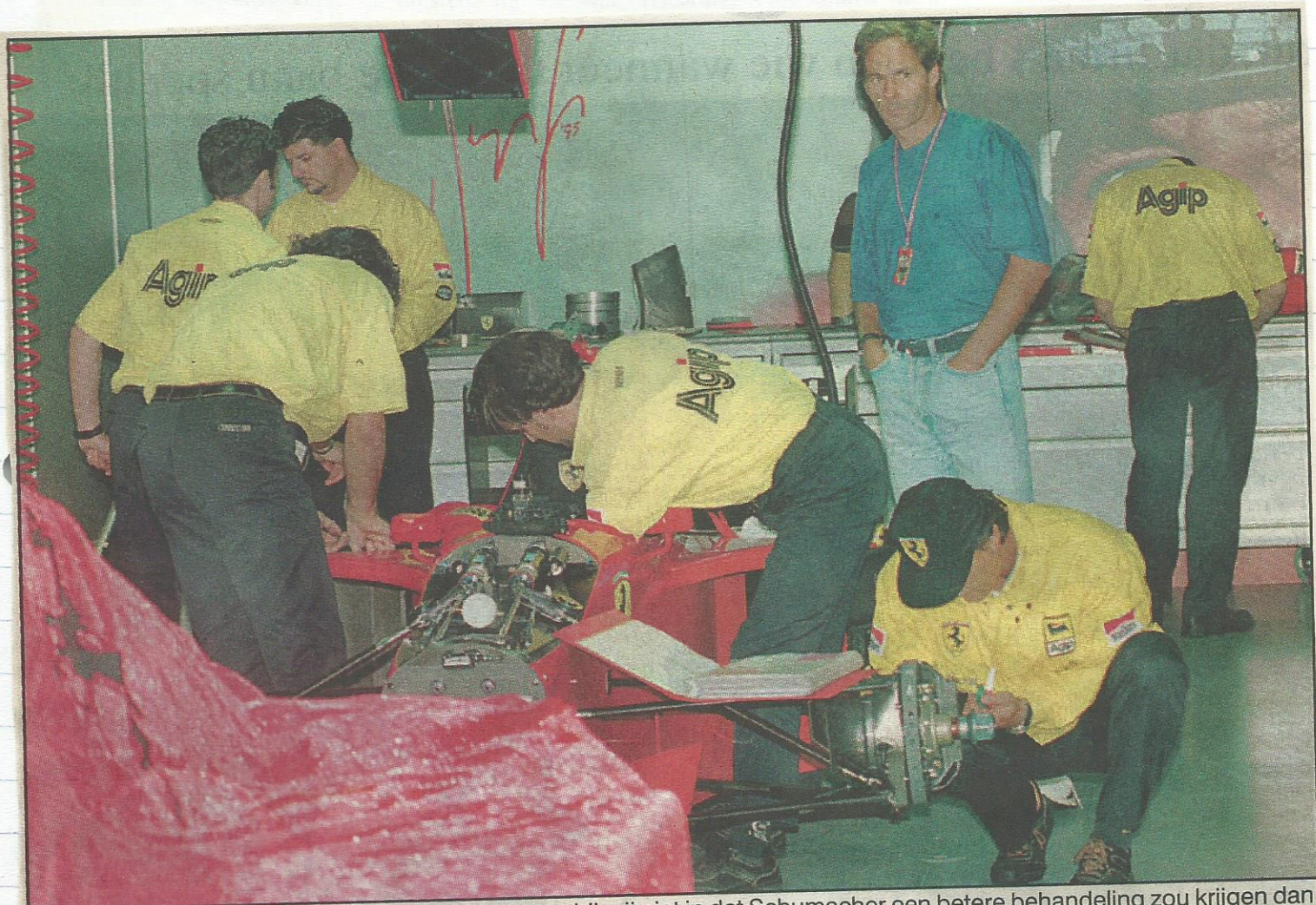
Oostenrijk krijgt ook zijn GP terug, dank zij het lobbywerk van Berger. Op 18 augustus in Zeltweg, één week voor Francorchamps. Nürburgring wordt geschrapt, net als Adelaide. Min twee, plus drie: dat maakt achttien races. Nog één meer dan dit seizoen, twee boven het, volgens Bernie, ideale tal. Maar ja, commercie is commercie. De wereldraad van de Internationale Autosportfederatie (FIA) moet het ontwerp volgende maand nog wel bekrachtigen.

Tandems blijven wellicht

MONZA – FIA boog zich gisteren over de toekomst van de Formule 1. Tegenover Luca di Montezemelo, baas van Ferrari, lichtte voorzitter Max Mosley al een tip van de sluier. Eén kronosessie op zaterdag, motorreglement stabiel tot 1999 en wellicht geen drie wagens per team vanaf volgend jaar. Slechts McLaren en Benetton zijn pro.

Wordt Monza een golfbaan?

MONZA – Tweehonderd miljoen frank gooide Monza ertegenaan om de Formule 1 een veilige rit te garanderen. Lesmo naar binnen en de chicane iets verderop, zonder een eik te raken. Niettemin staan de plaatselijke groenen op hun achterste poten. Een petitie cirkuleert waarin wordt geëist dat Monza wordt herschapen in een golfbaan.



Gerhard Berger in de Ferrari-paddock: „Het gaat er bij mij niet in dat Schumacher een betere behandeling zou krijgen dan ik.”

Johnny Herberts

Herbert wint in Monza

De Brit Johnny Herbert profiteerde in de GP van Italië Formule 1 van het uitvallen van de "groten". Nadat Damon Hill



Johnny Herbert.

eerst al achterin bij Michael Schumacher was binnengereden waardoor de twee titelfavorieten in het zand terechtkwamen, leek de weg open te liggen voor een Ferrari-triomp in eigen huis. Helaas: noch Gerhard Berger, noch Jean Alesi haalden het einde.

slipje vergalt

Ferrari-orgie

Hill ramt Schumacher weer: één race voorwaardelijke schorsing

MONZA – Tweede overwinning van Johnny Herbert. Incidentrijke Grand Prix moet dan de konklusie zijn. Pole-houder en eerste leider Coulthard schoof twee keer van de baan, Jean Alesi strandde op een zucht van zijn gedroomde afscheidsgeschenk voor de Ferrari-tifosi en Hill ramde Schumacher van de baan. Opnieuw. Het kwam de Brit op een voorwaardelijke schorsing van één Grand Prix te staan. Een smet op een race die alweer meer dan het bekijken waard was.

Nog acht ronden scheiden

Jean Alesi van de overwinning. De eiken in het park horen hun laatste uur slaan. Dan klimt een dunne rookpluim uit het achtereind van de Ferrari. Even verder flakkert vuur achter het rechterachterwiel. Alesi snelt binnen, hoopt nog even, maar stapt dan uit. Wiellagers kapot. Naar de beschutting van de pitmuur waar Jean Todt een troostende hand op zijn knie legt. Alesi moet zijn tranen afvegen, twee, drie keer diep ademhalen, voor hij de tifosi in de ogen kan kijken. Kushandjes, het hart erachteraan, de schouders omhoog in onmacht. Een emotioneel afscheid, zonder overwinning.

De helft van de hoofdtribune druipt prompt af. Ferrari zal ook dit jaar niet over Monza heersen. Berger, leider voor zijn pitstop, dan tweede achter zijn ploegmaat, reed eerder de ophanging stuk op een kamera die van de wagen van Alesi was gevallen. „Vijf kilo ijzer tegen driehonderd per uur“, lachte de Oostenrijker groen. „Iets hoger, iets meer naar links en ik was niet meer om aan te zien geweest.“

De Oostenrijker had toen al een gapende zijkant na contact met brokstukken van

op de velg en kreeg daar terecht een verwittiging voor. Het lot was gisteren tegen Ferrari.

En tegen David Coulthard. De jonge Schot, auteur van een schitterende pole, stierf haast toen hij tijdens de opwarmingsronde uit Ascari schoof. Geluk met één ongeluk. Papis, Montermini, Bouillon, Diniz en Moreno verkeerden zich in de eerste ronde op het opgegooide stof en blokkeerden de piste. Rode vlag en herstart. Met Coulthard, Bouillon vanuit de pitstraat, maar zonder Montermini en Moreno. Coulthard startte sterk en liep gestaag op Berger uit. Tot de wiellagers het begaven. En de Williams opnieuw in het grind stooft. Niet echt de beste sollicitatie voor Ferrari.

Zwijgen

Tien ronden later begraaftde zijn kopman zich op dezelfde plaats. Hill zat sinds de start onder de vleugel van Schumacher, die zelf een drietal seconden achter leider Berger hing. De Brit leek duidelijk sneller, maar zijn inhaalkapaciteiten indachtig, besloot hij

voorbij. Hill volgde niet enterde een tel later de achterkant van de Benetton.

„Inoue week van zijn lijn af“, fulmineerde Hill. Behoorlijk zwak als ekskuus. Inoue ging inderdaad naar links, maar om de Brit vrije baan te geven. Hill misrekende zich gewoone. Lomp en niet de eerste keer. Al in Silverstone maaide hij zijn titelrivaal van de piste. Ook Schumacher vond het welletjes en liet zijn team klacht indienen. Uitspraak: een voorwaardelijke schorsing van één Grand Prix, die Hill één race boven het hoofd hangt. Licht, maar Schumacher moet zelf nog drie races dienen onder die voorwaarde. Zwijgen dus maar. Intussen handhaaft de Duitser toch zijn voorsprong in het wereldkampioenschap.

Waar Johnny Herbert nu derde wordt. Na zijn tweede overwinning van het seizoen. Hem enigzins in de schoot gevallen, toen hij zich al verzoend had met de tweede plaats.

„Het moet mijn slipje zijn“, lachte de olijke Brit. „Dezelfde van Silverstone. Ook toen viel iedereen voor mij uit. Die trek ik niet meer uit, kan je na-gaan.“

Herbert proefde de zoete smaak van de revanche. Luttele dagen nadat Benetton hem dumpte voor 1996, winnen. Luttele dagen nadat Herbert publiekelijk zijn tweederangsbehandeling bij Benetton aanklaagde.

„Ik heb nog steeds even weinig vertrouwen in de wagen“, stelde Herbert cru. „Als ik het gas los, gaat hij alle kanten uit. Of daar een oplossing voor bestaat? Mij wel de kans geven te testen en de wagen af te stellen. Maar ik vrees dat het daarvoor te laat is.“

Bittere konklusie. Maar met twee zeges op zijn cv moet Johnny toch wel een goed dak vinden voor volgend jaar.

DE STARTORDE

1ste rij: David Coulthard (G-B/Williams-Renault)	1.24.462 (gem: 245,933 km/u)
Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault)	1.25.026
2de rij: Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.25.353
Damon Hill (G-B/Williams-Renault)	1.25.699
3de rij: Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.25.707
Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot)	1.25.919
4de rij: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes)	1.25.920
Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault)	1.26.433
5de rij: Mark Blundell (G-B/McLaren-Mercedes)	1.26.472
Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec)	1.26.541
6de rij: Martin Brundle (G-B/Ligier-Mugen Honda)	1.27.067
Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot)	1.27.271
7de rij: Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda)	1.27.384
Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec)	1.28.741
8ste rij: Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart)	1.28.870
Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha)	1.29.028
9de rij: Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.29.287
Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford)	1.29.559
10de rij: Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford)	1.29.936
Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart)	1.30.515
11de rij: Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford)	1.30.721
Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford)	1.30.834
12de rij: Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford)	1.32.102
Giovanni Lavaggi (Ita/Pacific-Lotus-Ford)	1.32.470

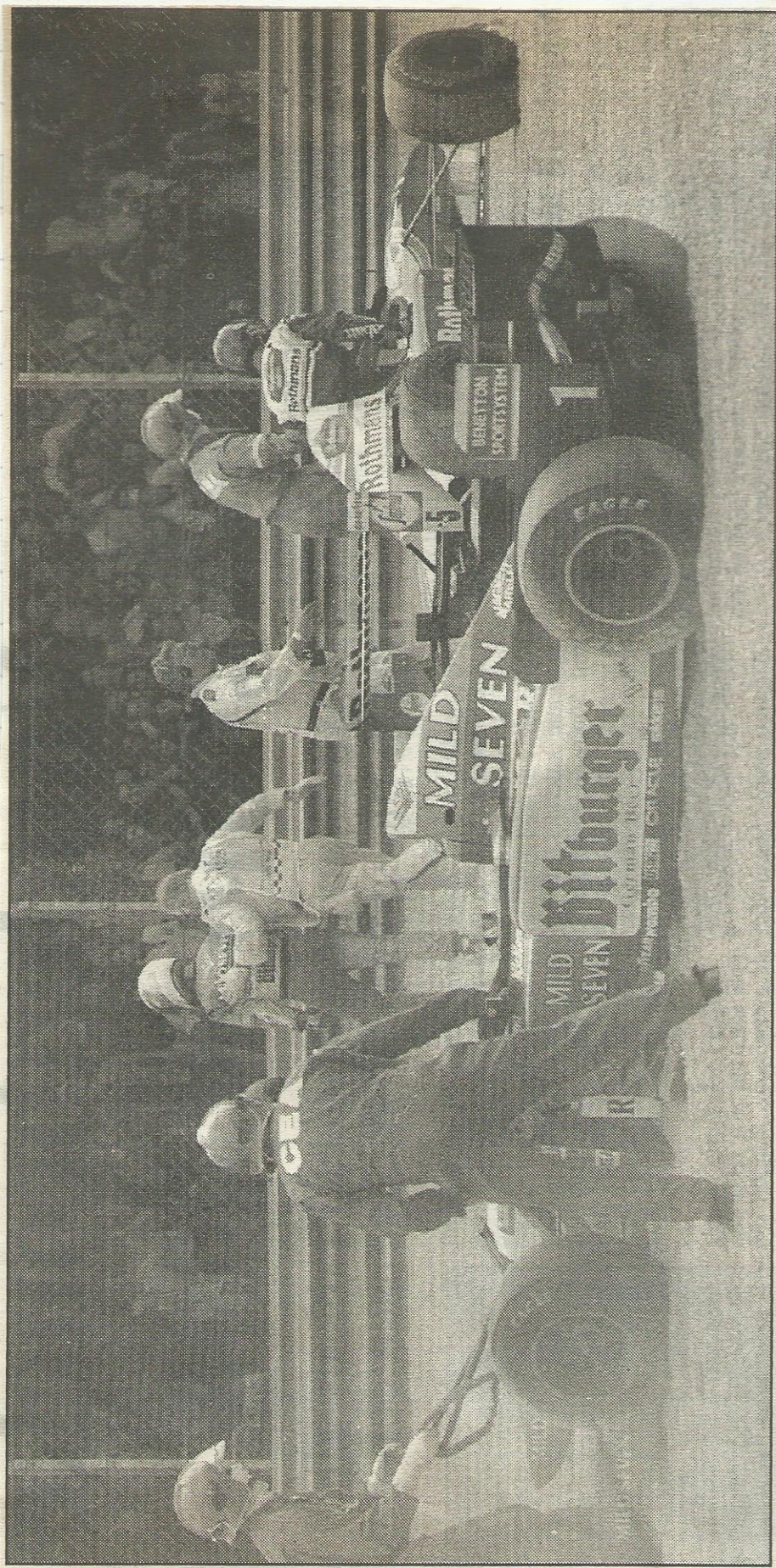
DE UITSLAG

■ 1. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault), de 305,810 km in 1u. 18'27"916 (gem.: 233,814 km/u); 2. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) op 17.779; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 24.321; 4. Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 28.223; 5. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1 ronde; 6. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1; 7. Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1; 8. Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1; 9. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 3 ronden; 10. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 6 ronden. **Tussenstand WK rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 66 ptn; 2. Damon Hill (GB) 51; 3. Johnny Herbert (GB) 38; 4. Jean Alesi (Fra) 32; 5. David Coulthard (GB) 29; 6. Gerhard Berger (Oos) 25; 7. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 14; 8. Mika Hakkinen (Fin) 11; 9. Mark Blundell (GB) 10; 10. Olivier Panis (Fra) en Rubens Barrichello (Bra) 8; 12. Martin Brundle (GB) 7; 13. Eddie Irvine (Ier) 6; 14. Jean-Christophe Boullion (Fra) 3; 15. Gianni Morbidelli (Ita) en Aguri Suzuki (Jap) 1. **Tussenstand WK merken:** 1. Benetton-Renault 94 ptn; 2. Williams-Renault 74; 3. Ferrari 57; 4. McLaren-Mercedes 21; 5. Sauber-Ford 17; 6. Ligier-Mugen-Honda 16; 7. Jordan-Peugeot 14; 8. Footwork-Hart 1.

Okkasionele derde wagen

MONZA – Ron Dennis precizeert: „Het is niet onze bedoeling een compleet seizoen met drie wagens af te werken. Alleen in bepaalde wedstrijden, onder welomschreven voorwaarden. Ik denk dat alle grote teams dat een goeie formule vinden. Het geeft mogelijkheid jong talent uit te proberen en het niveau van de tweede helft van het peloton serieus op te vijzelen. Het onderwerp is in discussie met de FIA.“

Net als het voorstel om de kronosessie tot zaterdag te beperken. Dat op nogal wat tegenwind stuit van de bedrijven in Formule 1, die al op vrijdag activiteiten voor hun klanten hebben. Een mogelijk alternatief is een premiesysteem voor de snelste krono op vrijdag. Zo zouden de rijders worden gestimuleerd om ook als het regent op vrijdag buiten te komen



Damon Hill enterde met zijn Williams opnieuw de bolide van Michael Schumacher. De WK-leider liet zijn Benetton-team prompt klacht indienen.

Optie hindert Coulthard en Verstappen

MONZA - Driekwart seizoen werkeloos rondstruinen in de paddock tastten Jos Verstappens vertrouwen niet aan. „Het ziet er goed uit“, blijft de Limburger herhalen. Die trouwens binnen afzienbare tijd verhuist naar Zolder (Stokrooi) waar levensgezellin Sophie Kumpen een optrekje laat neerpoten door papa's bouwmaterialen.

Footwork heet de hoop van Jos. „Papis is aan zijn zwanezang bezig“, weet de 23-jarige. „Een mooie kans. Ik ga zeker sneller dan de Italiaan en de wagen heeft potentieel. Het zou mooi zijn mocht ik kunnen opstappen op de Nürburgring. Ik ken het circuit uit mijn Duitse F3-periode en Nederland ligt op amper een steenworp. Maar...“

Maar wat? „Benetton heeft een optie op mij tot het einde van de maand“, vult Jos in. „En de kwalifikaties voor de GP van Europa worden gereden vanaf 28 september. Ik kan die optie aan mijn laars lapen, maar dan mag ik ook de centen op mijn buik schrijven. Wij praten momenteel met Briatore om de overeenkomst vroegtijdig af te breken.“

Is dat wel een goed idee, kappen met Benetton? „Wat heb ik van die kant nog te verwachten“, vraagt Jos retorisch. „Testwerk? Neen, dank je. Ik deed het in Silverstone. Eén dag. Waarna meneer Schumacher vier dagen van 's morgens tot 's avonds rondjes draaide en vijf seconden sneller ging. Maar met de omstandigheden rekent niemand. Alleen de krono's blijven bij: Verstappen vijf seconden trager dan Schumi. Ik denk niet dat dat me helpt.“

Verstappen klinkt opvallend eender als Herbert, die vorige week in de Britse pers

zijn gal spuwde op de samenwerking met Schumacher. „Ik krijg niet eens de data van de telemetrie te zien“, fulmineerde de Brit.

„Herbert moet zijn positie versterken, nu hij wordt verdrongen door Alesi en Berger“, aldus Verstappen. „Hij kan het zich ook permitteren tegen schenen te trappen. Hij is er 31 en heeft al een hele portie vlieguren achter de kiezen. Ik heb het ook meegemaakt, in de schaduw van Schumacher rijden. Je poogt de wagen af te stellen, maar niemand geeft gevolg aan je suggesties. Dat 'is frustrerend, maar een broekje als ik doet er beter aan niet te schreeuwen. Je hebt die mensen nog nodig. En ergens vind ik het zelfs normaal dat alles op Schumacher wordt geënt, hij is tenslotte de wereldkampioen.“

Verstappen riskeert nog te moeten optornen tegen Herbert in diens jacht op een zitje voor 1996. Bij Sauber bijvoorbeeld.

„Iedereen praat met Sauber“, lacht Verstappen. „Herbert, Brundle, Blundell, Bouillon natuurlijk en wij. Maar ik weet niet of het geknipt is voor mij. Alles staat daar in het teken van Frentzen. Ik zoek een team dat naar mij luistert. Zoals bij Simtek het geval was. Footwork of Tyrrell lijkt me wel wat. Of Barrichello zou moeten opstappen bij Jordan.“

Naar Ferrari? Daar zit toch kwasi zeker Coulthard, als we de Italiaanse kranten mogen geloven?

„Coulthard heeft hetzelfde probleem als ik“, weet Jos. „McLaren heeft een optie op hem. En hij is niet zeker daar te kunnen rijden want Alain Prost staat op de drempel. Bij Ferrari is hij wel zeker van het stuur, maar ja, de optie hindert. Ik zie

David inderdaad naar McLaren gaan. En Larini ploegmaat worden van Schumacher. Het is hem beloofd, indien ze naast Coulthard grijpen.“

Schumacher bedreigd met kidnapping

Zelfs familie-schoothond dag en nacht bewaakt door geheime politie

MONZA - Het huwelijk van de eeuw werd nog niet eens gekonsumeerd en het stormt al twaalf beaufort. Wellicht volstaat één overwinning met Ferrari opdat Italië Schumacher kollektief aan de borst drukt, maar voorlopig moeten de tifosi hem niet. Ze noemen hem koud, wijzen hem met de vinger voor het vertrek van Alesi en trakteerden hem op een staande ovatie toen hij vrijdag van de baan schoof.

Ook bij de Italiaanse pers scoort Schumi hoog. Er was al enige reserve, om het zacht uit te drukken, sinds de eerste konfrontatie vrijdagavond is het oorlog. Om evidente redenen liep vooral Italië te hoop voor 's mans internationale perskonferentie. Een verzoek om Italiaans te spreken werd botweg geweigerd. „Alleen Engels en Duits kan, ik ben nog steeds een Benetton-rijder.” Italiaanse scribenten in de wolken uiteraard. Waarna Schumi zich nog wat sympathieker maakte met een handvol geestige antwoorden. Een greep. Wat deed je voor Ferrari kiezen? „De kleur.” Prost vindt de huidige F1 geen charisma hebben? „Waarop wacht hij om terug te keren.” En meer fraais.

Tekenend was de aankomst van de rijders in de paddock gisterochtend. Voor Jean Alesi trok de mensenzee zich open, als de Rode Zee voor Mozes, 'Viva Alesi' skanderend. Toen Schumacher zich aan de poort meldde, viel eerst een vijandige stilte en vervolgens een concert van woorden die hier niet echt hun plaats hebben, vergezeld van een strakke middenvinger.

De Renault Safrane van het echtpaar Schumacher was trouwens geëscorteerd door een kwintet zwanen en een opvallend onopvallende Fiat Tipo. Waarin drie veel te gewone kerels, met een dikke bobbel onder de linkerarm, en een dame met een soortgelijke afwijking ter hoogte van het middel. DIGOS, vertrouwde een

Italiaanse collega ons toe. Geheime politie. Verklaring. Er liep vorige week op het politiebureau van Milaan een anoniem telefoontje binnen van iemand die dreigde Schumacher te ontvoeren. Nu acht de politie de kans op dergelijk vergrijp eerder klein, ook al is iemand met een jaarsalaris van bijna een miljard frank een aanlokkelijk sujet, maar men is wel als de dood voor een voorval à la Seles. De massa die zich hier beweegt, biedt een prima dekking voor lieden met minder nobele bedoelingen. In elk geval, de schijnbaar loze dreigementen van Alesi-fans worden bloedig ernstig genomen. Zeker nadat een extreme aanhanger zijn voornemen ook telefonisch aan de politiechef en de circuitverantwoordelijke meldde.

Vandaar de grote middelen. Michael en Corinna Schumacher worden dag en nacht bewaakt door de geheime politie. Op de tien meter die de wereldkampioen moet afleggen tussen zijn mobilhome en de Benetton-garage heeft hij telkens schichtig rondkijkende mannetjes in zijn zog. Die ei zo na naar de bobbel grijpen van zodra iemand het in de paddock op een looppas durft te zetten. Mevrouw Schumacher heeft uiteraard een vrouwelijke zilverknop in de rug en, u zal het niet geloven, er is zelfs een mannetje voor Jenny. Jenny is de schoothond, en, volgens kwatongen, de echte liefde van mevrouw Schumacher.

Het net wordt ook geweven rond het Hotel de Ville, het sjeke etablissement waar het echtpaar een suite betreft. Op tweehonderd meter van de plaats waar tachtig jaar terug koning Umberto I werd vermoord, viste een Italiaanse krant uit. Er vol verwachting aan toevoegend dat Schumacher de ongekroonde koning van de F1 is.