

Met de zegen van de paus

In Irvine krijgt Ferrari Alesi's vrankheid,

Bergers libido en drankzucht toe

NURBURGRING – Het peloton 1996 loopt in gestrekte draf vol. David Coulthard verleid door McLaren-Mercedes, en al is de *liaison* nog steeds niet openbaar, toch opteerde Ferrari al voor Eddie Irvine. Die bij Jordan wordt vervangen door Martin Brundle. Deejay van de stoelendans blijkt Bernie Ecclestone. De paus wil zijn Formule 1 de passie en spanning teruggeven die het momenteel ontbeert.

Alleen de sneeuw ontbreekt nog. Zondag vlijde de Formule 1 zich nog spinnend neer in een Portugees zonnetje van vijftientig graden, gisteren had je beide handen nodig om te overleven op de Nürburgring. De ene om je vast te klampen aan de riant woenwagens en niet van de Ring te worden geblazen, de andere tussen het gebit, om te beletten dat er te veel porselein zou worden weggeklapverd. En dan bleef de neerslag nog hangen. Volgens voorspellingen, tot zondag.

Transfers vielen de voorbije dagen al wel bij bakken uit de lucht. Verrassend was de keuze van Ferrari voor Eddie Irvine. Akkoord, enigszins gedwongen nadat Coulthard rood-wit verkoos, maar met de Italiaanse pers zag iedereen een Italiaan naast Schumacher belanden. Vooral omdat Ferrari woensdag vier Italianen had getest. Een rookgordijn, is nu duidelijk. Net als het bericht dat Eddie Jordan in Portugal lanceerde. Onder het motto *Je kan slechts verkopen wat van jou is* lichtte de Ierse haai de optie op Irvine. Wat Ferrari verplichtte nog eens vijf miljoen dollar op te hoesten. Niet echt een probleem. Eén telefoontje aan Fiat-manitoe Agnelli volstond, van... Bernie Ecclestone.

Bernie is de regelneef op de achtergrond. Hij bood Williams al Jacques Villeneuve aan. Hij fluisterde Ferrari Schumi in het oor. En nu bewees hij een door een

hartaanval geïmmobilizeerde vriend een dienst. Mike Greasley, manager van Mika Salo, Eddie Irvine en Martin Brundle. In nauwelijks twee weken werd het kontrakt van Salo bij Tyrrell verlengd, belandde Irvine bij Ferrari en werd zijn Jordan-zitje ingenomen door, hoe raadt u het, Brundle.

Waarom, horen we u opperen. Waarom zou Bernie zich uitsloven als er geen penny aan hangt voor hem. Fout. Er staan miljarden op het spel. Indirekt. Bernie heeft er alle belang bij dat zijn geesteskind floreert. Villeneuve was de natte droom van Formule 1, Schumachers dominantie met Benetton is niet meer om aan te zien, de wereldkampioen moet het steigerende paard temmen. Ook al betekent dat de tifosi opzadelen met een koele kikker. Irvine kompenseert voor Alesi en Berger. Zoals een kollega het verwoordde: „Waaraan dankt Alesi zijn populariteit? Zijn heethoofd en vranke tong. En Berger? Zijn libido. Irvine heeft het allemaal en is nog alkoholist toe.”

De Italiaanse kranten bedankten Ferrari alvast hartelijk met pagina's Noord-Ierland. Ze waren niet vergeten dat Irvines rijbewijs begin dit jaar enkele dagen werd ingetrokken wegens een behoorlijke snelheidsovertreding aan het stuur van zijn... Ferrari GTO. Ze snuffelden heerlijke anekdotes op uit zijn Japanse periode. De romantische weddenschappen met Ratzemberger, de nachtelijke braspartijen. Zelfs op de vooravond van zijn debuut in de Formule 1 kon Irvine niet aan de verleiding weerstaan. Hij ging stappen met zijn kersverse teambaas. Jordan

diende tegen het ochtendgloren naar zijn kamer te worden begeleid. Onkennelijk, want hij had zelfs een rondje betaald.

Van Irvine komt ook de weigering het stuur over te nemen in de 24 Uren van Le Mans '94 omdat de televisie net beelden doorstraalde van de Worldcupmatch Ierland-Italië. In de GP van Frankrijk enkele dagen later, droeg hij fier het resultaat van de wedstrijd op de Jordan-bolide: 1-0. Als er iets is waarmee je de harten van Italië veroverd, na Ferrari, is het voetbal. Irvine spreekt al een mondje Italiaans. Voldoende om de toonaangevende *Gazzetta dello Sport* diets te maken dat hij houdt aan zijn (tweede) huis in Dublin om de pubs en het vrouwelijke schoon. „In Monaco zitten enkel ouwe knarren”, voegde Irvine er nog aan toe.

Irvine heeft alles om de onvermijdelijke poppoll bij Ferrari naar zijn hand te zetten. Alleen op de piste staat er nog een hindernis, luisterend naar de naam Schumacher.

Irvine maakt er zich niet druk om: „Iedere racer denkt van zichzelf dat hij de beste is. Er is maar één manier om ook de buitenwereld daarvan te overtuigen. De erkende beste verslaan. De wereldkampioen. Met gelijke wapens. Ik heb van Ferrari de garantie gekregen dat ik over precies hetzelfde materiaal zal beschikken als Schumacher.”

Hoezo? Staat in Schumachers kontrakt dan niet gestipuleerd dat hij bescherming geniet en het alleenrecht op de reservewagen?

Jean Todt, sportieve directeur van Ferrari, krijgt het stilaan op zijn heupen: „Schumacher heeft niks te stipuleren. Bij mijn weten is het nog altijd Ferrari dat Schumacher tewerkstelt. Niet omgekeerd.”

Er staan onze Italiaanse collega's heuglijke tijden te wachten.

Schumi: „Het deert me niet dat Irvine drinkt”

NURBURGRING – Michael Schumacher ventileerde al zijn mening over zijn nieuwe ploegmaat. „Het deert me niet dat hij drinkt”, aldus de Duitser. „Ik heb trouwens duchtig meegevierd na de seizoenafsluiter in Australië vorig jaar. Hij heeft een nogal wilde reputatie, maar daaraan kan worden gewerkt. En zijn franke tong is eerder een voordeel. Ik verkies mensen van wie ik weet wat ik aan ze heb.”

Martin Brundle terug bij Jordan en Peugeot

NURBURGRING – Martin Brundle verdedigt volgend jaar dus de kleuren van Jordan-Peugeot. De 36-jarige Brit betreedt geen onbekend terrein. In 1983 al reed hij voor Eddie Jordan. Die hem toen toevertrouwde dat hij beter was dan Ayrton Senna, met wie hij streed om de Britse titel Formule 3. Senna won. Brundle treft bij Jordan nog andere bekende gezichten: die van Peugeot, met wie hij vorig jaar bij McLaren reed. „Het speelde mee in mijn keuze”, erkende Jordan gisteren. „Frankrijk zal me verwijten dat ik geen jonge Franse rijder nam. Ik kon me dat niet permitteren. Volgend jaar moeten we winnen. Brundle heeft ervaring, kan een wagen afstellen, is snel, regelmatig en vlot in de omgang.”

Met Jordan is Brundle aan zijn zesde team toe in zes jaar Formule 1. Voor zijn opvolging bij Ligier worden Jos Verstappen en Johnny Herbert geciteerd, afdan- kertjes van Benetton, en zowat iedere Fransman die aan een stuur kan draaien.

Zaterdag 30 september,
zondag 1 oktober 1995

Hoe Schumacher overleven?

Martin Brundle: „Je kan hem enkel verslaan
door niet proberen sneller te gaan”

NÜRBURGRING – Met Gerhard Berger is Martin Brundle de enige van het huidige rijdersgild die erbij was toen de Formule 1 laatst de Nürburgring aandeed, tien jaar terug. Niet echt een teken van jeugd. Wenkbrauwen fronsen dan ook bij zijn benoeming door Jordan-Peugeot. Een 36-jarige Brit die uit 140 Grote Prijzen slechts twee tweede plaatsen puurt: Frankrijk steigert. Zij het niet unaniem. Jean Todt noemt Brundle de meest onderschatte rijder en erkent op hem te hebben gejaagd. „De enige ploegmaat van Schumacher die niet werd belachelijk gemaakt”, stelt de Napoleon van Ferrari.

In tegenstelling tot zijn ploegmaat Panis, stuurt Martin Brundle de *sommelier* niet door. „Ik heb er heroïsche discussies over gevoerd met Hakkinen”, lacht Brundle. „Hij staat op een dieet van cola. Wat een idee. Niets is zo goed op de vooravond van een Grand Prix als een lekker glaasje wijn.” Krasse taal voor een Brit. Is dat de reden dat hij bij Ligier zit? De Franse keuken. „Dat zegt iedereen me. Maar als ik lekker wil eten, ga ik naar België. In mijn ogen is de Belgische de meest onderschatte keuken ter wereld.”

In de ogen van Todt is Brundle de meest onderschatte rijder. Ook Schumacher drong aan op zijn komst bij Ferrari. Blijkbaar liet hun samenwerking bij Benetton, in 1992, een goeie indruk op de Duitser.

„Ik zeg wat er op mijn lever ligt. Dat apprecieert Michael. Weet hij wat hij aan je heeft. En uiteraard verkiest hij een nieuwkomer als ploegmaat. Die net als hij Ferrari moet ontdekken. In plaats van een kerel als Larini die zijn weg kent in het huis.”

Maar het wordt dus Irvine. Heeft Brundle een tip voor de Noordier om te overleven naast Schumacher?

„Niet proberen sneller te gaan dan hij”, verbaast Brundle. „Ik maakte dezelfde fout in de eerste vier races bij Benet-

ton. Na weer zo'n kanonkrono stapte Schumacher uit de wagen, die verdomde lach om zijn lippen, niet in het minst zwetend, wel druipend van arrogantie. Hij kelderde me mentaal. Tot ik me voornam zijn zwakke punten te zoeken. Zijn start. Gemiddeld was ik bij Benetton zeven tienden trager dan Schumacher. Op de grid stond ik één of twee rijen achter hem. Maar de start beheerste ik in de perfectie. Dat werkte zozeer op zijn systeem dat hij tegen het einde van het seizoen bij de start meer in zijn spiegel keek dan voor hem.”

„Eerlijkheidshalve moet ik er aan toevoegen dat Schumacher Benetton ontdekte”, vervolgt Brundle, gelanceerd. „Dat hij het team nog niet naar zijn hand had gezet. Maar dat is ook het geval met Ferrari. Dus zou ik aan Irvine zeggen: *If you want to fuck him up, it's now or never*. Want eenmaal in de verliezende hoek gedrongen, is Schumacher verloren. Hij kent dat gevoel niet. Het is hem nog nooit overkomen.”

Irvine moet dan wel dezelfde middelen en dezelfde wagen krijgen als de wereldkampioen. Iets wat niet evident is, te oordelen naar de uitlatingen van Herbert.

„De reactie van een *loser*”, stelt Brundle cru over zijn landgenoot. „Hij probeerde Michael op de piste te kloppen. Gaat niet. Hij is de snelste, de fitste. Ten einde raad ging hij uithuilen bij de Britse pers. Patetisch. Denk je echt dat er één teammanager is die een van zijn wagens bewust trager zou maken? Larie. Het is trouwens praktisch gewoon onmogelijk dat te doen.”

Dit soort uitspraken draagt niet echt bij tot Brundles populariteit in het peloton. Die sowieso al op een laag pitje staat. Te veel kollega's beten hun tanden – en hun wagen – stuk in een poging de Brit te dubbelen.

„Ze moeten maar proberen me te passeren”, klinkt het simpel. „Ik laat me niet intimideren. *I'm strong in the head*. Of het nu Gachot is, of Schumacher. Ik stap niet opzij.”

Het lijdt twijfel of hij met Jordan, zijn nieuwe onderkomen, minder zal worden gepasseerd dan met Ligier. Waarom verliet hij eigenlijk Ligier?

„Voor de tee”, lacht Brundle. „Bij Ligier hebben ze er geen benul van hoe ze dat buideltje moeten laten weken. Neen, serieus, het viel me bijzonder zwaar Ligier te verlaten. Ik werk al zestien jaar samen met

Tom Walkinshaw. Hij is meer een vriend dan een baas. Daarom spelde hij me niks op de mouw. Hij kon me niet de ga-

ranties geven die ik eiste. En ik kon niet riskeren Jordan nog langer aan het lijntje te houden. In de 24 uren nadat

bekend raakte dat Irvine opstapte, hingen er liefst veertien gegadigden aan de lijn bij Jordan. En voor veel minder geld dan ik vroeg. Het was hoog tijd dat ik die handtekening zette.”

Regen helpt Coulthard

NÜRBURGRING – Naar goeie gewoonte dacht Schumacher zijn kanontijd neer te zetten onder de dambordvlag. Pech voor hem. Want halfweg de sessie beviel de regenzwangere lucht. David Coulthard had toen al zijn 1.18.738 op de tabellen gereden. Damon Hill bleef op twee tienden hangen. Eddie Irvine waande zich al bij Ferrari met de vijfde tijd. Er werd al iets minder geschoven dan 's ochtends maar de onbekende Ring plaatste de rijders toch nog steeds voor problemen. Als het weer het wil, zullen de heren vandaag behoorlijke happen van hun tijd afknijpen.

■ **Uitslag eerste oefenritten:** 1. David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.18.738 (gem.: 208.306 km/u); 2. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.18.972; 3. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.19.470; 4. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.19.821; 5. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.20.488; 6. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.20.521; 7. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.20.653; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.20.762; 9. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.20.866; 10. Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1.20.909; 11. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.21.350; 12. Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.21.541; 13. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.22.059; 14. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.062; 15. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.23.058; 16. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.23.328; 17. Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1.23.689; 18. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.23.760; 19. Gabriele Tarquini (Ita/Tyrrell-Yamaha) 1.24.286; 20. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.24.696; 21. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.25.647; 22. Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.26.667; 23. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.26.784; 24. Jean-Denis Deletraz (Zwi/Pacific-Lotus-Ford) 1.27.853.

Berger trapt na

NÜRBURGRING – Ze lopen wat nerveus bij Ferrari. De achterstand op Benetton-Williams blijft en de Italiaanse pers stookt het ene vuurtje na het andere. Jean Todt reageerde hoogst agressief. Onder andere op de gesuggereerde voorkeursbehandeling van Schumacher: „Schumacher heeft niks te stipuleren. Dit is Benetton niet.” En op de vermeende rol van Bernie bij de transfers. „Bernie vernam maandag om 11.15 uur dat Irvine had getekend.”

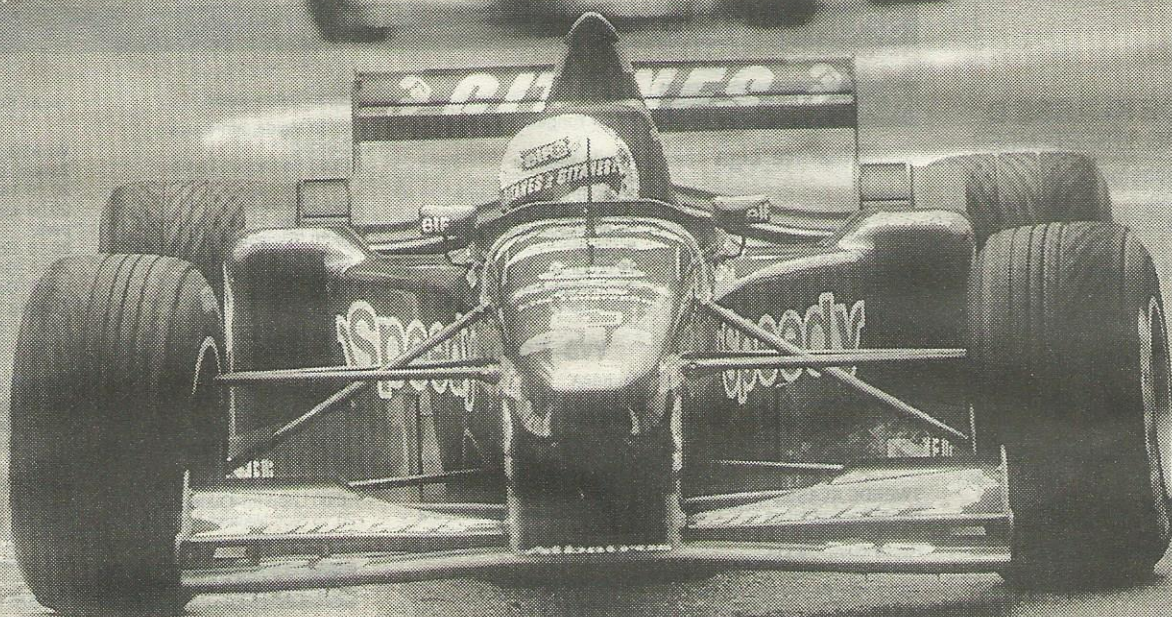
Todt vertelde ook dat tweederde van zijn sanerende taak bij Ferrari erop zat, maar dat hij het moeilijkste deel nog voor de boeg had. De verwarring wegwerken. Inderdaad een hele opgave, want Berger vond gisteren het ogenblik gekomen om nog eens het vuur aan de lont te houden. Naar aanleiding van de orkaan die Alesi's boete door de Italiaanse kranten deed waaien. „We hebben een persverantwoordelijke die geacht wordt dit soort toestanden te voorkomen. Hij deed er nog een schepje bovenop.” De geur van afrekening hing nadrukkelijk in de zaal.

Vegas maakt zich op

NÜRBURGRING – Naast de zestien Grote Prijzen die de bijgeschaafde voorlopige kalender van 1996 sieren, wordt opnieuw een Grote Prijs van Amerika verwacht. Bernie zou wat graag het territorium van de Indycar ontheiligen en Las Vegas is vragende partij. Een halfgare ondernemer trok drie miljard frank uit om tien kilometer ten noorden van de gokstad een heus autosportpark uit de grond te stampen. Met liefst 23 circuits, van stockcar tot Formule 1. De machines zijn al in de weer, in september 1996 zou het complex gebruiksklaar moeten zijn. Dat wordt scherp.

Indonesië krijgt WK-rally

NÜRBURGRING – De Rally van Indonesië, een proef van het Asian-Pacific-kampioenschap, promoveert volgend jaar naar het wereldkampioenschap. Wellicht een compensatie voor het afvoeren van de Grand Prix van de kalender Formule 1.



Hill duimt voor kampioen Schumacher

Duitser in indrukwekkende stijl voorbij Alesi naar zevende zege

NÜRBURGRING – Damon Hill verloor zijn tweede wereldtitel op rij op zijn manier. Met een dubbele fout in de Grand Prix van Europa. En als een gentleman. Hij duimde sportief, verslagen, voor een triomferende Michael Schumacher. De 26-jarige Duitser bekroonde een bloedstollende race met een sterke finale die hem voorbij Alesi naar winst en op drie punten van zijn tweede wereldtitel loodste. Een wiskundige formaliteit, met nog drie races te gaan.

„Het zal ook voor dit jaar niet zijn”, besepte Damon Hill, sekonden nadat zijn Grote Prijs was geëindigd in de bandenmuur. Een slipper, toen hij al in verloren positie hing. Halfweg koers had Hill zijn neus geschonden in een poging Alesi, leider omdat de concurrentie na tien ronden om de slicks moest waarmee hij van bij de start had gegokt, te verschalken. Een overbodig maneuver, want zijn tweede pitstop wenkte. Bovendien slecht uitgevoerd. De Ferrari en de Williams haakten in elkaar. De wissel van de neus hield Hill bijna een halve minuut langer in de garage. Hij was meteen

Schumacher toonde hoe het wel moest. In dertien ronden maakte de Duitser 22 sekonden goed op leider Alesi. Weze het geholpen door frisser rubber – Benetton opteerde voor drie stops – en een uitstapje van Alesi, geënerveerd door Hakkinen. Schumacher ging buitenom in de Z-Kurve, de wielen van de Benetton en de Ferrari schoven in elkaar, maar Schumacher zat voor. Een gewaagde beweging. Net zoals hij in een pril stadium de aanvallen van Hill had afgeslagen. Hill ging hem even voorbij, maar verloor hektometers verder zijn winst in een fout. Het seizoen in één ronde: Hill foutief, Schumacher foutloos en met het lef van de beste.

De deuren die Schumacher op Hills neus sloeg, de passages van Alesi en Coulthard, worstelend met de reservewagen na alweer pech in de opwarmronde: het was limiet. Misschien bood de nieuwe gedragskode de commissarissen grond om Schumacher te straffen. Maar het zou zonde zijn geweest. Zeker met nog steeds een voorlopige schorsing boven zijn hoofd. Dit was kampioenenstijl. Waarvoor de slachtoffers in ootmoed de pet afnamen.

Nog drie punten heeft Schumacher nodig, want hij telt ook in het aantal over-

drie races. Of één vierde plaats. Een formaliteit. Schumacher wordt straks de verdiende wereldkampioen. „Zelfs Senna zou het moeilijk hebben gehad met zoveel talent”, dacht Bernie Ecclestone.

„Na de ultieme pitstop was ik van zins de tweede plaats veilig te stellen”, verklaarde de winnaar na een gestrekte flik-flak op het podium. „Tot het gejuich van de fans tot me doordrong. Massaai, overweldigend, ondanks het hondse weer. Ik besepte: alleen de zege past hierbij. Zij schreeuwden me voorbij Alesi.”

De patetiek was de 100.000 Duitsers die de Nürburgring Wohnmobil-gewijs hadden ingenomen, *wurst*. Na Steffi is Schumi de held van het vaderland. En die woont al in Monaco.

Weg voor Schumacher ligt open



Michael Schumacher.

De 26-jarige Michael Schumacher bekroonde een bloedstollende race in de GP van Europa F1 met een sterke finale. Die loodste hem voorbij Jean Alesi en bijna zeker naar de wereldtitel. Nog drie punten heeft Schumacher nodig, want hij telt ook in het aantal overwinningen Hill ruimschoots uit (7 tegen 3).

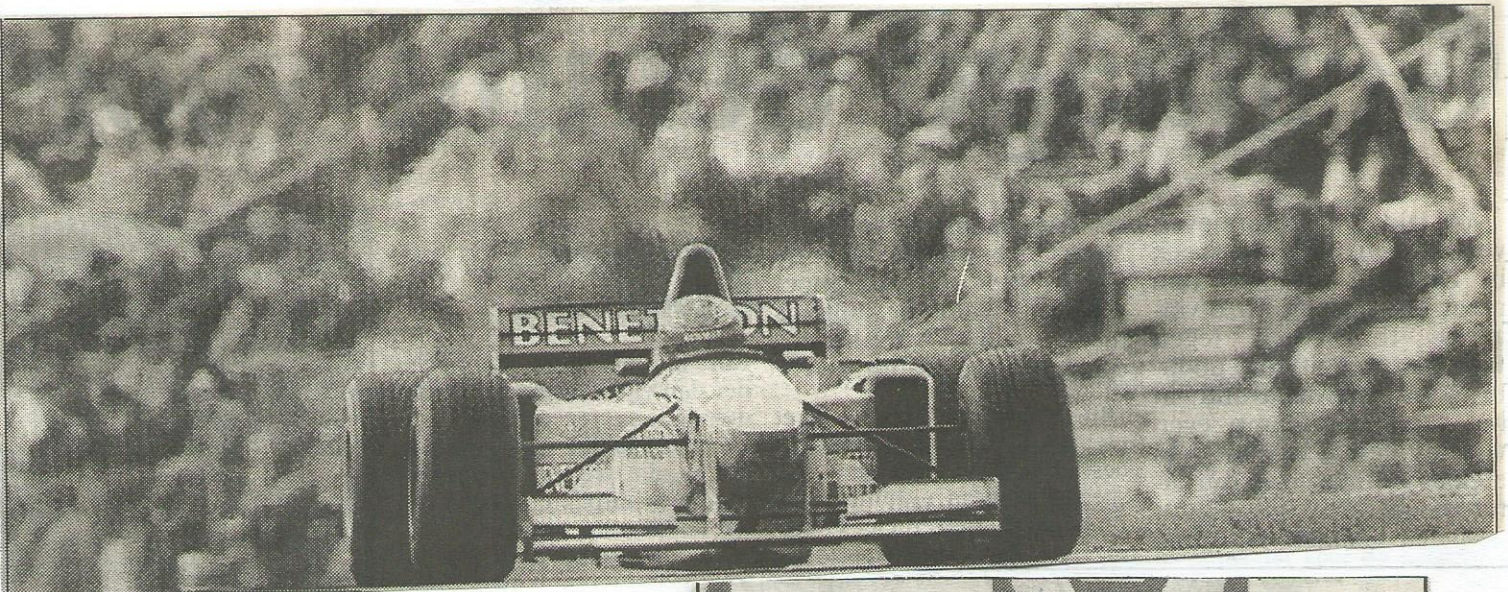
De startorde

■ **1ste rij:** David Coulthard (GBR/Williams-Renault) 1.18.738 (gem.: 208,306 km/u); Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.18.972. **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.19.150; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.19.821. **3de rij:** Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.20.488; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.20.510. **4de rij:** Johnny Herbert (GBR/Benetton-Renault) 1.20.653; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.20.749. **5de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.20.866; Mark Blundell (GBR/McLaren-Mercedes) 1.20.909. **6de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.21.211; Martin Brundle (GBR/Ligier-Mugen Honda) 1.21.541. **7de rij:** Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.22.059; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.062. **8ste rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.23.058; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.23.328. **9de rij:** Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1.23.689; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.23.760. **10de rij:** Gabriele Tarquini (Ita/Tyrrell-Yamaha) 1.24.286; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.24.696. **11de rij:** Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.24.900; Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.25.157. **12de rij:** Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.26.098; Jean-Denis Deletraz (Zwi/Pacific-Lotus-Ford) 1.27.853.

De uitslag

■ **De uitslag:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault), de 305,252 km in 1u39'59"044 (gem.: 183,180 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Ferrari) op 2.684; 3. David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 35.382; 4. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1 ronde; 5. Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault) 1; 6. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1; 7. Martin Brundle (G-B/Ligier-Mugen Honda) 1; 8. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 2; 9. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 3; 10. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 3; 11. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 3; 12. Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 3; 13. Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 5; 14. Gabriele Tarquini (Ita/Tyrrell-Yamaha) 6; 15. Jean-Denis Deletraz (Zwi/Pacific-Lotus-Ford) 7. Anderen niet geplaatst.

Tussenstand WK rijders (na 14 van 17 wedstrijden): 1. Michael Schumacher (Dui) 82 ptn; 2. Damon Hill (G-B) 55; 3. David Coulthard (G-B) 43; 4. Jean Alesi (Fra) en Johnny Herbert (G-B) 40; 6. Gerhard Berger (Oos) 28; 7. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 15; 8. Mika Hakkinen (Fin) en Rubens Barrichello (Bra) 11; 10. Mark Blundell (G-B) 10; 11. Olivier Panis (Fra) 8; 12. Martin Brundle (G-B) en Eddie Irvine (Ier) 7; 14. Jean-Christophe Boullion (Fra) 3; 15. Mika Salo (Fin) 2; 16. Gianni Morbidelli (Ita) en Aguri Suzuki (Jap) 1. **Tussenstand WK konstruktors:** 1. Benetton-Renault 112 ptn; 2. Williams-Renault 92; 3. Ferrari 68; 4. McLaren-Mercedes 21; 5. Sauber-Ford en Jordan-Peugeot 18; 7. Ligier-Mugen-Honda 16; 8. Tyrrell-Yamaha 2; 9. Footwork-Hart 1.



Nieuwe wereldtitel wenkt

Michael Schumacher tweemaal aan het werk; zowel tijdens als na de Grote Prijs van Europa ging de Duitser uit de bol. Niet eens ongewoon met een nieuwe wereldtitel Formule 1 die wenkt.



Dopingangst houdt F1 in ban

NÜRBURGRING – Rubens Barrichello en Max Papis stapten met dichtgeknepen billen door de Grand Prix van Europa. Enerzijds omdat het milde Duitse klimaat hen met een stromende vorm van griep opzadelde, anderzijds omdat ze net nu werden uitgeloot voor de dopingkontrole. Barrichello erkende Afrin te hebben genomen dat het verboden produkt efedrine bevat. Hetzelfde goedje dat Maradona een jaar van de voetbalvelden hield en pas dit weekeinde, ironie van het lot, liet wederoptreden. Papis bezondigde zich aan pheniphe-drine.

Beide rijders brachten de kontrolerende dokter op de hoogte van de situatie en hopen dat hun oprechtheid de Internationale Autosportfederatie (FIA) tot een milde behandeling inspireert. Geen ijdele hoop, want de FIA liet zaterdag weten dat ze een eigen lijst van verboden produkten wil samenstellen, in plaats van de lijst van het Internationale Olympische Komitee die nu gehanteerd wordt en die niet is toegesneden op autosport.

De urinestalen van Barrichello en Papis, en die van Panis, Schumacher, Coulthard en Hill, werden naar het labo van Keulen gezonden. Over tien dagen kennen we het resultaat.

■ **MARC GOOSSENS**, in Duitsland als gastcommentator van BRTN, maakte van de gelegenheid gebruik nog eens met Ortwin Podlech te praten. De manager van Frentzen ziet wel wat in onze landgenoot en stuurt deze week een kontraktvoorstel. Goossens houdt alle mogelijkheden voor 1996 open. Indycar (45 miljoen frank), F1, F3000 en Japanse F3000. „Daar handhaven ze het huidige reglement en kan ik mijn ervaring laten spreken”, aldus Marc. „Bovendien heeft Podlech daar goeie kontakten en blijkt het steeds meer een weg naar F1.”

■ **RALF SCHUMACHER**, de jongere broer van Michael, momenteel tweede in Duitse Formule 3, promoveert volgend jaar naar Formule 3000. Ralfs carrièreplan voorziet F1 vanaf 1998, maar al volgend jaar een job als testrijder.

■ **JOHNNY HERBERT** zou nog een kans maken bij Ligier en Sauber. Zijn (flegmatieke) versie klonk iets anders: „Ik rijd

Coulthard: twee jaar McLaren

NÜRBURGRING – De *Gazetta dello Sport* had nog wat span-

ning opgewekt door in haar zaterdageditie te melden dat niet Coulthard, maar Berger naar McLaren zou gaan. De Oostenrijker heeft al wel getekend bij Benetton, maar in F1 is dat niet echt een probleem. De officiële mededeling van het Britse team, gisterochtend voor achttien duizend Mercedesgenodigden, bevatte minder nieuws: David Coulthard rijdt de volgende twee jaar bij McLaren. Naast Mika Häkkinen. Jan Magnussen blijft testrijder en rijdt zowel DTM als Formule 3000. Met Alain Prost wordt nog onderhandeld over een rol waarin hij „zijn ervaring als viervoudige wereldkampioen maximaal kan benutten”, dixit Ron Dennis.

Alleen nog kronoritten op zaterdag

NÜRBURGRING – De konstruktors diskussieerden zaterdag over enkele hangende reglementwijzigingen. Over de 107-procent-regel – kwalifikatienorm van zeven procent boven de pole – en het inzetten van een derde wagen werd geen akkoord bereikt. „Indien het veld volgend jaar slechts twintig wagens sterkt blijkt, zal het voorstel wellicht opnieuw te berde komen”, verwachtte Dennis. Maar de kontractatie van de kronoritten kreeg groen licht. Dertig ronden vrije trainingen op vrijdag, idem op zaterdagochtend, gevolgd door twaalf ronden kronoritten na de middag. Maar met de vrijheid de reservewagen te gebruiken. De wereldraad van de FIA moet later op de maand nog wel zijn fiat geven.

■ **NIKI LAUDA** dook weer op in de Ferrari-pit. Een goed gesprek met Luca di Montezemelo en Jean Todt legde de onenigheid bij, volgens de Oostenrijker. Die wel niet kon zeggen wat zijn nieuwe rol was, buiten het opstrijken van een astronomische gage. Zijn aanwezigheid was niet van aard Todts nervositeit te temperen.

Verstappen test Ligier, Diniz leurt met fortuin

NÜRBURGRING – Jos Verstappen test deze week een Ligier. De Nederlands-Limburger behoort tot de kandidaten voor de twee nog openstaande zitjes. Zeker één komt een Fransman toe, maar het is niet uitgemaakt dat dat Panis wordt. Collard, Boullion, Lagorce staan te dringen. Verstappen krijgt konkurrentie van Blundell, bedankt door McLaren, en Herbert. Al lijkt de laatste Brit geneigd zijn twee overwinningen te gelde te maken in de Amerikaanse Indycar. Als beschermeling van Briatore, gedeeltelijk eigenaar van Ligier, heeft Verstappen goede argumenten. Naar zijn zeggen, kan hij ook nog steeds terecht bij Arrows.

De beste argumenten heeft Pedro Diniz. De Braziliaan blokkeert momenteel de markt omdat hij leurt met tien miljoen dollar. Voor het grootste deel ingebracht door Parmalat, de voornaamste klant van vader Diniz' warenhuisketen. Zelfs subopteams als Ligier en Sauber twijfelen met dat bedrag op tafel.

■ **SCHUMACHERS RADIO-TEORIE** zette grote ogen bij Renault. De Duitser verklaarde woensdag dat hij met de radio aan het spelen was toen hij met zijn Renault Safrane biturbo in een vrachtwagen knalde. De radio in de meeste Renaults, onder andere de Safrane, wordt bediend met een hendel aan het stuur. David Coulthard deed er nog een schepje bovenop. „Vijf jaar terug plantte ik de BMW van mijn moeder in de staart van een file. Ik vertelde haar ook dat ik met de radio speelde, terwijl ik gewoon te snel reed.” Misschien moet de Duitse televisie haar dagelijkse Dekra-spotjes waarin Schumacher de kijker adviseert veilig en voorzichtig te rijden, wat bijschaven.

■ **EEN DUBBELE BEEN-BREUK** werd gekonstateerd bij de ongelukkige Pacific-mecanicien die door Andrea Montermini tijdens zijn pitstop van de sokken werd gereden. De man poogde een weigerende benzineklep op andere gedachten te brengen, maar Montermini stookte ervandoor. Om even verder onder brandstof te komen.

AYRTON SENNA'S VRIENDIN WILDE ZELFMOORD PLEGEN

Fotomodel Adrianna Galisteu verwerkte het tragische ongeval van haar vriend/autopiloot Senna kennelijk niet zo goed als velen dachten. De 22-jarige Braziliaanse schone heeft bekend dat ze verleden jaar na de dood van haar vriend een volledig doosje gevaarlijke geneesmiddelen heeft ingenomen. "Ik slikte de pillen door met een glas water en ging op de zettel liggen wachten op de dood. Ik was heel rustig, want ik had me verzoend met het feit dat mijn leven zinloos was zonder Ayrton. Een vriend, die terwijl ik bewusteloos was tevergeefs probeerde te telefoneren, is naar mijn huis gereden en heeft onmiddellijk de hulpdiensten verwittigd.

Ik werd wakker in het hospitaal met een leeggepompte maag. Ik was eerst woest dat het niet was gelukt, maar nu kijk ik er ondertussen anders tegenaan. Ayrton was zelf een overlevener. Hij zou nooit hebben gewild dat ik mijn verdriet op die manier zou verwerken."



■ **MIST** verlaatte de zondagse warm-up met 35 minuten. Een pooltemperatuur, regenbuien en ijzige wind deden niemand berouwen dat de Formule 1 hier de eerste vijf jaar niet meer terugkeert. Vooral Eddie Jordan niet. De Ier vreesde konstant dat zijn toupetje hem zou verlaten.

■ **JEAN ALESI** probeert alsnog onder de boete van 6 miljoen frank van Ferrari uit te komen. Jean Todt, het voorwerp van Alesi's scheldtirade, pleit voor hem. Als de boete wordt kwijtesgescholden, belooft Alesi de helft, drie miljoen dus, over te maken aan een vereniging die zich het lot van Siciliaanse wezen aantrekt. Alesi is van Siciliaanse origine.

■ **3,5 miljard frank** betaalde de Duitse televisiezender RTL voor de uitzendrechten Formule 1 tot in het jaar 2000. Daar zal geen Nürburgring meer bij zijn, indien het van Bernie Ecclestone afhangt. En het hangt van Bernie af.

■ **DE FRANSE ATOOM-PROEVEN** zinderden door tot in de Eifel. Taki Inoue weigerde om die reden een interview aan Franse journalisten. „Ik drink ook geen Franse wijn meer“, voegde de Arrows-rijder er onstemd aan toe.

JAPANESE VRIENDIN HERSTELT EVENWICHT IN HET LEVEN VAN FORMULE 1-PILOOT **JEAN ALESI**

Is er nog leven na Ferrari voor een Formule 1-piloot? Het is de droom van elke rijder om op een dag te mogen treden tot de legendarische renstal, de Scuderia Ferrari. Het is de beurt aan regerend wereldkampioen Michael Schumacher om te bezwijken voor de Italiaanse lokroep en de Amerikaanse dollars. Volgend seizoen neemt 'Schumi' bij Ferrari de plaats is van Jean Alesi, op dit moment de nummer vijf in de WK-tussenstand. De Fransman voelt zich bekocht.



Jean met Laurence. Hun huwelijk hield nog geen twee jaar stand. Intussen heeft Alesi een nieuwe (Japanse) vriendin.

BEDROGEN EN VERNEDERD

De komst van Schumacher bij Ferrari heeft het vertrek van Alesi bespoedigd. Nee, de Scuderia zet haar 'Mozart' niet aan de deur. Jean is echter beducht voor het kannibalisme van de Duitser en wil voor geen geld van de wereld een team vormen met de beste F1-piloot van het moment. Zijn huidige Ferrari-kompaan Gerhard Berger denkt er blijkbaar net zo over want hij maakt mét Alesi de overstap naar Benetton. Klaarblijkelijk kunnen maar weinig kollega's om met de arrogantie van Schumi. Ferrari-opperhoofd Luca Di Montezemolo heeft kennis genomen van het standpunt

van zijn Franse piloot en heeft de knoop doorgehakt: Schumacher in, Alesi out! De zoon van de carrossier uit Avignon heeft het moeilijk met die beslissing. Vijf jaar lang heeft hij het beste van zichzelf gegeven voor de Scuderia. Hij had meer respect verdiend, vindt Jean. De tifosi zijn het roerend met hem eens. Zij zagen in de Fransman immers een nieuwe Gilles Villeneuve. De Italiaanse pers zette een reddingsactie op het getouw: 'Wij willen Jean!' Maar er is geen weg meer terug voor Alesi. Hij voelt zich vernederd en bedrogen door Ferrari. Nu strijkt de Fransman bij Benetton hetzelfde jaarsalaris op als bij Ferrari (270 miljoen frank) en krijgt hij daar per podiumplaats nog een vette premie bovenop, maar het geld verzacht de pijn maar half. Schumacher doet

het bij Ferrari voor de ronde som van 780 miljoen frank per jaar. Wint de Duitser onder Italiaanse vlag opnieuw de wereldtitel, dan komt hij uit op 1,65 miljard frank voor twee jaar. Wie biedt meer?

PIJNLIJKE ECHTSCHIEDING

De eerlijkheid gebiedt om te verduidelijken dat Alesi bij Ferrari niet bij iedereen geliefd was. Zijn spektakulaire rijstijl past weliswaar perfect bij het huis, maar zijn gebrekkige technische bagage speelde hem parten. In het ontwikkelingsproces van Ferrari was Alesi daarom niet meteen de geschikte man omdat hij er niet in slaagde om de wagen haarfijn af te stellen. Ook het incident tijdens de Grote Prijs van Italië, hét hoofddoel van Ferrari, van vorig jaar deed de reputatie van Jean geen goed. In die dagen liep de Fransman er niet met zijn hoofd bij, wegens de pijnlijke scheiding van zijn vrouw met wie hij amper twee jaar getrouwd was. Alesi lag op kop, toen hij bij een bevoorrading als een gek wegstootte en daardoor zijn transmissie brak. Meteen kon hij de felbegeerde historische zege op eigen bodem vergeten en dat hebben ze hem bij Ferrari nooit vergeven. De sentimentele problemen zijn intussen van de baan. Jean heeft een nieuwe vriendin. Kumiko Goto is een Japanse actrice. Desalniettemin troffen we een gespannen, bijna onherkenbare Jean Alesi. Geen sprankelende ogen en eeuwige glimlach maar een getrokken gelaat waarop de frustratie en nervositeit af te lezen stond.

Hoe kijk je tegen je verhuis van Ferrari naar Benetton aan?

Als een belangrijke stap in mijn leven. Ik wilde niet het slaafje worden van Schumacher. Die keuze plaatst mij voor een volledige feit. Ik kan opkrassen. **Is de rest van het huidige seizoen er voor jou te veel aan?**

Ik ben een professional en elke keer dat ik de Ferrari-helm opzet,

geef ik me voor het volle pond. Het enige probleem is dat ik aanvoel dat ik niet meer kan rekenen op het vertrouwen van de Ferrari-mensen om me heen. De samenhang is zoek. In die omstandigheden is het lastig rijden. Ik probeer dat van me af te zetten. In sta vijfde in de WK-tussenstand en wil me daar tenminste handhaven.

Straks bij Ferrari de deur achter je dichttrekken, hoe zwaar is dat?

Ik kijk vooruit. Ik hoop dat ik mijn carrière zal kunnen beëindigen bij Benetton. Het blijft natuurlijk afwachten. Bij een nieuwe renstal investeer je heel wat tijd en energie in de kennismaking met de nieuwe medewerkers, de omgeving en de nieuwe geplogenheden. Op een bepaald moment was dat gevoel van samenhang bij Ferrari bijzonder sterk. Ik kan heel goed opschieten met de president van Ferrari. Alleen jammer dat de man zelden op de omlopen komt. Jammer, want ik had hem graag persoonlijk mijn versie van de feiten verteld. Er zijn de laatste tijd teveel leugens en onwaarheden over mij verteld. (zucht) Ferrari, dat is het verleden. Wat zou ik me nog opwinden?

Je weigerde destijds een aanbod van Williams omdat

Senna er zat. Nu weiger je om met Schumacher te rijden. De rol van 'tweede man' zint je duidelijk niet.

(scherp) Wat is dat, eerste piloot en tweede piloot? Ze rijden met exact dezelfde wagen. Dat is zo bij Ferrari, bij Benetton en elders. Er is met andere woorden nergens sprake van een technische discriminatie. Het is me om het menselijke aspect te doen. De eerste piloot krijgt per definitie een voorkeursbehandeling. En gezien mijn staat van dienst verdien ik die, vind ik.

Wat heb je bij Ferrari geleerd?

Bij de Italiaanse renstal vertegenwoordig je geen automerk maar een hele natie. De mentale druk is bij de Scuderia loodzwaar. Daar tegenover staat dat een GP-zege bij Ferrari dezelfde weerklank krijgt als het behalen van de wereldtitel. (zwijgt even) Bij Ferrari moet er steeds een zondebok zijn. Een man die door de achterban op het voorplan wordt geduwd en moederziel alleen in de vuurlijn staat. Zo zit het beleid van de Italianen in mekaar.