

# Michael Schumacher: „Ik ben niet met betaald verlof”

Het beeld staat me levendig voor. Het is dan ook nauwelijks zes maanden oud. Michael Schumacher in transcendente staat na een goddelijke rit. Op zijn Ring, voor zijn publiek. Hill samen met zijn titelaspiraties begraven in het zand, Alesi gedesillusioneerd door een onwaarschijnlijke remonte van de Duitser, bekroond met een viriele passeerbeweging. „Volgend jaar spreken we mekaar opnieuw”, baalde Alesi, doelend op de zitjeswissel die zich aandienende. Alesi kreeg bij Benetton nog niet veel reden om te lachen, maar Schumacher bij Ferrari, inderdaad, evenmin.

„Ik wist dat het niet makkelijk zou zijn”, ontkent de 27-jarige Duitser elke suggestie van ontgoocheling. „Daarom ging ik net bij Benetton weg. Ik had twee wereldtitels op zak. Welke zin kon ik puren uit nog een seizoen eenzaam leiden? Met een team naar de top werken, dat wou ik.”

Vraag is of werken volstaat om Ferrari uit het slop te halen. De diagnose luidt onvermijdelijk *polititis*, ten prooi aan machinaties en manoeuvres.

„Het valt best mee”, vindt *Schumi* over werken bij Ferrari. „Minder erg alvast dan wat men mij had voorgespiegeld. In zekere zin zelfs aangenamer dan bij Benetton. Engelsen zijn gereserveerd, Italianen extravert. Dat vergemakkelijkt het contact. En mensen die je kent kan je lichter motiveren om zich dubbel te plooiën.”

Het zal nodig zijn. De twee podia van Ferrari (Irvine in Australië, Schumacher in Brazilië) maskeren de technologische chaos. De revolutionaire versnellingsbak braakte voortdurend olie, in de windtunnel in Maranello wordt geschaafd aan een nieuwe neus, nieuwe bodemplaat en nieuwe spoiler. De windtunnel in Bristol blaast een meer aërodynamische cockpitopening op de tekentafel. Nadat Ferrari-baas di Montezemolo fijntjes had laten weten dat de nieuwgeboren F310 toch niet echt de winnaar was die hij had verwacht.

„Ik heb altijd voorspeld dat we in 1996 niet voor de titel zouden gaan”, aldus Schumacher. „We hebben geen toverstaf ter beschikking. Pas in 1997 zullen we er staan. Als we hard blijven werken. Tijdens de winterse tests kwam ik nooit voor middernacht in het hotel aan. Dat deert me niet. Ik heb geen ‚betaald verlof’ genomen. Als Ferrari mij dit mooie salaris betaalt, is het om te werken.”

En omdat hij alleen het Steigerende Paardje opnieuw tot leven kan wekken. Fiat-manitoe Agnelli liet al weten dat als Ferrari zou mislukken, het hun schuld zou zijn. Niet die van Schumacher. Wat is toch zijn succesrecept?

„Mijn capaciteiten reiken verder dan die van de anderen”, stelt de echtgenoot van Corinna verbloemend. „Ik was nog nooit in een situatie waar ik dacht: de wagen zou nog sneller kunnen, maar ik zit aan mijn limiet. Ik heb altijd nog een marge, in tegenstelling tot mijn collega's.”

Lees: ik ben gewoon beter dan de rest. Zo kennen we hem: vol van zichzelf, zeg maar arrogant. En dus antipathiek. Maar daar wordt aan gewerkt. Marlboro stuurde hem de voorbije weken op een imago-seminarie doorheen Europa. Op het programma: ontroerende verontschuldigungen en bekentenissen.

„Ik was zo jong toen ik in F1 kwam”, klonk het in Wenen. „Alles viel me op het hoofd. Prestatiedruk, jagende media, alles. Mij afslui-

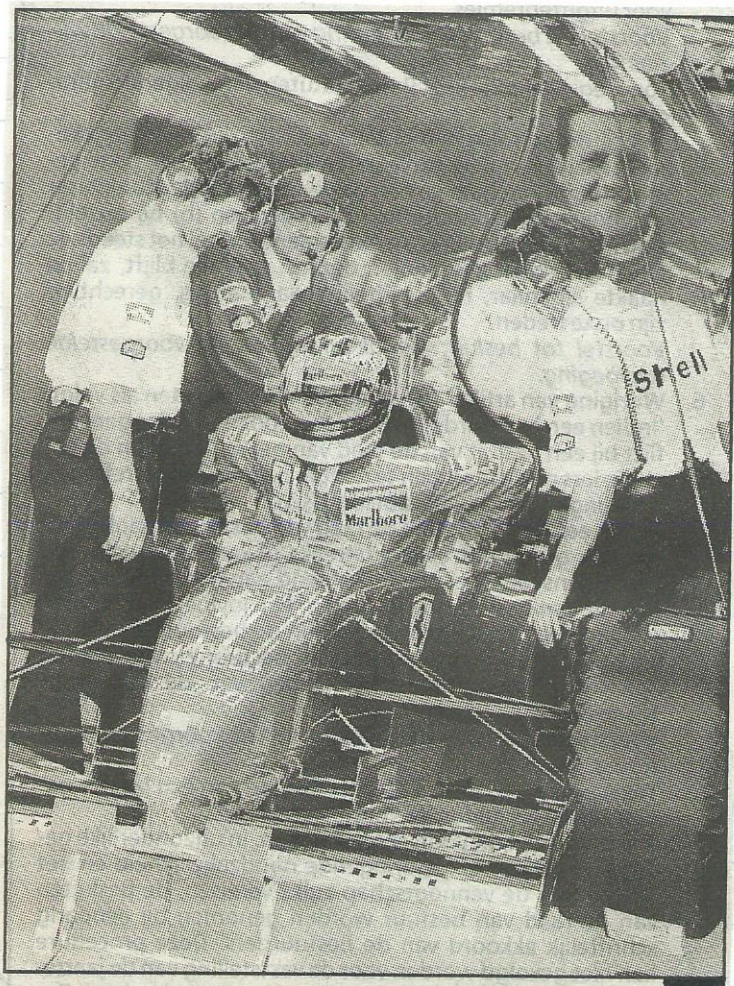
ten was de enige manier om te overleven. Maar ik ben veel opener geworden. Ik voel dat het onbezorgde hart-kereltje uit Kerpen en de wereldster Schumacher stilaan opnieuw dezelfde persoon worden."

Redelijke nonsens. Schumacher zal zich nooit nog vrijelijk kunnen bewegen. Waar dan ook. In Argentinië beklagde hij er zich nog over dat hij zelfs bij een jogging op een onchristelijk vroeg uur tientallen fotografen in het zog kreeg. Eerder deze week in Mugello werd hij tot in de toiletten achtervolgd door een paparazzo. Al was de fotograaf wel blij verrast dat hij, betrappt, voor het ruggelings actiebeeld niet op een muilpeer werd getraceerd, alleen op de cynische sneer: „Ik hoop dat je iets interessants hebt gezien."

Er is meer nodig om Schumacher uit het lood te slaan. Weet ook ploegmaat Irvine die alle middeltjes uit zijn rijk destabiliseringsgamma op de Duitser uitprobeerde.

„Zelfs de legendarische truc met het blootblaadje deed het niet", treurde de Ier. „Ik kreeg er iedereen mee afgeleid, hoe kritiek ook het moment. Schumacher keilde het boekje ongeopend in de vuilbak. Ik veronderstel dat we nooit vrienden zullen worden. Hij raakt zelfs geen pint aan."

■ **Negen Belgen** - Er mogen dan al geen Belgen meer in de Formule 1 toeren, het randprogramma van de Grand Prix van Europa bulkt van de landgenoten. Drie in de Duitse Formule 3. Vincent Vosse, Tim Verbergt en Yves Olivier hopen de voetsporen te drukken van Ralf Schumacher, de regerende kampioen, en, in een verder verleden, Jos Verstappen. Iets lager op de autosportladder vinden we de Formule Renault Eurocup met Jeffrey van Hooydonck, zoon van België's meest vermaarde slipspecialist, David Saelens, zoon van een West-Vlaamse Finna-magnaat, en Jiri De Veirman, zoon van zijn vader. De Porsche Supercup bevindt zich aan de andere kant van de ladder, waar de sporten naar beneden leiden. Bevolkt door VIP's, ex-sterren, rijders zonder stuur en Marc Schoonbroodt, Hans Willems en Wim Eyckmans. De Herentalsenaar, vorig jaar nog in Formule 3000 met een eigen team, heeft zijn aspiraties duidelijk bekoeld. F3 en Renault rijden zaterdag, Porsche zondagochtend.



Bij Ferrari beseft men dat de mindere resultaten dit seizoen niet de schuld van Michael Schumacher zijn.

■ **GP van Luxemburg?** - De Nürburgring wenst zich een zekerder bestaan dan als Grand Prix van Europa, een label dat jaarlijks wordt toegekend. Nu Hockenheim met Ecclestone een kontrakt tot en met 2000 heeft afgesloten, kan het niet als Duitse GP. Dan maar als GP van Luxemburg, dachten ze hier in de Eifel. Precedenten legio. De premier van Rheinland-Pfalz en de Luxemburgse verkeersminister bereikten al een akkoord, Bernie toonde zich bereid te praten. Maar dat doet hij ook met Las Vegas, Miami, San Francisco, Zuhai (China), Malesië en Wakkerzeel.

## De pitstop

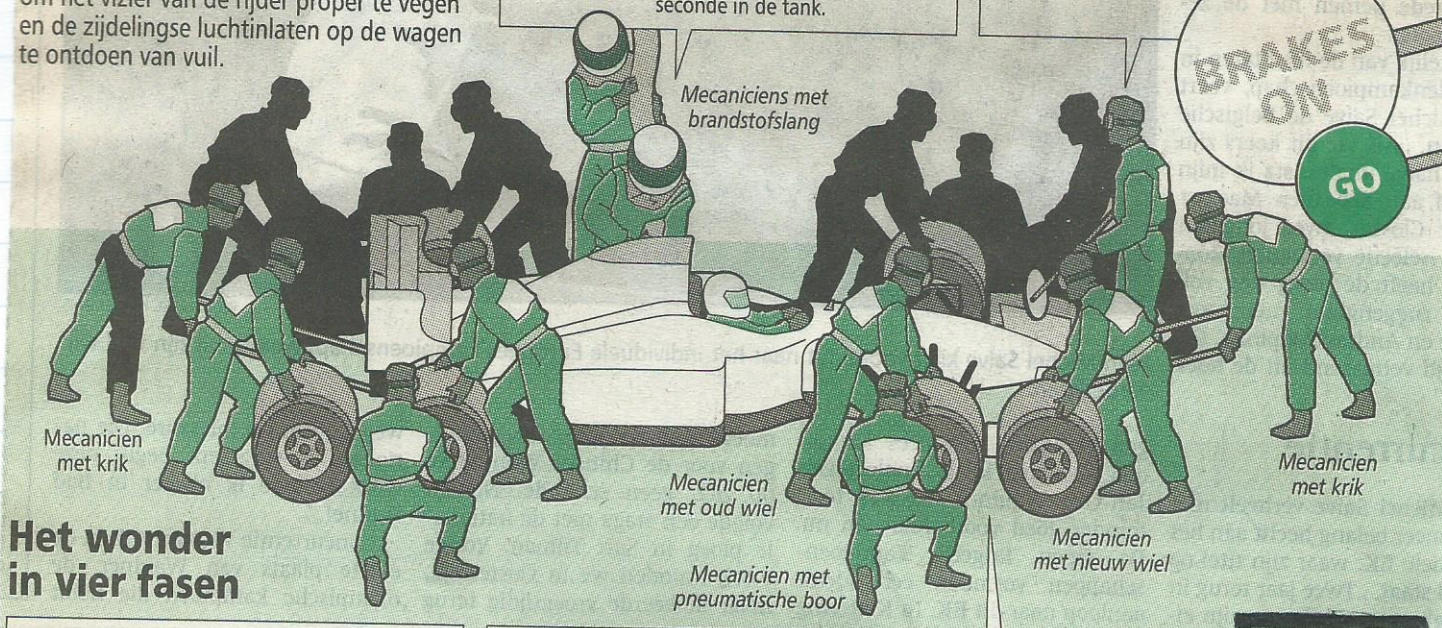
Vier banden wisselen en voltanken duurt bij een Formule 1 gemiddeld 10 seconden. Een delicate klus die vele en goedgetrainde handen vergt. 17 paar om precies te zijn, waarbij zich eventueel nog een ingenieur-motorist voegt en één of twee mecaniciens om het vizier van de rijder proper te vegen en de zijdelingse luchtinlaten op de wagen te ontdoen van vuil.

### TANKBEURT

**3** De wagen wordt weer op de grond gezet. Twee mensen zijn nodig om de zware brandstofslang aan de wagen te koppelen en op zijn plaats te houden. De benzine spuit met een debiet van 9 liter per seconde in de tank.

### WAGEN VERTREKT

**4** De brandstofslang wordt ontkoppeld. De chef-mecanicien draait het bordje 'Brakes on' naar 'Go'.



### WAGEN STOPT

**1** 17 mecaniciens staan/zitten klaar. De rijder brengt de auto tot stilstand met de neus net boven de krik.

### BANDENWISSEL

**2** De rijder houdt de voet op de rem. Nog terwijl de kriks voor en achter de wagen in de hoogte tilen, worden de oude wielen losgeschroefd en in de garage gegooid. Aan elk wiel werken drie mecaniciens: één bedient de pneumatische boor, de tweede haalt het oude wiel weg, de derde zet het nieuwe op zijn plaats.

Zaterdag 27,  
zondag 28 april 1996

# Schumachers bezem verrijst met Pasen

*Jos Verstappen: „Dit wereldje is te klein om vetes te telen”*

Zijn doel dit jaar? Jos Verstappen grijnst. „Briatore spijt doen krijgen dat hij me bij Benetton liet vertrekken.” Jos is opnieuw *The Boss*.

Na een frustrerend seizoen in dienst van Schumacher en een korte passage bij het reutelende Simtek, verrees de Nederlandse belofte bij Arrows op Paaszondag, met een zesde plaats in de GP van Brazilië. En de toekomst van Arrows kleurt rose met de komst van Tom Walkinshaw.

De Schotse race-vos bracht een ware metamorfose teweeg bij Arrows. Pardon, Tom Walkinshaw Racing Formula One. Twee VIP-bussen, keurige garage, alles in fris rood-blauw, de kleuren van Parmalat en Power

Horse, de sponsors die Walkinshaw bij Ligier weglakte.

„Tom wou per sé zijn eigen team”, vertelt Jos. „Hij probeerde alle aandelen van Ligier in handen te krijgen, maar stuitte op een Frans njet. Dus kocht hij Arrows maar in. Een goeie zaak voor ons. Laat die kerel maar schuiven.”

Uiterlijk vertoon verblindt potentiële geldschietters, maar best volgt er ook iets op het circuit. Had Walkinshaw daarvoor nog geld over?

„Er komen tien, twaalf mensen bij, er wordt veel meer getest en volgende maand gaat een motorevolutie op de bank. De voorloper van een geheel nieuwe krachtbron, met de steun van een constructeur. Volvo? Neen, naar ik hoor probeert Tom Honda te lijmen. De Japanners zouden de Mugen-

dekmantel die ze bij Ligier gebruikten, afwerpen en er op nieuw voluit tegenaan gaan.”

Tot dan is het behelpen met een Hart-motor die het duidelijk aan paarden ontbreekt. Al doet Verstappen dat niet slecht. Zoals gezegd, zesde in Argentinië en al het hele jaar opvallend in de trainingen.

„Argentinië lag ons bijzonder goed”, aldus de 24-jarige Limburger. „Eigenlijk een kart-circuit, veel draaien en keren. Daarop kunnen we onze vermogenshandicap uitvlakken. Maar nu komen de snelle banen eraan. Hier al, veel klimmen, veel paardjes nodig. Niks voor ons. Pas in Monaco of Hongarije acht ik ons weer in staat iets te tonen. In de race, wel te verstaan, want tijdens de trainingen blijft mijn lijfspreuk ongewijzigd: opvallen.”

## Huwelijk

Niet dom van Jos. Tijdens de vrije vrijdagse trainingen, wanneer de topteam louter aan de race denken, gaat de Nederlander voor een krono (verse banden, minimum aan benzine).

Dat lukt hem aardig. Gisteren alweer achtste tijd en twee ronden gelijke tred met Alesi. Gevolg: monden vallen open in bewondering en Jos wordt omstandig gepolst.

„Ik heb al met veel teams gesproken”, bevestigt Jos graag. „Niks concreets, daarvoor is het te vroeg, gewoon contact onderhouden. Ja, ook Briatore is me komen vinden. En zijn woorden klonken geïnteresseerd. Of ik nog zou willen terugkeren naar Benetton? Zeker. Dit wereldje is te klein om vetes te koesteren. Maar het gaat hem wel geld kosten. En nooit meer in een ondergeschikte rol.”

Dat lesje leerde hij node in de schaduw van Schumacher. Eizo na was de grote belofte – de nieuwe James Dean, had Briatore hem gedoopt – begraven voor hij goed en wel geboren was.

„Ik zal het nog maar eens zeg-

gen” bij Benetton. Het ik nooit de kans gekregen iets te bewijzen. Alles draaide rond Schumacher. Ik mocht de wagen niet naar mijn stijl afstellen, er werd überhaupt niet naar me geluisterd. Het enige waarvoor ik deugde, was als bezem: ik moest de baan schoonvegen voor Schumacher buiten kwam. Ik heb vaak genoeg aan Briatore gezegd dat dat niet de goeie manier van werken was, maar hij hechtte geen geloof aan mijn woorden. Uiteraard, ik was een groentje en Schumacher won alles. Het doet wel plezier *post factum* gelijk te krijgen: Alesi en Berger staan op gelijke voet. (lacht) En tuimelden in hun eerste maanden om de haverklap van de baan, moord en brand schreeuwend over ‘die onbestuurbare auto’.”

Leedvermaak is het lekkerste vermaak. Maar geen revanchisme dus. Naar verluidt is Briatore zelfs eregast op Verstappens bruiloft volgende maand. De Nederlander huwt Sophie Kumpen, onze meervoudige kart-kampioene die haar carrière opgaf om zich volledig aan Jos te kunnen wijden.

Een wederdienst veronderstellen we, want Sophie dankt één van haar titels aan een zetje van Jos.

## De vrijdag van McLaren

NÜRBURGRING – Niet alleen Jos Verstappen heeft van de vrije trainingen op vrijdag een doel gemaakt. Ook McLaren-Mercedes profiteert gulzig van de makkelijke publiciteit om hun gekreukt imago enigszins te restaureren. Het zal nodig zijn, want begin juli wordt het contract met Marlboro (misschien) hernieuwd. En in de wandelgangen gaat het steeds meer over het steeds onrustiger wordende Mercedes. Jan Magnussen, testrijder parallel met een programma in ITC en F3000, wordt alvast serieus het hof gemaakt door Paul Stewart die volgend jaar met steun van Ford in de Formule 1 debuteert. Hij zou een team Coulthard-Magnussen voor ogen hebben.

• **Uitslag vrije oefenritten:** Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1:20.853 (gem: 202,857 km/u), Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:21.332, Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:21.478, Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:21.858, David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:21.962, Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:21.973, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:22.014, Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:22.093, Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1:22.112, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:22.152, Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:22.215, Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:22.453, Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1:22.525, Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:22.631, Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:22.668, Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:23.745, Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1:23.904, Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:24.014, Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1:24.196, Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1:24.406, Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1:26.832, Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1:27.605.

## Honds

NÜRBURGRING – Jos Verstappen kreeg al een voorproefje van de gehuwde stand in Brazilië. Inzet van de echtelijke onenigheid: een dolende puppy die het hart van zijn vriendin stal. Sophie wou het dier prompt adopteren, Jos, iets nuchterder, zag vooral de praktische problemen. Hij kreeg hulp uit onverwachte hoek.

Corinna Betsch, sinds vorig jaar mevrouw Schumacher, wou zich best over het schattige ding ontfermen. Een speelkameraadje voor Jenny, de Westhighlandterriër die al eerder met zijn staart in de boter viel. Zelfde schofthoogte overigens, ruim tien centimeter.

Wat Schumacher de vraag opleverde of hij misschien bang was van grote honden? „Neen”, lachte Schumi, „maar in vliegtruigen mag je maar binnen met huisdieren tot vijf kg. Zoniet moeten ze bij de bagage. En dat zou ik niet over mijn hart krijgen.”



Jos Verstappen: „Bij Benetton was ik enkel maar goed om de baan schoon te vegen voor Schumacher.“

Maandag 29 april 1996

Jacques Villeneuve  
wint GP Europa:  
de eerste van  
een lange reeks



# Ring laat legenden herleven

Winnaar Jacques Villeneuve: „Nee, ik heb niet aan mijn vader gedacht”

**NÜRBURGRING** – Een kwakkelstart van Damon Hill leidde tot een hoogst opwindende Grand Prix van Europa met een onverwachte uitkomst. Jacques Villeneuve liet zijn legendarische familienaam herleven met zijn eerste overwinning. Schumacher en Coulthard deden hetzelfde met Ferrari, respectievelijk Mercedes, onverhoopt tweede en derde. „Er staan vandaag drie winnaars op het podium”, juichte Schumi voor een rode zee van Ferrari-petjes. 100.000 nattekelen gorgelden instemmend.

Eerder deze week verklaarde Schumacher waarom hij Damon Hill niet bij de top-zes van de rijders plaatst. Ondanks diens dominantie in de eerste drie races van het seizoen. „Damon kan enkel leiden”, zei de Duitser. „Als hij uit de achtergrond moet komen, maakt hij fouten.”

Dat bleek gisteren. Hill kwam pas als vijfde uit de startblokken en was niet bij machte die achterstand nadien uit te vlakken. Omdat hij de kunst van het inhalen niet beheerst. Bij gebrek aan kart-vorming, kan men veronderstellen. Twintig ronden lang beet hij zich de tanden stuk op Barrichello. Na zijn eerste, lange pitstop – Damon vermoedde een probleem – maakte Diniz hem het leven zuur, tot in de zandbak toe. In de finale werd hij geblokkeerd door Coulthard, zijn ploegmaat. Die profiteerde van een raketstart.

„Niet eens mijn beste want in de Formule 3 schoot ik ooit van de achtste naar de tweede plaats”, lachte Coulthard. Zijn podium werd door Mercedes als een overwinning begroet. Na een matte seizoenaanhef, onder toe-

nemende druk, vrijdag zelfs spoedberaad in Stuttgart, derde, op de heilige grond van de Silberpfeile.

## 675.000 fr. boete

Nog een andere legende verrees op de Ring: Ferrari. „Onverwacht”, gaf Schumacher toe. „De kloof met Hill in de kwalificaties (1'3”) liet dit niet vermoeden. Moet ons ook nuchter houden: dit resultaat danken we aan de problemen van Hill, de Ferrari is nog geen winnaar. Ook niet volgende week in Imola, met de nieuwe motor.”

Schumacher puurde voordeel uit een gelukkige strategie. Al had het nog beter gekund. Na zijn tweede pitstop kwam hij achter Coulthard op de piste. En-

kele tienden sneller en de Duitser had één ronde later de leiding gepakt, want toen dook Villeneuve binnen.

den die ik achter Coulthard verloor, mij de zege kostten", analyseerde Schumi eerlijk. „In elk geval, in de finale kon ik niet voorbij Villeneuve. Ik bleef hopen op een inhaalgelegenheid, zoals vorig jaar met Alesi, maar de hogere topsnelheid van de Williams liet me niet dicht genoeg naderen. En Jacques reed foutloos.”

25 pas, Indycarkampioen, winnaar van de Indy 500 en nu een Grand Prix op zak, vijftien jaar na de laatste zege van zijn betreunde vader Gilles: Villeneuve bleef er onbewogen bij. „Fantastisch”, klonk het, haast geforceerd. „Maar morgen denk ik al aan Imola. Of ik aan mijn vader heb gedacht? Neen, ik rijd voor mezelf, weet je.”

Zes maanden terug zette Benetton de Ring op zijn kop, met Schumacher, gisteren gingen

Alesi en Berger compleet af. Allebei auteur van een rotstart, dankzij een haperende koppeling, respectievelijk rem. De Oostenrijker reed een anonieme achtervolgingsrace, Alesi, zijn stijl getrouw, zocht een opening waar er geen was, begroef zich in het zand en bolde het prompt af. Het akkefietje kwam de Fransman op 12.500 dollar (375.000 Bfr.) boete te staan, Benetton op 10.000 dollar (300.000 Bfr.). Wat patron Briatore de zucht ontlokte: „Met Schumacher was het toch prettiger.

## De startorde

■ **1ste rij:** Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.18.941 (gem: 207.770 km/u); Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.19.721; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/ferrari) 1.20.149; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.20.711; **3de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.20.818; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.20.888; **4de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.20.931; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.21.054; **5de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.21.078; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.21.113; **6de rij:** Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.21.177; Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.21.210; **7de rij:** Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.21.367; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha); **8ste rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.21.509; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha); **9de rij:** Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.733; Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.22.921; **10de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.23.139; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.23.620; **uitgeschakeld (regel van de 107%):** Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.25.053; Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.25.840.

## De uitslag

■ : 1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 305,252 km in 1u33'26''473 (gem: 196,006 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) op 0.762; 3. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 32.834; 4. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 33.511; 5. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 33.713; 6. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 55.567; 7. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1'18''027; 8. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1'18''438; 9. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1'21''061; 10. Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1 r.; 11. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 2 r.; 12. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 2 r.; 13. Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 2 r. De anderen werden niet geplaatt. **Tussenstand WK-rijders (na 4 van de 16 wedstrijden):** 1. Damon Hill (GB) 33 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 22; 3. Jean Alesi (Fra) en Michael Schumacher (Dui) 10; 5. Eddie Irvine (Ier) 6; 6. Mika Hakkinen (Fin) en Rubens Barrichello (Bra) 5; 8. David Coulthard (GB) 4; 9. Gerhard Berger (Oos) en Mika Salo (Fin) 3; 11. Olivier Panis (Fra), Jos Verstappen (Ned) en Martin Brundle (GB) 1. **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Williams-Renault 55 ptn; 2. Ferrari 16; 3. Benetton-Renault 13; 4. McLaren-Mercedes 9; 5. Jordan-Peugeot 6; 6. Tyrrell-Yamaha 3; 7. Ligier-Mugen Honda en Footwork-Hart 1.

## Panis bestraft

NÜRBURGRING – Vierde tijd van Olivier Panis in de vrijdagse trainingen: Frankrijk op zijn kop. Pech voor onze zuiderburen, want Panis realiseerde zijn topchrono in de 31ste ronde. Reglementair zijn slechts dertig ronden toegestaan. Na ampel beraad kwamen de koerscommissarissen tot de originele ingreep: de 31ste ronde van vrijdag, en dus zijn vierde tijd, werd geschrapt en Panis kreeg zaterdag slechts 11 in plaats van 12 ronden om zo hoog mogelijk op de startgrid te klimmen.

■ **TYRRELLS GESCHRAPT** – Katayama en Salo werden uit de uitslag geschrapt. De Japanner miste zijn start, werd door de commissarissen naar zijn pit geduwd, maar vertrok, na assistentie, toch. Salo's wagen woog 1,5 kg te weinig.

## Wordt F1 sportwagen?

NÜRBURGRING – Een technische werkgroep boog zich over het gevaar dat ontstaat wanneer de (onbedekte) wielen van F1-bolides mekaar raken. De ongelukkige achteropkomende wordt in dat geval namelijk in het zwerk gekatapulteerd. De verlichte koppen kwamen tot de conclusie dat een simpele bumper achter de achterwielen niet zou volstaan en zetten ingrijpende voorstellen op papier. Zo ingrijpend dat de F1-commissie de zaak kreeg toegeschoven. De teneur is dat er nog heel wat auto's naar de hemel moeten worden gestuurd voor de F1-bonzen zullen dulden dat hun paradepaardje een sportwagen wordt.

# Marc Goossens naar Ligier?

NÜRBURGRING – Verrassende verschijning zaterdag onder het zeil bij Ligier: Marc Goossens, surfer-zonnebril, manen in de gel en oog in oog met een papierwinkel en een blitse kerel. Die bleek Olivier Monseu te heten. Een hoogdravende Brusselaar die sponsors ronstelt voor Arrows, Minardi en Ligier – het Franse team wordt voortaan gekleed door de Brusselse boetiek Louise-Louise – en in dezelfde moeite best een Belg naar Formule 1 wil loodsen. Marc Goossens ging een driejarige overeenkomst met de man aan en reisde naar de Ring voor prospectie.

„Met Ligier zijn we het verst”, lichtte Goossens toe. „Ik heb een optie als testrijder. Kenny Brack en Kelvin Burt tekenden hun testcontract namelijk met Walkinshaw, die het afbolde. Vraagprijs is 1 miljoen dollar (30 miljoen Bfr.) Veel geld, maar het is een interessante vacature. Brack vertrouwde me toe dat er een testsessie is gepland in juni. Ik zou dus zeker kunnen rijden. Bovendien wordt mij het statuut van reserve gegarandeerd. Indien Panis of Diniz uitvallen of opstappen, start ik in een Grand Prix.”

Niet onmogelijk, want naar verluidt zou Diniz ook met Walkinshaw hebben getekend. De Braziliaan kan dus best Walkinshaw volgen naar Arrows, ter vervanging van zijn niet zo denderende landgenoot Rosset. Trouwens, Parmalat, de sponsor die 300 miljoen Bfr. ophoestte voor Diniz bij Ligier, plakt ook al op de Arrows.

Leuke speculaties voor Goossens, maar de hamvraag is: heeft hij 1 miljoen dollar?

„We hebben toezeggingen die we volgende maand kunnen omzetten in 600.000 dollar”, aldus nog de Gele-naar. „Voor die prijs zou ik al drie races kunnen rijden bij een staartteam. Stijl Forti of Minardi. We kregen een pakket aangeboden voor België, Portugal en Japan. Maar, eerlijk, gezegd, testrijder bij Ligier lijkt me toch een betere investering. Misschien kunnen we op de prijs afdingen, maar ik maak me geen illusies. Laat Lagorce opduiken met in zijn zog Elf, dan mogen we het vergeten.”

Laten we hopen dat de Belgische bedrijven zich achter Goossens scharen. We zien hem in elk geval in actie over twee weken op de Nürburgring, waar het seizoen Formule 2 wordt afgetrapt.



Jacques Villeneuve op de Nurburgring op weg naar een eerste F1-succes. In het zog van de Canadees volgt wereldkampioen Michael Schumacher.