

„Autosport moet gevaarlijk blijven”

F1-arts Syd Watkins: „Drie jaar geleden was Hakkinen dood”

Er zitten twee artsen in de snelle-interventiewagen die op elke Grand Prix present tekent. Syd Watkins, neurochirurg en al bijna twintig jaar wakend over de gezondheid van de Formule 1 en een lokale hartspecialist. Om te waken over Watkins.

Dixit Marc Duez, zijn chauffeur in Monaco. Nu laat een eerlijke politicus zich makkelijker vinden dan een serieuze Duez, maar in deze snijdt de Ardenner wel hout. Wie het gebogen, rokende silhouet in de verformfaaide overall door de paddock ziet strompelen, hecht geloof aan het wijdverbreide verhaal dat een F1-renner slechts één nachtmerrie heeft: dat hij in de beverige handen van Watkins zou vallen.

De sigaar zit op zijn plaats, het alcohollichtje ook, maar de vermeende seniliteit is veraf. Op zijn 67ste blijkt Watkins nog bijzonder spiritueel. „Hersenchirurgen zijn filosofen”, stelt de Brit met een droge grijns onder de grijze snorpunten.

En pennenridders. Watkins zette zijn loopbaan aan de boorden van de circuits op papier. Een boek dat belooft in te slaan. Te oordelen naar enkele controversiële uittreksels die welwillend de persagentschappen bereikten. Onder anderen de stelling dat Senna al dood was op het circuit. In tegenstelling tot wat Bernie Ecclestone en de Italiaanse autoriteiten altijd hebben volgehouden en wat de wettelijke grond was om de Grand Prix van San Marino 1994 toch te laten doorgaan.

„Ik heb niet gezegd dat Senna al dood was op het circuit. Ik heb alleen geschreven dat hij niet zou overleven”, corrigeert Watkins met een fijn lachje. „Dat zag ik meteen. Of het opportuun was in die situatie de Grand Prix nog te laten rijden, daarover spreek ik me niet uit. Ik werd alvast niet geconsulteerd.”

In 1978 al werd Watkins door Bernie gepolst om een oogje te houden op de Formule 1. Hij werkte toen in een Londens hospitaal, na omzwervingen in New York en Afrika. „Ik moest er de invloed van de warmte op de troepen nagaan”, klinkt het mijmerend. „Gouden dagen. De Afrikaanse filosofie sprak me aan. *Man can die at any time*. Fatalisme, het helpt de wereld te dragen.”

Zeker de Formule 1. En vooral in het vermaledijde jaar 1994.

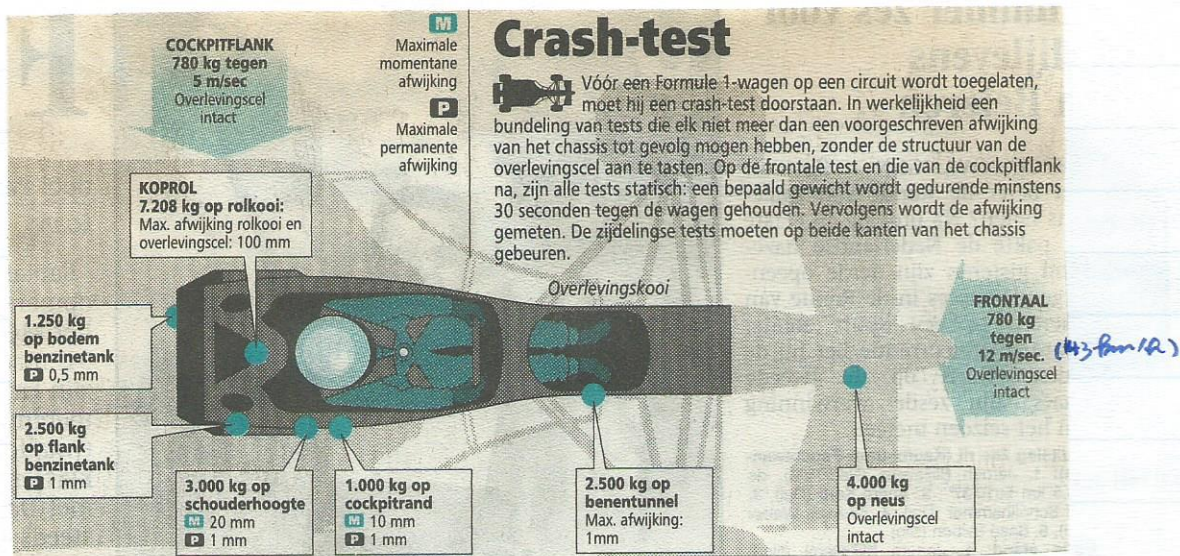
„We hebben tien jaar lang ontzettend veel geluk gehad”, aldus Watkins. „Donnelly, Jabouille, Cecotto, Barrichello, allemaal doodsmaakten, maar iedereen kwam er relatief ongedeerd vanaf. Puur geluk, niks kunde. Maar plots trok God zijn hand terug.”

En het bloed vloeide. Tot weerzin van de publieke opinie, die draconische maatregelen eiste. En kreeg. De monsters gingen aan de ketting, elk circuit kreeg zijn chicane. Afgelopen de bochten waarin de man zich van de jongen onderscheidde.

„We hadden 29 *high G-corners*”, telt Watkins met, het lijkt wel, heimwee. „Bochten waarin de rijder, door de centrifugale kracht, drie tot vier keer zijn lichaamsgewicht trekt. Nu zijn er nog drie of vier. Gelukkig maar. Het is onze heilige plicht autosport minder gevaarlijk te maken. Net als het onze heilige plicht is ervoor te zorgen dat autosport gevaarlijk blijft. Zoniet is er geen bal meer aan.”

Gaan de rijders zich niet zoetjesaan onkwetsbaar achten? Was dat niet wat in 1994 werd afgestraft: overmoed?

„Jacky Stewart zei me ooit: ik heb het gevoel in een cocon te zitten. Een beschermende huls. Maar ik kan nauwelijks aannemen dat hij het geloofde. Daar was Jacky veel te intelligent voor. Men zegt wel, laat een coureur kiezen tussen een veilige wagen en een kreng dat evenwel een seconde sneller is, hij zal overal en altijd voor de laatste opteren. Ik bestrijd dat. Een renner denkt wel degelijk aan zijn veiligheid. En waardeert wel degelijk wat wij doen. Met reden. Laat Hakkinen drie jaar geleden in Australië crashen, hij was dood. Niet omdat de auto's intussen zoveel veiliger zijn geworden, of de bandenmuur zoveel beter, maar omdat ter plekke een trachetomie werd uitgevoerd. Een opening in de keel. Ik pleit er trouwens voor dat iedereen zo'n trachetomie-toestelletje op zak zou hebben. De procedure is kinderlijk eenvoudig en het is minstens zo nuttig als een condoom.”



GP van België even in gevaar

BARCELONA – Even zag het er naar uit dat de Grand Prix van België F1 niet zou plaatsvinden dit jaar. De Waalse minister van transport Lebrun had namelijk de werken aan het circuit van Francorchamps laten stilleggen. Terwijl het zo al klussen was om in de amper één race-arme maand de pitstraatingang de verbreding te geven die de FIA voor de editie '96 eiste. Lebrun wilde niet opdraaien voor de tien miljoen meerkost die de werken met zich brengen. Meer dan een pure centenkwestie, een politieke affaire. In een specifieke ministerraad gisteren werd gegeven en genomen. Zodat iedereen tevreden huiswaarts keerde. En de werken vandaag kunnen worden hervat.

■ **Forti groen-wit** - Word niet meteen ongerust als u straks geen geel meer ziet in de staart van het peloton. Forti gaat voortaan groen-wit door het leven. Nieuwe sponsors, nieuwe structuur, nieuw elan. Zonder sportief directeur Cesare Fiorio, die terugkeert naar Ligier.

Zaterdag 1,
zondag 2 juni 1996

Moet Verstappen 150 miljoen kosten?

„Ben je gek, ik ben nu getrouwd, op mijn prijskaartje staat 300 miljoen frank ingevuld”

Frank Dernie, sportief directeur van Arrows, lacht: „Je kent nog geen tien procent van de Formule 1. Je ziet enkel wat zich op de piste beweegt. Mis poes. Formule 1 wordt in de coulissen gespeeld. In de motorhomes, in de ateliers.”

De tijd van de vreemde hemden is aangebroken. De tijd van de heren en dames die een motorhome binnenstappen die niet kleurt bij hun pakje. De United Colors of Benetton bij Arrows bijvoorbeeld. Of het Arrows-rood bij Jordan. Gemeenschappelijke noemer: Jos Verstappen, momenteel *hot property* in de Formule 1.

Zijn score is er nochtans niet naar. Een Nederlandse collega becijferde dat Jos in de 21 Grand Prix's die hij tot nog toe reed vijftien keer vroegtijdig naar de kant moest. Niet echt een opbeurende statistiek. Echter, diezelfde bovenbuur vond ook uit, weliswaar met vaderlandsliefde, dat slechts drie gevallen in Jos' schoenen kunnen worden geschoven. Wat de interesse van de topteam verklaart. En het prijskaartje dat zijn manager ontwierp: vijf miljoen dollar. Honderdvijftig miljoen frank. Hallo?

„Fout, ik vraag tien miljoen dollar. Ik heb nu een vrouw te onderhouden. En Sophie is een dure meid. Neen, iemand heeft gewoon dit verhaaltje rondgestrooid. Ik heb zo mijn idee wie.”

Walkinshaw, suggereren we, eigenaar van Arrows. Om andere teams af te schrikken en

Jos snel te laten bijtekenen.

„Afschrikken? Je kent zeker de gangbare salarissen niet. Bovendien kosten die herenrijders alleen maar. Ik breng een hele serie sponsors mee.”

„Kijk.” Jos gaat even zitten voor de situatieschets. „Liefst van al doe ik mijn contract met Arrows uit. Tot het einde van het seizoen. Wegens de sterke reputatie van Walkinshaw en omdat ik in dit kleine wereldje niemand tegen de schenen wil stoppen. Maar, hij wil me aan zich binden voor volgend jaar. Terwijl ik het nog even wil aankijken. Ik wil eerst garanties. Wie levert de motoren, wie wordt ingenieur, dat soort dingen. Het kan best leuk zijn, een keer zesde te eindigen, maar ik wil verdorie dat podium op. Ik doe er alles voor. Leef gezond, eet gezond, train me het pleuris. Ik ben er klaar voor. Ik wil een team dat er ook klaar voor is.”

Maar Walkinshaw wil een handtekening. Binnen de twee races, wordt gefluisterd, of Jos wordt geruimd voor een betalende rijder.

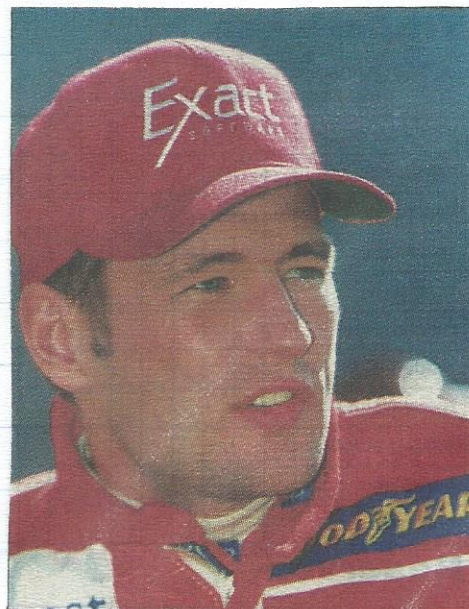
„En wat ben ik dan, denk je. Ik breng haast alle sponsors aan. Als ik vlieg, vliegen ze mee. Hij doet maar. Hij kan geen kant op. En als hij me toch uit de wagen haalt, zit ik morgen in een topwagen. Dat weet hij best.”

Hallo, voor de tweede keer. Topwagens zijn niet dik gezaaid. En ze worden stuk voor stuk bereiden, indien we goed zijn geïnformeerd.

„In Formule 1 kan er van alles gebeuren. Als er iets gebeurt, stap ik binnen. Die belofte heb ik gekregen.”

Met andere woorden: Verstappen verwacht dat er dra iets gebeurt bij Jordan, Benetton of Sauber, want dat zijn de teams waarmee manager Rothengatter sprak en nog steeds spreekt. De 24-jarige Nederlander antwoordt met een grijns: „Liefst doe ik mijn contract bij Arrows uit.”

Jaja, hij zou ook op vrijdag 24 mei met Sophie Kumpen de boot ingaan. Dagje verkeerd, mocht het toegesnelde fotografeer vaststellen. „Moet ik me even vergist hebben”, verontschuldigt Jos zich met een uitgestreken gezicht. Hij komt er wel, Verstappen. Alvast in Monaco, de centraal gelegen stek van het kersverse echtpaar Verstappen-Kumpen.



Jos Verstappen.

Heibel om Alesi

BARCELONA – Zijn leiderschap in Monaco gaf hem meer krediet, ook al was ze van korte duur, maar Jean Alesi blijft moeilijk liggen bij Benetton. En niet alleen wegens de tegenvallende prestaties. De Fransman is nog zo wijs zich hard op te stellen in de omgang. Onder anderen tegenover de fysiotherapeut van de ploeg. Die wil Alesi niet meer aan zijn lijf hebben. Anderzijds werd Komiko Goto, de lieflijke Japanse verloofde van de gescheiden Alesi, uit de Benetton-garage gebannen. Ze zou haar harten-dief te zeer afleiden.

Benetton vooruitziend

BARCELONA – De prille vrijdagochtend is de traditionele afspraak voor de pitstopsimulaties. Opmerkelijk bij Benetton: ze beperkten zich niet tot een bandenwissel en bijtanken, ze vervingen ook de neus. Ze beginnen Alesi te kennen.

Bandenkerkhof

BARCELONA – Het was al een tijdje geleden dat er nog op het Circuit de Catalunya was gereden en dat liet zich merken: het zand op de piste vrat banden. Nog een eindje geholpen door de dertig graden Celsius. Vandaar de eerder ongewone topdrie: Irvine-Barrichello-Panis. Dat drietal offerde in de finale minuten van de sessie nog een verse set rubber op, terwijl de collega's hun banden voor de enige echte chronosessie van vandaag spaarden.

Boullion vervangt Sospiri

BARCELONA – In de Renault Spider Trophy welteverstaan. Vincenzo Sospiri, testrijder bij Benetton, heeft zijn twee races in de 'officiële' Spider (in Benetton-kleuren) erop zitten en ruimt de plaats voor Jean-Christophe Boullion, testrijder bij Williams. „Goeie zaak”, vindt Pierre-Yves Corthals, onze vertegenwoordiger in het kampioenschap. „Zie je het al gebeuren dat ik Boullion achter me laat, testrijder bij Williams?”

■ **Uitslagen vrije oefenritten:** 1. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.24.331 (gem: 201,790 km/u); 2. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.24.367; 3. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.24.450; 4. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.24.456; 5. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.24.457; 6. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.24.615; 7. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.24.704; 8. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.24.839; 9. Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.25.192; 10. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.25.225; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.25.256; 12. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.25.774; 13. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.25.925; 14. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.25.945; 15. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.26.343; 16. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.27.183; 17. Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.27.332; 18. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.27.374; 19. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.27.522; 20. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.27.623; 21. Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.28.868; 22. Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.29.824.

„Ik engageer de koning”

Schumacher op halve kracht en halfverzopen naar eerste Ferrari-zege

Zijn catastrofale start was na afloop nog slechts een onaangename anekdote. Michael Schumacher reed in Spanje meesterlijk naar zijn eerste Ferrari-zege. Ondanks een motor die nog maar op acht van de tien cilinders draaide. Ondanks apocalyptische regens, die amper zes wagens overleefden.

„Ik heb er ook geen verklaring voor”, bibberde Schumacher na het champagnegevecht op het podium. „In Monaco waren we nergens onder de regen. Hier gaf ik geen penny voor onze kansen na de trainingen op droog. Maar bij de warm-up, op een natte piste, voelde de wagen plots goed aan. Ik stelde nog twee dingen bij en hij ging zo waar nog beter.”

Een poging tot verklaring: koning Juan Carlos. Het Spaanse staatshoofd streek hier neer met uitgebreid gevolg, onder wie

IOC-baas Juan Antonio Samaranch, en liet zich op een rondje Circuit de Catalunya trakteren door Michael Schumacher. Er trekt een grijns over de blauwe Duitse lippen: „Ik heb het hem op het podium gezegd: ik ga hem engageren voor Canada. Hij brengt me blijkbaar geluk.”

Niet onversneden. Schumachers start gisteren was een ramp. Terwijl de bende zich op gang trok in een wolk van regen, bleef de Ferrari nummer één ter plaatse trappelen. „De koppeling gaf even niet thuis”, aldus de tweevoudige wereldkampioen. „De motor sloeg haast af. Het is al de derde keer dat ik mijn start mis. Ik dacht dat het probleem was opgelost, maar dat hadden we dus even fout. De helft van het peloton zeilde langs. Zelfs Diniz passeerde me.”

Voor de blitzstart tekende Jacques Villeneuve. Sneller dan ploegmaat-polehouder Damon Hill die in de volgende acht ronden drie keer van de baan schoof. Definitief einde in de bandenrij langs de aankomstrecht waar 's ochtends Frenzen zijn versnellingsbak en twee achterwielen had gelaten. „Ik was blij dat het afgelopen was”, blies Hill. „Dit waren levensgevaarlijke omstandigheden.”

Voor een keer was Schumacher het met de Brit eens: „We hadden een rollende start moeten krijgen, achter de veiligheidswagen. Ik zou niet weten waartoe die anders dient.”

De Duitser klaarde het alvast ook zonder veiligheidswagen. Nog in de eerste ronde ging hij voorbij vier tegenstanders en puntte in zesde positie. Twaalf ronden verder had hij Alesi, Villeneuve en de leiding te pakken. En stoomde a rato van vier seconden per ronde van zijn achtervolgers weg. Bij zijn eerste pitstop had hij 41 seconden op Villeneuve die, met de meerderheid, voor één tankbeurt had geopteerd. „Ik denk dat twee stops de juiste tactiek was”, stelde Schumacher fijntjes.

Geen van beide stops bracht zijn koppositie nog in gevaar. Toch vreesde Schumacher zijn twintigste overwinning, de eerste met Ferrari, niet te zullen halen: „Vanaf halfkoers begon de motor te pruttelen. Hij herpakte even, maar vervolgens werd het nog slechter. Ik verwachtte elk moment te voet te staan, maar de motor hield het uit. Blijkbaar draait hij net zo goed op acht, of negen, cilinders als op tien.”

Verstappen naar Japan

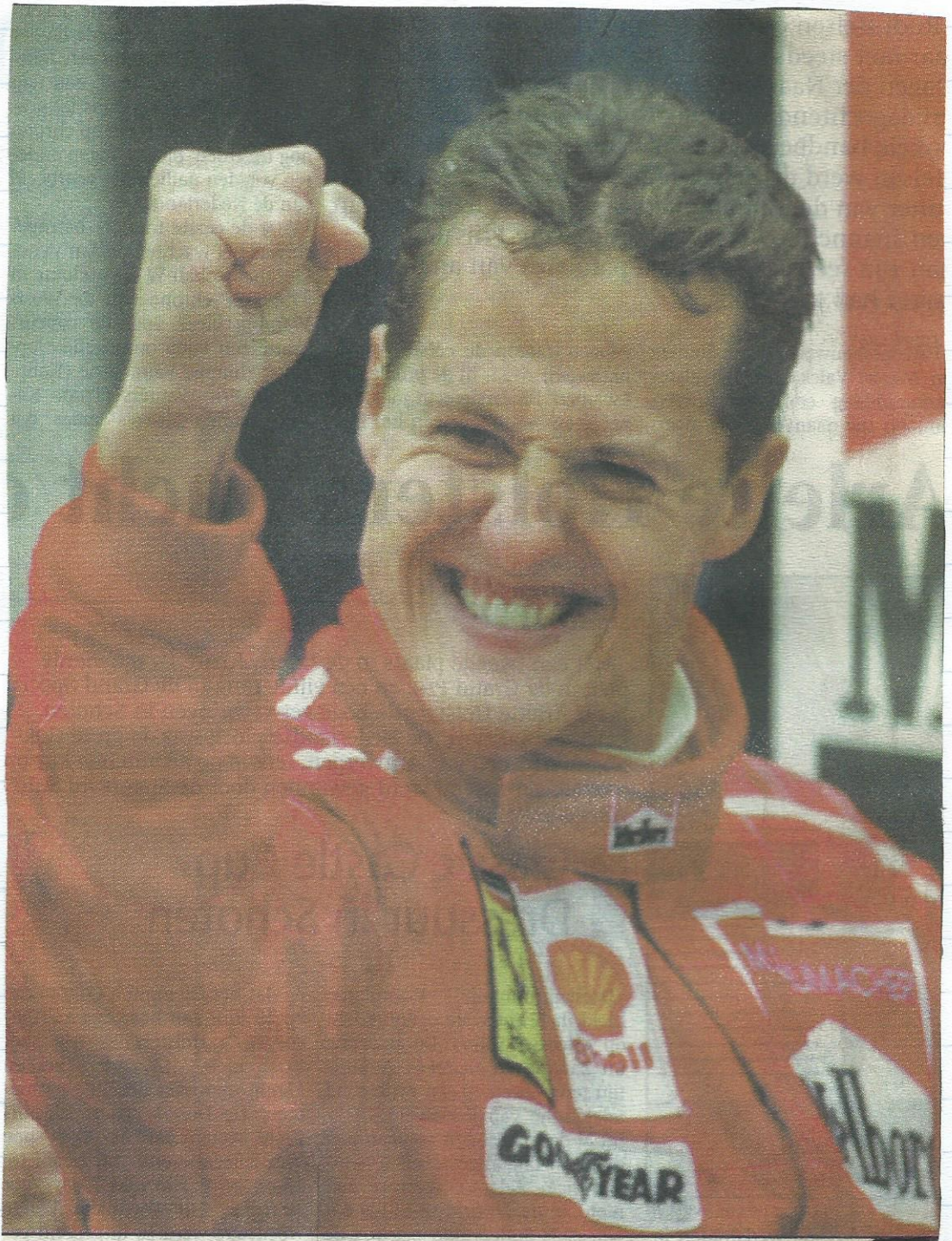
De regenomstandigheden maskeerden het vermogensverlies. Misschien moet Schumacher maar bidden dat het ook in Canada regent, over twee weken. „Ben je gek. Niet alleen vertaalt regen zich altijd in een onvoorspelbare race, ik kwam bovendien haast om van de koude. Mijn tanden klapperden luider dan de acht cilinders van de motor. Doornat was ik.”

En dan nog een champagne-douche op het podium toe. Al kreeg Jean Todt het gros van de magnum over zich. De kleine Fransman viel Schumacher tot

twee keer toe in de armen. Naar zijn doen, buitenzinnig geluk. Wat hij Schumacher toevertrouwde? „Niet veel”, lachte de Duitser. „Hij hapte vooral naar adem. Ik denk dat ik iets te gul was met de champagne.”

Niet iedereen straalde gisteren van geluk. Jos Verstappen reed op zeventien ronden van het einde nog riant vijfde. Alvorens in het zand te schuiven. „Verdomde overmoed”, foeterde Jackie Oliver van Arrows. „Hoe komt hij er bij Frentzen te willen bestoken. Dat moest slecht aflopen.” Jos hield het bij concentratieverlies wegens een slecht functionerende spijsvertering. Of was het gewoon haast? De Nederlander stapte gisteravond nog in een vliegtuig naar Japan om er in een Ligier Bridgestone-banden te testen. De Japanse fabrikant maakt zich op om het F1-monopolie van Goodyear door te prikken en sluwe Walkinshaw anticipeert.

Evenmin gelukkig was Barrichello. De Braziliaan zag iets vroeger dan Verstappen een onverhoopte tweede plaats in rook opgaan samen met zijn koppeling. Helemaal gedonder was het bij Minardi. Net als in Monaco reden Lamy en Fisichella er mekaar uit. Net als twee weken geleden, in de eerste ronde. Je zou voor minder naar de toerismeklasse trekken.



Met gebalde vuist juicht Michael Schumacher. Hij heeft net zijn eerste overwinning voor Ferrari beet. De Duitser won de GP van Spanje met ruim verschil voor Jean Alesi en Jacques Villeneuve.

DE STARTORDE

■ **1ste rij:** Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.20.650 (gemiddelde, 211.000 km/u); Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.21.084; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.21.587; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.22.061; **3de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.22.125; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.22.333; **4de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.22.379; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.685; **5de rij:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1.23.027; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.070; **6de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.23.195; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.23.224; **7de rij:** Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.23.371; David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.23.416; **8ste rij:** Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1.23.438; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.24.401; **9de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.24.468; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.25.274; **10de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.25.531; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.25.621. **Uitgeschakeld (107%):** Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.26.615; Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.27.358.

DE UITSLAG

■ : 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 307.114 km in 1u59'49"307 (gem: 153.785 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) op 45.302; 3. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 48.388; 4. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1 ronde; 5. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1 r.; 6. Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 2 r. De anderen niet geplaatst.

Tussenstand WK (Na 7 wedstrijden): rijders: 1. Damon Hill (GB) 43 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) en Michael Schumacher (Dui) 26; 4. Jean Alesi (Fra) 17; 5. Olivier Panis (Fra) 11; 6. David Coulthard (GB) 10; 7. Eddie Irvine (Ier) 9; 8. Mika Hakkinen (Fin) 8; 9. Rubens Barrichello (Bra) en Gerhard Berger (Oos) 7; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 6; 12. Mika Salo (Fin) 5; 13. Johnny Herbert (G-B) 4; 14. Jos Verstappen (Ned), Martin Brundle (G-B) en Pedro Paulo Diniz (Bra) 1. **Constructeurs:** 1. Williams-Renault 69 ptn; 2. Ferrari 35; 3. Benetton-Renault 24; 4. McLaren-Mercedes 18; 5. Ligier-Mugen-Honda 12; 6. Sauber-Ford V10 10; 6. Jordan-Peugeot 8; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.

Snelste ronde: 14de Michaël Schumacher 1.45.517 (161.274 km/u).

Alesi verliest de pedalen

BARCELONA – „De volgende drie races zijn bepalend”, stelde Flavio Briatore voor Imola. „Als we dan geen succes boeken, vergeten we dit seizoen en beginnen aan de wagen voor 1997 te werken.” Spanje is de laatste Grand Prix van het genoemde drieluik en Benetton was nog niet echt in staat zijn toonaangevende rol van vorig jaar opnieuw op te nemen. Vanwaar spanningen in het team die vooral Jean Alesi treffen. Normaal, de weg van de minste geestelijke weerstand.

De Fransman maakte er dit weekeinde werk van om ook de laatste getrouwen tegen zich in het harnas te jagen, in chronologische volgorde Briatore en de Franse pers. Over de crisisraad die Briatore in Imola bij elkaar riep, liet Alesi zich ontvallen dat „hij toch geen schooljongen was tegen wie meester Briatore zijn orders kon schreeuwen.” „Ik denk dat ik ondertussen toch wel weet hoe ik moet rijden”, voegde Alesi er nog aan toe. Tot vreugde van zijn baas uiteraard.

Op de persconferentie vrijdag kreeg een journaliste van *L'Equipe* de volle laag. Na tonnen blinde lofzang aan het adres van Alesi, had de toonaangevende Franse sportkrant het de voorbije week bestaan een wat objectievere toon aan te slaan. „Je doet me kotsen”, vertrouwde Jean de schrijfster publiekelijk toe. Alweer een vriendin erbij.

Geen Forti's

BARCELONA – Het nieuwe groen-witte livrei mocht niet baten. De Forti's vielen buiten de 107 procent van Hills pole. Niet onverwacht. Het Circuit de Catalunya bevat twee heel snelle bochten en vereist paardenkracht. Dat hebben Andrea Montermini en Luca Badoer nu eenmaal niet onder de voet.

Berger in ere hersteld

BARCELONA – De Australische dame die Gerhard Berger en zijn maat Barry Sheene had aangeklaagd wegens ongewenst bepotelen, heeft haar beschuldiging ingetrokken. Dat meldde de bevoegde overheid van *down under* faxgewijs. De notie 'ongewenst' zal dus enigszins met de haren getrokken geweest zijn, zoals iedereen trouwens vermoedde. Berger wou geen commentaar kwiit.

Hill laakt Renault

BARCELONA – Het gehoor op de pole-persconferentie, door de band een dommelend zootje gezien het boeiende gebazel, wist zaterdag even niet wat hem overkwam. „I'm not happy with the engine”, loste Damon Hill, pole-houder. Kritiek zowaar en dan nog aan het adres van Renault, algemeen erkend als het juweeltje in zijn soort. „In hun jacht op verse paarden, vrees ik dat ze de bedrijfszekerheid verwaarlozen”, vervolgde Hill, duidelijk nog niet over zijn opgave in Monaco heen. Maar er was niet alleen de motorbreuk van twee weken terug die de Brit verontrustte. Tijdens privé-trainingen op Silverstone liet ondertussen nog een exemplaar het afweten en zaterdagochtend werd ook zijn ploegmaat Villeneuve door hetzelfde euvel uitgeteld. De Canadees hoedde er zich wel voor één onvertogen woord over de stuwkracht te uiten.

Het klopt dat Renault tijdens de trainingen een evolutieversie van zijn RS 8 de zweep gaf. Wat zich trouwens liet aflezen van de tabel met de topsnelheden, een betrouwbare aanwijzing voor de kracht van de motor. De drie radars op het circuit flitsten Villeneuve als snelste, twee keer voor Hill. Tot nog toe domineerde Barrichello dat nummer, dankzij de Peugeot-motor.

Bernie vertoont menselijk gedrag

BARCELONA – Olivier Panis kreeg het bezoek van Bernie Ecclestone. Niet, zoals de Fransman al huiverend dacht, om te innen, maar zowaar om te geven. Een schrijn waarin een zilveren telegram met felicitaties. Voor zijn overwinning in Monaco. Bij Ligier hadden ze liever een sponsor gehad, want het commerciële effect van de eerste zege in vijftien jaar blijft vooralsnog uit.

Koopje

BARCELONA – Wie op zoek is naar paarden voor zijn F1 kan bij Yamaha terecht. Tussen de 180 en 240 miljoen frank per jaar, naargelang de gewenste evolutie. Tyrrell blijft het statuut van fabrieksteam genieten tot einde '97.

Moderne tijden

BARCELONA – Eén duizendste van een seconde scheidde Damon Hill en Michael Schumacher tijdens de trainingen vrijdag. Op het 4,727 kilometer lange circuit van Barcelona komt dat overeen met vijf centimeter. Tegen driehonderd per uur. De wantrouwige geest in ons wil wel eens een vraagteken plaatsen bij de foutloosheid van zulke gegevens. Bij TAG-Heuer waren ze er niet goed van.

Vier ton materiaal, 16 hooggekwalificeerde technici en 150 tv-monitors sleurt de Zwitserse chronospecialist naar elke Grand Prix. Je staat er niet meer bij stil als je Schumachers rondetijd op je televisiescherm ziet meetikken of als je geafficheerd ziet hoe lang die pitstop van Damon Hill nu precies duurde, maar er komt heel wat meer bij kijken dan een polshorloge en een attente tijdopnemer.

TAG-Heuer brengt drie systemen in stelling, die elkaar voor een stuk overlappen. Bewust, want een fout kunnen ze zich niet permitteren. „Kan je je voorstellen dat we in, stel, Monza moeten melden dat we tijd van de Ferrari van Schumacher even niet meekre-

gen?” De vraag van Christian Viros van TAG-Heuer, sinds '92 de officiële tijdopnemer van de Formule 1, is retorisch. Als je lijf je lief is.

Drie systemen dus. Ten eerste een poort van infrarode fotocellen. Op drie plaatsen op het circuit, waaronder de finish. De bolides die erdoor rijden krijgen meteen een tijd en hun snelheid opgeplakt. 't Is te zeggen iemand zou de gegevens op de juiste wagen moeten plakken, want de fotocel herkent de auto niet. En menselijk is synoniem voor niet onfeilbaar.

Dus kreeg de neus van elke Formule 1 een *transponder* ingeplant. Een zendertje zeg maar, elk op zijn eigen frequentie, die op de drie genoemde punten een signaal doorstraalt naar een antenne die in het asfalt is verwerkt. Die op haar beurt uiteraard de gegevens doorgeeft naar de regiewagen, die de 150 monitoren bedient.

Mocht er toch nog iets foutlopen, dan kan TAG-Heuer nog altijd terugvallen op twee video-camera's opgesteld ter hoogte van de finish. Niet het model *Videodinges* maar een iets preciezere, duurdere variant, die honderd beelden per seconden opneemt. Waardoor de

tijd van de passerende wagen tot op één honderdste van een seconde precies kan worden geregistreerd.

Sinds vorig seizoen stopt TAG-Heuer nog wat extra hoogstandjes in het asfalt. Een metalen cilinder met een fotocel op elk van de 22 plaatsen in de startgrid bijvoorbeeld. Om valse starts te klikken. Sommige rijders hadden het daar behoorlijk moeilijk mee. Want het systeem meldt de minste beweging vijf seconden voor het startsignaal. En een F1-bolide pal houden in de nervositeit van de startprocedure en op een hellende baan, is niet zo evident. Ook voor de garages van de teams zit nu een draadje die meet hoe lang de wagen voor zijn pit halt houdt. Zonder externe hulp.

Redelijk indrukwekkend toch allemaal. „We kunnen nog meer”, stelt Viros. „Op dit ogenblik zijn we in staat de tijden tot op één tienduizendste van een seconde nauwkeurig te meten. Maar voorlopig achten we het niet nodig zo ver te gaan.”

Eén tienduizendste van een seconde, vijf millimeter: een goedgeplaatste vlieg, zelfs geplet, kan wonderen doen.

BARRY SHEENE EN GERHARD BERGER DOOR 19-JARIGE SCHOONHEID
BESCHULDIGD VAN ONGEWENSTE INTIMITEITEN

'ZE HEBBEN MIJN LICHAAM MISBRUIKT EN ME EMOTIONELE SCHADE BEROKKEND'

Het wordt zo stilaan een trend. Na Mike Tyson, Charlie Sheen, George C. Scott en nog heel wat anderen worden nu ook motorrijder Barry Sheene (46) en Formule 1-piloot Gerhard Berger (36) voor de rechter gedaagd wegens ongewenste intimiteiten. De 19-jarige Melanie Hilzinger beweert dat de twee getrouwde heren haar met een smoesje in een openbaar toilet lokten. 'Ze hebben me niet verkracht, maar ze hebben mijn borsten ontbloot, aangeraakt, en gekust', zegt de Australische schoonheid.

'Ik weet dat Barry en Gerhard rijk zijn, maar ik ben niet op geld uit. Ik wil enkel gerechtigheid', beweert de 19-jarige Melanie Hilzinger. 'Ik voel me misbruikt en vernederd. De heren hebben me emotionele schade berokkend.'

Melanie ontmoette Barry Sheene in een café in het shopping centre van Surfers Paradise te Queensland. De jongedame werkt daar in een kledingszaak voor mannen. 'Ik nam net een korte pauze toen Barry op me afkwam. Hij was heel vriendelijk. We praatten een beetje over koe-tjes en kalfjes. Daarna vroeg hij me of ik zijn vriend Gerhard Berger wilde ontmoeten. Ik reageerde entoesiast, want mijn vriend is een racingfanaat. Ik dacht dat Berger me misschien een paar tickets voor de grote race van Surfers Paradise zou kunnen bezorgen. Ik dacht dat ik hen kon vertrouwen en maakte een afspraak. Maar het liep uit de hand.



Gerhard Berger werd twee dagen voor de aanvang van de Melbourne Grand Prix door de politie ondervraagd.

Sheene vertelde me dat hij een grapje wou uithalen en lokte me op die manier in de toiletten. Ik moest doen alsof ik verliefd was op Berger. Het klonk vrij onschuldig.'

Volgens Melanie pakte het echter allemaal anders uit dan ze had verwacht. 'Toen ik Berger vertelde dat het om een grap ging en ik helemaal niets voor hem voelde, grepen beide mannen me vast. Barry probeerde mijn broek open te doen en Gerhard had dat met de zijne al gedaan. Hij wilde dat ik hem zou aanraken. Ik deinsde verschrikt terug. Maar ze wisten van geen ophouden. Barry trok mijn topje naar boven en greep mijn naakte borsten vast. Gerhard stond op dat moment achter me en deed hetzelfde. Toen boog hij

zich naar me toe en kuste mijn boezem. Ze lieten me pas los toen ik echt gek werd en begon te schreeuwen. Ze waren echter helemaal niet onder de indruk. Integendeel, ze slaagden er nog in enkele grapjes te maken.'

De twee getrouwde snelheidsfanaten ontkennen Melanies verhaal met klem. Volgens hen is het meisje enkel op geld uit. Hun advocaat Michael King beweert dat zijn cliënten tot het bittere einde tegen de aanklacht zullen vechten. 'Ze diende pas klacht in na overleg met haar veel oudere

vriend Kevin. Die heeft haar duidelijk opgestookt. Het paar ruikt geld', zegt hij.

Ondertussen werden Berger en Sheene wel al door de politie ondervraagd. Sheene was in '76 en '77 wereldkampioen motorracing en runt nu een helikopterzaak. Hij is vader van twee kinderen. 'Ik zou graag mijn versie van de feiten geven, maar mijn advocaat heeft me aangeraden voorlopig te zwijgen', vertelt hij. Ook Berger doet er het zwijgen toe. Hij concentreert zich momenteel volledig op zijn Formule 1-carrière. ■



'Ik wil die mannen voor de rechter zien', zegt Melanie.



Barry Sheene en zijn echtgenote Stephanie. 'Ze gelooft in mijn onschuld', beweert hij.