

Olivier Panis wil wereldtitel

De overwinning van Olivier Panis in Monaco heeft het Franse chauvinisme opnieuw aangewakkerd. Nu Jean Alesi de hoge verwachtingen niet kan inlossen, is men driftig op zoek naar de opvolger van Alain Prost.

Als het van Olivier Panis afhangt, wordt hij dat. „Ik wil wereldkampioen worden,” stelt hij onomwonden. „Of denk je dat ik me jaren ga afjakkeren en 250 Grote Prijzen ga rijden voor mijn plezier?”

Het is een uitspraak die Olivier Panis niet echt typeert. De 30-jarige Fransman is zijn hele carrière met beide voeten op de grond gebleven en klom trede voor trede op de ladder. Als zoon van een garagist beschikt hij ook niet over de middelen die sommige *films-à-papa* onmiddellijk achter het stuur van een F3000 ploffen.

„Mijn eerste liefde was nochtans het voetbal”, glimlacht Panis. „Maar op een dag opende mijn vader, eveneens ex-klimkoersers, een kartcircuit. Toen ik 13 was, reed ik er voor het eerst. Het was liefde op het eerste gezicht.”

Ook zijn andere grote liefde, eega Anne, ontmoette Panis op het kartcircuit van zijn vader. Ze begeleidde hem door de *Filière Elf*, waar hij het fameuze *Volant* in 1988 binnenhaalde. Dan volgden succesvolle seizoenen in Formule Renault (titel in '89), F3 (9 zeges in '90-'91), en F3000 (kampioen in '93).

„Toen deed Flavio Briatore me het voorstel om testrijder bij Benetton te worden,” vervolgt Panis zijn verhaal. „Maar ik kon onmiddellijk een racezitje vastkrijgen bij Ligier, zij het koers per koers.” Een tweede plaats in Hockenheim bevestigde het ver-

trouwen van het Franse team en Panis kreeg een contract voor '95, een overeenkomst die hij zelf verlengde voor het lopende seizoen.

„Aan het begin van dit jaar was het nog bang afwachten,” herinnert Panis zich. „Ik wist van in het begin dat ik financieel zou moeten inleveren. Maar het team leek me ambitie te hebben. Het vertrek van Tom Walkinshaw zette alles op losse schroeven.”

Voor de zoveelste keer in haar geschiedenis werd Ligier bedreigd door een overname. De storm binnenshuis stak langzaam de kop op, toen Panis op miraculeuze wijze de Grand Prix van Monaco binnenhaalde.

„Die overwinning heeft ons team deugd gedaan,” stelt Panis tevreden. „De sfeer is helemaal omgeslagen, en van sombere blikken in de toekomst is helemaal geen sprake meer. Van overal groeit de interesse, voor mij persoonlijk, maar ook voor de hele ploeg.”

„De Japanse ingenieurs van Honda zijn nu hypergemotiveerd om de V10 zo sterk mogelijk te maken,” vervolgt Panis. „De overwinning heeft ons de broodnodige extra centen opgeleverd om het testprogramma uit te breiden, en hier beschikken we al over een motorevolutie.”

Die al onmiddellijk vruchten afwerpt. Tijdens de vrije trainingen van gisteren stond de Ligier van Panis tot één minuut voor het eind helemaal bovenaan. Toen kwam Mika Hakkinen nog voorbij. Toch geen slecht begin van een thuis-Grand Prix.

„Het ware leuk geweest de eerste dag als snelste te eindigen, maar echt belangrijk is het niet,” geeft Panis toe. „Onze bedoeling was de wagen zo goed mogelijk af te stellen voor de kwalificatiesessie. Daar zijn we in geslaagd, dus ben ik tevreden.” Of de afstelling nog zijn nut bewijst, hangt af van de weergoden. Zowel voor vandaag als morgen wordt regen voorspeld in Magny-Cours.

Williams in '98 met Honda?

MAGNY-COURS – Het bericht dat Renault er eind '97 mee ophoudt, is nog niet helemaal verwerkt of de speculatiemolens draait al op volle toeren. Frank Williams zou al getekend hebben bij Honda. Exclusief, want Williams wil geen tweede keer de beste motor met een ander team delen. Benetton van zijn kant staat in contact met Mugen, de motorenfabrikant geleid door de zoon van de grote baas van... Honda.

Als het motorenspel verder evolueert in die richting, is de kans dat Peugeot er eveneens mee ophoudt groot. De tweede Frans motorenleverancier zal bij afwezigheid van Renault bijna verplicht zijn om over te stappen naar een absoluut topteam, maar als Williams en Benetton al bezet zijn, blijft er niemand meer over.

■ OEFENTIJDEN

Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:17.673 (gem.: 196.979 km/u), Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:18.205, Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:18.284, Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:18.526, Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:18.545, Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1:18.598, Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:18.992, David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1:18.994, Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:19.098, Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1:19.104, Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1:19.479, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:19.676, Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:19.693, Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:20.195, Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:20.215, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:20.231, Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:20.455, Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1:20.678, Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1:21.189, Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1:21.291, Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1:21.360, Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1:23.002

Slaapverwekkende vertoning

Damon Hill haalt zesde seizoenzege, Schumacher blaast motor op voor de start

De Grote Prijs van Frankrijk was over voor hij begon. De V10 van de Ferrari van Michael Schumacher gaf in het begin van de opwarmronde de geest en Damon Hill kon zonder problemen naar zijn zesde zege van het jaar rijden. Williams-ploegmaat Jacques Villeneuve eindigde tweede, Jean Alesi (Benetton) haalde voor de eerste keer in zijn carrière het podium van zijn thuis-Grand Prix. In de WK-stand vergroot Hill zijn voorsprong tot 25 punten op Jacques Villeneuve. Schumacher volgt al op 37 eenheden.

Ongeloof, verbazing, ontgoocheling vlak voor de start van de 82ste Grote Prijs van Frankrijk. Na amper een paar honderd meter in de opwarmronde produceerde de Ferrari van polesitter Michael Schumacher een rookpluim die maar één ding kon betekenen: motor in de soep.

„Ik geloofde mijn eigen ogen niet,” vertelde Damon Hill achteraf. „Mijn eerste reactie was uit de buurt te blijven om niet onder de olie te worden gespoten, maar dan kon ik een glimlach niet onderdrukken.”

De reactie van Hills ploegmaat Villeneuve was minder euforisch. „Triest, bijzonder triest dat Michael er al zo snel uitging,” aldus de Canadees. „Hij was de enige die Damon eventueel een beetje kon ophouden in de race en onder druk kon zetten voor het wereldkampioenschap. Nu zal ik het alleen moeten doen.”

Door de opgave was de race inderdaad meteen beroofd van zijn voornaamste duel. Niet dat er veel andere kampen te zien waren op het circuit.

Welgeteld vier inhaalmanoeuvres vielen er te noteren. Vier. In een race met 21 wagens, over 72 ronden. Zelfs in de Brugse Bloedprocessie wordt er meer van positie gewisseld.

Gelukkig waren er nog de pits-tops, zodat er toch nog enkele momenten van kunstmatige spanning te beleven waren. De meeste rijders opteerden voor twee stops, enkel Olivier Panis kwam drie keer de pits binnen. De Ligier-rijder bleek het bij het verkeerde eind te hebben, want zo verspeelde hij een bijna zekere plaats in de punten.

Vooraan domineerde Damon Hill met gemak. „Ik moest in het begin van de koers niet eens doorduwen,” sprak de WK-leider. „Alesi verloor een halve seconde per ronde en tot aan de eerste bandenwissel zat ik in een zetel.”

Jacques Villeneuve was de rijder die het meeste voordeel haalde uit die eerste reeks pitstops. Zijn tweede sets banden bleken van duidelijk betere kwaliteit. „Echte super-rubbers,” bevestigde Ville-

neuve. „Ik kon in de bocht voor de rechte lijn meer snelheid maken dan de rest. Zo was Alesi bijbenen een makkelijke zaak.”

Precies halverwege de koers kwam dan het eerste van de vier passeerbewegingen: Villeneuve remde Alesi uit en nam de eerste accessiet over. Van dan af veranderde er niets meer in de top drie. Na de tweede stop bleef Villeneuve op een dikke tien seconden van Hill hangen. „Ik begon de gevolgen van mijn crash daags voordien (zie elders, nvdr) te voelen,” gaf de Canadees toe. „Mijn nekspieren deden ontzettend pijn en ik kon niet echt alles meer geven.”

Met de Benettons van Alesi en Berger wiel aan wiel op drie en vier werd de quarté van Renault-motoren vervolledigd. Het is pas de tweede keer na het einde van de Ford Cosworth-dominatie dat eenzelfde motor de eerste vier wagens van een Grote Prijs uitrust. In juli '87 presteerde de Honda turbo-kraftbron hetzelfde. „Het beste antwoord op de geruchten dat we gedemotiveerd zouden zijn na het bericht van onze terugtrekking,” aldus Renault-baas Schweitzer. „We hebben nog 23 GP's te gaan, en vandaag scoorden we onze 81ste zege. Ik ga mijn mensen vragen om toch de 100 te halen.”

Villeneuve crasht zo goed als dood in kwalificaties

MAGNY-COURS – Jacques Villeneuve had net zijn beste tijd neergezet, toen hij halverwege de kwalificatiesessie in de snelle rechtse Estoril-bocht naast de baan raakte. De Canadees trachtte door extra gas te geven weer op de piste te komen, maar hij bereikte het tegendeel. De Williams ging bijna frontaal de banden in en werd in stukken terug op het circuit geworpen. De sessie werd vanzelfsprekend onderbroken. Villeneuve was niet onder de indruk: „Het was niet de ergste crash uit mijn carrière; in IndyCar zat er het hem soms veel erger op.”

Voordien had Michael Schumacher al de beste tijd neergezet, voor Damon Hill en Jean Alesi. Na de herneming wachtten de tenoren tot net voor het eind om hun ultieme poging te wagen. Hill slaagde er bijna in de tijd van Schumacher te verbeteren, maar werd op het eind van zijn snelste ronde gehinderd door Johnny Herbert. De tijd van Eddie Irvine werd geschrapt, omdat de zijvleugels van de Ferrari van de Ier anderhalve centimeter te hoog bleken. Irvine moest als laatste starten. Commentaar van de Ier: „Tiende of laatste, het maakt niet uit.”

Startorde

■ **1ste rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.15.989 (gem: 201,344 km/u); Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.16.058; **2de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.16.310; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.16.592; **3de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.16.634; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.16.905; **4de rij:** David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.17.007; Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1.17.187; **5de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.17.390; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.17.443; **6de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.17.665; Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.17.676; **7de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.17.739; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.18.021; **8ste rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.18.242; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.18.324; **9de rij:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1.18.556; Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.18.604; **10de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.19.210; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.19.242; **11de rij:** Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.20.562; Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.20.647.

De Ier Eddie Irvine (10de tijd) werd na afloop van de kwalificatiesessie naar de laatste plaats van het startgrid verwezen wegens een inbreuk op het reglement. De verticale luchtleders van de voor-spiller waren 15 mm te hoog geplaatst.

Fransse renstal zo goed als dood

MAGNY-COURS – Met het vertrek van Renault en Elf uit de Formule 1 is de idee van een volledig Franse renstal bijna naar de vuilnismand verwezen. Voornaamste promotor van de *Ecurie France*, Alain Prost: „De idee is een jaar geleden afgewezen, maar bleef op de achtergrond doorleven. Het vertrek van twee zwaarwegende is natuurlijk geen positieve ontwikkeling, maar misschien komt er nog iets vanuit de hoek van Peugeot en Ligier.” Maar daar valt het gebrek aan initiatief in de richting van een volledig Franse renstal op. Of om het met de woorden van de Zwitserse journalist Gerard Crombac, dit weekend aan zijn 500ste GP toe, te zeggen: „De Formule 1 is een internationale discipline. Men neemt gewoon de beste elementen en vergeet hun paspoort.”

Regazzoni geweerd op Nürburgring

NURBURGRING (rtr) – De oud-Formule-1-rijder Clay Regazzoni kreeg startverbod voor een wedstrijd op de Duitse Nürburgring. Zondag zou de 56-jarige Zwitser starten in een internationale GT-kampioenschaprace, maar de internationale automobielfederatie FIA verbood hem te starten door zijn lichamelijke handicap.

Regazzoni, die in de jaren zeventig 132 Formule-1-races reed en er vijf won, raakte in 1980 zwaar gewond bij een ongeluk tijdens de Grote Prijs van de Verenigde Staten in Long Beach. De rijder belandde met zijn Ferrari tegen een betonnen muur. Hij brak zijn rug en is vanaf zijn middel verlamd. In een speciaal voor hem vervaardigde Porsche, voorzien van handbediening, neemt hij nog altijd deel aan wedstrijden. In de training voor de race op de Nürburgring bleef Regazzoni 22 andere deelnemers voor. „Ik heb een complete racelicense, maar toch laten ze me niet rijden. Dat begrijp ik niet”, aldus de teleurgestelde Zwitser. „Ik wil samen met de FIA een regeling treffen zodat gehandicapte rijders voortaan gewoon kunnen meedoen.”

1,2 miljoen frank per uur

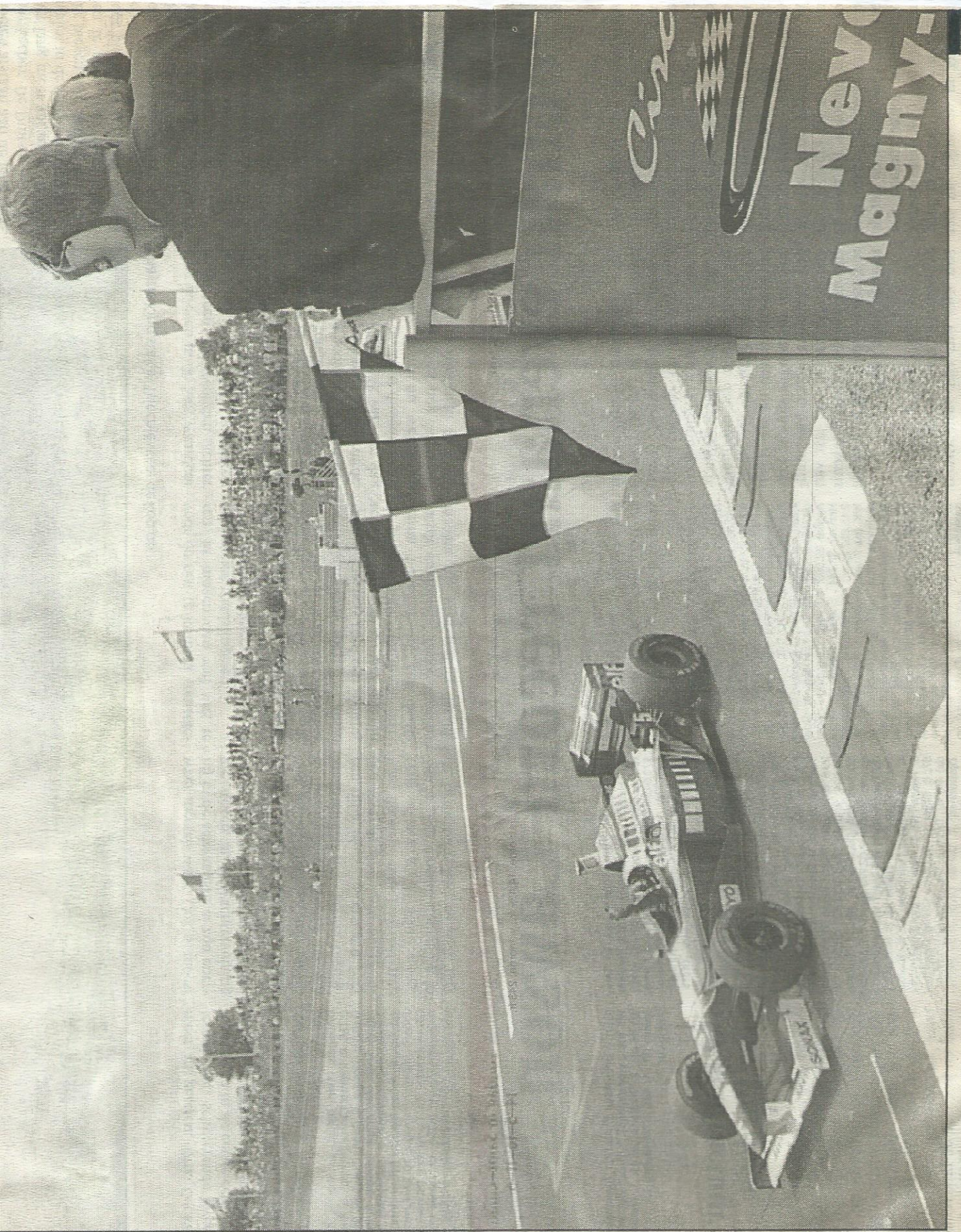
MAGNY-COURS – De federatie van F1-constructeurs (FOCA), bestuurd door Bernie Ecclestone en eigenaar van alle F1-rechten, moest televisiezender France 2 dit weekend 200.000 Franse frank (1,2 miljoen in onze munt) per uur betalen. De FOCA ontzegde de zender toegang tot het circuit, omdat TF1 de exclusieve rechten toegewezen kreeg. France 2 trok naar de rechtbank, omdat ze vonden dat hun recht op vrije nieuwsgaring was geschonden. De rechter stelde ze in het gelijk en legde de bovenstaande straf op.

Verstappen blijft Bridgestones testen

MAGNY-COURS – Jos Verstappen blijft de komende weken het testprogramma van de Japanse bandenfabrikant Bridgestone afwerken. De Japanners komen misschien naar de Formule 1, maar willen voordien absoluut zeker zijn dat hun rubbers het nodige niveau halen. „Veel ander ontwikkelingswerk, aan de wagen zelf bijvoorbeeld, kan je ondertussen niet doen”, geeft Verstappen toe. „Maar ik maal zo wel een pak kilometers af en da's nooit weg.”

Uitslag

■ 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 306 km in 1u. 36 min. 28 sek. 795 (gem: 190,183 km/u); 2. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) op 8.127; 3. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 46.442; 4. Gerhard Berger (Aut/Benetton-Renault) 46.859; 5. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.02.774; 6. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1 ronde; 7. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda); 8. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot); 9. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot); 10. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 2 ronden; 11. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 3 ronden; 12. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8). **Tussenstand WK rijders:** 1. Damon Hill (GB) 63 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 38; 3. Michael Schumacher (Dui) 26; 4. Jean Alesi (Fra) 25; 5. David Coulthard (GB) 14; 6. Olivier Panis (Fra) 11; 7. Mika Hakkinen (Fin) 12; 8. Gerhard Berger (Oos) 10; 9. Eddie Irvine (Ier) 9; 10. Rubens Barrichello (Bra) 7; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 6; 12. Mika Salo (Fin) 5; 13. Johnny Herbert (GB) 4; 14. Martin Brundle (GB) 2; 15. Jos Verstappen (Ned) en Pedro Paulo Diniz (Bra) 1. **Tussenstand WK Constructeurs:** 1. Williams-Renault 101 ptn; 2. Ferrari en Benetton-Renault 35; 4. McLaren-Mercedes 26; 5. Ligier-Mugen Honda 12; 6. Sauber-Ford V10 10; 7. Jordan-Peugeot 9; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.



De zesde voor Damon Hill

Damon Hill rijdt als eerste door de finish van de GP Formule 1 in Magny-Court, zijn zesde zege van het seizoen. Williams-ploegmaat Jacques Villeneuve eindigde tweede, Jean Alesi (Benetton) haalde voor de eerste keer in zijn carrière het podium van zijn thuis-Grand Prix.

