

Vrijdag 9 augustus 1996

Het imago is in gevaar

Ik herinner het me nog levendig. De jaarlijkse audiëntie bij Bernie Ecclestone, editie 1995. Bij het verlaten van de sjieke FOCA-bus verspert een stijve heer in strak pak ons de weg. Gyula Horn, premier. Op missie: de redding van de Hongaarse Grand Prix. Luttele dagen later spuiden de persagentschappen witte rook. De Hungaroring was gered. Een nieuw contract van zes jaar. Op de voorlopige kalender voor 1997 staat medio augustus de Grand Prix van Oostenrijk. Van Hongarije is er geen sprake.

Hongarije is niet meer interessant. Toen Bernie Ecclestone hier in 1986 met zijn circus neerstreek was dat een stunt. Formule 1, het kapitalisme in zijn meest extreme vorm, achter het IJzeren Gordijn. Onuitgegeven. De reactie was navenant. Hongarije liep storm voor zijn eerste Grand Prix. 260.000 toeschouwers. Niet enkel uitverkochte tribunes. Elke centimeter weide, elke boom in de weidse omtrek was bezet. Een ticket kostte nauwelijks meer dan een bord goulash en de Grand Prix was voor de Hongaren een enige mogelijkheid een glimp van het Westen op te vangen.

De context is veranderd. De Muur is afgebroken. En de Oost-Europeanen hebben moeten vaststellen dat het kapitalisme niet voor iedereen is weggelegd. Niet voor iedereen betaalbaar is. „Een gezin met twee kinderen dat zich op een dagje Formule 1 wil trakteren, is twee maandwedges kwijt“, gromt Keszey Gyongyi, die op het circuit een bar

uitbaat. Gevolg: iedereen blijft thuis. Of trekt naar zijn zomerverblijf. En kijkt naar de Grand Prix op televisie. Zoals Gyongyi. Want hij mag tijdens de Grand Prix zijn café niet uitbaten. *Bernie's rules.*

Voor wie zou hij het trouwens doen. Het 260.000 koppige publiek van de eerste editie is tot de helft herleid. En dan nog overwegend rijke Oostenrijkers en Duitsers, die de Hungaroring hebben geannexeerd. Niet zo veraf en toch Duitstalig. Wat de organisatoren al enkele jaren in een netelige situatie schuift. Hun voornaamste bron van inkomsten is de verkoop van tickets. Wie Bernie een beetje voelt, weet dat hij het niet zo begrepen heeft op balansen in onevenwicht.

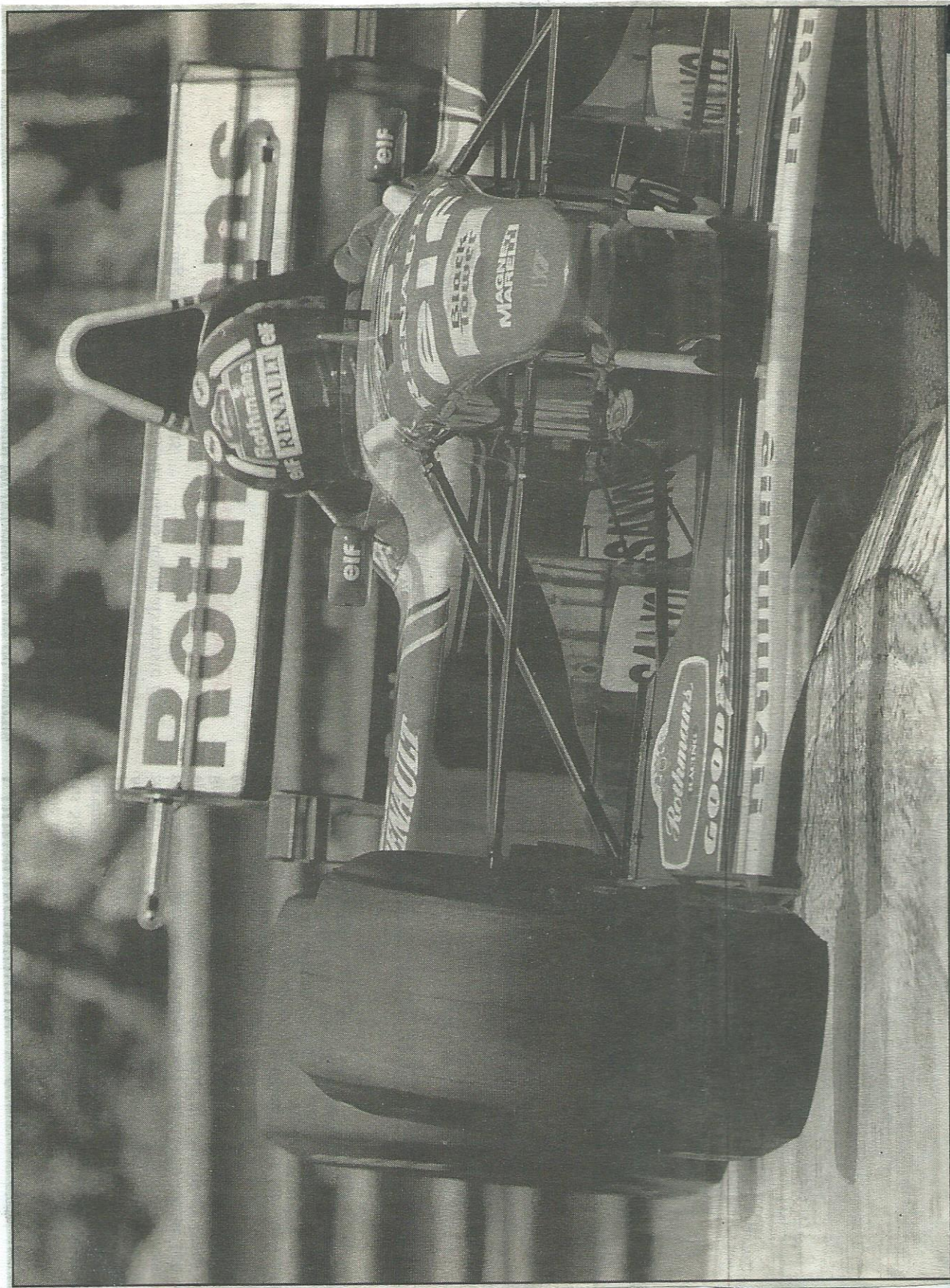
De organisator maakt zich niettemin sterk dat de Hongaarse Grand Prix blijft bestaan. „Ik tekende een contract van zes jaar met Ecclestone“, zegt Bereinyi Janos, voorzitter van de Ring. „Dit is pas het eerste jaar. De voorlopige

kalender is geen referentie. Het betekent enkel dat Hongarije nog geen datum heeft. Maar we kunnen best het weekeinde van Portugal overnemen.“

Onwaarschijnlijk. Bernie heeft het niet alleen moeilijk met het gebrek aan centen, ook de frequente wissels in de directiekamers van de Hungaroring liggen op zijn maag. Dat praat moeilijk. En hij wordt opgevrijd door andere, aantrekkelijker Oost-Europese bestemmingen. Moskou heeft een circuit op papier staan en een sluitend budget, naar verluidt.

„Als Hongarije eruit wordt getrap, moet er een andere Oost-Europese Grand Prix in de plaats komen“, stelt Mika Salo. De Fin toerde recentelijk door Oost-Europa en kwam onder de indruk van de reactie van het publiek. „Formule 1 is er echt razend populair.“

Niet alleen rijders zijn gecharmeerd door Oost-Europa, ook sponsors. Tabaksfabrikanten meer bepaald. De publicitaire ban die hen elders in Europa het leven steeds zuurder maakt, is hier onbestaande. Zondag wordt hier de Marlboro Magyar Grand Prix gereden. De Oost-Europese tabaksmarkt is gigantisch en gewillig.



Vooraf Duitsers en Oostenrijkers zakken naar de Hungaroring af om er onder meer Damon Hill te zien rondtoeren. Voor de Hongaren zijn de kaartjes te duur en daardoor staat de Hongaarse GP op de helling. Azte is vragende partij naar één of meer bijkomende Grote Prijzen.

Maar ook Azië wenkt. Voorzitter Max Mosley stelde onlangs nog dat de Internationale Autosportfederatie niet langer doof kan blijven voor de gegronde kandidaturen van Japan, China, Indonesië, Maleisië. Hun inbreng in de moderne Formule 1 is enorm, geldelijk én technologisch, het is niet meer dan normaal dat zij meer krijgen dan die ene Grand Prix van Japan.

„Als Hongarije zijn Grand Prix mocht verliezen, is dat een regelrechte catastrofe voor ons land”, besluit Janos, wanhopig. „Op drie dagen wordt er meer en positiever over ons geschreven en gesproken dan in de rest van het jaar. De Grand Prix is ons imago.”

Misschien moeten de Hongaren er, na hun premier, maar hun miss 1936 op af sturen. Zsa Zsa Gabor, befaamde *man killer*. Negen echtgenoten in zestig jaar. Die moet toch ook Bernie wel aankunnen.

Forti forfait

BOEDAPEST – In tegenstelling tot wat in Duitsland was gemeld, vielen er op de Hungaroring gisteren geen Forti's te bespeuren. Onduidelijkheid over het eigendomsrecht op het team, meldde een officieel communiqué. Guido Forti zou een nieuwe sponsor hebben gevonden, om het niet betalende Shannon te vervangen, maar meneer Forti kan niet helemaal hard meer maken dat het team nog wel toebehoort. En niet Shannon bijvoorbeeld. Het ruikt naar het definitieve einde voor Forti.

Zaterdag 10,
zondag 11 augustus 1996

Veel wind in Hongarije

Frentzen naar Jordan? „Iedereen praat met iedereen en iedereen vraagt te veel”

Meer nog dan andere jaren heeft de Hungaroring de alures van een markt eerder dan van een racecircuit. Williams-Renault wordt zondag wellicht wereldkampioen, niemand gelooft echt dat Damon Hill nog naast de rijderstitel grijpt. Over dit seizoen is alles gezegd en geschreven. 1997 wenkt. En 1998. Want dit is Formule 1 en dan haakt Renault af. Of toch niet? F1 dus, waar de paddock altijd lekker gonst.

The Times stak het vuur aan de lont in Duitsland. Frentzen pikt het zijje van Hill in. Wereldkampioen of niet. *Autosport*, een gespecialiseerd Brits weekblad, reageerde al. Ecclestone oefende druk uit op Williams om Hill te houden, Frentzen trekt naar Jordan.

Jacky Eckelaert lacht wanneer we de geruchtenmolen afdraaien. Hij is coördinator van Peugeot's Formule 1-programma. Het verbindingsstuk eigenlijk tussen de Franse constructeur en Jordan. En hij is Antwerpenaar. Dat praat makkelijk. „We onderhandelen met Frentzen”, geeft hij toe. „Maar ook met Hill. Uiteraard. Iedereen praat met iedereen. (lacht) En iedereen vraagt te veel. Het is simpel. Alles begint of stopt bij de beste rijder en de beste wagen. De beste rijder, Schumacher, is onderdak. Bij Williams-Renault is er één vacature. Villeneuve ligt nog onder contract. Maar ik vrees dat ook Hill blijft.”

„Ik vrees dat er alleen maar veel wind wordt gemaakt. Hill eist een verdubbeling van zijn salaris (600 miljoen frank, ww). Williams wil op die prijs bekknibbelen en laat graag zijn andere contacten lekken. Ik schat dat hij de bovenhand haalt. Wie gaat Hill immers dergelijke sommen uitkeren? En Renault zal wel niet opnieuw de nummer één uit handen geven. Ik zie de top-vier, McLaren, Benetton, Williams en Ferrari, ongewijzigd. Daaronder kan het schuiven.”

Dus toch Frentzen naar Jordan. En/of Verstappen die, volgens

Nederlandse collega's, zijn contract alleen nog hoeft te tekenen. Plaats genoeg bij Jordan overigens, volgens de lopende beweringen. Barrichello naar Indycar en Brundle afgedankt. Maatje van Jordan, die het contractuele voorrecht geniet de rijders te kiezen. Maar het gewicht van Peugeot is toegenomen en die willen Fransen.

„Nationaliteit is geen prioriteit, resultaten wel”, stelt Eeckelaert. „Maar een snelle Fransman is leuk meegenomen. Alesi zou een ideaal compromis zijn. Iedereen weet dat Jordan hem najaagt sinds hun succesvolle samenwerking in F3000. Maar voor Jean is Jordan een stap terug. Dat zie ik hem niet doen.”

Dat doet pijn. Kenners schatten de Peugeot-motor ondertussen even hoog als het Renault-juweeltje. Alleen, Jordan haalt niet het niveau van Williams en Benetton.

„Peugeot had meer verwacht van Jordan”, geeft Eeckelaert toe. „In het begin van het seizoen zaten we goed, maar we trappelden ter plaatse. Terwijl de concurrentie evolueerde. Jordan heeft een excuus: de deal met Benson&Hedges kwam slechts te elfder ure tot stand en dus kon hij niet tijdig zijn testteam uitbouwen. Klopt, maar ondertussen halen we toch maar niet ons doel voor dit jaar, een overwinning.”

Mogen we daaruit afleiden dat de samenwerking Peugeot-Jordan ten dode is opgeschreven? Met Renault in afbouw zal het Peugeot wel niet aan sollicitaties ontbreken.

„Volgend jaar gaan we zeker door met Jordan”, aldus Eeckelaert. „Voor 1998 moet het contract worden hernieuwd. Of niet. De interesse van onder anderen Williams is geen geheim. En het is verleidelijk met het beste chassis in zee te gaan. Anderzijds, van Williams verwacht iedereen alleen zeges. Een overwinning met Jordan zou marketinggewijs evenveel effect hebben als de wereldtitel met Williams.”

Als Renault het überhaupt afbolt. Want daarover spuit de Franse pers steeds meer twijfels. Gevoed door dubieuze uitlatingen van Briatore en de privatisering van de Regie, annex een nakende PDG-wissel. Dat Renault vorige maand officieel zijn afscheid afkondigde is een detail, waarover men zich in Formule 1 niet druk maakt.

Dokken

BOEDAPEST – De FIA stijft zijn kas. Tienduizend dollar boete voor Jean Alesi wegens twee keer door de dambordvlag die het einde van de trainingssessie aangaf. David Coulthard mag vijftienduizend dollar afdoeken omdat hij de snelheidslimiet in de pitstraat overschreed. Olivier Panis kwam goed weg met alleen een verwittiging nadat hij, na een schuiver, enkele tientallen meters piste in tegengestelde richting afwerkte.

Vriendendienst

BOEDAPEST – Het is geweten. Als Johnny Herbert zijn ploegmaat een handje kan toesteken, zal hij het niet laten. Frentzen mocht het tot zijn vreugde ondervinden in Hockenheim. Zoals iedere rijder met een wat bekend gezicht, behalve Schumacher die recht had op een privé-escorte, koos ook Heinz-Harald voor de autokoffer om ongemerkt langs de handtekeningenjagers bij de uitgang van het circuit te komen. Dat was zonder de behulpzame Herbert gerekend, aan het stuur van een achteropkomende wagen. Na een paar treiterige tikken tegen de achterbumper van Frentzens onderkomen, zag de olijke Brit zijn kans schoon toen de wagen voor hem vastreed in de massa bij de uitgang. Johnny wipte uit de auto en trok de koffer vóór hem open. De Duitse fans waren hem eeuwig dankbaar, Frentzen iets minder.

Ferrari valt in ongenade

BOEDAPEST – Als je het ons vraagt is het hoogst onwaarschijnlijk dat Michael Schumacher dit seizoen nog een triomf toevoegt aan zijn overwinning in Spanje. Die van hierboven trok namelijk zijn handen van Ferrari af. 't Is te zeggen, Don Elio Belloi. Don Elio verwierf wereldroem door jaarlijks in Monza en Imola de Scuderia, Gods werk op aarde, te zegenen. Hij houdt daarmee op. „Ik luid mijn klokken niet meer voor Ferrari”, stelde de geestelijke. „Ik weet niet wat er mis is met hun wagens. Dat weet enkel God. Maar het gaat niet meer. Vanaf nu bid ik voor Minardi en Forti.” De laatsten zullen het kunnen gebruiken. Minder dan een mirakel brengt hen niet terug in Formule 1.

Leuk voor toeschouwers

BOEDAPEST – Tijdens de eerste trainingssessie gisterochtend waagden zich amper vijftien wagens buiten. Dan nog kortstondig en lummelend op regenbanden. Wegens te veel stof op het circuit. Leuk voor de toeschouwers. „Moeten ze de reglementen maar veranderen”, vond Berger. „Wij proberen het beste te maken van een strak beperkt aantal rondjes en dito bandenvoorraad.” Na de middag zette Hill de beste tijd neer vóór Schumacher. Maar, zoals iedereen weet, bieden de vrijdagse rondjes geen enkele referentie. Frentzen schoof van de piste en Salo blies zijn motor op. Opvallend wel: wie ze heeft, haalde zijn midscheepse vleugels vanonder het stof. Jordan, Minardi en McLaren. De Hungaroring is extreem draaierig en extreem smal. Nauwelijks inhaalplaatsen. Er zal geknokt worden voor de pole, vandaag.

■ **De oefentijden:** Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:21.144 (gem.: 16,042 km/u), Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:21.166, Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:21.369, Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:22.332, Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:22.617, Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:22.790, Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:22.889, Johnny Herbert (G-B/Sauber-Ford V10) 1:23.076, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:23.360, Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:23.400, Martin Brundle (G-B/Jordan-Peugeot) 1:23.494, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:23.667, Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:23.702, David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 1:23.722, Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:24.941, Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:25.056, Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1:25.722, Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1:25.764, Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 1:26.253, Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:26.380.



Voor Jacky Eeckelaert, de coördinator van het F1-programma van Peugeot en hier in gesprek met Rubens Barrichello, is een overwinning met Jordan wat marketing betreft even belangrijk als een wereldtitel met Williams.

Villeneuve computergestuurd

Williams-Renault wereldkampioen constructeurs

BOEDAPEST – Een nieuwe kwakkelstart kostte Damon Hill de Grand Prix van Hongarije. Achter Jean Alesi verloor hij minstens de zeven tienden die hij te kort kwam om Jacques Villeneuve van zijn derde overwinning van het seizoen te houden. De dubbel maakt Williams-Renault wereldkampioen bij de constructeurs. De achtste titel voor Williams, een evenaring van Ferrari.

Ruim honderdduizend toeschouwers (veel Duitsers, maar ook nogal wat Finnen en bussen Nederlanders) zagen Hill als een oudje uit de blokken kruipen. Engeland, Duitsland en nu hier. „Ik krijg die koppeling maar niet goed”, vloekte de 35-jarige Brit. Schumacher weg, Villeneuve en, vooral, Alesi. Opgehouden door de trager Benetton keek Hill na tien ronden al tegen twaalf seconden achterstand op. „Daar verloor ik de race”, was de conclusie van de Williams-rijder.

Pech voor hem. Toen hij na zijn eerste pitstop opnieuw de piste opreed, was dat in het zog van...Alesi. De Fransman was wel zo vriendelijk zich vlug op een gedubbelde te bekijken en de deur open te zetten voor de Williams. Hill scherpte vier keer het ronderecord aan, maar tevergeefs. Villeneuve mocht in zijn pitstop nog tien seconden verdoen met een haperend achterwiel, hij hield zijn ploegmaat netjes achter zich.

„Ik wist dat hij niet voorbijkon”, aldus de Canadees koel over een nochtans warme finale. „Je kan hier enkel op de rechte lijn inhalen, maar niet met dezelfde wagen. Het volstond geen fout te maken. Teamorders? Niks gehoord. Nutteloos trouwens. Damon noch ik zouden hebben geplooid.”

Toch wel sterk wat Villeneuve presteerde. Zijn debuut op de Hungaroring, met slechts der-

tig ronden leertijd, meteen prijs. Maar hij heeft zo zijn methoden om een circuit te doorgronden. „Grand Prix I. Een computerspelletje. Sega? Neen, dat is voor kinderen. Een heus computerprogramma. Recentelijk kwam de tweede versie uit. Grand Prix II. Nog leuker, nog getrouwer. Net op tijd voor Spa.” Het laatste onbekende terrein dat de computertovenaar – intimi vertellen dat hij thuis een halve IBM-winkel installeerde – dit seizoen betreft. „Iets voor mannen, vertelt men mij. Ik kan nauwelijks wachten.”

Miljardair

Villeneuve knabbelde wat van zijn achterstand in het wereldkampioenschap af, maar de positie van Hill blijft comfortabel. De Brit heeft aan tweede plaatsen in de vier resterende wedstrijden genoeg om zijn eerste wereldtitel op zak te steken. Een kleinood dat hem miljardair kan maken, als we een Oostenrijkse krant mogen geloven. Jacky Stewart zou ruim een miljard frank veil hebben voor het nummer één op één van zijn nieuwe bolides. Hill mag dan al niet gewonnen hebben, hij deed wel een goede operatie.

Bizarre strategie wel. Eerste stop na 25 ronden, in een wedstrijd die er 77 telt. Conclusie: twee stops. Maar twaalf ronden verder stond hij alweer

binnen. „Ik was even verrast als jullie”, aldus de Brit. „We zouden twee keer tanken. Maar na de eerste stop gooide het team de strategie om. Niet ongewoon, vanaf de pitmuur heb je een beter overzicht op de wedstrijd.” Maar het viel van zijn gezicht te lezen dat hij het er niet eens mee was.

Nog andere gezichten vertoonden onvrede. Bij Ferrari bijvoorbeeld. Irvine blies de versnellingsbak op, Schumacher werd in de steek gelaten door de motor. „Het gaspedaal bleef haperen, dus moet ik de motor voor elke bocht afzetten”, aldus de wereldkampioen. Op zeven ronden van het einde weigerde het ding weer aan te slaan. Berger had toen zijn motor al in rook zien opgaan. Alweer. Wat Alesi toeliet alsnog op het podium te klimmen. „Een onverhoopt resultaat”, vond Jean, derde in de WK-stand maar wiskundig uitgeteld.

Uitslag: 1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 305.536 km in 1u46'21"134 (gem: 172.372 km/u); 2. Damon Hill (GBR/Williams-Renault) op 00.771; 3. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1'24"212; 4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1 ronde; 5. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1 ronde; 6. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 2 ronden; 7. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 3 ronden; 8. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 3 ronden; 9. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 9 ronden; 10. Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 10 ronden. **Snelste ronde:** Damon Hill in 1'20"093 of 178.352 km/u.

Tussenstand WK rijders (na 12 wedstrijden): 1. Damon Hill (GBR) 79 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 62; 3. Jean Alesi (Fra) 35; 4. Michael Schumacher (Dui) 29; 5. Mika Hakkinen (Fin) 19; 6. David Coulthard (GBR) 18; 7. Gerhard Berger (Oos) 16; 8. Olivier Panis (Fra) 13; 9. Rubens Barrichello (Bra) 12; 10. Eddie Irvine (GBR) 9; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 6; 12. Mika Salo (Fin) 5; 13. Johnny Herbert (GBR) 4; 14. Martin Brundle (GBR) 3; 15. Jos Verstappen (Ned) en Pedro Diniz (Bra) 1.

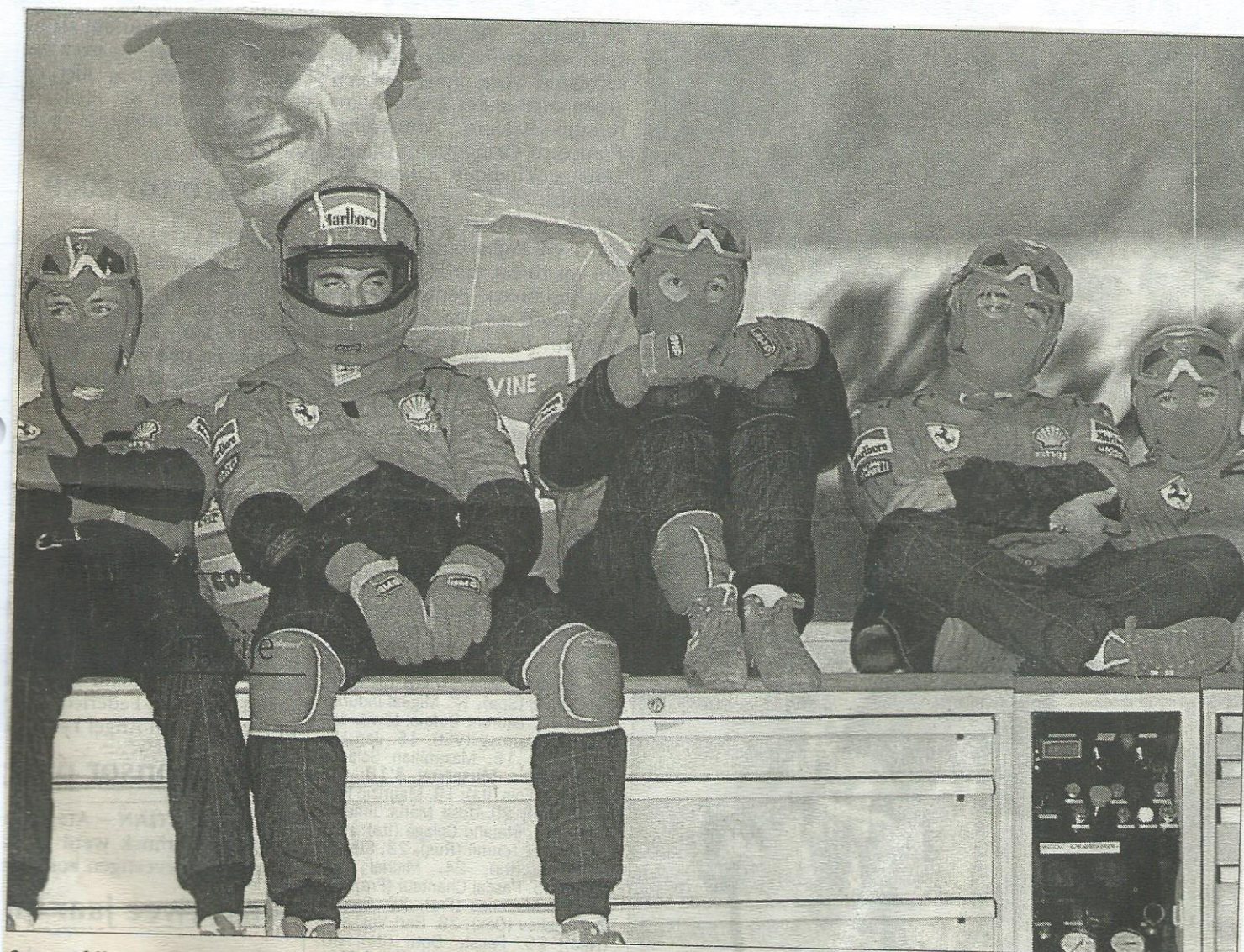
Tussenstand WK constructeurs: 1. Williams-Renault 141 ptn; 2. Benetton-Renault 51; 3. Ferrari 38; 4. McLaren-Mercedes 37; 5. Jordan-Peugeot 15; 6. Ligier-Mugen Honda 14; 7. Sauber-Mercedes 10; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.

Panis blijft

BOEDAPEST – Olivier Panis verlengde zijn contract bij Ligier – dat nu helemaal in handen is van Flavio Briatore – met één jaar. De Italiaan kocht ook de vijftien procent aandelen op die nog in handen waren van Guy Ligier. Bizar, want een gelijkaardige poging van Tom Walkinshaw eerder dit jaar stuitte op forse tegenwind van de Franse regering. Het jongste scenario voedt de mythe dat Chirac in eigen persoon Alain Prost de opdracht gaf een volledig Frans F1-team uit te bouwen.

Drie wagens

BOEDAPEST – De hypothese van drie wagens per team dwaalt opnieuw door de paddock. Uit de mond van Bernie Ecclestone, nota bene: „Een ideale instapformule voor jonge rijders, maar de teambonzen zijn ertegen.” Wegens te ingewikkeld en te duur. „Alleen als we in diepe wagen nood zitten, acht ik de regel noodzakelijk”, aldus Ron Dennis. „Voorlopig is dat niet zo. En ik hoop dat de tijd nooit komt.” „Twintig tot vijftientwintig procent extra budget”, rekent Max Welts voor. Norbert Haug van Mercedes is wel pro. „In het tussenseizoen komt het voorstel in elk geval op tafel”, stelde Bernie.



Onweer bij Ferrari. Nadat Berger al snel zijn motor had opgeblazen, moest ook Schumacher voortijdig naar de kant door een haperend gaspedaal.

Geruchtenmolen draait Frentzen dol

BOEDAPEST – Heinz-Harald Frentzen is *hot property*. Eddie Jordan holt hem na als een loops hondje. Frank Williams wil zelfs de wereldkampioen dumpen voor hem. De 29-jarige Duitser is de geruchten stilaan kotsbeu. „Weldra denkt men nog dat ik ze lanceer. En word ik niet meer au sérieux genomen.”

Terwijl hij dat natuurlijk wel is, serieus. Plat water en spaghetti voor avondmaal. Vraagt hij. Als het *pommes duchesse* blijken te zijn, schenkt hij zich een half glas wijn in. „To kill the meat”, lacht hij zonder te lachen. Geschikte kerel, Frentzen. Niks vedette. De Mönchengladbacher woont weliswaar in Monaco („Driehonderd dagen per jaar”, onderstreept hij ten behoeve van de Duitse fiscus), maar de glitter van de Formule 1 is niet aan hem besteed. Geen goudbruine snoet, niks kapsones, bedeesd haast. Geknipt voor de schaduwwol waarin land- en generatiegenoot Michael Schumacher hem duwde.

Maar het wordt stilaan tijd dat hij zich op het voorplan werkt. Dat hij bewijst effectief sneller te zijn dan Schumacher, zoals sommige kenners

blijven volhouden. Of heeft Jochen Mass, mentor van Schumacher en Frentzen bij Mercedes, het bij het rechte eind als hij poneert dat Frentzen zo getalenteerd is dat hij naliet te werken? „Ik weet niet wat Jochen bezielt om zulke dingen te beweren”, schudt Frentzen het hoofd. „Het is unfair. Hij weet niet hoe ik werk. En ik werk heus wel hoor. Wanneer ik de paddock verlaat, is iedereen al naar huis. Michael heeft gewoon veel meer geluk gehad. Hij kwam haast meteen in een topteam terecht, leerde veel bij en evolueerde spectaculair. Jaloers? Neen, zo ben ik niet. Duitsland heeft plaats zat voor twee toppers. Ik heb ook fans. En sponsors. Een Grand Prix wordt in Duitsland door acht à negen miljoen kijkers op televisie gevolgd. Dat soort cijfers laat bedrijven niet onberoerd.”

Het scheelde weinig of Frentzen had zijn eerste Grand Prix al op zak. Monaco. Finaal was het Panis die stuntte, Frentzen werd vierde geklasseerd. „Je moet wat geluk hebben”, grijnst Frentzen. „En/of een ruimer reservoir. Dat liet Panis toe vroeger te gaan tanken en sneller profielloze banden te monteren. Bijna tien ronden

lang kon hij a rato van tien seconden per ronde uitlopen. Dat maak je niet meer goed.” Waardoor Frentzens beste resultaat een podium in Monza blijft. Het belet niet dat grote teams naar zijn gunsten dingen. Williams voorop, maar ook Jordan.

„Van Williams weet ik niks”, houdt Frentzen vol. „Of Frank een spelletje speelt? Ik hoop het niet, want het is op mijn rug. De Jordan is interessant. De Peugeot-motor is fantastisch. Al zou ik er eerst moeten mee rijden om dat honderd procent zeker te kunnen stellen. De Jordan is gebouwd om een hoge topsnelheid te ontwikkelen, weinig neerwaartse druk. Misschien krijgt de krachtbron daardoor te veel lof.”

Morgen

Moeten we hieruit begrijpen dat Frentzen volgend jaar voor Jordan rijdt? „Wie weet wat er morgen gebeurt”, klinkt het filosofisch. „Ik wacht gewoon af. Ik moet afwachten, want ik hang af van Damon. Natuurlijk zou Williams mooi zijn, maar alleen als het doorgaat. Aan speculaties heb ik niets. Jordan? Hoorde ik niet dat hij

met Ralf Schumacher een contract tekende? Waarin staat dat er geen tweede Duitse rijder mag zijn?” Weeral Schumacher. Het lijkt wel of de sympathieke Kerpenaars een familiefront tegen Frentzen hebben opgetrokken. Zelfs zijn lief werd ingepikt door Michael. „Ik heb geen problemen met Michael”, aldus Frentzen. „Ik ben niet te beroerd toe te geven dat het me verrast wat hij in de Ferrari doet. Vooral zijn voorsprong op Irvine. Toch geen slak, weet ik uit onze ontmoetingen in F3000 en Japan.”

Net als Irvine, leek Frentzen dood en begraven in Japan. Tot Sauber hem uit de anonimiteit redde. Hij was het Zwitserse team zo dankbaar dat hij aanbiedingen van Williams en Benetton afsloeg. Nu lijkt de scheiding evenwel onafwendbaar. „Het zal pijn doen als ik ga”, geeft Frentzen toe. Bij Sauber maakt men zich sterk dat er nog een waterkansje is dat ze hun paradepaard kunnen houden. Maar Frentzen weet beter: „Ik draaide in Hockenheim precies dezelfde chrono als vorig jaar. Met twee cilinders meer. Dan weet je het wel zeker.” Hij weet dat de tijd om te gaan is gekomen.

Geel en zilver

BOEDAPEST – Ralf Schumacher testte donderdag in Silverstone een McLaren-Mercedes. De 22-jarige broer van Michael zette scherpere chrono's neer dan Hakkinen en Coulthard daags voordien. Een snelle wereld als de F1 heeft Ralfs bedje uiteraard al gespreid: minstens testrijder bij McLaren. In zijn zog *West*, de nieuwe tabaksliefde van McLaren.

Bij Marlboro begrijpen ze de stemmingmakerij niet. Zegt Agnes Carlier: „De onderhandelingen lopen, zoals elk jaar omstreeks deze tijd. En zoals elk jaar moet er geen bericht worden verwacht voor begin september.” Ron Dennis verklaart: „We kwamen nog niets overeen met Marlboro. Het is normaal dat ik dan alternatieven uitwerk. In elk geval, het heeft absoluut niets te maken met Ralf Schumacher. Zijn chrono's dienen trouwens gerelativeerd. Hakkinen probeerde een nieuwe ophanging uit en Coulthard reed met volle tanks.

Het beste bewijs: Silverstone is een hoge 1.26 of een lage 1.27 waard. Ralf draaide 1.29. Maar, hij liet effectief een sterke indruk en hij krijgt zeker een nieuwe kans.”

McLaren behoeft een nieuwe testrijder, nu Jan Magnussen naar de States werd afgeschoven. Ter vervanging van de gekwetste Tracey eerst, vervolgens Emerson Fittipaldi. Een transactie getekend Mercedes. Misschien zelfs definitief, want met Coulthard zeker van, en Hakkinen dicht bij een nieuw contract is er geen plaats voor de jonge Deen. Mercedes bereidt nog een andere transactie voor, menen gespecialiseerde bladen te weten. De terugkeer van de Zilverpijlen, de legendarische Mercedesen die net na WOII geschiedenis schreven. „Als onze commerciële partners ons de vrijheid laten, waarom zouden we de auto's dan geel schilderen”, vraagt Norbert Haug, sportchef van de Ster, zich af.

Geel zou wel eens niet de willekeurige kleur kunnen zijn die ze lijkt. Camel wil terug in F1, wordt gezegd.

Max Welti, veldheer bij Sauber, zou de Zilverpijl-revival alvast niet verrassen. „Ik maakte in sportwagens een identiek scenario mee. Van zodra de Saubers begonnen te winnen, kregen ze een zilveren livrei aangemeten en een grote ster op de motorkap. Laat Hakkinen of Coulthard een Grand Prix winnen, en de kwast wordt bovengehaald. Dat is de stijl van het huis.”

Zaterdag 17,
zondag 18 augustus 1996

Men kent Marc Goossens al in F1

BRUSSEL – Marc Goossens begint vanmiddag aan zijn vijfde F3000-koers van het seizoen. Zijn resultaten van de vorige vier, één zege en drie opgaven, laten hem toe nog enige hoop te koesteren in de titelstrijd.

„De opgave van Hockenheim was natuurlijk doodjammer”, vertelt de Geleenaar. „Maar dat is nu eenmaal autoracen. Ik was al blij dat we het verschil met de anderen van bijna drie seconden tijdens testen in juni konden terugbrengen tot amper twee tienden. Als je dan stilvalt op de startgrid met een stukke benzinetoevoer, is dat enkel pech. Ik was al blij dat er niemand op mij reed.”

De kentering in Goossens' seizoen kwam er na uitvoerige lab-testen in Engeland, ingelast door de teamleiding na tegenvallende resultaten op de Nürburgring en in Pau. Van dan af kon de eerste rijder van het Astromega-team weer mee met de besten.

„In tegenstelling tot sommige buitenstaanders heb ik nooit aan de kwa-

liteiten van het team getwijfeld”, stelt Goossens. „Alleen al het feit dat dit een Belgisch team is, was voor sommigen blijkbaar voldoende om het af te schilderen als niet competitief. Typisch voor ons landje, dat gebrek aan chauvinisme.”

Een gevoel dat wel iets opwakkert als Goossens' F1-toekomst ter sprake komt. Een toekomst waar het de laatste maanden wat stil rond is. „Om me te kunnen concentreren op mijn races heb ik die nieuwswaarde bewust een beetje tegengehouden”, legt Goossens uit. „Wat niet wil zeggen dat er niets meer van aan is. Ik geloof nog steeds rotsvast dat ik in de F1 geraak. Dat feit staat of valt trouwens niet meer met het feit of ik een koers win of niet. De naam Goossens is nu ook in F1-kringen bekend. Het grote probleem blijven de centen. Maar er is een Belgische multinational die me al een tijdje geleden één miljoen dollar toezegde voor volgend jaar en eerstdaags moet er ook klaarheid komen over een persoonlijk sponsorcontract. Ik heb wel al geleerd niet meer aan te kloppen bij F1-teams zonder centen. Eerst verzekerd zijn van het geld, en dan pas ga ik op pad. Formule 1 in 1997 blijft een haalbaar doel.”



Marc Goossens twijfelde nooit aan de kwaliteiten van zijn Belgische team.