

Bernie Ecclestone: Formule 1 is zoals sex

Bernie Ecclestone weet hoe bezoek op zijn gemak te stellen. „Welke leugens zal ik vandaag opdissen“, grijnst de kleine Brit zonder een spier in zijn stalen gezicht te vertrekken. 65 is hij er, maar het pensioen ligt nog veraf. De recente, aangevochten herschrijving van de Concorde-akkoorden, het samenlevingscontract tussen de internationale autosportoverheid en de Formule 1-teams, draagt zijn onmiskenbare stempel. En ondertussen bouwt *Big Bernie* aan een communicatie-imperium dat hem dra een prominente plaats in *Forbes* moet opleveren.

Digitale televisie heet Bernies nieuwste speeltje. Het blijft niet onopgemerkt in de paddock. Een staalgrijzen hangar waar je tien opliggers kan in stallen. Er komen ook tien opliggers bij te pas om de tent van circuit naar circuit te slepen. Honderd televisieschermen, vertrouwde iemand ons toe die het geluk had een reet te vinden in het hermetische afgesloten hitech-bastion. Waarvan de regisseur er vijf selecteert en doorstraalt naar de huiskamer. Vijf verschillende camerastandpunten. In-boardcamera, pitstraat, helicopterbeelden,... De abonnee kiest en zapt. Interactieve televisie heet dat.

„We produceren het signaal al, maar het kan nog niet worden bekeken“, legt Bernie uit. „Om de simpele reden dat DSF, onze Duitse partner, de decoders nog niet verkoopt. Ik heb het project vijf jaar geleden opgestart. Iedereen verklaarde me gek. Nu wil iedereen het. Potentieel hebben we al drie à vier procent van de (enorme) Duitse markt in handen. Vijf procent is zo haalbaar. Dit is de toekomst.“

Zijn toekomst, stellen sommigen die Bernie dra F1 de rug zien toekeren voor een tweede carrière als communicatiegigant.

„Ik blijf in F1“, ontkent Bernie die suggestie. „Trouwens, niet elke sport leent zich tot digitale televisie. Hoe bied je de kijker verschillende, boeiende invalshoeken van de 100m vlak? Onmogelijk en bovendien is het zo voorbij. Dat soort sporten wordt op termijn onvermijdelijk het voorrecht van betalende televisiekijkers. De stations moeten de rechten toch ergens recuperen. Wij kunnen ons permitteren een basispakket gratis te geven en iets extra tegen betaling.“

„Williams is dom als hij Hill dumpst“

Gratis voor de kijker, niet voor de televisiestations. Voor zijn pioniersrol moest DSF naar verluidt acht miljoen dollar ophoesten. 240 miljoen Bfr. Te deponeeren in een pot die voor de helft

aan de teams wordt uitgekeerd, decreteert het gewijzigde Concorde-akkoord. Tot onvrede van de begunstigen. Ze komen niet uit hun kosten, schreeuwen ze.

„Moeten ze maar niet zoveel privétests draaien“, kaatst Bernie de bal terug. En kijk, de nieuwe Concorde snoeit die mogelijkheid fors terug. Nog enkel de week na de Grand Prix. „Een F1-bolide laten draaien kost een fortuin“, schetst Bernie de achterliggende redenering. „Je hebt er dus alle belang bij om, als hij rijdt, dat voor zoveel mogelijk toeschouwers te doen. Dus tijdens het GP-weekeinde.“

Dra beperkt tot zaterdag en zondag. Ook een ingreep, waarachter de hand van Bernie kan worden vermoed. De vrijdagse trainingen interesseren de tv geen meer. Schrappen maar. Alle trainingen op zaterdag, onbeperkt aantal rondjes. Om de

drempel voor aankomend talent iets lager te maken. Voor hen ook de kans drie wagens per team in te zetten. Eventueel zelfs verplicht, indien het veld geen twintig eenheden haalt. „Neem het voorbeeld van Ralf Schumacher“, stelt Bernie. „Is het voor hem en het bestel niet veel beter dat hij, pakweg, vijf races voor McLaren combineert met een contract als testrijder dan een volledig seizoen achter het stuur van een Minardi zit?“

Bernie als rijdersmakelaar. Niet zijn proefstuk. Hij bracht Villeneuve al aan. En praat nu op Frank Williams in om Hill niet te dumpen voor Frentzen, van wie de Britse teammanager weg zou zijn.

„Vorig jaar heeft Williams Hill getekend. Toen die maar zo-zo was. Nu beweert iedereen dat hij beter is geworden – al zou ik hem wel eens onder druk van

Schumacher willen zien – en hij is wereldkampioen. En dan zou hij hem wegdoen voor Frentzen, iemand die nog alles te bewijzen heeft. Te gek om los te lopen, toch?“

Het moet inderdaad al aardig misgaan wil Hill nog naast de titel grijpen. Williams heeft de beste wagen en Villeneuve was te onervaren om zijn ploegmaat meteen onder druk te zetten. Boeiend is anders.

„Dit is een goed seizoen“, verdedigt Bernie zijn winkel. „Iedereen verwacht dat Hill op één been wereldkampioen wordt, maar er kan hem iets overkomen. Hij kan zijn been breken. En wat dan? Niet wat gebeurt is belangrijk, wel wat je denkt dat er zal gebeuren. De spanning tussen het verwachtingspatroon en de realiteit. Het is een beetje zoals sex. Het onverwachte trekt aan.“

„Zeker naar Maleisië of Korea“

FRANCORCHAMPS – De bijgeschreven Concorde-tekst breidt de kalender uit van 16 tot 17 Grote Prijzen. Mogen we daaruit afleiden dat het zesjaarscontract met Hongarije alsnog zal worden gehonoreerd? „Dat is een commerciële overeenkomst“, aldus Ecclestone. „Zonder garantie voor een Grand Prix. Maar het is niet uitgesloten. De Hongaren hebben aanzienlijke inspanningen gedaan. De deficitaire balans is geen punt. In de beginjaren heb ik daar veel meer geld verloren. Anderzijds geef ik toe geen fan van Oost-Europa te zijn. Een paar plekken op deze aardkloot misten de trein. Oost-Europa hoort daar bij. China ook. Ik trek er liever niet heen. Daarentegen komt er op korte termijn zeker een GP van Maleisië en/of Korea.“



Bernie Ecclestone heeft een nieuw speeltje: interactieve televisie.

Zaterdag 24,
zondag 25 augustus 1996



Damon Hill.

F1 - GP BELGIE

Damon Hill eist
verdubbeling
salaris

Briatore aan de macht

Flavio Briatore heeft altijd formeel ontkend dat hij uit was op de Formule 1-troon van Bernie Ecclestone. Naar waarheid. De team-manager van Benetton en eigenaar van Ligier pakt zijn *coup* anders aan. Hij schaafde de Concorde-akkoorden naar zijn smaak bij, misschien ook naar die van Bernie, en drukte ze 'democratisch' door. Niet verwonderlijk dat McLaren en Williams weigeren te tekenen. FIA-voorzitter Max Mosley ziet dra een oorlog uitbreken in de paddock.

In het Concorde-document, genoemd naar de Parijse domicilie van de Internationale Autosportfederatie (FIA), staan de leefregels voor Grand Prix racing neergeschreven. Het samenlevingscontract tussen de teams, de Formule One Constructors' Association (president: Bernie Ecclestone) en de FIA, voorgezeten door Max Mosley, maar met Bernie ook in de beleidskamers. De bestaande tekst verliest zijn rechtskracht op het einde van het seizoen. Een nieuwe versie zag deze dagen het licht. Met nogal wat aanpassingen. Die zo vurig worden verdedigd door Flavio Briatore dat hij ze wel zelf moet hebben gebaard.

„Zeven teams ondertekenden het document“, stelt de Italiaan misplaatst bescheiden. Waarvan hij er wel drie controleert. Benetton en Ligier, uiteraard, maar ook Minardi. „Minardi gaf me een volmacht“, zegt Flavio, maar hij wil de achtergrond van die operatie niet opklaren. Ingewijden menen te weten dat hij Minardi een motor beloofde. 's Mans stijl. Zo kreeg hij ook Simtek in zijn invloedssfeer, maar dan met een versnellingsbak en Verstappen als pasmunt.

Met drie stemmen in het kapittel lukte het Briatore zijn ideeën haast ongeschonden op papier te krijgen. Meest fundamentele wijziging: een meerderheid van tachtig procent volstaat voortaan om te kunnen beslissen. Tot nog toe was de unanimité vereist.

„Waardoor er altijd wel eentje ging dwarsliggen en er finaal niks

gebeurde. Nu kunnen we tenminste werken en sneller op de bal spelen. Alleen voor de toetreding van nieuwe leden is nog de unanimité vereist.“ Briatore kan een grijs nauwelijks onderdrukken. Williams en Dennis, die de Italiaanse playboy nooit hebben gemogen wegens de ontstentenis van een race-verleden en zijn rebelse aanpak, zijn overgeleverd aan zijn goodwill.

De mogelijkheid van drie wagens, de samenballing van de Grand Prix op twee dagen: eveneens geestesspinsels van Briatore.

„De derde wagen staat er al. De trainingsauto. Maar hij wordt niet gebruikt. Hij slaapt. Zonde. Het is tijd dat we hem wakker maken. Voorlopig is er geen nood aan, want het veld is nog twintig wagens sterk. Maar als het begint te spannen, waarom niet de trainingsauto aan een jongere geven? Ook de vrijdagse sessie vind ik verspild geld. De media tasten in het duister. Ging die nu voor een chrono of niet? Televisie haalt er zijn neus voor op. Afschaffen dus maar. De besparing is aanzienlijk: banden, motoren, hotel. Je kan dat geld veel beter investeren in twee bijkomende Grand Prix. Dan heb je nog uitzicht op prijzengeld. Sommige organisatoren liggen nog wat dwars, maar ze draaien wel bij.“

Ook aan het prijzengeld werd gesleuteld. De teams die de Concorde-akkoorden ondertekenden mogen de helft van de televisiegelden onder elkaar verdelen. Evenredig verdeeld, ongeacht de prestaties. De andere helft gaat naar alle teams, ook de Concorde-dissidenten dus, maar dan opgesplitst volgens resultaten en pedigree.

„De slotsom is dat iedereen meer geld krijgt. Ook de kleine teams, die nu op geen enkele steun kunnen rekenen. Integendeel, voor alles moeten betalen.“

Bizar dat Ecclestone de hele pot van de televisiegelden, van oudsher zijn kip met de gouden eieren, aan de teams zou afstaan.

„FOCA heeft niks meer te zeggen“, stelt Briatore onverbloemd. Als dat maar goed afloopt.

Damon Hill eist verdubbeling salaris

FRANCORCHAMPS – Damon Hill eist van zijn baas Frank Williams een salarisverdubbeling. De leider in de WK-tussenstand wil volgend jaar 400 miljoen frank opstrijken. Of de teamchef van Williams-Renault ingaat op het voor de buitenstaander absurde verzoek dient ernstig te worden betwijfeld. In het van geruchten overlopende Formule 1-circus wordt al een maand gefluisterd dat de zoon van wijlen Graham Hill volgend seizoen wordt vervangen door de Duitser Heinz-Harald Frentzen. Alle betrokkenen ontkennen, of hullen zich in nevelen. Hill wilde in Francorchamps slechts kwijt dat het niet lang meer duurt voordat hij zelf een beslissing neemt. „Maar eerst wil ik hier winnen“, zei de 35-jarige Engelsman.

Hill: „Wereldkampioen in Monza“

FRANCORCHAMPS – Zelfs indien Damon Hill zondag wint en Jacques Villeneuve uitvalt, is de Brit nog geen wereldkampioen. De Canadees zou dan 27 punten achterstand tellen, terwijl er nog drie races, dus 30 punten, op het schap staan. „Ik word wereldkampioen in Monza“, voorspelt Hill, zonder verpinken. „Ik win hier en in Italië.“

Hij zou het startmaneuver eindelijk onder de knie hebben. Letterlijk, want terwijl Villeneuve ontkoppelt met de hand, prefereerde Hill een pedaal aan de voet. „Mijn handen dienen enkel om te sturen“, legt de 35-jarige Williams-rijder zijn voorkeur uit.

Alhoewel iedereen het onwaarschijnlijk acht dat Villeneuve zijn ploegmaat de titel nog ontfutselt, is hij zeker niet weerloos. Hij is onmiskenbaar gegroeid in zijn vak – gisteren derde weliswaar van de moeilijk te vatten vrijdagtraining – en van teamorders willen ze bij Williams niet horen. „Ik vraag hen alleen mekaar niet van de baan te rijden“, stelde chef-ingenieur Patrick Head in een Brits magazine.

Duitse invasie

FRANCORCHAMPS – De nummerplaten van de wagens, veelal motorhomes, in de weiden rond het circuit laten het vermoeden: de Duitse toeschouwers zijn ruimschoots in de meerderheid. „Tussen de 45 en de 50 procent“, schat beheerder André Maes op basis van de voorverkoop en zijn ervaring uit de vorige jaren. „Tegenover een goed kwart Belgen. En 15 procent Nederlanders. Het Verstappen-effect.“

Maes verwacht voor de drie dagen 170.000 toeschouwers.

Vrije oefenritten

■ **Uitslag:** 1. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.53.706 (gem: 220,801 km/u); 2. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.54.342; 3. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.54.443; 4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.54.754; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.54.984; 6. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.55.101; 7. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.55.281; 8. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.55.333; 9. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.55.385; 10. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.55.648; 11. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.56.318; 12. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.56.417; 13. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.56.481; 14. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.56.653; 15. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.57.011; 16. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.57.356; 17. Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.58.395; 18. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.58.415; 19. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.59.439; 20. Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 2.03.532.

Michael Schumachers knie breekt stuur



FOTO EPA

Michael Schumacher beleefde gisteren enkele bange momenten. Met een snelheid van 200 km per uur gleed de Duitser van de baan en belandde rugwaarts in de bandenstapel. In de Ferrari-stand hield men zijn hart vast, maar de wereldkampioen bleef ongedeerd.

FRANCORCHAMPS – De misselijkmakende klap waarmee Michael Schumacher tijdens de eerste trainingen ruggelings in de banden smakte, riep nare herinneringen op. De grindbak na de haarspeld van Bruxelles kreeg geen vat op de Ferrari en de tweevoudige wereldkampioen kroop enigszins groggy uit het wrak. „Hij brak met zijn knie het stuurwiel”, meldde Nigel Wolheim, spreekbuis van Ferrari. „Snelheid op het moment van de impact: 130 per uur.”

Schumacher werd afgevoerd naar de medische antenne, waar alleen een lichtgeknusde knie werd vastgesteld. De Duitser trok prompt naar zijn mobilhome om onder handen te worden genomen door zijn fysiotherapeut en een stevig tukje te doen. Hij paste, noodgedwongen, voor de namiddagtraining. Tegen vandaag moet de reservewagen klaar zijn en, hopelijk, ook Schumacher.

Want hij kreeg ook een mentale klap. „Hij had wel wat over onderstuur geklaagd, zoals zovelen gisteren, maar dacht niet risico's te hebben genomen”, vertolkte Wolheim zijn rol verder. „De wagen ontglipte hem gewoon, plots.” Thierry Tassin, ervaren waarnemer, dacht dat de Duitser de fout had gemaakt te remmen met de rechterwielen op de witte, gladde lijn.

Maandag 26 augustus 1996

Spa brengt Schumacher geluk

Damon Hill: „Ik moet dringend eens met het team praten”

Toen Jos Verstappen om de veiligheidswagen wenkte, dook Michael Schumacher meteen de pit in voor benzine en nieuwe banden. Jacques Villeneuve, leider, begreep de radiofonische invitatie van zijn garage niet en raasde door. Damon Hill mócht niet binnen. Daar verloren beide Williams-rijders de Grand Prix van België. Hill misschien nog veel meer. Villeneuve is zijn ploegmaat tot op 13 punten genaderd en dat maakt Hill behoorlijk nerveus.

„Spa brengt me geluk”, glunderde Schumacher, bestormd door uitzinnige Duitse fans. „Geluk en ongeluk. Vrijdag een doodsmak, nu een overhoopte zegen. Alhoewel, onverhoopt, ik was zoetjesaan beginnen dromen dat het een omen was, de klap van vrijdag. Toen ik hier vorig jaar won, was ik ook gecrasht tijdens de trainingen.”

Schumacher en Villeneuve kleurden de Grand Prix van België. Niet toevallig. Het is een circuit voor grote jongens. „Ik kan me perfect uitleven in de vele snelle bochten”, aldus Schumacher. Villeneuve had vrijdag al de lof gezongen van de Ardennen, die hij toen pas had ontdekt. Zijn computeroefening even buiten beschouwing gelaten.

Damon Hill verloor maar één plaats in de start. Naar zijn doen, niet kwaad. Maar bovenaan de Raidillon ging Coulthard hem nog voorbij. Nochtans met meer benzine aan boord om te kunnen inspelen om eventuele regen. Die

bleef uit, maar de veiligheidswagen, bestuurd door Marc Duez, moest toch de baan op. Nadat Verstappen in Stavelot een verschrikkelijke schuiver had gemaakt. De veiligheidswagen drukt het tempo en verbiedt inhalen. Ideale gelegenheid om te gaan pitten. Schumacher zag dat meteen in. „Eerlijk gezegd, mijn stop was net in die ronde gepland”, gaf de Duitser toe.

Puur geluk. Daar kon men in het Williams-kamp niet echt op rekenen. Villeneuves radio kraakte op het kritieke moment en de Canadees reed zijn garage voorbij. Wat Hill verplichtte twee ronden tijd te verliezen achter Duez, want de pit kan maar één wagen tegelijk bedienen.

Hill was razend. „Toen ik Jacques zag doorrijden, wou ik binnenkomen. Ik kreeg echter het dwingende sein buiten te blijven. Leuk is anders. In Hongarije wordt mijn tankstrategie onverhoeds gewijzigd en nu dit. Ik denk dat we dringend eens moeten gaan praten.”

De Brit kon finaal pas als allerlaatste gaan tanken en pikte in dertiende positie weer bij het peloton aan. Achter Diniz, Lamy, Katayama en vooral Brundle die hem vijf ronden lang ophield. De Brit prees zich gelukkig dat hij nog twee punten uit de brand kon slepen.

Het mislukte maneuver kostte Villeneuve dus ook plaatsen. Hij moest Schumacher en Alesi voor laten. In eerste instantie ook de twee McLarens, maar dan omdat die voor één stop hadden geopendeerd. Het uitrukken van Duez zette hen voor schut. Ze belandden na hun tankbeurt achter tragere deelnemers. Coulthard schoof in de finale zelfs nog van de baan. Hakkinen maakte het tot het podium. Een opsteker in het vooruitzicht van Monza, eveneens een snel tracé, maar Villeneuve of Schumacher bedreigen zat er niet in. Ook al kregen beiden onrustbarende hints van hun wagen doorgestuurd.

De Ferrari stuurde wat losjes nadat zijn Duitse berijder in de aanvangsfase nogal heftig de boordstenen had beklommen. „Ik riep er de pit voor op, ik dacht nog even te moeten stoppen, maar ze sloten elk gevaar uit”, aldus Schumacher. Villeneuve hoorde in de ultieme ronden de uitlaat alarmerend ramelen en koos voor veiligheid. En de zes punten die hem in de WK-stand tot op 13 punten van zijn ploegmaat-leider laten naderen. „Aan dat tempo zal ik Hill niet bijbenen”, analyseerde de Canadees koel. Maar Hill krijgt het wel warm. Hij heeft aan winst in Monza niet genoeg om zijn eerste wereldtitel te vieren.

■ **KALENDER** – In Francorchamps werd aan de teams een kalender voorgelegd voor de Grote Prijzen van '97. Hongarije en de GP van Europa werden vervangen door Oostenrijk en een nog aan te duiden circuit.

■ **Uitslag:** 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) de 306,592 km en 1u28:15.125 (gem: 208,442 km/u); 2. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) op 5.602; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 15.710; 4. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 19.125; 5. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 29.179; 6. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 29.896; 7. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:00.754; 8. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:40.227; 9. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1 ronde; 10. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1 ronde **Snelste ronde:** 42e van Gerhard Berger in 1:53.067 (gem: 221,857 km/u) **De opgaves:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10): botsing met Herbert, 1e ronde; Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10): botsing met Frentzen, 1e ronde; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda): gebroken ophanging na botsing met Barrichello, 1e ronde; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart): crash, 12e ronde; Pedro Pablo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda): motor, 23e ronde; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot): ophanging als gevolg van botsing na de start met Panis, 30e ronde; Eddie Irvine (Ier/Ferrari): versnellingsbak, 30e ronde; Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot): motor, 35e ronde; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes): geslipt, 38e ronde

■ **WK-standen (13 van 16 wedstrijden):** rijders: 1. Damon Hill (GB) 81 punten; 2. Jacques Villeneuve (Can) 68; 3. Michael Schumacher (Dui) 39; 4. Jean Alesi (Fra) 38; 5. Mika Hakkinen (Fin) 23; 6. David Coulthard (GB) 18; 7. Gerhard Berger (Oos) 17; 8. Olivier Panis (Fra) 13; 9. Rubens Barrichello (Bra) 12; 10. Eddie Irvine (Ier) 9; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 6; 12. Mika Salo (Fin) 5; 13. Johnny Herbert (GB) 4; 14. Martin Brundle (GB) 3; 15. Jos Verstappen (Ned) 1; 16. Pedro Pablo Diniz (Bra) 1 **Constructeurs:** 1. Williams-Renault 149 punten; 2. Benetton-Renault 55; 3. Ferrari 48; 4. McLaren-Mercedes 41; 5. Jordan-Peugeot 15; 6. Ligier-Mugen Honda 14; 7. Sauber-Ford V10 10; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1

Eddy Merckx kleedt Ligier

FRANCORCHAMPS – Nog andere bekende gezichten struinden door de paddock. Laurence Borremans, beter bekend als Miss België. En Eddy Merckx, in de tent van Ligier. Niet zomaar een beleefdheidsbezoekje. Ligier wordt volgend seizoen gekleed door Giordana, een Amerikaanse lijn die in Europa wordt verdeeld door Merckx. Giordana is namelijk gespecialiseerd in wieleroeffits. Gelukkig voor Ligier maken ze ook vrijetijdskleren.

Verstappen in observatie

FRANCORCHAMPS – Het was niet mooi om zien, de lef die Verstappen in Stavelot maakte. 250 kilometer per uur, misschien nog sneller. Net voordien was de Nederlander de pit binnengelopen omdat hij dacht dat het gaspedaal haperde. Was dat de oorzaak? „De telemetrie toont aan dat hij in de vermaledijde dertiende ronde precies dezelfde snelheid haalde als voordien”, klonk het bij Arrows. „Dat wijst niet in de richting van haperend gas. We constateerden wel dat de wielen rechtuit stonden, alhoewel Jos instuurde. We vermoeden een breuk.”

Verstappen, zwijmelend, werd naar de medische antenne afgevoerd en vervolgens overgevoerd naar een Luiks ziekenhuis voor radiografisch onderzoek. Hij klaagde over pijn in de hals en bovenaan de rug. Hij wordt alvast 24 uren in observatie gehouden.

Ruil: Memorial-spikes tegen helm

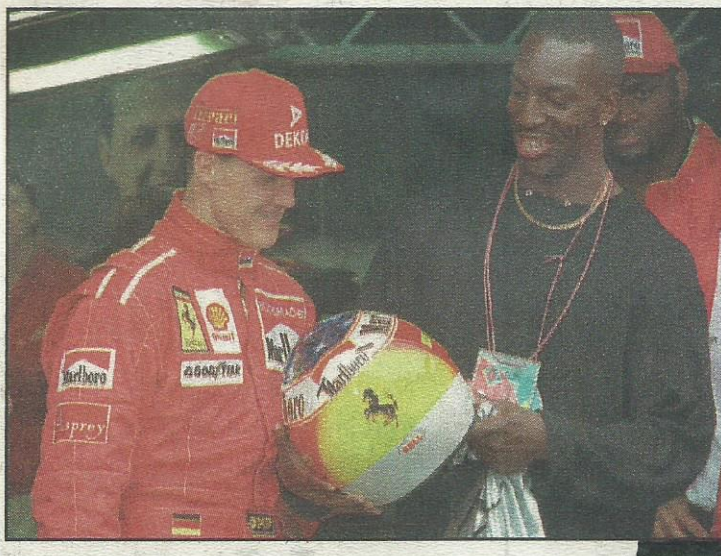
FRANCORCHAMPS - Opge-merkte verschijning onder het zeil bij Marlboro: Michael Johnson, Olympisch kampioen op de 200 en 400 m en vrijdag nog aan het werk op de Memorial Van Damme. De man werd even naar Francorchamps overgevlogen om het paarse paar spikes waarmee hij op de Memorial liep te ruilen voor de helm van Michael Schumacher. Band tussen de twee sterren: Nike en... Marlboro. Amerika's moderne held hulde zich vlot in rood tabakslivree en liet zich gewillig fotograferen door de wereldpers. Bill Clinton zal het graag zien.

„De eerste keer in mijn leven dat ik een autorace aanschouw”, glunderde Johnson vanop een balkon met riant zicht op de legendarische Raidillon. Het glunderen verging hem snel toen de eerste bolides aan de opwarming begonnen en hij niet zo meteen zijn oordopjes kreeg ingeplugd. „In Amerika volg ik de autosport wel een beetje, maar vanop afstand, via de resultaten in de krant. Genoeg om te weten dat Michael Schumacher de beste rijder van de wereld is. Ten andere, ik hoop straks met hem een rondje te draaien.”

Het rondje kon, in een Renault

Spider. Maar niet met Schumacher, wegens onverzoebare belangen. Wellicht heeft ook Johnson zich de keuze van het (open) voertuig beklagd, want hij werd getrakteerd op een lokale stortbui. Waarna hij bij Marlboro het middagmaal nuttigde, de startgrid afwandelde en de start van de Grand Prix van België vanop zijn vertrouwde balkon gadesloeg. Mét oordopjes.

Na de race mocht Johnson op het podium om de overwinning-beker uit te reiken aan zijn 'idool'.



Een ruilhandeltje tussen twee vedetten-Michaels: een helm van Schumacher tegen een paar spikes van Johnsons.

Jordan: „Frentzen-Verstappen graag”

FRANCORCHAMPS - Er zijn twee mogelijkheden. Damon Hill blijft bij Williams-Renault of Damon Hill stapt op. Zeker indien de Brit wereldkampioen wordt, is de kans groot dat hij blijft. Wie zal zijn onbetamelijke eisen inwilligen? En Renault gaat niet nog eens het nummer 1 uit handen geven. Niet in hun laatste jaar. In dat geval komt de stoelendans niet echt op gang. McLaren, Ferrari, Williams, zelfs Benetton: stabiliteit in de lucht.

Niet bij Jordan-Peugeot. In het Engels noch het Frans wordt de huidige tandem verdedigd. Brundle bracht niet wat werd verwacht en op Barrichello zijn ze

uitgekeken. Indycar wenkt. Of TWR. Want Jordan zou de Braziliaan graag ruilen voor Jos Verstappen. „Mijn ideale team is Frentzen-Verstappen”, verkondigt de Ier zo luid, dat het verdenking wekt. Men kan zich afvragen waarom *Jos the Boss* niet meteen op de stoep staat bij Jordan. „Ik wil eerst weten welke motor TWR volgend jaar heeft”, zegt de Nederlander. Walkinshaw onderhandelt met Ford, Yamaha en Peugeot en is optimistisch. Dat kan bizar lijken voor een team met één punt, maar hij heeft één gigantisch argument: een zo goed als getekend contract met Bridgestone. De Japanners vallen in '97 of het jaar daarop het bandenmonopolie van Goodyear aan. Verstappen is alvast opgetogen over de tests.

Jordan droomt van Frentzen-Verstappen, bij Peugeot zijn ze wild van Hakkinen. „Die mag 5 miljoen dollar kosten”, heet het. Maar ze beseffen best dat de Fin niet uit beweging een stap terug gaat zetten naar Jordan. McLaren moet hem al aan de deur zetten. Niet onmogelijk. „Als zich geen betere rijder aandient dan Mika, heeft het weinig zin te veranderen”, stelt Norbert Haug, sportchef van Mercedes. Er is slechts één betere op de markt: Damon Hill. En de Brit geeft toe met McLaren te spreken. Net als met Jordan, Stewart en zijn vrouw, maar kom, laten we niet te moeilijk doen. Er is een tweede mogelijk scenario: Hill naar McLaren, Hakkinen naar Jordan, met Verstappen. En Frentzen? Naar Williams natuurlijk.



Wereldkampioen Michael Schumacher toonde zich van zijn slimste kant in Francorchamps: van de aanwezigheid van de 'safety car' maakte hij meteen gebruik om zijn eerste pitstop door te voeren.

Sponsors of stoppen

Marc Goossens tweede in mogelijk laatste F3000-race

FRANCORCHAMPS – Marc Goossens behaalde een mooie tweede plaats in de zesde F3000-manche van het seizoen. Toch ziet de Gele naar de toekomst somber in. Het gebrek aan sponsorgelden laat zich steeds duidelijker voelen.

Goossens startte als derde in Francorchamps, maar na drie bochten lag de grootse Belgische F1-hoop al op kop. De oververdiende tweede zege van het seizoen leek er aan te komen, maar dat was buiten Jorg Müller gerekend. De Duitser, als vierde gestart, bleek over een beduidend hogere topsnelheid te beschikken dan de rest. Na kwart wedstrijd reeg hij ook Goossens aan zijn degen en reed onverstoord naar de overwinning. Tot het kort voor het einde begon te stortregenen en Goossens Müller makkelijk inhaalde. Helaas voor onze landgenoot werd de wedstrijd dan stilgelegd, zodat de stand van de vorige ronde het finale klassement werd. En daar stond Goossens nog tweede.

„Uit veiligheids oogpunt was het stilleggen van de koers de enige mogelijkheid,” aldus koersdirecteur Roland Bruynseraede. „Sommigen vroegen me waarom ik niet afzagde aan het eind van de ronde waarin Goossens de kop nam, maar je kan enkel afvagen als de volledige afstand is afgelegd.”

„Dan had hij beter nog twee ronden gewacht vooraleer de koers te laten ophouden. Aan de achterkant van het circuit lag het nog bijna droog,” stelt Goossens grim. „Maar ik kan zijn beslissing, gezien het gevaar van rijden met slicks op natte piste, wel begrijpen.”

Niettemin was de Kempenaar enigszins tevreden met het resultaat. „Ik ben al gelukkig niet dezelfde domme fout van vorig jaar te hebben begaan,” stelt Goossens. „Het is duidelijk dat onze wagen competitief is. Als we aankomen, eindigen we stevast op het podium.” Met een zege en een tweede plaats staat Goossens nu derde in het kampioenschap, na Müller en Brack, vijfde in Spa. Toch ziet Goossens de toekomst somber in.

„De volgende koers, over drie weken in Magny-Cours, is heel onzeker,” stelt Goossens. „De

F3000

testen voordien zo mogelijk nog meer. Ik had een budget voor zeven races, maar één van mijn sponsors (Roland muziekinstrumenten, nvdr) heeft me laten stikken, hoewel de logo's en de stickers nog steeds op de wagen en mijn overall staan. Ik had graag enige duidelijkheid in de situatie, want de rekening klopt evenwel niet meer. Teamchef Mikke Van Hool heeft me al enige races krediet gegeven, maar ik vraag me af of dat zo kan blijven duren. Ik hoop dat ze beseffen met welke rijder Astromega moet doorgaan. Mijn ploegmaat Guillaume Gomez verliest hier drie seconden per ronde op mij.”

„En als ze een rijder vinden met

Van Hool: „Ik moet ook aan het team denken.”

FRANCORCHAMPS – Teamchef Mikke Van Hool van Goossens' Astromega-team zit duidelijk verveeld met het dilemma waar hij nu voor staat: een snelle rijder of een rijder met geld.

„Liefst één met beide kwaliteiten natuurlijk,” stelt de jonge Antwerpenaar. „Maar is die er wel? Er hebben hier al heel wat mannen met volle akten tassen aangeklopt, maar geen zo snel als Marc. We hebben echt centen nodig, want we zitten op de bodem. De resultaten zijn er, de media-coverage ook. Het is toch godgeklagd dat niemand daar op inpikt. Als ik zie wat sommige Belgische bedrijven investeren in Procar, dan stel ik me toch vragen bij de prioriteiten van sommige mensen. Ik zou niet liever willen dat Marc het seizoen bij ons afwerkt, maar zonder geld zal dat niet gaan. Ofwel stoppen we er dan mee, ofwel nemen we een rijder die de nodige sommen kan aanbrengen. Ik zou volgend jaar ook nog graag meedoen.”

een volle akten tas, dan hoop ik voor hen dat hij ook races wint,” vervolgt Goossens een beetje wrang. „Als ik een sponsor voor de ontbrekende drie miljoen mocht vinden, dan breng ik die onmiddellijk aan. Maar dit is een klein landje, en de meeste bedrijfsleiders denken al evenmin groots. En als ik al iemand vind, vraag ik me af of die mensen niet liever zouden bijdragen aan mijn F1-project, dan te investeren in een kampioenschap dat we niet echt meer kunnen winnen.”

Want ook daar werkt Goossens nog met alle macht aan. Voor een seizoen in de koninginnenklasse komt Goossens nog ruwweg zestig miljoen te kort, maar dit project leekt grotere levenskansen te hebben dan de afwerking van het F3000-seizoen. „Er zijn goede contacten met enkele potentiële sponsors, maar dé beslissing is nog niet gevallen. Dat kan morgen gebeuren, maar ook in december.”

Goossens krijgt evenwel een beetje hulp uit de hoek van het Racing for Belgium-kamp, dat eerder de Belgische Ferrari inzetten in Le Mans. Geestelijke vader Pascal Witmeur werkt hard aan het oprichten van een Belgische renstal, die enkele rijders financieel zou steunen. In eerste instantie zou het om Bas Leinders, Kurt Mollekens en Marc Goossens gaan. Hopelijk vindt Witmeur toch een paar geldschietters met doorzicht en vertrouwen in eigen talent.

■ **De uitslag (na 22 ronden stilgelegd wegens regen):** 1. Jorg Muller (Dui/RSM Marko), de 22 ronden in 48.24.693 (gem: 189.991 km/u); 2. **Marc Goossens (Astromega)** op 8.607; 3. Tom Kristensen (Den/Edenbridge) 9.295; 4. Christian Pescatori (Ita/Durango) 12.526; 5. Kenny Brack (Zwe/Super Nova) 15.956; 6. Christophe Tinseau (Fra/Apomatox-Elf) 20.455; 7. Cyrille Sauvage (Fra/Apomatox) 25.043; 8. Oliver Tichy (Oos/RSM Marko) 30.299; 9. Ricardo Zonta (Bra/Draco) 32.084; 10. Christiano Da Matta (Bra/Pacific) 42.053; 11. Fabrizio Gollin (Ita/Durango) 43.039; 12. Laurent Redon (Fra/DAMS) 44.735; 13. Pedro Couceiro (Por/Madgwick) 58.281; 14. Elton Julian (VS/Nordic) 59.047; 15. Marcos Gueiros (Bra/Super Nova) 1.11.023; 16. Stephen Watson (Z-Af/Alpha Plus) 1.11.503; 17. Esteban Tuero (Bra/Draco) 1.30.097; 18. Guillaume Gomez (Fra/Astromega) 1.38.826; 19. Gastone Mazzacane (Arg/Auto Sport) 1.42.837; 20. Jean-Philippe Belloc (Fra/DAMS) 2.12.557; 21. Carl Rosenblad (Zwe/Alpha Plus) 1 ronde. De andere deelnemers gaven op. **Snelste ronde:** Jorg Muller in 2.10.731 (gem: 191.881 km/u).

■ **De stand (na 6 manches):** 1. Jorg Muller (Dui) 36 punten; 2. Kenny Brack (Zwe) 35; 3. **Marc Goossens 15;** 4. Tom Kristensen (Den) 15; 5. Marcos Gueiros (Bra) 14; 6. Christophe Tinseau (Fra) 9; Ricardo Zonta (Bra) 9; 8. Christiano Da Matta (Bra) 5; Christian Pescatori (Ita) 5; 10. Pedro Couceiro (Por) 2

Jos Verstappen uit ziekenhuis

LUIK (afp/anp) – Jos Verstappen verliet na een nachtje observatie het ziekenhuis in Luik. De Nederlandse Formule 1-rijder hield geen zware verwondingen over aan zijn crash tijdens de Grote Prijs van België in Francorchamps. Met een stijve nek en hoofdpijn keerde hij terug naar zijn woonplaats Monaco.

De oorzaak van de zware crash is niet bekend. Ooggetuigen verklaarden dat de bolide van de 24-jarige Verstappen op de onheilsplek plotseling onbestuurbaar leek en rechtdoor reed. Tegen 200 kilometer per uur raakte de Footwork-Hart in de elfde ronde van de baan. Het vermoeden bestaat dat de stuurkolom afbrak maar ook een haperend gaspedaal wordt niet uitgesloten.

AAN DE VOORAVOND VAN DE GROTE PRIJS FORMULE 1 IN FRANCORCHAMPS

WIN EEN FERRARI-PROEFRIJT MET EDDIE IRVINE, TEAMGENOOT VAN WERELDKAMPIOEN SCHUMACHER!

De Grote Prijs van België Formule 1, op zondag 25 augustus, is al de dertiende GP van het seizoen. Het Williams-Renault-team, met Damon Hill en Jacques Villeneuve, heerst dit jaar over de circuits. De Ferrari's van wereldkampioen Michael Schumacher en Eddie Irvine zijn op achtervolgen aangekomen. Het Italiaanse team schiet er zijn gebruikelijke gastvrijheid evenwel niet bij in. Twee lezers van dit blad zullen aan de vooravond van de Belgische Grote Prijs de eregasten

zijn van Ferrari. De twee gelukkigen mogen op vrijdag 23 augustus een testrit maken op de Francorchamps-omloop in een Ferrari F550, met Eddie Irvine als bestuurder. De Ier staat in het milieu bekend als een bijzonder charmante persoon. Irvine is derdejaars Formule 1-piloot en rijdt zijn eerste seizoen bij Ferrari. Dat de Italianen verre van mistevreden zijn over de prestaties

van hun Ier bewijst de officiële melding die hij eind vorige maand kreeg: Irvine blijft ook volgend jaar de ploegmaat van Michael Schumacher. Op 23 augustus kan dezelfde Irvine dus even jouw *partner* worden wanneer jullie samen enkele ongetwijfeld adembemende minuten beleven aan boord van de F550, het allernieuwste Ferrari-model. naast de twee hoofdwinnaars maken honderd anderen kans op een exclusief Ferrari-racepetje. Om de testrit of één van de honderd troostprijzen te winnen, volstaat het om de volgende meerkeuzevraag korrekt op te lossen:

Vorig jaar, in '95, maakte Eddie Irvine deel uit van een ander Formule 1-team dan Ferrari. Welk team was dat?

- A. Benetton-Renault
- B. Jordan-Peugeot
- C. Sauber-Ford

Vul het antwoord van uw keuze (A, B of C) in op onderstaande bon, knip hem uit en stuur hem volledig ingevuld (!) en op een gele briefkaart gekleefd naar:

**NV Sparta-Irvine,
Postbus 630, 2627 Schelle.**

De F1-Ferrari van Irvine, voorlopig nog zonder zege in het huidige WK.

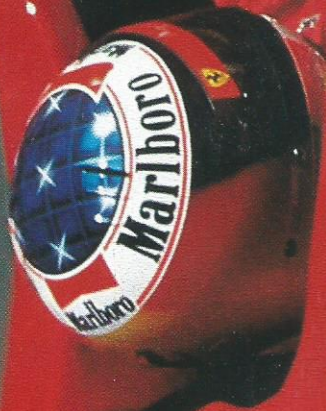


Think red

SCHUMACHER
Marlboro



Marlboro

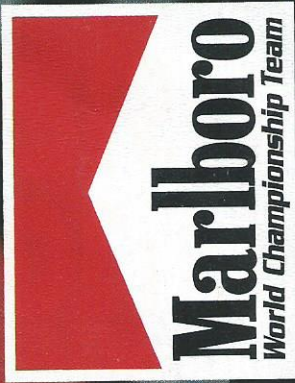


FIAT

Marlboro

E

SCHUMACHER



SPA-FRANCORCHAMPS

23, 24, 25 Augustus '96

Red attack



SPA-FRANCORCHAMPS

23, 24, 25 Augustus '96