

Berger leeft graag goed

„Mijn mooiste herinnering?
Dat ik nog alle armen en benen heb”

Gerhard Berger rijdt zondag zijn 200ste Grand Prix. In veertien seizoenen Formule 1. McLaren, twee keer Ferrari, twee keer Benetton. Op Williams na, alle topteam. Toch slechts negen overwinningen. Bleekjes in vergelijking met Prost, Senna, Mansell, zijn ploegmaats. Niettemin is Berger, na Schumacher, de best betaalde van het peloton. Zijn geheim? „Ik heb geen manager.”

Er zijn twee Bergers. De ene mét vizier. Professioneel en passioneel, op zijn 37ste nog steeds even fanatiek de ultieme duizendste najagend. En dan de slaperige slungel die voor ons zit. Liever: ligt. Zijn 1m85 over drie stoelen verdeeld, het geopende oog in de ban van de goddelijke schepsels die hier zo kwistig werden rondgestrooid. Ana, het Portugese model dat zich mevrouw Berger II mag noemen, is veraf. Net als Heidi, zijn prille dochter.

„Bijwijlen bekruipt me nochtans het gevoel thuis te willen blijven in plaats van weer naar een Grand Prix te vliegen. Maar ik vrees dat dat gevoel van korte duur zou zijn. Ik ben al twintig jaar op de holt. Ook mijn familie is het zo gewoon.”

Het was de grote Enzo Ferrari zaliger die stelde dat een kind een rijder één seconde per ronde kost. Heidi is de derde Berger junior, na Christina en Sarah Maria?

„Absolute nonsens. Ik neem nu niet minder risico's dan voorheen. Op ski's ja, maar niet in F1. En ik heb zoveel ervaring meer. Ik zou dus eerder zeggen dat ik aan snelheid heb gewonnen.”

Berger verdeelt zijn thuis tussen de Oostenrijkse bergen en een zonnig dek voor de Zuidfranse kust. De afstanden overbrugt hij per privéjet. Die overigens vorig jaar door de Oostenrijkse autoriteiten in beslag werd genomen wegens vermoede belastingontduiking. Maar dat misverstand was gauw uit de wereld geholpen. Berger praat mooi. Hij is de enige F1-rijder zonder manager. Hij regelde ook zijn vrijstelling van legerdienst, rechtstreeks met de bevoegde minister, verwijzend naar een stuk metaal dat in zijn lijf was blijven zwerven na een ongeval in 1984.

Op de openbare weg, die keer. Maar ook op de piste bakte Berger het meermaals bruin. Letterlijk in 1989. De beelden van de vuurbol die door de Tamburello-bocht tolde, bleven de wereld maanden op het netvlies gebrand.

„Ik herinner me niks van de vlammen”, aldus Berger daarover. „Ik herinner me nog enkel die ene seconde van besef dat het grondig fout ging. En me in een bolletje rolde. Een instinctieve reactie die iedere racer die op zijn ledematen staat, al vroeg aankweekt. En dan werd het plots zwart. Alsof iemand het licht uitknipte.”

In het ziekenhuis, toen hij de videobeelden van de crash zag, rees bij Berger voor het eerst de existentiële vraag: waar ben ik mee bezig? Niet voor het laatst.

Vijf jaar later, toen zijn maatje

Senna zich in dezelfde vermaledijde bocht te pletter reed, één dag na Bergers landgenoot Ratzemberger, stak de twijfel weer de kop op: zou ik er niet beter mee kappen? Na een week tobben, kwam Berger met het antwoord: mijn verstand zegt stoppen, mijn hart doorgaan. Wat Boutsen de sarcastische, misschien eerder jaloerse opmerking ontlokte: zijn hart? Zijn portefeuille ja. Weet je wel wat dat kost een yacht van veertig meter onderhouden?

Berger leeft graag goed. Dat heeft hij nooit verborgen. Maar ook het familiale expeditiebedrijf had hem een behoorlijke levensstandaard gewaarborgd. Ook al bekijkt papa het leven momenteel vanachter tralies. Maar, vond Berger, liever de dood voor ogen dan een banaal leventje. Al drukte het onaangename wedervaren wel een stempel op de Oostenrijker. Hij is sindsdien voortrekker in het streven naar veiliger circuits. En hij heeft moeite met Villeneuves pleidooi voor meer viriliteit.

„Jacques is de eerste rijder die ik ken die zich graag zou doodrijden”, klinkt het smalend. En dan, iets genuanceerder. „Ik begrijp wel wat hij wil zeggen. Ik heb ook liever snelle bochten. Maar als er onvoldoende uitloopzone voorhanden is, dan moet daar een verdomde chicane komen. Punt uit. Veiligheid is de prioriteit.”

De Grand Prix San Marino is Bergers 200ste. De wetenschap inspireert de man niet meteen tot feestplannen. Omdat een F1-paddock zich niet zo leent tot gezelligheid („In 14 jaar F1 heb ik het menselijke aspect haast volledig zien verdwijnen”) en omdat hij Imola niet zo direct met feestgedruis associeert. Senna, Ratzenberger en zichzelf indachtig. „Weet je wat mijn mooiste herinnering is”, vraagt Berger, retorisch. „Dat ik nog al mijn armen en benen heb.”

In zijn geval mag dat een half mirakel heten.

Williams-BMW in de maak?

IMOLA – Opgevangen in de paddock van de eerste Grand Tourisme-race: BMW zou een eigen sportwagen gaan bouwen. Ontevreden over de schaduwrol als alleen maar motorenleverancier van McLaren, met alle politieke consequenties vandien. De overlevering wil dat BMW de homologatie van de Mercedes CLK wou aanklagen, maar op het njet van McLaren stuitte. Dat uiteraard zijn relatie met Mercedes in Formule 1 niet wou schaden. Daar wil BMW van af. Maar, Beieren heeft niet echt de know-how en de logistiek om een chassis te bouwen. Daarvoor zou het een beroep doen op Williams Engineering. Juist, hét Williams, van Frank, Jacques en Heinz-Harald. Het begin van een ruimere samenwerking, tot in F1 bijvoorbeeld?

Verellen in Renault Spider

IMOLA – De eerste Europese Grand Prix luidt ook de start van de Eurocup Renault Spider in. Met een Belgisch team in het peloton (Campus) dat twee landgenoten laat rijden. Hardman, een ex-karter, en Philip Verellen. Voor de Antwerpenaar wordt het pendelen tussen de pitstraat en de tv-cabines, want hij co-commentarieert ook nog altijd de rechtstreekse uitzending van de GP op Kanaal 2. Start zondag om 14 uur.



Gerhard Berger: „Ik ben al twintig jaar op de hort. Ook mijn familie is dat gewoon.”

Zaterdag 26,
zondag 27 april 1997

De herinnering vervaagt

De herinnering vervaagt. Drie jaar is het geleden dat Ayrton Senna hier zijn onsterfelijke waan doorprikte en het snelheidscircus tot reflectie dwong. Nog wat bloemen in de ondertussen hertekende Tamburello-bocht, tranerige spandoeken, een bronzen beeld zelfs dat gisteren werd onthuld, maar zijn geest verstilt. Wordt overstemd door Villeneuves kruistocht tégen veiligheid. Formule 1 vergeet snel.

Dodelijk sarcasme toch. Op loopafstand van het gerechtsgebouw waarin naar een zondebok wordt gezocht voor het verschrikkelijke drama dat de Formule 1

op die eerste mei 1994 trof, wordt geschreeuwd om meer gevaar. Jacques Villeneuve kent geen fijngevoeligheid, dat wisten we al langer. En hij is een Einzelgänger. Zijn aanval op het werk van de Grand Prix Drivers' Association, veiliger circuits, geniet weinig bijval van collega's.

Zijn recente uitlatingen echter des te meer. Villeneuve testte vorige week in Barcelona een lab-Williams in configuratie '98. Het nieuwe, controversiële reglement met 20 centimeter nauwer spoor en profielbanden. Zijn oordeel was moordend: „Une connerie monumentale. Een blunder. We gingen al niet vooruit, nu staan we

helemaal stil. F1 heet het summum van autosport te zijn. Vergeet het. Vanaf volgend jaar gaan de Indycars sneller.”

Niet overal, als we de specialisten mogen geloven. „De bochten-snelheid zal worden gedrukt”, erkent Loïc Bigois, technisch directeur van Prost Grand Prix. „Maar de topsnelheid, op de rechte stukken, zal omhoog gaan. Door de verminderde weerstand: smalere wagens en kleiner loopvlak van de banden.”

En wat dan met de veiligheid, toch het ultieme streven van de FIA? Het lijkt er sterk op dat spektakel nog hoger op het prioriteitenlijstje van de autosport-overheid staat. Zeker op dat van Bernie Ecclestone. De man heeft zorgen. Zijn televisierechtenmonopolie wordt in juridische vraag gesteld. Net nu hij de beursgang van zijn lucratieve geesteskind voorbereidt. Hij heeft hoge nood aan spektakel.

En dan niet van het soort dat in de eerste drie Grote Prijzen in de eerste bocht werd getoond. Gescheurd kevlar, wandelen achter safety-car. Overigens niet zonder gevaar. De banden van een F1 koelen snel af, verliezen hun druk, ergo grip, en brengen de bodemspeling van de auto gevaarlijk laag. Alle ingrediënten van het drama drie jaar geleden hier. De eerste vrije ronde, na het afrijden van de safety-car, is hoogelijk delicaat. De minste bult, de minste onverhoedse beweging kan fataal zijn.

Neen, dat spektakel kan iedereen missen als kiespijn. Inhaalbewegingen, daarom wordt gesmeekt. Ze zijn nu zo schaars dat het zeldzame exemplaar de extase van de liefdesdaad geeft, meldde een geïnspireerde rijder. Niet Michael Schumacher.

Die grijnsde alleen even bij de metafoor: „Ik heb de twee meegemaakt. Ik kan je zeggen: inhalen komt nog niet in de buurt.”

Irvine vóór Schumacher

IMOLA – Eddie Irvine kon niet nalaten in de ultieme minuten van de vrije trainingen zijn kopman voor 16 honderdsten de pole te ontfutselen. Ferrari op één en twee, toe te schrijven aan nieuwe benzine en een nieuwe motor, die misschien ook voor de race zondag wordt gebruikt. En aan het thuiseffect natuurlijk. De *Collina della Passione* zag gisteren al rood van het volk.

Michael Schumacher zocht even de zandbak op. Gevolg van een experiment met de remkrachtverdelers. Niet te herhalen dus. Fisichella en Panis deden het hem na. Zonder erg.

Fisichella in Procar?

IMOLA – De kans is groot dat Giancarlo Fisichella aan de start van de Fina Trophy staat, de vierde race van het Belgische Procar-kampioenschap. Met Peugeot uiteraard. Maar er is nog discussie over welke Peugeot. De Belgische invoerder biedt hem een 306 aan, maar Giancarlo, ambitieus manneke zijnde, is enkel geïnteresseerd in de 406. Probleem, daar zitten al Radermeker en Aeillo. Te volgen

■ **Op televisie:** Kanaal 2 brengt vandaag live de kwalificatierit van de GP, om 12.55 uur. Zondag ook op Kanaal 2 de GP zelf, om 13.45 uur.

Vrije trainingen: 1. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:25.981 (gemiddelde: 206,417 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:25.997; 3. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:26.259; 4. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:26.382; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:26.499; 6. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:26.549; 7. Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:26.600; 8. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:26.679; 9. Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1:26.779; 10. Nicola Larini (Ita/Sauber) 1:26.831; 11. Johnny Herbert (GB/Sauber) 1:26.842; 12. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:27.184; 13. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1:27.334; 14. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:27.612; 15. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:28.091; 16. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:28.177; 17. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:29.021; 18. Mika Salo (Fin/Tyrell-Ford) 1:29.087; 19. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:29.117; 20. Jos Verstappen (Ned/Tyrell-Ford) 1:29.736; 21. Ukyo Katayama (Jap/Mi-nardi-Hart) 1:29.974; 22. Jarno Trulli (Ita/Mi-nardi-Hart) 1:30.820.

Koude oorlog bij Jordan

IMOLA – Ralf Schumacher en Giancarlo Fisichella drukten mekaar vorige week in Silverstone de hand. Voor het oog van de wereld, daar had Eddie Jordan voor gezorgd. De grote verzoening na de lichte aanvaring in Argentinië. De realiteit is minder vredig. „Het is uit met de vriendschap”, riep een stugge Fisichella. Noteer daarbij dat de twee mekaar voordien al geen goeiedag gunden. „Giancarlo spreekt geen Engels en ik geen Italiaans”, lachte Ralfie schaapachtig. „Ja, spaghetti en pizza, maar daar kom je niet ver mee.”

„Wat mij betreft, bestaat Schumacher niet meer”, fulmineerde Fisichella. „Ik probeerde altijd contact te leggen, hij reageerde nooit. Nu is het genoeg. De handdruk in Silverstone volstond niet. Geforceerd. Hij had zelfs niet de beleefdheid zich bij mijn mecaniciens te verontschuldigen. Van nu af is het hard tegen onzacht. Eddie Jordan doet er goed aan teamorders uit te vaardigen. Hij had het al veel vroeger moeten doen.”

GP van Frankrijk gered

IMOLA – Er stond nog een levensgroot vraagteken achter de Grote Prijs van Frankrijk. Vorig jaar was Sports 2/3 Magny-Cours binnengekomen, gerechtelijk bevel in de hand. Terwijl Bernie Ecclestone de exclusieve tv-rechten aan concurrent TFI had verkocht. Kon hij natuurlijk niet over zijn kant laten gaan. Een vraagtekentje bij de Franse Grand Prix volstond om Parijs tot leven te wekken. Het probleem is de wereld uit geholpen, meldde een communiqué van de FIA gisteren droogjes. Met dank aan ministers Guy Drut en Jacques Toubon. Is het niet de hele wereld, dan toch een groot stuk van Europa dat aan de voeten van Bernie ligt.

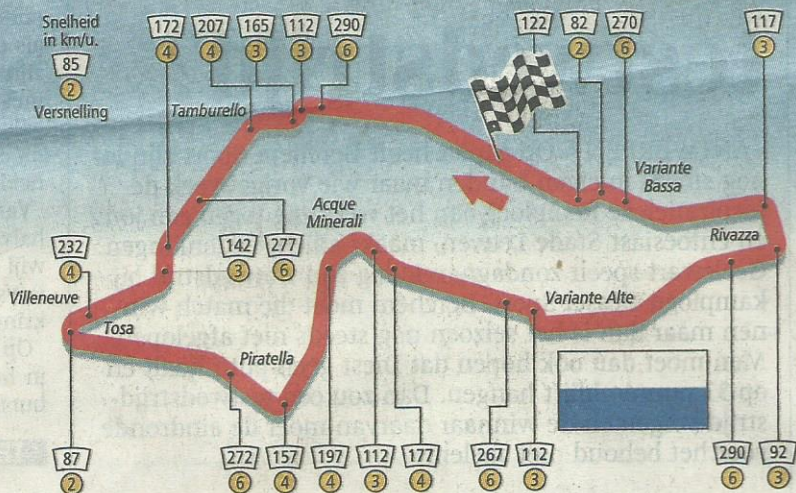


„Bij mijn laatste rit op een nieuwe set banden, kneep ik nogal

wat tijd van mijn chrono af, maar ik ben toch nog niet tevreden. Ik reed met weinig neerwaartse druk achteraan. Twee plaatjes op de achtervleugel in plaats van drie. Dat lijkt me niet de juiste oplossing te zijn. We moeten wat anders proberen. Er wacht me met andere woorden nog aardig wat werk zaterdag om te pogen een betere afstelling uit te dokteren.”

„Laat dit echter niet pessimistisch klinken. We schoten ook een heel eind op vandaag. De wagen ging zich gaandeweg beter en beter gedragen op de bulten en schokken. Tegen het einde van de trainingen stak nog wel een probleem

Rubens Barrichello vanuit Imola



met het rempedaal de kop op. Het diende dieper en dieper ingedrukt. Zeker in Imola is dat een vervelende zaak. Want je moet verschrikkelijk laat op de remmen springen. En dan rest je nog maar weinig tijd om het pedaal tot op de vloer te krijgen. Dus dat euvel moet uit de wereld geholpen. En een lichte vorm van overstuur. Daaraan wordt gewerkt.”

„Ik weet nu wel weer hoe laat het is. In Argentinië speelde ik mijn polshorloge kwijt. Vraag me niet hoe. Toen ik me omkleedde na de trainingen, constateerde ik dat ik zonder zat. Paul en Jacky Stewart waren zo vriendelijk een dwaze weddenschaap aan te gaan. Als ik me binnen de eerste vijf zou kwalificeren, zou ik een Rolex Daytona krijgen. Ik stond op de startgrid in Argentinië, juist, vijfde. Vanmiddag werd het kleinnood me officieel overhandigd. Het staat me wel, moet ik zeggen.”



Een melancholische, in zichzelf gekeerde Senna, geportretteerd door beeldhouwer Stefano Pierotti.

Frentzen balsemt zijn ziel

„Mijn seizoen begint pas in Imola”, had Heinz-Harald Frentzen kort na de jaarwende gesteld, verwijzend naar de aanpassing die hij bij Williams-Renault zou moeten verbijten. Hij hield woord. Zijn eerste overwinning sinds '89 in de Duitse F3, al kon hij zich dat zelf niet meer herinneren. Vóór Michael Schumacher. Het ultieme duel dat heel Duitsland aan het tv-toestel moet hebben gekluisterd. „De massa fans van Michael en dat handvol van mij”, grijnsde Frentzen, zijn sarcastische zelf. Villeneuve bleef steken in zijn versnellingsbak toen hij al derde hing.

„De eerste pitstop was cruciaal”, analyseerde Schumacher correct als steeds. Hijzelf dook vroeger binnen dan normaal omdat hij de banden had geteisterd in een noodstop achter Larini. Villeneuve volgde, in ronde 26. „Tot mijn verbazing”, verklaarde Frentzen. „Het was voorzien dat ik eerst zou pitten. Ik legde er dan maar twee ronden lang de pees op alvorens binnen te gaan.”

De 29-jarige Duitser maakte toen de kloof die hem als leider uit de eerste reeks stops liet komen. En onbedreigd winnen. Al kwam Schumacher in de finale nog vervaarlijk opzetten. „Er was mij gevraagd de remmen te sparen”, aldus Frentzen. „We wisten dat die het hier heel zwaar te verduren zouden krijgen en het pedaal was onrustwekkend sponzig geworden. Maar met de hete adem van Michael in mijn nek was er van kalmer aan doen nauwelijks sprake.”

Borussia Mönchengladbach

Voor één keer haalde Frentzen het. Tot nog toe moest hij altijd het onderspit delven. Schumacher pikte zijn sponsor in, de eerste Duitse wereldtitel F1, zelfs zijn lief. Frentzen, zoon van een begrafenisondernemer en een Spaanse moeder, kreeg klap na klap. En viel bij Williams dan op Villeneuve, bol van talent en meester-intrigant. Frentzen zwom, de scepsis zwol.

„Het zijn moeilijke weken geweest”, bekende Frentzen, die vrijdag een bemoedigend tele-

gram kreeg bezorgd van Borussia Mönchengladbach, zijn thuiselftal. „Deze zege komt niks te vroeg. Balsem op de ziel. Nog meer de wetenschap dat ik de wagen nu naar mijn zin kan afstellen. Dat opent perspectieven. Morgen heb ik vrij. Maar dinsdag word ik al in Barcelona verwacht voor tests. Met plezier. Tenslotte sta ik in het WK nog maar tien punten achterop bij Villeneuve.”

Villeneuve leidde in Imola de eerste 25 ronden, maar kwam geslagen uit de eerste pitstop. Achter Frentzen, achter Schumacher, die zorgvuldig de deur dicht hield. Zoals hij dat in de aanvangsfase voor Frentzen had gedaan. In Rivazza was er zelfs ei zo na contact. Villeneuve raakte Schumacher maar niet voorbij, viel dan zwaar terug en bleef in zijn tweede pitstop: versnellingsbak in de soep.

De vrijgekomen plaats op het podium werd niet ingenomen door Ralf Schumacher, zoals zijn broer had gehoopt. Ralfie, sterk derde, werd verraden door de transmissie. Irvine dook in het gat en hield vrijwel probleemloos Fisichella af.

Twee Ferrari's op het podium en Fisichella vierde. Het was de ruim 100.000 Italiaanse toeschouwers te machtig. Imola werd stormerderhand ingenomen. Niet vóór de finish, zoals vorig jaar, maar het wordt voor de kassier toch bang afwachten of de Internationale Autosportfederatie die nuance maakt.

STARTORDE

■ **1ste rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.23.303 (gemiddeld: 213,053 km/u.); Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.23.646

■ **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.23.955; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.24.075

■ **3de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.24.081; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.24.596

■ **4de rij:** Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.24.733; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.812

■ **5de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.24.861; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.25.077

■ **6de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.25.371; Nicola Larini (Ita/Sauber) 1.25.544

■ **7de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.25.579; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.25.729

■ **8ste rij:** Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.25.743; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.26.192

■ **9de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.26.253; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.26.712

■ **10de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.26.852; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1.26.960

■ **11de rij:** Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.27.612; Ukkyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.28.727.

DE UITSLAG

1. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault), de 305,660 km en 1 u 31 min. 00 sec. 673/1000sten (gemiddeld: 201,509 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) op 1.237; 3. Eddie Irvine (GB/Ferrari) 1.18.343; 4. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.23.388; 5. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) op 1 ronde; 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) op 1 ronde; 7. Nicola Larini (Ita/Sauber-Petronas) op 1 ronde; 8. Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) op 1 ronde; 9. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) op 2 ronden; 10. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) op 2 ronden; 11. Ukkyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) op 3 ronden. De overige deelnemers haalden de finish niet.

STAND WK RIJDERS

1. J. Villeneuve (Can) 20 ptn; 2. M. Schumacher (Dui) 14; 3. D. Coulthard (GB), G. Berger (Oos), H.-H. Frentzen (Dui), M. Hakkinen (Fin) en E. Irvine (GB) 10; 8. O. Panis (Fra) 6; 9. R. Schumacher (Dui) 4; 10. J. Herbert (GB), G. Fisichella (Ita) en J. Alesi (Fra) 3; 13. N. Larini (Ita) 1.

WK CONSTRUCTEURS

1. Williams-Renault 30 ptn; 2. Ferrari 24; 3. McLaren-Mercedes 20; 4. Benetton-Renault 13; 5. Jordan-Peugeot 7; 6. Prost-Mugen-Honda 6; 7. Sauber-Petronas 4.



Een melancholische, in zichzelf gekeerde Senna, geportretteerd door beeldhouwer Stefano Pierotti.

Frentzen balsemt zijn ziel

„Mijn seizoen begint pas in Imola”, had Heinz-Harald Frentzen kort na de jaarwende gesteld, verwijzend naar de aanpassing die hij bij Williams-Renault zou moeten verbijten. Hij hield woord. Zijn eerste overwinning sinds '89 in de Duitse F3, al kon hij zich dat zelf niet meer herinneren. Vóór Michael Schumacher. Het ultieme duel dat heel Duitsland aan het tv-toestel moet hebben gekluisterd. „De massa fans van Michael en dat handvol van mij”, grijnsde Frentzen, zijn sarcastische zelf. Villeneuve bleef steken in zijn versnellingsbak toen hij al derde hing.

„De eerste pitstop was cruciaal”, analyseerde Schumacher correct als steeds. Hijzelf dook vroeger binnen dan normaal omdat hij de banden had geteisterd in een noodstop achter Larini. Villeneuve volgde, in ronde 26. „Tot mijn verbazing”, verklaarde Frentzen. „Het was voorzien dat ik eerst zou pitten. Ik legde er dan maar twee ronden lang de pees op alvorens binnen te gaan.”

De 29-jarige Duitser maakte toen de kloof die hem als leider uit de eerste reeks stops liet komen. En onbedreigd winnen. Al kwam Schumacher in de finale nog vervaarlijk opzetten. „Er was mij gevraagd de remmen te sparen”, aldus Frentzen. „We wisten dat die het hier heel zwaar te verduren zouden krijgen en het pedaal was onrustwekkend sponzig geworden. Maar met de hete adem van Michael in mijn nek was er van kalmer aan doen nauwelijks sprake.”

Borussia Mönchengladbach

Voor één keer haalde Frentzen het. Tot nog toe moest hij altijd het onderspit delven. Schumacher pikte zijn sponsor in, de eerste Duitse wereldtitel F1, zelfs zijn lief. Frentzen, zoon van een begrafenisondernemer en een Spaanse moeder, kreeg klap na klap. En viel bij Williams dan op Villeneuve, bol van talent en meester-intrigant. Frentzen zwom, de scepsis zwol.

„Het zijn moeilijke weken geweest”, bekende Frentzen, die vrijdag een bemoedigend tele-

gram kreeg bezorgd van Borussia Mönchengladbach, zijn thuisselftal. „Deze zege komt niks te vroeg. Balsem op de ziel. Nog meer de wetenschap dat ik de wagen nu naar mijn zin kan afstellen. Dat opent perspectieven. Morgen heb ik vrij. Maar dinsdag word ik al in Barcelona verwacht voor tests. Met plezier. Tenslotte sta ik in het WK nog maar tien punten achterop bij Villeneuve.”

Villeneuve leidde in Imola de eerste 25 ronden, maar kwam geslagen uit de eerste pitstop. Achter Frentzen, achter Schumacher, die zorgvuldig de deur dicht hield. Zoals hij dat in de aanvangsfase voor Frentzen had gedaan. In Rivazza was er zelfs ei zo na contact. Villeneuve raakte Schumacher maar niet voorbij, viel dan zwaar terug en bleef in zijn tweede pitstop: versnellingsbak in de soep.

De vrijgekomen plaats op het podium werd niet ingenomen door Ralf Schumacher, zoals zijn broer had gehoopt. Ralfie, sterk derde, werd verraden door de transmissie. Irvine dook in het gat en hield vrijwel probleemloos Fisichella af.

Twee Ferrari's op het podium en Fisichella vierde. Het was de ruim 100.000 Italiaanse toeschouwers te machtig. Imola werd stormerderhand ingenomen. Niet vóór de finish, zoals vorig jaar, maar het wordt voor de kassier toch bang afwachten of de Internationale Autosportfederatie die nuance maakt.

STARTORDE

■ **1ste rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.23.303 (gemiddeld: 213,053 km/u.); Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.23.646

■ **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.23.955; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.24.075

■ **3de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.24.081; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.24.596

■ **4de rij:** Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.24.733; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.812

■ **5de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.24.861; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.25.077

■ **6de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.25.371; Nicola Larini (Ita/Sauber) 1.25.544

■ **7de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.25.579; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.25.729

■ **8ste rij:** Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.25.743; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.26.192

■ **9de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.26.253; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.26.712

■ **10de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.26.852; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1.26.960

■ **11de rij:** Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.27.612; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.28.727.

DE UITSLAG

1. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault), de 305,660 km en 1 u 31 min. 00 sec. 673/1000sten (gemiddeld: 201,509 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) op 1.237; 3. Eddie Irvine (GB/Ferrari) 1.18.343; 4. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.23.388; 5. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) op 1 ronde; 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) op 1 ronde; 7. Nicola Larini (Ita/Sauber-Petronas) op 1 ronde; 8. Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) op 1 ronde; 9. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) op 2 ronden; 10. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) op 2 ronden; 11. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) op 3 ronden. De overige deelnemers haalden de finish niet.

STAND WK RIJDERS

1. J. Villeneuve (Can) 20 ptn; 2. M. Schumacher (Dui) 14; 3. D. Coulthard (GB), G. Berger (Oos), H.-H. Frentzen (Dui), M. Hakkinen (Fin) en E. Irvine (GB) 10; 8. O. Panis (Fra) 6; 9. R. Schumacher (Dui) 4; 10. J. Herbert (GB), G. Fisichella (Ita) en J. Alesi (Fra) 3; 13. N. Larini (Ita) 1.

WK CONSTRUCTEURS

1. Williams-Renault 30 ptn; 2. Ferrari 24; 3. McLaren-Mercedes 20; 4. Benetton-Renault 13; 5. Jordan-Peugeot 7; 6. Prost-Mugen-Honda 6; 7. Sauber-Petronas 4.

Waarop wacht Chris Rea?

Jordan: „Deze Schumacher laat ik niet zo makkelijk gaan”

IMOLA – Eddie Jordan rijdt dezer dagen over de tongen. Als werkgever van het koppel jonge wolven dat de races kleur geeft. En hem grijs haar. En als quasi zeker slachtoffer van het Franse huwelijk Prost-Peugeot. Maar Jordan zou Jordan niet zijn, mocht hij de situatie niet in zijn voordeel keren. Vooral met Ralf Schumacher houdt hij een fameuze commerciële troef in handen. Nieuwste gerucht: Mercedes zou vallen voor zijn charmes.

Praten met Jordan is praten over geld. In elke zin duikt het woord op. Normaal, hij was voorbestemd het te maken in de bankwereld. Een onwaarschijnlijk toeval verlegde zijn carrière naar de racerij. Maar hij blijft praten over centen. Spijt dat hij naast Damon Hill greep? „Helemaal niet. Het bespaarde me veel geld. Geld dat ik in technologie kon investeren.”

Jordan windt er dus geen doekjes om. De toch wel verrassende keuze van de wereldkampioen voor het bescheiden Arrows was een financiële. „En Ralf had ook al getekend bij ons”, voegt de Ier er veelzeggend aan toe. Met andere woorden: Hill was bang voor Schumacher jr. Zijn gigantisch ego en de bijpassende hofhouding, naar het voorbeeld van grote broer. Manager én kine, 24 uur op 24. De ene waakt over wat uit zijn mond gaat, de andere over wat erin gaat. Dat is het grote verschil met Fisichella, zegt ons Jacky Eckelaert, het Belgische koppelteken tussen Jordan en Peugeot. „En het feit dat Ralf drie maanden vroeger tekende. Scheelt drieduizend testkilometers.”

Ingreep

In Argentinië was er geen verschil, jammer genoeg. Pats, boem. Ralf schakelde bij een inhaalmanoeuvre Fisichella uit, en fier op het podium. Fisichella met moordplannen meteen, en de interne keuken in brand.

„Het zal niet meer gebeuren”, verzekert Jordan. „Ze weten nu dat het teambelang primeert. De ploegmaat inhalen is verboden, tenzij over de radio uitdrukkelijk toestemming werd gegeven.”

Is hij niet wat laat met zijn ingreep? „Ik was één ronde te laat”, geeft Jordan toe. „Ralf lag één seconde achterop. Maak je normaal nooit goed in één ronde. Maar Fisichella maakte een fout. Wat Ralf de kans gaf... In ieder geval, Ralf is in fout. Want hij kwam achterop.”

Met name Peugeot was van oordeel dat in Argentinië een zege werd vergooid. Vervelend, wat het zijn net de mensen die Jordan moet overtuigen. Vóór juni, wanneer ze beslissen of ze in '98, naast

Prost, nog andere wagens zullen aandrijven. Welk bewijs van competentie eisen ze?

„Performance”, aldus Jordan. „En dat is voor mij een even vaag woord als voor u. Maar maak u vooral geen zorgen over ons. Zo lang we ademen, blijven we bestaan.”

Maar het zal hem wel geld kosten. In het beste geval mag hij de motor kopen. Een afgang toch voor Jordan die van het fabrieksstatuut zowat zijn levensdoel had gemaakt.

„Iedereen betaalt zijn motoren. Op de één of andere manier. Ik heb de sleutel tot de Italiaanse en Duitse markt en dat heeft ook zijn prijs. Toegegeven, het toeval heeft me die in handen gespeeld. Maar het leven draait op toevalligheden.”

Mercedes

Voor Ralf is van goudwaarde. Wegens de enorme Duitse markt, waarachter dan nog heel Oost-Europa schuilgaat, en wegens de naam. Zo zou de nieuwe patron van Mercedes de vraag in het directoire hebben gegooit waar in godsnaam die miljoenen merken naartoe gingen als ze nog niet eens een Schumacher konden strikken. Een gelukkige wind blies de vraag in Jordans oor, die het gerucht natuurlijk graag laat circuleren.

Nog een ander gerucht wil dat Ralf naar Jordan ging om een mega-proces tegen zijn broer te voorkomen. Michael verliet Jordan in 1991 namelijk nogal snel, meteen na zijn debuutrace in Spa, en onverhoeds. Jordan ontkent de pasmunt-operatie. „Maar hij heeft me wel mooi ingepakt, *the bloody bastard*. Hij zei dat hij Spa kende. Hij was wel vergeten dat ik het niet over het alomgewaardeerde water had, maar over het circuit. En dan stapt hij meteen naar Benetton. Maar alles is bijgelegd. We spreken opnieuw met elkaar. En deze Schumacher zal ik niet zo makkelijk laten gaan.”

Jordan liet de twee Schumachers rijden. Een vergelijking dringt zich op. „Dat zal moeilijk zijn. Het stoeltje van Michael was nog niet droog of hij was al weg. Ik ken hem amper. Ik weet alleen dat Ralf jonger is. Hij debuteerde op jongere leeftijd, klom jonger op het podium en is vast zinnens eerder dan zijn broer te winnen en wereldkampioen te worden.”

Kan Jordan zich eindelijk aan zijn echte passie wijden. Zoals hij zijn leven altijd heeft gedroomd: eerst de wereldtitel, dan de drums. Hij bespeelt het stel al op het jaarlijkse Silverstone Concert en op twee platen van Chris Rea, zijn goeie vriend. Die hij overigens ook inspireerde tot een song over Johnny Herbert. *Johnny needs a fast car*. Eddie ook. Waarop wacht Rea?

Berger krijgt 35 miljoen dollar

IMOLA – Dit was dus de 200ste GP van Gerhard Berger. Een gelegenheid die niet zomaar mocht voorbijgaan, vond ook Jean Alesi. Hij schonk zijn ploegmaat een helm, die hun vijfjarige huwelijk op ontroerende wijze symboliseerde: aan de ene kant de kleuren van Jean, aan de andere die van Berger. Het geschenkje van Bernie Ecclestone kon alleen van hem komen. Een zilveren beeldje met onderaan de voet een koperen plaatje waarop de tekst: „Voor 200 Grands Prix en nog 200 meer”. Onder het plaatje zat een check verborgen van 35 miljoen dollar. Van Bernie aan Berger. Vals, of wat had u gedacht.

Alesi verlaat Benetton

IMOLA – Het was in de Italiaanse pers, maar toch: Jean Alesi bevestigde dat zijn verblijf bij Benetton niet zou worden verlengd. We mogen aannemen dat Jean de eer aan zichzelf houdt, na wat hij er eerder op het seizoen en tijdens de trainingen hier van bakte. De race was beter, dankzij een afwijkende één-stopstrategie. Meer dan zijn twee puntjes oogstte Benetton niet want Berger ging er al vroeg af met een onopgehelderd mechanisch defect.

Biaggi Ferrari-gek

IMOLA – Bij de trossen VIP's in de paddock, ook Jean-Pierre Papin, die zelfs een rondje reed, en Max Biaggi, wereldkampioen op twee wielen en mateloos populair in Italië. En dat was nog voor hij het hoofd van Naomi Campbell op hol bracht. Wederzijds overigens, want Max loodste haar in de GP van Maleisië binnen als mecaniciens. Maar hij is niet enkel gek van Naomi. De man liet een pitmuurbord maken. U weet wel, zo'n bord met de chrono's en andere boodschappen dat de rijders tijdens de race wordt voorgehouden. Maar dan wel uit kevlar en getekend door het design-centrum van Ferrari. Duur grapje.

Villeneuve en Frentzen geschorst

IMOLA – Zowel Jacques Villeneuve als Heinz-Harald Frentzen werden tijdens de trainingen betrappt wegens te hard rijden onder gele vlag. Het kwam hen op een voorwaardelijke schorsing van één race te staan, geldig gedurende twee races. Ook Nicola Larini overschreed de snelheidsbeperking in de pitstraat en kreeg naast een verwittiging 5.000 dollar boete.

Ook Hill en Diniz bestraft

IMOLA – Damon Hill ramde in de 13de ronde Nakano van de piste. Een wereldkampioen onwaardig, vonden ook de commissarissen die Hill een voorwaardelijke schorsing van één race oplegden. De eer viel ook Diniz te beurt wegens het hinderen van Villeneuve.

Schoonbroodt beste Belg

IMOLA – Marc Schoonbroodt was de beste van de vier Belgen die in het kaderprogramma reden. Elfde in Porsche Supercup. Hans Willems ging eraf. In de Renault Spider Trophy eindigde Philip Verellen 16de. Zijn ploegmaat Hartman was 26ste.

Sportzaal op wielen

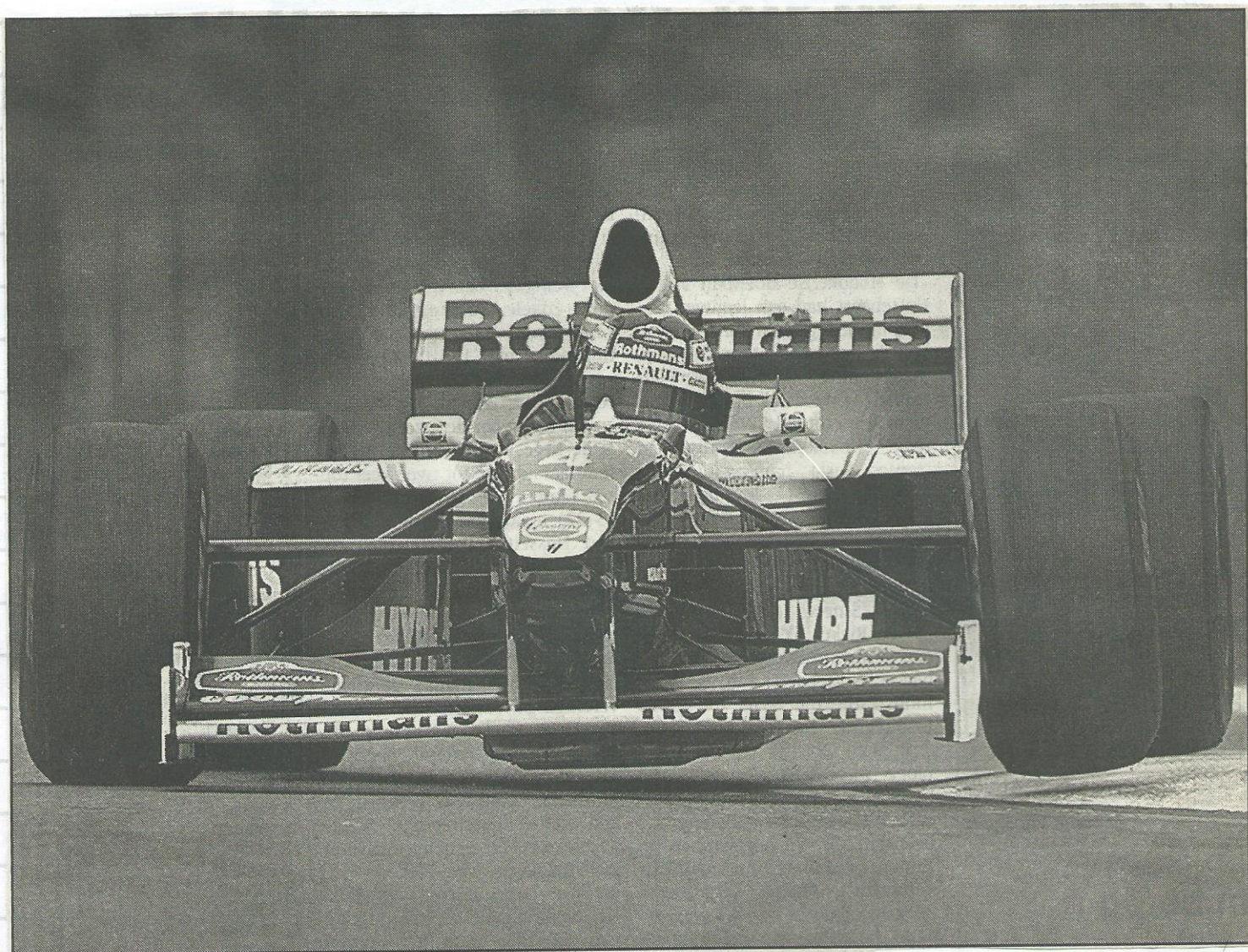
IMOLA – Technogym, de fabrikant van sporttoestellen die sinds kort op de Ferrari-mouw van Michael Schumacher blinkt, sponsort in natura. Ze hebben een bus in de maak waarin, naast de gewone uitrusting zoals douche, kantoor en slaap- en massage-ruimte, ook een heuse fitnesszaal is voorzien. Voor het geval de heer Schumacher dertig seconden vrij mocht hebben.

Drie nieren voor Lauda

IMOLA – Niki Lauda werd zondag in een Weens ziekenhuis geopereerd na nierklachten. De ex-Ferrari-rijder kreeg er een derde nier biïgeplant.



Schumacher tracteert zijn landgenoot Heinz-Harald Frentzen op een champagne-douche na diens eerste GP-overwinning.



Heinz-Harald Frentzen aan het stuur van zijn Williams-Renault op weg naar de overwinning in Imola.