

„Nooit nog naast Schumacher”

Johnny Herbert: „Een mirakel dat ik zover ben en nog altijd leef”

Wat hebben Johnny Herbert en Marco van Basten gemeen? Meer dan men zou denken. Dezelfde, dure Monegaskische schooljuf voor hun kinderen, dezelfde passie voor Formule 1 en voetbal én een verminkte enkel. Nefaster voor een voetballer dan voor een F1-rijder.

„Ik kan niet meer rennen, so what, ik rijd wel”, aldus Johnny, zijn olijke zelf. En rijden kan hij. De scherpste chrono gisteren.

Met alle reserves, toegegeven. De vrijdagse, vrije oefenpot biedt geen waardemeter. Niettemin: de klantenversie van de Ferrari-motor die de echte Ferrari met één tiende klopt: mooi toch. Sauber wordt sinds begin dit seizoen aangedreven door wat een Petronas-krachtbron heet, maar eigenlijk een Ferrari is, één evolutie achterop bij de Marlboro-roden. Petronas, de nationale petroleummaatschappij van Maleisië, ook sponsor van Sauber overigens, wil de opgescharrelde know-how op de eigen autoproduktie overplanten. Toch bizar dat Sauber beter draait op een gekochte motor dan op de fabrieks-Ford van vorig jaar?

„Het probleem van Ford is dat het op alle terreinen aanwezig

wil zijn. Rally, toerisme, F1: ze doen alles, maar niks goed. Want, versnipperde budgetten en te lange reactietijden. Dat is geen nieuw gegeven. Het is al jaren zo.”

Herbert (32) kent het huis. Hij debuteerde in F1 met een Benetton-Ford. In de GP van Brazilië '89. Meteen vierde. Een heuse stunt, want de Brit diende in de wagen gedragen en liep door de pitstraat op krukken. Aandenken aan een verschrikkelijke crash enkele maanden voordien in F3000.

„Mijn enkel plooit nog altijd amper”, toont Herbert. „Rennen is uitgesloten. Ik onderhoud mijn conditie op de fiets. Tennis? Als de balletjes bij mij komen, wel.”

Waar Herbert is, wordt er gelachen. De aangeboren Britse humor werd nog versterkt in de periode tussen leven en dood. „Ik heb zoiets van: het is een half mirakel dat ik zover ben geraakt en nog altijd leef. Dus, laten we er maar van genieten.”

Het opzienbarende debuut van Herbert kreeg niet echt een verlengstuk. Hij werd trouwens nog tijdens het seizoen bedankt voor bewezen diensten. En kon in zijn verdere carrière (Tyrrell-Lotus-

Benetton-Sauber) niet echt overtuigen van het talent dat éénieder in hem vermoedt. Hij won wel twee Grands Prix in '95 bij Benetton, maar zijn ploegmaat werd wereldkampioen.

„Nog voor geen tien miljoen dollar wil ik nog eens in een team zitten met Schumacher”, brieft Herbert. „Tenzij het contract heel expliciet is over het aantal testdagen van beide rijders. Bij Benetton klonk het steevast na de race: tot over twee weken, Johnny. Terwijl Schumacher intussen enkele duizenden testkilometers mocht afhaspelen. Ik heb nooit een eerlijke kans gekregen.”

„Lotus was schitterend, in het begin. Maar dan begonnen de financiële moeilijkheden. Geen geld voor ontwikkeling, geen resultaten, geen sponsors, nog minder geld, de neerwaartse spiraal. Mensen vroegen me waarom ik in godsnaam Peter Collins trouw bleef? Omdat ik nog een contract had, verdorie. Ik wou weg, ik bad dagelijks dat Lotus failliet zou gaan zodat ik van dat contract verlost was, maar altijd kwam er wel een oen opdagen met wat miljoenen. Naar het einde toe nam ik zelfs niet meer de moeite de auto af te stellen.”

Eén van die oenen was ons aller Philippe Adams, dit geheel terzijde.

Na Benetton volgde Sauber, a ploegmaat van Frentzen. Herbert werkte met de twee hoogaanspreken Duitsers. Wie is de snelste, Schumacher of Frentzen?

„Frentzen is snel, maar groeit op in knusse teams. Als hij een keer een mindere dag had, dan nam Peter Sauber hem vaderlijk bij de schouder: geeft niks, moet gen beter. Zie je het Frank Williams al doen? Daar zal hij moeten aan wennen. Als hem de tijd wordt gegund, want Villeneuve is een echte killer. Michael Schumacher eist het team op en maakt zijn ploegmaat zo kansloos, Villeneuve moordt met zijn geest.”

Leuke jongens.

■ EERSTE OEFENRITTEN: Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.21.188 (gem.: 149.253 km/u); Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.21.330; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.21.445; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.21.463; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.21.573; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.21.675; Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.21.885; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.21.939; Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.21.962; Jean Alesi (Fra/Benetton-

Renault) 1.22.010; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.22.020; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.22.072; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.22.370; Nicola Larini (Ita/Sauber) 1.22.383; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.22.622; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.23.056; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.23.096; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.23.483; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.23.810; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1.25.178; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.25.530; Ukko Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.39.353.

1,8 miljoen voor helm van Senna

MONACO – Een Italiaanse verzamelaar heeft op een veiling in Monaco 1,8 miljoen Belgische frank betaald voor een helm die in '92 gedragen werd door Ayrton Senna. De veiling vond plaats in de marge van de voorbereidingen voor de GP Formule 1 in Monaco. Bijna 500 voorwerpen die verband houden met de autosport werden te koop aangeboden. Een racestuur gebruikt door de Duitser Michael Schumacher ging voor 780.000 frank van de hand. Bij de verkoop van oldtimers bedroeg het hoogste bod 21 miljoen voor een Ferrari 250 GT TdF.

Schumacher vraagt kindergeld

MONACO – Schandaal bij onze oosterburen. Michael Schumacher heeft kindergeld aangevraagd voor zijn prille dochter Gina Maria. Dat hij in Zwitserland huist is geen bezwaar, dat hij alleen van Ferrari al een jaargage van één miljard frank ontvangt evenmin.

Verdediging van de verontwaardigde vader: „Ik betaal genoeg belastingen om er recht op te hebben. Trouwens, wees gerust, het geld verdwijnt niet in mijn zak, maar gaat naar de Unesco.”

Industriële spionage?

MONACO – Paniek bij Bridgestone. Van het contingent banden dat de oversteek naar Zuid-Amerika maakte, zouden er vier exemplaren nog steeds niet teruggekeerd zijn. De Japanners zien in hun ergste nachtmerries al corrupte Argentijnse douaniers en hongerige concurrentie met rubberscalpels. Officieel zou het verloren goed inmiddels terecht zijn, maar officieus wordt gewaagd van industriële spionage.



Sauber-rijder Johnny Herbert zette in de eerste oefensessie de snelste tijd neer. De klantenversie van de Ferrari-motor klopte de echte Ferrari met één tiende.

Monaco, het helse paradijs

De metafoor van Nelson Piquet haalde het collectieve geheugen: „Formule 1 in Monaco is als fietsen in je salon.” Het stadsircuit is niet toegesneden op de pk-monsters. Voor wie moet werken is de anachronistische infrastructuur een nachtmerrie. Toch geldt de Grand Prix van Monaco als één van de drie grote races op deze aardkloot, samen met de 500 Mijl van Indianapolis, intussen uitgehold, en de 24 Uren van Le Mans.

Waarom dankt deze Grand Prix zijn magnetische aantrekkingskracht? Aan Monaco, om te beginnen. De concentratie geld en glamour op deze vierkante kilometer rots kent nergens ter wereld zijn gelijke. En als je Formule 1 in twee begrippen zou moeten vatten, komen 'geld' en 'glamour' benauwend dicht bij de essentie.

Dit is de Grand Prix van de sponsors, bij wier gratie F1 bestaat. De reeds betalende en de hopelijk dra betalende. De tweede groep wordt nog iets meer in de watten gelegd. Alles is voorhanden. Nergens anders laat een F1-race zich volgen vanop het dek van een protserig jacht, champagneglas in de hand. Geen andere paddock op de kalender leent zich zo tot struinen. *Badges only* waarschuwt een bord boven de elektronische draaimolen aan de ingang, maar op de traditioneel stille vrijdag puilt de paddock naar goeie gewoonte haast uit de *Quai Antoine 1er*. *Le beau monde*, zich vergapend aan de symbolen van snelheid en viriliteit, die worden besleuteld onder tentzeilen. Want de geïmproviseerde boxen in de pitstraat zijn te eng om de wagens te herbergen. Tot wanhoop van de mecaniciens die met have en goed constant moeten pendelen tussen

pitstraat en paddock. En als je het geluk hebt te werken voor een team dat niet tot de top behoort, ben je zeker aan stevige stapschoenen toe. Arrows, Tyrrell, Stewart, Minardi en Sauber werden in de *Parking des Pêcheurs* geduwd, uit de rots gehouwen op een dikke kilometer en vooral enkele honderden smalle treden van de piste. Het zal je maar overkomen dat Barrichello laat vallen dat die andere versnellingsbak, die in de camion zit, misschien beter geschikt zou zijn. Je kan beter een exemplaar uit Engeland laten overvliegen, gegarandeerd sneller.

Michael Jackson

Maar de grot heeft ook voordelen. De *Beau Monde* laat er zich niet zien. Want er is geen andere *Beau Monde* om hen te zien. En de rotstrap behoort sowieso niet tot de mogelijkheden van hun outfit. Zien en gezien worden, daar gaat het hier om. Liefst in het gezelschap van een snelle jongen of een andere vedette die uit het nabijgelegen filmfestival is komen overwaaien. Men spreekt over Bruce Willis en Demi Moore voor zondag. Marlboro gaf toe dat het geprobeerd heeft Michael Jackson even uit Cannes te welen. Maar het idee werd opgeborgen uit veiligheidsoverwegingen. Wijze beslissing.

Het kader is slechts één aspect van het prestige. Even belangrijk is het tracé, apart én mannelijk. We reden het gisteren af, in een werkmansauto, en we kunnen u garanderen: het is benauwend smal. En de afdaling naar Loews moet in niets onderdoen voor die van een col. En de bocht rond het Hôtel de Paris, waar je al voor een goeie 170.000 frank drie nachten onderdak kan, is blind. Net als die in de tunnel overigens, niettemin tegen 240 per uur.

„Daar zag je het verschil tussen Senna en de rest”, aldus Eric Van de Poele, resident en gastcommentator bij RTBF. „Iedereen ging even van het gas, hij niet. Als je de goeie van de minder goeie wil onderscheiden, moet je daar gaan kijken.”

Toch maar liever niet. De tunnel is de enige plaats van het hele jaar waar de cameraman tijdens de race wordt vervangen. Wegens hoorndul, ondanks de hoofdtelefoon.

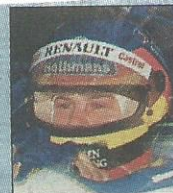
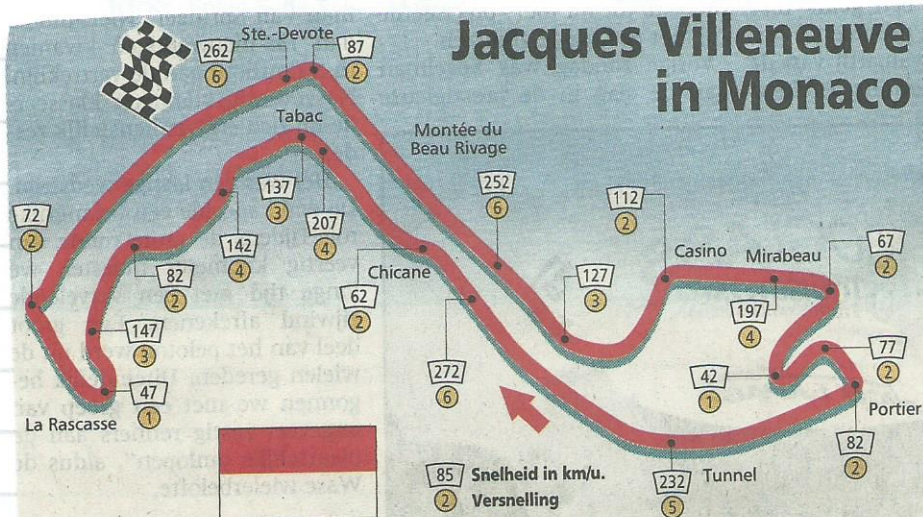
„Dé truc in Monaco is bij het uitkomen van de bochten steun te zoeken tegen de rails”, geeft

Van de Poele nog mee. „Niet onder een te stompe hoek, want dan gaat de ophanging eraan, niet te lang, maar net even langscheren. Het is een kunst, uiterst delicaat, maar daar win je de precieze tienden van een seconde die het verschil maken tussen winst en verlies. Ga maandag de rails maar eens inspecteren: ze zien zwart van het rubber.”

Even tegen de rail gaan leunen, tegen 250, 280 kilometer per uur, het is ons duidelijk waar Monaco zijn aura haalt.



De concentratie geld en glamour op de vierkante kilometer rots die Monaco is, kent nergens ter wereld zijn gelijke. En als je Formule 1 in twee begrippen zou moeten vatten, komen 'geld' en 'glamour' benauwend dicht bij de essentie.



"Ik ben best tevreden over het gedrag van de wagen. Net als op elk circuit al tot nog toe. Ik voel dat dit mijn tweede jaar in de Formule 1 is. Ik heb meer vertrouwen, ben beter geïntegreerd in het team, versta iedereen beter. En iedereen

begrijpt mij beter."

"Ik opteerde hier voor een lichtelijk andere basisafstelling dan vorig jaar. Niks ingrijpends, gewoon wat makkelijker te besturen. De wagen heeft wat meer neiging tot onderstuur in de bochten. Daar hou ik van. Je moet meer werken aan het stuur, voortdurend corrigeren, maar je kan de wagen beter in de bocht zetten. En je gaat finaal minstens even snel."

"Derde tijd in de vrije trainingen donderdag. Geen belang. Vandaag komt het erop aan. Ik ben best optimistisch. Zal ook moeten, want wie in Monaco niet op de voorste rijen staat, mag het vergeten. De chicane rond het zwembad mag dan al wat ruimer zijn geworden, inhalen blijft een heksentoer. Uitgesloten in normale omstandigheden, zeg maar. En ik heb wat goed te maken na Imola. Doodjammer, want het ging prima. Tot die problemen de kop opstaken. Eerst kon ik niet meer terugschakelen. Dan gingen de versnellingen vanzelf terug. Bijwijken zelfs op het rechte stuk, kan je nagaan. We dachten eerst dat het te maken had met de electronica en wisselden daarom het stuurwiel, bij de tweede pitstop. Maar het hielp niks. De wagen was met geen stokken meer in een versnelling te krijgen. Afgelopen. Ik heb in Monaco dus één en ander goed te maken."



Kanaal 2

zaterdag

12.55 u.: kwalificatieritten

zondag

14.15 u.: GP met, net zoals zaterdag commentaar van Peter Baert en Philip Verellen.

SuperSport-FilmNet

zaterdag

09.00 u.: oefenritten

zondag - 13.45 u.: opwarming

14.15 u.: GP met op FilmNet 1 het gewone verloop van de race en op FilmNet 2 de wedstrijd vanuit andere camerapunten met onder meer camera's in de wagens, interviews in de pits; commentaar: Kris Croonen en Koen Wyckmans.

Schumi op het bootje geroepen

MONACO – Jean Todt, Michael Schumacher en Eddie Irvine waren donderdagavond te gast op het bootje dat Fiat-baas Agnelli voor de Zuid-Franse kust heeft dobberen. Het was niet echt een feestelijke uitnodiging, meenden de Italiaanse kranten te weten. De heren werden op de vingers getikt omdat het heilige Ferrari zich had laten inpakken door een afgedankte Ferrari-motor, in de Sauber van Johnny Herbert.

Villeneuve terug naar Indy?

MONACO – Nog in de Italiaanse kranten werd veel heisa gemaakt rond een voorstel dat Jacques Villeneuve zou hebben gekregen om terug te keren naar de Amerikaanse Indycar. Weliswaar in 1999. Een vorstelijk bod, heet het, waar Williams nooit zou kunnen aan tippen. Als hij het al zou willen, want Williams moet niet hebben van inhilige rijders, ook al zijn ze wereldkampioen.

Maandag 12 mei 1997

FORMULE 1

Michael Schumacher
wint in nat Monaco
en wordt WK-leider



Schumacher maakt het mooie weer

Zelfs in weersvoorspelling is Michael Schumacher de concurrentie een hersenkronkel voor. De gebronzeerde neus in de regenzwangere wolken, stapte hij net voor de start over in de reservewagen, afgesteld voor de regen. Terwijl Frentzen en Villeneuve op slicks in de plensregen alle hoekjes van Monaco verkenden, tenslotte ook de rails, reed de 28-jarige Duitser kunstig naar de zege en de WK-leiding. Sinds Gilles Villeneuve in 1981, de eerste overwinning in Monaco voor

Ferrari. Dat nu ook het merkenkampioenschap aanvoert. De afgang voor Williams was compleet.

„We beschikten over data die gewaagden van nog twintig, hooguit dertig minuten fijne regen en vervolgens een opdrogend wegdek”, verklaarde Frank Williams. „Vandaar de keuze voor droogweerbanden. Draait het inderdaad zo uit, dan zijn we hellden.”

Nu werd Williams in zijn hemd gezet. Schumacher had geluk,

kan je stellen. Stelde hij ook zelf. Maar het was toch weer Schumi die net voor de start op de televisie toevallig merkte dat het aan de andere kant van Monaco harder regende en dat de wind die richting uitkwam. Het geluk van kampioenen. Zelfs in de fout, blijkt de man superieur. Een tiental ronden voor het einde blokkeerde hij in Sainte-Devote zijn remmen, schoof rechtdoor, maar hield de Ferrari heel. Geluk allicht weer. Het geluk dat anderen niet hadden.

McLaren met name. Dat al in de eerste ronde en in hetzelfde incident beide rijders verloor. De kop-staartschuiver van Coulthard slachtofferde ook Hill, die zijn ophanging brak op de Ferrari

van Irvine.

„Ik werd te allen kante aange-tikt in de aanvangsfase”, lachte de Ier, blij om zijn derde podium op rij. „Maar de Ferrari bleef rijden. Sterke wagen.”

Tranen

Irvine opteerde, in tegenstelling tot Schumacher, voor een 'droge wagen', maar wel met regenbanden. „Ik weet niet of ik met de andere auto beter zou hebben gedaan”, twijfelde Irvine. „Het was gewoon verschrikkelijk glad. In de haarspelden voor de tunnel, moest ik zelfs de koppeling gebruiken om op de weg te blijven.” „Ik had de indruk dat ik even snel had kunnen lopen”, be-

aamde Schumacher over dezelfde portie circuit.

Ferrari overwoog om Irvine geen pitstop te laten maken. Regenweer heeft een gunstige invloed op het benzineverbruik en de bandenslijtage. Volgens de simulatie had Irvine genoeg benzine aan boord voor 62 ronden, maar dat was maar net het aantal dat zou worden afgelegd. En dat vond men iets te riskant.

Mika Salo ging er wel voor. „Halverwege de race schakelden we op 'economy' over", aldus de Fin. „Minder rijk benzinemengsel, minder toeren." Salo reed naar de vijfde plaats en twee gouden WK-punten voor Tyrrell. Lettelijk, want een team met een punt krijgt van de FIA zijn reis-

kosten terugbetaald. Verstappen tankte wel een keer en finishte achtste.

Panis zorgde vorig jaar voor een stuntzege maar moest zich nu tevreden stellen met de vierde plaats in een wagen die perfect was afgesteld voor droog. Voor de verrassing gisteren tekende Rubens Barrichello. Tweede. Toen de Braziliaan de finishlijn overschreed werd het Jackie en Paul Stewart te machtig. Barrichello zelf verloor het gevecht tegen de waterlanders op het podium. En in de perszaal, toen zijn kersverse eega hem een felicitatiekus op de lippen drukte, evenzeer met tranen in haar ogen. Alsof Monaco nog niet nat genoeg was.

„Ik denk niet dat ik als rijder

ooit zo gelukkig ben geweest", snikte Jackie Stewart, die hier 24 jaar geleden zelf won. Het gegeven liet blijkbaar ook Prins Rainier niet onberoerd want hij ontbood vader en zoon Stewart na het officiële gedeelte bij zich in de prinselijke tribune.

„Nog niet zo lang geleden stond ik thuis om acht uur 's ochtends op om Senna de Grand Prix van Monaco te zien winnen", aldus een ontroerde Barrichello. „Nu sta ik hier zelf."

Barrichello gaf volmondig toe dat hij veel te danken had aan de banden. „De Bridgestones waren fantastisch, vooral in de aanvangsfase", benadrukte de Stewart-rijder. Maar blijkbaar toch niet zo fantastisch dat ze Barri-

chello toelieten de kloof met Schumacher te dichten. Het dient gezegd, de Ferrari was helemaal op regen voorbereid, Barrichello beschadigde bij een slipper licht de bodemplaat én Goodyear reageerde. Met een nieuwe regenband, het type waarin Bridgestone superieur heette te zijn.

Alesi was er alvast niet over te spreken. Maar de Fransman, die zich nog maar eens verslikte in een inhaalmanoeuvre, is de jongste tijd over weinig te spreken: „Ik heb zo'n hekel aan mijn auto dat zelfs de kleur mij niet meer aanstaat", liet Alesi zich dit weekeinde ontvallen. We zouden het alleen maar begrijpen mocht Briatore Benetton van de hand doen.

De startorde

■ **1ste rij:** Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.18.216 (gem.: 154,924 km/u); Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.18.235; **2de rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.18.583; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.18.665; **3de rij:** David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.18.779; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.18.943; **4de rij:** Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.19.105; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.19.119; **5de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.19.263; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.19.295; **6de rij:** Nicola Larini (Ita/Sauber) 1.19.468; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.19.626; **7de rij:** Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.19.674; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.19.694; **8ste rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.19.723; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.19.860; **9de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.20.199; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1.20.349; **10de rij:** Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.20.516; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.20.606; **11de rij:** Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.20.961; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.21.290.

De uitslag

■ **1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari)**, de 208,692 km in 2. 00.05.654 (gem.: 104,264 km/u); **2. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford)** op 53.306; **3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari)** 1.22.108; **4. Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda)** 1.44.402; **5. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford)** 1 ronde; **6. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot)**; **7. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford)**; **8. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford)** 2 ronden; **9. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault)**; **10. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart)**. De overige deelnemers werden niet geklasseerd.

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. M. Schumacher (Dui) 24 ptn; 2. J. Villeneuve (Can) 20; 3. E. Irvine (Ier) 14; 4. D. Coulthard (GB), G. Berger (Oos), H-H Frentzen (Dui) en M. Hakkinen (Fin) 10; 8. O. Panis (Fra) 9; 9. Rubens Barrichello (Bra) 6; 10. R. Schumacher (Dui) en G. Fisichella (Ita) 4; 12. J. Herbert (GB) en J. Alesi (Fra) 3; 14. Mika Salo (Fin) 2; 15. N. Larini (Ita) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Ferrari 38 ptn; 2. Williams-Renault 30; 3. McLaren-Mercedes 20; 4. Benetton-Renault 13; 5. Prost-Mugen-Honda 9; 6. Jordan-Peugeot 8; 7. Stewart-Ford 6; 8. Sauber-Petronas 4.

Mosley hekelt Villeneuves kruistocht

„Rijders scheppen genoeg miljoenen om hun amusement buiten F1 te vinden"

MONACO – De publieke kruistocht die Jacques Villeneuve tegen het reglement 1998 voert, werd zaterdag een halt toegeroepen door Max Mosley. De FIA-voorzitter kwam fijntjes preciseren dat alle reglementswijzigingen, ook het smallere spoor en de profielbanden waarop Jacques flipt, een voorstel zijn van de F1-ingenieurs. En dat alles al werd gestemd en bekrachtigd. „Alleen detailveranderingen zijn nog mogelijk", aldus Mosley, die werd bijgetreden door wereldkampioen Damon Hill.

Met ingang van 1998 worden Formule 1-wagens twintig centimeter minder breed (180 cm) en zijn slicks verboden. De banden zullen vooraan drie en achteraan vier insnijdingen moeten vertonen. Bedoeling is de onwaarschijnlijke grip van de wagens op het asfalt drastisch terug te schroeven om vooral de bochten-snelheid te drukken. Daarnaast ondergaan chassis en remmen een hele batterij ingrepen die de actieve en passieve veiligheid van de rijder verhogen.

Jacques Villeneuve reed een labo-Williams in configuratie '98 en noemde het nieuwe reglement een catastrofe. Niet alleen zou het verschil tussen goeie en middelmatige rijders wegvallen, ook aan het prioritaire doel van de operatie, veiligheid, zou worden voorbijgegaan.

„Het is alsof je uit het venster zou kijken en stellen dat de aarde vlak is", aldus Mosley flegmatisch. „Het is een wetenschappelijk gegeven dat de energie van de impact bij een crash recht even-

redig toeneemt met de grip van de banden. Alle ingrepen ten spijt, gaan de wagens dit seizoen gemiddeld ruim drie seconden sneller dan vorig jaar. Er is maar één uitleg: de supersonische bandenevolutie, nog versneld door de opgestoken concurrentie. En we mogen ons aan nog andere constructeurs verwachten. De bochtensnelheid heeft een kritiek punt bereikt. Eau Rouge in Spa is de limiet. We moeten nu ingrijpen. Eigenlijk hadden we het twintig jaar geleden al moeten doen, dan hadden we nu niet opgescheept gezeten met al de chicanes. Profielbanden zullen de wagens, naar schatting, drie tot vier seconden per ronde trager maken. Beent de technologie ons bij, kunnen we meer inkepingen opleggen. Op die manier houden we de snelheid in toom en creëren een biotoop voor weer viriele, aantrekkelijke circuits."

"En wat Jacques' vrees voor middelmatigheid betreft: de eerste race die ik ooit zag was de Empire Trophy in 1961. Onderplensende regen, grip verwaarloosbaar, reed Stirling Moss het hele veld op één ronde. Ik veronderstel dat dat was omdat hij een middelmatige rijder was."

Villeneuve waarschuwde ook voor saaie races, zowel voor toeschouwer als voor de rijder. "Als meneer Villeneuve het niet leuk meer vindt, wel *I'm very sorry*. De heren scheppen genoeg miljoenen om hun amusement buiten de Formule 1 te zoeken. Het is mijn opdracht te zorgen voor een zo veilig mogelijke F1. Dat is de drijfveer van het reglement, maar ik maak me sterk dat ook het spektakel zal worden verhoogd. Er zal vroeger moeten worden gered voor de bochten, zodat de

achteropkomende rijder meer afstand heeft om in te halen. Bovendien zullen de profielbanden toelaten ook naast de ideale, propere lijn te rijden, zodat voorbijsteken lichter kan."

Als bij wonderlijk toeval, staken deze week geruchten de kop op van een vorstelijk aanbod voor Villeneuve vanuit de Amerikaan-

se Indy. "Een rijder gaat alleer naar Indy als hij daar veel maar kan vangen of in F1 geen plaats meer vindt", aldus Mosley. "Ik meen dat geen van de twee voorwaarden op Villeneuve van toepassing is."

Reactie van Villeneuve, na enig aandringen: "Anyway, Max is wrong."

De Canadees krijgt steun van de twee bandenfabrikanten in F1. Goodyear en Bridgestone lieten weten liever op *slicks* te willen blijven. De vraag is maar of ze dat willen voor het welzijn van de sport of om hun ervaring te vrijwaren, want er is sprake van de komst van nog twee nieuwe bandenconstructeurs.

Eerste pole van Frentzen

MONACO - Op vier minuten na maakte Michael Schumacher zijn belofte aan Fiat-baas Agnelli waar. Dan pakte Heinz-Harald Frentzen de eerste F1-pole uit zijn carrière. Zeker in Monaco van goudwaarde. Een grieperige Villeneuve kwam niet verder dan de derde plaats en tikte in zijn ultieme poging ter hoogte van Sainte-Devote de rails aan. Verstappen kwalificeerde zich allerlaatste, met de reservewagen. Nadat hij de zijne in zijn eerste ronde in de rails had geparkeerd.

Hill naar McLaren geschreven

MONACO - Damon Hill is niet tevreden met het niveau van de Arrows. Dat en de recente inlijving van zijn maatje Adrian Newey door McLaren, was voor de Britse pers voldoende om de wereldkampioen naar McLaren te schrijven. Hill, die ook gecontacteerd zou zijn door Prost, hield wijselijk het zwijgen.

■ Verellen ongelukkig -

Een monumentale crash in de eerste ronde van de Renault Spider Trophy kelderde de illusies van Philip Verellen. De Antwerpenaar schoof weerloos de flank van een dwarsgeparkeerde concurrent binnen. De race werd gewonnen door de Fransman Guibbert. De tweede Belg, Anthony Hartmann, finishte zestiende.

In de Porsche Supercup waarin ook lustig werd geknotst, eindigde onze landgenoot Schoonbroodt 13de. Winnaar was de Fransman Malcher.

Airbag

MONACO - Daimler-Benz kreeg van de FIA de opdracht een airbag voor de Formule 1 te ontwikkelen. De Duitse constructeur plaatste al airbags in zijn toerismewagens, maar de resultaten waren niet echt bemoedigend.

"Eén keer is het ding afgegaan, in de wagen van Bernd Schneider", herinnert zich sportchef Haug. "Toen hij in zijn snelle ronde zat, door contact met de boordstenen. En toen het wel moest werken, bij de crash van Magnussen, ging het niet. In een F1, die omzeggens geen vering heeft, zijn de schokken nog erger. Is het dus nog moeilijker om de sensoren correct te programmeren. Bovendien is de ruimte in de cockpit zo al een probleem en is de responstijd van de alledaagse airbag te lang voor de snelheden die in F1 worden gehaald."

FIA-voorzitter Max Mosley ziet de airbag ook nog niet direct zitten, zeker omdat de sinds twee jaar verplicht beklede cockpitrand bijzonder efficiënt bleek.

"Zonder zou Jos Verstappen nu dood zijn", aldus Mosley. De Nederlander ging vorig jaar in Spa tegen 250 per uur lateraal in de vangrails.

Koopt Audi Benetton op?

MONACO - Dat BMW een huwelijk met Williams voorbereidt (tegen de eeuwwende), zindert al langer door de paddock, maar recentelijk dook een andere Duitse constructeur in het geruchtencircuit op. Audi zou zinnens zijn Benetton op te kopen.

Het povere peil van Alesi en Berger blameert niet enkel het prestige van het team, ook zijn portefeuille, want de sponsorcontracten zijn resultaatgebonden.

F1 stevent in Duitsland op ongekende populariteitspieken af (10 miljoen tv-kijkers alleen op RTL) en daar kan een autofabrikant natuurlijk niet blind voor blijven.

Audi zou scheep gaan met sponsor Lucky Strike, maar ook Prost onderhandelt met de tabaksfabrikant.



Michael Schumacher stapte net voor de start over in de reservewagen, afgesteld voor de regen. Een succesvolle zet want de Duitser pakte de overwinning en nam de leiding in de WK-tussenstand over.