

Vrijdag 16 mei 1997

F1-seizoen sluit in Jerez

PARIJS (AFP) – De laatste Grote Prijs Formule 1 van dit seizoen wordt op 26 oktober gehouden op het circuit van Jerez in Spanje en niet op het circuit van Estoril in Portugal. De omloop van Estoril voldoet niet aan de veiligheidseisen. Dat heeft de Internationale Automobiel Sportfederatie (FIA) bekendgemaakt. Op het circuit van Estoril worden herstellingswerken uitgevoerd en het is onduidelijk of die op tijd klaar komen, aldus de FIA. De race in Jerez wordt de Europese Grand Prix genoemd omdat er al een Spaanse is.

Vrijdag 23 mei 1997

„Ineens was ik god”

Giancarlo Fisichella droomt niet van de wereldtitel, maar van Ferrari

Wordt Michael Schumacher algemeen erkend als de snelste rijder van het peloton, dan geldt Giancarlo Fisichella unaniem als toonbeeld van *cool*.

Juiste snit, juiste liefje, juiste reputatie. „Dit wordt de volgende Italiaanse wereldkampioen”, stelde Minardi over de 24-jarige Romein toen hij die, zonder beurs, vorig jaar in zijn wagen zette. Fisichella reed zeven keer op acht zijn ploegmaat Lamy verloren en bleek bij een Benetton-test meteen sneller dan titularis Alesi. De wassende ster van de nieuwe generatie. Alleen, zijn teammaat is dat ook en heet Schumacher.

De gehandschoende handen vormen een '3' en een '1'. Over het gelaat achter het vizier trekt een wreedaardige grijns. Ralf Schumacher heeft zonet een snellere chrono neergezet dan Fisichella. Voor de derde keer al dit seizoen. Australië, Argentinië, waar de twee letterlijk botsten, en nu Imola. Schumacher jr. deelt zijn vreugde met zijn ingenieur.

Fisichella grijnst ook als ik hem het plaatje schets. Maar niks vicieus, eerder verontschuldigend. „Twee jonge wolven laten samenwerken is niet evident. We willen allebei zo graag winnen.”

Hij mag als de rijzende ster gelden; hij blijft de ongedwongenheid zelve. Gaat nog altijd stappen met de vrienden, praat Italiaans gepassioneerd over voetbal, speelt tennis, staat open voor iedereen. Ralf Schumacher ook, zolang het zijn ad-

vocaat of kine is.

„We zijn werkelijk mekaar tegenpool”, zucht Fisichella. „Karakterieel, qua rijstijl, relaties met de pers, alles. Ik heb geprobeerd de eerste stap te zetten. Omdat ik een gloeiende hekel heb aan mensen die niet communiceren. Maar ik stuitte op een muur.”

Taalmuur

Een taalmuur, verklaart zijn ploegmaat graag. „Giancarlo praat geen Engels en mijn Italiaanse woordenschat beperkt zich tot *spaghetti* en *pizza*.” Een uitleg waaruit tegelijkertijd laatdunkendheid spreekt. Giancarlo erkent niettemin zijn probleem.

„Mijn beperkte kennis van Engels is een serieuze handicap in dit Engelstalige milieu. Ik ben daarom, samen met mijn vriendin, tijdelijk verhuisd van Mon-

aco naar Oxford. Om zoveel mogelijk (Engels) contact te hebben met het team. Bovendien volg ik taallessen. Geef me wat tijd en je zal merken dat ik helemaal niet zo verlegen ben als de meeste mensen denken dat ik ben. Dat het enkel een taalprobleem is.”

„Alhoewel.” Giancarlo corrigeert zichzelf. „Ik moet nog altijd wennen aan de plotse populariteit. Ik heb twee jaar ITC (het

ter ziele gegane internationale kampioenschap toerismewapens) gereden. Met behoorlijk succes mag ik wel zeggen. Mijn leven bleef normaal. Maar eenmaal een voet gezet in een Formule 1, was ik plots god. Zelfs mijn vrienden belden me niet meer op uit vrees, vertelden ze me later bedeesd, dat ze me zouden storen. Dat heb ik wel eventjes rechtgezet. (lacht) Met alle gevolgen vandien. Voor

Imola belden ze me allemaal op. Nu ik toch F1-rijder was, zou ik ze wel in de paddock kunnen krijgen. Terwijl ik maar twee pasjes heb waarmee ik al mijn vriendin en mijn ouders moest zien binnen te loodsen."

Papa Fisichella is mecanicien. Zoonlief moest het maken zonder familiefortuin, puur op talent. 1994 was zijn doorbraakjaar. Italiaans kampioen F3 en winnaar van de hoogaangeschreven races in Macau en Monaco. Minardi lijfde hem in als testrijder. Toen Flavio Briatore zich een aandelenpakket Minardi toeëigende, bond hij ook Fisichella en Jarno Trulli aan zich. Voor tien jaar. Toch wel een bewijs dat de Benetton-baas wat ziet in de twee.

Qua rauw talent steekt Fisichella boven Ralf Schumacher uit, beweert ook onze landgenoot Jacky Beekelaert, koppeltken tussen Jordan en Peugeot. Maar Ralf is superprofessioneel en werkt zich uit de naad. De arbeidstucht van Giancarlo is eerder op Italiaanse leest geschoeid.

Fisichella is Italiaan. In hart en ziel. Zijn droom? Grand Prix's winnen, wereldkampioen worden? Neen. „Voor Ferrari rijden. De tifosi hebben geen oog voor Trulli, Larini of Fisichella. Alleen dat rode ding op vier wielen telt. Maar als dat zou worden bereden door een Italiaan en als het dan nog zou winnen... *mamma mia.*"

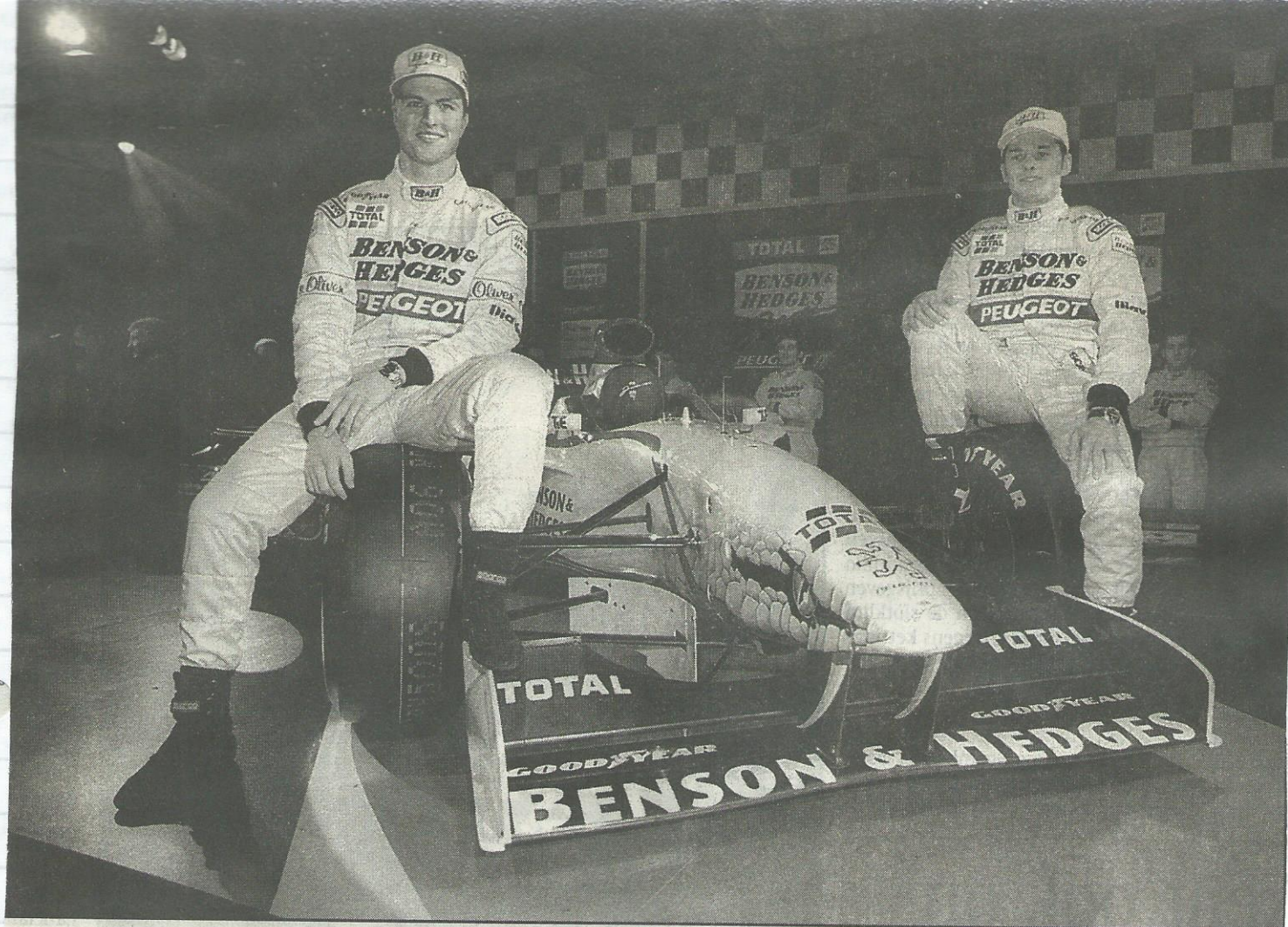
Op tv

BARCELONA – Filmnet pakt opnieuw op de twee netten uit met de Grand Prix. Wedstrijdbeelden op het ene kanaal, inboard- en pitcamera's op het andere. Zaterdag (13 uur) de beslissende kwalificaties, zondag (14 uur) de Grand Prix. Althans wat het eerste uur betreft: vanaf 14 u. 45 blijft Formule 1 doorgaan op het eerste net en wordt het tweede ingenomen door Standard-Lierse. Filmnet zendt ook de vrije trainingen uit, vandaag al (11 uur) en morgen vanaf 9 uur.

De niet-gecodeerde kijkers kunnen naar gewoonte terecht bij Kanaal 2 voor de zaterdagse kwalificatie en de wedstrijd op zondag. Commentaar: Peter Baert en Philip Verellen.

Mercedes waarschuwt

BARCELONA – Mercedes zou in Barcelona uitpakken met een geëvolueerde motor. Een voorproefje nog maar van het revolutionaire model waaraan nog wordt gewerkt en dat in Magny-Cours een winst van een halve seconde per ronde zou hebben opgeleverd. Enorm, in F1-termen. Het zal ook nodig zijn, want een Mercedes-bestuurder stuurde na het debacle in Monaco niet mis te verstane signalen uit: als McLaren dit jaar niet wint, is het afgelopen. Met het huwelijk, met de Formule 1, met deze rijders? Naar eigen smaak in te vullen



„Twee jonge wolven laten samenwerken is niet evident. We willen allebei zo graag winnen”, weet Giancarlo Fisichella (rechts) over ploegmaat Ralf Schumacher.

Maandag 26 mei 1997

FORMULE 1

Villeneuve
als leider
naar Canada



Villeneuve spaart z'n banden best

„Een opsteker na de idiotieën van Monaco”

op zijn blote skiknietjes Michael Schumacher bedanken. De Duitser maakte een kanonstart van David Coulthard ongedaan en hield de McLaren-rijder én Alesi én Hakkinen vervolgens rondanlang op. Zodat Villeneuve de banden van de Williams kon sparen voor zijn derde zege van het seizoen en over drie weken in Canada als WK-leider zijn thuisrace aansnijdt.

Zoals verwacht, werd Spanje een bandenkwestie. De combinatie van zwoele temperaturen, ruw asfalt en nogal wat snelle bochten maken van het Circuit de Catalunya een rubbervreter. Dus moet je de kunst beheersen om het kostbare goedje te doseren.

Villeneuve kon dat, Frenzen niet en werd belachelijk gemaakt. Panis hoeft het niet te doen want hij rijdt op Bridgestones. „Zelfs in de laatste ronden kon ik nog aanvallen”, loofde de Fransman, die een twaalfde startplaats omzette in een tweede aan de finish. „De banden zijn zo hard dat ze een probleem vormen tijdens de kwalificaties. Maar de race is toch het belangrijkste, niet?”

Panis naderde in de finale nog tot op zes seconden van Villeneuve, die op eieren reed na slechts twee stops. „De veiliger keuze”, lichtte de Canadees zijn strategie toe. „Met drie stops kan je je geen slechte start veroorloven en moet je doorlopend aanvallen. Dan liever enkele ronden moeten uitkijken op versleten banden.”

De aangewezen optie duidelijk, want het hele podium deed het. Ook Jean Alesi, die voor een keer

foutloos bleef. Zelfs achter de onberekenbare Eddie Irvine die ook Olivier Panis frustrerde: „Die Irvine moet dringend eens naar zijn ogen laten kijken want hij negeerde rondanlang alle blauwe vlaggen.” Het kwam de Ier op 10 seconden straf te staan. Wat hem al even razend maakte: „Ik was in een duel gewikkeld met Verstappen en wij haalden andere wagens in. Ik was ervan overtuigd dat het blauw voor hen was.”

Kanttekening: hoe kan een Ferrari in een strijd verwikkeld raken met een Tyrrell? Met een kleine honderd paarden verschil. Verzachtende omstandigheid voor Irvine: de banden van de Ferrari's hingen aan flarden. In die mate dat ze de originele strategie van twee stops naar drie moesten herzien. Ook Schumacher, nochtans auteur van een sterke start. Tot groot jolijt van Coulthard.

„Ik zat naast Villeneuve in de eerste bocht”, verklaarde Coulthard. „Maar aan de binnenkant, waar veel vuil en des te minder grip is. Ik koos de voorzichtige

weg, liet Villeneuve voor, maar dat Schumi zou volgen, was niet gepland.”

Voor niet omdat Schumi's banden hem al snel dwongen een slakkengang te houden. Toen Coulthard Schumacher eindelijk voorbij raakte, was Villeneuve al 19 seconden gevlogen. Een voldoende marge, zeker met één stop minder.

„Een opsteker na de idiotieën van Monaco”, spaarde Villeneuve zijn team niet. Williams onderschatte twee weken terug de regen. Een blunder die Villeneuve niet licht vergeet. Is het genoeg wederzijds? Toen hij zegevierend door de finish scheurde, stonden er op de pitmuur hooguit vijf Williams-mensen die zich in immense vreugde te buiten gingen aan één duim in de lucht. Terwijl ze bij Prost haast gek werden om de tweede plaats van Panis. De lauwe tradities van Williams of hangt er scheiding in de lucht? „Daar is met geen woord over gerept, tijdens de race”, aldus Villeneuve fijntjes.

Meesterlijk ettertje

DE STARTORDE

1ste rij: Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.16.525 (gemiddelde: 222,421 km/u); Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.16.791; 2de rij: David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.17.521; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.17.717; 3de rij: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.17.737; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.18.041; 4de rij: Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.18.313; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.18.385; 5de rij: Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.18.423; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.18.494; 6de rij: Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.18.873; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.19.157; 7de rij: Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1.19.323; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.20.079; 8ste rij: Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.20.089; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.20.103; 9de rij: Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.20.255; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1.20.452; 10de rij: Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.20.582; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.20.672; 11de rij: Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.21.029; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.21.060.

■ **RALF SCHUMACHER** liet zijn motor tijdens de start afslaan, wat een herstart noodzaakte, met de Jordan-rijder helemaal achterin de grid.

Champagne van Ronaldo

BARCELONA – Jacques Villeneuve kreeg de zilveren magnum van Moët&Chandon overhandigd door Ronaldo, zaterdag nog redder van FC Barcelona met een laat doelpunt. Overigens waarde gisteren zowat heel Barça door de paddock en de pitstraat.

DE UITSLAG

1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 302,386 km in 1.30.35.896 (gem.: 200,314 km/u); 2. Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) op 5.804; 3. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 12.534; 4. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 17.979; 5. Johnny Herbert (GB/Sauber) 27.986; 6. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 29.744; 7. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 48.785; 8. Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.04.139; 9. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.04.767; 10. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.05.670; 11. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1 ronde; 12. Eddie Irvine (Ier/Ferrari); 13. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford); 14. Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 2 ronden; 15. Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart).

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. J. Villeneuve (Can) 30 ptn; 2. M. Schumacher (Dui) 27; 3. O. Panis (Fra) 15; 4. E. Irvine (Ier) 14; 5. D. Coulthard (GB) 11; 6. G. Berger (Oos), H-H Frentzen (Dui) en M. Hakkinen (Fin) 10; 9. J. Alesi (Fra) 7; 10. R. Barrichello (Bra) 6; 11. J. Herbert (GB) 5; 12. R. Schumacher (Dui) en G. Fisichella (Ita) 4; 14. M. Salo (Fin) 2; 15. N. Larini (Ita) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Ferrari 41 ptn; 2. Williams-Renault 40; 3. McLaren-Mercedes 21; 4. Benetton-Renault 17; 5. Prost-Mugen Honda 15; 6. Jordan-Peugeot 8; 7. Stewart-Ford en Sauber-Petronas 6; 9. Tyrrell-Ford 2.

■ **Snelste ronde:** Fisichella 1.22.242 (20ste ronde) 206,90 km/h

■ **Opgaven:** Katayama (12de ronde): versnellingsbak; Hill (18): oliedruk; Nakano (34): versnellingsbak; Salo (35): klapband; Barrichello (37): motor; Ralf Schumacher (50): motor (olielek); Diniz (53): motor.

Schumacher ontploft

BARCELONA – In de ultieme minuten van de chronosessie, dankzij een bijgestelde voorop-hanging, ontfutselde Jacques Villeneuve nog de pole aan zijn ploegmaat Heinz-Harald Frentzen. De rest keek tegen een kloof van bijna een seconde aan. Derde tijd, aangename verrassing: David Coulthard. Mercedes liet de project 6-motor debuten en dat bleek een hele stap vooruit. „Zelfs de banden varen er wel bij”, aldus een verblijde Coulthard. Jammer genoeg werd de nieuwe kracht nog niet rijp bevonden voor de race. Schumacher was niet bij machte zich in de strijd om de pole te mengen nadat hij al snel de motor had opgeblazen en zich voor de rest van de sessie met de reserve-Ferrari moest tevreden stellen.

Ook Tyrrell te koop?

BARCELONA – Naast Benetton zou ook Tyrrell te koop staan. Net als Flavio Briatore, weet Ken Tyrrell officieel nergens van. Als kandidaat-koper wordt BAT genoemd. De tabaks-fabrikant kleurt nu met 555 de Subaru's in het WK rally, maar zou zijn actieterrein willen verleggen. Naar F1 en met een ander merk *Lucky Strike*, tot nog toe aanwezig in snelheid motoren. BAT zou ook interesse hebben voor Benetton, maar daar moet het afrekenen met de concurrentie van de VAG-groep.

De verwachting is dat de nakende beursgang van F1 een geheel nieuw publiek van team-eigenaars zal lokken. Een publiek van zakenlui dat een F1-stal misschien als een interessante investering ziet.

Verellen 25ste in Renault Spider

BARCELONA – In een van de nevenwedstrijden finishte onze landgenoot Philip Verellen 25ste. Hartmann, de andere Belg in de Renault Spider Trophy, finishte 29ste en laatste. De race werd gewonnen door Boulion, testrijder van Williams.

Miljardenchantage in de schemerzone

BARCELONA – U dacht dat het om die 22 wagens ging die vervaarlijke rondjes draaien op het asfalt. U heeft het goed fout. Formule 1 wordt gereden in de achterkeuken van de vijfsterren-restaurants onder zeil en in de naar duur leer en airco ruikende kantoren in de majestueuze team-bussen. Het gedeelte van de paddock waar geen pottenkijkers worden geduld. De schemerzone waarover Bernie Ecclestone heerst. Ron Dennis klappt uit de biecht.

Bernies beursgang, de uitbreiding van het kampioenschap tot 18 Grands Prix, de drastische reglementswijziging voor '98, alle hete hangijzers van vandaag circuleren in één politiek spel. Dat behoorlijk hard wordt gespeeld.

Twee weken terug, in Monaco, kwam FIA-president Max Mosley nog fijntjes preciseren dat het smallere spoor en de profielloze banden die volgend jaar in voege treden ondanks de kritiek van rijders en teams, in se een voorstel zijn van diezelfde teams. Dennis grijnst: „Schetste hij ook de context? Mes op de keel: of we kwamen zelf met een voorstel om de wagens drastisch te vertragen of zij zouden iets opleggen. Dit is het minste kwaad. Maar ik kan je wel zeggen: het is een van de duurste operaties uit de annalen van de F1. En het is nog te bezien of het efficiënt is. Een stabiel reglement is de enige garantie voor close racing. Want dan krijgen de kleine teams de gelegenheid de achterstand goed te

maken.”

Zoals gezegd, de teams kankerden, maar konden geen kant op. Tot Bernies beursgang als een geschenk uit de hemel kwam vallen. Immers, Bernie mag dan al baas van de *Formula One Constructors' Association* (FOCA) zijn, die voor 25 jaar de televisierechten op F1 erfde, F1 is niet zijn absolute eigendom. Hij kan dus bezwaarlijk aan de beurs verkopen zonder het akkoord van de teams. En die gaan hun akkoord duur verkopen.

Duurder dan 20 procent van de aandelen van *Formula One Holding*, het bedrijf dat zal worden genoteerd. Bernie zou 30 procent houden, 10 procent gaat naar de FIA als afkoopsom voor de tv-rechten. De rest wordt te koop aangeboden. Wellicht niet voor het grote publiek, want dan zouden ook de boeken publiekelijk moeten worden gemaakt. En dat zien de heren niet zitten.

Bernie, vos zijnde, vang je evenwel niet voor één gat. Voor wat hoort wat. Praten over de aandelenportefeuille, andere verzuchtingen van de teams, oké, mits tegenprestatie: geen limiet op de kalender. Altijd een punt van discussie geweest, de kalender. Bernie wil zoveel mogelijk draaien. Want hoe meer races, hoe duurder de televisierechten, hoe meer zendtijd voor adverteerders. De teams staan echter op de rem. Om economische en logistieke redenen. „Het huidige ritme van een Grand Prix elke twee weken is al amper haalbaar”, protesteert Ron Dennis. „En ik vrees dat de vraag zich niet zal beperken tot 18 races, Europa (in Jerez) én Portugal. Ik

voor een beurtrol. Weet je wat dat kost, twee teams?" Dat ze dan wat minder testen, voeren Ecclestone en ook FIA-voorzitter Mosley aan.

„Nonsens”, aldus Dennis. „F1 kan niet zonder tests. Het is de enige manier waarop de niet-winnende teams hun achterstand kunnen uitvlakken. En tests kunnen niet binnen het stresserende kader van een Grand Prix-weekeinde.”

Het weekeinde terugschroeven tot twee dagen is een ander voorstel. De vrijdag is toch een maat voor niks.

„De vrijdagse vrije training is onmisbaar om de race van zondag voor te bereiden”, aldus Dennis onverzettelijk.

De *Formule One Holding* zou tegen de zomer op de beurzen van Londen en Frankfurt genoteerd moeten staan. New York liefst ook, maar Wall Street staat sceptisch tegenover de waarde die *Salomon Brothers*, de ingehuurd specialisten, op het bedrijf plakten: tussen de 100 en 120 miljard frank. De teams rest dus nog enkele weken om hun ja-woord te verzilveren.

Dennis ziet het evenwel somber in: „Als je al het publiek (de tv-kijkers) bezit en het theater waarin het stuk (F1) wordt opgevoerd, welk belang heeft dan nog het akkoord van de acteurs (de teams)?”

Op de doorlaatpasjes hier prijken 18 vlaggen, verwijzend naar 18 races. Zaterdag polste Ecclestone de teams naar hun bereidheid dit jaar eventueel 18 Grands Prix te rijden. Bernie houdt niet van geijkte orden.



Jacques Villeneuve (rechts) en David Coulthard rijden aan de leiding van het pak in de eerste bocht van het circuit.