

In minder dan twee jaar van kart naar F1

MAGNY-COURS – Prost Grand Prix heeft een nieuwe rijder. Een verplichte wissel veroorzaakt door de crash van Olivier Panis in Canada, waarbij de Fransman beide benen brak. De man die Panis' plaats inneemt heet Jarno Trulli, Italiaan en twee jaar geleden nog aan het stuur van een kart.

De 22-jarige Transalpijn begon het seizoen 1997 aan het stuur van een Minardi, een bolide waarmee hij zich nooit beter wist te kwalificeren dan op de negende rij. Maar enkel het feit dat Trulli dit jaar al een F1 mag besturen, is goed voor een moeilijk te verbeteren record.

De man uit Francavilla had immers maar 24 races nodig om van de kart in de koninginnenklasse van de autosport te geraken. Nu toonde Trulli zich in de verscheidene kartklassen meer dan getalenteerd: tussen 1991 en 1995 verzamelde hij vier wereldtitels, één Europese en één Noord-Amerikaanse kroon.

Niet verwonderlijk dat hij toen al door de F1-bonzen werd opgemerkt. Flavio Briatore, Benetton's teammanager en ex-eigenaar van Ligier (nu Prost), was het snelst, legde de jonge Italiaan onder contract en dropte hem eind 1995 meteen in de Duitse Formule 3. De zes races die hij toen afwerkte, waren meteen van die orde om hem voor 1996 tot torenhoog favoriet te bombarderen. Al zal het feit dat hij deel uitmaakte van het onklopbaar gewaande Benetton junior team ook een rol hebben gespeeld.

Wat er ook van zij, Trulli vulde de verwachtingen met verve in en amper een goed anderhalf jaar na zijn eenzitterdebuut mocht hij plaatsnemen aan het stuur van een Minardi F1. Opnieuw speelde Flavio Briatore een belangrijke rol, want de man was ondertussen ook aan-

deelhouder in de Italiaanse renstal.

De prestaties van Trulli waren niet om over naar huis te schrijven, al slaagde de man wel in de eerste opdracht van elke F1-rijder, te weten sneller zijn dan je teammaat. Ukyo Katayama, al zes seizoenen in de Formule 1, werd van het kastje naar de muur gereden.

Toen Panis twee weken geleden onfortuinlijk voor enkele maanden uitviel, stond Trulli op de voorste rij om hem te vervangen. Hij had ervaring met de Bridgestone-banden en Briatore loodste hem vakkundig de Prost-motorhome binnen. Maar dat Prost uiteindelijk Trulli ook verkoos boven de Fransman Emmanuel Collard, mag een kleine verrassing heten.

„Collard is nog niet helemaal klaar voor het grote werk,” aldus Prost. „Wat niet wil zeggen dat ik uitsluit in de toekomst met hem te zullen werken. De fysieke eisen die een F1 aan een rijder stelt, zijn voorlopig echter nog iets te hoog voor hem. Bovendien zou zijn debuut tijdens de Franse Grand Prix teveel druk op zijn schouders hebben gelegd.”

Ook de aanwezigheid van Shinji Nakano in de tweede Prost speelde in het voordeel van Trulli. Het is een publiek geheim dat Prost niet te hoog oploopt met de kwaliteiten van de Japanner, die zijn aanwezigheid in het team enkel te danken heeft aan het lobbywerk van motorist Mugen-Honda. „Jarno is capabel om de wagen af te stellen,” besluit Prost. „En zo een rijder heb ik nu nodig.”

Jarno Trulli, een van de weinige F1-rijders die geen domicilie in Monaco of een ander belastingparadijs heeft, blijft heel rustig onder de verhoogde aandacht. „Tijdens de testweek die aan dit weekend voorafging, heb ik getracht om zoveel mogelijk van het team op te steken. Enkel de ervaring om met zo een professioneel team te werken, was al een hele eer. Alles wat er nu nog bijkomt, is een bonus. Al was ik liever op een andere wijze in dit zitje beland. Mijn gedachten zullen zondag zeker bij Olivier zijn.”

Zaterdag 28,
zondag 29 juni 1997

Jean Alesi is zijn wilde haren kwijt

MAGNY-COURS – Door de afwezigheid van Olivier Panis is Jean Alesi de enige Fransman die de nationale eer mag hooghouden tijdens zijn thuis-Grand Prix. De man uit Avignon rondde de twee jongste races op het podium af, een hele opsteker na een ontgoochelende seizoensstart.

Dat de Benettons er in het begin van het seizoen niet stonden, was ook voor Alesi een verrassing. „De Benetton B197 is een veel betere bolide dan die van vorig jaar,” vertelt Alesi. „Het hele team was optimistisch, en het uitblijven van goede prestaties kwam aan als een mokerslag.”

Met al onmiddellijk in de eerste race de onwaarschijnlijke benzinepuch die de Fransman aan de rand van het Australische circuit liet staan. Maar in tegenstelling tot vorige jaren kookte *Jean d'Avignon* niet echt over bij de tegenslag die hem te beurt viel.

„Met de jaren komt de ervaring en leer je je ook gedragen,” legt de Benetton-rijder uit. „Het leidt tot niets om mijn ongeduld door een agressieve rijstijl te luchten. Dat komt de prestaties nog minder ten goede en uiteindelijk ben ik toch de enige die daarvan het gelag moet betalen.”

„Het feit dat ik onlangs vader geworden ben, heeft er ook toe bijgedragen dat ik makkelijker afstand neem,” vervolgt Alesi. „Als de kleine de dag na de Grote Prijs honger heeft, kan het haar niets schelen of ik al dan niet een goede race reed. Als ze maar eten krijgt.”

Het familiegevoel is ook binnen het team belangrijk voor de Fransman. „Vooral het feit dat er iemand naar je luistert maakt het

verschil,” preciseert Alesi. Het is volgens de man dan ook geen toeval dat hij net tijdens die twee Grote Prijzen dat Gerhard Berger afwezig was zijn beste prestaties van het seizoen neerzette. „In feite draait het hele team nu rond mij, en krijg ik veel makkelijker gedaan wat ik wil. Het is ook maar logisch dat zich dat vertaalt in mijn resultaten. Wat echter niet wil zeggen dat alles nu koek en ei is bij Benetton. Als je de races bekijkt, moet je tot de vaststelling komen dat ieder team op zijn tandvlees zit als het op de banden aankomt. De strijd tussen Goodyear en Bridgestone is daar niet vreemd aan. Goodyear neemt risico's en het resultaat is dat de wagen zich niet altijd identiek gedraagt. Het begint stilaan op een loterij te lijken. Geloof me vrij, zoals in Canada tegen driehonderd per uur met zulke kraters in je banden over de piste denderen is geen pretje.”

Wat de geruchten dat Alesi volgend jaar de overstap naar het team van Alain Prost (met Bridgestone-banden) zal maken, alleen maar luider doet klinken. „Alain is een vriend van me en het doet me deugd dat hij zich op zo korte tijd een zekere reputatie heeft kunnen aanmeten,” reageert Alesi. „Vooral de manier waarop hij het probleem, ontstaan door het uitvallen van Panis, heeft opgevangen, is bewonderenswaardig. Het snoert meteen de mond van de critici die beweren dat hij enkel zijn naam op een toch al goed functionerend team hoefde te plakken. Prost is heel competent, wat ik tijdens het ene jaar dat ik samen met hem bij Ferrari reed mocht

ervaren. Dat wil echter niet zeggen dat ik zomaar met hem als teameigenaar in zee wil gaan. Ik kan je wel zeggen dat mijn keuze voor volgend jaar al zo goed als gemaakt is. Sta me echter toe die nog even voor mezelf te houden.”

Jean Alesi bij Prost-Peugeot, het zal het Franse nationaliteitsgevoel deugd doen. Fransen die Alesi dit weekend al op het hoogste podiumtrapje zien staan. „Ach, de locatie lijkt nergens op, de sfeer ligt rond het vriespunt, zeker met dit herfstweer, maar het is nog steeds Frankrijk,” zucht Alesi. „En ik hou wel van de lay-out van het circuit. Goed door de kwalificaties komen, is echter mijn voorname kopzorg. Loopt dat mis, dan kan je een goede race ook wel vergeten.”

Maandag 30 juni 1997

AUTOSPORT

Schumacher wint
saaie GP F 1
in Frankrijk



Schumacher wint processie

MAGNY-COURS – Door van start tot aankomst de Franse Grote Prijs te leiden, haalde Michael Schumacher de 25ste GP-zege uit zijn carrière binnen. Het levert de Ferrari-rijder meteen veertien punten voorsprong op in de tussenstand van het wereldkampioenschap. Heinz-Harald Frentzen werd een verre tweede, Schumachers ploegmaat Eddie Irvine maakte het podium volledig.

Wie halverwege de achtste GP van het seizoen een enquête zou gehouden hebben over het vertoonde spektakel, mocht er quasi zeker van zijn dat de meeste stemmen zo snel mogelijk een ander circuit voor de Franse Grand Prix hadden geëist. Voor de zoveelste keer veroorzaakte de lay-out van het circuit in Nevers (te korte rechte stukken, te weinig inhaal-mogelijkheden) een ware processie van F1-bolides. Enkel de bandenwissels brachten enige verandering in de monotonie, en het was hopen op enige neerslag van betekenis om de 75.000 toeschouwers, en anderhalf miljard TV-kijkers, wakker te schudden.

Toen de regen er dan een tiental ronden voor het eind ook kwam, was het afwachten of de leiders het nog de moeite vonden om van rubbers te veranderen. Michael Schumacher had al meer dan een halve minuut voorsprong bijeen gereden, en kon zijn tactiek op zijn belagers afstellen.

„In het begin van de race was ik heel verrast hoe de wagen zich uitstekend gedroeg,” legt de Duitser uit. „Allicht zal de relatief lage temperatuur daar iets te mee te maken gehad hebben. Toen het begon te druppelen, was een wissel naar intermediate of zelfs volledige regenbanden te verantwoorden. Maar ik kon mijn race afstellen op Heinz-Harald Frentzen: zolang hij niet de pits bezocht, hoefde ik het ook niet te doen. Er waren tenslotte maar negen à tien ronden te gaan, en de stroken blauwe lucht lieten vermoeden dat het maar om een kortstondige bui ging. Even heb ik mijn gevolgde keuze beklagd, toen ik er in de eerste bocht naast schoof. Plankgas kon ik echter

nog uit het gravel geraken.”

Heinz-Harald Frentzen kon een bezoek aan de kattenbak vermijden, maar echt tijd goedmaken op zijn landgenoot zat er niet in. De man kon bovendien niet echt beslissen of hij al dan niet zijn banden zou wisselen, wat komische toestanden in de Williams-pit opleverde: de mecaniciens bleven de wielen maar binnen en buiten sleuren.

„Een vroege wissel was achteraf gezien de juiste keuze geweest,” geeft Frentzen toe. „Niet ik daarmee voor Michael was geëindigd, maar het verschil aan de finish ware veel kleiner geweest. Ik was uiterst verrast door het tempo dat Schumacher in het begin aanhield. Overtuigd dat hij drie stops zou maken, liet ik hem even gaan. Toen bleek dat hij er net zoals ik maar twee zou afwerken, was het kalf al verdronken. Blijkbaar verkeert het Ferrari-team in een steeds betere vorm, en zullen we ons de rest van het seizoen voornamelijk moeten concentreren op hoe we de Scuderia kunnen kloppen.”

De derde plaats van Eddie Irvine bevestigde de uitstekende vorm van het Italiaanse team. Al scheelde het niet veel of Jacques Villeneuve haalde in extremis toch nog het podium. „In de laatste ronde waren mijn regenbanden (Irvine had net zoals Villeneuve van banden gewisseld, nvdv) helemaal stuk. Ik was in de voorlaatste bocht verplicht door het gras te rijden, anders was ik zeker gespind. Zodoende kon Jacques nog een poging wagen in de ultieme haarspeld, maar hij raakte in een slip.

Nog een geluk dat de laatste rondes wat spektakel opleverden, want voor de rest was dit maar een saaie race.” Zo hoort u het ook eens van een ander.

Vrije trainingen: Schumacher snelst

Alhoewel zaterdagmiddag meestal blijkt dat de resultaten van de vrije vrijdagtrainingen een maat voor niets zijn, was de interesse voor de eerste wielomwentelingen in Magny-Cours iets groter dan normaal. Oorzaak waren de wisselende weersomstandigheden. Op een nat circuit toonden enkele rijders met Bridgestone-banden (in het bijzonder Rubens Barrichello en Damon Hill) zich superieur, maar zodra het circuit iets of wat opgedroogd was, viel alles weer in de traditionele orde. Michael Schumacher (Ferrari) toonde zich finaal de snelste, voor Fisichella (Jordan) en Hakkinen (McLaren).

■ **Uitslag vrije trainingen:** 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.18.339; 2. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.19.838; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.20.014; 4. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.20.020; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.20.225; 6. Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.20.469; 7. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.21.512; 8. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.21.742; 9. Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.22.206; 10. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.23.232; 11. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.23.469; 12. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.23.839; 13. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.24.494; 14. Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 1.24.535; 15. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.25.449; 16. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.26.108; 17. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.27.460; 18. Norberto Fontana (Arg/Sauber) 1.27.905; 19. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.29.600; 20. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.31.193; 21. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Renault) 1.31.943; 22. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.34.357

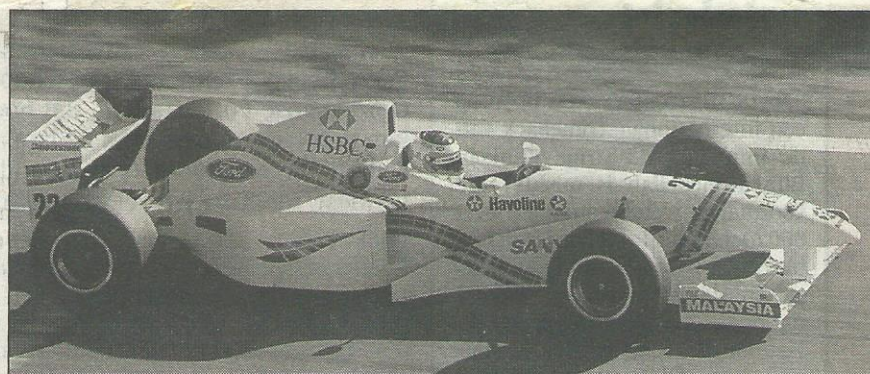
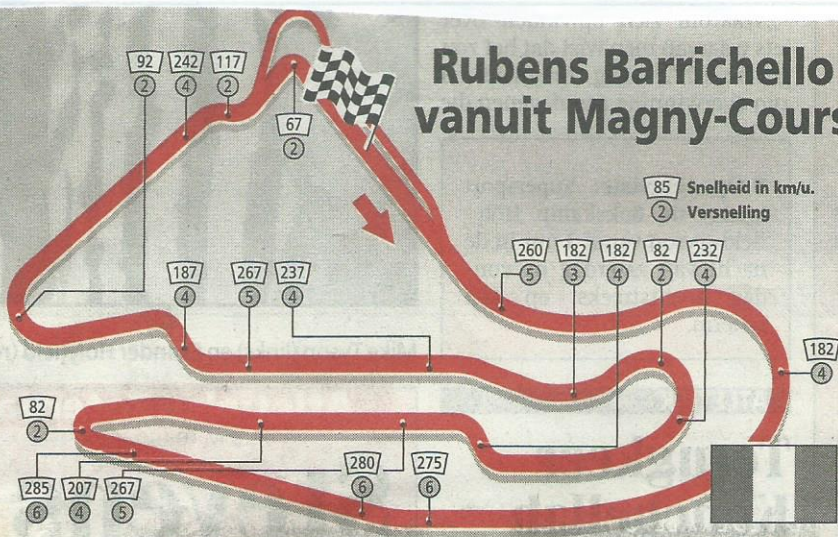


Alhoewel het circuit zowat in the middle of nowhere gelegen is, beschikt Magny-Cours over een

omloop die me wel bevalt. Een van de typische factoren van het Franse circuit is het asfalt: glad als een biljart, maar o zo onvoorspelbaar bij wisselende weersomstandigheden. Zon en bewolking kunnen de kwaliteit van het zwarte goedje zodanig wijzigen, dat je zonder aanwijsbare reden twee seconden per ronde trager of sneller gaat. Toch hoop ik dat het zondag regent. Niet alleen omdat ik onder zulke omstandigheden meestal goed presteer, maar ook omdat de Bridgestone-regenbanden van uitstekende kwaliteit zijn. Het komt de o zo belangrijke balans van de wagen alleen maar ten goede. Bij de vrije trainingen vrijdagmorgen, toen het heel nat lag, waren we bij de eersten, en konden we zelfs nog sneller.

Het enige probleem dat een nat circuit met zich meebrengt is de eigenlijke bandenkeuze. Waar je bij slicks een tamelijk beperkte keuze hebt, kan je bij regenban-

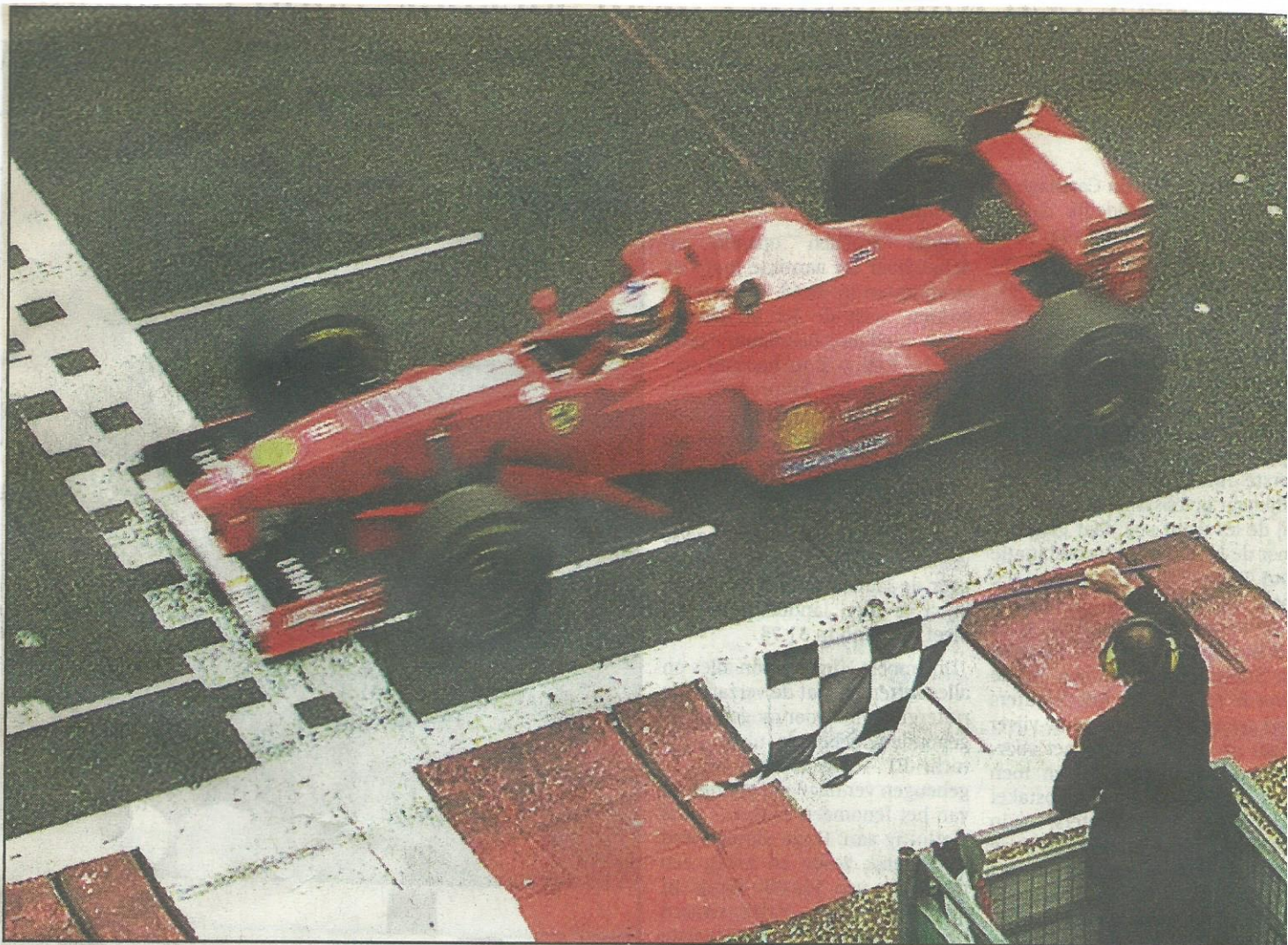
Rubens Barrichello vanuit Magny-Cours



den tot zeven verschillende soorten kiezen. En het aantal sets dat je het hele weekend mag gebruiken is beperkt, dus kan maar beter de geschikte exemplaren kiezen. De verkeerde optie kan je hele race verknoeien. Maar Bridgestone heeft hier uitvoerig getest met Prost Grand Prix, dus de kans op een misser op dat vlak is niet zo groot.

Droog of nat, als de omstandigheden maar iets of wat constant blijven. 's Vrijdags bij de tweede sessie veranderde de staat van het circuit voortdurend, wat de keuze van de setup ontzettend moeilijk maakte. In het begin hadden we de foute afstelling, en meteen lagen we ver achterop.

Omdat het eerste gedeelte van het circuit, net na de start/finish lijn ontzettend snel is, is ook de motor hier ontzettend belangrijk. Het Stewart-team moet nog even wachten op de Evo 7 van de Ford V10, een evolutie die een duidelijke verbetering zou moeten betekenen, maar hier kunnen we toch al de Evo 6b, de motor waarmee ik me in Canada als vierde kwalificeerde in het achtereind leggen. Ford heeft op een korte tijd uitstekend werk geleverd, het is nu aan ons om de karwei af te maken.



Michael Schumacher snelt de finish voorbij in Frankrijk. Veel moeite kostte de zege de Duitser niet: zolang Heinz-Harald Frentzen geen regenbanden liet plaatsen, kon Schumi rustig afwachten.

■ De startorde

- 1ste rij: Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.14.548; Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.14.749
- 2de rij: Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.14.755; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.14.800
- 3de rij: Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.14.860; Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.14.957
- 4de rij: Alexander Wurz (Oos/Benetton-Renault) 1.14.986; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.15.228
- 5de rij: David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.15.270; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.15.339
- 6de rij: Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.15.740; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.15.857
- 7de rij: Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.15.876; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.16.018
- 8de rij: Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.16.149; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.16.536
- 9de rij: Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.16.729; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.16.941
- 10de rij: Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.17.256; Norberto Fontana (Arg/Sauber) 1.17.538
- 11de rij: Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.17.563; Marques (Bra/Minardi-Hart) 1.18.280.

De uitslag

■ : 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 305,814 km in 1u38.50.492 (gem: 185,638 km/u); 2. Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) op 23.537; 3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.14.801; 4. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.21.784; 5. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.22.735; 6. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.29.871; 7. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1 ronde; 8. Johnny Herbert (GB/Sauber) 1 ronde; 9. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1 ronde; 10. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 2 ronden; 11. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 2 ronden; 12. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 3 ronden. De anderen niet geplaatst.

■ Tussenstand WK rijders (8 van 17 wedstrijden): 1. Michael Schumacher (Dui) 47 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 33; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 19; 4. Eddie Irvine (Ier) 18; 5. Olivier Panis (Fra) en Jean Alesi (Fra) 15; 7. David Coulthard (GB) 11; 8. Gerhard Berger (Oos) en Mika Hakkinen (Fin) 10; 10. Giancarlo Fisichella (Ita) 8; 11. Johnny Herbert (GB) 7; 12. Rubens Barrichello (Bra) 6; 13. Ralf Schumacher (Dui) 5; 14. Mika Salo (Fin) 2; 15. Nicola Larini (Ita) en Shinji Nakano (Jap) 1.

■ Tussenstand constructeurs: 1. Ferrari 65 ptn; 2. Williams-Renault 52; 3. Benetton-Renault 25; 4. McLaren-Mercedes 21; 5. Prost-Mugen Honda 16; 6. Jordan-Peugeot 13; 7. Sauber-Petronas 8; 8. Stewart-Ford 6; 9. Tyrrell-Ford 2.

Drie Duitsers vooraan

MAGNY-COURS – De kwalificatiesessie voor de Franse Grand Prix resulteerde in een Duitse top 3, meteen een première. Michael Schumacher zette al bij zijn eerste poging na twaalf minuten een tijd neer die achteraf goed bleek voor de pole. Heinz-Harald Frentzen besloot als tweede, gevolgd door Michaels broer Ralf. De oudste van de Schumachers claimde achteraf dat hij niet wist hoe hij de besttijd had neergezet, want tijdens voorafgaande tests waren de Ferrari's nergens. Voor de race was hij dan ook niet zo optimistisch. Het werd door Frentzen meteen afgedaan als stemmingmakerij, enkel goed om de druk op Williams' schouders te leggen. Tot Michaels grote verbazing, trad Ralf Schumacher Frentzens stelling onmiddellijk bij.

Het cadeautje van Michael

MAGNY-COURS – Verbazing toen Michael Schumacher net voor de laatste bocht bijna volledig tot stilstand kwam. Eens broertje Ralf hem gepasseerd was, en zichzelf ontdubbelde, gaf Michael weer gas. „Ik had gezien dat Ralf net voordien een uitstapje in de zandbak had gemaakt, waardoor hij de plaatsen die hij net voordien had gewonnen weer kwijtraakte. Door hem te laten passeren, kon ik hem een extra ronde geven om te proberen toch nog in punten te geraken.”

Door de schuiver van David Coulthard kon Ralf Schumacher die kans ook met beide handen grijpen en als zesde finishen.