

Frentzen: „Als ik Michael kan helpen, graag”

Op de vooravond van de Grand Prix van Hongarije 1996 had het Williams-groentje Jacques Villeneuve meer dan 50 punten achter zijn naam. Frentzen, in dezelfde situatie nu, heeft er 19. Er is inderdaad één Grand Prix minder gereden en de Williams-Renault is niet meer de superieure wagen die hij vorig jaar was - Villeneuve staat ook maar op 43 - maar men kan bezwaarlijk pomen dat Frentzen goed boert.

Hij leek nochtans gelanceerd. Dat zei hij zelf na zijn zege in Imola. Een grondig onderhoud met de staloversten had hem de vrijheid opgebracht de wagen naar zijn smaak af te stellen en dat leverde prompt resultaat op. Maar sindsdien? Tweede, vierde, achtste en een resem nullen. Wat is er gebeurd?

„In Hockenheim reed Irvine bij me binnen, in Silverstone ging ik zelf in de fout. Twee knoppen tegelijk ingedrukt bij de start, de software sloeg tilt. En van Monaco zal je je nog herinneren dat we niet echt de juiste banden kozen. De wagen is goed. En ik ben, in tegenstelling tot Patrick Head, tevreden over de afstelling. Alleen, ik raak maar niet in het ritme.”

Patrick Head, designer, ingenieur en aandeelhouder van Williams. Het is niet echt een goed idee om hem tegen je in het harnas te jagen als je met Williams wereldkampioen wil worden.

„Ook met Jacques ligt hij soms overhoop. Er is altijd conflict over de afstellingen. Dat is zo in elk team. De ingenieur ziet het zo, maar de rijder heeft het liever anders. Mijn probleem was dat ik niet zo snel kon rijden als ik wou. Sinds Imola gaat dat wel.”

Villeneuve heeft iets meer argumenten om zijn smaak kracht bij te zetten. Hij staat tweede in het wereldkampioenschap. Heeft Frentzen het gevoel dat hij gedegradeerd is tot tweede rijder?

Ferrari

„Een tweede rijder bestaat niet. In kleine teams, ja, die nieuwe evoluties soms maar in één exemplaar hebben of, onvoldoende budget om twee wagens te laten testen. Maar Williams staat financieel sterk genoeg om zijn twee rijders dezelfde behandeling te garanderen.”

Ferrari heeft ook niet bepaald financiële zorgen. Toch is Irvine onmiskenbaar de tweede rijder, hij geeft het zelf toe.

„Bij Ferrari ligt het anders. Schumacher is betrokken bij de technische keuzes. Irvine niet. Bij Williams werken we samen, de technici, Jacques en ik.”

Wat niet belet dat Villeneuve Williams' troef is voor de wereldtitel. Hangen er teamorders in de lucht?

„Frank Williams heeft nog nooit teamorders uitgevaardigd. Niet dit seizoen, niet in het verleden. Om de simpele reden dat hem enkel de constructeurstitel interesseert. En dan is het gelijk in welke volgorde zijn twee wagens door de finish rijden.”

Laten we het plaatje iets duidelijker schetsen: Frentzen leidt, Villeneuve volgt op luttele seconden. Er zijn nog twee ronden te gaan. Riskeert er dan geen belletje te gaan ter Frentzens? Of een subtielere vorm van remming?

„Misschien wel. En dan zal ik het verzoek in overweging nemen. En wellicht zal ik het doen. Als ik Michael kan helpen, graag... Euh Jacques, ik bedoel natuurlijk Jacques.”

Hallo? Groot nieuws? Gaat hij misschien een nieuwe uitdaging zoeken, zoals een ontslag hier meestal wordt verwoord. Frentzen, wat kregelig: „Ik heb voor twee jaar bij Williams getekend. Van het team, noch van mij is daar bij mijn weten een verandering in die toestand aangekondigd. Dus.”

Jörg Müller deelde vorige week via een persagentschap mee dat hij volgend jaar voor Arrows gaat rijden. Hier in Hongarije spreken de betrokken tongen al lichtelijk anders. „Je moet nooit geloven wat journalisten schrijven.”

Müller zou de vierde Duitser in F1 zijn. Is dat een goeie zaak voor Frentzen? Gedeelde aandacht, gedeelde budgetten?

„Als Müller in F1 komt, betekent dat dat hij sponsors heeft. Anders zou hij niet rijden. En ik heb geen probleem met Müller. Hij komt net als ik uit Mönchengladbach. En ik heb met hem in kart gereden.”

Leeft Duitsland nog altijd op het ritme van de Formule 1 of is de Schumi-mania veranderd in Ulrich-gekte, na diens zege in de Tour de France?

„Ik zou het niet weten. Ik woon in Oxford, soms, en Monaco, meestal. Ik ben nauwelijks nog op de hoogte van wat in Duitsland leeft. In ieder geval, het was niet de grote liefde van de Duitsers, wielrennen.”

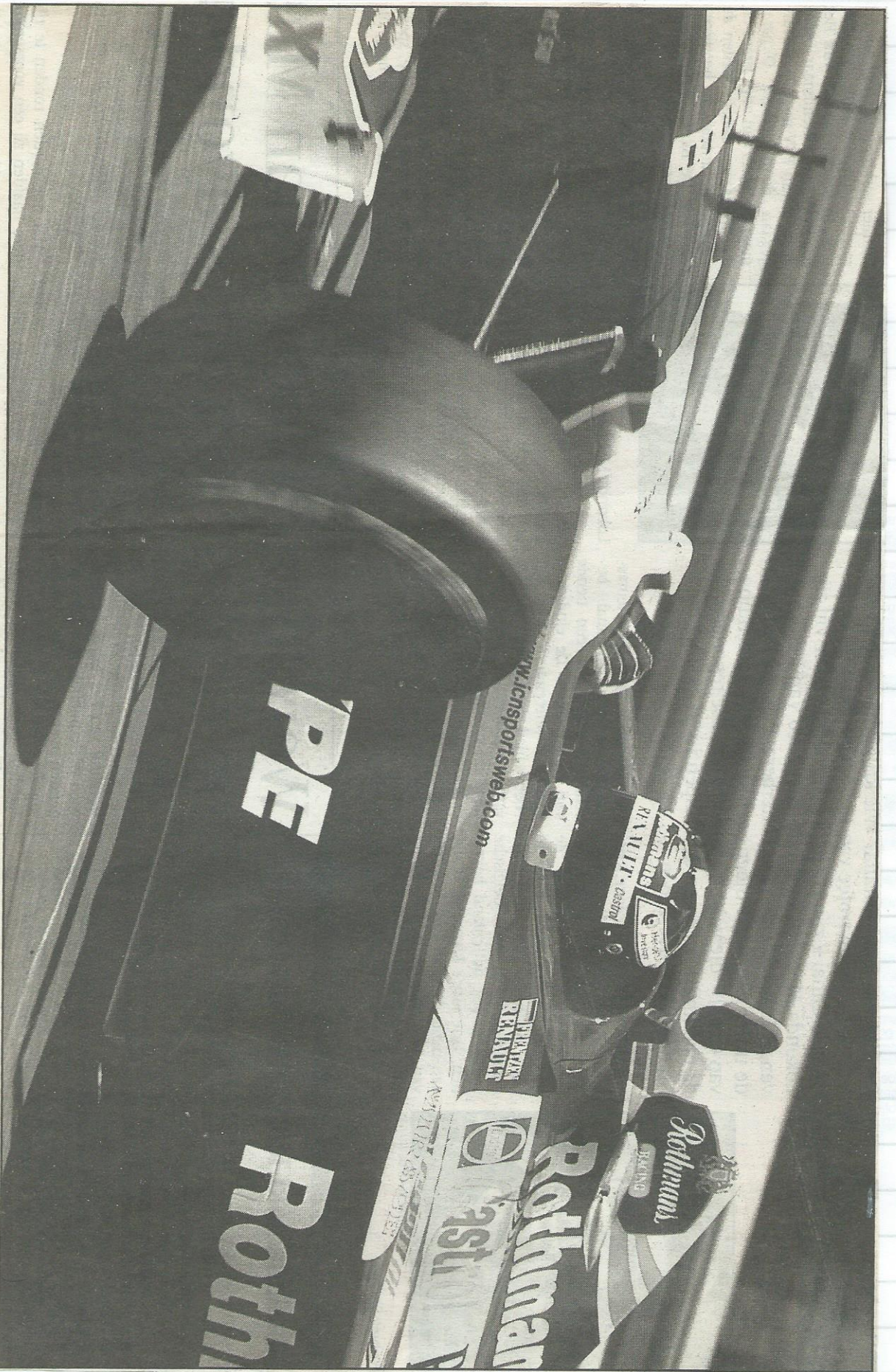
Toeft Frentzen in gedachten al bij volgend seizoen? Heeft hij dit kampioenschap eigenlijk al opgegeven? „Zolang ik nog een theoretische kans heb, blijf ik erin geloven. Uiteraard ben ik niet gelukkig, uiteraard had ik gehoopt verder te staan, maar er zijn nog zeven races te gaan. En op mij werkt druk eerder motiverend, dan remmend.”

Hill heeft nog altijd honger

BOEDAPEST – Damon Hill heeft dit jaar al één punt gescoord. Niettemin staat de wereldkampioen in het centrum van de transferspeculaties. McLaren, Sauber, zelfs Williams. Het bewijs dat de 36-jarige Brit nog altijd hoog wordt ingeschat. „Ik heb vorige week inderdaad de ateliers van Sauber bezocht”, zegt Hill. „Peter en ik hebben een goed gesprek gevoerd, maar dat is privé. Ik ben gewoon de markt aan het peilen.”

Het zou zo goed als vast staan dat Hill Arrows verlaat. Uit eigen beweging of gedwongen, omdat Walkinshaw de 270 miljoen frank salaris liever aan technische ontwikkeling besteedt. Sauber zou de deur hebben dichtgedaan omdat Hill zich niet wil engageren. Omdat Ron Dennis hem dat gevraagd heeft, meent een Brits gespecialiseerd magazine te weten. McLaren dus, waar zijn maatje Adrian Newey nu de technische plak zwaait?

„Het is niet Adrians team, het is niet Adrian die beslist”, zwakt Hill af. Met andere woorden: Hill wil wel, maar McLaren wil niet. Wat blijft dan over? „Ik wil volgend jaar opnieuw in een winnende wagen zitten”, aldus Hill. „Als is dat niet zo eenvoudig met de nieuwe reglementen. Maar ik ga ervan uit dat de top-drie (Williams, McLaren, Ferrari) de top-drie zal blijven. En ik wil verdorie duidelijk maken dat ik nog altijd honger heb.”



„De wagen is goed“, zegt Heinz-Harald Frentzen. „En ik ben, in tegenstelling tot Patrick Head, tevreden over de afstelling. Alleen, ik raak maar niet in het ritme.“

Zaterdag 9,
zondag 10 augustus 1997

Tweede viool speelt gitaar

Eddie Irvine: „Schumacher heeft me
geleerd meer door te zetten”

Eddie Irvine hernieuwde zijn contract met Ferrari. Een jaar langer in de schaduw van Michael Schumacher. Gebrek aan ambitie? „Ik had geen andere aanbiedingen”, aldus Irvine met die ontwapenende eerlijkheid van hem die al zoveel slachtoffers maakte. Het meest recente wacht buiten de Ferrari-motorhome, is blond en doet de temperatuur plaatselijk met tien graden stijgen.

Niet het moment om Irvine aan de tand te voelen, lijkt het. Maar we verkeren in het gelukkige gezelschap van een Litouwse collega. Die weliswaar eerder naamloos opgaat in de overmacht aan Hongaarse schone voor wie de Grand Prix het hoogtepunt van het jaar is, maar die toch voldoende charme uitstraalt om de Noord-Ier bij de

tes te houden. Zelfs tussen een broodje kip en thee door. Verrassend gezonde kost trouwens, voor een gereputeerde tooghanger.

„Mij al eens goed bekeken”, toont Irvine fier zijn platte buik. Alhoewel niet echt aan mij. „Elke dag fitness. Niet van harte, niet zo fanatiek als Michael, maar plichtsbewust. En het helpt. Ik ben nog nooit als een wrak uit de Ferrari gestapt.”

Naar verluidt zou Schumacher er hard hebben op aangedrongen Irvine te houden. Omdat die trager is en zich braaf in het teamgareel plooit?

„Dan had hij iedereen kunnen nemen, want Michael is nu eenmaal de beste rijder van het pak. Neen, hij heeft mij net aanbevolen omdat ik voldoende concurrentieel ben om hem naar het hoogste niveau te dwingen. En omdat onze werkwijze overeenkomt zodat ik hem kan helpen bij testwerk en afstellingen.”

Tevreden

Ferrari is het enige topteam waar een duidelijke hiërarchie is afgelijnd. Schumacher kopman, Irvine tweede viool. Wat betekent dat eigenlijk tweede rijder?

„Het betekent dat Michael me soms vraagt bepaalde dingen uit te proberen tijdens een Grand Prix. Die hem te veel banden zouden kosten. Het betekent dat ik soms later nieuwe stukken krijg.”

Blijkbaar is Irvine tevreden met dat statuut want hij heeft bijgetekend?

„Natuurlijk wil ik de nummer één zijn, maar het werd me niet aangeboden. Laat me nog een jaartje dichterbij Michael toegroeien, dan zal ik wel worden gevraagd. Trouwens, beter tweede rijder bij Ferrari, het beste team ter wereld, dan kopman in de staart.”

Het betaalt in ieder geval beter. Meteen na zijn contractverlenging, schafte Irvine zich een jet aan. Met twee piloten voltijs in dienst. Het past niet echt bij het sympathieke beeld van de simpele jongen uit Newtownards

die de minste gelegenheid aangrijpt om met zijn jeugdvrienden op zwier te gaan.

„Ik ben niet veranderd, maar zij bekijken mij anders. Dat blijkt onmiskenbaar wanneer het gelag moet worden betaald. Mij niet gelaten, ik verdien nu eenmaal iets meer dan zij. Of ik hen soms geld toestop? Ik heb dat gedaan. Maar het enige resultaat was dat ze nog vaker dronken waren. *So what's the point.*”

Irvine gaat nu vaker op stap met zijn beroemde burens in Dublin. Zoals The Edge van U2.

„Die zie ik niet veel. Vaker Chris Deburgh en Lisa Stansfield. Haar vriendje geeft me gitaarles. Vergeefse moeite overigens. Ik heb er drie, maar ik slaag er niet in één degelijke noot uit te halen.”

Geen bezoeken van of bij de Hills, ook nieuwe inwoners van het belastingvriendelijke Dublin?

„Het heeft weinig zin vrienden te maken in de Formule 1 als het de hele bedoeling is dat je ze bedriegt, besmeurt, destabiliseert en sportief vermoordt. Salo en co, de kerels uit Japan, die

ken ik iets beter. Maar die wonen aan de andere kant van de wereld. Jij belt in je vakantie toch ook niet Italiaanse collega's op om een feestje te bouwen?”

Irvine stapt door F1 met een flair alsof het hem allemaal amper interesseert. Terwijl niet weinig van zijn collega's bereid zijn hun moeder te vermoorden om toch maar bij de happy few te horen. Hoe doet hij het?

Reizen

„Gezondheid is het belangrijkste in het leven. Al de rest is bijkomstig, in mijn ogen. Toegegeven, ik ben wat bijgedraaid. Onder invloed van Schumacher. Hij heeft mij geleerd door te zetten. Maar het is nog altijd mijn fundamentele levenshouding.”

En heeft Schumacher iets geleerd van hem? Ontspanning bijvoorbeeld?

„Vergis je niet. *Michael can have fun.* Op zijn manier. Die niet de mijne is, maar kom.”

Wat gaat Irvine doen eenmaal zijn helm aan de haak?

„Reizen. Echt reizen dan, niet het heen en weer vliegen dat we in Formule 1 doen. Ik zou bijvoorbeeld wel eens Boedapest willen zien. Het is de vierde keer dat ik hier rijd, maar ik heb de stad nog niet gezien. Als ik dan ook één pleidooi wil houden is het voor meer races in de stad. Zo zien we nog eens iets.”

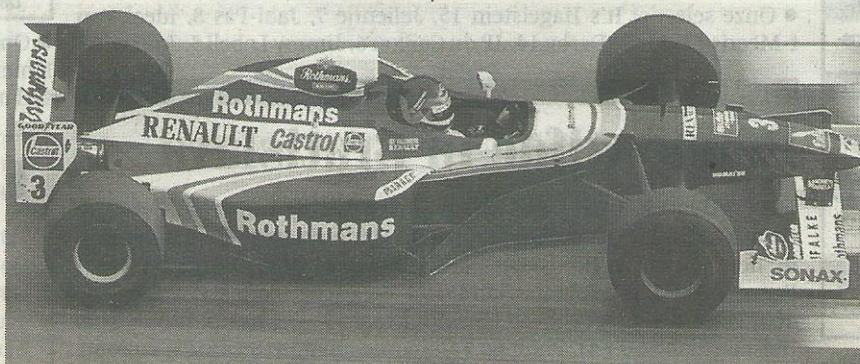
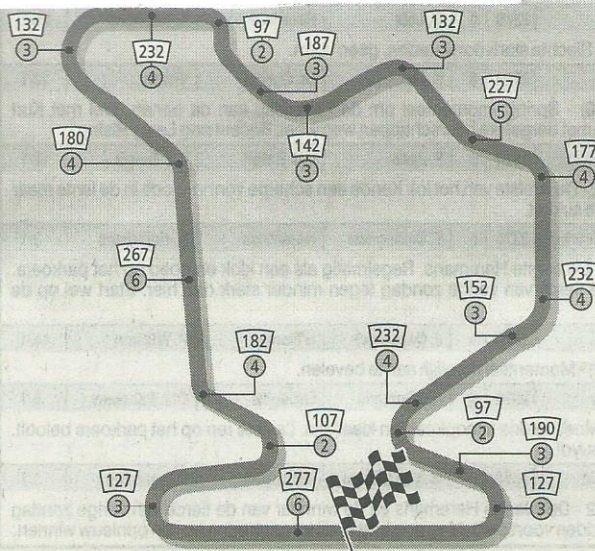
/RIJE OEFENRITTEN

1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:17.583 (gem. 180,163 km/u); 2. David Coulthard (Gbr/McLaren-Mercedes) 1:17.810; 3. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1:17.848; 4. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:17.884; 5. Damon Hill (Gbr/Arrows-Yamaha) 1:18.181; 6. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:18.368; 7. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:18.565; 8. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:18.686; 9. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:18.734; 10. Johnny Herbert (Gbr/Sauber) 1:18.796; 11. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:18.805; 12. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:18.856; 13. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:18.923; 14. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1:19.346; 15. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:19.358; 16. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:19.521; 17. Gianni Morbidelli (Arg/Sauber) 1:19.567; 18. Pedro Pablo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:20.002; 19. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1:20.106; 20. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:20.176; 21. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:20.414; 22. Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 1:20.707



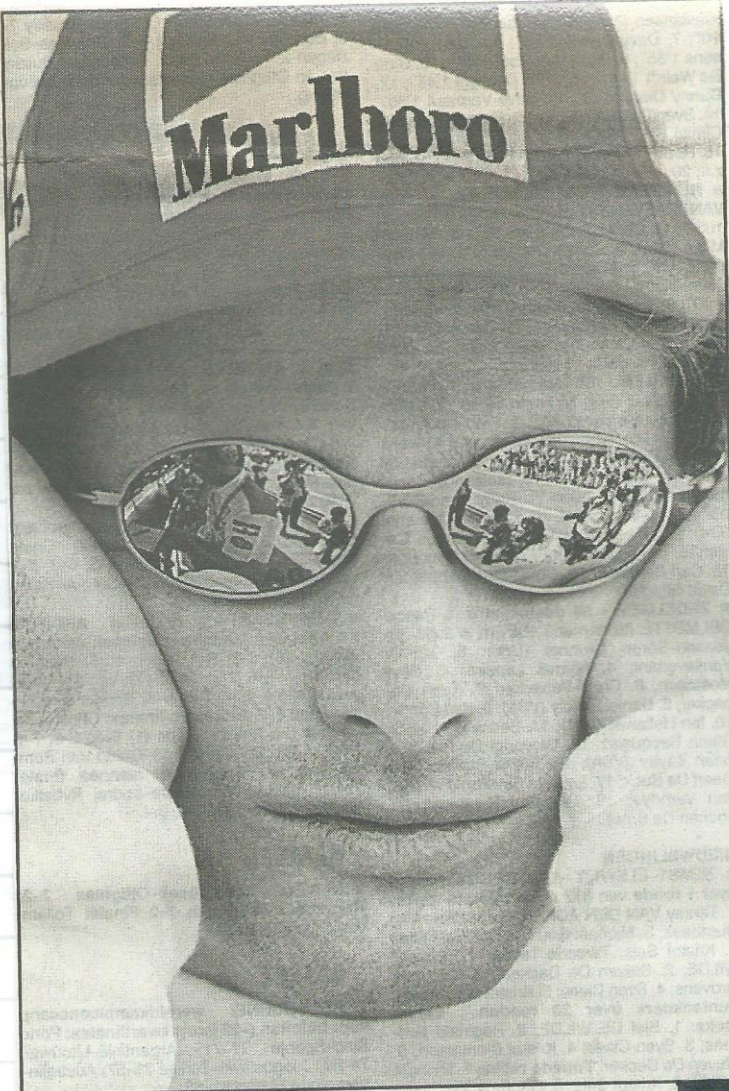
Jacques Villeneuve uit Boedapest

"Elfde tijd. Het moet vlugger. Naar het einde van de vrije oefensessie toe, hebben we enkele wijzigingen uitgeprobeerd die een bevredigend resultaat gaven. Ik ben ervan overtuigd dat we morgen van onze tijd kunnen afdoen. Ik ben ervan overtuigd dat we de afstand die ons van Ferrari scheidt, kunnen wegwerken. Het zal niet



makkelijk zijn, maar we doen er alles aan. En we hebben nog een slag om de arm. Wat, kan ik natuurlijk niet zeggen. Maar we werken nog aan een paar nuttige dingetjes.”

„We moeten in ieder geval een herhaling van Duitsland vermijden. Om weet ik veel welke reden, gingen we tijdens de trainingen gebukt onder een tekort aan topsnelheid. Tot zondag. In de warm-up haalden we ineens verbazingwekkende snelheden. Leuk, maar het gevolg was wel dat alle afstellingen die we het ganse weekeinde hadden gebruikt, niet meer klopten. En in de race sukkelden we enorm met een grillig achterend. Maar ik ben wel zeker dat dat nu niet het geval zal zijn.”



Eddie Irvine heeft er geen problemen mee dat hij bij Ferrari slechts tweede rijder is. „Michael Schumacher is gewoon de beste“, stelt de Noord-Ier nuchter.

Maandag 11 augustus 1997

FORMULE 1

Villeneuve wint, Hill verbaast

Jacques Villeneuve

Sensatie in de Grote Prijs van Hongarije Formule 1. Net nu wereldkampioen Damon Hill dit seizoen openlijk naar een winnende wagen solliciteert, maakt de Arrows-Yamaha een miraculeuze opstanding. Hill leidde 70 van de 77 ronden lang het veld en moest pas in de allerlaatste ronde de duimen leggen voor Jacques Villeneuve. Nukkige hydraulica verprutste alles wat zijn banden op het bochtige Ungaro-circuit hadden opgebouwd.

Mirakels zijn van rubber gemaakt

Als dat geen gelukkig toeval is. Net nu de Britse kijkdichtheid afbrokkelt, nu Yamaha op het punt staat uit Formule 1 te stappen wegens een rapport vol nullen, nu Damon Hill naar een winnende wagen solliciteert, maakt de Arrows-Yamaha nr 1 een miraculeuze opstanding. Er kwam nukkige hydraulica aan te pas om Jacques Villeneuve in de allerlaatste ronde Hill de zege te laten afsnoepen en tot op drie punten van WK-leider Schumacher te naderen.

Formule 1 leeft blijkbaar onder gunstig gesternte, want nog meer dingen kwamen dit seizoen gelegen. Het nieuwe directoire van Mercedes hield een kritisch oog op de dure en weinig succesvolle liaison met McLaren. Australië, eerste race: Coulthard wint, Hakkinen derde. In de volgende negen wedstrijden pakte McLaren nog één podium. Twee weken terug, Hockenheim. Berger komt terug uit ziekteverlof, kruipt in zijn Benetton, tot dan een veelkleurige zeepkist, zet de pole en wint. Ter info: meneer Berger werd zaterdag op meer dan een seconde gereden en finishte verdienstelijk achtste.

De wagen die in Hockenheim anderhalve seconde op de pole moest toegeven en zijn berijder het hele seizoen al zoveel vreugde had geschonken dat hij zich luidkeels in de markt praatte, stond in Hongarije derde op de startgrid en leidde gedurende 70 van de 77 ronden. Voor wie het onwaarschijnlijke niveau van Hill achterdochtig maakt of verregaande conclusies vastknoopt aan een geanimeerd gesprek tussen Charlie Whiting, technisch controleur van de FIA, en Arrows-baas Wal-

kinshaw waarvan hij net voor de start getuige was, gewoon dit: alles is een kwestie van banden. En verschil in circuit. Hockenheim vergt paarden. De Ungaroring draait en keert dat het een lieve lust is en maakt de motor ondergeschikt. Vlakt het zwakke punt van de Arrows, de Yamaha-krachtbron, uit. En de combinatie van het ruwe asfalt en zwoele temperaturen brengt zijn troef op de voorgrond: de Bridgestonebanden, waarvan is geweten dat ze resistenter zijn dan de Goodyears.

En Diniz dan, horen we de wantrouwige al opwerpen. En Prost, Minardi en Stewart, de andere teams op de Japanse banden. Euvel allerlei. Plus te ver op de startgrid om een vooraanstaande rol te kunnen spelen, zegt ons Jacky Eeckelaert, het Belgische koppelteken tussen Jordan en Peugeot. „Het overkwam ook ons. Met Frentzen waren we de enige Goodyear-auto's die juist voor hard rubber kozen. Maar het verkeer in de buik van het peloton slorpte het voordeel op.”

En Michael Schumacher, in Hongarije een strijkijzer op blaren, heel wat punten: Fisichella

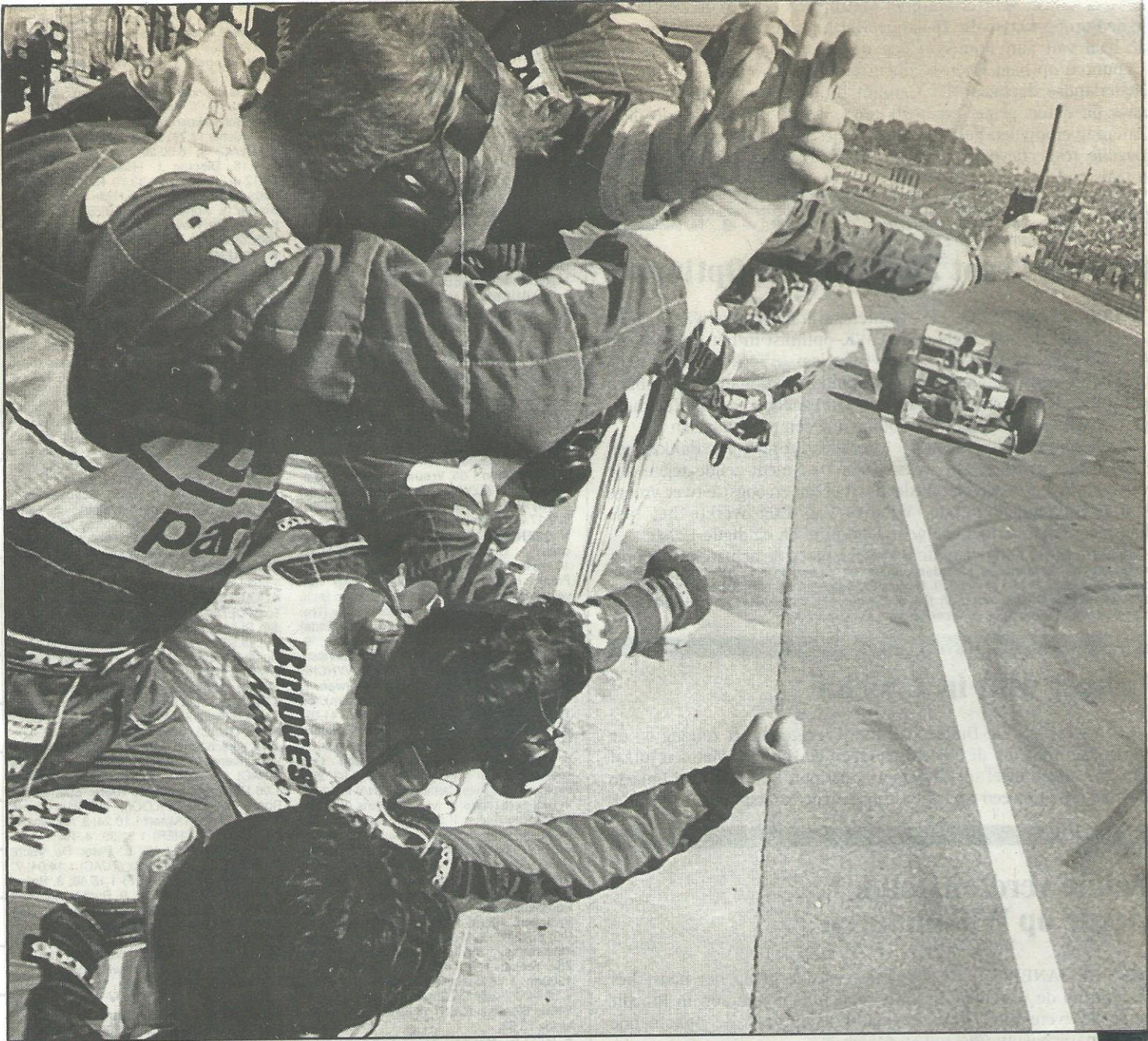
verkeek zich bij een passeerbeweging op de Duitser en Ralf Schumacher bleef braaf achter zijn broer.

Frentzen had dus eigenlijk moeten winnen. Hij ging ook aan de leiding, net nadat Hill was binnengelopen voor zijn eerste van twee stops. Maar luttele tijd later spuwde het achtereind van de Williams vuur. „Arme Heinz”, aldus Villeneuve, gevoelig als steeds. „Hij had de zege verdiend.”

Villeneuve kwam in het spoor van leider Hill terecht. t'Is te zeggen, met 12 seconden achterstand. Die tot eenieders verrassing niet slonk, maar wel groeide. En bleef groeien na de volgende pitstop. Het verkeer? De stinkende adem van Coulthard in zijn nek? „Damon vloog”, aldus Villeneuve. „Ik was ervan overtuigd dat hij nog eens binnen moest, maar hij bleef maar rijden.”

Tot drie ronden van het einde: „Het gas bleef plakken, dan de versnelling.” Hill schudde de Arrows naar alle kanten, schoot plots vooruit, viel dan weer stil en ramde bijna nog de passerende Villeneuve. Maar beveiligde als nog de tweede plaats, die van hem een meer dan tevreden man maakte. Net zo tevreden als Villeneuve met de onverhoopte zege en zijn opmars in de WK-stand. En vanuit de tribunes keken 100.000 tevreden gezichten toe, in vervoering gebracht door een show die uit de hand van Hitchcock leek geschud. We mogen aannemen dat het in enkele miljoenen huiskamers niet anders ging. Hongarije was een voorbeeldige Grand Prix.

Nog dit. Vorige maand brachten de heren Ecclestone, Walkinshaw, Jordan en Briatore een prachtige vakantie door op het eiland Sardinië. Ingewijden dichtten de Jordans een goeie kans toe over twee weken in de Grote Prijs van België.



Sensatie in Budapest: de verbazende Damon Hill wordt hier toegejuicht door zijn „stal“, maar verloor in de allerlaatste ronde zijn leidersplaats aan Jacques Villeneuve.

De startorde

■ **1ste rij:** Michael Schumacher (Dui) Ferrari 1.14.672 (gem.: 191,300 km/u); Jacques Villeneuve (Can) Williams-Renault 1.14.859; **2de rij:** Damon Hill (GB) Arrows-Yamaha 1.15.044; Mika Häkkinen (Fin) Mercedes-McLaren 1.15.140; **3de rij:** Eddie Irvine (GB) Ferrari 1.15.424; Heinz-Harald Frentzen (Dui) Williams-Renault 1.15.520; **4de rij:** Gerhard Berger (Oos) Benetton-Renault 1.15.699; David Coulthard (GB) Mercedes-McLaren 1.15.705; **5de rij:** Jean Alesi (Fra) Benetton-Renault 1.15.905; Johnny Herbert (GB) Sauber-Petronas 1.16.138; **6de rij:** Rubens Barrichello (Bra) Stewart-Ford 1.16.138; 12. Jarno Trulli (Ita) Prost-Mugen-Honda 1.16.297; **7de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita) Jordan-Peugeot 1.16.300; Ralf Schumacher (Dui) Jordan-Peugeot 1.16.686; **8ste rij:** Gianni Morbidelli (Ita) Sauber-Petronas 1.16.766; Shinji Nakano (Jap) Prost-Mugen-Honda 1.16.784; **9de rij:** Jan Magnussen (Den) Stewart-Ford 1.16.858; Jos Verstappen (Ned) Tyrrell-Ford 1.17.095; **10de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra) Arrows-Yamaha 1.17.118; Ukyo Katayama (Jap) Minardi-Hart 1.17.232; **11de rij:** Mika Salo (Fin) Tyrrell-Ford 1.17.482; Tarso Marques (Bra) Minardi-Hart 1.18.020.

De uitslag

1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 77 rondes van 3,968 km (305,536 km) in 1.45.47.149 (gem.: 173,295 km/u); 2. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) op 09.079; 3. Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 20.445; 4. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 30.501; 5. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 30.715; 6. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 41.512; 7. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.15.552; 8. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.16.409; 9. Eddie Irvine (Ier/Ferrari); 10. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1 ronde; 11. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault); 12. Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 2 rondes; 13. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford).

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 56 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 53; 3. Jean Alesi (Fra) 22; 4. Gerhard Berger (Oos) 20; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 19; 6. Eddie Irvine (Ier) 18; 7. Olivier Panis (Fra) 15; 8. Mika Häkkinen (Fin) 14; 9. David Coulthard (GB) 13; 10. Ralf Schumacher (Dui) en Johnny Herbert (GB) 11; 12. Giancarlo Fisichella (Ita) 8; 13. Damon Hill (GB) 7; 14. Rubens Barrichello (Bra) 6; 15. Alexander Wurz (Oos) 4; 16. Jarno Trulli (Ita) 3; 17. Mika Salo (Fin) en Shinji Nakano (Jap) 2.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Ferrari 74 ptn; 2. Williams-Renault 72; 3. Benetton-Renault 46; 4. McLaren-Mercedes 28; 5. Jordan-Peugeot 19; 6. Prost-Mugen-Honda 17; 7. Sauber-Petronas 11; 8. Arrows-Yamaha 7; 9. Stewart-Ford 6; 10. Prost-Mugen-Honda 3; 11. Tyrrell-Ford 2.

Opnieuw twee kwalificaties?

FRANCORCHAMPS – De bloedeloze vrijdagen van nu versterken de vraag naar de verrijzenis van de vrijdagse kwalificatieses-sie, afgevoerd ter vrijwaring van de tv-show. Er zou dan wel voor een gecumuleerde startgrid worden geopteerd (de chrono's van vrijdag en zaterdag samenge-teld) zodat iedereen op beide dagen uit zijn kot moet komen, ook als het regent.

te koop of te huur: Fisichella

BUDAPEST – Giancarlo Fisichella stapt deze week naar een Zwitserse rechter om onder zijn tienjarig contract met Flavio Briatore uit te komen. Waarom, zult u zich afvragen, als hij toch naar het Benetton van Briatore gaat? Omdat Briatore volgend jaar wellicht niet meer bij Benetton is. Alle indicaties wijzen in die richting. Misschien verlegt de rijzige Italiaan zijn werkterrein naar de Engelse tweede-klassevoetbalclub Oxford, die de familie Benetton zou willen kopen. Of dat betekent dat ook Benetton uit F1 stapt, is niet duidelijk.

In ieder geval, Fisichella wil vermijden dat zijn toekomstig team hem moet huren of afkopen van Briatore. Dat is, indien Eddie Jordan bereid is de Italiaan eerst uit zijn tweejarig contract te laten kopen. Hij zou daar niet voor staan te springen omdat de gestipuleerde som van 80 miljoen frank hem te weinig lijkt voor het talent van Fisichella en, vooral, voor zijn toekomstige waarde. De kans is niet gering dat de hele affaire een bloeiende carrière in de kiem smooit

Mr. E.: „Ik kan mijn vrouw hiermee toch niet opzadelen?”

BUDAPEST – Een klein uurtje laat Bernie Ecclestone ons gaan koken in eigen nat voor zijn geklimatiseerde bus, maar de begroeting wist alle zweet uit: „Gelukzakken toch, die journalisten. Kunnen rustig genieten van de zon, terwijl ik me te pletter werk.” Voor een spaarkous van amper 15 miljard frank. Geschatte waarde, want er zijn twee zaken waar Mr. E (zijn briefhoofd) nooit over praat: „My wealth and last night.”

Zou nochtans interessant zijn vanuit technisch oogpunt. Mevrouw Ecclestone, een Slovaaks ex-model, is 30 centimeter groter dan haar echtgenoot. Wat haar niet belet hoge hakken te dragen, mogen we constateren wanneer ze de bus binnenstapt. „Look darling, dit is het stelletje ongeregeld waarmee je zal moeten omgaan als ik dood ben”, neemt Bernie de honneurs waar. De luchtige manier waarop Slavica de suggestie afwimpelt, doet vermoeden dat de kwestie recentelijk vaker is gerezen in het Londense optrekje dat het gezin overnam van een Arabische wapenhandelaar. „Er zijn maar twee zekerheden in dit leven”, zegt de 66-jarige Manitoe van F1, „dat ik dood ga en dat ik belastingen moet betalen.”

Dood is hij nog niet, maar aan zijn Formule 1-imperium wordt de jongste tijd wel serieus geknaagd. Een Frankfurtse rechter stelde deze zomer het eigendomsrecht van de FIA op de tv-beelden van truckraces in vraag. De FIA

schrapte prompt het kampioenschap. Eerder vochten Feyenoord, Ajax en PSV met succes de claim van de Nederlandse voetbalbond op de tv-rechten aan. Gevaarlijke precedenten toch voor F1, dat leeft bij de gratie van tv-geld.

„Europese politici tonen niet graag dat ze sport nodig hebben”

„Niet te vergelijken. De voetbalbond verkocht de rechten aan een betaalzender. Wij willen juist zoveel mogelijk kijkers bereiken op open netten. De sponsors terwille. Daarnaast bieden we betaaltelevisie, voor een beperkt publiek van specialisten die willen betalen om betere kwaliteit, andere beelden, meer informatie te krijgen. Maar de open netten zullen we blijven bedienen.”

Een half antwoord slechts. Mr. E toont niet graag het achterste van zijn tong. Maar we mogen aannemen dat voor de kwestie de Europese hoven heeft bereikt, Max Mosley al voldoende lobbywerk zal hebben verricht. De FIA-voorzitter zit meer in Brussel dan overal elders. Ook om zijn politieke toekomst te plaveien, maar intussen kan F1 maar wel varen met de contacten die hij legt.

Het zal nodig zijn, want er komt nog een andere dreiging opzetten. Het verbod op tabaksreclame. In België, maar ook Tony Blair vindt het een goed idee zodat het wel eens een Europese wet zou kunnen worden.

„Het zal nationale bevoegdheid blijven”, weet Bernie. „En de overheden zijn zich voldoende bewust van het belang van megasportevenementen op hun grondgebied, zoals F1, om er een uitzondering voor te maken. Kijk naar de derdewereldlanden. Ze lopen mijn deur plat. Ze hebben sport nodig. Europese politici redeneren eender, maar tonen het minder graag.”

Richard Branson, Mr. Virgin, bood alvast zijn diensten aan om een Britse Grand Prix zonder tabaksreclame te organiseren. Hoeft Bernie niet per se uit te wijken naar Azië.

„Meneer Branson maakt alleen maar hete lucht. Leuk voor hem, kan hij het in zijn ballon stoppen. Naar Azië trekken we sowieso. Tabaksreclame of niet. Zeker Maleisië, andere landen wachten. 18 Grands Prix, 17, we zien wel. De teams moeten maar wat minder privé-tests doen als ze de kalender te druk vinden. In plaats van rondjes te draaien voor lege tribunes, maken we er beter een race van. Heeft iedereen er wat aan.”

Eyckmans Grand Prix

En neemt de intrinsieke waarde van het product Formule 1 toe. Krijgt Bernie er misschien toch de 2,5 miljard Britse pond voor, die de beursspecialisten tot nog toe een overdreven prijskaartje vonden. De operatie blijft maar worden uitgesteld. Juli was gezegd, dan september, nu al volgend jaar.

„Ik heb nooit een datum op de operatie geplakt. Het zal gebeuren, zeker, maar op het moment dat ik er klaar voor ben. Niet de banken, die zijn enkel goed om hun dure commissie te pakken.”

Wat is eigenlijk de bedoeling van de beursgang?

„Een bestuursraad samenstellen voor wanneer ik er niet meer ben. De hele F1-winkel is eigendom van mijn vrouw. Ik wil haar niet in een slangenkuil gooien van ruziënde teammanagers en opdringerige journalisten. En ik heb te hard aan F1 gewerkt om het te laten verkommeren.”

De balansen van F1 ogen mooier en mooier, beweert iedereen in het wereldje. Maar in Engeland vielen de kijkcijfers wel dramatisch terug, vooral door de roemloze campagne van Damon Hill, denkt men.

„300.000 kijkers minder, dat is geen dramatische terugval. Maar ik ben het met je eens dat Hill dringend weer in een winnende wagen moet. Niet alleen voor de

kijkcijfers, maar ook omdat hij een steengoede rijder is. Ik ontken niet aan die kar te duwen. Net als ik BAT en de manager van Villeneuve help bij het oprichten van een nieuw team. Tot meerdere eer en glorie van F1. Er loopt te veel talent rond dat geen stuur heeft.”

Er zou ook een Belg een stal op poten aan het zetten zijn. Eyckmans Grand Prix. „Welke Grand Prix? (hoofdschuddend) Ik heb vandaag gehoord dat in Kroatië iemand met een F1-team bezig is. (en nog een veelzeggende hoofdschudding)”

„Elke sport draait op één vedette”

Soit. Frank Williams heeft dus een serieuze blunder begaan door Hill weg te sturen?

„Niet alleen Frank. De manager van Hill heeft het verkeerd aangepakt. En wellicht had Frank zich al geëngageerd tegenover Frenzen. Waarom? Ik heb nooit indrukwekkende dingen van die man gezien. En nu begint hij te forceren, waardoor het helemaal niet gaat.”

Frenzen heette sneller dan Schumacher te zijn. Maar Schumi blijft op een pijnlijk eenzame hoogte. Is dat geen slechte zaak voor F1?

„Elke sport draait op één vedette. En iedereen kijkt begerig uit naar wie die vedette van zijn troon kan stoten. Schumacher vond vooralsnog zijn gelijke niet. In Fisichella zie ik wel wat. Maar die moet nog groeien. Wat niet betekent dat Schumi met de vingers in de neus wereldkampioen wordt. In '98 ja, maar nu heeft hij veel punten laten liggen in het begin van het seizoen. Schrijf Villeneuve maar niet te snel af. Het probleem met hem is dat het of alles of niks is. Of winst of nul punten. Jong en onbezonnen. Een beetje zoals hij is. Hij spreekt scherpe taal, waar en wanneer het niet eens hoeft.”

Wie is de meest charmante rijder in Bernies ogen?

„Gerhard Berger. Nog van de oude stempel. Een van ons. Geen ster, geen kapesones, gewoon. Ik bid God dat hij zou stoppen. Nu hij nog gezond van lijf en leden is. Ik heb het hem vorig jaar op het hart gedrukt. Maar hij doet het toch nog zo graag.”

Wanneer geeft Bernie er de brui aan?

„Als ik er geen plezier meer in vind. Waarom dacht je anders dat ik het deed?”

In ieder geval niet om het geld

Maandag 18 augustus 1997

Rentree Panis wellicht in september

DOUARNENEZ (afp) – Olivier Panis hoopt in september op zijn rentree. De Fransman crashte op 15 juni tijdens de GP van Canada in Montreal. Hij liep daarbij een dubbele open beenbreuk op. Sindsdien zit de Prost-Honda-rijder in een revalidatie-instelling in Douarnenez.

„Fysiek is alles in orde. Sinds twee dagen ga ik zonder krukken. Soms heb ik nog wel wat pijn, maar ik heb er alle vertrouwen in dat ik hier binnen twee weken weg ben. Ik wacht nog op het groene licht van de dokters”. Na wat opwarmingsoefeningen in enkele F3000-wedstrijden, wil de 30-jarige Fransman op 28 september deelnemen aan de GP van Luxemburg op de Nürburgring in Duitsland.

Ayrton Senna op Braziliaanse munt

RIO DE JANEIRO (afp) — Op de achterkant van de nieuwe muntstukken die de Braziliaanse centrale bank in juli 1998 in omloop brengt, prijkt de beeltenis van de in 1994 verongelukte autorennner Ayrton Senna. „Hij is de Braziliaan die het best ons land in het buitenland vertegenwoordigt en hij geniet de nationale voorkeur”, vertelde de woordvoester van de bank aan de krant *Rio O Dia*.

Uit rondvragen die kranten eerder publiceerden rond de vraag wiens hoofd op de nieuwe munten diende voor te komen, kwam Senna als veruit populairste Braziliaan naar voren.