

Jarno, het koekoeksjong

Trulli: „Er zijn wel drie Duitsers in F1,
waarom geen twee Italianen”

Jarno Trulli betrad dit ondermaanse onder gunstig gesternte. Zijn ouders noemden hem naar de Finse motorcoureur met wie ze dweepten. En die luttele dagen voor Jarno het levenslicht zag, naar de eeuwige jachtvelden was verhuisd.

Niet alleen zijn voornaam is on-Italiaans. Trulli gedraagt zich ook niet als een latijn. Koel, nuchter, kalm. De tegenpool van Giancarlo Fisichella, die met zijn drukke maniertjes en blitse zonnebril in geen tijd de paddock inpalmde. En Italië. De Romein beklagt er zich over dat het hem onmogelijk is geworden naar de cinema te gaan met zijn vriendin: zelfs tijdens de film wordt hij overspoeld door autogrammenjagers. Trulli kan zelfs in Pescara, zijn geboorteplaats, nog rustig en bij klaarlichte dag gaan winkelen. Comfortabel, maar dreigt hij niet in de vergetelheid te verzinken?

„Er zijn wel drie Duitsers in Formule 1, waarom zou er dan geen plaats zijn voor twee Italianen”, begint Trulli overtuigend. Maar hij moet al snel toegeven dat er meer aan de hand is: „Fisichella heeft een streepje voor omdat hij als een Italiaans product wordt beschouwd. Ik kom uit de Duitse Formule 3. Men bekijkt me als een vreemdeling, misschien zelfs een beetje als een indringer.”

Trulli werd vorig jaar Duits Formule 3-kampioen met het juniorenteam van Benetton. Hij zette zijn handtekening onder een tienjaarcontract met Flavio Briatore, die hem in de wachtkamer van Minardi onderbracht. Tot Olivier Panis in Canada de boer opging. Trulli werd uit het aanbod vervangers gelicht. En niet een Franse rijder. Een beetje verbazend voor een Frans team met Franse sponsors. Het voedt alleen maar de geruchten dat Prost niet echt of niet alleen eigenaar is. Hoe ook, Trulli is interimair. Op de Nürburgring keert Panis terug.

„Dat wist ik op voorhand”, aldus de 23-jarige nuchter. „Ik heb gewoon enkele races de kans gekregen in een goeie auto te tonen wat ik in mijn mars heb. Ik kan niet zeggen dat ik het een geslaagde operatie vind. Ik heb meer pech ontmoet dan me lief was. In Boedapest bijvoorbeeld was Nakano in de race twee seconden sneller dan ik. Dat is onmogelijk. In de Mugello, de week erop, heb ik de verhoudingen trouwens prompt rechtgezet.”

Zijn beste resultaat was een vierde plaats in Duitsland. Is dat voldoende om hem van de werkloosheid te behoeden?

„Ik zou het echt niet weten. Prost heeft een optie op mij voor '98. Benetton? Ik hoop er niet op. Eén ding staat vast: naar Minardi kan ik niet meer terug. Daarvoor was het afscheid te pijnlijk.”

Trulli wil er niet dieper op ingaan, maar we mogen aannemen dat Briatore de centrale figuur van het probleem was. Nu zijn wegen en die van Benetton meer en meer uit elkaar gaan, wordt duidelijk welke rol de rijzige Italiaan eigenlijk altijd gespeeld heeft: die van manager, die zijn rijders verhuurt aan het team waarvan

hij baas is. Toen Trulli zijn lot aan Briatore verbond, net als Fisichella overigens, leek dat een garantie voor een riante toekomst. Nu komen de nadelen te berde. Fisichella gaat zelfs al juridisch om te proberen zijn vrijheid terug te winnen.

Trulli blijft er alweer nuchter onder: „Zonder Briatore was ik nooit in F1 geraakt. Als hij volgend jaar opstapt als teambaas van Benetton, dan kan hij nog altijd mijn manager blijven. En door de contacten die hij heeft, mijn carrière stuwten. Ik zie echt het probleem niet.”

Monza staat voor de deur. De tempel van Ferrari. Gaan er ook fans van Trulli zijn?

„Mijn ouders alvast niet. Zij kwamen nog nooit naar een wedstrijd kijken. En voor de rest... Negentig procent van de Italianen zijn Ferrari-tifosi.”

Is dat zijn ultieme droom, net als van iedere rechtgeaarde Italiaan: ooit voor Ferrari mogen rijden?

„Mijn droom is niet voor Ferrari rijden, mijn droom is winnen. En wereldkampioen worden.”

Ferrari-gekte

MONZA – De overwinning van Schumacher in Francorchamps zwengelde de Ferrari-gekte in Italië zo mogelijk nog aan. Bij de privé-testritten, vorige week in Monza, zaten 37.000 tifosi op de tribunes. Dat belooft voor de Grand Prix.



Jarno Trulli: „Prost heeft een optie op mij voor '98, maar wat de toekomst brengt, is hoogst onzeker.”

Mika Häkkinen (McLaren) verliest derde plaats van Francorchamps

PARIJS (afp) – De Finse rijder Mika Häkkinen, als derde afgevlagd na de Grote Prijs van België in Spa-Francorchamps, en zijn McLaren-Mercedes zijn door het beroepstribunaal van de Internationale Automobielfederatie (FIA) uit de uitslag geschrapt.

Uit een analyse na de vrije oefenritten bleek de Fin niet-conforme brandstof te hebben gebruikt. Teamchef Ron Dennis tekende daarop beroep aan tegen de beslissing van de wedstrijdcommissarissen om de wagen van de Fin te declasseren. Het team van Häkkinen werd tevens veroordeeld tot een boete van 50.000 dollar (circa 1,9 miljoen frank).

AUTOSPORT

Häkkinen is z'n derde plaats in Spa kwijt



■ **Nieuwe uitslag GP van België:** 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari); 2. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot); 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault); 4. Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas); 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault); 6. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault).

■ **Nieuwe WK-stand (na 12 van 17 GP's):** 1. Michael Schumacher 66 punten; 2. Villeneuve 55; 3. Frentzen 23; 4. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 22; 5. Berger 21; 6. Eddie Irvine (GB/Ferrari) 18; 7. Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 15; 8. Mika Häkkinen (Fin/McLaren-Mercedes); David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) en Fisichella 14 punten.

■ **WK-constructeurs:** 1. Ferrari 84 punten; 2. Williams-Renault 78; 3. Benetton-Renault 47; 4. McLaren-Mercedes 28; 5. Jordan-Peugeot 25; 6. Prost-Mugen-Honda 20; 7. Sauber-Petronas 15; 8. Arrows-Yamaha 7; 9. Stewart-Ford 6; 10. Tyrrell-Ford 2.

■ **Panis weer achter het stuur** – Drie maanden na een zware crash tijdens de GP van Canada maakte Olivier Panis zijn terugkeer achter het stuur van een racewagen. De Fransman draaide enkele oefenrondjes op het circuit van Le Castellet. Panis liep bij het ongeval breuken aan beide benen op. De rijder uit het team van Alain Prost zal vermoedelijk volgende week opnieuw in een racewagen kruijen.

Zaterdag 6,
zondag 7 september 1997

Prost: „Ik vecht tegen de drang weer achter dat stuur te kruipen”

Wanneer de kom thee voor zijn neus al lang niet meer dampst en de graanvlokken nog altijd onaangeroerd zijn, ontsnapt Alain Prost een diepe zucht: „Ik mis mijn fiets.” Sinds hij in februari van dit jaar Ligier opkocht, rest hem geen tijd meer voor zijn tweede passie. „De stress is veel erger dan wat ik ooit als rijder meemaakte. 24 uur op 24 in de weer.” Het ontbijt was de enige vacante gesprekstafel. Eén nectarine, één kiwi en vier wereldtitels Formule 1. Voldoende reden om al bij het ochtendgloren de paddock binnen te strompelen.

Prost Grand Prix haalt niet meer het niveau van in de eerste helft van het seizoen. Toen Olivier Panis 15 WK-punten bij elkaar reed. Zelfs een tweede plaats, twee weken voor hij in Canada beide benen brak. Hebben de veelgeprezen Bridgestone-banden aan kwaliteit ingeboet of is Trulli, Panis' vervanger niet opgewassen tegen zijn taak?

„Trulli is snel, maar ook jong”, analyseert de Professor. „Hij werd tot spitsrijder gebombardeerd van een team dat in de schijnwerpers stond. Zonder de referentie van een ervaren rijder naast zich. Bovendien kan Mugen-Honda ons geen tractiecontrole of kwalificatiemotor leveren. De terugval was te verwachten. We hebben dan ook gauw na het accident van Panis beslist om 1997 te vergeten en ons te concentreren op 1998.” Wanneer Prost over de Peugeot-

ot-motor beschikt. Maar voor welke rijders? Panis tekende in Spa voor nog twee jaar, maar over de identiteit van de tweede rijder wordt naar hartenlust gespeculeerd. Hill, Trulli?

„Je vergeet nog twee kandidaten”, grijnst Prost. „Van wie één, heel originele. Kijk, in elk top-team zit iemand met ervaring. Willen we volgend jaar winnen, en dat is mijn doel, dan heb ik zo iemand nodig. Vooral omdat 1998 een heel bewogen jaar wordt bij ons. Nieuwe motor, nieuw reglement en nieuwe ateliers. We verhuizen in februari naar Parijs.”

Eerder Hill dan Trulli dus. Prost behaalde zijn vierde wereldtitel met de Brit als ploegmaat. Hoe hoog schat hij de regerende wereldkampioen in?

„Hill is zwaar onderschat. Dat zeg ik al twee, drie jaar. Onderschat en gedestabiliseerd. Iedereen staat altijd klaar om hem te bekritisieren. Schumacher mag doen wat hij wil, het is altijd goed. Maakt Hill een foutje, het vuurpeloton staat klaar. Precies zoals Senna en ik indertijd. Ayrton was God, ik de slechte.”

„Waarom? Damons probleem is dat hij Hill heet en dat hij meteen in een Williams is gestapt. Hij kon simpelweg niet aan de verwachtingen beantwoorden. En hij is net een bijzonder gevoelig iemand. Ik ben ervan overtuigd dat hij in een beschermende omgeving heel hoog kan scoren.”

En moeten we voor de originele naam misschien *Alain Prost* invullen. Tenslotte is hij nog maar 42. Nigel Mansell won op 41 nog een

Grand Prix voor Williams.

„Ik bekken dat de verleiding opnieuw achter het stuur te kruipen, groot is. Vooral nu het minder goed gaat. Ik moet echt vechten tegen de drang gauw een paar rondjes te draaien om zelf te voelen wat er precies fout gaat en verbeteringen aan te brengen. Maar het zou verkeerd zijn. En ik heb er de tijd niet voor. Ik werk vijftien uren per dag en daarvan veel te weinig in de ateliers van Magny-Cours. Ik hoop dat de verhuis naar Parijs daar verandering in brengt.”

Geeft de job van teammanager hem even veel plezier als die van rijder?

„In het begin van het seizoen was het prettig, toen Olivier onverhoopte resultaten bij elkaar reed. En ik hoop dat het plezier volgend jaar komt, wanneer ik meer zal kunnen delegeren. Maar voor het ogenblik is het pure business. En de stress is nauwelijks te harden. Vooral de administratie zit me tot hier (Prost toont een plek anderhalve meter boven de grond). De papierwinkel die de verhuis met zich brengt, is onwaarschijnlijk. Je merkt dat Frankrijk, in tegenstelling tot Engeland, niet de minste traditie heeft in autosport.”

Twee weken terug liet Alain Prost zich ontvallen dat het niet zijn ambitie is een zuiver Frans team te maken. Is dat nochtans niet de natte droom van heel Frankrijk?

„Natuurlijk wil ik Frankrijk laten winnen. En natuurlijk zullen de wagens altijd in Frans blauw staan. Maar het zou dom zijn van de Franse inslag een voorwaarde te maken. Niet alle technologie is in Frankrijk voorhanden. En ik hoef niet per se twee Franse rijders. Want ook mijn sponsors hebben internationale verzuchtingen. Echte sponsors trouwens, niet langer staatsbedrijven.”

Slotvraagje: wie ziet Prost wereldkampioen worden?

„Williams heeft nog altijd de beste wagen, maar Ferrari lijkt in een periode te zitten dat alles meezit. Net als Schumacher: elke keuze die hij maakt, is de goeie. Kampioenengeluk, heet dat.”



„Het is een hectische job“, zegt Alain Prost (tussen sponsor Commoli en rijder Panis). „24 uur op 24 ben je ermee bezig. Ik mis mijn fiets.“ En mogelijk ook het stuur van een Formule-1-wagen.

Hill wil minuut stilte

MONZA – Damon Hill, die in '94 de eer had de beker voor zijn zege in de GP van Engeland te mogen ontvangen uit handen van Lady Diana, nodigde zijn collega's schriftelijk uit om vandaag klokke twaalf in de pitstraat één minuut stilte in acht te nemen. De Britse kolonie had meer willen doen, maar aangezien F1 een WK is en er bovendien televisiecontracten zijn...

■ **UITSLAG VRIJE TRAININGEN:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:23.991 (gem.: 247.312 km/u); Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:24.837; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:24.847; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:25.050; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:25.050; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:25.096; Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1:25.317; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:25.340; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:25.422; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:25.488; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:25.559; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1:25.845; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:26.224; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:26.246; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:26.421; Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1:26.502; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1:26.608; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1:26.696; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:26.727; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1:26.755; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:26.891; Tarco Marques (Bra/Minardi-Hart) 1:28.388.

■ **„Zelfs ik zou het niet hebben geprobeerd“** – Michael Schumacher over de theorie dat de chauffeur van Diana zou hebben gepoogd achtervolgende paparazzi af te schudden.

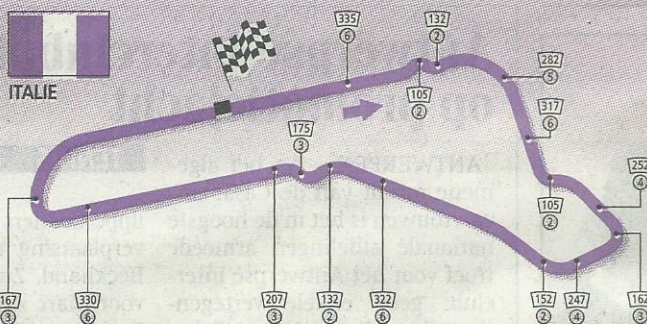
■ **Mika Salo** verlaat nagenoeg zeker Tyrrell. Voor Arrows? Sauber? Laatste scenario: Sauber, betaald door Ferrari (dat de motoren levert).



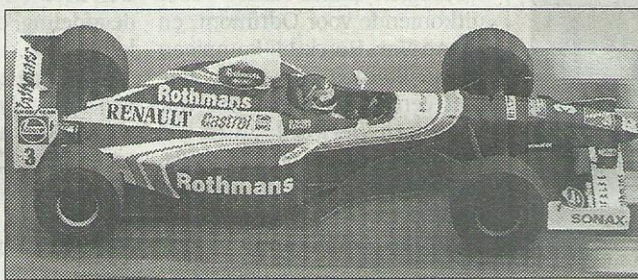
Jacques Villeneuve uit Monza



ITALIE



"Tweede tijd in de vrije trainingen. Heinz-Harald de beste. De Grand Prix van Italië is uitstekend begonnen voor Williams-Renault. Beter dan we hadden verwacht in ieder geval. Want tijdens de privé-tests die we vorige week in Monza draaiden, waren we niet bij de beste drie. Maar nu lukte het dus wel. We hebben de voorvleugel een tikje bijgedraaid en



dat lijkt zijn vruchten af te werpen. De auto plaatst zich veel beter in de luchtstroom. Maar we zijn er nog niet helemaal uit. Er blijven nog enkele problemen. Zo hebben de remmen achteraan de vreselijke neiging te blokkeren, een beetje overal op het circuit. We hebben ons hoofd gebroken over dat probleem en het heeft ons tijd gekost om het op te lossen. Maar ik denk wel dat we nu de juiste remedie hebben gevonden. En dus heb ik goede hoop dat we nog wat sneller kunnen gaan. Het zal nodig zijn, want de Grand Prix van Italië is cruciaal voor het kampioenschap. We moeten koste wat het kost punten scoren."

Maandag 8 september 1997



David Coulthard.

Coulthard denkt aan 300 per uur aan Lady Diana

Coulthard haalt als enige in

„Ik twijfelde of het champagnegevecht wel hoorde, gezien de omstandigheden”

David Coulthard was de enige die gedurende 77 minuten Grand Prix van Italië inhaalde. Bij de start en in de pitstraat. Hij won. Villeneuve finishte vijfde, voor Schumacher, en nadert één puntje op de WK-leider. Slechts één puntje en daarbij komt de last van een voorwaardelijke schorsing voor één race. Wegens inhalen onder de gele vlag, voor de derde keer dit seizoen. De straf hangt de Canadees de volgende negen wedstrijden boven het hoofd. Hij krijgt het moeilijk.

De verschijning van Sly Stallone op de startgrid moet de meest opwindende gebeurtenis zijn geweest voor de 115.000 tifosi. En de ontmoeting tussen Johnny Herbert en Ralf Schumacher in de 39ste ronde. Ralf had de Sauber net gepasseerd bij het aansnijden van de eerste chicane. Dacht hij. Contact, het linkervoorwiel van Herbert paraplu en de Brit in een eindeloze schuiver. Tegen 340 per uur, gelukkig zonder erg in de bandenmuur. „Ralf heeft nog veel te leren”, was de droge commentaar van Herbert. „Als je hard gaat, moet je de tegenstander wat ruimte laten.” Peter Sauber was nog iets scherper: „Eén van de ergste dingen die ik ooit gezien heb.” Niettemin werd Ralf niet op het matje geroepen. Misschien verzoette het feit dat hij zelf uitviel, één ronde later, het oordeel van de commissarissen.

Ook voor die eerste chicane werd Coulthard zaterdagochtend tegen 353 per uur geflitst. Alesi draaide zijn pole met een gemiddelde van ruim 250 per uur. Om dat tempo te halen mag je amper achtervleugel steken, wat de wagen instabiel en moeilijk te remmen maakt. Vanwaar de schrijnende afwezigheid van inhaalmanoeuvres.

David Coulthard keerde die wettenschap in zijn voordeel. Hij nam Hakkinen, Fisichella en Villeneuve al bij de start te grazen. „Veel makkelijker dan in de race”, aldus de Schot. Alesi en Frentzen ondergingen hetzelfde lot bij zijn enige pitstop. „We hadden veel benzine aan boord genomen”, legde de McLaren-rijder uit. „Om te kunnen pitten wanneer het ons best uitkwam. Dat was toen Alesi

binnendook, Frentzen was al eerder geweest.”

Derde voor de pitstop, achter die twee, kwam Coulthard als leider weer op de piste. „Het is bekend dat de McLaren-jongens de snelste tankers zijn”, grijnsde David. „En er moest ook minder brandstof worden ingedaan aangezien we met weer waren gestart.” Kwaden van geest rakelden de illegale benzine van Spa op om een andere verklaring te suggereren. De uitleg van Coulthard klinkt echter logisch.

Hoe ook, Coulthard won in de pitstraat twee seconden zuiver en hield er ter aankomst 1,9 over op Alesi.

„De tweede helft van de race kwam neer op cruisen en geen fouten maken”, vertelde Coulthard nog. „Toen het duidelijk was dat de zege me niet meer kon ontsnappen, besloep me even twijfel. Ik weet dat het hoofd van een rijder op de volgende bocht moet gefixeerd zijn, tegen 300 per

uur, maar ik kon niet nalaten aan de gebeurtenissen van gisteren te denken (de begrafenis van Lady Diana in Londen). Ik twijfelde of het champagnegevecht op het podium wel opportuun was, gezien de omstandigheden. Ik raadpleegde het team, over de radio, en we beslisten het toch maar te doen. Ik denk dat het de juiste beslissing was.”

Het was de tweede overwinning van Coulthard dit seizoen. Met de andere McLaren-Mercedes reed Hakkinen de snelste ronde en had minstens uitzicht op de vierde plaats. Tot een slechte set banden hem tot een extra stop noopte. De Fin jaagt nog altijd op zijn allereerste Grand Prix. De stijgende prestatiecurve moet zijn moreel voeden. En dat van Michael Schumacher: de punten die McLaren pakt, kan Villeneuve niet meer binnenrijven. En de Williams-rijder heeft er nog altijd tien goed te maken. En resten hem nog vier wedstrijden.

STARTORDE

■ 1ste rij: Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.22.990 (gemiddelde 250,295 km/u); Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.23.042; 2de rij: Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.23.066; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.23.231; 3de rij: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.340; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.23.347; 4de rij: Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.23.443; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.23.603; 5de rij: Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.23.624; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.23.891; 6de rij: Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.24.177; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.24.242; 7de rij: Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.24.394; Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.24.482; 8ste rij: Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.24.553; Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.24.567; 9de rij: Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.24.639; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1.24.735; 10de rij: Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.25.693; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.25.845; 11de rij: Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.26.655; Tarco Marques (Bra/Minardi-Hart) 1.27.677.

UITSLAG

■ **1. David Coulthard** (GB/McLaren-Mercedes), de 305,772 km in 1 u. 17 min. 04 sec. 609 (gemid: 238,036 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) op 1.937; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 4.343; 4. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 5.871; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 6.416; 6. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 11.481; 7. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 12.471; 8. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 17.639; 9. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 49.373; 10. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.02.706; 11. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.03.327; 12. Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1 ronde; 13. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford); 14. Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 3 rondes.

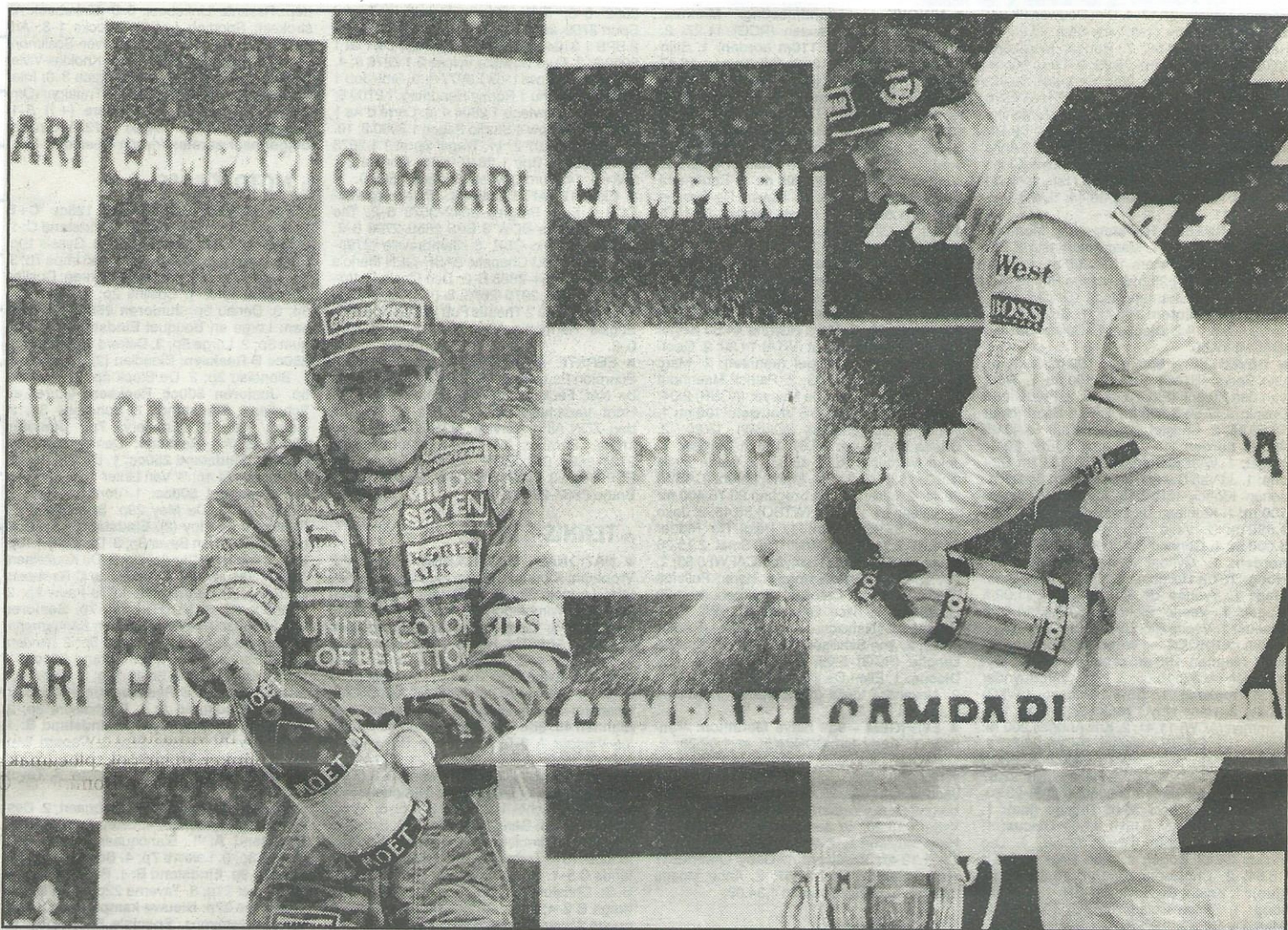
Opgaven: Diniz (4de ronde): ophanging; Katayama (8): stuurfout; Verstappen (12): versnellingsbak; Magnussen (31): koppeling; Salo (33): motor; Herbert (38): aanrijding Ralf Schumacher; Ralf Schumacher (39): aanrijding Herbert; Hill (46): motor

Snelste ronde: Hakkinen (49): 1.24.808, gem: 244,929 km/h.

Uitslag onder voorbehoud van goedkeuring van de elektronische motorgegevens van de wagens van Alesi en Frentzen.

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 67 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 57; 3. Jean Alesi (Fra) 28; 4. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 27; 5. David Coulthard (GB) 24; 6. Gerhard Berger (Oos) 21; 7. Eddie Irvine (Ier) 18; 8. Giancarlo Fisichella (Ita) 17; 9. Olivier Panis (Fra) 15; 10. Johnny Herbert (GB) en Mika Hakkinen (Fin) 14; 12. Ralf Schumacher (Dui) 11; 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; 19. Nicola Larini (Ita) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Ferrari 85 ptn; 2. Williams-Renault 84; 3. Benetton-Renault 53; 4. McLaren-Mercedes 38; 5. Jordan-Peugeot 28; 6. Prost-Mugen-Honda 20; 7. Sauber-Petronas 15; 8. Arrows-Yamaha 7; 9. Stewart-Ford 6; 10. Tyrrell-Ford 2.



David Coulthard pleegde in de slotfase van de race overleg met de teamleiding of een champagnegevecht wel gepast was, daags na de begrafenis van Lady Diana. Geen probleem oordeelde men en Alesi deed gretig mee.

Benetton in andere handen

MONZA – Alessandro Benetton, chef kleding, officialiseerde in Monza het gerucht dat al maanden loopt: de wegen van Benetton en Flavio Briatore scheiden zich op het einde van het seizoen. Rocco, de jongere broer van Alessandro, zou de taak van teammanager overnemen, maar aangezien de 27-jarige alleen nog maar horen vertellen heeft over Formule 1, zal hij bijstand behoeven van een vakman. De namen van Gerhard Berger, Cesare Fiorio en Dave Richards circuleren.

Richards is patron van Prodrive dat Subaru en Colin McRae naar de wereldtitel rally 'tuned'. Met de centen van 555, een sigaret van British American Tobacco. Hetzelfde BAT dat begin dit jaar omriep dat het tegen 1999 een team zou bouwen rond Jacques Villeneuve, met medewerking van chassisconstructeur Reynard.

Volgens de Britse pers, ziet Reynard dat niet echt meer zitten en dus zoekt BAT een andere weg naar F1: een bestaand team opkopen. Kandidaten genoeg, want niet overal heerst welvaart. Probleem evenwel: BAT zou het team willen omdopen naar één van zijn sigaretten (Lucky Strike, Barclay,...) om de hangende ban op tabakspubliciteit te omzeilen. Tyrrell en Minardi haakten daarop af. Benetton is al het product van een dergelijk manoeuvre (de Italiaanse kledingfamilie kocht en herdoopte in '84 Toleman) en heeft misschien oren naar een dergelijk voorstel.

Het feit dat Briatore niet meteen in een andere functie stapt, laat de paddock met plezier in de schandaalpot roeren. Financieel gesjoemel of intriges zijn de minst leuke verklaringen voor zijn vermeend ontslag. Pas lekker is de vrouwenkwestie. Of eigenlijk, net niet. U is het ongetwijfeld met ons eens dat dergelijke vertelsels geen ruimte verdienen.

Wie is Phil Collins?

MONZA – Ik heb getafeld met Phil Collins. Zal ik mijn achterkleinkinderen vertellen. Nadat de tand des tijds de afstand tussen zijn tafelen de mijne zal hebben weggevreten. Die was toch verwaarloosbaar klein. Met een beetje verbeelding kan je stellen dat we rug tegen rug zaten. Ik, Ford-gast, hij genood door Jackie Stewart. Zijn huisbaas in se. Want sinds de Schotse ruit zijn F1-stal uit de grond stampte, stelde hij zijn bescheiden optrekje in Zwitserland te huur. Geknipt voor meneer en mevrouw Collins. Of juffrouw, want ik had niet de moed naar de burgelijke staat van de donkere verschijning te informeren. Ik kan U wel met de hand op het hart verzekeren dat ze appetijtelijk was. En dat de Phil, hoe handig hij ook moge zijn met de drumsticks, evenveel moeite had als ik met wat ik bij een eerste identificatie *bollekens* had genoemd, maar wat eigenlijk *gnocchi al pesto* bleek te zijn.

Ik leek trouwens de enige te zijn die zich opwond over de nederdaling op aarde van de megaster. Een goeie maand terug in Hockenheim, waar Collins al een keer op de thee was gevraagd door zijn huisbaas, bleef een bijgeschoven collega hem hardnekkig met *George* aanspreken. Het is niet duidelijk of het een symptoom was van seniliteit (het betreft een ervaren collega) dan wel snobisme.

Sly

In ieder geval, op de startgrid gisteren, ging de Phil compleet anoniem op in de schaduw van Silvester Stallone. Sly en Bernie tekenden voor de lenzen van de snorrende camera's een contract voor de productie van een film over F1, die over 18 maanden de cinemazalen moet doen vollopen. Waarna Rambo het geniale idee had een wandeling door de pitstraat te maken en even de Ferrari-garage binnen te wippen. Slechts met ware doodsverachting lukte het de mecaniciens precieze stukken Ferrari voor de pletwals van een meute hongerige fotografen en camera's te redden. Zelfs Bernie ontdekte in zijn 1m50 onvermoed lijfwachtalent.

Bij Ferrari liepen ze al behoorlijk nerveus, want voor Stallone was de halve kern van Juventus en Dennis Rodman gepasseerd. Met dezelfde gevolgen. Ronaldo zegde af. Niet omdat hij al een Grand Prix had gezien, toen hij nog voor Barcelona speelde, maar omdat zijn gastheren aan alles hadden gedacht behalve het transport. De helikopter die een verhuurbedrijf hem alsnog gratis ter beschikking stelde, sloeg de Braziliaan af. Hij wou geen voorkeursbehandeling.

Een minuut stilte

MONZA – De grote revanche van de paparazzi, leek het wel. De minuut stilte, waartoe Damon Hill had opgeroepen voor zaterdagmiddag, werd lichtelijk onteerd door een peloton fotografen, trekkend en duwend voor de beste plaats met zicht op de Arrows-garage. En de stilte was relatief in een tropisch onweer van flashes en klikkende camera's. De Italiaanse zondagskranten deden er nog een schepje bovenop door Hill ervan te beschuldigen de 'plechtigheid' te hebben opgezet niet voor Lady Diana, maar om zijn sponsors in de wereldpers te krijgen. Het gedrag van de tifosi daarentegen verwekte kippenvel: de hele tribune rechtop en muistil.

Ferrari met bandenlaser

MONZA – In de serie *Hoe laat ik niets aan het toeval over* presenteert Ferrari de bandenlaser. Een hypergevoelige videocamera, met laserstralen, zeggen ons de specialisten, die de banden op de voorbijflitsende bolides filmt en op computerscherm tovert. De kleuren zijn niet echt realistisch, maar indicatief voor de temperatuur. Anders gesteld: de kleuren, toegevoegd door een verstandige computer, vertellen de aandachtige kijker waar de band hoe hard aan het slijten is en of er zich eventueel blaren aan het vormen zijn. Handig voor de pitstopstrategie. En om de situatie van de vijand te analyseren, want die rijdt ook op banden.

20 miljoen lichaamsverzorging

MONZA – Technogym, de fabrikant van fitnessstoestellen die al de voetballers van AC Milan, Inter Milaan, la Juve en Ajax atletisch houdt, stelde ook een aardigheidje samen voor de Ferrari-rijders. De Technogym Truck, dertig ton lichaamsverzorging. Ingedeeld in drie zones. Eén met veertien met elektronica volgepropte turntoestellen. Een tweede voor ontspanning (bubbelbad, sauna). En een derde voor de massages. In de paddock werd Zone I al snel omgedoopt tot Schumachers Place, III tot Irvines Room. Prijskaartje van de turnzaal op wielen: 20 miljoen frank.

Alesi: „Verliefd op Monza”

MONZA – Jean Alesi zette zaterdag de tweede pole uit zijn carrière neer. De tweede in Monza. „Ik ben verliefd op dit circuit”, stelde de 33-jarige Fransman na een ererondje en uitgebreide begroeting van de tifosi. Alesi bleek nog steeds erg populair bij zijn half-landgenoten, enigszins bedrukt door de tegenvallende chrono's van Ferrari. Michael Schumacher deed in de laatste minuten nog een wanhoopspoging, met zo goed als geen benzine aan boord, maar hij bleef op de negende plaats steken, twee honderdsten achter zijn broer Ralf. En ruim vier tienden achter Villeneuve, zijn titelrivaal.

Verellen rijdt toch (niet)

MONZA – „Dit is mijn laatste race”, stelde Philip Verellen na de Britse manche van de Renault Spider Trophy, anderhalve maand geleden. Wie meldde zich in Monza? Juist, Philip Verellen. Ook als co-commentator voor Kanaal 2, het dient gezegd. Misschien zelfs vooral, want de Antwerpenaar was nog altijd niet erg overtuigd van het niveau van zijn Spider. 27ste tijd in de eerste trainingen, net voor zijn ploegmaat Hartmann. En net voor het zand in te vliegen. Einde van het weekeinde voor Verellen. Hartman eindigde 14de in de race.

Dinsdag 16 september 1997

Fisichella mag naar Benetton

LONDEN (afp) – Een Londense rechtbank oordeelde dat Giancarlo Fisichella volgend seizoen Jordan mag omruilen voor Benetton. De snelle Italiaan had eind juni al een contract getekend bij Benetton maar Jordan-chef Eddie Jordan vocht de geldigheid van de overeenkomst aan. Hij beweerde niet op de hoogte te zijn gehouden van de onderhandelingen van zijn poulain. Jordan heeft drie dagen de tijd om in beroep te gaan.