

Woensdag 17 september 1997

Michele Alboreto: „Dood Senna door mechanische fout”

IMOLA (rtr) – Een mechanische fout is de oorzaak van de dood van formule-1-rijder Ayrton Senna. Dat zei voormalig autopiloot Michele Alboreto in Imola bij de voortzetting van het proces-Senna. De Braziliaan kwam op 1 mei 1994 om het leven toen hij tijdens de Grote Prijs van San Marino frontaal tegen een muur botste.

Alboreto gelooft niet dat de fatale bocht waar het ongeluk gebeurde Senna parten heeft gespeeld. „Alleen met een mechanische fout aan de wagen vlieg je uit de bocht,” aldus de soms geëmotioneerde Alboreto. „Senna verdient het om te weten dat zijn dood niet zijn eigen schuld is geweest. Ik wil dat niemand voor het ongeluk in de gevangenis terecht komt, maar ik ben hier om hem niet te doen vergeten.”

Het proces moet duidelijkheid verschaffen over de schuldvraag. Team-eigenaar Frank Williams, directeur technische zaken Patrick Head en drie baanofficials, onder wie onze landgenoot Roland Bruynseraede, wordt dood door schuld verweten. De verdachten ontkenen steeds hun betrokkenheid bij de dood van Senna.

Het proces begon in maart. In de tussentijd zijn er al diverse verklaringen over het fatale ongeluk gegeven. Het proces gaat in de loop van de maand verder. Dan komt onder meer de verdediging aan het woord.

Vrijdag 19 september 1997

Boeren bijten in het zand

Bevreemdtd het u dat in deze tijden van luide roep uit het Verre Oosten de GP van Oostenrijk opnieuw aan de Formule 1-kalender werd toegevoegd? Weet dat alle eer toekomt aan het lobbywerk van Gerhard Berger. In wat misschien zijn laatste actieve seizoen is, kan de 38-jarige Oostenrijker na tien jaar eindelijk nog eens voor eigen publiek optreden. Dat de promotor in Zeltweg (primaire tongen hebben het over 'kassier') *Allsport* heet, een Zwitsers bedrijf waar Bernie Ecclestone niet helemaal vreemd aan is, is zuiver toeval.

De A1-Ring (niks te maken met de autostrade Salzburg-Wenen, des te meer met de mobilifoonmaatschappij die een fiks part van de 850 miljoen frank renovatiekosten ophoestte) zal dit jaar zowat alles wat wielen heeft, hebben ontvangen. Superbike, Grand Prix motoren, GT, F3000 en F1. Alleen de trucks passeerden niet in Oostenrijk. „Alleen omdat Zeltweg ze niet moest”, verduidelijkt Alexander Wurz, wiens vader van nabij betrokken was bij de verrijzenis van de vroegere Oostenrijkse Ring. „Mijn vader onderhandelde met de landbouwers die moesten worden onteigend om de vereiste aanpassingen aan het tracé te kunnen uitvoeren. Een moeilijke opdracht. Velen lagen dwars. Onbegrijpelijk, want ze konden miljoenen maken van velden waar geen patat of boom op groeide. De zaak raakte tenslotte rond, maar we danken het toch een koppig keuterboertje dat de *Remus Kurve* een stiervervelende haarspeld is geworden en dat er geen ruimte was om daar een tribune op te trekken.”

Wurz, testrijder van Benetton, verving op niet onverdienstelijke wijze Gerhard Berger toen diens sinussen opspeelden, maar de nestor van de F1 heeft ondertussen zijn plaats alweer ingenomen. Niet voor lang, menen ingewijden. Berger zou zijn gecontacteerd door BMW om de V10 te helpen ontwikkelen die in 2000 de Williams moet aandrijven. Berger debuteerde dertien jaar terug in F1 met het Beierse merk en spreekt Duits. Zijn stuur bij Benetton zou worden ingenomen door Alexander Wurz, zijn landgenoot én beschermeling. Wurz is alvast zo gerust in zijn nabije toekomst dat hij het zich kan veroorloven zijn contracten met Mercedes (in GT) en Benetton (als testrijder) te respecteren. En te bedanken voor de Grote Prijs op de A1-Ring, nota bene zijn sponsor.

Hij mag zondag dan al niet aan de start staan, Wurz bestuurde wel als eerste een Formule 1 op de vernieuwde Ring. In augustus, een Sauber. „Het plezier kwam

pas na verloop van tijd. Naarmate er meer rubber op het circuit achterbleef en de grip in die mate toenam dat je de snelle bochten inderdaad tegen 250, 280 per uur kon nemen. Geloof me vrij: pole-position zal pas in de ultieme seconden van de kwalificatiesessie worden gereden. Het circuit wordt elke minuut sneller."

Wurz noemt de A1-Ring het veiligste circuit op de kalender. „Bernie vond zelfs dat er te veel en te grote zandbakken waren", grijnst de Oostenrijker. De oude Oostenreichring, die te boek stond als behoorlijk gevaarlijk, werd met ruim anderhalve kilometer ingekort. Onder andere de viriele Boschcurve sneuvelde. En het niveauverschil werd uitgevlakt. De GP van Oostenrijk 1987 werd met honderd minuten vertraging op gang gevlagd omdat de eerste twee starts op de klimmende rechte niet zo vlotjes waren gelopen. Het jaar daarop stond Oostenrijk niet meer op de kalender. Als het tv-sig-naal zondag weer een uurtje werkeloos moet toekijken, zal het langer dan tien jaar duren voor Bernie Zeltweg nog eens met een bezoekje vereert.

■ **Uitslagen eerste trainingsritten:** 1. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.12.553 (gem.: 214.502 km/u); 2. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.12.589; 3. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.12.823; 4. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.12.956; 5. Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1.13.025; 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.13.034; 7. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.13.095; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.13.108; 9. Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.13.251; 10. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.13.261; 11. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.13.368; 12. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.13.524; 13. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.13.632; 14. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.13.762; 15. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.13.827; 16. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.14.060; 17. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.14.176; 18. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.14.266; 19. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.14.590; 20. Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1.14.591; 21. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.14.887; 22. Tarco Marques (Bra/Minardi-Hart) 1.16.502.

Damon Hill wellicht bij Jordan

ZELTWEG – Welingelichte bronnen meldden ons dat regerend wereldkampioen Damon Hill gisteren zijn krabbel zette onder een contract bij Jordan Grand Prix. In 1998 komt de Brit dan naast Ralf Schumacher te zitten. Dat bericht zou deze ochtend moeten worden geofficialiseerd, op de door Eddie Jordan aangekondigde persconferentie. Eerder deze week viel Hills laatste alternatief voor volgend seizoen weg. Alain Prost verbrak de onderhandelingen, omdat „Damon Hills motivatie niet dezelfde is als de mijne", zo meldde de Fransman. Diens landgenoot Christophe Bouchut maakt nu een grote kans om het vrije Prost-zitje voor de neus van Jarno Trulli weg te kapen, ook al omdat Bouchut een valies met 15 miljoen dollar meebrengt. Ondertussen werd gisteren op de Oos-

tenrijkse A1-Ring een privé-testsessie georganiseerd. Vooraan vond men drie wagens geschoeid met Bridgestone-banden (Hill, Barrichello en Magnussen). Niet verwonderlijk, want de hertekende Oostenreichring vreet rubbers, en het feit dat er maar twee linkse bochten in het tracé te vinden zijn, verhoogt nog de eisen die aan de banden worden gesteld. En het is algemeen geweten dat de Bridgestone-produkten iets resistenter zijn dan hun Goodyear-evenknieën.

Ook de voorspelling van Alexander Wurz, Oostenrijker en eerder dit seizoen doublure voor zijn landgenoot Berger, kwam uit: de A1-Ring wekt bij de F1-rijders bitter weinig enthousiasme op. „Het lijkt wel Monaco zonder vangrails", aldus David Coulthard. „Inhalen is hier zo goed als onmogelijk."

„Wacht maar tot zondag", sust een licht chauvinistische Wurz. „Zodra het circuit een beetje ingereden is, en er een laagje rubber op het asfalt ligt, valt de A1-Ring best mee."



„Alles in orde“, geeft Gerhard Berger aan. Met heel wat lobbywerk zorgde hij ervoor dat de GP van Oostenrijk aan de F1-kalender werd toegevoegd en dat hij na tien jaar eindelijk nog eens voor eigen publiek kan optreden.

Damon Hill
bij Ierse maat
Eddie Jordan



Jordan in de wolken met Hill

De luchtige wegen van het toeval: een Ierse sage

Eddie Jordan is gepasseerd, de markt mag opkramen. De Ierse koopman verpatste Fisichella aan Benetton, dat, naast de Italiaan, Alexander Wurz tot titularis promoveert volgend jaar. Met de opbrengst en een extra-inspanning van sponsor Benson&Hedges weekte de drummer van de Jordan Five bij Arrows een nieuwe gitarist los. Het is meegenomen dat Damon Hill ook wereldkampioen Formule 1 is. Het peloton '98 ligt grotendeels vast, alleen Gerhard Berger weet nog niet van wat zijn toekomst is gemaakt. Hij niet, de gazetten wel: sportdirecteur bij Sauber, ontwikkelaar voor BMW, vervanger van Frentzen bij Williams en een zonovergoten strand. De Oostenrijker riskeert tijd te kort te komen.

Wat heeft Jordan nu meer dan twaalf maanden terug toen hij vergeefs naar Hill hengelde? „Maturiteit”, aldus Hill. „We hebben onze politiek veranderd”, stipuleert Jordan. Geld dus. „Vorig jaar investeerden we de overmacht van onze centen in technologie”, verklaart Eddie Jordan. „Dat was geen foute keuze, we moesten eerst onze competitiviteit tonen om gerenommeerde rijders te kunnen verleiden. Ik dacht dat onze wagen ondertus-

sen een en ander heeft bewezen. Dat vond alvast B&H, want zij verklaarden zich bereid mee in de portefeuille te tasten om een winnende rijder te kopen. Damon Hill.” Voor ruim 200 miljoen frank per jaar, meldt Radio Paddock. De helft van de tien miljoen Britse pond die Hill eiste. Of beter, zijn onafscheidelijke advocaat Michael Breen. Die jammer genoeg niet aanwezig kon zijn bij de finale onderhandelingsronde.

„Het toeval wil dat Damon zonder luchtvervoer zat in Monza”, vertelt Jordan. „Toevallig was er nog plaats in de privé-jet waarmee ik en het B&H-management naar Oxford terugvlogen. Eenmaal aan de praat, gezellig onder ons, bleek dat we een samenwerking wel zagen zitten. De dag erop werd het contract getekend.”

Een gelukkig toeval. Eddie Jordan is er de man niet naar zo'n scenario op te zetten. Net zo min als hij verantwoordelijk was voor de afwezigheid van Tom Walkinshaw toen Hill Mr Honda tegen het lijf liep in Francorchamps. De patron van Arrows was net opgestegen met bestemming Gloucester, om zijn pasgekochte rugbyploeg aan

het werk te zien, of de wereldkampioen hoorde van de toekomstige motorenleverancier van Jordan dat Honda zijn implicatie in het Mugen-project de volgende jaren alderminst zou terugschroeven. Een belangrijk argument voor de keuze van Damon Hill.

Zijn keuze, beklemtoonde hij gisteren. Onmiskenbaar in reactie op de mededeling van Alain Prost deze week dat hij de onderhandelingen met Hill had afgebroken omdat diens motivatie en de zijne niet gelijk liepen. Dat Hill toen al een week bij Jordan had getekend, is een onbetekenend detail. Wel belangrijk en ambetant voor Hill was dat plots een concurrerende bieder wegviel, nodig om zijn eisen kracht bij te zetten. Dus werd even Stewart uit de hoge hoed getoverd: de Britse pers diepte plots collectief Stewart Grand Prix als mogelijke piste op. „Ik dacht dat me iets was ontgaan, toen ik het las”, doet Jordan zijn best om ernstig te blijven.

Ah, Formule 1 kan mooi zijn, als je niet te zwaar tilt aan wat officieel wordt verklaard. Waarom Jordan zijn beroep tegen de overgang van Fisichella afblies? „We werden geadviseerd dat ons dossier toch niet zo sterk was als we wel dachten.” Toch veel leuker dan: ik verkocht de Italiaan voor anderhalf miljoen Britse pond?

Of nog: de verspreking van Alex Wurz, donderdagavond voor de Oostenrijkse radio. Of er al een beslissing was gevallen met betrekking tot zijn toekomst? „De persmededeling van Benetton volgt volgende week.” Waarna het team in allerijl een communiqué verspreidde dat „zeer verheugd was te kunnen medelen dat Benetton en Alexander Wurz zopas een akkoord hadden bereikt voor 1998.” Er rest Flavio Briatore, of zijn opvolger, nog werk om de jonge Oostenrijker te kneden voor deze nieuwsgierige wereld.

Hollywood of Tirol?

SPIELBERG – Bij de 100.000 kijkers die zondag worden verwacht ook ene Michael Douglas. Neen, het mikpunt van de jaloezie van de mannelijke helft van deze plaveet drukt niet de voetsporen van Sylvester Stallone, die in Monza kwam omroepen dat hij een film over F1 zou gaan draaien. Een project overigens waarover Ecclestone, Sly's partner, de teams vooraf niet had gepolst.

„Maar dat is niet de eerste keer“, monkelde Patrick Head, halve eigenaar van Williams. Niettemin, iedereen is pro. Ook Gerhard Berger, voor wie misschien een nieuwe toekomst is weggelegd als acteur. „Dat hangt ervan of het een seksfilm is of niet“, aldus de Oostenrijker, die nooit een geheim heeft gemaakt van zijn hobby's. *Mit Gerhard in Tirol?*

Zeg niet Zeltweg, maar Spielberg

SPIELBERG – Neen, we zijn niet verhuisd. En de A1-Ring evenmin. Spielberg krijgt alleen waar het recht op heeft. En waar het luid genoeg om gevraagd heeft.

In de aanloop naar deze Grand Prix van Oostenrijk blijkt een heuse oorlog over de situering te hebben gewoed. Bij traditie wordt het circuit met Zeltweg geassocieerd, omdat daar de airstrip ligt waar rond het tracé zich vormde.

Echter, de huidige installaties blijken op het grondgebied van Spielberg te liggen. Niet enkel een andere gemeente, zelfs een ander *Bezirk*. Tenslotte, is Spielberg niet een betere garantie voor fantastische races dan Zeltweg?



Eddie Jordan en Damon Hill: een lers sprookje tussen drummer en gitarist.

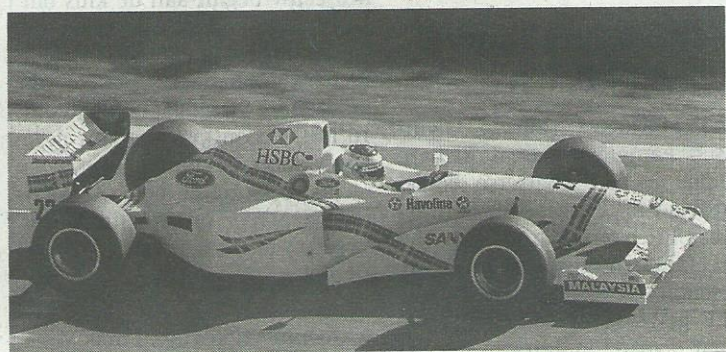
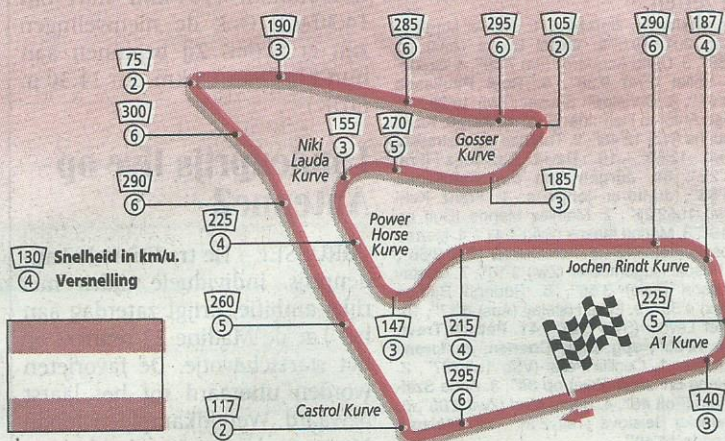


„Derde tijd. Niet kwaad voor een rijder met maar één oog. Ik lag vanochtend overhoop met de waterige oplossing die ik gebruik om mijn contactlenzen op hun plaats te

zetten en, vooral, daar te houden. Gevolg: mijn linkeroog hield niet op te tranen en de pupil keek wazig. Tijdens de eerste trainingssessie, voor de middag, was het echt een probleem. Ik zag amper de weg voor mij. Na de middag ging het beter. En als bij wonder voelde ook de wagen beter aan.“

„We hebben de hele dag hard gewerkt om een optimale afstelling te proberen uitdokteren voor dit nieuwe circuit. Niet evident. Vergeet niet dat ik nog nooit naar Oostenrijk ben gekomen. Zelfs niet als toerist. Ik zag wel enkele Grote Prijzen van Oostenrijk op televisie, maar dat was op de oude Oostenrijkring. Nu zijn er veel meer trage bochten. En die blijken onze wagen dus goed te liggen. Vanwaar de belovende chrono. En ik ben er zeker van dat we nog sneller kunnen. Er zijn nog een paar veranderingen mogelijk waarvan ik weet dat ze me een paar tienden kunnen opleveren. Let maar op morgen, met twee ogen ter beschikking rijdt ik pole-position.“

Rubens Barrichello uit Spielberg



■ **Vrije oefenritten van vrijdag:**
Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:11.527 (gemiddeld: 217,579 km/u); Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:11.638; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:11.798; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:11.899; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:11.902; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:11.967; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:12.265; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:12.283; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:12.519; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:12.548; Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1:12.614; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1:12.751; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:12.820; Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1:12.935; Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1:12.966; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:13.041; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:13.280; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:13.286; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:13.348; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1:14.079; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1:14.188; Tarso Marques (Bra/Minardi-Hart) 1:14.739.

F1-PILOOT **GERHARD BERGER** SPEELT THUISMATCH 'NA DE DOOD VAN MIJN VADER REED IK ALS IN EEN ROES NAAR DE ZEGE'

Op 27 juli won Gerhard Berger de Grote Prijs van Duitsland, de tweede zege in zijn carrière. Geen wereldschokkend nieuws, ware het niet dat de Oostenrijker die dag heroptrad na drie maanden inactiviteit. En dat hij net zijn vader - aan wie hij zeer gehecht was - verloren had. Een gesprek aan de vooravond van zijn 'thuis-match', de Grote Prijs van Oostenrijk.

Met zijn 38 jaar hoort Gerhard Berger bij de ancients van de Formule 1. Hij is gehuwd met Ana, een knappe Portugese mannequin, en is vader van drie kinderen: Christina (17 jaar) uit een vorige relatie, Heidi (4) en Sara (2). Zijn uitvalsbasis is Monaco. Berger heeft daar een goede reden voor. De Oostenrijkse fiscus zit hem namelijk op de hiel. Kortgeleden beleefde hij in zijn vaderland een hachelijk avontuur. Berger landde op de luchthaven van Wenen in zijn privéjet en was van plan om zijn vader te bezoeken. Nog voor hij de luchthaven had verlaten werd hij aangehouden en zijn dure jet verzegeld. Pas toen hij kon

Over zijn vak: 'Ik mis de gemoedelijkheid van vroeger.'



bewijzen dat hij wel degelijk staatsburger van Monaco was, lieten de Oostenrijkse autoriteiten, zeer tegen hun zin, de Formule 1-piloot weer vrij. Berger diende prompt klacht in tegen de Oostenrijkse staat. Afwachten maar hoe hij komend weekend voor de Grote Prijs van Oostenrijk in zijn vaderland ontvangen zal worden.

Berger zit al 15 jaar in *het vak*. Hij heeft alle grote kampioenen van het voorbije decennium van dichtbij meegemaakt. Nu zit hij in een fase waarin hij een liefde-haatverhouding met de autosport heeft ontwikkeld. Zijn recente zege in Duitsland bewijst dat Berger nog tot de top behoort. Hij beseft dat hij veel, zoniet alles, aan de Formule 1 te danken heeft. Anderzijds is Gerhard bijzonder bezorgd om zijn gezin en spookt het risico dat inherent is aan de sport die hij beoefent hem steeds vaker door het hoofd.

Bestaat er een geheim om tot je 38ste mee te draaien in de Formule 1?



Gerhard en Ana:
'De Formule 1 komt na het gezin.'

Het zit hier. (wijst naar zijn hoofd) Mentale kracht en motivatie. Krijg ik het gevoel dat het bobijntje opdraait, dan trek ik me terug uit mijn professionele biotoop. Neem ik vakantie. Een andere keer doe ik net het tegenovergestelde. Zit ik een week lang elke dag in die wagen tijdens privétestritten. Het lijkt wellicht paradoxaal, maar of het één of het ander werkt. Bij mij toch.

Je maakte in Duitsland een opgemerkte comeback.

(glundert) Dat was inderdaad wonderlijk. Ik vertrok uit pole-position en gaf die eerste plaats niet meer uit handen. Ik reed in Duitsland de perfecte race.

Spookte de dood van je vader niet door je hoofd?

Duitsland bewijst wat ik net zei: *it's all in the head*. Na drie maanden inactiviteit was ik in principe niet klaar om een topprestatie te leveren. Komt daar inderdaad bij dat het verlies van mijn vader zwaar op me drukte. En toch ben ik in Hockenheim in die wagen gestapt en heb ik alles van me afgeschud. Als in een roes reed ik naar de zege. Gedreven door een bovennatuurlijke macht. Vader is omgekomen in een ongeval met zijn privévliegtuig. We waren erg *close*. Op het podium in Duitsland dacht ik aan hem. Ik was diep bedroefd dat hij geen getuige meer kon zijn van mijn succes.

Voel je je nog thuis in de Formule 1 van vandaag?

(zucht) Er zijn tegenwoordig jonge piloten die niets of niemand ontzien. Gelukkig zijn er ook anderen. Mensen van vlees en bloed. Ralf Schumacher bijvoorbeeld of Fisichella. Ik mis Ayrton Senna. We waren goed bevriend, vooral toen we teamgenoten waren. Wie ik nog mis van de vorige generatie? Keke Rosberg, Nelson Piquet... Kerels uit de tijd dat er nog sprake was van menselijk contact onder de Formule 1-piloten.

Waarom blijf je meedraaien in het circus?

De racesport is mijn leven. Alleen mijn gezin is nog belangrijker. Het gevoel van macht over de techniek, de zeges, maar ook het geld, dat spreekt me zo aan in de Formule 1. **Bestaat er een leven buiten de Formule 1?**

(vaag) Ik doe wat in zaken. En ik hou veel tijd vrij voor mijn gezin. Mijn twee meisjes zijn mijn oogappels. Ik wil ze zien opgroeien. Heidi en Sara geven zin aan mijn leven. Ik neem mijn gezin nooit mee naar een Grand Prix. Zij horen daar niet thuis. Het is er te druk en te lawaaiig voor de kinderen. Trouwens, het weekend van een race heb ik toch geen tijd voor hen.

Hoelang ga je nog door?

Ik denk steeds vaker na over mijn leven na de Formule 1. Enerzijds ben ik nog te zeer verhangen naar de omloop om ermee te kappen. Anderzijds heb ik een panische angst voor de *Grand Prix te veel*. De koers die voor mij fataal zou afgelopen. Ik ben er een paar keer kort bij geweest. Herinner je mijn ongeval in Imola, op exact dezelfde plaats waar Ayrton Senna het leven liet. Dezelfde omloop is ook mijn landgenoot Ratzenberger fataal geworden. Na hun dood heb ik er ernstig over nagedacht om ermee op te houden. Maar het ging niet. Nu, de dag van de laatste race moet een keer komen. Stoppen op het juiste moment, dat is de kunst.

Maandag 22 september 1997

Villeneuve buit
fout van Michael
Schumacher uit



Dure onoplettendheid Schumacher

Jacques Villeneuve wint en nadert Duitser
tot op één puntje in WK-stand

Zelfs Michael Schumacher is niet onfeilbaar. De Duitser bezondigde zich in de GP van Oostenrijk aan een onoplettendheid die hem misschien de wereldtitel kost. Terwijl de gele vlag uithing voor een zijsprongetje van Alesi, stuurde hij zijn Ferrari toch voorbij Frentzen. *Stop and go* van 10 seconden, met in- en uitrijden van de pitstraat ruim 25 seconden straf. Trek die van zijn totaal tijd af en de oogst van Schumacher bedraagt drie punten. In plaats van het schamele eentje dat winnaar Villeneuve tot op één punt van de WK-leider laat naderen. Met de volgende race, op de Nürburgring, amper één week af.

„Ik had zelfs tweede kunnen eindigen”, beweerde Schumacher, „want bij de pitstop zat ik vlak achter Villeneuve. Wat kan ik zeggen? Ik had alleen oog voor Frentzen en Berger. Ik zag de vlag niet. Ik dacht trouwens dat ze links werd gezwaaide, in een rechterbocht. Voor mijn part mogen ze die vlaggen gerust wat groter maken en aan beide kanten van het circuit hangen.”

En dan mag hij zich gelukkig prijzen dat hij in de voorlaatste ronde Damon Hill nog de zesde plaats kon ontfutselen.

Dit had het weekeinde van Bridgestone moeten worden. Een circuit op hun maat. Het was ook aardig in de maak. Op zachtere banden dan de concurrentie lukten Trulli, Barrichello en Magnussen een denderende start. De Ita-

liaan viel zelfs de leiding in de schoot nadat de Mercedes-motor van Hakkinen het na bijna één ronde voor bekeken hield. Maar dan bleken Barrichello en Magnussen op een twee-stopstrategie te zitten. „Fout”, gaf Paul Stewart toe. „Maar de data uit de trainingen wezen ons in die richting. Er is duidelijk wat mis met het evenwicht van de wagen.”

„Ik wist dat de Stewarts problemen zouden krijgen met hun banden, maar de Prost baarde me meer zorgen”, aldus Villeneuve, die halfweg koers in het zog van leider Trulli kwam. „Mijn bedoe-

ling was hem zo dicht te naderen dat ik hem tijdens de pitstop voorbijkon.”

Zijn plannetje lukte. De Prosts moesten zelfs helemaal met lege handen naar huis, want in het zicht van de finish blies eerst Nakano en amper enkele tellen later Trulli de motor op. „Al voor mijn pitstop had de Mugen grilen”, aldus Trulli. „Anders had Villeneuve nooit terrein kunnen terugwinnen.” De Italiaan moet volgende week de plaats ruimen voor de herstelde Olivier Panis. Veel zorgen over zijn toekomst maakt hij zich echter niet. Er zou

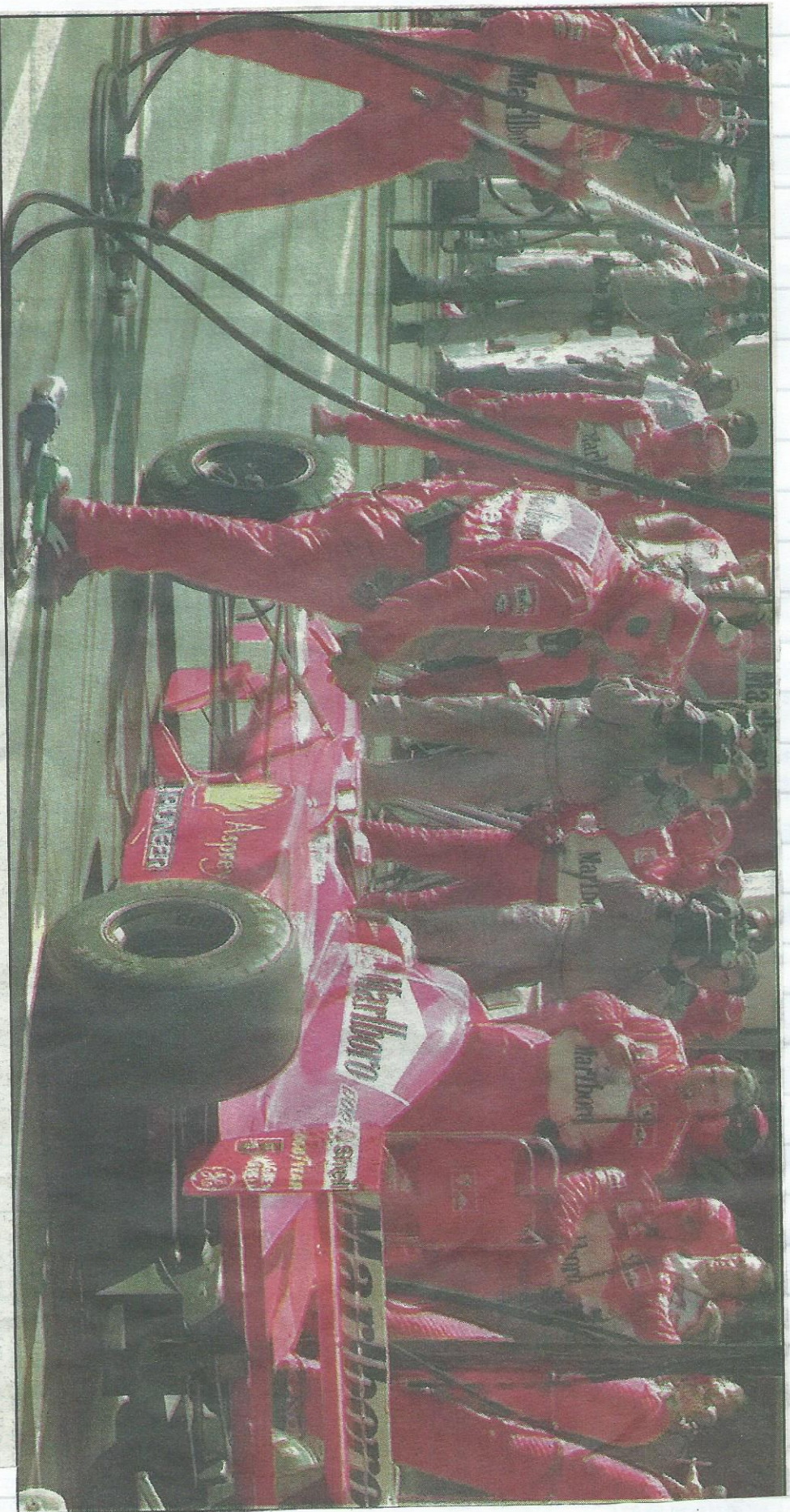
hem bij Prost een contract voor de volgende twee of zelfs drie jaar wachten.

Bridgestone scoorde geen enkel punt. Het moet een frustrerende vaststelling zijn dat hun bandenvoordeel wordt tenietgedaan door andere aspecten van de wagen. Dat is hun probleem: ze hebben geen topteam. En de contracten van Goodyear verhinderen hen er één binnen te halen. Al is Eddie Jordan serieus aan het manoeuvreren om daar onderuit te komen. Ook de inlijving van Hill past in dat scenario.

Niet enkel Villeneuve voerde gisteren een nummertje pit-passage op. Coulthard deed hetzelfde met Frentzen. Opnieuw. Twee weken terug leverde het de Schot de overwinning op. Nu de tweede plaats. En zes punten die hem in de WK-stand op één punt van Frentzen brengen. De Duitser vervulde zijn rol als puntenpakker ten nadele van Schumacher perfect, maar dat doet hem nauwelijks groeien in de ogen van Frank Williams en vooral Patrick Head. Terwijl het Britse team zijn tandem voor '98 nog altijd niet officieel heeft omgeroepen. Gezellig.

Gezellig weekeinde ook voor Gerhard Berger. Na tien jaar nog eens op eigen grond. De Oostenrijker kon niet weerstaan aan de drang er zich in te begraven. „Geniale pitstopstrategie. Zonder bandenwissel. We wonnen inderdaad enkele seconden, maar tegen het einde waren mijn banden zo versleten dat ik in de zandbak schoof. Ik had het mij toch wel anders voorgesteld.”

We vermoeden dat Gerhard gisteren een wedstrijd dicht bij zijn pensioen kwam.



Michael Schumacher passeerde Frentzen terwijl de gele vlag uithing en dat kostte hem een stop and go van 10 seconden, met in- en uitrijden van de pitstraat ruim 25 seconden.

1ste rij: Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:10.304 en Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:10.398. **2de rij:** Jarno Trulli (Ita/Prost-Mugen-Honda) 1:10.511 en Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:10.670. **3de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:10.700 en Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:10.893. **4de rij:** Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1:11.025 en Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:11.051. **5de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:11.056 en David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 1:11.076. **6de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:11.186 en Johnny Herbert (GB/Sauber) 1:11.210. **7de rij:** Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1:11.261 en Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:11.299. **8ste rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:11.382 en Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:11.596. **9de rij:** Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:11.615 en Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:11.620. **10de rij:** Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:12.036 en Jos Verstappen (Ned/Tyrell-Ford) 1:12.230. **11de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrell-Ford) 1:14.246

WK-standen

■ **Rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 68 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 67; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 31; 4. David Coulthard (GB) 30; 5. Jean Alesi (Fra) 28; 6. Gerhard Berger (Oos) 21; 7. Giancarlo Fisichella (Ita) 20; 8. Eddie Irvine (Ier) 18; 9. Olivier Panis (Fra) 15; 10. Johnny Herbert (GB) 14; 11. Mika Hakkinen (Fin) 14; 12. Ralf Schumacher (Dui) 13; 13. Damon Hill (GB) 7; 14. Rubens Barrichello (Bra) 6; 15. Alexander Wurz (Oos) 4; 16. Jarno Trulli (Ita) 3; 17. Mika Salo (Fin) 2; 18. Shinji Nakano (Jap) 2; 19. Nicola Larini (Ita) 1.

■ **Constructeurs:** 1. Williams-Renault 98 pin; 2. Ferrari 86; 3. Benetton-Renault 53; 4. McLaren-Mercedes 44; 5. Jordan-Peugeot 33; 6. Prost-Mugen Honda 20; 7. Sauber-Petronas 15; 8. Arrows-Yamaha 7; 9. Stewart-Ford 6; 10. Tyrrell-Ford 2

Een kwestie van banden

SPIELBERG – De heilige hiërarchie kwam behoorlijk onder druk te staan tijdens de trainingen. Derde tijd voor Trulli, ondanks motorbreuk, en de Stewarts, gehinderd en wel, binnen de top-zes. De Bridgestone-banden, roepen we dan in koor. *Moment mal:* wat hebben die Japanners eigenlijk dat die Amerikanen (van Goodyear) niet of minder hebben? We schoven de kwestie op het bord van Jos Verstappen, de enige die al met de twee merken reed.

„De Bridgestones zijn lichter en anders gevormd waardoor ze beter contact houden met de weg”, weet Jos uit de omstandige test- en promotieritten die hij vorig jaar in Japan reed. „Dat laat je toe de voorophanging stijver af te stellen en scherper door de bochten te scheuren. Probeer je hetzelfde met Goodyears, dan schuif je over de neus weg (onderstuur) en beschadig je de banden. Dus dien je naar een hardere, resistentere rubbersoort te grijpen, maar die biedt dan weer nog minder grip. Een vicieuze cirkel.”

Onder andere Villeneuve beklagde er zich over dat hij zijn banden (Goodyear) niet op de juiste temperatuur kreeg. „Dat betekent precies dat hij de hardere variant had omliggen. Die warmen niet zo snel op tot de ideale gebruikstemperatuur van 90 graden. En als de omgeving dan niet wat warmte inblaast, heb je problemen.”

Bridgestone-banden blijken dus een troef. Maar niet overal. Waarom wel hier en niet in, zeg maar, Monza? „Ze maken het verschil in trage, scherpe bochten. De A1-Ring heeft drie stuks waarin je amper honderd kilometer per uur haalt. Haarspelden dus. Bovendien draaien alle bochten, op twee na, rechts. Wat het slijtage-effect nog versterkt, want de twee linkerbanden krijgen nagenoeg alles te verwerken.”

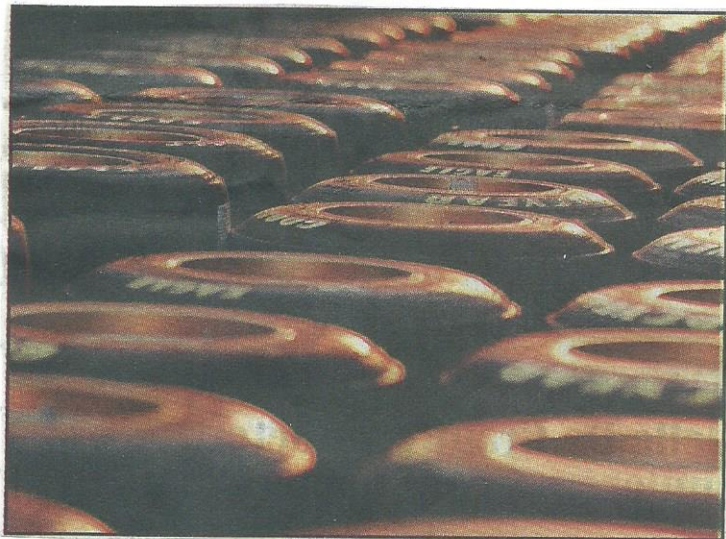
Een multistopstrategie is dus de enige oplossing voor de wagens op Goodyear, zegt de kenner in ons. „Ik kan deze race volmaken op één stel banden, en dan nog zachte”, ontuchttert ons Jos the Boss,

Uitslag

1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 306,933 km in 1 u. 27:35.999 (gemiddeld: 210,228 km/u); 2. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) op 2.909; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 3.962; 4. Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 12.127; 5. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 31.859; 6. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 33.421; 7. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 37.207; 8. Johnny Herbert (GB/Sauber) 49.057; 9. Gianni Morbidelli (Ita/Sauber) 1:06.455; 10. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) op 1 ronde; 11. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) op 2 ronden; 12. Jos Verstappen (Ned/Tyrell-Ford) op 2 ronden; 13. Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) op 4 ronden; 14. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) op 7 ronden. **Opgaven:** 1ste ronde: Hakkinen (motor). 37: Alesi (aanrijding). 38: Irvine (stuurfout). 48: Salo (versnellingsbak). 57: Nakano (motor). 58: Magnussen (motor). 58: Trulli (motor). 64: Barrichello (stuurfout). 67: Diniz (schokdemper). 70: Berger (stuurfout) **Snelste ronde:** Villeneuve (36) 1.11.814 (gem: 216,709 km/h)

nochtans geschoeid met GY. „Omdat wij de bochten sowieso trager aansnijden dankzij de kanjer van een Ford-motor in onze rug en omdat hier, samen met de Hungaroring en misschien de Nürburgring, het gaafste, minst vretende asfalt van de kalender ligt. Rekening houdende met het koelere weer en de lange, tijdrovende inrit van de pitstraat is dit circuit dus geknipt voor zachte banden en één stop. Ook voor de Goodyears, op voorwaarde dat ze het onderstuur onder controle krijgen.”

Voor wie nog aspiraties als teammanager mocht koesteren, dit detail: de 9 sets droogweer- en 7 sets regenweerbanden die elke rijder voor het weekeinde krijgt, dienen gekozen vóór de kwalificatiesessie zaterdagmiddag. En ze moeten van één soort (hard of zacht) zijn. We begrijpen stilaan waarom er zoveel computers in die garages staan.



Verstappen met 120 paarden minder

SPIELBERG – Ene Enrico Benzing gaat prat op een computerprogramma dat uit het geloei de kracht van de motor kan afleiden. Voor rekening van het Duitse magazine *Motorsport Aktuell* richtte hij zijn voelhorens op het F1-peloton. De Renault V10 spuit, volgens de voormalige race-ingenieur, het grootste aantal paarden. 753 in wedstrijd-configuratie, 774 tijdens de kwalificaties. Volgen (met de waarden in de koers): Ferrari 736, Petronas 731, Peugeot 730, Mercedes 729, Mugen-Honda 726, Stewart-Ford 722, Tyrrell-Ford 636, Hart 627. Verstappen heeft dus ruim 120 pk minder ter beschikking dan Villeneuve en co. Toch even de gegevens gecheckt bij onze landgenoot Jacky Beekelaert van Peugeot. „730 paarden? Daarmee zou ik heel tevreden zijn geweest... voor de GP van Brazilië 1996.”

Mager is niet gezond

SPIELBERG – Slechts 21 wagens aan de start van de Grand Prix van Oostenrijk, de Minardi nr. 21 werd uitgesloten wegens 3 kg te licht. Uitleg van Minardi: Tarso Marques is vermagerd. Om te checken of de bolides beantwoorden aan het reglementaire minimumgewicht, worden ze onaangekondigd gewogen tijdens de trainingen. Met de rijder achter het stuur.

Die wordt voor het seizoen op de balans geplaatst, zodat de controleurs weten hoeveel kilogram ze van het totaalgewicht moeten aftrekken. Marques kwam in Frankrijk Trulli vervangen en werd daar 72,5 kg zwaar bevonden. Die 72,5 kg werden van het weegresultaat hier afgetrokken en wat bleek: te licht. Marques is vermagerd, volgens Minardi. Niet onmogelijk, want sport, ook autosport, tast het vet aan.

De koerscommissarissen pasten niettemin het reglement naar de letter toe: schrapping. Terwijl Hakkinen in Spa voor een vergelijkbaar vergrijp (niet-conforme benzine) naar de laatste plaats op de grid was verwezen. Minardi tekende nochtans geen beroep aan. Misschien was het te duur.

Michael Douglas en Merlene Ottey

SPIELBERG – De teams spraken schande toen Flavio Briatore enkele jaren terug Formule 1 opentrok naar een breed publiek met lifestyle-toestanden, ondertussen doen ze duchtig mee aan de invitaties van beroemdheden.

Sauber liet Merlene Ottey aan een F1-stuur draaien, gelukkig buiten de wagen. McLaren staat duidelijker hoger in de F1-hiërarchie want zijn gast, acteur Michael Douglas, mocht op het podium de zilveren magnum Moët uitreiken.

Nochtans is Bergers afscheid nakende, meent Helmut Zwickel, een grijze, Oostenrijkse collega te weten. Want Berger deed afgelopen winter zijn donkergroene Citation III van de hand. En een F1-renner zonder jet, dat is toch geen F1-renner.

„Liever 1 Berger dan 2 Schumachers”

SPIELBERG – Het eventuele pensioen van Gerhard Berger is uitgegroeid tot een staatszaak in Oostenrijk. Gösler, het bier dat wat vandoen heeft met deze Grand Prix, maakte het de oudste renner nog wat moeilijker met een telefonische rondvraag bij ruim duizend Oostenrijkers: slechts 1 procent kan de oudste F1-renner echt niet luchten, 54 procent vindt dat hij moet doorgaan. Gösler had zich de telefoonrekening kunnen besparen. Het volstaat de spandoeken op het circuit te raadplegen om te weten wat het volk wil. *Liever 1 Berger als 2 Schumachers* lazen we onder andere.

Oostenrijk vervroegd

SPIELBERG – Een ontwerp voor de Formule 1-kalender 1998 sijpelt de door. De Grand Prix van Oostenrijk wordt vervroegd (26/7) en gevolgd door Duitsland (2/8) en Hongarije (16/8). Een Centraal-Europese zomer, zeg maar. Naar we hopen, gevolgd door de GP van België, einde augustus. Het seizoen begint op 8 maart in Australië. Van Frankrijk is er voorlopig geen sprake, wel van Portugal. Logisch, in Portugal hebben ze na één jaar afwezigheid begrepen dat ze maar beter prompt reageren op de verzuchtingen van Mr. Ecclestone (aanpassingen aan circuit en infrastructuur), in Frankrijk nog niet: FR3 mocht opnieuw Magny-Cours binnen en filmen, alhoewel Bernie de rechten exclusief aan TF1 verkocht, en de wet-Evin verplichtte de F1-baas zelfs uit eigen zak een fles champagne voor het podium te kopen. Naar verluidt speelt Bernie met de idee de Grote Prijs naar Le Mans te verhuizen. Omdat het dichter bij de Champagne is en de bubbels daar minder duur staan geprijsd.

McLaren werkt aan Senna-film

SPIELBERG – Sylvester Stallone is niet de enige die aan een film over Formule 1 werkt. McLaren overweegt het leven en de carrière van Ayrton Senna op pellicule te zetten. „We hebben een samenwerkingsakkoord met Warners Brothers”, aldus Ron Dennis, patron van McLaren. „Maar we twijfelen nog om effectief van wal te steken. Het is nogal een delicaat onder-

Senna liet tijdens de GP van San Marino 1994 het leven. Het proces dat klaarheid moet brengen in de omstandigheden en de oorzaak van zijn dood loopt nog.