

Tabaksgigant start in 1999 met F1

BRUSSEL – Met een multimediale persvoorstelling maakte tabaksfabrikant British American Tobacco gisteren officieel bekend wat iedereen al lang vermoedde: BAT heeft een eigen Formule 1-team opgericht. Om al van bij de start, die pas in 1999 zal geschieden, competitief te zijn, werd het bijna 30 jaar oude Tyrrell F1-team overgekocht van stichter Ken Tyrrell.

BAT zorgt voor het geld, de sigarettenfirma houdt meer dan de helft van de aandelen voor zich, autobouwer Adrian Reynard en manager Craig Pollock mogen het uitgeven. Vooral deze laatste, tevens manager van Jacques Villeneuve, wil een frisse wind door het soms hautaine F1-milieu doen waaien.

„We zullen in veel aspecten van de anderen verschillen,” aldus Pollock, „waaronder onze open communicatiepolitiek en ons verlangen om dicht bij het publiek te staan. Wij willen niet het speeltje van een multimiljonair zijn. De fans zijn ook belangrijk.”

Pollock, die niet onder stoelen of banken steekt dat hij de ontspannen sfeer van de IndyCar-paddock verkiest boven de mobilhomes van de F1, wil de koninginnenklasse van de autosport een beter imago aanmeten. „De komst van BAT zal zeker een verandering teweegbrengen. Naast het promoten van de sport willen we natuurlijk ook winnen. Daarom gaan we met Adrian Reynard in zee.”

Reynard behaalde al in alle eenzitterformules een titel, behalve in de F1. Daar wil men nu verandering in brengen. „Ik heb al altijd

gezegd dat Reynard Racing Cars onder de juiste omstandigheden in de F1 wil treden,” aldus Reynard. „Je rijdt bij Grand Prix enkel vooraan als je alle technische eisen, organisatorische vaardigheden en vooral financiële voorwaarden goed kan invullen. Dit is nu het geval.”

Wie de wagens zal besturen, is nog een vraagteken, al staat Pollocks beschermeling Jacques Villeneuve (wiens contract met Williams eind '98 afloopt) wel op de eerste rij. „Ik heb een kort lijstje met mogelijke kandidaten,” onthult Pollock. „Met Villeneuve uiteraard, maar ook Michael Schumacher staat er bij.”

De retour van BAT, ooit aanwezig met de goud-zwarte JPS-Lotus, komt er midden in de discussie over tabakssponsoring. „Toeval,” aldus grote baas Martin Broughton. „Sigaretten zijn wereldprodukten en de F1 is een van de weinige sporten die de hele planeet aanspreken. Bovendien bewees marktonderzoek dat meer mensen zich aangesproken voelen door de F1, dan door motorsport, bijvoorbeeld.”

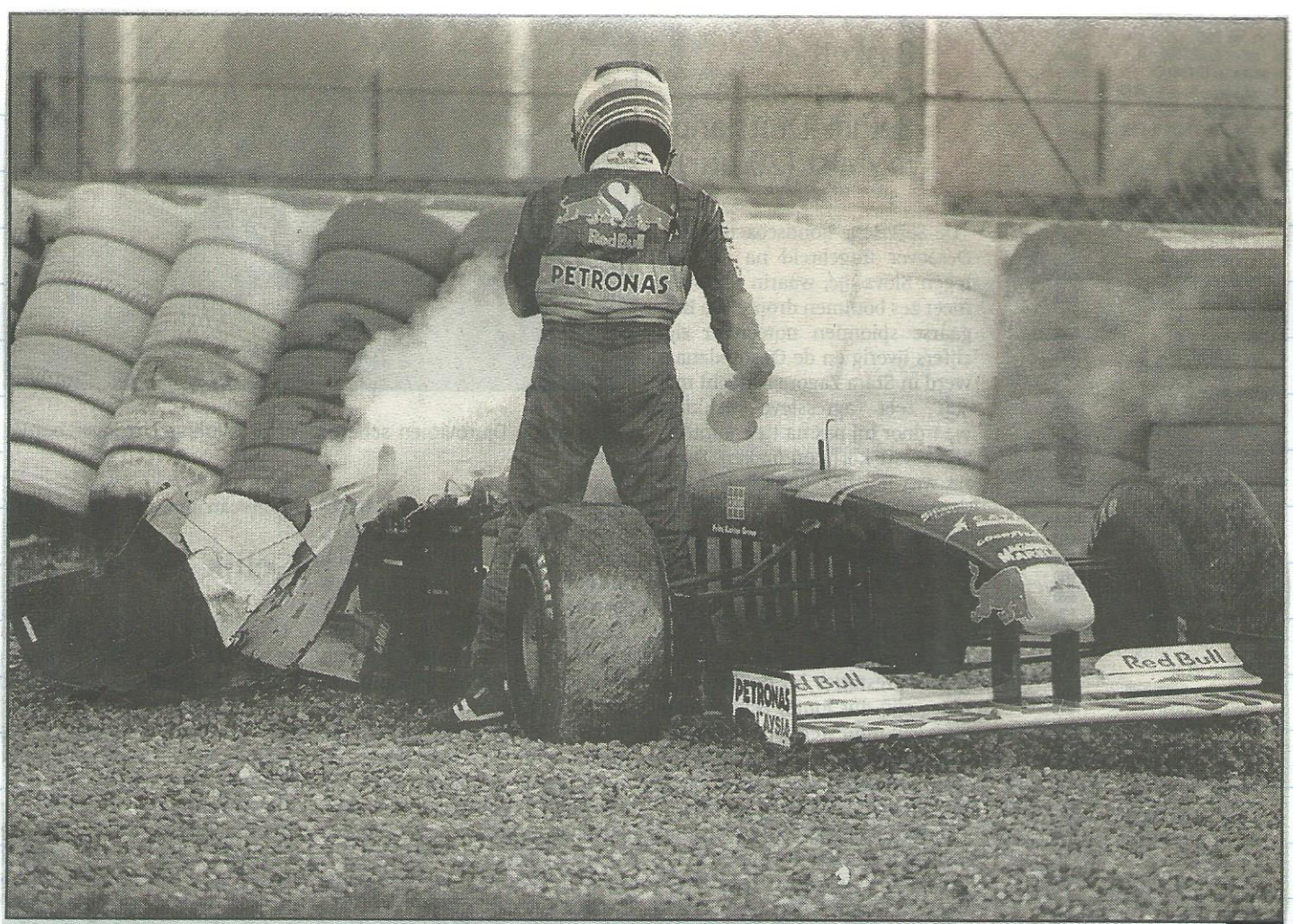
Hoewel Broughton de beslissing van de Britse regering om tabakssponsoring in de F1 toe te staan als „intelligent” omschreef (wat hij dan vindt van het Belgische verbod kunt u wel raden), zwijgt hij voorlopig in alle talen over

de naam van het team. Als het team naar een van BAT's merken vernoemd wordt (naar analogie met Benetton), kan een eventueel later verbod makkelijk worden omzeild. „Speculaties in die richting leveren ons extra publiciteit op, dus laten we de pers nog een tijdje raden,” lacht Broughton. Voorlopig staan de meeste centen op Lucky Strike, al is het niet onmogelijk dat de tweede wagen van het team in andere kleuren steekt, zoals nu reeds in de Amerikaanse IndyCar de gewoonte is.

Tyrrell moet het volgend jaar zeker zonder sigarettensteun stellen, wat doet vermoeden dat het team nog verder wegzakt dan nu reeds het geval is. Ook de rijders voor 1997 zijn nog niet bevestigd, maar Verstappen is in volle onderhandeling.

■ STEWART OP DE TENEN GETRAPT –

Het Stewart Racing Team is ontstemd over het onderzoek van de FIA naar de solvabiliteit van het team. De Internationale Automobielfederatie vraagt zich af of Stewart nog voldoende centen heeft om ook in 1998 nog mee te draaien. „We hebben een sterke technische partner in Ford en verscheidene betrouwbare financiële partners,” aldus Jackie Stewart. „Een aantal dat nog zal verhogen. Bovendien verhuizen we naar grotere gebouwen en starten we met een apart testteam. Al die zaken samen laten ons toe het initiatief van de FIA ten zeerste in vraag te stellen.”



De tweede dag en het is al raak

De Argentijnse Formule 1-rijder Norberto Fontana bekijkt het gehavende achterwerk van zijn Sauber. Fontana tolde van de baan tijdens een testrit op het Montmelo-circuit bij Barcelona. De hele maand november waren testritten verboden. Pas sinds maandag konden de rijders weer aan de slag.

Ferrari F1 reageert vingervlug

Ferrari is altijd goed voor een kleine volksteloop, of ze nu iets nieuws hebben of niet. Maar dit jaar vindt bij Ferrari een kleine revolutie plaats. De typische schakelgrille op de F355 F1 is niet meer. Want hier schakelt men via twee kleine lipjes achter het stuurwiel. Inderdaad, net als Schumacher.

Het enige verschil met de Ferrari van Schumacher is dat de snelle Duitser een slordige 750 miljoen opstrijkt om ermee te rijden, terwijl de Ferrari-klant er 363.000 fr. (incl. BTW) extra voor moet ophoesten. Maar Ferrari-rijden krijgt er niet enkel een extra dimensie door, met het F1-systeem kan zelfs de grootste kluns de 375 pk's van de F355 temmen.

Het systeem dat Magnetti-Marelli in opdracht van Ferrari ontwikkelde is een hydraulisch bediende manuele versnellingsbak en -koppeling. De bolide beschikt zo over zes sequentiële versnellingen. Maar via een knopje op de midden-

console kan volledig op automaat worden overgeschakeld. Het F1-systeem van Ferrari heeft ook een flinke portie software aan boord. Die zorgt ervoor zorgt dat je de motor bij het terugschakelen nooit over de rode grens van 8.500 toeren kan jagen. En tijdens een uitstapje op het circuit van Zolder hoeft je ook geen gas te lossen bij het opschakelen. Zelfs plankgas tik je de Ferrari probleemloos door de zes versnellingen.



De Ferrari 355 Spider F1

Vrijdag 5 december 1997

De BMW-fabriekspiloot J.J. Lehto, dit jaar in een McLaren-BMW aan de slag in het FIA-GT-kampioenschap, neemt komend seizoen deel aan het Amerikaanse Cart-kampioenschap. De 31-jarige Lehto, voormalig ploegmaat van Michael Schumacher bij Benetton, debuteerde in 1989 in de F1-kampioenschap. In 1994 brak hij bij een crash een nekzwervel waardoor een abrupt einde aan zijn F1-carrière kwam.

DONDERDAG 15 JANUARI 1998

Zuid-Afrika vervangt wellicht Portugal

BRUSSEL – De Internationale Autosportfederatie (FIA) bevestigde dat Portugal van de Formule 1-kalender 1998 wordt geschrapt. De Portugese regering en de automobielclub hadden dinsdag laten weten dat de vereiste aanpassingswerken aan het circuit van Estoril niet binnen de geplande termijn konden worden uitgevoerd. Van de twee reserves lijkt Zuid-Afrika de grootste kanshebber om de vrijgekomen datum (11 oktober) in te nemen. Het circuit van Zhuhai (China) is nog niet gehomologeerd, meldt Roland Bruynseraede, door de FIA belast met de inspectie.

ZATERDAG 31 JANUARI, ZONDAG 1 FEBRUARI 1998

Shinji Nakano naar Minardi

FAENZA (afp) – Shinji Nakano rijdt het komende seizoen voor de Italiaanse F1-stal Minardi.

De 26-jarige Japanner haalde vorig jaar bij het team van Alain Prost twee WK-punten in 17 races. Nakano krijgt bij Minardi de pas 19-jarige Argentijn Esteban Tuero als ploegmaat.

Formule 1-seizoen van start in Australië



Smaller en op ingekeepte banden, die minder vast op het asfalt klevden: in de wintertests bleek de Formule 1 anno '98 zo'n twee (Bridgestone) tot vier (Goodyear) seconden per ronde trager dan zijn voorganger. De Internationale Autosportfederatie (FIA) heeft haar doel bereikt. Maar, hoe waarheidsgetrouw zijn die privé-trainingen? En hoelang duurt het voor de ontwikkeling het reglement heeft ingehaald? De verantwoordelijke van Bridgestone liet nu al weten dat zijn banden maar één seconde verloren. En McLaren wordt ervan verdacht een ingenieuze rem te hebben bedacht die hen buiten categorie zou verheffen. De ware toedracht zal pas in Australië blijken. FIA meldde alvast dat het niet zal wachten onfaire oplossingen te beteugelen.

Over één ding is iedereen het roerend eens. De nieuwe technische voorschriften zijn niet van

aard de gevestigde hiërarchie door elkaar te gooien. De grootste teams beschikken over het grootste budget, kunnen het meest testen en verschijnen dus het best gewapend aan de start. „Misschien kan een kleine garnaal, dank zij een gelukkige vondst, in de eerste twee, drie races stuntsen”, hoopt Jan Magnussen. „Tot de grote stallen, met hun parallelle, permanente ontwikkelingsstructuur, ook dat voordeeltje hebben achterhaald en uitgevlakt.”

De grote stallen, dat blijven: Ferrari, Williams, McLaren, Benetton. Niet noodzakelijk in deze volgorde. Nu Renault heeft afgehaakt, wordt gevreesd dat de motor van Benetton en Williams zonder adem raakt. Renault had haast elke Grand Prix een verdere evolutie klaar. Ferrari sloot zich de hele winter op in Mugello. Zogezegd, dichterbij de ateliers, maar ingewijden zien er geen gunstig voortekenen in. Diezelfde ingewijden tippen McLaren.

Op de vooravond van het nieuwe seizoen moeten we tenslotte vaststellen dat de kalender nog niet vast ligt. Een onduidelijke situatie, die bewijst hoezeer extrasportieve kopzorgen knagen aan het imperium van Bernie Ecclestone.

„F1-rijder mag geen atleet zijn”

MELBOURNE – David Coulthard had misschien beter eerst zijn baas gepolst, voor hij in het krachthonk dook. „De middelpuntvliedende krachten beletten de rijder van een Grand Prix-wagen permanent te ademen”, legt Ron Dennis uit. „Het komt er dus op aan niet te veel spieren in huis te hebben, want die slurpen zuurstof op. Alleen nuttige spieren (hals en bovenlichaam) zijn welkom. F1-rijders mogen geen atleten zijn.”

„Geen doping meer”

MELBOURNE – Volgens Ron Dennis was er een tijd dat Formule 1-rijders vrolijk slikten. „Betablockers waren bijzonder populair”, beweert de McLaren-baas. De (verboden) producten hebben een kalmerend effect en waren daarom ook geliefd bij biljarters en andere concentratiesporten. „Maar nu niet meer. Er wordt geen doping meer gebruikt. Trouwens, er zijn geregelde controles en die brachten nog nooit een positief geval naar boven.”

Schumacher favoriet bij Ladbrokes

LONDEN (rtr) – Voor de Londense bookmaker Ladbrokes maakt Michael Schumacher de grootste kans op de F1-wereldtitel. Enkele dagen voor de openingsmanche in Australië staat de Duitser 15 tegen 8. Daarna volgen titelverdediger Jacques Villeneuve (5-2) en Mika Hakkinen (4-1). De grootste slag slaan de gokkers bij een eindoverwinning van de Braziliaan Pedro Diniz en de Deense nieuwkomer Jan Magnussen. Zij staan 200 tegen 1.

De quoteringen: 15-8 Michael Schumacher; 5-2 Jacques Villeneuve; 4-1 Mika Hakkinen; 10-1 Heinz-Harald Frentzen; 14-1 David Coulthard; 33-1 Damon Hill en Eddie Irvine; 40-1 Alexander Wurz en Ralf Schumacher; 50-1 Olivier Panis; 80-1 Johnny Herbert en Jean Alesi; 100-1 Jarno Trulli en Rubens Barrichello; 150-1 Mika Salo; 200-1 Pedro Diniz en Jan Magnussen.

Chineze wijsheid sterkt Coulthard

Zijn karakter is even rechtlijnig als zijn kinnebak. David Coulthard zweert bij eerlijkheid, ethiek, respect. De vraag is wat hij dan in Formule 1 zoekt. Samen met ploegmaat Mika Hakkinen wordt de 26-jarige Schot, vorig jaar winnaar van de Australische GP, het vaakst geciteerd als kandidaat-wereldkampioen '98. Meer dan Villeneuve, meer dan Ferrar-

Dit interview kwam in drie pogingen tot stand. Tijdens de technische presentatie ten huize McLaren, bij privé-tests in Barcelona en finaal nog een stuk of wat vragen per fax. David Coulthard klamp je niet even aan. Zelfs niet op afspraak. Hij spreekt enkel als hij daartoe wordt verplicht. Door sponsors, door zijn team. „Ik ben selectiever geworden met interviews na de affaire”, verontschuldigt hij zich.

De affaire. Vorig jaar werd zijn stukgelopen relatie met Andrea Murray breed uitgesmeerd in de krantenkolommen. Vooral op initiatief van het Canadese model, dat een goeie partij zag verdwijnen.

„Ik ben nog altijd geschokt”, aldus Coulthard daarover. „De tol van de roem, zegt men. Voor het riant salaris hoort wat. Typisch het oordeel van wie niet in de kijker staat. Ik blijf het een inbreuk op mijn privacy vinden. Ik werd afgeschilderd als een slechterik, terwijl ik niks verkeerd had gedaan. Alleen een nieuwe vriendin genomen.”

„Emotie is een wapen in de handen van je tegenstander”

„Racen zit me in het bloed. Ik voel me pas echt goed achter het stuur. En F1 is het hoogste in

autosport. Maar al de neveneffecten zijn niet aan mij besteed. De tests, de contacten met de pers, de verplichte nummers voor de sponsors, het vedetendom. Liever niet. Ik ben er in de winter een weekje tussenuit geknepen naar New York. Een verademing. Niemand herkende me, ik kon vrolijk shoppen. Het paradijs.”

Het wedervaren tekende Coulthard des te zwaarder omdat hij er als de dood voor is zich bloot te geven. Vraag hem naar zijn grootste teleurstelling van '97 en hij zal je zeggen: Canada. Niet zozeer omdat hij daar een zekere zege uit handen gaf. Maar omdat hij zijn ontgoocheling toonde.

„Sinds mijn prilste kartjaren al ben ik erin geslaagd geen emotie te laten blijken. Je zult mij nooit in woede op mijn stuur zien kloppen of, het andere uiterste, uit de bol gaan. Ik ben van oordeel dat emotie een wapen is in de handen van je tegenstander. En dan val ik daar in Canada ineens uit mijn rol.”

Van tegenstanders gesproken: je eerste opponent is je ploegmaat. In het geval van Coulthard een ongelijke strijd. Want tussen Hakkinen en McLaren-baas Dennis bestaat een speciale band.

„Ron en Mika zijn al jaren samen. Ron maakte ook van dichtbij Hakkinens bijna dodelijke crash in Adelaide mee. Dat schept een band. Maar mocht Dennis niks in mij zien, dan zou hij me toch niet opnieuw hebben getekend? En ik vertrouw erop dat ik evenveel kansen zal krijgen als Mika.”

Vreest hij niet dat McLaren het systeem-Ferrari gaat aankleven. Eén spitsrijder, de andere in een knechtenrol?

„Dat zou dom zijn. Je halveert gewoon je winstkansen. En geld is geen argument, want je moet toch twee wagens maken.”

„Formule 1 is een ploegsport”

In Jerez, de finale van vorig jaar, liet Coulthard Hakkinen door, naar diens eerste GP-overwinning. Op vraag van Ron Dennis. Toont hij zich bij een volgende gelegenheid even gehoorzaam?

„Men vergeet dat Formule 1 een ploegsport is. Als een van ons beiden mathematisch uitgeschakeld is voor de titel, dan moet hij de andere laten passeren. Daar zullen Mika noch ik een probleem van maken.”

Coulthard is correct. Naast en op het circuit. Iemand die de regels niet respecteert, de tegenstander van de baan rijdt, kan niet op zijn begrip rekenen. Wat vond hij van het manoeuvre van Schumacher in Jerez?

„Ik heb het alleen maar op televisie gezien. Niet vanuit de auto. Ik ben dus slecht geplaatst om commentaar te geven. Ik kan een algemeen oordeel vellen, maar dan wordt het uit zijn context gerukt en op Schumacher toegepast. Dat wil ik niet.

Misschien is hij straks beter ge-

plaatst. Hij en Hakkinen worden unaniem getipt als kandidaat-wereldkampioenen.

„Het pakket is nergens beter dan bij McLaren”, beaamt Coulthard. „De beste ingenieurs, een van de beste motoren, goeie rijders en een budget dat voldoende tests toelaat. Op papier ziet het er goed uit. Maar het komt erop aan de theoretische kansen om te zetten in de realiteit.”

Heeft het nieuwe technische reglement het aandeel van de rijder in de globale prestatie verhoogd?

„Vind ik niet. De rijder moet wel meer werken in de auto. De (slicks) profielloze banden hielden de auto vast op de weg tot het moment dat je indraaide voor de bocht. Nu, met de ingekeepte banden, begint het achtereind al te slingeren van zodra je de remmen aanraakt. We gaan zeker niet in elke bocht dwars staan, maar de rijder zal wel meer moeten corrigeren. Zodat de fysiek toch nog even zwaar zal worden beproefd, ondanks de mindere G-krachten.”

Voelt hij zich fysiek klaar om wereldkampioen te worden?

„Ik sta sterker dan vorig jaar. Zwaarder ook. Het resultaat van krachttraining. Vooral met de benen. Ik ben niet zo'n fan van het krachthonk, maar ik geloof wel in zijn nut. Overtuigd door een Chinese wijsheid: *The Power comes from the Legs. Ik hoop dat het klopt.*”



David Coulthard: „Sinds mijn prilste kartjaren al ben ik erin geslaagd geen emotie te laten blijken. Emotie is een wapen in de handen van je tegenstander.”

Williams-Mecachrome

1 Jacques Villeneuve (Can, 26)

2 Heinz-Harald Frentzen (D, 30)

Nu in Ferrari-rood. Nieuwe sigaret, nieuwe kleur, nieuwe motor. Toch van naam. Mecachrome deed al revisies voor Renault. Zonder de logistieke en financiële inbreng van de constructeur wordt ontwikkeling de achilleshiel van het wereldkampioenenteam.

Ferrari

3 Michael Schumacher (D, 29)

4 Eddie Irvine (GB, 32)

De slechterik. Niks uitgepraat, aldus Villeneuve. Hij blijft ons een verklaring schuldig, vindt Hill. Schumacher poogde in Jerez Villeneuve uit te schakelen, maar bracht alleer zijn imago schade toe. Net in het seizoen dat Ferrari wereldkampioen móet worden.

Benetton-Mecachrome

5 Giancarlo Fisichella (It, 25)

6 Alexander Wurz (Oos, 24)

Propere lei. Het eerste seizoen na het imperium-Briatore. Nieuwe patron (David Richards), andere banden (Bridgestone), andere rijders. Alesi stapte op, ontgoocheld, Berger stopte, ontgoocheld. 'Fisico' en Wurz zijn de jongeren met het meest talent, maar ook jong.

Favoriet. "We hadden al één van de krachtigste motoren, zeker de zuinigste, nu is hij ook bedrijfszeker", poneert Mercedes, ambitieus. En nu ook met Bridgestone-banden, de openbaring van vorig jaar.

BRIDGESTONE Motorsport

McLaren-Mercedes

7 Mika Hakkinen (Fin, 29)

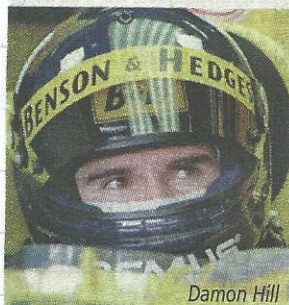
8 David Coulthard (GB, 26)

Jordan-Mugen

9 Damon Hill (GB, 37)

10 Ralf Schumacher (D, 22)

Damon Hill. "Bij Williams deed de wagen alles, zei men, bij Arrows moest ik het alleen doen, nu zit ik ergens middenin: een goeie rijder in een goeie wagen", becommentarieert Hill zijn transfer naar Jordan. Wel met een mindere motor dan vorig jaar. De Peugeot werd afgesnoept door Prost.



Damon Hill

Mankracht. "Vooral in mankracht gaapt een wijde kloof met de top", moest Jean Alesi al vaststellen. "Maar ik werk me liever dood voor een vierde plaats met mensen die mij appreciëren, dan dat ik win met een team dat me niet respecteert." De scheiding van Benetton was pijnlijk.

Jacky Eeckelaert



Prost-Peugeot

11 Olivier Panis (Fr, 31)

12 Jarno Trulli (It, 24)

Belgische hersenen. De trots van Frankrijk wordt gecoördineerd door Belgische hersenen. Jacky Eeckelaert heeft er een dag- en nachttaak aan en houdt zich vooral met Panis bezig.

Sauber-Petronas

14 Jean Alesi (Fr, 33)

15 Johnny Herbert (GB, 33)

Arrows-Hart

16 Pedro-Paulo Diniz (Bra, 27)

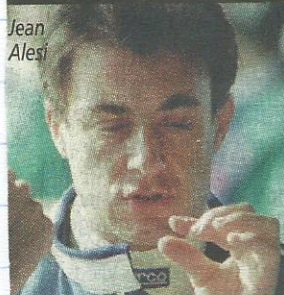
17 Mika Salo (Fin, 31)

Eigen motor. Na drie jaar Tyrrell, koos Salo eieren voor zijn geld. Hij moet de centen van Diniz in WK-punten omzetten. Nu met een motor van het huis, gestemd door Brian Hart. Yamaha werd bedankt voor niet bewezen diensten.



Mika Salo

F1



Jean Alesi

Schots. Schots tot in zijn binnenbekleding, ook van hart? Tijdens de winterstop eiste Ecclestone bankwaarborgen. Kluitenschaarste? "We hebben meer geld dan vorig jaar", houdt Magnussen staande.



Jacky Stewart

Stewart-Ford

18 Rubens Barrichello (Bra, 25)

19 Jan Magnussen (Den, 24)

Een nieuwe era. Zeg niet meer Tyrrell, maar BAR. British American Racing. Naar British American Tobacco. Ruim 400 Grands Prix versus een veelvoud in dollars. Uncle Ken moest buigen en kon de vernedering van een proto-collaire functie niet aan. Formule 1 blijft verweesd achter.

Tyrrell-Ford

20 Toranosuke Takagi (Jap, 24)

21 Riccardo Rosset (Bra, 29)

Superlicentie. Tuero brengt wel 150 miljoen frank in, maar te weinig resultaten om hem de voor F1 vereiste superlicentie uit te schrijven, vond FIA. Andere bronnen gewagen van een manoeuvre van Ferrari om zich te revancheren op Minardi dat zijn ingenieur Brunner inpikte. Finaal kreeg Tuero toch groen licht.

Minardi-Ford

22 Shinji Nakano (Jap, 27)

23 Esteban Tuero (Arg, 19)



Michael Schumacher

Sigaret onder vuur in Melbourne

MELBOURNE – Half Queensland ligt verzopen na een bezoekje van May, maar met vijf cyclonen per jaar is dat hier, duizend kilometer zuidelijker, geen frontpaginanieuws. Melbourne maakt zich gek voor het Mamboo Festival: een kruising tussen het carnaval van Aalst en T/W, maar dan één week lang en met 1,3 miljoen bezoekers.

Tweehonderdduizend daarvan komen (ook) voor de Grand Prix Formule 1. De zesde belangrijkste nationale sportgebeurtenis voor Australië, leert ons de enquête van een plaatselijke krant. Na de finale van het Australische voetbal, de Melbourne Cup paardenrace, de Open tennis, de finale van het rugby en de testmatch cricket.

De 3 procent ondervraagden die de GP bovenaan hun lijstje zetten, zullen wel geen lid zijn geweest van Save Albert Park. Naar jaarlijkse gewoonte liet de harde kern zich even opmerken in het park dat ze zo graag F1-vrij willen houden. „Een minderheid”, vloekt onze taxichauffeur. „Waag het niet over hen te berichten of ik doe je wat.” We rekenen erop dat hij geen Vlaamse kranten leest.

Evenmin te spreken over de Grand Prix is *Quit*. De voorzitter van die anti-tabaksunie zei het schandalig te vinden dat de organisator een beroep doet op tabakssponsoring. De dame deed haar verklaring op de Melbourne Cricket Ground, dat 70 procent van zijn tribunes tot rookvrije zone uitriep. De thuishaven van het Australische voetbal wordt volgend jaar helemaal verboden terrein voor rokers.

Max Mosley wou niet achterblijven en riep gisteren een persconferentie bijeen om wereldkundig te maken dat hij een wereldwijde ban op tabaksreclame in F1 overweegt, met ingang van 2002. Het jaar dat de huidige Concorde Akkoorden aflopen, waarin Bernie Ecclestone zich er bij de teams toe verbindt geen landen aan te doen met wetten die hun sponsoring doorkruisen. De voorzitter stelde dat de autosportfederatie tot een verbod zal overgaan als een direct verband wordt aangetoond tussen tabaksreclame en het aantal rokers. De Britse regering zou de FIA een studie terzake hebben overgemaakt.

De intentieverklaring van Mosley dient geïnterpreteerd als een gebaar van goeie wil naar de Europese Unie, die voor F1 een uitzondering wil maken op haar tabaksban tot 2006, en zeker ook naar België dat al per 1 januari van volgend jaar elke vorm van tabakspubliciteit verbiedt. Mosley hoopt dat ons land in 2002 een aanvaardbaar alternatief ziet. Door F1 mondiaal rookvrij te maken, neemt Mosley alvast de Europese Grote Prijzen in bescherming.

Op hetzelfde spreekgestoelte liet Mosley ook weten dat de kans groot is dat de Franse Grand Prix terugkeert op de kalender, op 28 juni.

■ PROST kende enkele bange uren toen zijn bolide niet door de laterale crash-test raakte. Een fabricagefout werd gedetecteerd, zodat de Franse staleigenaar met vertrouwen uitkeek naar het herexamen.

Jacques VILLENEUVE:

„Ik ben mezelf, blijkbaar is dat ongewoon”

Om zijn wereldtitel te verdedigen, heeft Jacques Villeneuve zijn *look* nog wat verfijnd. Onder de slierten afgebleekt haar prijkt nu een baard van ettelijke weken. De 26-jarige wereldkampioen Formule 1 werd verkozen tot Atleet en Sportman van het jaar in Canada, vóór Donovan Bailey en de nationale ijshockeyploeg, strijkt een jaargage van naar schatting een half miljard frank op, maar lijkt nog het meest op een onopgemaakt bed. „Ik ben mezelf”, zegt Villeneuve. „Als enige in dit circus, heb ik de indruk.”

Een tochtige tent langs de Yarra-rivier. De nu verlaten receptie-ruimte voor honderd Winfield-gasten, ongetwijfeld geselecteerd om hun tomeloze inzet, dat hier naast is gaan aanzitten voor een slijk maal en, meer nog, een blitz-bezoek van Jacques Villeneuve. De dames laten het lang en diep hangen, de heren blinken in strenggeperst donker.

Het blonde godenkind presenteert zich in aangepaste kledij: lompe baskets onder een jeans en openhangend hemd, die niet twee, maar tweeëntwintig maten te wijd zijn. Rebellen charmeren, maar toch. Enkele beleidsmakers van de notabene oerconservatieve Rothmans groep moeten zich toch afvragen: steken we daar 1,5 miljard frank over twee jaar in? Lopen wij onze hielen plat voor dat joch?

„Williams zet niemand buitenspel

Het joch wordt van geen vin gelost door zijn plaatsvervangende manager en een dame die haar

polshorloge koestert als kon het elk moment wegtikken. Onze tijd is beperkt, maar vruchtbaar. Villeneuve praat zoals hij rijdt: snel en scherp, nietsontziend.

De seizoenstart 1998 is in nevelen gehuld. De selectieve rem op de McLaren wekt onvrede bij de andere teams, maar de FIA liet tot nog toe na een standpunt in te nemen. En er is de kwestie van de banden.

„McLaren gebruikte in de tweede helft van vorig jaar al een systeem dat toeliet rechts of links te remmen, het is dus wat laat om nu te gaan klagen”, vindt Villeneuve. „Trouwens, er zijn zoveel dingen duister. Daar moeten we het maar mee doen. De bandenslijtage daarentegen is een levensgroot vraagteken. Niemand weet hoe diep de inkepingen ter aankomst moeten zijn en of er wordt geïnspecteerd. Er zal eerst iemand moeten worden gediskwalificeerd voor we weten waar we aan toe zijn. Dat is natuurlijk een onduidbare situatie.”

Klopt het dat versleten banden sneller gaan dan nieuwe, met nog

afgetekend profiel?

„Is het te koud, dan blijft er onvoldoende rubber over en krijg je de banden niet op temperatuur. Bij warm weer lijkt je er wel belang bij te hebben je banden zo snel mogelijk te verslijten. Maar de vraag is: hoelang houden ze het uit. Nu stelt zich geen probleem, maar laat het eens tien graden warmer worden.”

Het contract van Villeneuve met Williams loopt op het einde van het jaar af. Riskeert hij niet buitenspel te worden gezet indien hij niet snel bijtekent? Hij zou immers de finesses van de ontwikkeling kunnen meetrokken naar de concurrentie.

„Mijn toekomst heeft geen invloed op 1998. Wij strijden dit jaar voor de titel, ongeacht wat eraan komt. Het is niet de stijl van Williams iemand buitenspel te zetten. Kijk naar Hill: hij stapte op, maar werd toch wereldkampioen.”

Williams verbood toch maar Craig Pollock de toegang tot zijn pits. De manager van Villeneuve kocht, met de centen van British American Tobacco, Tyrrell in om het volgende jaar tot BAR om te vormen en Williams vreest dat hij zijn ogen de kost geeft. Bemoeit dat het werken?

„Ik word nu gevolgd door iemand anders. En voor de rest... ze zijn toch nog geen concurrenten voor de wereldtitel, niet.”

Misschien met Villeneuve erbij, zoals hier paginabreed wordt gesuggereerd. Komen de speculaties hem niet stilaan de strot uit?

„Laat ze maar doen. Zolang ze daarover praten, zeuren ze niet over Michael Schumacher.”

Hij en de Duitser zouden in Sydney, op weg hierheen, een verzoenend gesprek hebben gehad. Waarin de plooiën van Jerez werden gladgestreken. Maar de dag nadat Schumacher Villeneuve van de baan had proberen te rijden, doken al soortgelijke verhalen op. In de wereld gestuurd, zo bleek achteraf, door de manager van Schumacher. Villeneuve was woest en weigert sindsdien elke commentaar terzake.

„Ik haat hypocrisie”

Dat moet hem moeite kosten, want de Canadees roert graag zijn mondje. Zijn gedacht over de reglementswijziging leverde hem vorig jaar een standje op van voorzitter Max Mosley. Is hij sindsdien

bedachtzamer geworden?

„Ik kies nu beter mijn woorden. Maar soms flap ik er toch weer iets uit. Het is sterker dan mezelf.”

De nieuwe reglementen zijn ondertussen in voege. Vindt hij ze nog altijd nonsens?

„Ik denk nog altijd hetzelfde. Dat je met oude banden sneller kan gaan bijvoorbeeld, mag toch niet kunnen. Tevens werd het risico uit de Formule 1 gehaald. Vorig jaar reed ik *on the edge*. Op de limiet, op het smalle koord. Weinigen durfden het. Daar kon je het verschil maken. Nu is er een breed en veilig plateau. Iedereen kan op die manier Formule 1 rijden.”

Staat hij nooit stil bij de reacties op zijn scherpe uitspraken?

„Het is zielig als je niet zegt wat je denkt. Ik haat hypocrisie.”

Maakt zijn radde tong misschien deel uit van een zorgvuldig gecultiveerd imago, dat van de rebel?

„Ga weg. Ik ben gewoon mezelf. Als enige in de paddock, heb ik de indruk. Het wordt in elk geval als ongewoon ervaren. Of werd, want gaandeweg heeft men mij geaccepteerd zoals ik ben: de *gamin* van vroeger. Maar ik ben wel voldoende professioneel om er in koers mijn hoofd bij te houden.”

De dame tikt op haar klok, Villeneuve staat prompt op, weze het met een verontschuldigende lach. Op naar een volgend verplicht nummer. Hoe vroeger hij zijn bedstee ziet, hoe liever. Hoe sneller hij zich kan toeleggen op zijn doel voor dit jaar: bewijzen dat hij wel degelijk behoort tot de categorie van Michael Schumacher.

„Geef ze drie dagen en F1-ingenieurs vinden een motor die op water draait”

MELBOURNE – De ruim twintig uren vliegtuig staken pijnlijk duidelijk in de stijve knoken toen de hemelsluisen boven Albert Park opentrokken. Zowel de eerste als de tweede vrije oefensessie van het seizoen werden getrakteerd op enkele minuten regen. Gevolg: het was niet duidelijk of de talrijke slippers toe te schrijven waren aan

de nieuwe, geprofileerde banden of aan de verraderlijke piste. Evenmin was het klaar of het resultaat een correct beeld van de hiërarchie gaf.

„Er was wind, het regende, dan weer niet: een complete ramp was het”, snotterde een verkouden Michael Schumacher, die aan zijn besttijd niet de minste betekenis verbond. „We zijn nog niet klaar

om te winnen”, klonk het zelfs. „Nog niet, maar met het ontwikkelingswerk op de plank, zie ik ons wel meestrijden voor de wereldtitel.”

Niet te miskennen alvast was de tijd van Schumacher: 1.33.826. Vier seconden trager amper dan de pole van vorig jaar. En dat op vrijdag, wanneer de piste nog vol stof en zonder rubber ligt en wanneer de meeste teams met halfvolle tanks rijden. De versmalling van de bolides, het invoeren van profielbanden zal Formule 1 dus niet zo veel hebben vertraagd als verwacht. „Het bewijst alleen maar hoe snel deze sport evolueert, hoe knap de ingenieurs zijn”, zei Wurz, vierde, maar zonder illusies. „Sluit ze drie dagen samen op in een kamer en ik ben er zeker van dat ze eruit komen met een motor die op water draait.”

Doe ze in

MELBOURNE – Je bent niet in als je geen manchetknopen in hebt. Dat is de boodschap die Edward Asprey hier probeert uit te dragen. Asprey is juwelier van geboorte, maar de belangen van de familie in het florissante bedrijfje zijn tot tien procent teruggeschoefd. De rest viel in handen van Jaffri Bolkiah. Ook bekend als de broer van de sultan van Brunei. Op zijn beurt ook bekend als de rijkste man op deze aardkloot.

Tien procent slechts, maar dat moeten geen apenootjes zijn als je ziet dat Asprey het zich kan permitteren groot op de zijpontons van de Ferrari te prijzen. De relatie geeft Asprey het recht manchetknoopjes te produceren met het steigerende paardje erop. Voor wie mode- en niet prijsbewust is, een paar prijskaartjes. Een gewoon paartje moet 15.000 fr. kosten. In het goud 75.000 fr. „En als we er wat steentjes moeten in verwerken, spreken we al gauw over 1.250.000 fr.”, aldus Mr. Asprey.

Formule 1 met 2

MELBOURNE – McLaren presenteerde hier een Formule 1-bolide die twee personen kan vervoeren. In een 1+1 positie, de passagier pal in de rug van de rijder, iets hoger, zijn benen rond de rijder. Doel is ook niet-rijders de adembenemende sensaties van een F1 te laten ervaren. Niet u en ik, natuurlijk, maar *the happy few* uit de bovenlaag van onze respectieve democratieën. Al krijgt Jan-met-de-pet wel de primeur: uit de paar honderd-duizend toeschouwers wordt een gelukkige geloot die zijn pet even mag inruilen voor een helm. Coulthard en Hakkinen hopen dat hij een zij zal zijn.

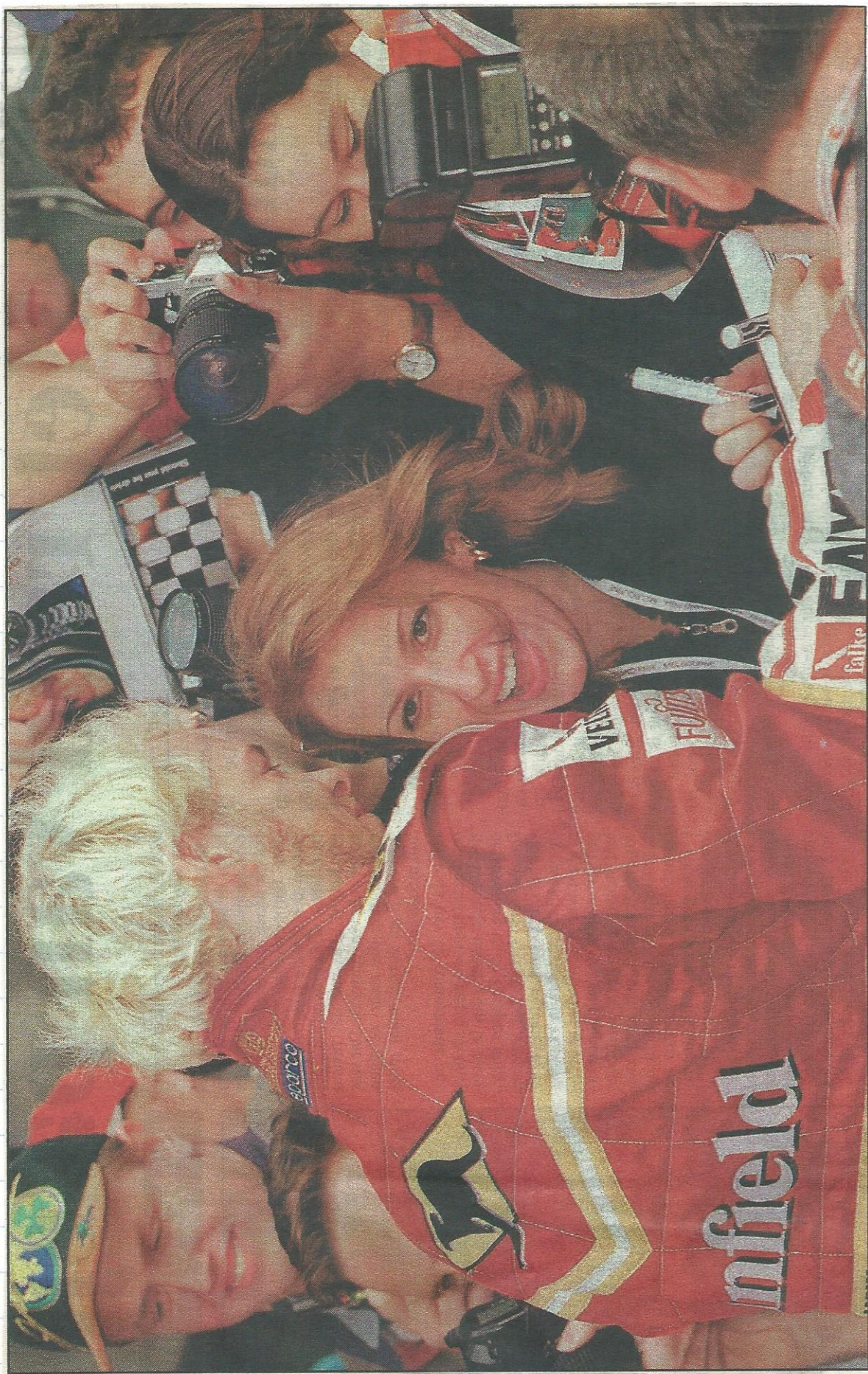
McLaren geeft ook kranten en tijdschriften de gelegenheid er een wedstrijd rond te bouwen voor hun lezers. De hoogst biedende haalt ze binnen. Voor u zich verontwaardigd voelt: de opbrengst van de veiling gaat naar een goed doel.

■ **Uitslag eerste vrije trainingsritten:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:33.823 (gemiddeld: 203,470 km/u); Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:34.432; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:35.023; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1:35.270; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:35.409; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1:35.708; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1:35.876; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1:36.095; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1:36.231; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:36.741; Mika Salo (Fin/Arrows) 1:36.897; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:37.023; Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1:37.102; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1:37.102; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1:37.144; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:37.605; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:37.891; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1:37.928; Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1:38.817; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:38.860; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1:39.044; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 2:09.574.



„Ik hoef niet voor het voetlicht, ik heb al het mooiste meisje van de paddock”

Heinz-Harald Frentzen
(Williams-Mecachrome)



Jacques Villeneuve, regerend wereldkampioen, signeert. De baard van weken schikt de vrouwelijke fans duidelijk niet af.

De nieuwe formule 1- racewagen

AANPASSINGEN SEIZOEN 1998

Camera

Op alle auto's twee camera's waarvan één boven de rolhoog

Cockpit

Breder ter hoogte van de voorwielen (van 25 cm naar 35 cm)
Bredere cockpit-opening

Banden

Breedte: 30,5 cm vooraan met 3 groeven en 36,5 cm achteraan met 4 groeven

Achterspleugel

Maximum 50 cm achter de achterwielen

Rolhoog

Minimum 95 cm boven het laagste deel van de carrosserie

Achteruitkijkspiegels

Groter (5 cm hoog en 12 cm breed)

Spoorbreedte

Smaller (van 2 meter naar 1,8 meter)

Snelheid in de pitstraat

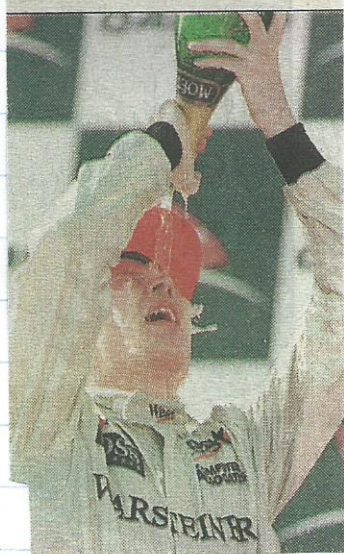
9.400 fr. boete per kilometer per uur die te snel wordt gereden

Voorvleugel

Maximum 90 cm voor de voorwielen

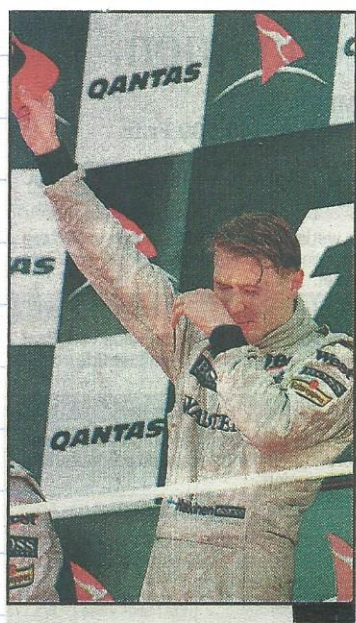


Coulthard laat ploeggenoot Hakkinen winnen



David Coulthard schenkt Hakkinen opnieuw zege

MELBOURNE – Tip voor de Grand Prix van Brazilië over drie weken. Kijk goed naar de eerste bocht. De McLaren die daar als eerste doorkomt, mag winnen. Door die afspraak schonk David Coulthard gisteren in Australië de eerste GP-overwinning van het seizoen aan Mika Hakkinen. In Brazilië geldt ze nog. Het bewijst hoe superieur McLaren is. Drie seconden per ronde sneller dan de rest. Iedereen werd gedubbeld. Lag het aan de controversiële rem? Of hebben de Bridgestone-banden en het geniale tekenpotlood van Newey ook verdiensten? Hoe dan ook als de andere teams niet gauw reageren, riskeert het een saai kampioenschap te worden.



Hakkinen in tranen op het podium.

Coulthard en Hakkinen hadden in Melbourne dus een afspraak. Degene die als eerste door de bocht kwam, mocht winnen. Eventueel evel terzijde natuurlijk. Geen nieuws bij McLaren. Prost en Senna deden het al. Wijs in het belang van het team. Maar toch: je houdt de kijkers voor het lapje.

„Wij denken niet aan entertainment”, aldus Coulthard scherp. „In dit stadium van het kampioenschap tellen alleen de punten. Wie dat niet begrijpt, weet niet wat racen is. Je moet rekening houden met banden, remmen, benzine, temperatuur... Het is heus niet altijd de snelste, die de beste race reed.”

Blijft de vaststelling dat Hakkinen voor de tweede keer op rij de overwinning op een gouden blaadje kreeg aangeboden door Coulthard. Na Jerez, de laatste GP van 1997, nu Melbourne. Coulthard bewijst dat hij een man van zijn woord is. De moderne ridder. Maar,

wanneer wint hij?

„Ik dacht mijn voordeel te doen met de afspraak”, grijnst de Schot. „Omdat ik een gereputeerde starter ben. Maar hier bleven de lichten heel lang rood. Zo lang dat er rook uit mijn radiator begon te komen. Daardoor werd ik even afgeleid. Pech voor mij.”

En Hakkinen, blijft die niet met een onbevredigd gevoel achter? Zijn enige twee overwinningen zijn even veel geschenkjes van zijn ploegmaat.

„Ik heb de zege niet gekregen”, aldus de Fin fel. „Ze was de mijne. Tot ik de leiding verloor door een communicatieprobleem met mijn team.” Hakkinen reed binnen voor zijn tweede stop, maar daar stond niemand klaar. De Fin reed gewoon door. Zonder verse benzine, zonder nieuwe banden. Maar hij was wel zijn leidersplaats kwijt aan Coulthard.

„Dit verwacht je niet van een ploegmaat”

Mika Hakkinen kon zijn tranen niet bedwingen op het podium. Australië kreeg ineens een heel andere connotatie voor de 29-jarige Fin. Tot eergisteren draaide hij iedereen die de naam liet vallen, bruusk de rug toe. Hij wou niet herinnerd worden aan de plaats waar hij ei zo na het leven liet. Adelaide 1995. Na een verschrikkelijke crash in de finale GP van het seizoen wordt Hakkinen voor dood afgevoerd. Maanden vecht hij in een Australisch ziekenhuis eerst voor zijn leven, dan voor herstel. Hij wint.

„Ik heb vanmorgen gepraat met de dokters die me toen het leven redden”, aldus Hakkinen, emotioneel. „Het was vreemd. In Australië beleefde ik mijn zwartste en mijn mooiste dag. Toen ik de hymne hoorde, werd het me te machtig. Ik hoop dat ik het gewoon word. Dat ik niet blijf waterlanders produceren, telkens ik win.”

Eigenlijk kreeg Mika Hakkinen de zege van Coulthard. „Niet gekregen”, aldus de Fin. „Ik was aan de winnende hand tot ik de leiding verloor door een communicatieprobleem met mijn team.”

„Ik had net een Ferrari voorbijgestoken, toen ik de ingang van de pitstraat passeerde en iets over de radio hoorde”, doet Hakkinen het verhaal. „Ik was ervan overtuigd dat ze mij binnenriepen. Maar de pitstraat bleek leeg. Onwaarschijnlijk. Ik weet niet meer wat ik geroepen heb, maar het zal zeker niet voor publicatie vatbaar zijn geweest. Een misverstand, was het. Gedeeltelijk ook mijn schuld. Ik ben nog niet gewoon te leiden, te winnen. Dat legt veel druk op je schouders. En dan ga je makkelijk in de fout.”

Toen Hakkinen weer op de piste kwam, was Coulthard uiteraard al voorbijgestoven. Dacht hij: de zege mag ik vergeten?

„Ja. Het heeft zelfs een ronde geduurd voor ik me realiseerde

dat ik nog de tweede plaats kon pakken. En punten. Ik ben meteen als gek beginnen aanvallen. Tot mij het bordje *Cool brake* werd getoond. Niet omdat ik Coulthard zo dicht was genaderd, maar omdat Melbourne de remmen zo zwaar op de proef stelt. Dit is het, dacht ik. Ik had echt niet verwacht dat David me voorbij zou laten. Je ploegmaat is je eerste tegenstander in F1. Niet iemand die je de overwinning cadeau doet. In de winterperiode zijn we dichter naar elkaar toegroeid. Niet tot op het punt dat we vriendinnen uitwisselen, maar wel meer dan collega's. Toch had ik dit niet verwacht.”

Eigenlijk herinnerde Ron Dennis Coulthard aan de afspraak. Wat de vraag doet rijzen: zou hij ook Hakkinen in het gareel roepen? Hakkinen met wie hij een speciale band heeft. En zou Hakkinen even nobel zijn?

Hakkinen: „Ik dank u voor het gesprek.”

Coulthard: „Ik had beter toch naar mijn moeder geluisterd.”

Waarna de twee zilverlingen uitgebreid beginnen fezellen, buiten bereik van de microfoon, de lippen zorgvuldig verborgen voor de flitsende camera's. Over de verdeling van de winstpremie? De volgende race? Of meteen maar de wereldtitel? Zoals het er nu voorstaat, heeft McLaren alles in handen.

DE STARTORDE

■ **1ste rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.30.010 (Gem.: 212.056 km/u); David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.30.053; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.30.767; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.30.919; **3de rij:** Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1.31.384; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.31.397; **4de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.31.733; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.31.767; **5de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.32.392; Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.32.399; **6de rij:** Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.32.726; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.33.240; **7de rij:** Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.33.291; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.33.383; **8ste rij:** Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.33.739; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.33.851; **9de rij:** Mika Salo (Fin/Arrows) 1.33.927; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.34.646; **10de rij:** Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.34.906; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.35.119; **11de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.35.140; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.35.301.

DE UITSLAG

■ **1. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes)**, de 307,574 km in 1 u. 31 min. 45 sec. 96 (gemiddeld: 201,101 km/u); **2. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes)** op 0,7; **3. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome)** op 1 ronde; **4. Eddie Irvine (Ier/Ferrari)** op 1 ronde; **5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome)** op 1 ronde; **6. Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas)** op 1 ronde; **7. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome)** op 1 ronde; **8. Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda)** op 1 ronde; **9. Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot)** op 1 ronde.

■ **Stand WK rijders:** 1. Mika Hakkinen (Fin) 10 ptn; 2. David Coulthard (GB) 6; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 4; 4. Eddie Irvine (Ier) 3; 5. Jacques Villeneuve (Can) 2; 6. Johnny Herbert (GB) 1.

■ **Stand WK constructeurs:** 1. McLaren-Mercedes 16 ptn; 2. Williams-Mecachrome 6; 3. Ferrari 3; 4. Sauber-Petronas 1.



Eigenlijk is de strijd al gestreden: Mika Hakkinen startte het snelst voor ploegmaat Coulthard. Daarachter volgen Schumacher, Villeneuve en Fisichella.

WEDSTRIJDVERLOOP

- **Start:** Hakkinen gaat als eerste door de bocht, voor Coulthard en Michael Schumacher, bedreigd door Villeneuve. Fisichella is sterk gestart: vijfde. Barrichello sukkelt in derde versnelling tot in de pit, maar niet verder.
- **2:** Magnussen en Ralf Schumacher haken in elkaar in Turn 6, voor Takagi is het ook afgelopen.
- **4:** Diniz valt zonder oliedruk in de versnellingsbak.
- **6:** Michael Schumacher blaast de motor op.
- **10:** Het duo Hakkinen-Coulthard is al 32" seconden uitgelopen op Villeneuve, ruim 3" per ronde dus. Nakano verliest een wielnaaf.
- **19:** Hill, Rosset en Salo duiken als eerste van de twee-stoppers de pit in. Salo vindt geen versnelling meer.
- **23:** de motor van Tuero houdt het voor gezien. Hakkinen en Coulthard maken laat hun eerste van twee stops. De Fin blijft leiden.
- **28:** Villeneuve, derde, besluit vroeg tot zijn enige stop. Hij valt terug achter Frentzen en Irvine, op dezelfde strategie, en zal het verlies niet meer goedmaken. Trulli breekt iets in de versnellingsbak.
- **34:** Villeneuve laat zich niet graag dubbelen door Hakkinen wat Coulthard toelaat tot onder de vleugel van zijn ploegmaat te naderen.
- **35:** Hakkinen komt binnen, tot verbazing van de mecaniciens. Hij moet onverrichterzake doorrijden, Coulthard neemt de leiding over.
- **40:** Coulthard maakt zijn tweede, Hakkinen zijn derde pitstop. Alesi verliest zijn motor. Fisichella geeft op met een loshangende achtereivleugel.
- **56:** Coulthard laat Hakkinen voor, zoals afgesproken. Frentzen finisht derde, op één ronde.

Hakkinen kon nog sneller

MELBOURNE – Zeven tienden slechts bleek Mika Hakkinen trager dan de pole van vorig jaar, neergezet door Jacques Villeneuve. Lichtelijk inferieur aan de drie tot vier seconden die de Internationale Autosportfederatie beoogde met haar operatie spoorversmaling-bandenprofilering.

„Het was koeler dan vorig jaar”, relativeerde Max Mosley. „En het gaat om een *low-grip* circuit”, vulde Coulthard, tweede, aan, wellicht om vragen bij de dominantie van McLaren te ontcrachten. Waarop de banden dus een minder doorslaggevende rol spelen. Maar toch. Hakkinen liet zich ontvallen dat hij gerust nog sneller

had gekund. Maar de FIA is nog niet zinnens in te grijpen, bijvoorbeeld door het aantal inkepingen op te voeren. „Pas over twee, drie races zullen we echt weten waar we staan”, kalmeerde Mosley.

De pole van Hakkinen was ook de eerste voor Bridgestone. Wat bij de topteams die Goodyear wel trouw bleven, toch wel twijfel moet hebben gezaaid. „Goodyear zat niet stil”, reageerde Michael Schumacher. „In Brazilië komen ze met een nieuwe, duidelijk snellere band. Samen met de ontwikkeling die Ferrari tegen dan zal hebben gemaakt, moet dat ons toelaten hoger te mikken dan de derde plaats hier.”

De tweevoudige wereldkampioen werd in zijn snelle ronde gehinderd door Damon Hill, was daar zichtbaar van zijn melk door maar wou er geen mediascheldpartij van maken. „Andere vraag, graag”, was zijn enige reactie.

Panis zag zijn snelste twee ronden geschrapt omdat hij na een schuiver zijn auto had achtergelaten zonder hem in neutraal te zetten. Wat de evacuatie door de baancommissarissen bemoeilijkt. Panis startte van de 21ste, Trulli van de 15de plaats: niet echt een denderend begin voor de trotse Franse combinatie Prost-Peugeot

James Bond is een Australiër

MELBOURNE – Mooi weer in Melbourne. Ferrari en McLaren beschuldigen elkaar van non-conformiteit, respectievelijk industriële spionage. Een weeë geur van achterklap en dreigementen hing over de paddock.

McLaren zou met groot succes een soort selectieve rem gebruiken. Een pedaal (afhankelijk van de versie, aan het stuur of op de vloer) die de rijder toelaat alleen op het linkerwiel (in een linkse bocht) of alleen op het rechterwiel (in een rechtse bocht) te remmen. Dat zou het indraaien en het uitaccelereren stukken vergemakkelijken. Het systeem

gehoorzaamt de letter van het reglement, maar de geest (elke elektronische hulp aan de rijder is taboe) zou worden verkracht. Sterker, McLaren zou het systeem al vorig jaar hebben gebruikt en toen teruggefloten zijn door de FIA.

„Maar voor dit seizoen hebben we hen haarfijn de werking geschetst en groen licht gekregen”, verdedigt Ron Dennis zich. „Het is een speeltje van vijf frank. Het is dus een loos argument te ponderen dat men de teams niet op kosten mag jagen om ons voorbeeld te volgen. Trouwens, ik ken vier andere teams die het nu al hebben.”

Namen noemt Dennis niet. Maar toevallig zouden vier stalen niet hebben getekend op een petitie die de FIA om verheldering vraagt: Williams, Prost, Minardi en, uiteraard, McLaren. Denkelijk, omdat zij een soortgelijke oplossing hebben of overwegen. Minardi om Ferrari een hak te zetten. Ferrari deed namelijk moeilijk over Tuero.

Ferrari zou het initiatief tot de petitie hebben genomen. Ze vrezden uit de wielen te worden gereden. Zo wanhopig zelfs zijn ze dat ze hun toevlucht zochten tot industriële spionage. In Barcelona, bij de presentatie van de McLaren, werd op het balkon boven de pitstraat ene William Toet betrapt met een kodakskan op zijn buik. De heer Toet is carrossier bij Ferrari, dat op dat moment aan het testen was in Mugello. Ferrari weet nergens van. De heer Toet is van geboorte Australiër en heeft een schoonbroer. Die hier vrijdag door de garage van McLaren waarde. Ook met een kodakskan.

Dennis stoomde uit alle lichaamsopeningen en beloofde werk te maken van de affaire. Voor wat hoort wat. In elk geval droegen de McLaren's hier permanent een kleedje over de voorvleugel. Dat telkens pas te elfder ure werd verwijderd. Op de vraag

of daar een aerodynamisch geheim onder schuilde, antwoordde Coulthard laconiek: „Absoluut. Of dacht je dat de mecaniciens het voor hun plezier doen.”

En wat doet de FIA? Als ze het systeem expliciet goedkeurden, kunnen ze niet veel. Maar McLaren buiten categorie is geen zicht. Vooral niet voor de beeldbuis. Wellicht hopen ze in Parijs dat de andere teams snel het systeem kopiëren. Ook Ferrari, want zonder het steigerende paard is F1 geen Formule 1. Misschien brengt de wereldraad van 18 maart soelaas.

Frentzen: „Weddenschap”

MELBOURNE – Heinz-Harald Frentzen had een verklaring waarom Villeneuve zich niet graag liet dubbelen door Hakkinen. „Ik had met Jacques gewed dat de McLaren's ons allemaal zouden dubbelen. *Over mijn lijk*, zei hij.” De Canadees voerde zijn belofte bijna uit. Over het bedrag van de inzet wou Frentzen zich niet uitlaten.

Doohan in Formule 1

MELBOURNE – Doohan, viervoudig wereldkampioen snelheid motoren, wordt ook gesponsord door Winfield. Dat heeft zo zijn voordelen. In april mag de Australiër met de Williams-Mecachrome van Villeneuve over het circuit van Barcelona stoeien. Hij beloofde alvast geen risico's te nemen om zijn seizoen niet in de vernieling te rijden

WOENSDAG 11 MAART 1998

■ **Verstappen onderhandelt** – De Nederlander Jos Verstappen onderhandelt met Formule 1-renstal Benetton over een contract als testrijder.

ZATERDAG 21, ZONDAG 22 MAART 1998

Nigel Mansell weer in competitie

LONDEN (reuters) – De voormalige F1-kampioen Nigel Mansell neemt dit seizoen achter het stuur van een Ford Mondeo deel aan drie races om het Brits kampioenschap voor toerwagens. Mansell, die in 1995 stopte met racen en in januari jongstleden terug in een renwagen stapte om deel te nemen aan de 24 uren van Chamonix ijsraces, wordt teammaat van de Brit Will Hoy en de Nieuw-Zeelander Craig Baird. Zijn eerste race valt op 14 juni in Donington Park. Het Ford-team wordt gerund door West Surrey Racing, hetzelfde team waarin Ayrton Senna in 1983 het British Formula Three Championship won.