

McLaren met eland in de maag

BRUSSEL - Het zal ons benieuwen hoe dominant McLaren in Brazilië nog is. In de euforie van de Australische dubbel, riep Ron Dennis dat het zou volstaan naar de eerste bocht te kijken om de winnaar te kennen. In de vaste overtuiging dat zijn wagens daar weer als één en twee zouden passeren en de champagne opnieuw ongehinderd onder mekaar kunnen verdelen.

Sindsdien is er veel veranderd. De wereldraad van de FIA, een 25-tal wijzen bij wie onze landgenoot Charles de Fierlandt, nagelde het Australische optreden aan de schandpaal als volksverlakkerij. Men vraagt zich af waar de wereldraad zat toen Irvine vorig jaar in Japan de zege liet liggen om de WK-kansen van Schumacher te vrijwaren. Ploegspel is van alle tijden. En van alle sporten. Als Lombardi zich uit de naad fietst (zijn eigen winstkansen opoffert) om Zabel in een zetel naar de finish te loodsen, dan wordt Telekom bewonderd om zijn geolied ploegspel. Alleen, het publiek verwacht niet dat Irvine, respectievelijk Lombardi winnen. Van Coulthard werd dat wel verwacht.

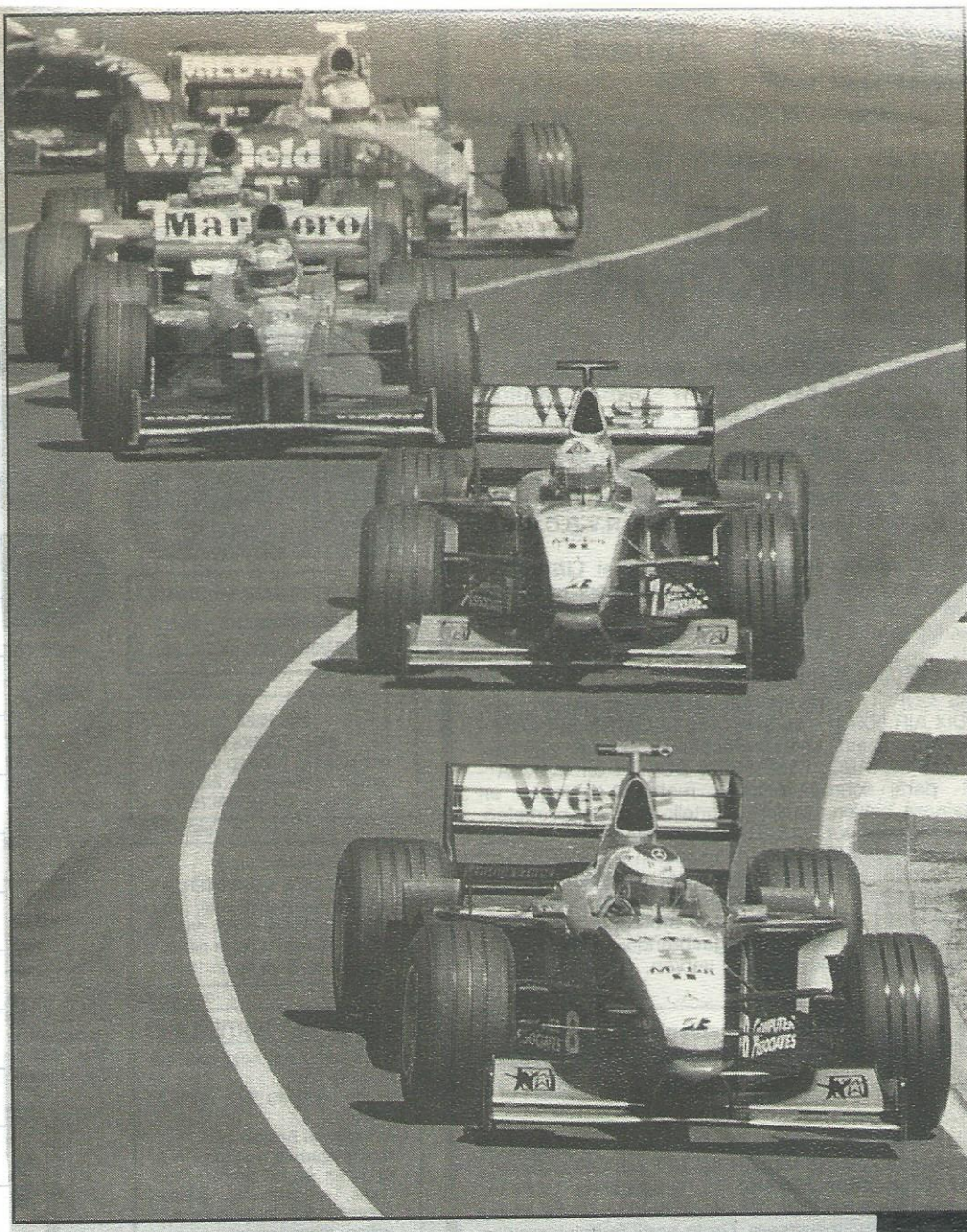
We mogen dan ook aannemen dat de FIA niet het ploegspel verbiedt (hoe zouden ze het trouwens kunnen controleren) maar wel de weinig elegante wijze waarop de kijkers voor schut werden gezet. McLaren wordt dus verzocht het subtieler te spelen.

Maar er is meer aan de hand. De beruchte selectieve rem, die Coulthard en Hakkinen toelaat, naargelang

de situatie, met het rechter- of het linkerachterwiel te remmen. Wat behoorlijke tijdswinst in de bochten zou opleveren. McLaren is zeker niet het enige team dat het hoogstandje in huis heeft, maar zij hebben het wel het verst ontwikkeld. Of liever: Mercedes deed dat.

Want het kleinoed maakt eigenlijk deel uit van het *Electronic Stability Program* dat Mercedes standaard in zijn A'tje bouwt nadat het plat was gegaan voor een eland. In lekentaal geschetst zorgt ESP ervoor dat het slippende wiel even wordt afgeremd zodat de wagen weer rechttrekt. Volautomatisch. En daar rijpt het schoentje. In Formule 1 is elke elektronische hulp aan de rijder expliciet verboden. McLaren voert aan dat zij een manuele variant gebruiken, dat Hakkinen en Coulthard eigenhandig moeten remmen. Maar de (meeste) andere teams protesteerden in Melbourne alvast met een petitie.

Omdat de FIA met een petitie geen kant op kan, vroegen ze de teams klacht neer te leggen. Een vrijbrief om de elektronische winkel van McLaren bloot te leggen. Ferrari beloofde na de kwalificaties in Brazilië, zaterdag, effectief een klacht aanhangig te maken. Benieuwd of McLaren niet heeft geanticipeerd.



De McLarens scheuren als eersten de eerste bocht door in de openings-GP van het seizoen in Australië. Is zondag in Brazilië de race op hetzelfde moment beslecht?

ZATERDAG 28, ZONDAG 29 MAART 1998

McLarens blijven het snelst

BRUSSEL – Mika Hakkinen en David Coulthard bevestigden tijdens de eerste vrije trainingen voor de Grote Prijs van Brazilië het overwicht van hun McLaren-bolides, alhoewel ze hun omstreden remsysteem niet mochten gebruiken.

Ferrari heeft niet tot na de kwalificaties van vandaag gewacht om een officiële klacht neer te leggen tegen de selectieve rem waarover de McLaren, Williams en Jordan beschikt. De *Scuderia* kreeg de steun van Minardi, Tyrrell, Arrows en Sauber, al klaagden niet alle teams de drie renstallen aan.

De technische commissie van de FIA besliste prompt dat de betrokken teams voor de eerste vrije trainingen van vrijdag het omstreden systeem moesten uitschakelen, en dat achteraf de betrokken partijen zouden worden gehoord.

Ron Dennis, teamchef van McLaren, maakte zich alvast geen zorgen. „Tijdverspilling,” aldus de rustige Brit. „Maar als iemand niet tevreden is met de interpretatie van de regels door de FIA, is het zijn goed recht die visie te betwisten.”

Afgaande op de eerste vrije trainingen kunnen de McLarens het alvast zonder stellen. Mika Hakkinen en David Coulthard lieten de concurrentie minstens een dikke seconde achter zich. Ralf Schumacher en Olivier Panis kwamen op het overtrokken, maar droge Interlagos-circuit het dichtst in de buurt van de Zilverpijlen, maar een echte bedreiging konden ze niet vormen. Nu zijn die vrije trainingen niet alleszeggend, verre van zelfs. Zo kan niet worden gecontroleerd wie er met volle of bijna lege tanks rijdt, of wie er in kwalificatie- of race-afstelling op de piste verschijnt. Maar het is toch een teken aan de wand dat de McLarens de helft minder rondan dan de anderen nodig hadden om hun kanontijden op de klokken te zetten.

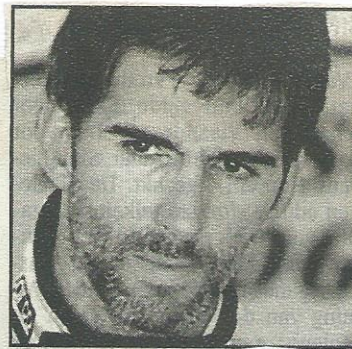
Damon Hill is ondertussen goed op weg om er een zwart weekend van te maken. De ex-wereldkampioen knalde eerst binnen het binnenrijden van de pits tegen de muur, en liet er wat later nog een mooie schuiver op volgen. Misschien liet de afwezigheid van de selectieve rem op zijn Jordan zich wel voelen.

■ Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.18.593 (gem.: 196,647 km/u); David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.18.799; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.19.721; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.19.766; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.19.916; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.19.936; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.19.937; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.20.010; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.20.021; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.20.031; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.20.164; Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.20.527; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.20.777; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.20.839; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.20.919; Mika Salo (Fin/Arrows) 1.21.116; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.21.298; Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.21.598; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.21.901; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.21.938; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.22.962; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 2.06.081.

Formulering

Damon Hill over de goede verstandhouding met ploegmaat Ralf Schumacher:

„Ik heb hem uitgelegd dat Queen Victoria was getrouwd met een Duitser. En dat we eigenlijk allemaal half Duits zijn.”



Damon Hill.

„Wie bang is, moet maar gaan voetballen”

BARCELONA – Jan Magnussen weet dat hij zich niet nog een seizoen als 1997 kan permitteren. Zijn stuur hing al aan een zijden draadje, bij recidivisme zal Jackie Stewart geen mededogen hebben. Ook al haalde hij de 24-jarige Deen binnen als de nieuwe Senna. Magnussen is alvast gestopt met roken.

„Ik steek er nog wel eentje op, 's avonds, als het gezellig wordt”, nuanceert Magnussen, „maar geen pakje per dag meer. Ik moest te hard werken in de gymzaal om mijn conditie toch enigszins op peil te houden.”

Hij klinkt alvast nog steeds als Gainsbourg na een zware nacht. Geen doorsnee, die Magnussen. Deen, die zijn al niet dik gezaaid, en een burgerlijke staat die zelfs in F1 opzien baart.

„Ik leef met een meisje, maar dan ook weer niet. Zij woont in Denemarken, ik in Engeland. Ik vind niet dat ik het recht heb haar leven af te pakken. Zij is ook niet de moeder van mijn zoon. Met haar leef ik overigens nog altijd in de beste verstandhouding. Ook al heeft ze nu een andere vriend. Het lijkt misschien wat chaotisch, maar in Denemarken is het niet ongevoel. We trouwen snel en veran-

deren snel van gedacht.”

Hoe komt het eigenlijk dat de Deense zo'n exotische nationaliteit is op circuit, zeker in de eenzitterrij.

„Omdat we geen circuit hebben. Er is best wat interesse voor autosport, zeker voor Formule 1. En er is talent. Maar zonder circuit is het moeilijk door te breken. Bovendien is er geen geld.”

De winter van de witte haai

Magnussen werd *hot property* toen hij in 1994 de Britse Formule 3 (en onze landgenoot Radermeyer) overvleugelde. Ron Dennis beet het eerst en liet hem het jaar erop bij McLaren debuten ter vervanging van Hakkinen. Hij deed het niet kwaad, maar werd door Mercedes toch afgeleid naar de Amerikaanse Indycar.

„Veel plezier dan F1”, zegt hij over zijn Amerikaanse avontuur. „Maar een minder grote uitdaging. Wel een leuk perspectief als het hier fout gaat. Gevaarlijk? Niet echt. De beruchte muur langs de ovals boezemt mij geen angst in. Als je daarvan schrik hebt, dan moet je maar gaan voetballen. Weet je waarvoor ik bang ben? Haaien. De witte dan, niet die in F1.”

En wat deed de heer Magnussen

afgelopen winter? Hij ging duiken. Voor de kust van Zuid-Afrika. De bekendste biotoop van de witte haai.

„Zelfs onder water brak het angstzweet me uit. Je zit weliswaar in een ijzeren kooi, maar je hebt wel een riant zicht op die bek. De grootste die ik daar onder water zag mat vijf meter. Maar vanop de boot heb ik een exemplaar van tien, vijftien meter gezien. Zo lang als één van die opleggers hier. Amper voor te stellen.”

Is dat soort hachelijke activiteiten niet strikt verboden door het contract? Als zelfs skiën al uit den boze is.

„Stewart Grand Prix is anders. Minder strikt, een beetje één grote familie. Jackie en Paul Stewart steken veel energie in de teamspirit. Ik kom bijvoorbeeld ook heel goed overeen met Barrichello. In F1 heet je ploegmaat nochtans je eerste tegenstander te zijn. Maar met Rubens hang ik 's avonds regelmatig aan de bar. En spreken we over andere dingen dan auto's. Ik zou ons haast maatjes durven

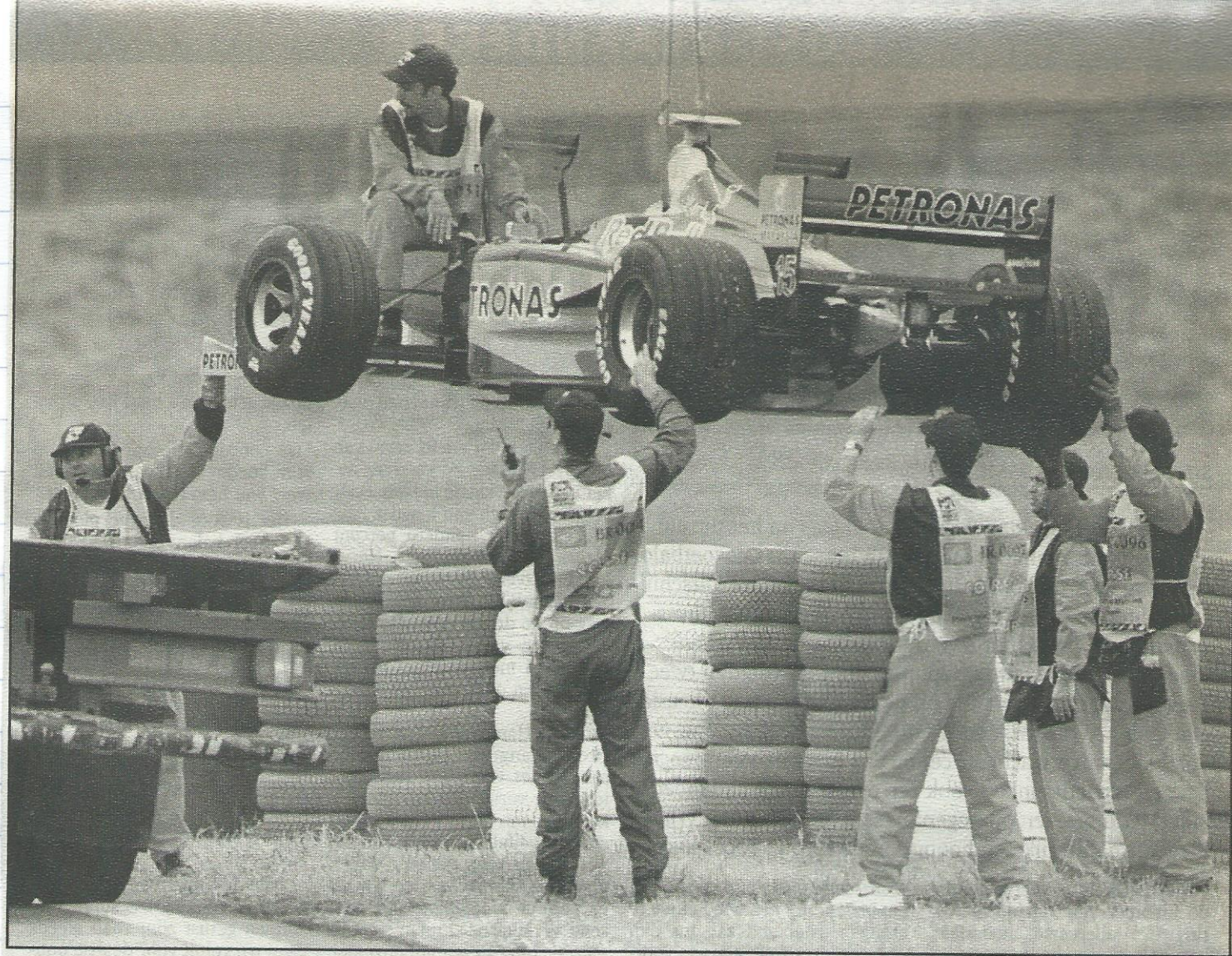
noemen.”

De Stewarts zweren bij het teamgevoel, maar eind vorig seizoen werd Magnussen serieus in zijn toekomst bedreigd. Ook al had Jackie Stewart begin dat jaar het epiteton 'de nieuwe Senna' gebruikt om Jan aan de pers voor te stellen.

„Jackie had dat beter uitgelaten”, zucht de jonge rijder. „Het maakte me niet sneller. En legde veel druk op mijn schouders. Vooral naar het einde van het seizoen toe, toen bleek dat ik de (te) hoge verwachtingen niet zou kunnen inlossen. Ik prijs me gelukkig dat ik toch kon blijven. Na één jaar veranderen van stal, is niet goed. Ik ken iedereen hier. Dat moet me helpen dit jaar veel beter te doen.”

Vindt hij van zichzelf dat hij de nieuwe Senna is? Iedere F1-rijder denkt toch dat hij de beste van de wereld is?

„Ik denk niet dat ik de beste rijder ter wereld ben, maar ik kan het wel worden.”



Johnny Herbert ging tijdens de vrije trainingsritten voor de GP van Brazilië van de baan. Zonder erg voor de Brit die derde werd in de openings-GP van het seizoen in Australië.

MAANDAG 30 MAART 1998

Häkkinen kan het ook alleen

BRUSSEL – Mika Häkkinen heeft zijn derde opeenvolgende Grote Prijs gewonnen, zijn tweede van het seizoen. Samen met zijn McLaren-ploegmaat David Coulthard domineerde hij ook in Brazilië de wedstrijd, hoewel ze het zonder het selectieve remsysteem moesten stellen. Michael Schumacher werd derde.

De hele heisa om het al dan niet toelaten van de ingenieuze remsysteem dat op de McLarens gemonteerd is, bleek achteraf een maat voor niets. De zilvergrijze McLaren-Mercedessen domineerden net als tijdens de Australische Grote Prijs met kop en schouders de race. Vanaf de vrije trainingen tot en met het vallen van het zwart-wit geblokt was er niemand die ook maar even de schijn kon wekken aan de suprematie van de McLarens te kunnen raken.

Hoewel de Internationale Automobielfederatie na het vertoon in

Melbourne duidelijk maakte dat ze genoeg heeft van de teamorders die doorgaans uitgevaardigd worden, keek iedereen toch met belangstelling uit wie van Häkkinen of Coulthard als eerste de Senna-S kon aansnijden. Teamchef Ron Dennis had immers duidelijk gesteld dat ze nog steeds als een team aan de races beginnen. Tussen de regels begrijpt iedereen dat er van het verdwijnen van teamorders dus geen sprake is.

poel neerzette, raakte het vio-
weg, en schoof voor Coulthard
door de eerste linkse. Al na een
paar ronden werd duidelijk dat de
kloof ook in race-trim niet kleiner
was geworden. Het McLaren-duo
draaide bijna een seconde per ron-
de sneller dan de rest, zodat enkel
de strijd om de derde podium-
plaats de Braziliaanse toeschou-
wers bij de zaak kon houden.

Na het afwerken van het eerste
derde van de wedstrijd bleek
McLaren tevens over de beste ban-
den te beschikken. De Ferrari's en
de Williams, beiden geschoeid op
Goodyears, hadden twee pitstops
nodig om de Grote Prijs af te
werken, McLaren en Benetton (op
de Bridgestone-rubbers) konden
het stellen met één.

Even leek Alexander Wurz van
die situatie te profiteren, want de
Oostenrijker bleef 47 van de 72
ronden zonder bezoek aan de
stands, maar eens hij toch halt had
gehouden bleek hij niet meer bij
machte om Michael Schumacher
(die bij zijn tweede pitstop noch-
tans even de motor liet stilvallen)

zen moest wel nog buigen voor
een terugkerende Wurz, maar de
Duitser deed het toch heel wat
beter dan zijn Canadese ploeg-
maat Jacques Villeneuve. De rege-
rend wereldkampioen kon zich
niet eens in de punten rijden.

Omdat er voor de volgende Grote
Prijs, over twee weken in Argenti-
nië, geen testwerk meer wordt
verricht, is iedereen ervan over-
tuigd dat de McLarens ook in Bue-
nos Aires de boel domineren. F1-
boss Bernie Ecclestone is al driftig
op zoek naar een kunstgreep om
de kijkcijfers op niveau te houden.

DE STARTORDE FI BRAZILIË

■ 1ste rij: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.17.092; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.17.757; 2de rij: Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.18.109; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.18.250; 3de rij: Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.18.261; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.18.449; 4de rij: Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.18.652; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.18.735; 5de rij: Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.18.753; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.18.761; 6de rij: Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.18.988; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.19.069; 7de rij: Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.19.344; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1.19.375; 8ste rij: Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.19.449; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.19.644; 9de rij: Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.20.203; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.20.390; 10de rij: Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.20.459; Mika Salo (Fin/Arrows) 1.20.481; 11de rij: Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.20.748; Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows) 1.20.847.

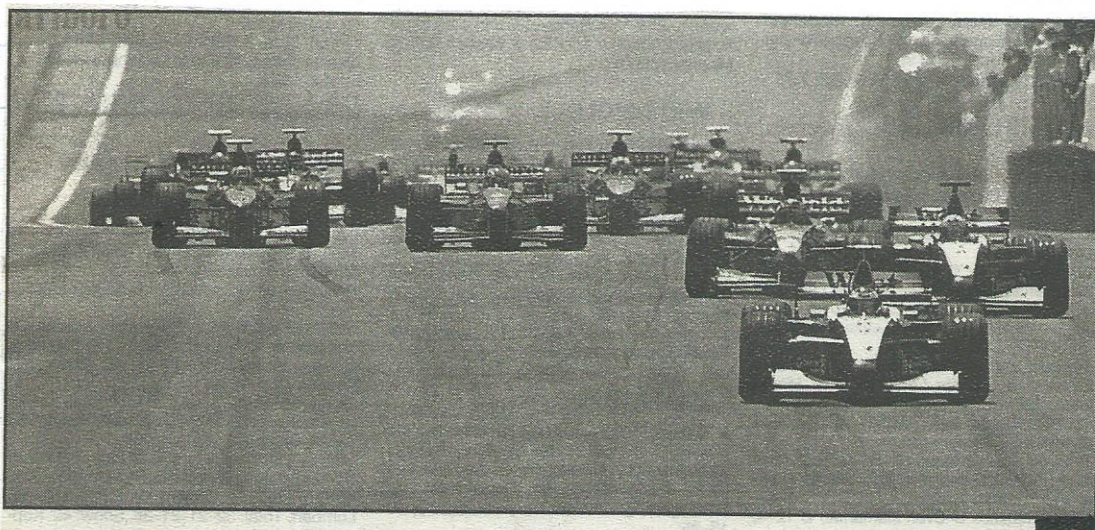
DE UITSLAG

1. Mika Häkkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1u37:11,747 (Gem.: 190,763 km/u); 2. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) op 1,102; 3. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:00,550; 4. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrom) 1:07,453; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrom) 1 ronde; 6. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrom); 7. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrom); 8. Eddie Irvine (Ier/Ferrari); 9. Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas); 10. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 2 ronden.

WK-STANDEN

Rijders : 1. Mika Häkkinen (Fin) 20 punten; 2. David Coulthard (GB) 12; 3. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 6; 4. Michael Schumacher (Dui) 4; 5. Alexander Wurz (Oos); Eddie Irvine (GB) 3; 7. Jacques Villeneuve (Can) 2; 8. Johnny Herbert (GB); Giancarlo Fisichella (Ita) 1.

Constructeurs: 1. McLaren-Mercedes 32 ptn; 2. Williams-Mecachrome 8; 3. Ferrari 7; 4. Benetton-Mecachrome 4; 5. Sauber-Petronas 1.



Het spannendste moment van de Braziliaanse Grote Prijs: de start. Mika Häkkinen en David Coulthard gaan in volgorde door de eerste bocht en tot aan de finishlijn.

Damon Hill gediskwalificeerd

BRUSSEL – Na afloop van de GP is Damon Hill gediskwalificeerd. De Brit was als tiende geëindigd. Bij de technische controle na de race bleek dat de Jordan van Hill niet aan de gewichtseisen voldeed.

Eddie Jordan buitengesloten

BRUSSEL – Verbazing bij Eddie Jordan. Zijn pasje voor de paddock bleek ongeldig. Op de elektronische display van de controlemachine verscheen de boodschap „You're too old, Eddie”. Een grap van F1-manitou Ecclestone, die daarmee Jordan, die 50 wordt, wou feliciteren.

Selectieve remmen (voorlopig?) verboden

BRUSSEL – De race-stewards van de Braziliaanse Grand Prix besloten na twee dagen palaveren het selectieve remsysteem (dat wordt gebruikt door McLaren, Williams en Jordan) in de ban te slaan. Dit ten gevolge van een klacht die vorige donderdag door verscheidene teams, waaronder Ferrari, werd ingediend. Geen van de drie aangeklaagde teams besloot in beroep te gaan tegen de beslissing.

Maar daar blijft het niet bij. Ron Dennis, teamchef bij McLaren-Mercedes, ergert zich aan het feit dat Charlie Whiting, hoofd-technicus van de FIA, het systeem voor de start van het seizoen het groene licht had gegeven.

Bovendien had die het afgelopen half jaar vijf keer de wettelijkheid van het snuffje bevestigd. De Braziliaanse race-stewards gaven dan ook toe dat hun beslissing haaks op die van Whiting staat.

„In deze situatie is het niet makkelijk werken,” aldus Dennis. „Het is niet duidelijk, maar ik ga ervan uit dat het verbod enkel voor de Braziliaanse GP gold. Deze stewards zijn niet bij machte om een beslissing voor het hele seizoen te treffen, enkel de FIA. Wie even logisch redeneert, kan besluiten dat we de selectieve rem bij de volgende Grote Prijs, in Argentinië, opnieuw kunnen gebruiken. Helaas lijkt logica niet meer de norm.”

„Maar we moeten zo snel mogelijk uit deze knoop geraken, dat is duidelijk,” besluit Dennis. „Daarom zal McLaren-Mercedes met de FIA bespreken hoe we tot een sluitende oplossing kunnen komen. Want wij blijven ervan overtuigd dat de technische commissie van de FIA het laatste woord moet hebben in de interpretatie van de reglementen.”

Het verhaal kreeg ook in Sao Paulo nog een staartje, want toen de stewards Dennis' mening te horen kregen, dienden ze prompt een rapport in bij de FIA. Dennis, niet van plan om hoge boetes te betalen, liet van zijn kant een persbericht verspreiden waarin hij bevestigde de beslissing en het gezag van de stewards te respecteren. Wordt ongetwijfeld vervolgd.