

Jean Alesi: „Ik race te graag”

Jean Alesi zit snel op zijn paard. Meer nog dan aan zijn Italiaanse wortels, schrijft de paddock dat toe aan de holle ruimte tussen zijn oren. Lage IQ's ontbranden snel. Maar dat ijle hoofd slaagde er toch maar in een riant carrière te teren op één spetter. Weze het tegenover Ayrton Senna, Gods rechervoet. Nu zijn maatje Berger er niet meer bijhoort, is de 33-jarige Fransman de meest ervaren Grand Prix-rijder. Uitbollend, hoe anders de keuze voor Sauber interpreteren. Alesi meteen in de gordijnen.

„Je denkt toch niet dat ik me al heb neergelegd bij een loopbaan met slechts één overwinning. Ik ben supergemotiveerd. Dat is trouwens altijd mijn probleem geweest: ik hou te veel van racen, ik wil zo graag. Velen hebben daarvan geprofiteerd.”

Het is maar hoe je het bekijkt. In 137 GP's verzamelde Jean Alesi één overwinning. Niet ongewoon voor een staartrijder, maar Alesi toefde achtereenvolgens bij Tyrrell, Ferrari (vijf jaar) en Benetton. Daar drink je toch meer champagne van. Of werd Alesi onterecht tot supertalent gebombardeerd in Phoenix 1990 waar hij met een Tyrrell rondenlang Senna afhield?

„Momentje, de Benetton was geen wagen om te winnen. Zij dachten van wel, ja, maar hij was het niet. En dat overkwam me nog. Het klopt dat ik wat dalletjes doorspartelde, maar dat was telkens te wijten aan een mindere

wagen.”

„Alleen de kok is Italiaans bij Benetton”

Alesi werd door Flavio Briatore naar Benetton gelokt als opvolger van Michael Schumacher. Hij was overtuigd in de Fransman niet alleen een snelle knaap te hebben gevonden, maar ook iemand die niemand onberoerd laat. Vooral het laatste bleek. Enkele geniale manoeuvres van Jean en Briatore was helemaal grijs. Geschreeuw, gescheld, geldkwesties: de scheiding was bijna gênant. Nochtans, Italianen onderen, het zag er goed uit.

„Italiaans? Alleen de kok was Italiaan. Benetton was een Brits team. Met alle gevolgen vandien. Over Briatore wil ik niet meer praten. Hij is weg uit Formule 1, laten we het daar bij houden. Benetton heeft mij nooit ge-

steund. Toen we in Monza de zege weggaven in de pit, heette het dat ik niet precies voor de garage had geparkeerd. Ja zeg. Altijd vonden ze een excuus om de verantwoordelijkheid op mij af te wentelen. Of op Berger. Daarom is hij gestopt. Hij was helemaal niet koersmoe, Benetton deed hem kotsen. Rijdt hij elders dan gaat hij zeker nog twee, drie jaar door. Dat geef ik je op een briefje.”

Het was Berger die Alesi bij Sauber binnenpraatte. Hij onderhandelde zelfs zijn contract. De

twee zijn twee handen op één buik.

„Ik ben aan het proberen hem bij Sauber binnen te krijgen”, bekent Alesi. „Hij heeft de ervaring en de contacten om het team vooruit te helpen. Ik ook. Maar ik moet rijden. Ik heb er de tijd niet voor. Berger in Parijs-Dakar? Vergeet het. Doet hij nooit. Als de wagen een klein beetje schuin staat, stapt hij al uit.”

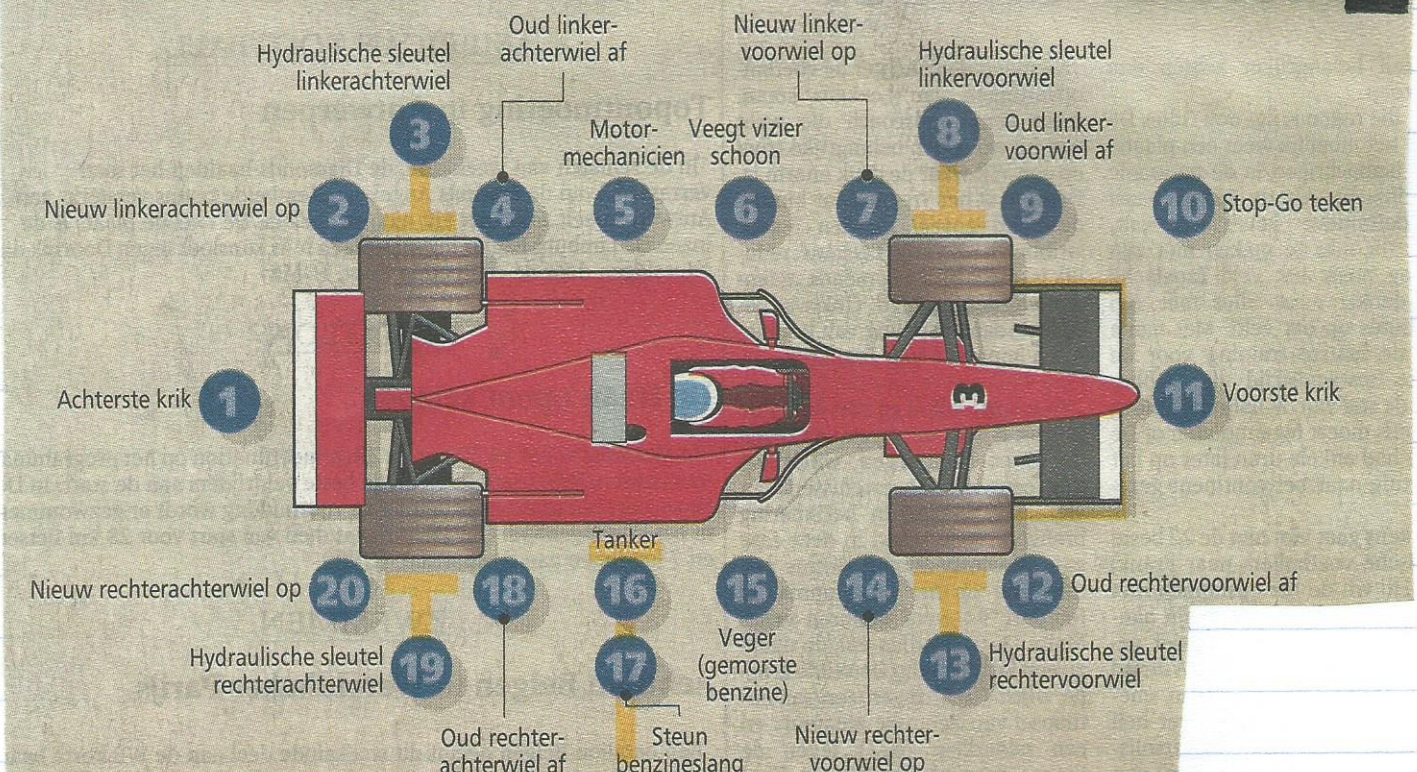
„Ferrari-motor is een symbolische naam”

Sauber pakte met Herbert in Australië wel een vijfde plaats, maar het blijft voor Alesi toch een serieuze stap terug, na Ferrari en Benetton.

„Ik haal liever het podium met een team dat helemaal achter mij staat, dan dat ik win met Benetton. Dat is mijn doel voor dit jaar. Drie, vier podiums. Meer zit er niet in, want de kloof met de topteam is toch nog breed. Dat uit zich niet zozeer in het budget, maar wel in mankracht. Neem nu de beruchte rem van McLaren. Wij weten precies wat het is en hoe het te maken. Maar we beschikken niet over een parallelle teststructuur om het te ontwikkelen terwijl we ook nog koersen. De grote vier hebben daartoe de staf wel.”

Pitstop: een grote beurt in minder dan 10 seconden

Een Grand Prix kan misschien niet worden gewonnen, maar zeker wel verloren in de pit. In minder dan 10 seconden moet de Formule 1-bolide vier nieuwe banden krijgen, een volle tank en wordt het vizier van de rijder schoongeveegd. Een huzarenstukje dat organisatie behoeft, discipline, stalen zenuwen en vele handen. 20 paar om precies te zijn. Wie doet wat?



„Laten we zeggen dat het vooral een symbolische naam is. Onze krachtbron heeft weinig uitstaans met die van Michael Schumacher. Zelfs van de ingenieurs die er bijhoren, ken ik niemand. En ik heb toch vijf jaar bij Ferrari gezeten.”

Sauber was niet het enige team dat naar Alesi hingelde. De Fransman kon ook naar Prost en Jordan. Was dat geen ambitieuze optie geweest?

„Het volstaat naar de decoratie van de Jordan te kijken om te weten hoe ernstig het team is”, klinkt het smalend. „En Alain Prost heeft me vrij snel duidelijk gemaakt dat hij het zich niet kon permitteren twee Franse rijders in dienst te nemen.”

Dan nog een Fransman die geen sant in eigen land is. Alesi is vaste klant bij de *Guignols* (een satirische show met natuurgetrouwe poppen op TF1) en de geschreven pers maakt zich nog vrolijker om hem.

„Wat is dat de Franse pers? Eén krant, *L'Equipe*, die uit de hand van TF1 eet. De *Guignols* viseren me omdat ik een contract had als consulent met een concurrerende zender. (Woest) Maar ze kunnen de pot op, ik kijk niet meer. Ik ben populair in Italië wegens mijn Siciliaanse komaf. En in Japan, omdat ik met een Japanse gehuwd ben. De rest trek ik me niet aan.”



Jean Alesi: 33 en supergemotiveerd.

ZATERDAG 11, ZONDAG 12, MAANDAG 13 APRIL 1998

Coulthard snelste in vrije trainingen

BUENOS AIRES (dpa) – David Coulthard was gisteren de snelste na twee sessies in de vrije trainingen voor de Grote Prijs van Argentinië Formule 1. De Schot legde in Buenos Aires in zijn McLaren de 4,259 km af in 1'28"130. De Duitser Michael Schumacher, de snelste in de eerste sessie, deed er in zijn Ferrari 0,984 seconden langer over. De Fin Mika Hakkinen, winnaar van de eerste twee GP's van dit seizoen, klokte de derde tijd. Wereldkampioen Jacques Villeneuve was de op vier na snelste.

■ **Uitslag vrije trainingen:** David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.28.130 (gem.: 173,974 km/u); Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.29.114; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.29.488; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.29.610; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.29.781; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.29.845; Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.30.054; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.30.317; Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.30.645; Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.30.859; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.30.963; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1.31.081; Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.31.297; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.31.612; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.31.727; Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.31.761; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.31.850; Mika Salo (Fin/Arrows) 1.32.257; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.32.660; Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.33.390; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.33.731; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.34.829.

Schumi stelt orde op zaken

BRUSSEL – Michael Schumacher maakte met zijn eerste zege van het seizoen een einde aan de McLaren-suprematie. De Duitse Ferrari-rijder bleef in een spectaculaire wedstrijd de Fin Mika Häkkinen, winnaar van de eerste twee races, en de andere Ferrari van Eddie Irvine voor. Wereldkampioen Jacques Villeneuve haalde het einde niet.

Ze zullen een klein mirakel nodig hebben om ons bij te benen en Pas vanaf Imola zullen we de McLarens kunnen bedreigen. Dat waren de woorden van Mika Häkkinen, respectievelijk Michael Schumacher vorige donderdag. De laatste dag waarop de zilveren bolides onaanastbaar geacht werden.

Vanaf vrijdag nestelde Michael Schumacher zich tussen of voor de beide McLarens, en het vertrouwen van de Duitse ex-wereldkampioen groeide, indien mogelijk, met de dag. Voor de race maakte hij openlijk aanspraak op de zege. Gestart tussen Coulthard en Häkkinen wist hij de Fin snel achter zich te houden, en ook Coulthard zwichtte onder de druk van de Ferrari-rijder.

„Eén en ander is te danken aan de nieuwe Goodyears,” stelde Schumacher achteraf. „Bredere voorbanden leveren iets meer grip, en dat is zeker hier een absoluut voordeel. Toen ik achter Coulthard hing, merkte ik dat hij veel moeite had om op het stoffige en hobbelige circuit op de baan te blijven. Toen hij weer eens wijd ging, dook ik in de opening, maar hij sloot de deur. Een aanrijding was onvermijdelijk.”

Schumi kon deze keer zijn weg echter voortzetten. Al snel bleek waarom hij zijn voorsprong op Häkkinen snel kon uitbouwen. Ferrari had gekozen voor een dubbele pitstop-strategie, de McLarens hoefden maar één keer te tanken. Het voordeel van de aldus lichtere Ferrari bleek na Schumachers tweede stop, toen hij met enkele seconden voorsprong weer op de piste verscheen. De eerste niet-McLaren zege kwam echter nog in gevaar toen het zeven ronden voor het eind begon te druppelen.

„Opeens raakte ik de controle over de achterkant van de wagen kwijt,” vertelt Schumacher. „Gelukkig wist ik over het gras en de gravelbak naar een service-baan te rijden, waardoor ik weer op de piste kon. Sommigen noemen dat geluk, maar bij iedere Grote Prijs gebruik ik de rijders-parade op zaterdagmiddag om die weggetjes te ontdekken. Dit keer kwam die kennis uitstekend van pas.”

Mika Häkkinen had bij het vallen van de regen al het voetje gelicht, om zo zeker te zijn van de punten voor de tweede plaats. „Mooie race van Michael,” complimenteerde de leider in de tussenstand.

„We maken ons nog geen zorgen, maar zullen de concurrentie niet meer onderschatten. We willen snel weer nummer één worden.”

Wat Ross Brawn, de technische chef van de Scuderia Ferrari, betreft, heeft McLaren die plaats nooit verloren. „Hen kloppen is een welgekomen opkikker,” aldus de rustige Brit. „Want tijdens de eerste twee races, die op heel verschillende circuits werden gereden, kwamen we nog niet tot aan hun knieën. Maar ik moet daar onmiddellijk aan toevoegen dat McLaren hier niet echt hun beste dag had, in tegenstelling tot ons. Indien ze hier in topvorm hadden gestoken, waren ze weer iedereen voorgebleven.”

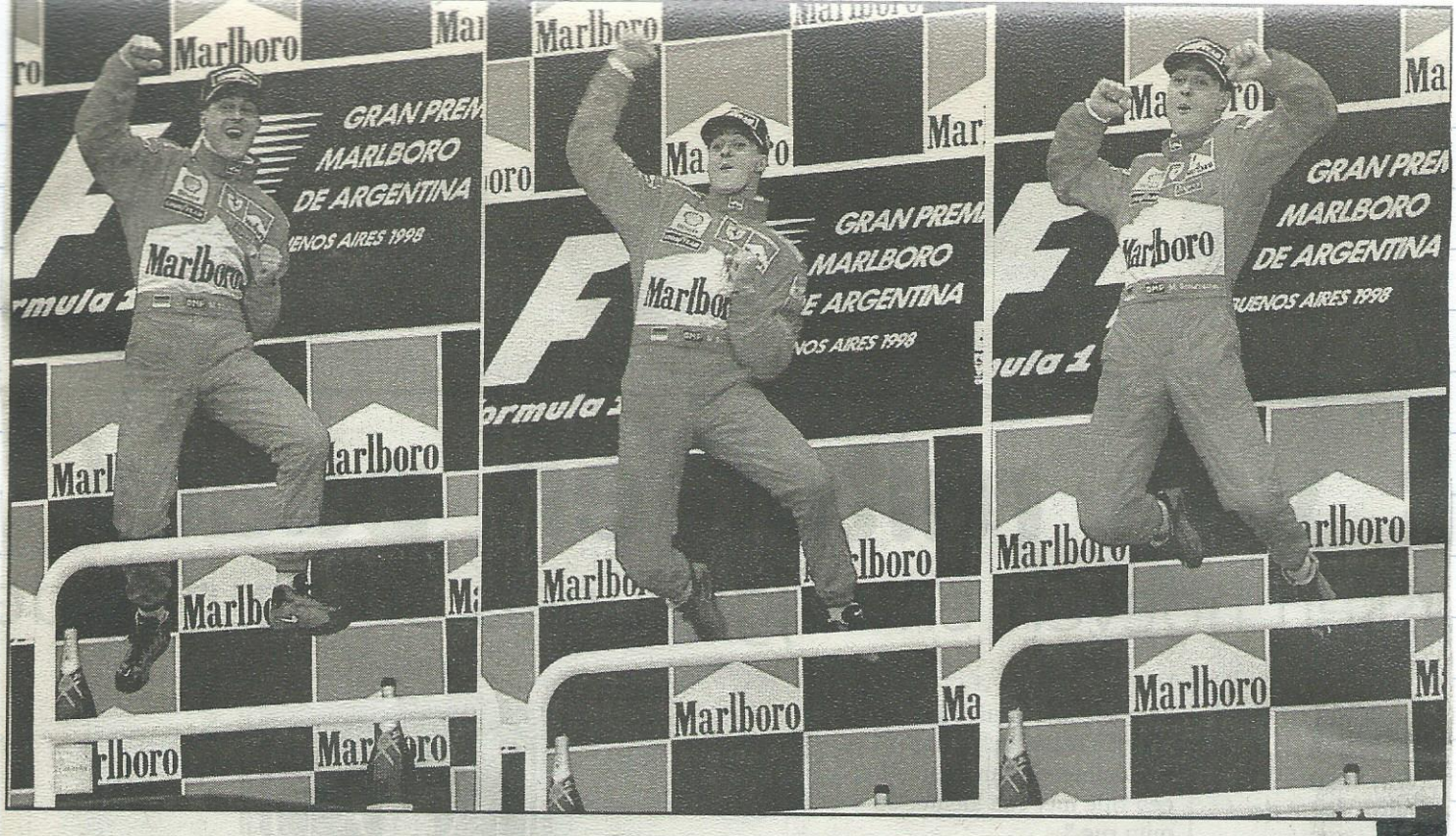
Williams

Ferrari mag de kloof dan al grotendeels gedicht hebben, Williams blijft verder sukkelen. Heinz-Harald Frentzen zag al snel de concurrentie voorbijflitsen, het gevolg van een gebroken voorvleugel. Bij zijn pitstop liet hij de motor stilvallen, om dan woedend weg te sterven. Het leverde hem enkel een stop and go-straf op, en hij moest zich tevreden stellen met de negende stek.

Jacques Villeneuve haalde het

einde niet, want in een duel met David Coulthard werd hij er naas getikt. „David trachtte me lang de buitenkant in te halen, maar hield te snel terug naar binnen, aldus de Canadees.

„Ik kon nergens heen. Wiens fout het was? Weet ik niet, en op dit ogenblik kan het me niet scheelen ook,” besloot de gedegouteerde wereldkampioen.



McLaren leek in de aanvangsfase van het wereldkampioenschap eenvoudigweg onaantastbaar, maar al tijdens de derde GP sloegen Ferrari en Michael Schumacher terug. Dat leverde op het podium een blijde Duitser op.

Het groene knopje van McLaren

BRUSSEL – Tijdens de vorige Grote Prijs, in Brazilië, werd vastgesteld dat de McLaren-rijders bij het aansnijden van trage bochten een groen knopje op het stuurwiel indrukten. In de Argentijnse paddock deden dan ook de wildste geruchten de ronde, over gadgets, de een al illegaler dan de andere. Toen Ron Dennis over de kwestie werd geïnterpelleerd, produceerde de man een fijn lachje. „Ik dacht dat iedereen wist waarvoor het diende,” sprak hij verbaasd. „Het is een systeem dat energie van de motor opslaat, op het moment dat de rijder in de ankers gaat. Zo hebben ze wat power achter de hand op het moment waarop ze die het best kunnen gebruiken,” lachte Dennis. En omdat een indianenverhaal nooit alleen komt, circuleerde prompt het gerucht dat Ferrari en Prost een klacht zouden indienen tegen die energie-batterij...

Verstappen test alleen met centen

BRUSSEL – Indien Jos Verstappen de positie van testrijder bij Benetton wil weggapen, moet hij een sponsor meebrengen. „Jos hoeft ons niets meer te bewijzen,” heette het bij Benetton, waar Verstappen het seizoen van 1994 afwerkte. „Hij levert uitstekend werk, en is ook een goede reserve-rijder indien we er één zouden nodig hebben.” Volgens de Nederlander moet de zaak tegen het einde van de maand rond zijn, maar hij is niet de enige kandidaat voor het zitje. Ook de Italiaan Vincenzo Sospiri, die in het verleden al voor het Brits-Italiaanse team testte, komt in aanmerking.

Startorde

■ **1ste rij:** David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.25.852 (gem.: 178.591 km/u); Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.26.251; **2de rij:** Mika Häkkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.26.632; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.26.780; **3de rij:** Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1.26.827; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1.26.876; **4de rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1.26.941; Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1.27.198; **5de rij:** Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1.27.483; Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1.27.836; **6de rij:** Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1.27.839; Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1.28.016; **7de rij:** Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford) 1.28.811; Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.29.249; **8ste rij:** Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1.29.320; Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1.29.352; **9de rij:** Mika Salo (Fin/Arrows) 1.29.617; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1.30.022; **10de rij:** Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1.30.054; Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1.30.158; **11de rij:** Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1.30.437; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.31.178.

Uitslag

■ **1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari)**, de 306,502 km in 1 u. 48 min. 36 sec. 175 (gem.: 169,304 km/u); **2. Mika Häkkinen (Fin/McLaren-Mercedes)** op 22.8; **3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari)** 57.7; **4. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome)** 1.08.1; **5. Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas)** 1.18.2; **6. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes)** 1.19.1; **7. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome)** 1.23.4; **8. Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda)** 1 ronde; **9. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome)**; **10. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford)** 2 ronden; **11. Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot)**; **12. Toranosuke Tagaki (Jap/Tyrrell-Ford)**; **13. Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford)** 3 ronden; **14. Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford)** 4 ronden; **15. Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot)** 7 ronden.

WK-stand

■ **RIJDERS:** 1. M. Häkkinen (Fin) 26 ptn; 2. M. Schumacher (Dui) 14; 3. D. Coulthard (GB) 13; 4. E. Irvine (Ier) 7; 5. H. Frentzen (Dui) en A. Wurz (Oos) 6; 7. J. Villeneuve (Can) en J. Alesi (Fra) 2; 9. J. Herbert (GB) en G. Fisichella (Ita) 1.
 ■ **CONSTRUCTEURS:** 1. McLaren-Mercedes 39 ptn; 2. Ferrari 21; 3. Williams-Mecachrome 8; 4. Benetton-Mecachrome 7; 5. Sauber-Petronas 3.

Schumacher zet Imola in vuur

Er hangt Ferrari in de lucht. Altijd in Imola. Maar nu nog meer. Er is de overwinning van Schumacher in Argentinië. En zijn ontmoeting woensdag met Agnelli, patron van Fiat. Om over de toekomst te praten.

Drie Grands Prix zijn we ver dit seizoen en de speculaties zijn al begonnen. Niet voor volgend jaar, neen, Schumacher ligt vast tot einde 1999. Al onderhandelde manager Willi Weber, tegen een vergoeding van twintig procent, wel een prestatieclausule in het contract. Die Schumacher toelaat op te stappen indien Ferrari slabakt.

Naar Mercedes bijvoorbeeld, dat nooit heeft opgehouden te hengen naar de rijder die het heeft gevormd. Alleen al de gedachte aan dat huwelijk bezorgt de marketingjongens van Stuttgart natte dromen. Maar tot voor dit jaar ontbraken de sportieve argumenten om Schumi te verleiden. Intussen pleegde McLaren zijn machtsgreep. Het is geen toeval dat Agnelli zijn sterrijder naar Turijn uitnodigde, van zodra het Formule 1-circus opnieuw in Europa was.

Wat in de Italiaanse kranten doorsijpelde van de gesprekken in Turijn is bemoedigend voor de tifosi. 'Schumacher kreeg garanties voor de toekomst'. 'Schumacher voorspelt voor Imola een duel McLaren-Ferrari'. Andere oppositie ziet hij niet. Imola in vuur en vlam natuurlijk.

Scherp contrast met de taal die uit Barcelona doorkwam. Daar waagden Jacques Villeneuve, Mick Doohan en Tommi Makinen zich aan een stoeltjesdans. Of dat was toch de bedoeling van Winfield, de gemeenschappelijke noemer. Maar Frank Williams zag zijn wereldkampioen liever niet op een hengstige tweewieler kruipen. Doohan trok wel zijn stoute schoenen aan, maar parkeerde de Williams in het grind. Leuk. Het lijkt wel exponentieel voor de dalperiode waarin het wereldkampioenenteam momenteel verkeert.

„Het is niet makkelijk voor een vijfde of zesde plaats te rijden”,

liet Villeneuve zich ontvallen. Wat de vertelsels dat de Canadees niet meer gemotiveerd zou zijn, kracht geeft. Hij verdenkt Goodyear van favoritisme. De nieuwe,

brede voorband waarmee Ferrari in Argentinië zijn voordeel deed, zou speciaal voor de Scuderia zijn ontwikkeld. Zij, Williams, zouden onheus worden behandeld. Omdat Ferrari als dochter van Fiat commercieel interessanter is voor de bandenfabrikant. En in Imola, daarover is iedereen het eens, zullen de banden en de temperatuur een beslissende rol spelen. Vanwaar enig pessimisme in het Williams-kamp uiteraard.

Imola innoveert ook. De blauwe, gele en rode vlaggen die de rijder moeten attent maken op een snellere achtervolger, gevaar/inhaalverbod, respectievelijk het stilleggen van de koers, floepen voortaan in de vorm van verklikkerlichtjes aan op het dashboard van iedere wagen. Een maatregel die werd bedacht toen Schumacher vorig jaar in Oostenrijk een vlag miste. Dat betekent niet dat de baancommissarissen op de dop moeten. De vlaggen zullen ook nog worden gewapperd. Kwestie van de rijders niet op onkuise gedachten te brengen. Sorry, mijn lampje was kapot. Die stijl.