

BAR met Villeneuve-Zanardi?

PARIJS – Jacques Villeneuve staat dicht bij een transfer naar het nieuwbakken F1-team British American Racing. In Parijs raakte gisteren bekend dat de overeenkomst wellicht donderdag op het circuit van Zeltweg (Oostenrijk) wordt getekend. Er was al langer sprake van dat de regerende wereldkampioen Williams zou verlaten, na een tegenvallend seizoen. BAR is het team van Craig Pollock, zijn ex-manager en nog steeds goede vriend.

Als ploegmaat van Villeneuve zou Alex Zanardi al hebben getekend. Voor de Italiaan was er enkele jaren terug geen plaats meer F1. Hij trok naar Cart, de Amerikaanse F1, waar hij op weg is om voor de tweede opeenvolgende keer kampioen te worden.



Jacques Villeneuve.

VRIJDAG 24 JULI 1998

Williams in verval

Autosport – Zondag GP Oostenrijk F1

BRUSSEL – Michael Schumacher kan zondag Mika Hakkinen uit de leiding van het wereldkampioenschap Formule 1 stoten. Maar tot zolang domineert 1999 de gesprekken in het Oostenrijkse Spielberg. Dat een moeilijk seizoen dreigt te worden voor Frank Williams: virtueel heeft hij rijders noch motor.

British American Racing bevestigde gisteren wat iedereen al lang vermoedde: Jacques Villeneuve stapt over naar het pasgeboren team van zijn manager/vriend/ex-leraar Craig Pollock. En vindt er ook Adrian Reynard en Rick Gorne terug, de ingenieurstandem waarmee hij in '95 de Amerikaanse Cart-titel veroverde. De regerende wereldkampioen redeneerde duidelijk: als het dan toch is om te bouwen, doe ik het maar beter in vertrouwde kring.

En beter meteen, want bij Williams moet hij nog een jaar wachten op de komst van BMW. En het is niet duidelijk welke cilinders de bolides in 1999 zullen aandrijven. Frank Williams dacht een redelijk (slechts twee teams) exclusieve overeenkomst te hebben met Mecachrome, de erfgenaam van Renault. Maar Mecachrome ging intussen over in de handen van Bernie Ecclestone. Die Flavio Briatore aan het hoofd zette.

Het eerste wat de Italiaanse playboy deed was de motor om-

dopen tot Supertec en zich niet meer gebonden voelen door de lopende contracten. De prijs ging met een derde omhoog en van beperkte afname is geen sprake meer. BAR, Benetton, misschien zelfs Arrows ook. Wie betaalt, krijgt de motor. Begrijpelijk dat Williams vertoornd is, maar heeft hij alternatieven?

Ook met zijn bemanning zit hij in het sukkelstraatje. Villeneuve weg en Frentzen is niet zinnens het drastisch teruggesnoeide salarisvoorstel te aanvaarden. Vooral niet omdat hij terug kan naar Sauber. Waar het uit is met de liefde tussen Alesi en Herbert. „Het is of hij of ik”, brieste de Fransman in Silverstone.

Alesi zou naar Prost kunnen. Omdat Peugeot een Franse rijder eist en Olivier Panis en Prost mekaar niet meer kunnen zien. Alesi zou ook naar Williams kunnen. Op voorspraak van maatje Berger, recentelijk benoemd tot hoofd motorsport BMW. Maar het halve veld bekende recentelijk door Williams te zijn gepolst. En

Cart-kampioen Alex Zanardi. Het bewijst hoe wanhopig de Britse staleigenaar is. Met slechts één podiumplaats in negen races en weinig hoop op beterschap, is dat niet te verwonderen.

Hoop heeft Ferrari wel. Schumacher staat nog amper twee punten achter Hakkinen en hij heeft zes thuisraces voor de boeg: Oostenrijk, Duitsland, Hongarije, België, Italië en Luxemburg (Nürburgring).

Belangrijk voor de wereldtitel wordt het oordeel van de FIA maandag over het beroep van McLaren. Ron Dennis had Schumacher aangeklaagd omdat hij zijn stop-and-go tijdens de GP van Engeland na de finish had uitgezet. De klacht werd onontvankelijk verklaard omdat Schumacher geen straf had mogen krijgen. De dienstdoende commissarissen hadden de procedures namelijk met voeten getreden.

Wat de FIA in een ongemakkelijk parket manoeuvreerde: McLaren was onrecht aangedaan, maar wie moesten ze straffen? De commissarissen? Wat koopt McLaren daarvoor. Schumacher? Hij is onschuldig. Dennis stelt voor een 17de Grand Prix aan het seizoen toe te voegen. Om McLaren de kans te geven de verloren punten terug te pakken. Uitspraak maandag.

Coulthard één duizendste sneller dan Fisichella

BRUSSEL – De A1-Ring had de zware nachtelijke plensbuien nog niet verteerd zodat de vrijdagsessie nog minder richtinggevend was dan anders. Niet alleen werd er niet naar een chrono gestreefd, op vrijdag wordt aan de set-up voor de race gewerkt sinds de introductie van de vrije trainingen, de omstandigheden evolueerden ook zo snel dat het niet aangewezen is om conclusies te trekken.

Wel onmiskenbaar was dat David Coulthard op de toppen van zijn tenen loopt. Silverstone, zijn thuisrace, waar hij zoveel had van verwacht, ging al op zaterdag compleet de mist in met een onkenlijke plaats op de startgrid. Gisteren zette de Schot even orde op zaken, één duizendste sneller dan Fisichella. Op zijn beurt vier honderdsten rapper dan Hakkinen. Drie keer Bridgestone. Misschien geen toeval.

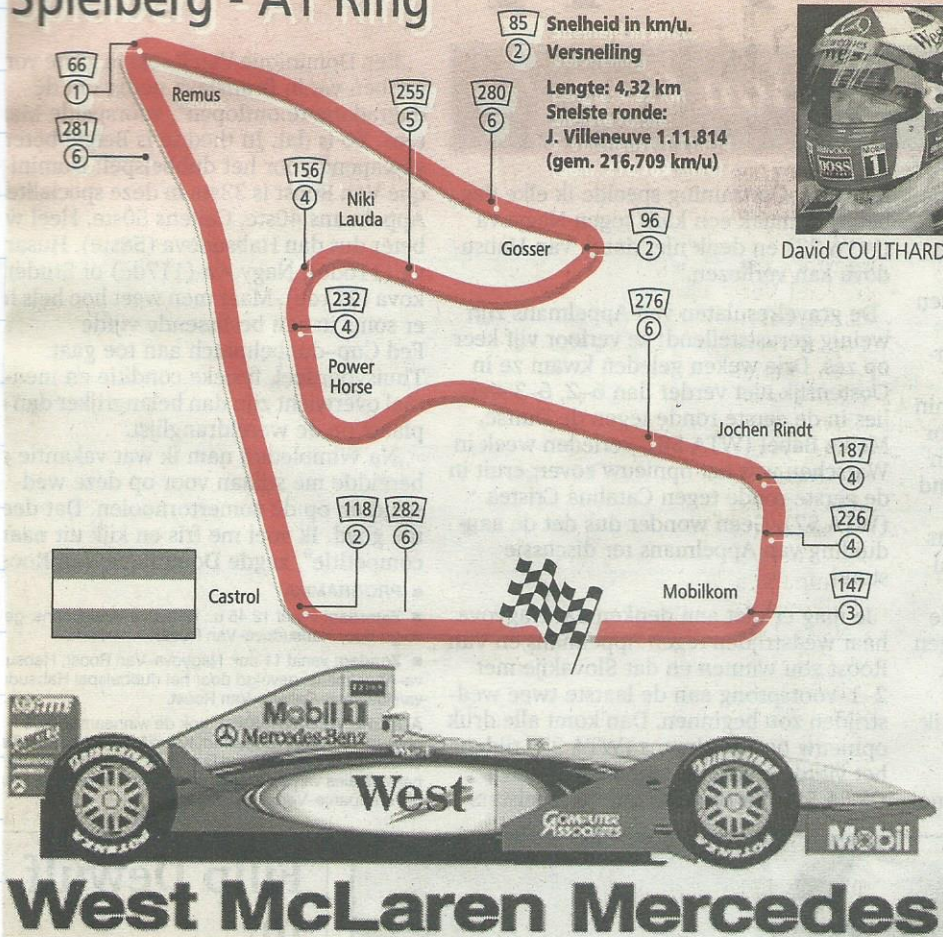
Vrijdag mag dan al nietszeggend zijn, de 13de en 17de chrono van Villeneuve, respectievelijk Frentzen laten aan duidelijkheid weinig

te wensen over. Geen van beiden zit te springen om een mindere wagen met heroïsche stuurslagen te compenseren. Frentzen zou in Engeland te horen hebben gekregen dat Williams volgend jaar geen beroep meer zal doen op zijn diensten, tenzij tegen een fors teruggesnoeid salaris. Aangepast aan zijn prestaties, zeg maar. Villeneuve trekt volgend jaar naar British American Racing, het prille team van zijn manager Craig Pollock. De Grote Prijs van Oostenrijk 1997, de eerste sinds lang, werd gewonnen door Villeneuve. De kans dat de wereldkampioen dat zondag overdoet is niet echt groot te noemen.

■ **Eerste oefenritten:** 1. David Coulthard (Gbr/McLaren-Mercedes) 1:13.703 (gem.: 210,960 km/u); 2. Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:13.704; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:13.746; 4. Johnny Herbert (Gbr/Sauber-Petronas) 1:14.103; 5. Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:14.302; 6. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1:14.397; 7. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:14.411; 8. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:14.523; 9. Damon Hill (Gbr/Jordan-Mugen Honda) 1:14.535; 10. Jean Alesi (Fra/Sauber-Petronas) 1:14.627; 11. Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot) 1:14.685; 12. Olivier Panis (Fra/Prost-Peugeot) 1:14.755; 13. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:14.820; 14. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1:15.117; 15. Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1:15.158; 16. Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1:15.231; 17. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:15.345; 18. Mika Salo (Fin/Arrows) 1:15.696; 19. Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1:16.171; 20. Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows) 1:16.303; 21. Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1:16.582; 22. Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1:18.469

GP van Oostenrijk

Spielberg - A1 Ring



Wist U?

- Dat een rijder maar zeven sets droogweerbanden per weekinde mag gebruiken? Het aantal regenbanden is onbeperkt.
- Dat de banden in Formule 1 worden opgepompt met helium? Zuurstof bevat water. Water zet uit onder invloed van warmte. Gevuld met zuurstof, zou de druk in de loop van de race met tien procent toenemen. En de wagen onbestuurbaar maken. Van daar helium.
- Dat de ideale gebruikstemperatuur van een band 100 graden is? Om die temperatuur te bereiken worden de banden vier dagen lang met elektrische bandendekens opgewarmd, tot ze 80 tot 90 graden warm zijn.
- Dat het twee ronden duurt vooraleer de banden voluit operationeel zijn. Het bovenste laagje dient eerst afgesleten. Om dat proces te bevorderen leggen de rijders alle sets die ze in de race willen gebruiken, tijdens de trainingen al eens om.
- Dat een pitstop ongeveer 7 seconden duurt. McLaren heeft het officiële record van de snelste bandenwissel op zijn naam met 4,8 seconden.
- Dat versleten banden niet worden weggegooid. Ze worden gerecycleerd tot vloerbedekkingen. De uitstrijkbare, veelkleurige, flexibele laag die misschien ook wel Uw garage siert. Misschien loopt U wel over het rubber waarmee Villeneuve wereldkampioen werd.
- Dat het koolstofvezellaminaat dat veelvuldig in Formule 1-wagens wordt angewend, onwaarschijnlijk stevig is? 30 procent lichter dan plastic maar 20 keer beter bestand tegen scheuren.

MAANDAG 27 JULI 1998

Coulthard laat Hakkinen uitlopen

BRUSSEL – Knechten op het voorplan in Spielberg. David Coulthard lukte een onwaarschijnlijke inhaalrace van de veertiende naar de tweede plaats. Waardoor kopman en winnaar Mika Hakkinen in de WK-stand verder uitloopt op Michael Schumacher, gisteren derde. Ondanks een zeldzame stuurfout en dankzij de remproblemen van ploegmaat Eddie Irvine. De FIA bewees dat haar verbod op teamorders enkel een papieren verbod is. Of een selectief verbod.

Coulthard kreeg wel wat hulp bij zijn huzarenmars. Van de safety-car. Uitgerukt om het puin in de eerste twee bochten te laten ruimen. Eerst wegens een kunstige pirouette van Takagi die Nakano en Herbert in de kattenbak kegelde. „Ik moest uitwijken voor de Prost van Panis die stilstond op de grid”, verdedigde de Japanner zich achteraf. Gerechtigheid bestaat in F1: de Minardi noch de Sauber waren fataal geraakt zodat Herbert en Nakano hun weg konden vervolgen.

In de Remus Kurve voerde Diniz een nummertje op. Wals met ploegmaat Salo. Die, in zijn ijver weer te vertrekken, de neus van Coulthard ruïneerde. Gelukkig was ondertussen de safety-car uitgerukt. Zodat de Schot zijn auto kon laten herstellen en zonder veel tijdverlies achteraan de file blokrijders aansluiten. En zijn miraculeuze slalom aansnijden.

„Als je de snellere wagen hebt is inhalen eigenlijk eenvoudig”, stelde Coulthard, één en al bescheidenheid. Vanuit een schijnbaar hopeloze veertiende startpositie, nog bezwaard door de tik van Salo, vocht Coulthard terug tot de tweede plaats. Het leverde hem een gegeven duim van Hakkinen en een aai van Ron Dennis op. Wellicht had Coulthard liever zeker emplooi voor '99 gekregen. Dennis bekende zaterdag dat ze inderdaad hebben geprobeerd Schumacher los te weken. Hart onder de riem voor Coulthard en Hakkinen.

De Fin leidde in Oostenrijk quasi van start tot finish. Fisichella verbodde de eerste pole uit zijn carrière door uit de startblokken te schieten met de vaart van een diesel. Met voorverwarming. Omdat hij niet van half werk houdt, kreeg de Italiaan na zijn eerste pitstop de geniale inval om op koude banden de voorbysuizende Alesi naar het leven te staan. De heroïsche scène eindigde in het grind. Voor een keer ging Alesi vrijuit.

Nog meer rare voorvallen op de A1-Ring. Een stuurfout van Michael Schumacher. Na tien, vijftien ronden lang de leiderspositie van Hakkinen te hebben bestookt, kwam hij iets te wijd uit de A1 Kurve. De linkerwielen het gras in, tot daar nog alles onder controle, maar minder ingecalculleerd was de snode bobbel. De Ferrari heel even Virgin Express. Zonder voorvleugel ter aarde.

„Eigen domme fout”, sloeg Schumi mea culpa. „Ik ging van de lijn af en dat was het dan. Geen cor-

rectie mogelijk. Ik dacht dat het afgelopen was, maar finaal viel de schade nogal mee.”

Schumacher hinkte tot in de pits, waar het carrosseriewerk en een groot onderhoud volle 19 seconden vergden. Hij kwam terug op de piste als 16de. Maar op frisse banden, met nogal wat brokken (Alesi vs. Fisico, de motor van Frentzen) en pitstops in het verschiet. Twintig ronden later zat Michael al vijfde, onder de vleugel van Ralf, niet bekend met het

begrip 'broederliefde'. Na een paar standjes die in Kerpen slachtoffers moeten hebben gemaakt, moest Ralf de Ferrari toch voor laten. Waarna Irvine, derde, plotsklaps kreeg af te rekenen met remproblemen. Als je 't ons vraagt, aan zijn remmen scheelde niks want hij draaide constant 2,5 seconden trager dan Schumacher. Die hem, in het zicht van de finish moeilijkzaam voorbijging.

„Het is toch duidelijk dat Eddie het mij niet moeilijk gaat maken”, aldus een geïrriteerde Schumacher. „We hadden allebei remproblemen.”

Noch meer noch minder dan een publieke bekentenis van teamspel. Expliciet verboden door de Internationale Autosportfederatie nadat McLaren het Australische publiek voor het lapje hield. Voor Ferrari gelden blijkbaar andere regels. Vorig jaar in Japan al, gisteren opnieuw. Misschien moeten we Dennis toch nog gaan bijtreden: Ferrari móet dit jaar wereldkampioen worden. Al is er dat na Oostenrijk niet makkelijker op geworden. Afwachten wat de FIA vandaag van het beroep van McLaren tegen de Silverstone-saga maakt.

Esteban Tuero blijft

BRUSSEL – De Argentijn Esteban Tuero rijdt ook volgend jaar Formule 1 voor Minardi. Dat deelde teamchef Gustav Brunner in Oostenrijk mee. Over een verlenging van het contract van Shinji Nakano bestaat nog geen zekerheid.

Mika Hakkinen: „Perfect”

BRUSSEL – Mika Hakkinen ging naar zijn doen compleet uit de bol na zijn overwinning in Oostenrijk. Balde de vuist in triomf, liet een viriele 'yes' van de lippen lezen, kuste zijn kersverse bruid Erja en ging zelfs zijn ingenieur omhelzen. „Het perfecte scenario”, aldus de Fin over de dubbel van McLaren. En over zijn kanonstart: „Ik trapte gewoon het gas door de vloer en de rest kwam vanzelf. In het begin van de race had ik wat problemen met de remkrachtverdeling en, aangezien ik voor één pitstop ging, was ik ook zwaarder dan de Ferrari van Schumacher. Dat gaf wat moeilijke momenten in de bochten. Maar eind goed al goed.”

Zijn vijfde zege van het seizoen, de vierde dateert al van twee maanden terug in Monaco, geeft Hakkinen in de WK-stand 8 punten voorsprong op Schumacher.

De laatste was de eerste

BRUSSEL – Een apocalyptische regenbui een uur voor de chronosessie had een onuitgegeven startgrid tot gevolg: Fisichella op pole, geflankeerd door Alesi. Het kwam erop aan zo laat mogelijk op de piste te toeren om ten volle te profiteren van het opdrogende spoor. Fisichella ging als allerlaaste door de dambordvlag, Alesi even voordien. Was het niet van een schuiver in de volgende ronde geweest, de Fransman had zijn tijd wellicht nog verbeterd.

Schuivers bij de vleet overigens, op de doordrenkte A1-Ring. Villeneuve ging tussen Castrol en Remus rond, spurtte naar de reservewagen, maar kwam niet verder meer dan de elfde tijd. Hij deelde

de zesde startrij met Jos Verstappen, op een bepaald moment derde, maar iets te vroeg gepiekt. Net als Michael Schumacher, toch nog vierde. Naast Mika Hakkinen, derde. Een primeur voor dit seizoen: geen McLaren op de eerste rij. Coulthard slechts veertiende. In extremis nog 'intermediaire' banden omgelegd, maar totaal de mist in. Hij kreeg zijn paarden niet aan de grond.

Op onderregende asfalt ben je inderdaad beter af met honderd pk minder. Waarom tobt de FIA zich nog het pleuris over hoogtechnologische oplossingen om Formule 1 spannender te maken, gewoon die tuinslang opdiepen.

■ **UITSLAG:** 1. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 306,649 km in 1 u 30:44.086 (gem.: 202,777 km/u); 2. David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) op 05.289; 3. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 39.093; 4. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 43.977; 5. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 50.655; 6. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 53.202; 7. Damon Hill (G-B/Jordan-Mugen Honda) 1:13.624; 8. Johnny Herbert (G-B/Sauber-Petronas) op 1 ronde; 9. Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome); 10. Jarno Trulli (Ita/Prost-Peugeot); 11. Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford); 12. Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) op 2 ronden.

■ **WK-STAND RIJDERS:** 1. Mikka Hakkinen (Fin) 66 ptn; 2. Michael Schumacher (Dui) 58; 3. David Coulthard (GB) 36; 4. Eddie Irvine (Ier) 32; 5. Alexander Wurz (Oos) 17; 6. Giancarlo Fisichella (Ita) 15; 7. Jacques Villeneuve (Can) 12; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 8; 9. Rubens Barrichello (Bra) 4; 10. Jean Alesi (Fr), Mika Salo (Fin) en Ralf Schumacher (Dui) 3; 13. Johnny Herbert (GB), Pedro Diniz (Bra) en Jan Magnussen (Den) 1.

■ **WK-STAND CONSTRUCTEURS:** 1. McLaren-Mercedes 102 ptn; 2. Ferrari 90; 3. Benetton-Mecachrome 32; 4. Williams-Mecachrome 20; 5. Stewart-Ford 5; 6. Sauber-Petronas en Arrows 4; 8. Jordan-Honda 3.

■ **DE STARTORDE**

1ste rij: Giancarlo Fisichella (Ita/Benetton-Mecachrome) 1:29.598 (gem.: 173,535 km/u) en Jean Alesi (Fr/Sauber-Petronas) 1:30.317

2de rij: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:30.517 en Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:30.551

3de rij: Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:31.005 en Mika Salo (Fin/Arrows) 1:31.028

4de rij: Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Mecachrome) 1:31.515 en Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:31.651

5de rij: Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Mugen Honda) 1:31.917 en Olivier Panis (Fr/Prost-Peugeot) 1:32.081

6de rij: Jacques Villeneuve (Can/Williams-Mecachrome) 1:32.083 en Jos Verstappen (Ned/Stewart-Ford) 1:32.099

7de rij: Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows) 1:32.206 en David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:32.399

8ste rij: Damon Hill (GB/Jordan-Mugen Honda) 1:32.718 en Jarno Trulli (It/Prost-Peugeot) 1:32.906

9de rij: Alexander Wurz (Oos/Benetton-Mecachrome) 1:33.185 en Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 1:33.205

10de rij: Esteban Tuero (Arg/Minardi-Ford) 1:33.399 en Toranosuke Takagi (Jap/Tyrrell-Ford) 1:34.090

11de rij: Shinji Nakano (Jap/Minardi-Ford) 1:34.536 en Ricardo Rosset (Bra/Tyrrell-Ford) 1:34.910



Alexander Wurz (achteraan) was de thuisrijder, maar begint hier duidelijk ook te twijfelen aan zijn kennis van de A1 Ring. Prijsvraag: wiens neus priemt juist? Tip: laat U niet misleiden door de pijl op Diniz' helm. Tweede tip: het is niet omdat ie in een McLaren zit, dat ie feilloos bent.