

# Alesi op zijn paard

*„Ik heb 's morgens vaak het gevoel tien rondjes in de ring te hebben gestaan met Mike Tyson”*

## GP van Groot-Brittannië FI

**SILVERSTONE** — Het zijn harde tijden voor Jean Alesi. In Magny-Cours, precies op de vijfde verjaardag van zijn F1-debuut, riep hij de Franse pers bij elkaar om enkele plooiën glad te strijken. Een handvol Italiaanse talenknobbels luisterde mee en meende te hebben verstaan dat de 30-jarige Fransman overwoog Ferrari op het einde van het seizoen te verlaten. Orkaan in Italië, Alesi op zijn paard (en niet het steigerende). Twee dagen later knikkerde hij Barrichello en zichzelf uit de Franse Grand Prix. Weer tien beaufort in de laars. De indruk wint stilaan veld dat de belofte veel tijd nodig heeft om zijn hoge roep in daden om te zetten.

Uiteraard kan Jean Alesi aan een stuur draaien. Vanzelfsprekend weet hij de gaszwam staan. Dat belet niet dat zijn F1-reputatie op een biezonder dunne pijler rust. Op enkele rondjes in de Amerikaanse GP 1990 waarin hij met een Tyrrell wijlen Senna even de leiding ontfutselde alvorens tweede te finishen. Op die basis lijfde Ferrari hem in. Sindsdien wonnen de rode bolides geen race meer. Sommigen leggen al een causaal verband.

„Ik besef best dat ik niet de beste afsteller van de F1 ben”, bekent Alesi. „Hoe zou ik ook kunnen. Ik vormde tot nog toe slechts ploeg met rijders die ofwel veel sneller waren (Prost en Berger) ofwel compleet onbestaande (Nakajima). Daar steek je niks van op. Mijn eerste seizoen Ferrari aan de zijde van Prost bij voorbeeld. Briefing, debriefing, het was al Alain wat de klok sloeg. Slechts uit beleefdheid vroegen de ingenieurs mij terloops wat ik van de wagen vond. Zo ga je natuurlijk niet vooruit. Maar, dat betekent niet dat ik schuldig pleit aan de dalperiode van de Scuderia. Sinds de temeletrie haar intrede maakte, hoeft de rijder de ingenieurs niks meer te vertellen. De elektronika doet het verhaal van naaldje tot draadje.”

Blijven de naakte feiten. De Grand Prix van Spanje 1990 was de laatste die het Steigerende Paardje won. Dunnetjes om miljardeninvesteringen aan op te hangen. Niet te verwonderen dat het rommelde in het Italiaanse huishouden en dat Jean Todt als een soort Gandois van de F1 diende ingehaald.

„Ferrari heeft het moeilijk omdat het de moeilijkste weg koos”, verdedigt Alesi zijn werkgever. „Als enige stal, bouwde het één chassis én motor. Dat betekent niet alleen een verdubbeling van de staff, maar tevens vraagstukken in tweevoud. Op dit moment hebben we de krachtigste motor van het veld. Alleen het chassis hinkt achterop. Maar, er is beterschap. Hier beschikken we al over de lichtere versnellingsbak, uit titanium, die een gunstige invloed heeft op de balans van de wagen. Alain Prost is trouwens van oordeel dat Ferrari het team is dat meest vooruitgang boekte sinds het begin van het seizoen.”

## „Ik zat niet op Harvard”

Alain Prost is de enige persoon naar wie hij luistert, pleegt Alesi te zeggen. De viervoudige wereldkampioen adviseerde zijn landgenoot bij Ferrari te blijven. Alesi bleef. Of speelden ook andere overwegingen?

„Dit is mijn vierde seizoen bij Ferrari en het eerste dat we echt competitief zijn”,

aldus Alesi. „Ik zou dus wel gek zijn nu op te stappen. Bovendien bestaat er tussen Ferrari en mij iets meer dan een loutere relatie team-rijder. Ik voel passie voor de roden. Vergeet niet dat mijn stamboom in Sicilië staat. Liefst van al zou ik mijn carrière bij Ferrari afsluiten.”

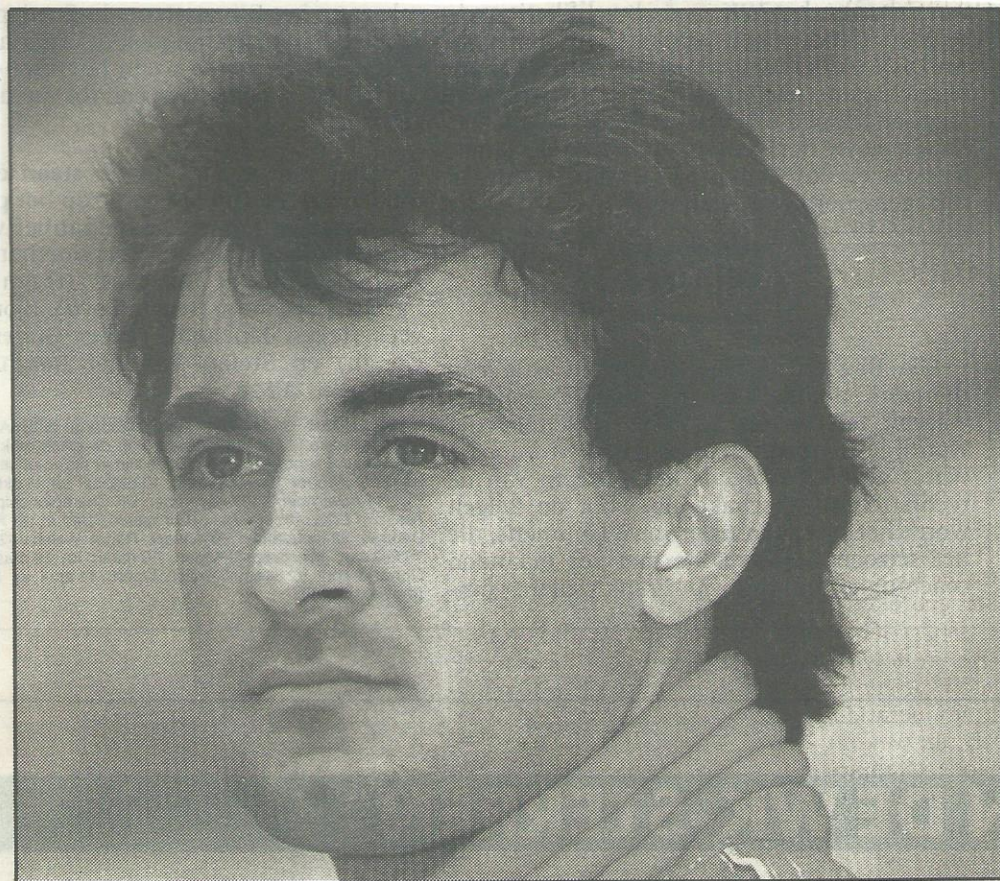
Jean is een doodgewone jongen van doodgewone komaf. Een misgelopen plaatslager. Wanneer hij zijn geboortestad Avignon nog eens aandoet, trekt hij steevast de plaatselijke bistrot binnen voor een rondje stappen met de vrienden. Hij blijft één van hen. Alleen meldt hij zich niet in een R5, maar in een Ferrari. Heeft hij het gevoel het te hebben gemaakt?

„Ik leef mijn droom van kleine jongen. Nu ben ik er al wat overheen, maar in het begin was ik echt overweldigd. Ik zat niet op Harvard, weet je. Ik herinner me nog pijnlijk levendig mijn eerste kwalificatierondjes voor Ferrari. De ingenieurs hadden me toevertrouwd dat via een knopje op het stuur de toerentalbegrenzer tijdelijk kon worden uitgeschakeld om kortstondig de volle kracht van de motor aan te spreken. Het was pas na afloop, toen ik close-up beelden van Alain Prost in actie bekeek, dat ik me realiseerde dat ik het knopje was vergeten in te drukken. Te zeer onder de indruk van wat me overkwam.”

Zoals elk circuit op de kalender na Monaco, werd ook Silverstone afgebot met chicanes en andere remmende elementen. Bij recente tests draaide Michael Schumacher het snelste rondje in 1.27. Negen sekonden trager dan de besttijd uit 1992 op naam van Nigel Mansell. Juicht Alesi deze evolutie toe?

„Aan de ultrasnelle bochten móet worden getornd”, stelt Alesi met nadruk. „Zij zijn de achilleshiel van de moderne Formule 1, de valse rechte lijnen. Ik kan het weten want het was zo’n eksemplaar dat me ei zo na het leven kostte tijdens privé-trainingen in Mugello. Halswervels gebroken, net als JJ Lehto. Ik begrijp best dat hij nog pijn lijdt, want ik voel net hetzelfde. In de wagen draag ik een halssteun. Niet ideaal, maar het helpt en je zal me nooit meer zonder achter het

stuur zien kruipen. ’s Nachts verga ik echter van de pijn in mijn nek. Ik ontwaak ’s ochtends vaak met het gevoel tien rondjes in de ring te hebben gestaan met Mike Tyson. En dan vraagt men zich af hoe het komt dat ik soms een mindere dag heb.”



„Ferrari heeft het moeilijk omdat het de moeilijkste weg koos”, verdedigt Jean Alesi zijn werkgever. „Als enige stal, bouwt het én chassis én motor”.

# Coulthard doet nog steeds de was

„Je weet dat je het gemaakt hebt in het leven als je naam op je petje staat”

SILVERSTONE — Twee heren zijn er niet rouwig om dat Indycar-verplichtingen Nigel Mansell uit zijn Britse GP hielden. De politie-agent die de monsterfiles uit drie windrichtingen op dat enge wegje naar het circuit moet persen én David Coulthard, de opgevoerde testrijder van Williams. 23 jaar jong, zo Schots als het St.-Andrews Cross op zijn helm, wordt Coulthard op het eiland nu al geduid als de kroonprins van King Nigel. Eerder dan titularis Damon Hill, die zijn leeftijd (33) en zijn imago tegen heeft.

## GP van Groot-Brittannië Formule 1

In Magny-Cours bewoog David Coulthard zich konstant binnen een straal van tien meter van Nigel Mansell. Onopvallend, één van de tientallen blauw-witte hemden, maar attent. Voor de sponsors en voor de race. De koptelefoon op om geen woord te missen van de gesprekken tussen wagen en pit. De mare loopt dat beiden mekaar vrijdagmorgen kruisten op de trappen van het hotel. Nigel op weg naar het circuit, snotterend van de hooi-

koorts, vechtend tegen de jetlag. David op weg naar de douche, zwetend na een ochtendlijke jogging langs de Loire, maar fris en monter van geest. Een kruispunt tussen twee generaties, tussen twee stijlen.

In Engeland overheerst de mening dat Frank Williams niet hoeft terug te grijpen naar het verleden (Mansell) als hij de toekomst (Coulthard) reeds onder zijn vleugels heeft.

„Het is nog te vroeg om te kunnen zeggen of David een superster wordt”, liet de Britse teammanager zich ontvallen in Spanje, waar Coulthard debuteerde. „Wat ik wel weet, is dat hij speciaal is. En dat ik blij ben hem te hebben kunnen inlijven.”

Coulthard straalt dezelfde vastberadenheid uit waarmee Schumacher drie jaar terug de Formule 1 binnenstapte. Valse bescheidenheid is hem vreemd. „Het is niet onrealistisch voor mij aan de overwinning te denken”, stelt Coulthard in alle ernst. „Als ik dezelfde vooruitgang maak als in de voorbije twee races, ontkurk ik binnen de kortste keren de champagne. Tussen F3 en F3000 won ik enorm aan maturiteit. Daarna bleef ik wat ter plaatse trappelen. Maar nu kreeg ik weer een opstoot. Ik ben er rotsvast van overtuigd winnaarsbloed in mij te hebben. En eenmaal de eersteling op zak is de volgende, logische stap het wereldkampioenschap.”

Krasse taal voor een twen die aanzet in zijn derde GP. Het zou het beeld kunnen oproepen van een dikkenek, maar het tegendeel is waar. Coulthard heeft alles van de anti-vedette. Hij hokt in een klein kamertje in Milton Keynes, de

industriezone waar onder andere McLaren huist, gekoncentreerd op zijn levensdoel.

„Je weet dat je het gemaakt hebt in het leven als je naam op je petje staat”, filozofeert Coulthard, niet zonder humor. „Ik draag nu zo'n petje, maar het

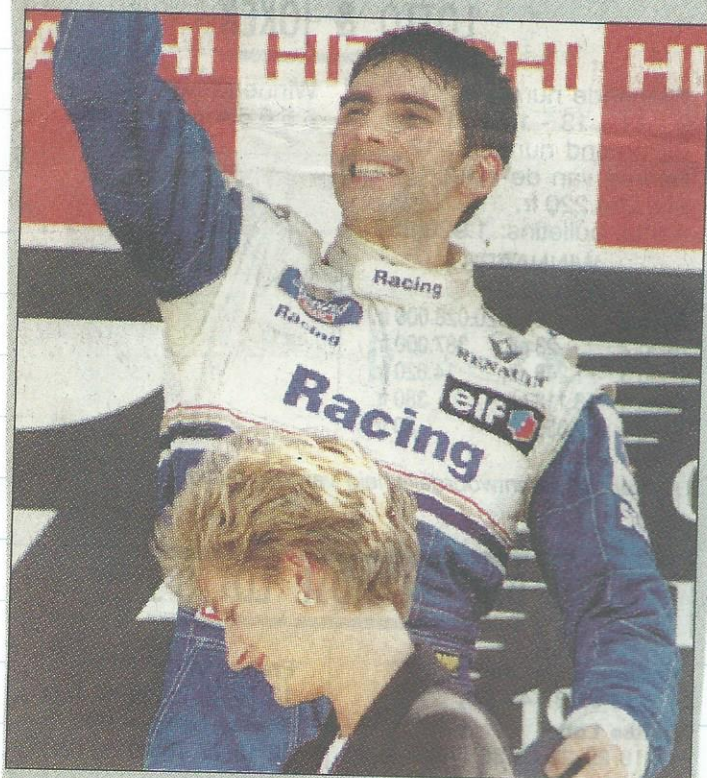
doet me niet naast mijn schoenen lopen. Ik placht mijn overall en ondergoed na de race eigenhandig te wassen.”

## 'Cool'

Coulthard maakte kennis met de racerij op zijn elfde. In

## GROOT-BRITTANNIE JUICHT

Diana ziet Damon Hill winnen op Silverstone



Damon Hill en Lady Di.

## Gerhard Berger beboet

SILVERSTONE (dpa) — De wedstrijdcommissarissen legden Gerhard Berger een boete van 10.000 dollar (340.000 fr.) op omdat de Oostenrijkse Ferrari-piloot tijdens de opwarming de snelheidsbeperking in de pits had overschreden.

## Katayama wil Everest beklimmen

SILVERSTONE — Ukyo Katayama is geen gewone jongen. Hij placht de maraton in tweeëneenhalf uur te lopen en de 1.500 meter in 4.12. Tot een zware crash met de motor, op negentienjarige leeftijd, zijn gestel teisterde. „Ik heb nog altijd spierpijnen”, aldus Ukyo, desondanks lachend. Nu heeft de 31-jarige Japanner zich een nieuw objectief gesteld: de Mount Everest of de K2 beklimmen. „Zonder zuurstofmasker en zonder sherpa's”, specificeert Katayama, de mond nog steeds naar een lach geplooid. „Maar eerst wil ik winnen met Tyrrell. Een nog zwaardere opdracht.” (ATA)

• **DE UITSLAG:** 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 303,420 km in 1 u. 30 min. 03 sek. 640 (gem: 202,143 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) op 18"778; 3. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1'08"128; 4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 1'40"659; 5. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1'41"751; 6. David Coulthard (Sch/Williams-Renault) op 1 ronde; 7. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1; 9. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 1; 10. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 2; 11. Pierluigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 2; 12. Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen-Honda) 2; 13. Olivier Panis (GB/Ligier-Renault) 2; 14. Eric Bernard (Fra/Ligier-Renault) 2; 15. Olivier Beretta (Fra/Larrousse-Ford) 2; 16. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 3; 17. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 3. Anderen niet geplaatst.

• **Snelste ronde:** Hill 1'27"100 (209.014 km/u).

• **Tussenstand WK rijders (na 8 van de 16 wedstrijden):** 1. Michael Schumacher (Dui) 72 ptn; 2. Damon Hill (GB) 39; 3. Gerhard Berger (Oos) en Jean Alesi (Fra) 17; 5. Rubens Barrichello (Bra) 9; 6. Mika Hakkinen (Fin) 7; 7. Nicola Larini (Ita) en Martin Brundle (GB) 6; 9. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 5; 10. Ukyo Katayama (Jap), Karl Wendlinger (Oos), Mark Blundell (GB), Andrea de Cesaris (Ita) en Pierluigi Martini (Ita) 4; 15. Christian Fittipaldi (Bra) en David Coulthard (GB) 3; 17. Erik Comas (Fra), Michele Alboreto (Ita), Eddie Irvine (GB) en J.J.Lehto (Fin) 1.

• **Tussenstand WK konstruktors:** 1. Benetton 73 ptn; 2. Williams 42; 3. Ferrari 40; 4. Jordan en McLaren 13; 6. Sauber 10; 7. Tyrrell 8; 8. Minardi 5; 9. Footwork 3; 10. Larrousse 1.



Damon Hill.

## KRONORITTEN

# Hill voor drie duizendsten

SILVERSTONE — Zelden of nooit bood de kronosessie dergelijk spektakel. Gerhard Berger zette 's ochtends al de toon met de besttijd in de vrije trainingen. De Oostenrijker, gestuwd door een Ferrari-motor met de cilinders in een wijdere V, had de pole binnen zijn bereik. Stond ook effectief even met de scherpste krono achter zijn naam. Tot Schumacher over hem wipte. Toen Berger wou reageren, kreeg hij op schandalige wijze de deur op de neus geklapt door Mika Hakkinen. Hij verknoeide zijn tweede poging zelf door de rail aan te tikken bij de uitgang van de pitlane.

Gelukkig was er nog Damon Hill, gemotiveerd tot in de toppen van zijn tenen. „Op mijn circuit, voor mijn publiek, zelfs beschenen door de zon: ik dacht, dit moet mijn dag zijn.” Inderdaad. 1.24.960 reed de Brit. Schumacher kwam niet verder dan 1.24.963. Drie duizendsten te kort, Berger volgde op twee honderdsten, Alesi op vijf tienden. Wat men noemt, close-racing. Jammer dat Ferrari en Renault de kwalifikatie-motor pas in Duitsland zijn race-dooop kunnen geven.

Heinz-Harald Frentzen, veelbelovend vrijdag, zag alle illusies met de versnellingsbak in rook opgaan. Bertrand Gachot werd geremd door hetzelfde euvel. „Spijtig”, treurde de Belgische Fransman, „want vrijdag zat ik op twee honderdsten van de grid en ik had nog geen nieuwe banden gestoken.” (WW)

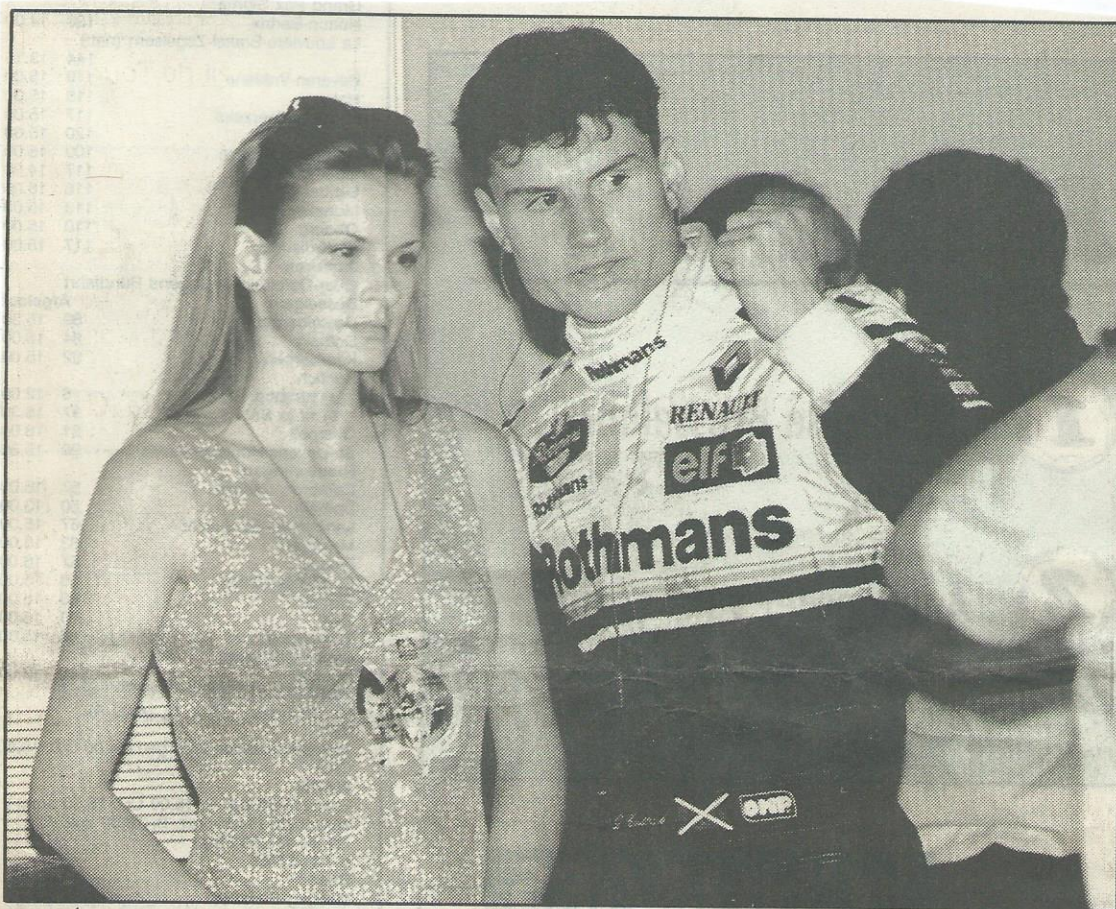
## DE STARTORDE

|                                                 |          |  |
|-------------------------------------------------|----------|--|
| <b>1ste rij:</b>                                |          |  |
| Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)         | 1.24.960 |  |
| Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford)          | 1.24.963 |  |
| <b>2de rij:</b>                                 |          |  |
| Gerhard Berger (Oos/Ferrari)                    | 1.24.980 |  |
| Jean Alesi (Fra/Ferrari)                        | 1.25.541 |  |
| <b>3de rij:</b>                                 |          |  |
| Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot)         | 1.26.268 |  |
| Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)            | 1.26.271 |  |
| <b>4de rij:</b>                                 |          |  |
| Coulthard (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)    | 1.26.337 |  |
| Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)              | 1.26.414 |  |
| <b>5de rij:</b>                                 |          |  |
| Brundle (GB/Marlboro McLaren-Peugeot)           | 1.26.768 |  |
| Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford)              | 1.26.841 |  |
| <b>6de rij:</b>                                 |          |  |
| Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha)               | 1.26.920 |  |
| Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)                  | 1.27.065 |  |
| <b>7de rij:</b>                                 |          |  |
| Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)                  | 1.27.284 |  |
| PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) | 1.27.533 |  |
| <b>8ste rij:</b>                                |          |  |
| Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)  | 1.27.785 |  |
| Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)           | 1.27.886 |  |
| <b>9de rij:</b>                                 |          |  |
| Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)  | 1.28.100 |  |
| Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)         | 1.28.212 |  |
| <b>10de rij:</b>                                |          |  |
| Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda)                 | 1.28.225 |  |
| Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)        | 1.28.231 |  |
| <b>11de rij:</b>                                |          |  |
| Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda)           | 1.28.340 |  |
| Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse Ford)         | 1.28.519 |  |
| <b>12de rij:</b>                                |          |  |
| Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)   | 1.28.955 |  |
| Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse Ford)    | 1.29.299 |  |
| <b>13de rij:</b>                                |          |  |
| David Brabham (Aus/Simtek-Ford)                 | 1.30.690 |  |
| Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford)              | 1.30.722 |  |
| <b>• Uitgeschakeld:</b>                         |          |  |
| Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)             | 1.31.496 |  |
| Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)               | 1.32.507 |  |

een kart. Hij volgde het geijkte pad. Vice-kampioen Britse Formule 3 in 1990, derde in de Formule 3000 vorig jaar. Opgepikt als testrijder door Williams. In de donkere dagen na Imola werd hij gepromoveerd tot vervanger van Ayrton Senna. Nu moet hij Nigel Mansell doen vergeten. De druk moet zwaar zijn, vooral met een kontrakt van race tot race.

„Ik voel geen druk. Ik amuseer me rot. Mijn enige ambitie dit seizoen is ervoor te zorgen dat ik word uitgenodigd voor de volgende wedstrijd. Dat betekent: finishen. Bij voorkeur in de punten, nog beter op het podium.”

In Canada scoorde Coulthard zijn eerste WK-punten met een vijfde plaats. Gisteren bezette hij even de voorlopige pole. Het geweld der groten drong hem finaal terug naar de zesde plaats, maar voor de Britten kan hij al niet meer stuk. Jackie Stewart, die Coulthard begeleidde bij zijn eerste stappen in de autosport, velt een oordeel dat geen ruimte laat voor twijfel: „Charmant, boordevol talent en van een onwaarschijnlijke koelbloedigheid. Hij zit al een aantal jaren in het vak en loopt dus niet echt het risico meer voor verrassingen komen te staan. En het belangrijkste: het maakt hem geen zier uit wie hij moet bekampen. Schumacher of Gounon, het laat hem steenkoud. For sure, Schotland heeft een nieuwe kampioen.”



David Coulthard met vriendin Andrea. „Ik ben er rotsvast van overtuigd winnaarsbloed in mij te hebben”, zegt de jonge Schot. „En eenmaal de eersteling op zak is de volgende, logische stap het wereldkampioenschap.”

# „Demon” Hill vaart uit

SILVERSTONE — ‘Mr. Nice Guy’ is niet meer. De Britse tabloids bedachten Damon Hill met een nieuw koosnaampje: ‘Demon’ Hill, de duivel. Na een uit de hand gelopen babbel waarin de Williams-rijder even zijn gedacht zei over de poespas in de media rond Nigel Mansell: „Wat moet ik nog doen opdat jullie mij voor vol zouden aanzien. Vorig jaar in Magny-Cours pak ik de pole voor Alain Prost. Nu houd ik Nigel Mansell af. Wat krijg ik te horen en te lezen na Frankrijk? Dat mijn toekomst bij Williams op het spel staat. Ja zeg.” Waarna een karavaan drieletterwoorden die we de lezer liever onthouden, jonge oortjes indachtig.

De 33-jarige Hill bleek ook niet meteen opgezet met de passage van zijn land- en kortstondige teammaat. „Mansell krijgt voor één Grand Prix meer toegestopt dan ik voor een heel seizoen. En wat geeft hij ervoor terug? Noppes, terwijl ik nog maar eens tweede finish. Ik denk dat ik ruimschoots het beste maak van het materiaal dat te mijner beschikking staat. En dat duidelijk inferieur is aan het materiaal van Schumacher.”

Hill staat onder zware druk, zoveel maakte de publieke woede-uitbarsting wel duidelijk. En het is ook duidelijk dat ze hem niet in dank zal worden afgenomen.

Gisterenmorgen al werd luidop aan revanche gedacht toen na amper driehonderd meter in de eerste trainingen de voorophanging op de Williams-Renault nr. 0 lossloeg. Hill kon nog enkel tot in de zandbak hobbelen en was veroordeeld het vervolg van de sessie en nog een stuk in de tweede lijdzaam toe te zien hoe de mecaniciens zijn auto herstelden.

Volgens het officiële communiqué van Williams-Renault, bleek de ophanging niet of onvoldoende bevestigd zodat ze al bij de eerste remstoot loskwam. Nalatigheid? Welhaast onbegrijpelijk, in ieder geval onuitgegeven. En een onwaarschijnlijk toevallige samenloop met de onverkwikkelijke voorgeschiedenis. (WW)

● **Uitslag eerste oefenritten:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1.26.333; 2. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.26.738; 3. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.26.891; 4. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.26.894; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1.27.284; 6. David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.27.698; 7. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1.27.890; 8. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1.27.890; 9. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.27.936; 10. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 1.27.983; 11. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1.28.159; 12. Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 1.28.224; 13. Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha) 1.28.510; 14. PierLuigi Martini (Ita/Minardi) 1.28.517; 15. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1.28.816; 16. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 1.29.142; 17. Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1.29.240; 18. Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda) 1.29.268; 19. Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault) 1.29.381; 20. Michele Alboreto (Ita/Minardi) 1.29.403; 21. Olivier Beretta (Fra/Larrousse Ford) 1.29.971; 22. Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes) 1.30.034; 23. Eric Bernard (Fra/Ligier-Renault) 1.30.058; 24. Erik Comas (Fra/Larrousse Ford) 1.30.274; 25. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 1.31.225; 26. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1.31.437; 27. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1.31.496; 28. Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1.34.631.

## Monza dreigt met forfait

SILVERSTONE — De Grote Prijs van Italië, op 11 september in Monza, wordt mogelijk geschrapt. Marco Piccinini, voorzitter van de Italiaanse Sportkommissie, liet gisteren weten dat hij de veiligheidsmaatregelen die de Internationale Autosportfederatie (FIA) vorige maand stemde, het drama van Imola indachtig, onvoldoende acht. De Italiaanse premier en sportoverheid én de FIA gaan nu samen met de ‘groenen’ — er zouden bomen moeten gesnoeid worden om de noodzakelijke aanpassingswerken te doen — aan tafel zitten om als nog een compromis uit te werken om de GP te redden.

# Damon Hill vult vader aan

Straf slaat Schumacher uit koers, maar  
Williams op de hoogte van Benetton



De Brit Damon Hill zegeviert in zijn eigen biotoopje, in de GP van Silverstone.



Michael Schumacher

SILVERSTONE — Damon Hill vulde gisteren een leemte in de palmares van zijn vader en tweevoudig wereldkampioen Graham: de Britse Grand Prix. Een bewogen race, waarin Michael Schumacher uit de kop werd geplukt voor vijf seconden straf wegens inhalen tijdens de formatieronde. „Belachelijk”, vond de Duitser. „De wedstrijd had dit niet nodig.” Wellicht niet, maar het zijn nu eenmaal de spelregels. „De Williams was vandaag de Benetton waard”, vond Hill. „Maar ik was voorbestemd te winnen.” Lady Di, trofeeënmeisje van dienst, kreeg er zowaar tranen van in de ogen.

## GP van Groot-Brittannië F1

Met de vijfde overwinning uit zijn carrière vielen tonnen van Damon Hills schouders. Vraag het maar aan Georgie Hill, haast platgedrukt aan manliefs euforische borst. Nooit stond Hill onder zo'n druk als voor zijn Grand Prix. Donderdag al sloegen de stoppen door en ging Damon schreeuwen. Vrijdag werd zijn vertrouwen ondermijnd door een onwaarschijnlijk incident: een mecanicien vergat de voorophanging afdoende te bevestigen. En net gisteren meenden enkele tabloïds te moeten uitpakken met het verhaal van een inspekteur van Scotland Yard die Graham Hill, in '75 omgekomen bij een vliegtuigcrash, ervan verdenkt ene Lord Lucan uit het land te hebben geholpen nadat die het kindermisje had vermoord en zijn vrouw levensgevaarlijk verwond.

„Ik heb geen zin over al die dingen te praten”, aldus Damon, een nadrukkelijke champagnegeur verspreidend. „Dit is de mooiste dag van mijn leven. Alles valt in zijn plooi. Ik geloof niet in predestinatie, maar ik had een voorgevoel dat ik vandaag zou winnen. Nu is het party-time. Ik verwacht niet dit circuit voor twee uur morgenochtend te verlaten. Hopelijk horizontaal, minstens zwijmelend.”

Damon Hill klom in niet eens twee uur

naar de top van de populariteitspolls. Michael Schumacher zat erbij en keek sip. De Duitser was nooit een Jean-Marie Pfaff, gisteren toonde hij zich nog eens een slechte verliezer. Rondanlang negeerde Schumacher de zwarte vlag die hem aanmaande een stop-and-go van vijf seconden in de pit te komen uitzitten. „Ik zag alleen de '5'", gaf de WK-leider achteraf als uitleg. „Ik dacht dat de vijf seconden bij mijn totaal zouden worden gevoegd, ook al vond ik dat bizar. Pas voor mijn pitstop werd mij verteld dat ik moest binnenkomen. Wat ik ook prompt deed. De zwarte vlag heb ik nooit gezien.”

Nu is een straf voor inhalen tijdens de formatieronde niet echt gebruikelijk, mischien op het randje, maar de uitleg van Schumacher was duidelijk erover. Dat vonden ook de koerskommissarissen die het Benetton-team bedachten met een blaam en een geldboete van 800.000 frank 'wegens het niet kennen van het reglement'.

Schumacher kreeg de straf onder de neus geduwd toen hij net de leiding van Hill had overgenomen. De Williams-rijder startte voor een keer sneller dan de Benetton, maar de twee koplopers kwamen in omgekeerde volgorde uit de eerste pitstop. De stop-and-go liet Hill toe een kloof te slaan die de Benetton-rijder nooit meer kon overbruggen, omdat hij vanaf halfwedstrijd met een nukkige versnellingsbak worstelde.

De Britse Grand Prix kwam overigens moeizaam op gang. Coulthard blokkeerde op de grid zijn motor en moest helemaal achterin starten, Zanardi moest vanuit de pitlane van wal steken met de T-car en Brundle schoot als een raket uit de startblokken: een enorme steekvlam trekend, maar honderd meter verder wel stil. Een halve kilometer later volgde Irvine zijn voorbeeld.

Jos Verstappen leek een tijdje aanspraak te kunnen maken op een punt, maar vanaf halfwedstrijd viel hij terug. „Krampen in mijn linkervoet”, klaagde de Limburger. „Met steken tot in mijn rug. Ik moest gas terugnemen, maar al bij al ben ik niet ontevreden: ik haalde de finish.”

Gerhard Berger leek een rol van betekenis te kunnen vertolken, toefde na de pitstop van Hill en Schumacher zelfs even aan de leiding, maar liet zich nogal lullig door de Duitser inpakken, voor helemaal te moeten afhaken met een dode motor. Ferrari haalde toch het podium met Alesi, die taktisch voor slechts één stop opteede. „Ik kreeg de wagen niet goed afgesteld en omdat inhalen op Silverstone zo al een hachelijke onderneming is, besloot ik voor één stop te kiezen. Het lukte.”

Voor de vierde plaats werd nog gespuurd tussen Hakkinen en Barrichello, van ver teruggekomen. De Braziliaan had in de laatste bocht zijn voorwiel duidelijk voor het achterwiel van de Fin, maar de McLaren deed onheus de deur dicht. Even leek gerechtigheid in de maak, want de Jordan kon zijn weg als eerste vervolgen, weliswaar hinkend, maar Barrichello draaide onbegrijpelijk de pitlane in. „Ik wist niet dat het de laatste ronde was”, zuchtte Rubens. Om je stuur op te eten.

De Britse Grand Prix wekte alvast verwachtingen voor het vervolg van het seizoen. Vanaf Duitsland gebruiken zowel Ferrari als Renault hun kwalificatiemotor in de race. Met zijn lange rechten is Hockenheim zo al een pk-circuit. Schumacher krijgt het zwaar om het sinds maart uitverkochte stadion op de banken te krijgen.

## Ruilen Williams en Benetton motor?

SILVERSTONE — Met Ligier kocht Benetton ook het recht op de Renault-motor. Anderzijds tekende Flavio Briatore in het begin van het seizoen een lange-termijnkontrakt met Ford. Wat hem dus de luxe van de keuze laat.

Radio Paddock verwacht eerstdaags de aankondiging dat de Benettons volgend jaar door Renaults worden aangedreven en... dat Williams, ontgoocheld door de houding van Renault, overstapt op Ford. De Britse motorenbouwer zou zich daarmee van een topteam verzekeren en tegelijkertijd een gunstige biotoop creëren voor Nigel Mansell, die, zoals bekend, in de States voor Ford rijdt. Het scenario voorziet dat Mansell ook Texaco meebrengt, wat Williams meteen een valabel alternatief verschaft voor Elf, dat ermee dreigt de Formule 1 de rug toe te keren nu de speciale mengsels in de ban werden geslagen. Tussen dit scenario en de werkelijkheid liggen nog enkele hinderlijke kontrakten, maar daarvan heeft de F1 nog nooit een probleem gemaakt. (WW)