

Met een schone lei

BRUSSEL – Met twee toprijders van kwasi hetzelfde niveau, met twee teams met even sterke chassis, waarop dezelfde bijna-onmogelijk-te-kloppen motor, leek de F1 op spannende duels af te gaan. Vlak na de eerste GP was er onvermijdelijk één winnaar en één verliezer. Een paar uur later alleen maar verliezers.

De schone lei waarmee men in de Formule 1 het seizoen 1995 wou beginnen, mocht na

de eerste race in Brazilië al de vuilnismand worden ingekieperd. De diskwalifikatie van winnaar Schumacher en tweede Coulthard wegens het gebruik van niet-konforme benzine hangt als een grote schaduw over de tweede GP van het seizoen. Voor het eerst sinds 1981 doet het circus nog eens Argentinië aan, op een gloednieuwe Autodromo Municipal.

Benzineleverancier Elf houdt zich voorlopig op de vlakte. Voor de uitspraak over het aangetekende beroep, op 13 april, geven de Fransen geen enkel commentaar meer. Alleen op de vraag of ze in

Argentinië dezelfde brandstof als het gewraakte spul van Brazilië gebruiken, en waarvan Elf overtuigd is dat het reglementair is, willen ze wel een reactie kwijt: „De brandstof die we naar Argentinië hebben gezonden, konform en goedgekeurd door de FIA, is dezelfde als de Braziliaanse.”

Toch was de GP van Brazilië niet enkel kommer en kwel. De nieuwe reglementen van de Internationale Federatie blijken een schot in de roos. De bolides zijn veel minder handelbaar dan voorheen, wat resulteert in nogal wat hoogstandjes. Vooral Schumacher moest in de eerste ronden het onderste uit de kan halen om Damon Hill af te houden: blokkerende wielen bij het aanremmen, driftend door de bocht en een uitbrekende achtersteven bij de woeste acceleraties. De toeschouwers konden hun hartje ophalen.

Wrang

Wie het meest tevreden uit Interlagos met korte vakantie vertrok, waren natuurlijk de rijders van de Scuderia. Met een eerste en een derde plaats haalden Gerhard Berger en Jean Alesi al evenveel punten binnen als na vier races in 1994. „Toch laat dit een wrange smaak na. Suksessen zijn er om te koesteren, om van na te genieten. Maar op zo een manier is de pret er snel af”, aldus Alesi.

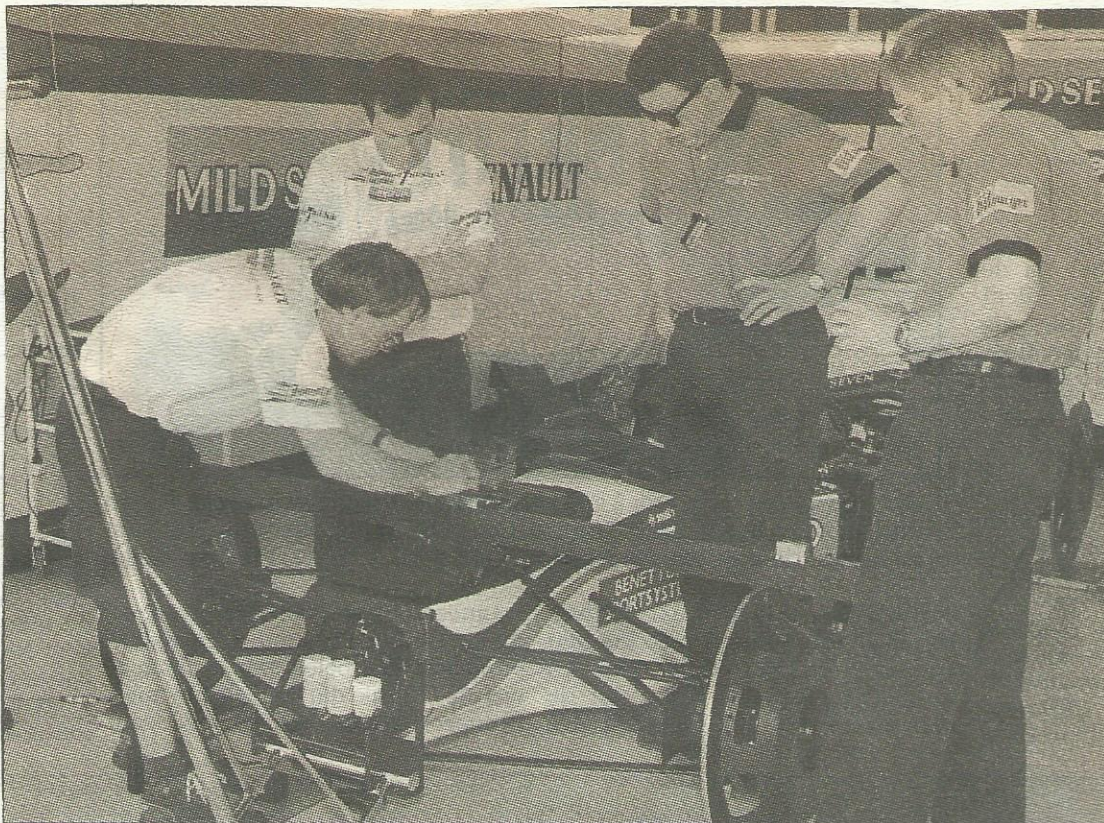
Winnaar Berger heeft minder moeite met de in zijn schoot geworpen overwinning. „Ik twijfel er niet aan, die benzine was niet in orde”, aldus de Oostenrijker. „Er is altijd wel iets met die Schumacher. De benzine, de verhalen over zijn gewicht, om al de histories van

vorig jaar maar niet op te rake-len. Mijn tien punten zijn verdiend én verlenen mij en het team een comfortabele uitgangspositie. We zullen dan ook alles doen om ze zo lang mogelijk vast te houden. Nicola Larini heeft vorige week de nieuwe V12-motor getest en het blijkt dat deze krachtbron ons wel eens de PK's, die we in Sao Paulo nog tekortkwamen, kan leveren.” Jean Alesi, sinds 1991 bij het Italiaanse team, gaat zelfs nog verder: „Met die motor wordt dit de beste Ferrari die ik ooit heb bestuurd.”

Zondag GP van Argentinië

Ook de McLarens, na de Braziliaanse diskwalifikaties tweede en vierde, zouden in Argentinië op hun elan kunnen doorgaan. Het ietwat langzame circuit moet de tweedekkers van Ron Dennis goed liggen. Wie zeker op een goed resultaat rekt, is Eddie Jordan. Nadat zijn Jordan-Peugeots tijdens de winter-tests de stenen uit de straat reden, kwam het débâcle van Sao Paulo als een koude douche. De hobbelige piste werd als schuldige aangewezen. Hetzelfde verhaal bij Sauber-Ford. Het enige team dat over de fabrieksversie van de V8 beschikt, bleek in de race amper sneller dan de snelste Ford-klant, de Simtek van Jos Verstappen.

De Grote Prijs van Argentinië is voor vele teams, niet in het minst Williams en Benetton, een tweede kans om het seizoen '95 sterk te beginnen. Als ze nu maar aan de juiste pomp tanken.



Mecaniciens van Benetton werken aan de wagen van Michael Schumacher. Die aast op revanche in Argentinië, na zijn diskwalifikatie in Brazilië.

Schumi: oef

BAHIA – Autoracer Michael Schumacher is aan de dood ontsnapt. Bij het zwemmen. De Duitse wereldkampioen in de Formule 1 kreeg het erg benauwd bij het duiken in Bahia. Schumacher en drie vrienden waren ruim twaalf kilometer uit de kust hun volgboot kwijt geraakt. De 26-jarige Benetton-rijder moest een uur zwemmen voordat hij de aandacht van de mensen aan boord kon trekken.

Het regent crashes

Trainingsritten tweemaal onderbroken wegens ongevallen

BUENOS AIRES (afp) - Tijdens de eerste reeks vrije oefenritten voor de Grote Prijs van Argentinië, de tweede race om het WK Formule 1, gebeurden vrijdag door de regenachtige weersomstandigheden een aantal crashes op het circuit van Buenos Aires, voorlopig enkel met blikshade tot gevolg.

Eerst was het de beurt aan de Fransman Olivier Panis die

zijn Ligier op het spekgladde wegdek tegen de pitsmuur stuurde, net achter de linkerbocht die naar de start-finish leidt. Het voorste gedeelte van de bolide werd totaal vernield, maar Panis stapte ongedeerd uit het wrak.

De Brit Damon Hill spinde zijn Williams het gras in, raakte een veiligheidsband en werd opnieuw de baan op gekata-pulteed. Zijn wagen tolde vier keer vooraleer hij tot stilstand kwam. Hill mocht zich gelukkig noemen dat hij door geen enkele andere bolide werd geraakt.

Enkele minuten later geraakte ook Hills landgenoot Johnny Herbert met zijn Benetton van de baan, toen het nog heviger begon te regenen. Na drie dagen hete zonneschijn en een heldere hemel startte de regen, die ook 's nachts aanhield.

Donderwolken produceerden enkele uren lang zware regenval en toverden de Autodromo Municipal Oscar Alfredo Galvez om in een moeras. De vrijdagochtendssessie trok enkele

duizenden betalende toeschouwers, die in waterbestendige kledij onder hun regenschermen weggedoken het gebeuren rond de eerste Argentijnse Grand Prix sinds 1981 volgden.

Bij de aanvang van de tweede sessie knalde de Japanner Ukyo Katayama zijn Tyrrell tegen de muur over de pits. De sessie werd opnieuw rood afgevlagd en na de herstart kwamen ook de Italianen Domenico Schiattarella (Simtek) en Pedro Diniz (Forti) op de groeiende lijst van slachtoffers. Kort na deze voorvallen geraakte ook Berger na een slechte stuurkontrole van de baan. Na afloop bleek David Coulthard de snelste krono te hebben neergezet.

Vraag is echter of onder dergelijke omstandigheden de Grote Prijs zondag voldoende veilig kan plaatsvinden.

De race, gepland over 72 ronden op het 4,259 kilometerlange circuit aan de noordelijke rand van Buenos Aires, is de tweede van het jaar. De seizoener twee weken geleden in het Braziliaanse Sao Paulo eindigde in een controverse nadat wereldkampioen Michael Schumacher in een Benetton en de Brit David Coulthard in een Williams werden

gediskwalificeerd wegens het gebruik van onreglementaire brandstof nadat ze respectievelijk eerste en tweede waren geëindigd.

De Oostenrijker Gerhard Berger, die derde werd en dit weekeinde de langst voor Ferrari rijdende piloot wordt, kreeg de zege toegewezen.

Uitslag eerste officiële oefensessie:
David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 1:54.670; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:55.213; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1:55.583; Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:55.677; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:56.260; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:56.449; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1:56.615; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:56.746; Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1:57.056; Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault) 1:57.068; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1:57.167; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1:57.684; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:57.738; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1:58.056; Mark Blundell (G-B/McLaren-Mercedes) 1:58.660; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:59.204; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:59.909; Aguri Suzuki (Jap/Ligier-Mugen Honda) 2:01.446; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 2:01.763; Karl Wendlinger (Oos/Sauber-Ford Zetec) 2:01.774; Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 2:02.410; Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 2:02.806; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 2:04.050; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 2:04.481; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 2:05.932; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 2:07.298.



Damon Hill zoekt te voet de pits op. De Brit was een van de velen die tijdens de trainingen uit de baan gingen.

Prost team- eigenaar?

BUENOS AIRES (anp) – Alain Prost keert terug in de Formule 1. Niet als rijder, maar waarschijnlijk als team-eigenaar. In het Duitse blad Auto, Motor und Sport bevestigde de viervoudige wereldkampioen plannen in die richting te hebben. „Het is nog zeer prematuur, maar ik overweeg het serieus. Eind april beslis ik.”

Prost stopte in 1993. In zijn dertien jaar durende loopbaan won hij 51 van de 199 Grand-Prix-races waaraan hij deelnam. Hij is rekordhouder. De vorig jaar verongelukte Ayrton Senna had 41 overwinningen achter zijn naam staan.

Waarschijnlijk neemt de 40-jarige Fransman het noodlijdende Larrouse-team over. Renault, met wie Prost een kontrakt heeft tot eind 1996, zou bereid zijn motoren te leveren. De Franse autofabrikant is al leverancier van krachtbronnen aan de succesvolle renstallen Benetton en Williams.

Als rijders heeft Prost zijn landgenoten Olivier Panis en Jean-Christophe

Damon Hill met overwicht

Brit bekroont Williams-overwicht met tiende GP-zege

BUENOS AIRES — Damon Hill heeft de eerste GP van Argentinië sinds 1981 met groot overwicht gewonnen. Hoewel het verschil met tweede Jean Alesi slechts enkele seconden groot was, leek Hills zege nooit in gevaar te komen. Derde werd wereldkampioen Michael Schumacher.

Grote Prijs van Argentinië

Nadat zowel vrijdag als zaterdag de kwalificatieritten door de zware regenval meer op offshore-races leken, was men op de Autodromo Oscar Valdez al opgelucht toen het op zondag droog bleef. Niet dat dat de schuivers tegenhield. Vlak na de start werd Alesi door Irvine en teamgenoot Berger vakkundig rondgetold, terwijl enkele meters verder Martini zijn Minardi te pletter reed op Mika Salo's Tyrrell. Een bocht verder zat de Fin bijna bij Johnny Herbert op schoot en werd Rubens Barrichello om zijn as gespind. Koerskommissaris Bruynse-raede vond het welletjes en liet de race herstarten. Zonder Luca Badoer evenwel, want ook hij had zijn Minardi te fel toegetakeld.

De tweede start liep bijna even slecht af. Mika Hakkinen trachtte zijn stunt van Hockenheim '94 te herhalen door vlak voor de eerste bocht van rechts naar links te zwenken, maar raakte dit keer enkel Eddie Irvine, die de neus van Jordan in het zwerk zag verdwijnen. Hakkinen mocht met een leuke band in de zandbak zijn zonden overdenken. Ook Bertrand Gachot en Karl Wendlinger haalden niet het einde van de eerste ronde.

Vooran was alles wel vlot verlopen, en David Coulthard benutte zijn allereerste pole ten volle. Hij nam per ronde anderhalve seconde meer voor-sprong op Michael Schumacher, die Damon Hill de tweede plaats had afgesnoept. Na zeven ronden viel Coulthards motor uit, en toen hij de Renault weer aan de praat had gekregen was de tandem Schumacher-Hill al gepasseerd. Hij haalde het duo snel weer in en als een treintje gingen de drie de eerste achterliggers voorbij.

In de tiende ronde slaagde Damon Hill er voor het eerst in zijn carrière in om Michael Schumacher onder normale omstandigheden op het circuit

te passeren. De Brit liet de Duitser en ploegmaat Coulthard onmiddellijk ter plaatse. Drie ronden verder bedroeg het verschil al negen tellen. Toen Coulthard met een beetje hulp van Pierluigi Martini ook voorbij Schumacher geraakte, leek de race gereden. De Renault-motor liet de Schot opnieuw in de steek. Dit keer was het definitief.

Sufkop

Achter de drie kemphanen leek Jos Verstappen, vertrokken op een mooie 14de plaats, de Simtek in de punten te rijden. Hij kwam tijdens de eerste reeks pitstops even als zesde door, maar moest na 25 ronden toch naar de kant. Het belooft toch voor de

toekomst.

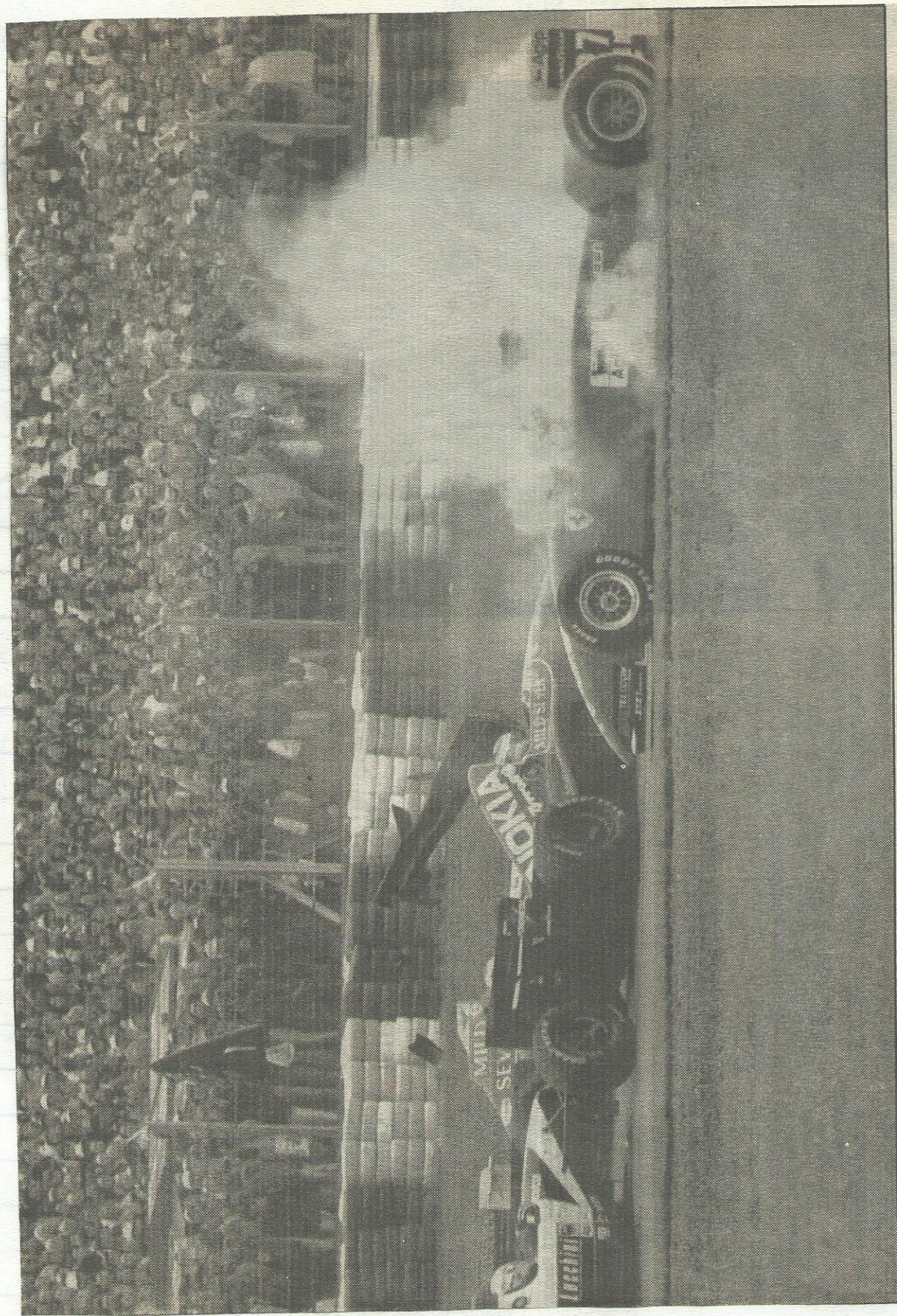
De koprijders hielden een identieke pitstrategie aan, waardoor Hill en Schumacher ook na de eerste tankbeurt in elkaars buurt bleven. Jean Alesi had voor één pitstop minder geopteerd en kon zich tussen de twee inwringen. Bij de tweede pitstop had het Benetton-team moeilijkheden met de nieuwe brandstofslang, waardoor Schumi tien seconden en alle kansen op de tweede plaats verloor. Alesi leek Hill nog even te bedreigen, naderde tot op vier seconden, maar na de laatste bandenwissel en met nog twintig ronden te gaan, reed Hill gemakkelijk van de Ferrari weg. De

met de tweede plaats en wacht na 87 races nog steeds op de eerste lauwerkrans.

Ver achter de leiders leek Aguri Suzuki met zijn hoofd in de wolken te rijden. Na ontelbare bezoeken aan de pits reed de Ligier-rijder op drie ronden van de eersten, maar toen Mika Salo, toen vijfde, hem wou dubbelen, sneed de Japanner hem de pas af. Tyrrell-mecaniciens moesten na het incident tussenbeide komen om te verhinderen dat Salo met Suzuki op de vuist ging.

Ook Gerhard Berger deed zijn reputatie van sufkop alle eer aan. In de eerste bocht verloor hij een tiental plaatsen door het Hakkinen-incident en na twintig ronden kwam hij lang-

zaam de stands ingereden, overtuigd dat zijn Ferrari de geest had gegeven en zijn race over was. Bleek hij slechts een leuke voorband te hebben. De Oostenrijker hernam de race op de zestiende plaats. Door de vele uitval-lers (slechts negen wagens haalden de finish) kon Berger tien ronden voor tijd toch in de punten rijden, waarna hij opeens supersnelle rondetijden begon te draaien. Veel te laat, maar met zijn ene puntje blijft hij leider in de WK-stand. Die stand kan er donderdag, als het beroep van Williams en Benetton tegen de diskwalificatie in Brazilië wordt behandeld, wel helemaal anders uitzien



Jean Alesi achterstevoren bij de start van de Grote Prijs van Argentinië. Gelukkig voor de Fransman werd de race herstart en kon hij tweede eindigen, na Damon Hill.

DE STARTORDE

■ 1ste rij:	
David Coulthard (GB/Williams-Renault)	1.53.241
Damon Hill (GB/Williams-Renault)	1.54.057
■ 2de rij:	
Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault)	1.54.272
Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot)	1.54.381
■ 3de rij:	
Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes)	1.54.529
Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.54.637
■ 4de rij:	
Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha)	1.54.757
Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.55.276
■ 5de rij:	
Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec)	1.55.583
Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot)	1.56.114
■ 6de rij:	
Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault)	1.57.068
Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart)	1.57.092
■ 7de rij:	
Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford)	1.57.167
Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford)	1.57.231
■ 8ste rij:	
Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.57.484
PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford)	1.58.056
■ 9de rij:	
Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes)	1.58.660
Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda)	1.58.824
■ 10de rij:	
Aguri Suzuki (Jap/Ligier-Mugen Honda)	1.58.882
Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford)	1.59.929
■ 11de rij:	
Karl Wendlinger (Oos/Sauber-Ford Zetec)	2.00.751
Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford)	2.01.763
■ 12de rij:	
Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford)	2.04.050
Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford)	2.04.481
■ 13de rij:	
Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford)	2.05.932
Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart)	2.07.298

● De uitslag: 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 306.648 km in 1u53.14.532 (gemiddeld: 162.385 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Ferrari) op 6.407; 3. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 33.376; 4. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1 ronde; 5. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 2 ronden; 6. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 2 ronden; 7. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 2 ronden; 8. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 3 ronden; 9. Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 4 ronden; De overige deelnemers haalden de rangschikking niet.

● WK-standen: Rijders: 1. Gerhard Berger (Oos) 11 ptn; 2. Damon Hill (GB) 10; 2. Jean Alesi (Fra) 10; 4. Mika Hakkinen (Fin) 6; 5. Michael Schumacher (Dui) 4; 6. Mark Blundell (GB) 3; 6. Johnny Herbert (GB) 3; 8. Mika Salo (Fin) 2; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 2; 10. Aguri Suzuki (Jap) 1; Konstruktors: 1. Ferrari 21 ptn; 2. Williams-Renault 10; 3. McLaren-Mercedes 9; 4. Benetton-Renault 7; 5. Tyrrell-Yamaha 2; 5. Sauber-Ford 2; 7. Ligier-Mugen-Honda 1.

Mosley: „GP China mogelijk”

PEKING (afp) — Max Mosley, de voorzitter van de internationale autosportfederatie (FIA), acht de mogelijkheid voor de organisatie van een Grote Prijs Formule 1 in China reëel. „Veel hangt af van de werken die aan het circuit gebeuren”, aldus Mosley, die aan een zesdaags werkbezoek aan China bezig is. Tot nu toe is Japan het enige Aziatische land dat een GP kreeg toegewezen. Naast China tonen zeven andere Aziatische naties interesse voor de organisatie van een F1-race.

DINSDAG 11 APRIL 1995

Mansell wil in Imola weer rijden

Voormalig wereldkampioen Formule 1 Nigel Mansell wil op 30 april in Imola zijn come-back in de Formule 1 maken. Het wordt een race tegen de tijd. Mansell heeft slechts een paar dagen om te winnen aan de herbouwde McLaren-Mercedes voor de kwalificatieritten beginnen.

Nigel Mansell nam niet deel aan de eerste twee races van het seizoen, omdat de cockpit van de gloednieuwe bolide te klein was. De baas van McLaren, Ron Dennis: „We bouwen twee chassis, een voor Nigel, een voor de officiële crashtests. De crashtest heeft op 24 april plaats, de maandag voor de race in Imola. Dat geeft Nigel maar enkele dagen om de wagen te testen.”

WOENSDAG 12 APRIL 1995

Schumacher naar IndyCar?

LONDON – Formule 1 wereldkampioen Michael Schumacher heeft genoeg van de beschuldigingen aan zijn adres. In een Britse krant liet hij weten dat hij een overstap naar de IndyCar overweegt.

„IndyCar was al een optie vóór het seizoen, maar na de GP van Brazilië is het dat zeker.” Schumacher, die ook beschuldigd wordt van gevoel met zijn lichaamsgewicht, rijdt volgens Italiaanse bronnen volgend jaar bij Ferrari.

DONDERDAG 13 APRIL 1995

Elf geeft fout toe

PARIJS (DPA)– De Franse benzineleverancier Elf geeft toe dat er met de brandstof in de bolides van Michael Schumacher en David Coulthard bij de Grote Prijs van Brazilië wel degelijk een foutje is gemaakt.

De brandstof van het monster dat naar de FIA was gestuurd voor onderzoek had een andere samenstelling dan de brandstof die uiteindelijk bij de Grote Prijs van Brazilië in de tank terecht kwam. Met die benzine was volgens de reglementen overigens niets mis. Ze had alleen voor expertise aan de technici van de internationale autosportfederatie moeten worden aangeboden.

Schumacher won de GP van Brazilië, Coulthard werd tweede. Beiden werden gediskwalificeerd wegens het gebruik van de verkeerde benzine.

VRIJDAG 14 APRIL 1995

Schumacher krijgt zege terug

De beroepskommissie van de internationale autosportfederatie (FIA) gaf donderdagavond Michael Schumacher de zege in de GP van Brazilië terug. Hij is met 14 punten weer eerste in het WK-klassement. Schumi werd na de openingsrace van het formule 1-seizoen in Sao Paulo gediskwalificeerd omdat de Benetton-Renault op een brandstof reed met een iets andere samenstelling dan het expertise-monster. Ook David Coulthard, tweede, werd gereklasseerd. Hij heeft dezelfde benzineleverancier (Elf) als Schumacher. De punten van Benetton en Williams in het merkenkampioenschap blijven geschrapt. Beide racestallen kregen een boete van 200.000 dollar.

De Zolderse omloop, 8 mei 1982. De laatste kwalificatieritten voor de Grote Prijs van België Formule 1 lopen naar hun einde. Een Ferrari vliegt plots de lucht in na een aanrijding met de bolide die bestuurd wordt door Jochen Mass. Zijn piloot wordt uit het buitelande tuig gekatapulteerd. Gilles Villeneuve, de tovenaer, is niet meer.

JACQUES IN HET SPOOR VAN VERONGELUKTE FORMULE 1-VADER GILLES VILLENEUVE

'PA HAD HET NIET ANDERS GEWILD'



Jacques Villeneuve: 'Ik zoek geen plek in de schaduw van mijn vader'.

Jacques met zijn vriendin Sandrine.

Sommige mensen sterven nooit. Hun nagedachtenis blijft eeuwig voortbestaan. Gilles Villeneuve is zo iemand. Hij behoort tot het smalle kringetje van piloten die de legende van de autosport zijn ingegaan. Vandaag draagt het Canadese circuit van Montreal zijn naam. Kort bij de ingang van de stands in Zolder staat - ter nagedachtenis - een replica van de racehelm van Gilles ten toon. Op elke GP kom je nog *tifosi* tegen die getooid zijn met een Villeneuve-hoofddoek of -vlag. En dat terwijl de Canadese kampioen intussen al bijna dertien jaar dood is. Gilles Villeneuve had nu eenmaal alles mee om een massa te entoesiasmeren. Hij was wilskrachtig, bood rijstpektakel van de bovenste plank en schuwde geen enkel risico aan het stuur van zijn Ferrari. In het dagelijkse leven was Gilles eenvoudig en voorkomend. Vandaag duikt de naam Villeneuve opnieuw op in de autosport. Over de Oceaan weliswaar, in de Amerikaanse tegenhanger van onze Formule 1, de Formule Indy. Jacques, de zoon van de legendarische Gilles Villeneuve, bewijst daar dat hij het racetalent van zijn vader erfde. En het temperament, op het randje van het roekeloze af soms. Jacques kwam vorig jaar

als bij wonder uit een verschrikkelijk ongeval op de omloop van Phoenix. Nog maar 23 jaar liet Jacques al zijn visitekaartje achter. Hij won in Elkhart Lake. In Indianapolis eindigde hij tweede in de befaamde 500 Mijl. Dat resultaat in de - volgens sommigen - mooiste autorace ter wereld, laat het beste verhopende voor de toekomst van Villeneuve jr. Een mooie carrière ligt in het verschiet.

Hoe is het om met een ronkende familienaam de autosportwereld in te stappen?

Het grootste voordeel was dat mijn naam commercieel verkoopbaar is. Sponsors komen als vliegen op de naam Villeneuve af en de renstallen staan in rij om je in te lijven. Tegelijk voelde ik van bij mijn eerste race al alle ogen op mij gericht. De druk was van meet af aan groot. En heb je de pech dat de resultaten even uitblijven, dan kan je op weinig krediet rekenen. Of valt snel de opmerking: 'Ach, zijn vader was zoveel beter'. Geen mens heeft de sturfout gezien van een jonge, anonieme piloot. Maar ik kon me niet één moment van concentratieverslapping veroorloven. Niet ik daar niet te zwaar aan. Wie competitie op topniveau wil be-

oefenen, moet met druk kunnen omgaan.

Hoe kwam je in de autosport terecht?

Ik debuteerde in Italië, de bakermat van Ferrari. En dat had ik denkkelijk beter niet kunnen doen. De naam Villeneuve is er, meer dan elders, een legende. Een overwinning was het minste wat de *tifosi* van mij verwachtten. Maar geen enkele debuterende piloot speelt dat klaar. Ik evenmin. Bovendien was het geen gelukkige keuze van mij om in de Formule 3 van start te gaan. Vraag maar na, die wagens gaan snel, zijn vaak onvoorspelbaar en duivels moeilijk om af te stellen. Tijdens mijn tweede jaar haalde ik enkele podiumplaatsen. Mijn eerste zeges boekte ik in Japan. Vorig jaar was ik ook in de Verenigde Staten enkele malen aan het feest. **Damon Hill draagt een helm in dezelfde kleuren als die van zijn vader. Aan dat soort van sentiment hecht jij duidelijk geen waarde?**

Ach, dat is geen kwestie van sentiment. Ik vind alleen dat je die familieband niet nóg eens extra moet benadrukken. Ik ben Jacques Villeneuve en kies zelf de kleur van mijn helm. Ik zoek geen plek in de schaduw van vader. Hij is een legende. Zijn po-

pulariteit was en is immens. 't Zou pretentius zijn van mijn kant indien ik me met hem zou willen meten. Ik heb nog alles te bewijzen.

Wat had je vader ervan gevonden dat je net als hij autopiloot werd?

Geen idee. Ik was tien jaar toen hij verongelukte. Geef toe, nog wat jong om met je vader over je latere beroepskeuze te praten. Bovendien liet het Formule 1-gebeuren me op die leeftijd nog Siberisch koud. Namen mijn ouders me mee naar een Grote Prijs, dan kroop ik ergens in een hoekje met mijn speelgoed. Voor de race had ik niet de minste interesse. Maar ik kan me niet voorstellen dat pa - indien hij nog in leven was - me had belet om piloot te worden. Een vader ziet nu eenmaal graag zichzelf in zijn zoon voortleven. Daarom durf ik met een redelijk gerust gemoed zeggen dat pa het niet anders gewild had.

En je moeder?

Tja, zij was niet laaiend entoesiast over mijn keuze, moet ik toegeven. Haar angst was tweërlei. Eén: ik wil niet na mijn man ook nog eens mijn zoon verliezen in een race-ongeval. Twee: zal Jacques de stress aankunnen? Nu ze merkt dat ik me op de omlopen redelijk uit de slag trek, is haar angst enigszins geweken. Misschien is het voor haar een voordeel dat ik in Amerika rijd. Ma woont in Monaco. De Formule Indy komt er op televisie minder uitgebreid aan bod dan de Formule 1. Naar een rechtsreeks verslag van een race waaraan ik deelneem, zal ma nooit kijken.

Het salomonsoordeel van de FIA

BRUSSEL - Michael Schumacher en David Coulthard krijgen hun punten van de Grote Prijs van Brazilië terug, Williams en Benetton niet. Dat is de ietwat bizarre beslissing die de FIA nam na de behandeling van het beroep dat werd aangetekend na de diskwalifikatie die volgde op de eerste Formule 1-race van het seizoen.

De bekentenis van Elf aan de vooravond van de zitting heeft misschien toch wat uitgehaald. De Franse benzinefabrikant liet woensdag weten dat de brandstof van Brazilië inderdaad niet konform was, maar dat de teams er

geen enkel voordeel uithaalden. Een standpunt dat door de FIA werd bevestigd. Bovendien had de Internationale Automobielfederatie al laten weten dat zij ervan overtuigd was dat Benetton noch Williams de intentie hadden de regels te breken.

De beslissing die een onafhankelijke commissie nam na een meer dan twaalf uur durende vergadering, deed velen de wenkbrauwen fronsen. Dat Schumacher en Coulthard hun punten terugkregen, tot daaraan toe. Men kan inroepen dat zij geen enkele schuld aan het incident hadden.

Maar dat men tegelijkertijd Benetton en Williams de konstruktorspunten afneemt en een boete van 200.000 dollar

aansmeert, komen de duidelijkheid en de reputatie van de Formule 1 niet ten goede.

Paard

Bij Ferrari zat men alleszins op z'n paard. De beslissing van de FIA kost Gerard Berger zijn leidersplaats in de WK-tussenstand. Hij staat nu pas vijfde en Jean Alesi staat nu op zes punten van de nieuwe leider Schumacher.

„We hebben de verklaring van de FIA-beroepscommissie genoteerd”, verklaart een Ferrari-woordvoerder. „Het besluit lijkt erop te wijzen dat een rijder een kan winnen in

een wagen die niet voldoet aan de reglementen.”

Frank Williams daarentegen is een tevreden man. „Ik ben heel tevreden dat beide rijders hun resultaten mogen behouden. De inspanningen in de Grote Prijs van Brazilië verdienen die erkenning”, zei Williams. „En zelfs al verliezen wij onze punten in het konstruktorskampioenschap, dan nog blijven wij optimistisch. Ik ben ervan overtuigd dat we het verschil met onze concurrenten wel wegwerken.”

David Coulthard is al tevreden, omdat zijn naam gezuiverd is van elke blaam: „Het belangrijkste is dat nu ook officieel werd bepaald dat ik in Brazilië geen extra-voordeel haalde uit de gebruikte benzine.”

■ **UITSLAG GP BRAZILIE:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 307,075 km in 1 u 38:34.154; 2. David Coulthard (GBr/Williams-Renault) op 8.060; 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) op 1 ronde; 4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes); 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari); 6. Mark Blundell (GBr/McLaren-Mercedes); 7. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) op 2 ronden; 8. Aguri Suzuki (Jap/Ligier-Mugen-Honda); 9. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 6 ronden; 10. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 7 ronden.

WK-STAND NA TWEE RACES: 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 14 ptn; 2. Damon Hill (GBr/Williams-Renault) 10; 3. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 8; 4. David Coulthard (Sch/Williams-Renault) 6; 5. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 5; 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) en Johnny Herbert (GBr/Benetton-Renault) 3; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford) 2; 9. Mark Blundell (GBr/McLaren-Mercedes) 1.