

De Grand Prix San Senna

Met Roland Bruynseraede langs donkere herinneringen: „Ik heb geen schuldgevoel”

Zondag GP San Marino Formule 1

IMOLA - „Hier gebeurde het.” Roland Bruynseraede strekt zijn arm uit het geopende zijraampje van de Maserati, de luxueuze werkplaats van de koersdirecteur. Een tapijt van bloemen, kransen, T-shirts, sjaals is in de omheining gevlochten. 'La tua morte mi ha privato di un sogno', lezen we op de muur eronder. 'Je dood beroofde me van een droom'. En: 'Non cancellate il mio dolore'. 'Niets kan het leed verzachten'. Schreeuwen uit het hart. Als littekens op het vermaledijde beton. Hier verloor de Formule 1 vorig jaar gezicht. Het rouwproces sleept aan. Ayrton Senna laat zich niet licht vergeten.

Tamburello is onherkenbaar. Waar mannen zich plachten te onderscheiden van jongens tegen 300 per uur ligt nu een flauwe chicane. Links, rechts. Terugschakelen naar derde, amper 120 per uur, amper 2,2 G. Een woestijn van grind, een bandenmuur aangehaald in een rubberen gordel, moet de gedachte aan 1 mei 1994 smoren. Vergeefs. De bloemen, de sjaals, de boodschappen op de muur: je kan er niet naast kijken.

We wenden de blik naar onze chauffeur. Roland Bruynseraede klinkt stoer. „Dit is een race als alle andere.” Een houding, vermoeden we. De donkere zonnebril op de Limburgse neus verbijtert zijn diepere gedachten. Een jaar geleden, de zaterdag voor de rampzalige Grand Prix, reden we ook een rondje met Roland. Toen hield hij ook halt in Tamburello. Om ons te wijzen op de betonstrook tussen circuit en muur die geslipte renners moest toelaten hun koers te corrigeren. Hij had het toen ook over het wegdek. Een lappendeken van asfalt. Een noodoplossing, in afwachting van een nieuwe, compleet egale laag. Die ligt er nu. Wordt onze landgenoot gekweld door schuldgevoelens?

„Neen”, schuldt hij heftig. „Waarom zou ik? We deden wat we moesten doen. Toen. Elk circuit blijft permanent voor verbetering vatbaar. Neem Imola. Ik schat dat er voor minstens 300 miljoen frank is gewerkt. Maar wat als er op de rechte eentje begint te karamboleren? Wat als Damon Hills koprol in Estoril niet in het zand, maar op de vangrail eindigt? Een drama, ook al reed hij nauwelijks vijftig. Tegen het noodlot begin je niks.”

Roland geeft de raspaardjes van de Maserati de zweep. De Curva Villeneuve doemt op. Een dodenbocht. Genoemd naar de Canadees die in Zolder omkwam, decor voor het einde van Roland Rätzberger. Een tweede flauwe chicane moet herhaling voorkomen. Weer één? Riepen de rijders vorig seizoen niet dat chicanes slechts tijdelijk mochten worden aangewend

kend door de veiligheidscommissie”, verklaart Bruynseraede. „Waarin Schumacher zetelt als vertegenwoordiger van de rijders. Hij speelde de plannen door naar zijn collega's die hun goedkeuring gaven.”

Dat was ook de teneur na de verkennende trainingen van gisteren. Sommigen voorspellen onheil in de Tamburello-chicane wegens te smal meteen na de start, velen vrezen verkeersopstoppen en beperkte passeermogelijkheden, maar iedereen is het erover eens: het is in naam van de veiligheid en dan moet je maar water bij de wijn doen.

„Trouwens”, voegt Bruynseraede eraan toe. „We schrapten ook een chicane. Die van Acque Minerali. Die wilden we al lang kwijt. En nu we toch bezig waren.”

Waarvan akte. Acque Minerali, Variante Alta, Curva Rivazza, de haarspeld rond de heuvel waarop de tifosi met lint gisteren al hun plaatsjes hadden gereserveerd, en dan de Variante Bassa. Nu negentig graden links, even veel rechts, met royaal uitloopgrind, en recht op de finish af. Vorig jaar nog een 'busstop'. De 'busstop' waar Rubens Barrichello de goden tartte. Gestrekt, met een misselijkmakende smak in de banden, voor dood afgevoerd, maar twee uur later sijpelden berichten de perszaal binnen van Barrichello die grapt met de verpleegsters. Overmoed. Zoals bekend, volgt de val. In dit geval, 24 uur later al.

„Dit wordt een zwaar week-
de. Niet wegens de herinnerin-
gen aan mijn crash. Die was ik
binnen de week alweer verge-
ten. Van het ogenblik dat ik op-
nieuw in mijn wagen stapte ei-
genlijk. Maar om Ayrton. Het is
al een jaar geleden, maar het
lijkt gisteren. En het doet nog
even veel pijn. Maar ik ben een
professionele rijder. Ik moet het
pogen van me af te zetten en me
op mijn werk te concentreren.”

Dat probeerde de hele Formule
1. Zonder sukses.

Williams: „Geen kommentaar”

IMOLA – Officieel is het on-
derzoek naar de dodelijke onge-
vallen van Ayrton Senna en Rol-
and Ratzenberger, tijdens de
Grand Prix van San Marino
1994, nog niet afgerond. Via in-
formele kanalen sijpelde wel al
door dat een gebroken stuur-
stang het leven van de Brazili-
aan zou hebben gekost en dat
de Simtek van Ratzenberger
stuurloos zou zijn geworden na
het afbreken van de achtereule-
gel. Die hypoteses zijn niet be-
vestigd en de schuldvraag blijft
dus onbeantwoord.

Patrick Head, designer van
Williams, werd gisteren door de
openbare aanklager Maurizio

rassarini op de rooster gelegd.
Waardoor menig een de bui, en
de enkele honderden miljoenen
schadevergoeding, misschien
zelfs gevangenisstraf, richting
Frank Williams zag drijven.

Begrijpelijk dat de perskonfe-
rentie van de Britse teambaas
massaal werd bijgewoond. Ver-
loren moeite. Williams wou en-
kel kwijt dat hij niks kwijt wou:
„Geen commentaar. Dit is een
zwaar weekeinde voor ons en
McLaren. Iedereen moet de her-
innering op zijn eigen manier
verwerken. Ik hoop dat de medi-
a daar begrip voor opbrengen.”
Anders gesteld: ophoepelen en
laat ons verder met rust.

De familie van Ayrton Senna
besliste eerder al geen klacht in
te dienen tegen Williams. Sen-
na's zus Viviane nodigde Frank
Williams vóór de Grand Prix van
Brazilië zelfs uit lid te worden
van de Senna Foundation, die
ouder- en dakloze kinderen wil
opvangen. Williams aanvaardde
de uitnodiging.

Montermini zonder appendix

IMOLA – Andrea Montermini
werd dinsdagavond afgevoerd
met een akute appendicitis. De
Italiaanse Pacific-rijder herstel-
de zo snel dat hij gisteren door
F1-arts Watkins goed werd be-
vonden voor dienst. Pech voor
Alessandro Zanardi en Paul Bel-
mondo, in allerijl gesommeerd
als vervangers.

Alesi snel, Mansell breed

IMOLA – Omdat het circuit
van Imola meer dan vijftig pro-
cent wijzigde, kregen de rijders
al op donderdag de kans het
tracé te verkennen. Alesi was de
snelste (1.30.081), voor Coul-
thard (1.30.448) en Schumacher
(1.31.110). De debuterende Ni-
gel Mansell kwam in zijn drie
centimeter bredere McLaren-
Mercedes niet verder dan de
achtste plaats. De tijden hebben
geen enkel belang. Tenzij dan
als geruststelling dat er bijna
tien seconden trager wordt ge-
draaid dan vorig jaar. Ondanks
het feit dat het circuit met bijna
tweehonderd meter is ingekort.



Het graf van Ayrton Senna op de Morumbi-begraafplaats in Sao Paulo; nog steeds een bedevaartsoord

Max Mosley hekelt nestbevuilers

„Elf, Schumacher, de superlicentie-dissidenten:
onverantwoordelijke kinderen, zijn het”

IMOLA - „Kinderen”, noemde Max Mosley de figuren die de aanhef van het Formule 1-seizoen in zijn ogen vertroebelden. De heisa rond de superlicentie, de benzine-fraude in Brazilië, de boude reactie van Ferrari op de vrijspraak in beroep van Schumacher en Coulthard, het mirakeldieet van de Duitse wereldkampioen: het zit de voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA) bijzonder hoog. „Het is hoog tijd dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. Wie enkel uit is op poen, moet beseffen dat hij de sport én zijn eigen positie ondermijnt.”

Tijdens de trainingen voor de openingsrace in Brazilië werden Williams en Benetton betrapt op het gebruik van benzine (Elf) waarvan de fysieke identiteitskaart niet strookte met die van het monster dat voor het seizoen aan de FIA diende overhandigd. Schumacher en Coulthard moesten in eerste aanleg hun zege, respectievelijk tweede plaats inleveren. In beroep werden ze vrijgesproken, de boete van de teams en de schrapping van hun punten (voor het WK merken) bleef behouden.

„Wat Elf opvoerde, is kinderachtig”, fulmineerde Mosley. „Een bedrijf van die omvang onwaardig. Twee weken lang

hielden ze hun onschuld staande, maakten de FIA-procedures en de commissarissen belachelijk. In die mate dat we zelf gingen twijfelen aan onze resultaten. Tenslotte hebben we het over apparatuur, mensen en systemen die voor het eerst werden gebruikt. Daarom lieten we de verdachte teams toch starten in Sao Paulo. Binnen de 24 uur bevestigden drie onafhankelijke labs in Europa echter onze bevindingen, zodat we zondagavond alsnog een oordeel velden. Ik kan me niet voorstellen dat Elf bijna drie weken nodig had om tot dezelfde konklusie te komen.”

Wat het eerherstel van Schumacher en Coulthard nog onbegrijpelijk maakt.

„Eerlijk, het zint mij evenmin, maar beroep is een fundamenteel democratisch principe”, hinkte Mosley tussen zijn FIA-troon en een verleden als briljant advocaat. „In de commissie zetelen vier rechters van verschillende nationaliteiten, die niks met autosport te maken hebben. Hun uitspraak frustreert me, maar er zit een logika in. Elf beging een administratieve fout. Onopzettelijk. Of die prestatieverhogend was, kan onmogelijk

worden geschat. Dat aspect dient dus niet beschouwd. De rijders waren onwetend. Dus moeten enkel de teams worden bestraft. Voila.”

Ferrari sneerde wel meteen dat de FIA nu duidelijk had gemaakt dat men met een illegale wagen mag winnen, zolang de rijder maar van niets weet of onwetendheid voorwendt. Twee (Italiaanse) rechters van de beroepskommissie namen uit protest prompt ontslag. Al dan niet onder druk van Ferrari. En bij het grote publiek kreeg de geloofwaardigheid van F1 een fikse deuk.

„Ik durf te hopen dat Ferrari de precieze omstandigheden niet kende, toen het die uitspraak deed”, aldus Mosley sportkode. En wat want dan zaag je de poten de man in de straat betreft, dat is een abstraktie. Een Duitser zal de beslissing wellicht ‘super’ noemen, terwijl ze in Italië kwaad bloed zet.”

Niet alleen de benzine-perikelen stoorden Mosley. De voorzitter zat ook in de maag met de stakingsdreiging van de rijders én met de mysterieuze afslanking van Schumacher. Bij de pre-seizoenweging zette de Duitser bijna tien kilo meer op de balans dan in 1994 en na de race was hij plots een vijftal eenheden lichter. „Ik passeerde niet langs het toilet en at veel pasta”, piepte Schumacher zwakjes als uitleg. Geruchten legden prompt het verband met het nieuwe reglement dat het minimumgewicht van de wagen voortaan met inbegrip van de rijder definieert. Schumachers hangbuikje zou een te lichte Benetton moeten verbergen.

„Volkomen uit de lucht gegrepen”, aldus Mosley. „De Benetton beantwoordt wel degelijk aan het reglementaire gewicht. Maar de verdachtmakingen sproten haast logisch voort uit de ronduit belachelijke verdediging van Schuma-

„En dan die stakingsdreiging”, stoomde de voorzitter door. „Vijf minuten rond de tafel in Brazilië en de zaak was uitgesproken. Had één rijder de moeite genomen mij te telefoneren was er nooit die heisa in de media geweest. Een spijtige, belachelijke zaak. Tussen haakjes, de gewraakte clause verbiedt geenszins kritiek. Ze mogen Mosley best een inkompetente zak noemen. Ze mogen enkel de reputatie van de F1 niet bevuilen. Niks nieuws, staat al jaren in de FIA sportkode. En ook logisch, vanonder je eigen stoel. Maar, dat lijkt niet tot de heren door te dringen.”

Max Mosley, gentleman tot in het puntje van zijn kollegedass, toonde een onuitgegeven gezicht. Ernstig bekommerd om het imago van de Formule 1. Lovenswaardig, maar of Elf, Schumacher en de andere beschuldigten zijn bezorgdheid in die vorm appreciëren is zeer de vraag. Krijgt zeker een staart.

**Autosport
GP van San
Marino F1**



Max Mosley: „F1-rijders reageren kinderachtig.“

Head gehoord over ongeval Senna

IMOLA (reuter) – Patrick Head, technisch directeur van Williams, werd gedurende twee uren ondervraagd door de Italiaanse magistraat belast met het onderzoek naar de dood van Ayrton Senna en Roland Ratzenberger, tijdens de Grote Prijs van San Marino vorig jaar. Head is verantwoordelijk voor het team dat de bolide van Senna ontwierp en bouwde. Head wou geen verdere toelichting verstrekken, omdat het onderzoek nog niet is afgesloten.

■ **LUCHTVAART** – De Europese Commissie buigt zich dezer maanden over een voorstel om de burgerluchtvaart te onttrekken aan de wet die stipuleert dat ongevallen onder de jurisdictie van het land van de plaats van het ongeval sorteren. Mosley probeert eenzelfde uitzondering los te weken voor F1. Het aanslepende onderzoek van het Italiaanse gerecht naar de dood van Senna en Ratzenberger is wellicht niet vreemd aan die houding.

„Europa laks”

IMOLA – Mosley was gisteren op dreef. Ook de Europese Unie kreeg een veeg uit de pan. „Zij hanteren nog steeds crash-test-normen uit 1975 voor de autokonstruktoren. Terwijl de F1 op het vlak van veiligheid baanbrekend werk leverde. Vraag maar aan Berger en Schumacher hoe ze over de nieuwe hoofdsteunen denken. We installeerden ook al bredere gordels en er wordt wetenschappelijk onderzoek verricht naar energie-absorberende materialen die we kunnen gebruiken in de vangreels en in de zetel en de zijkanten van de wagen. Wij leverden op twee jaar tijd meer inspanningen dan zij de voorbije twintig jaar. Mochten ze alleen nog maar de normen voor de strengste crash-test overnemen, er zouden jaarlijks 90.000 zwaargewonden minder zijn op onze wegen. Dat zeg ik niet, dat zeggen de statistieken.”

Schumacher voor acht duizendsten

IMOLA – Acht duizendsten (omgerekend niet eens een halve meter) kwam Gerhard Berger te kort om in de ultieme minuten van de eerste kronosessie Schumacher de voorlopige pole te ontfutselen. Italië slaakte een kollektieve zucht van opluchting. Eerder had de Duitse wereldkampioen zich in twee tijden voorbij Coulthard gewerkt.

Tijden eerste oefensessie: Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1:27.274 (gem: 201,915 km/u); Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:27.282; David Coulthard (G-B/Williams-Renault) 1:27.459; Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:27.537; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:27.813; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:28.343; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot)

1:28.516; Johnny Herbert (G-B/Benetton-Renault) 1:29.403; Nigel Mansell (G-B/McLaren-Mercedes) 1:29.517; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:29.580; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1:29.582; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:30.801; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:31.221; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1:31.358; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:31.630; Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 1:32.156; Aguri Suzuki (Jap/Ligier-Mugen Honda) 1:32.297; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1:32.445; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1:32.988; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1:33.071; Karl Wendlinger (Oos/Sauber-Ford Zetec) 1:33.494; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1:33.892; Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1:33.965; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1:35.169; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1:36.686; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1:37.612.

■ **INDYCAR** – „Indycar mag voor ons best buiten zijn grenzen treden”, zegt Mosley. „We willen er zelfs een FIA Cup van maken. Op voorwaarde dat ze op 'ovals' blijven. Een internationale wegcompetitie hebben we al met F1.”

„Dit verzoent ons weer met F1”

Geëmotioneerde Damon Hill wint in Imola:

„Het is een vreselijk jaar geweest”

IMOLA — Zijn derde telg hangt in de lucht, vrouw Georgie was zaterdag jarig en hij won zijn tweede Grand Prix van het seizoen. In Imola, de vermaledijde plek. Damon Hill was diepgelukkig. „Williams had dit nodig. Het is een vreselijk jaar geweest sinds... Imola.” De Brit was te geëmotioneerd om de naam 'Senna' over de lippen te krijgen. „Dit verzoent ons weer met de Formule 1.”

De winnaar bekende: „Ik reisde niet met volle goesting naar Imola af. Niemand van ons, denk ik. Iets drukte op het gemoed. De uitbundige, massale ontvangst van de Ferrari-fans, het verbeterde circuit, de goeie wedstrijd hebben de ban gebroken. We hebben aangetoond dat F1 toch gezond kan zijn.”

Het grillige weer maakte van de GP San Marino '95 een hoofdbreker. „Zoals iedereen (behalve McLaren) startten we op regenbanden”, vervolgt Hill. „Wat betekende dat net voor de start de veren nog dienden gewisseld en de wagen een compromis-afstelling kreeg. Om te anticiperen op een drogende piste. Berger ging al heel snel om slicks, maar zijn rondetijden nadien toonden aan dat hij de juiste beslissing nam.”

Dus deed ik hetzelfde en werd het oorspronkelijke schema van één stop omgeturnd tot drie. Naadloos. En mijn motor was een juweeltje. De meeste problemen had ik nog met de gedubbelden. Katayama, wat was me dat. Hij moet hebben gedacht dat hij aan de leiding lag.”

Niettemin, zou Hill hebben

gewonnen mocht Berger de motor van zijn Ferrari niet hebben laten afslaan? Het eerlijke antwoord komt van de Oostenrijker. „Damon's snelste rondetijd was sneller dan die van mij. Ik zou het zwaar hebben gehad om hem af te houden. Maar het blijft frustrerend in zo'n dom maneuver de koppositie kwijt te spelen. Tijdens de opwarming merkte ik al dat de koppeling bijzonder

Alesi kon de tifosi evenmin geven waarom ze schreeuwden. Hij raakte maar niet voorbij Coulthard. „De meest in-korrekte rijder die ik ken”, brieft de Fransman. „En ik heb nochtans al wat vlees in de kuip gehad. Ik begrijp best dat hij zijn positie wil verdedigen, maar zigzaggen is geen geoorloofd middel. En tikken uitdelen nog veel minder. Hij plooid zowaar mijn stuurrichting.”

Alesi en Coulthard praatten na de race één en ander uit. Volgens de laatste berichten zijn beiden nog in leven. De grote verliezer van het week-einde was Benetton. Ze boeren nu al 16 punten achterop bij Williams en Ferrari, leiders in het merkenkampioenschap. Alleen Herbert finishte, op een

schrale zevende plaats. Schumacher crashte al in een vroeg stadium.

STARTORDE

1ste rij: Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.27.274 (gem.: 201,915km/u); Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.27.282
2de rij: David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.27.459; Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.27.512
3de rij: Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.27.813; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.28.343
4de rij: Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.28.516; Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.29.350
5de rij: Nigel Mansell (GB/McLaren-Mercedes) 1.29.517; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.29.551
6de rij: Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.29.582; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.30.760
7de rij: Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.31.035; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.31.358
8ste rij: Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.31.630; Aguri Suzuki (Jap/Ligier-Mugen Honda) 1.31.913
9de rij: Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 1.32.156; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.32.445
10de rij: Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.32.710; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.33.071
11de rij: Karl Wendlinger (Oos/Sauber-Ford Zetec) 1.33.494; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.33.892
12de rij: Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1.33.965; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.35.169
13de rij: Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.36.065; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.36.624

DE UITSLAG:

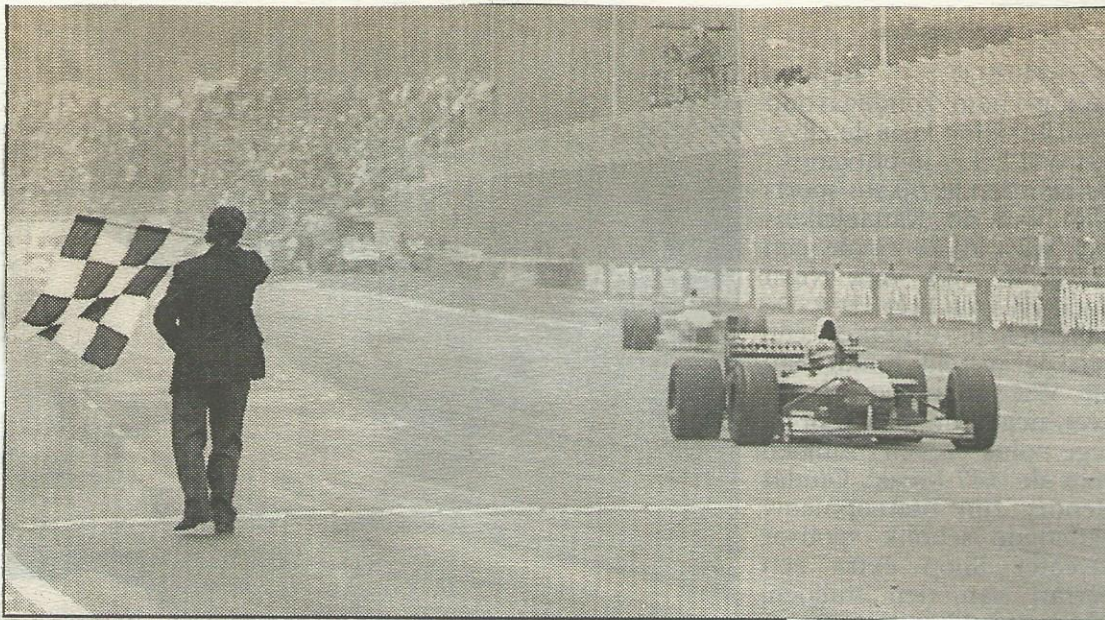
1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 308,385 km in 1u.41'42"552 (gem.: 181,921 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Ferrari) op 18.510; 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 43.116; 4. David Coulthard (GB/Williams-Renault) 51.890; 5. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1 ronde; 6. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec); 7. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 2 ronden; 8. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot); 9. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda); 10. Nigel Mansell (GB/McLaren-Mercedes); 11. Aguri Suzuki (Jap/Ligier-Mugen Honda) 3 ronden; 12. PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 4 ronden; 13. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart); 14. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford); 15. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 7 ronden; 16. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford). **Niet aangekomen:** 17. Karl Wendlinger (Oos) 43 ronden afgelegd; 18. Bertrand Gachot (Fra) 36; 19. Domenico Schiattarella (Ita) 35; 20. Rubens Barrichello (Bra) 31; 21. Ukyo Katayama (Jap) 23; 22. Mika Salo (Fin) 19; 23. Andrea Montermini (Ita) 15; 24. Jos Verstappen (Ned) 14; 25. Taki Inoue (Jap) 12; 26. Michael Schumacher (Dui) 10. **Snelste ronde:** Berger in 1'29"568 (gem.: 196,744 km/u).

Tussenstand WK rijders:

1. Damon Hill (GB) 20 ptn; 2. Michael Schumacher (Dui) en Jean Alesi (Fra) 14; 4. David Coulthard (GB) en Gerhard Berger (Oos) 9; 6. Mika Hakkinen (Fin) 5; 7. Johnny Herbert (GB) en Heinz-Harald Frentzen (Dui) 3; 9. Mark Blundell (GB) 1.

Konstruktors:

1. Williams-Renault en Ferrari 23; 3. Benetton-Renault 7; 4. McLaren-Mercedes 6; 5. Sauber-Ford 3.



Winnaar Hill: „Dit sukses verzoent ons weer met de Formule 1.”

La Cicciolina

IMOLA — Ferrari's meewarige reactie na het eerdere herstel van Benetton en Williams in de 'benzine-affaire' ontketent stilaan een heuse vete tussen Benetton en Ferrari. Zaterdag deed Flavio Briatore er nog een schepje bovenop tijdens een persconferentie waarin hij de tesis van Franse media hekelde als zou de Ligier een blauwdruk zijn van de Benetton.

„FIA analyseerde beide wagens en vond geen enkel gelijkaardig onderdeel. Wie anders beweert is oneerlijk en geeft een kaakslag aan de ingenieurs van Ligier. Al even oneerlijk is het te stellen dat Ligier geen Frans team meer zou zijn. Van de 130 personeelsleden zijn er 120 Fransen. Akkoord, er zitten wat Italianen en Britten, maar bij Ferrari zijn het ook niet uitsluitend Italianen.”

Gevraagd naar de ambities van Ligier, sneerde Briatore opnieuw richting Il Cavallino. „Geef ons drie jaar en we winnen races. Echt winnen, bedoel ik dan. Niet nadat de anderen crashten of werden gedeklasseerd. Benetton heeft ook drie seizoenen nodig gehad. Niet slecht, als je ziet dat Ferrari al veertien jaar op de titel jaagt.”

Ferrari beledigen, in Imola, je moet het durven. Briatore was 's anderendaags dan ook kop van jut op de spandoeken van de tifosi. 'Briatore, rotzak', meldde een ongeïnspireerde rode ziel. FIA, als aanstoker, moest er ook aan geloven: „Je schrijft FIA, je leest MAFFIA.” En natuurlijk Schumacher. „Schumacher, ga naar Indy.” En de mooiste: „Als Schumacher magic is, dan is la Cicciolina maagd.”

Koersfeiten: Schumacher crasht

START: De top-vijf komt in volgorde weg. Verstappen lukt een kanonstart, maar moet daar even verder straf voor uitzitten. Net als Badoer.

5: De piste droogt en Berger laat als eerste slicks omleggen. Hij zet prompt de snelste ronde neer. Alesi volgt het voorbeeld, dan Herbert, die doorgestuurd wordt omdat Schumacher hetzelfde idee had.

10: Schumacher crasht in het zicht van de Piratella-linkse. Wendlinger krijgt tien seconden straf wegens te hoge pitsnelheid. De Williams' halen vers rubber en komen in omgekeerde volgorde uit de pit. Berger leidt voor Hill, Coulthard, Alesi en Hakkinen.

14: Alesi zet zijn eerste aanval op Coulthard in. De Schot pareert schitterend, al komt er bijwijken trek- en duwwerk bij. We zijn ondertussen Inoue (slipper), Verstappen en Montermini kwijt.

21: Berger loopt een tweede keer binnen en valt stil. Het kost hem 20 seconden en de zege. Na de tweede reeks pitstops leidt Hill met 9 seconden op Coulthard, die Alesi nog steeds achter zich houdt en de ongelukkige Berger. Ook Coulthard bezondigde zich aan overdreven snelheid en moet 10 seconden zitten.

44: Mansell, op kousevoeten zesde, botst op Irvine. Beiden schenden hun neus. Salo (motor), Katayama, slipper, Barrichello (versnellingsbak), Schiattarella (), Gachot (slipper) en Wendlinger zijn er niet meer bij.

56: Coulthard nadert tot op 7 seconden van Berger, maar de Oostenrijker drukt even door en de uitslag ligt vast.

Schumacher: „Achtereind”

IMOLA — „Er was iets loos met het achtereind”, steunde Schumacher over zijn crash. „De banden nog niet op temperatuur, de slicks, misschien de achtervleugel. We moeten het nog uitvissen.”

De klap kwam harder aan dan Schumacher zelf wil toegeven. Niet zozeer fysiek — de medische antenne hiel het op een paar blauwe plekken — als wel mentaal.

En wat is er toch met die tweede Benetton? Schumacher versleet al zeven tien ploegmaats en maakte ze alle zeven tien even belachelijk. In Imola stak ex Verstappen, op de amechtige Simtek, Herbert zelfs voorbij. Is Schumacher zo superieur of is zijn wagen dat? Zoals Verstappen dat vorig jaar enigszins onhandig liet uitschijnen.

Coulthard: „Ik race, ik ga niet uit de weg”

IMOLA — David Coulthard baarde opzien nog voor hij één meter had gereden. Dertig centimeter van zijn zijde beweegt zich stevast een adembenemende verschijning, die luistert naar de naam Andrea en die een gevaarlijke voorliefde koestert voor topjes. Sinds Andreas entree werden in de pitstraat geen snelheidsovertredingen meer genoteerd. Sinds David het stuur erfde van Ayrton Senna, wendden alle blikken zich naar Andrea's verloofde. Of toch vele.

David Coulthard is toegerust met de meest vierkante kinnebak op deze aardkloot. Een hint van hierboven, konkludeer je na een gesprek met de Williams-rijder, want de 24-jarige Schot is van een rechtlijnigheid die je zelden treft bij een prille twintiger. Hij weet wat hij wil, formuleert zijn gedachten beknopt en helder en laat zich door niets of niemand opwinden. „Wat had je dan verwacht van de telg van een oerkonservatieve familie uit het onooglijke Twynholm”, vraagt Coulthard retorisch. Wel een telg die in januari verhuisde naar het mondaine Monaco. Het snelle sukses is hem naar het hoofd gestegen, opperden sommigen. „Wat mén zegt, kan me geen barst schelen. Zolang ik maar vind dat wat ik doe goed is voor mijn carrière. En ik behoef geen adviseur om me dat vertellen. Ik heb een goeie familie, twee, drie echte vrienden. Die zeggen me heus wel wanneer ik over de schreef ga.”

Dat weten we dan ook weer. Buiten de Williams-luifel heeft zich inmiddels een luidruchtig opstootje van fans verzameld. We zijn niet zeker of hun entoesiasme veroorzaakt wordt door Coulthard of door zijn 22-jarige Canadese wederhelft die haar stek innam. David toont dat zijn gezicht ook een warme glimlach kan produceren. Even. Het gereserveerde scherm schuift weer voor als we over zijn voorgeschiedenis beginnen. Kart, FFord, Opel Lotus, F3, F3000, het geijkte pad. Tenzij: ondanks een matte negende, respectievelijk derde plaats in F3000, mocht hij reeds in zijn eerste seizoen, op amper 19, een Benetton testen en kreeg twaalf maanden later een testkontrakt van Williams.

Senna

„Mijn eerste campagne werd verbod door een slechte motor, in 1993 verdiende ik de titel net zo goed als Panis. Het bewijs: Williams polste me. Eigenlijk stapte ik naar hem toe. Ik bezat geen rooie duit. Ik wist dat een testzitje mijn enige weg naar F1 was en ik kende Frank nog uit de F3, waar hij naar talent kwam speuren.”

Nauwelijks een jaar later zat Coulthard achter het meest begeerde stuur in de Formule 1. Geërfd van Ayrton Senna, het boegbeeld. Halsoverkop, in dramatische omstandigheden, maar Coulthard was niet onder de indruk. Hij maakte indruk. Spanje werd nog gesmoord in mechanisch euvel, veertien dagen later, in Canada, scoorde hij zijn eerste twee punten. De waarnemers namen waar. Niettemin hoestte Williams (of Renault?) vijftig miljoen frank op om Coulthard in Frankrijk te vervangen door Mansell. Ontgoocheld?

„Neen.” Kom nou? Coulthard boort twee ijskoude pupillen in de onze: „Jij bent werkloos. Men bied je een job aan voor één weekeinde, aanvaard je die?” We kunnen slechts knikken. „Dat deed ik ook. Bovendien wist ik dat ik slechts voor één race op non-actief werd gezet en niet omdat ik had geklungeld.”

Dat had Damon Hill ondertussen ook door. Hij, de officiële kopman, zag zich bij herhaling voorbijgefietst door het groentje. Zijn positie werd bedreigd en hij ripteerde. In Canada. Coulthard zou niet snel genoeg uit de weg zijn gegaan.

„I race, I don't step aside. En ik heb geen instructies te krijgen van mijn ploegmaat. Ik luister enkel naar mijn teamdirecteur.”

Waarvan akte. In Monza en Estoril ruimde Coulthard baan voor zijn kopman, jagend op de wereldtitel. Enigszins verrassend, want Portugal was zijn laatste optreden in Williams-kleuren en dan verwacht je van een ambitieuze rijder toch dat hij aan zijn eigen persoonlijkheid denkt. Of wist hij toen al dat...

„Ik wist niks“, bijt de Schot de suggestie af. „Ik wist alleen dat als ik de deur dichtklapte voor Hill, ik meteen ook die van Williams dichtdeed. En waar kon ik dan terecht? Bij Minardi? Neen, dank je, dan liever een zege opofferen. Trouwens, mijn discipline werd beloond.“

Van iemand die elke winter een week onder de wapens gaat, verwacht je niet anders. Coulthard houdt er namelijk een wat aparte vorm van konditietraining op na: survival, met het Britse leger, op het Welshe platteland

Koken

„Vijf dagen je eigen potje koken, touw klimmen, kabelslingeren, door stromen waden: leuk. Al moet ik wel zeggen dat de gevaarlijke stunts mij werden onthouden. Neen, niet omdat mijn kontrakt dat stipuleert. Survival is zowat de enige sport die niet expliciet wordt verboden.“

Maar, omdat ik toch wel een beetje een VIP-behandeling genoot van de soldaten. Ze kwamen zelfs om handtekeningen vragen. Geen probleem. Belangrijk was er vijf dagen uit te zijn. Geen telefoon, geen afspraken, geen pers. Het was meer een mentale, dan een fysieke training.“

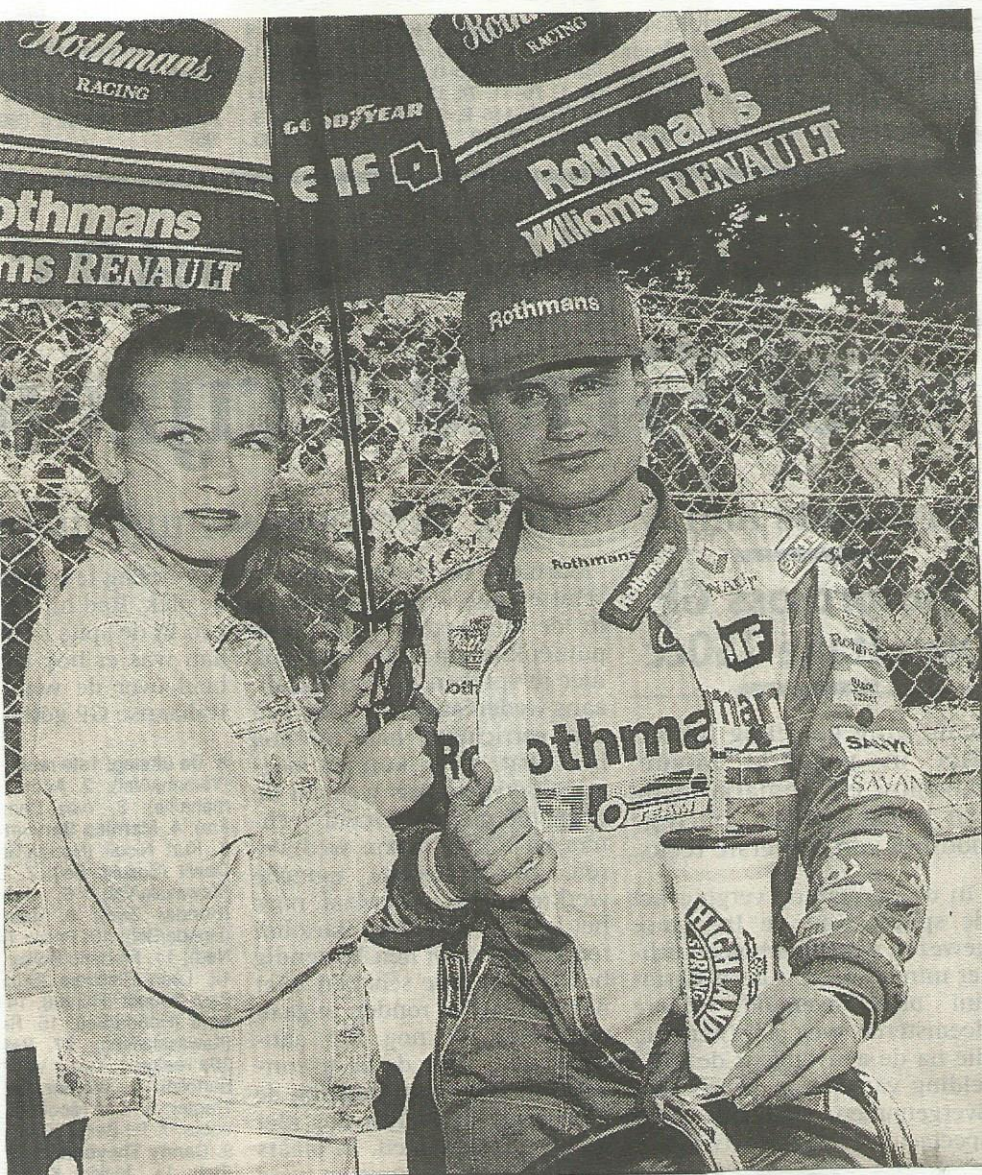
Hij kon ze goed gebruiken. Al in de eerste Grand Prix kreeg Coulthard de wind van voren. Benzine-fraude, gede-klasseerd, dan toch weer tweede, maar zwaar aangevochten. Voelt hij zich goed bij het eerherstel? Is gerechtigheid geschied?

„Ik finishte in Brazilië tweede op de benzine, waarmee Hill de GP van Argentinië won“, klinkt het zonder verpinken. „Perfekt legale brandstof. Ik zie niet in waarom mijn tweede plaats aan twijfel onderhevig zou zijn. Alleen de identiteits-fiche van het monster was inkorrekt. Een administratieve fout. Eerlijk, ik begrijp al de heisa niet. Trouwens, ik ben betaald om te rijden, niet om aan politiek te doen.“

Een job die hij dankt aan Ayrton Senna. De een zijn dood is de andere zijn brood. Letterlijk. Formule 1 heeft nooit last gehad van scrupules. Had Coulthard dat wel? Wat was zijn reactie toen hij de Williams zijn dodelijke weg zag inslaan?

„Ik weet het niet meer“, probeert Coulthard. We zitten duidelijk op delikaat terrein. Met wat omwegen, op kousevoeten, toch: „Ik was in Silverstone toen ik het nieuws hoorde. Net voor de start van de F3000-race.“

Coulthard stapte in de bolide en scheurde naar de tweede plaats. Een waardige erfgenaam van Ayrton Senna.



Veel bekijks voor Coulthard en zijn Andrea in de pitstraat.

DONDERDAG 4 MEI 1995

Pech

Voor F1-rijders Berger en Alesi. Daags voor de GP van San Marino in Imola wandelde de Oostenrijker uit zijn hotel naar zijn F512 Testarossa. „De auto bewoog. Ik dacht: de portier verplaatst hem, hij staat in de weg. Maar toen realiseerde ik me dat ik de sleutels in mijn hand had. Ik probeerde hem nog te stoppen, maar hij reed me bijna omver.”

Berger mocht wuiven naar de zes miljoen op wielen. Zijn Franse kollega Alesi speelde het iets voorzichtiger. Hij parkeerde zijn F355 (waarde: 'slechts' vier miljoen) in de ondergrondse parking van het hotel. Toen hij daar 's morgens aankwam, was de wagen verdwenen. De politie vermoedt de hand van een machtige, georganiseerde bende. Een eufemisme voor maffia.