

Jean Alesi hervindt het moreel

Hoewel slechts elf punten Damon Hill van WK-leider Michael Schumacher is praktisch alle aandacht afgeleid van de titelstrijd omdat de insiders ervan uitgaan dat de Duitser vanzelfsprekend zijn tweede opeenvolgende wereldkroon zal veroveren. Er zijn nog vier races te rijden, met als eerste volgende weekeinde in het paradijselijke Estoril in Portugal. De focus is gericht op...Jean Alesi met Ferrari, terwijl de prangende vraag blijft of Prost al dan niet opnieuw gaat rijden.

hangers. In de ogen van Alain Prost is er geen tegenstander met de allure van wijlen Ayrton Senna te zien. Schumacher, Villeneuve (kersvers Indykampioen) en David Coulthard lijken hem in verhouding lichtgewicht. Ook op gebied van veiligheid is de kans op zware verwondingen sinds Senna's dood nog eens verminderd. Alain Prost heeft vier wereldtitels behaald zonder enig lichamelijk letsel. Ook dat is een record en dat wil de Fransman zo houden.

Revanche

Er is een klein legertje coureurs dat volgend weekeinde revanche wil nemen op het geluk van Johnny Herbert die voor veertien dagen in Monza won dankzij de botsing Hill-Schumacher en het onfortuinlijke lot van Berger en Alesi met Ferrari. Vandaag rijdt Jean Alesi enkele rondjes op het testcircuit van Fiorano van Ferrari ter gelegenheid van de voorstelling van de F50 aan zo'n tweehonderd genodigden, waaronder veel merkvertegen-

woordigers zoals onze eigenste Jacques Swaters, het Belgisch Ferrari-monument. Daarna reist de "held van Monza" af naar Estoril, waar bobbels op de piste de afstelling van de nieuwe voorvleugel ernstig bemoeilijken.

Schumacher aast ook op een revanche. Na wat Hill hem "gelapt" heeft, is ieder middel goed om de Brit met pure klasse belachelijk te rijden. Maar daarvoor moet "Schummi" wel op zijn Benetton-Renault kunnen rekenen waarvan het chassis nog steeds inferieur is gebleken aan dat van de Williams-Renault. De omloop van Estoril, die herhaaldelijk beslissend is gebleken voor de afloop van het WK, eist een bijzonder goed chassis en een stuurmanskunst die aan het legendarische grenst. Want eigenlijk kan alleen op de lange rechte lijn voor de pits worden ingehaald. De GP van Portugal, twaalde race in een psychologisch gespeeld kampioenschap, wordt een zonnig kijkstuk. Hoewel ooit regen de race nog spannender maakte...

Mocht de Schot niet ingaan op de Italiaanse verleiding — wat onwaarschijnlijk is — dan komt Nicola Larini door zijn statuut als testrijder op de eerste plaats.

Van de zijde van McLaren-Mercedes hoort men officieel weinig. Het lijkt wel of de ster niet goed weet welke kant op te zweven. Sommigen beweren dat Prost teammanager zal worden, anderen geloven eerder dat de viervoudige wereldkampioen op een vijfde titel wil jagen. Die laatste veronderstelling vindt de meeste aan-

De GP van Portugal die zondag wordt gereden, is de laatste op Europese bodem. Dan gaat de karavaan richting Japan en Australië waar het WK eindigt. Iedereen is begaan met de transfers, met de vraag of Coulthard die tot 30 september een contract heeft lopen met McLaren-Mercedes, dan toch de stap naar Ferrari zal wagen.



Jean Alesi na zijn overwinning in Canada.



Marc Goossens.

Goossens praat met ex-Boutsen-manager

Het is alweer geleden van de Belgische Grote Prijs dat Marc Goossens nog aan de slag ging in de Formule 3000, de laatste wachtkamer van de Formule 1. Met uitzicht op een tweede plaats, verhapte hij zich in de Fagnes-bocht en de rode Lola T50-Cosworth vloog uit de bocht. Geen thuiszege en een streep door de rekening in het titelduel. Met nog twee races te gaan, behoudt de Vlaming nog een kans om de tweede plaats in het kampioenschap af te snoepen van Braziliaan Rosset.

Net zoals dat het geval was in Francorchamps treedt de Formule 3000 dit weekend aan in het voorprogramma van de Formule 1. Naast punten scoren en Rosset achter zich houden, krijgt Marc in Estoril de ultieme kans om zich bij de Formule 1-bazen in de kijker te rijden en vooral een bezoekje te brengen aan de Formule 1-paddock.

Na de historische overwinning in Hockenheim — nog nooit schreef een Vlaamse autorenners op zulke wijze geschiedenis — zagen velen de Gelenaar al in de Formule 1 rondrazen. Op uitzondering van enkele bemoedigende schouderklopjes van Ken Tyrrell of Eddie Jordan, bleek Goossens op de vooravond van de Grote Prijs van België over geen enkel ernstig contact te beschikken. Enkel Lola Cars, de Engelse constructeur waarvoor hij uitkomt in de F3000, vroeg hem af te reizen naar de States en er de twee laatste Indy Car-races bij te wonen. Gedurende het weekend van de Indy-race in Vancouver zagen we Goossens evenwel met een Porsche rondrijden in de 24 Uren van Zolder. Vier weken later staat de Gelenaar

eigenlijk niet veel verder.

"Ik ben volop begaan met het verzamelen van dollars", klinkt hij niet zonder enige vorm voor ironie. "Neen, ik heb wel enkele contacten. Zo heb ik in Estoril een afspraak met Ortwin Podlech, de manager van Frentzen en in het verleden actief voor Thierry Boutsen. Hij is de eerste persoon waarmee ik daadwerkelijk ga praten over de mogelijkheden in Formule 1. Indy Car? Gezien ik voor de trip naar Vancouver geen enkel nieuws had gekregen van Lola, was ik vrij van arbeid en bereid deel te nemen aan de 24 Uren van Zolder. Just for fun... Daarop vroegen zij mij toch naar Laguna Seca te komen. Ik had wel willen gaan, maar Nordic en Lola hadden al tests geprogrammeerd op Snetterton. Dat zou mij toelaten test te rijden met een nieuwe voorvleugel, het chassis verder te regelen, kilometers te verorberen en mij voor te bereiden op de twee laatste races. Ik moet uiteraard al denken aan '96, maar mijn eerste zorg is mijn contract met mijn sponsors te respecteren. Dat wil zeggen races winnen en minstens tweede finishen in het kampioenschap. Daarom verkoos ik de tests in Snetterton boven een leuke trip naar Californië..."

Derek Mower, de baas van het Nordic-team, liet al verstaan dat Marc bij hem altijd welkom is voor een derde seizoen in F3000. Tijdens zijn recentelijk verblijf in Engeland had Marc een gesprek met David Sears, de sterke man achter het Supernova-team, voor het ogenblik de té kloppen formatie in... Formule 3000.

„Doe maar Prost, die is trager”

Hakkinen deed als groentje in Portugal Senna aan zichzelf twijfelen

ESTORIL – Portugal wekt zoe-
te herinneringen bij Mika Hak-
kinen. Twee jaar terug nam hij,
een groentje, hier de McLaren
over van de gebuisde Michael
Andretti en draaide prompt
sneller dan zijn ploegmaat, ene
Ayrton Senna. „Hij wist niet
waar hij het had”, lacht de Fin.
„Er mankeerde niks aan zijn
wagen. Wat rest je dan, als
drievoudige wereldkampioen?
In de spiegel kijken en je afvra-
gen wat er jou scheelt. Ja, *I was
a real pain in the ass* voor Ayr-
ton.”

Hakkinen laat ons wachten. Drie
kwartier om precies te zijn. De debrie-
fing liep uit. „Veel nieuwe dingen te
bespreken”, verontschuldigt de Fin
zich. Alleen omdat de McLaren-woord-
voerder erbij zit, nemen we aan. „Veel
beslissingen te nemen. Waar je niet
licht kan overgaan, want je moet kie-
zen tussen een slimme zet en je kom-
pleet belachelijk maken.”

McLaren-Mercedes werkt dag en
nacht om de achterstand op de kon-
kurrentie weg te werken. Is het niet

bizar dat een gigant als Mercedes, met
toch ook een race-traditie, achterop
moet hinken?

„Renault, Honda, Ford, Ferrari zitten
eeuwen in F1, Mercedes is nieuw. Dat
vlak je niet uit. Het is niet moeilijk om
een motor van duizend paarden te
bouwen. Maar wel om er een te bou-
wen die het juiste verbruik, koppel,
cilinder enz.... heeft en het ook nog
eens driehonderd kilometer uitzingt.”

Hakkinen raast moeiteloos door de
vaktermen. Nauwelijks te volgen voor
de leek. Horen we daar een technische
opleiding.

„Niks opleiding. Autodidakt. Ik race
al van mijn zesde. Ik heb nooit wat
anders gekend. Vraag me wat Bosnië
Herzegovina is en ik denk aan een
topmannequin, maar racen doe ik om-
zeggens met mijn ogen dicht. Net zoals
jij schrijft met je ogen dicht.”

Het klinkt niet echt vriendelijk. Hak-
kinen sist en blaft. Finse houthakkers-
stijl. Net als Kankkunen, Makinen, Sa-
lo... Zijn ex-buurman trouwens. Op-
merkelijk toch dat twee jongens uit
dezelfde straat in Helsinki het tot F1
maken. Salo via Japan, Hakkinen

rechtstreeks uit de Britse Formule 3.
Een ongewone aanloop.

„Senna deed het ook”, antwoordt
Hakkinen niet gehinderd door enige
bescheidenheid. „Oké, het is niet mak-
kelijk als broekje meteen de wereldbol
af te dweilen, maar de leeftijd heeft
ook voordelen. Je bent dynamisch,
leert snel en hebt gevoel voor discipli-
ne. Bovendien moest ik van F3000 niks
weten. Ik testte in 1990 een eksem-
plaar en bevond het een onbestuurbaar
kreng.”

Lotus was Hakkinens eerste dak.

„Moeilijk. Konstanc gepalaber over
centen. Maar leerrijk. En met Herbert
hebben we toch nogal wat lol getrapt.”

Vijftiende in '91, achtste in '92. Nu,
met het grote McLaren, staat Hakki-
nen ook achtste. Wat is het verschil?

De Fin windt zich op. „Denk je nu
echt dat ik elke dag in de krant kijkt
naar mijn positie in het wereldkampi-
oenschap. Achtste, vijfde of derde, wat
maakt het uit. Zolang ik maar voldoe-
ning heb in mijn werk. Zolang ik voel
dat ik de wagen laat evolueren. Dat is
veel belangrijker.”

Ook daarover cirkuleren twijfels. Hak-

kinen kan geen wagen aanschaffen. Het heeft een broertje dood aan testen. Waarom zou McLaren anders achter Prost aanzitten. Hakkinen krijgt stilaan de kleur van zijn wagen.

„Bullshit. Wat dacht je: zou Ron Dennis mij hebben geëngageerd en al tweeëneenhalf jaar in dienst houden terwijl ik niet in staat ben een vleugel te zetten? Ron is toch geen oen, neem ik aan. En wat Alain Prost betreft. Vergis ik mij of was Prost recentelijk niet 2,5 seconden trager dan deze jongen. Waarmee ik helemaal niet beweer dat Prost een slak is. Ik wil slechts stellen dat terugkeren in F1 onmenselijk zwaar is. Ik schat dat je acht, negen maanden behoeft om opnieuw competitief te worden. Misschien klaart Prost het in een maandje minder, maar zeker niet sneller.”

Met andere woorden: het heeft geen zin Prost aan te werven. Coulthard dan maar. Wie verkiest Hakkinen zelf eigenlijk als ploegmaat voor volgend jaar?

„Prost”, klinkt het zonder twijfelen.

Omdat hij 2,5 seconden trager is?

„Absolutely.”

Berger stopt Schumacher

ESTORIL – Schumacher leek op weg in extremis de pole te pakken, halfweg drie tienden sneller dan Damon Hill, maar dan stootte de Benetton op Gerhard Berger. De Oostenrijker greep de unieke gelegenheid om zijn opvolger bij Ferrari even van zijn vriendschap te laten proeven en ruimde geen baan. Schumacher slechts derde, na Hill en Coulthard. Jean-Denis Deletraz, vervanger van Lavaggi aan de kassa van Pacific, zag zijn tijden geschrapt omdat hij werd geduwd door baankommissarissen.

■ **Uitslag eerste oefenritten:** 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.21.322 (gem: 193.010 km/u); 2. David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.21.423; 3. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.21.885; 4. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.22.281; 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.22.656; 6. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.22.957; 7. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.064; 8. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.23.142; 9. Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.23.244; 10. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.23.284; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.23.485; 12. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.23.786; 13. Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1.24.583; 14. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.24.631; 15. Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.24.883; 16. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.24.942; 17. Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1.25.696; 18. Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.25.746; 19. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.26.210; 20. Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.27.659; 21. Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.28.672; 22. Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.29.137; 23. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 14.20.150.

Goossens praat

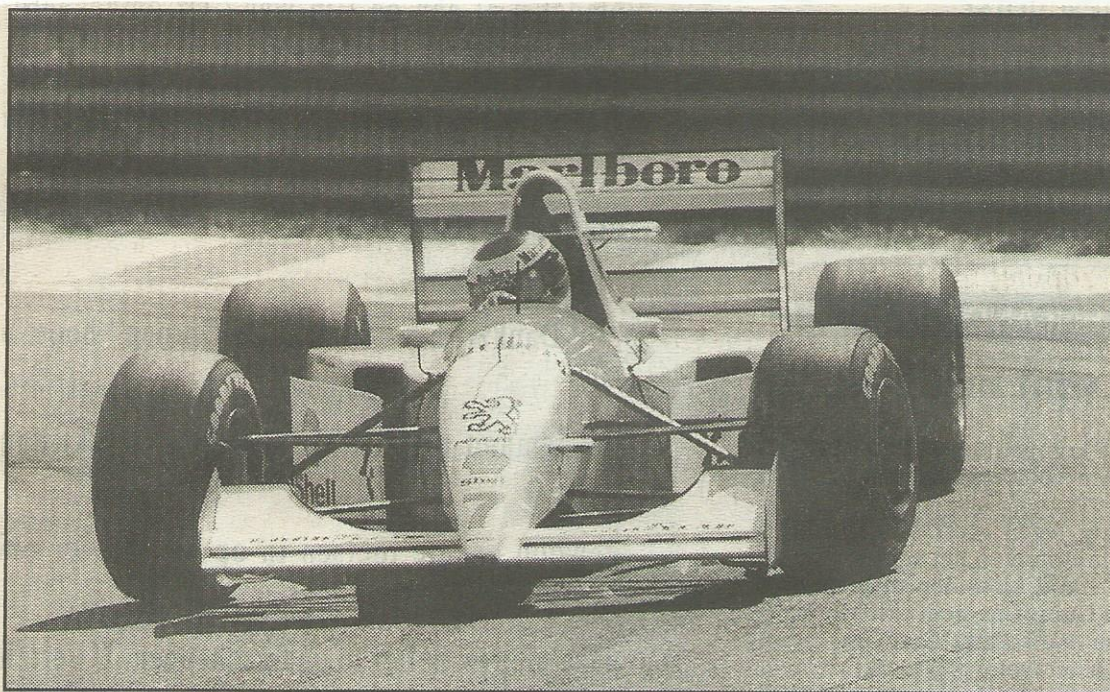
ESTORIL – Marc Goossens had gisteren een verkennend gesprek met manager Podlech, maar met 24 huilende F1's op het circuit was het niet echt vruchtbaar. „We zien mekaar terug vanavond of zaterdagavond”, meldde de Gelenaar. „Podlech wil mij best helpen, maar, altijd hetzelfde liedje, ik moet eerst sponsoring vinden. Zeg maar, 120 miljoen frank, voor een degelijk zitje. Als je die som niet hebt, kan je maar beter in F3000 blijven, vindt Podlech. Met 22 miljoen frank kan je je daar in een winnende wagen kopen. Liever dat dan geld weggooien bij Forti Corse, Pacific of een ander topteam.”

In de kronoritten kwam onze landgenoot niet verder dan de negende plaats. Van Hool pakte de twintigste krono. Wim Eyckmans helemaal niks. Van de Kempenaar geen spoor in Portugal. Naar verluidt is hij zijn team aan het saneren.

Lammers terug in F1

ESTORIL – Niet echt het dagje van Jos Verstappen gisteren. Eerst moest de Limburger horen dat Jordan Barrichello en Irvine houdt. Weeral een opening minder voor Jos. En dan sippelde uit het thuisland het bericht door dat Jan Lammers terugkeert in Formule 1. De 40-jarige Nederlander test volgende week op het korte circuit van Le Mans de gloednieuwe bolide die het prille DAMS tekende. DAMS, een F3000-team, heeft al langer een F1 in de garage staan maar stuurde wegens een gebrek aan fondsen zijn kat naar de start van dit seizoen. Nu zou het budget toch in die mate zijn gespekt dat tests mogelijk zijn. Effektief koersen is nog een andere zaak. Lammers speelt zijn ervaring uit als argument voor een effectieve zit, naast, uiteraard, een Fransman. Erik Comas wordt genoemd.

Bezorgde mecaniciens zet de wereld op zijn kop



„Zolang ik de wagen voel evolueren, heb ik voldoening in mijn werk”, laat Mikka Hakkinen horen. „Ik kijk zeker niet elke dag in de krant naar mijn plaats in het WK.”

ESTORIL – Van een bezorgde race-mecanicien, was de brief getekend die de Formule 1 gisteren in rep en roer zette. Op Benetton-papier en gericht aan FIA-voorzitter Max Mosley, met een kopie voor Frank Williams, werd in armtierig Engels drie vel beschuldigingen aan het adres van Benetton en Schumacher gespuid. Een greep. Toen Flavio Briatore in Australië Schumacher in de muur zag schuiven zou hij hem via de boordradio hebben toegeschreeuwd: rij hem van de baan, als je wereldkampioen wil worden. Hem, Hill uiteraard. De geruchten in Brazilië over het plots geslonken lichaamsgewicht Schumacher zouden inderdaad een maneuver zijn van de wereldkampioen om het reglementaire vereiste meergewicht van de wagen te compenseren. De flauwe reactie van de Internationale Autosportfederatie deed Benetton beseffen dat het best verder kon op die weg. Onder andere met het gebruik van de verboden traktiekontrolle. Dit

het gekende gevolg. Dat Hill al in een vroeg stadium uit de Duitse Grand Prix schoof was te wijten aan sabotage van zijn remmen door de Benetton-mechanici. En dan het laatste incident, in Monza. Toen Schumacher zich voorbij Inoue had gewerkt, haalde hij prompt de voet van het gaspedaal, Hill geen andere ruimte latend dan zijn achtereind.

De briefschrijver besloot dat hij anoniem wenste te blijven om zijn job bij Benetton niet in gevaar te brengen. elektronische hulpje zou Schumacher in staat hebben gesteld op slicks op een doorweekt Francorchamps Hill net lang genoeg achter zich te houden voor de overwinning.

Benetton zou ook nog steeds illegale benzine gebruiken. De aanrijding in Silverstone met Hill was uitgelokt door Schumacher. Op advies van Briatore die zijn paradepaardje had opgedragen de pas te vertragen en Hill te verleiden tot een inhaalpoging. Om dan de deur dicht te gooien. Met

Een flauwe grap. Daarover was iedereen het vrij snel eens. De geserveerde kost was iets te straf en de dekmantel iets te makkelijk. Maar op de één of andere manier sijpelde de brief toch door naar het circuit der persagentschappen. Vijf minuten later stond natuurlijk de hele wereld op zijn kop. En voelde de FIA zich verplicht te reageren door het proza bevesten af te doen als fictie. Bewezen is met deze ook dat Schumi een populaire kerel is.

Coulthard wint, Schumacher ook

Damon Hill: „Zeventien punten ophalen, lijkt me toch veel”

ESTORIL – Michael Schumacher kan ermee volstaan de resterende vier races achter Damon Hill te finishen om zijn wereldtitel te verlengen. Een bloedstollende passeerbeweging in Portugal verzekerde de Duitser van de tweede plaats en nu zeventien punten voorsprong op Hill. De Portugese Grand Prix ging naar David Coulthard. De allereerste overwinning van de 24-jarige Schot, die bij Williams straks de plaats moet ruimen voor Jacques Villeneuve.

Frank Williams mag Schumacher bedanken. Door in de 62ste ronde in de nieuwgetrokken, te trage chicane binnendoor Damon Hill te duiken behoevde de Duitser de Britse teammanager voor een delikate ingreep in de Williams-hiërarchie op de piste. David Coulthard mocht winnen, kopman Hill zat toch achter Schumacher.

Vers rubber

„Een ronde eerder had ik gemerkt dat Damon heel traag ging in de chicane en ik wist dat zijn banden op hun eind waren”, verklaarde Schumacher zijn gewaagd maneuver. En natuurlijk wist hij dat Hill de deur niet zou sluiten met een schorsing van één Grand Prix boven het hoofd.

Schumacher reed op veel verser rubber. Omdat hij koos voor drie pitstops. Net als Coulthard. Tegenover slechts twee voor Hill. De Brit herzag zijn strategie in het prille begin van de wedstrijd. Omdat hij (verkeerdelijk) vermoedde dat Schumacher ook twee keer zou stoppen of net om het anders aan te pakken dan zijn rivaal. De drijfveer heeft weinig belang. Het ruikt naar de zoveelste taktische flater van Hill. Die het nu wel heel moeilijk krijgt om de WK-leider bij te benen. „Zeventien punten, het lijkt me toch wat veel”, erkende de achtervolger zelf.

Ook al wijst alles erop dat Williams momenteel de beste bolide biedt. En dan lieten Hill en

Coulthard het verst geëvolueerde model voor de race nog op stal. Wegens onvoldoende geteste bedrijfszekerheid.

Disciplinaire rust

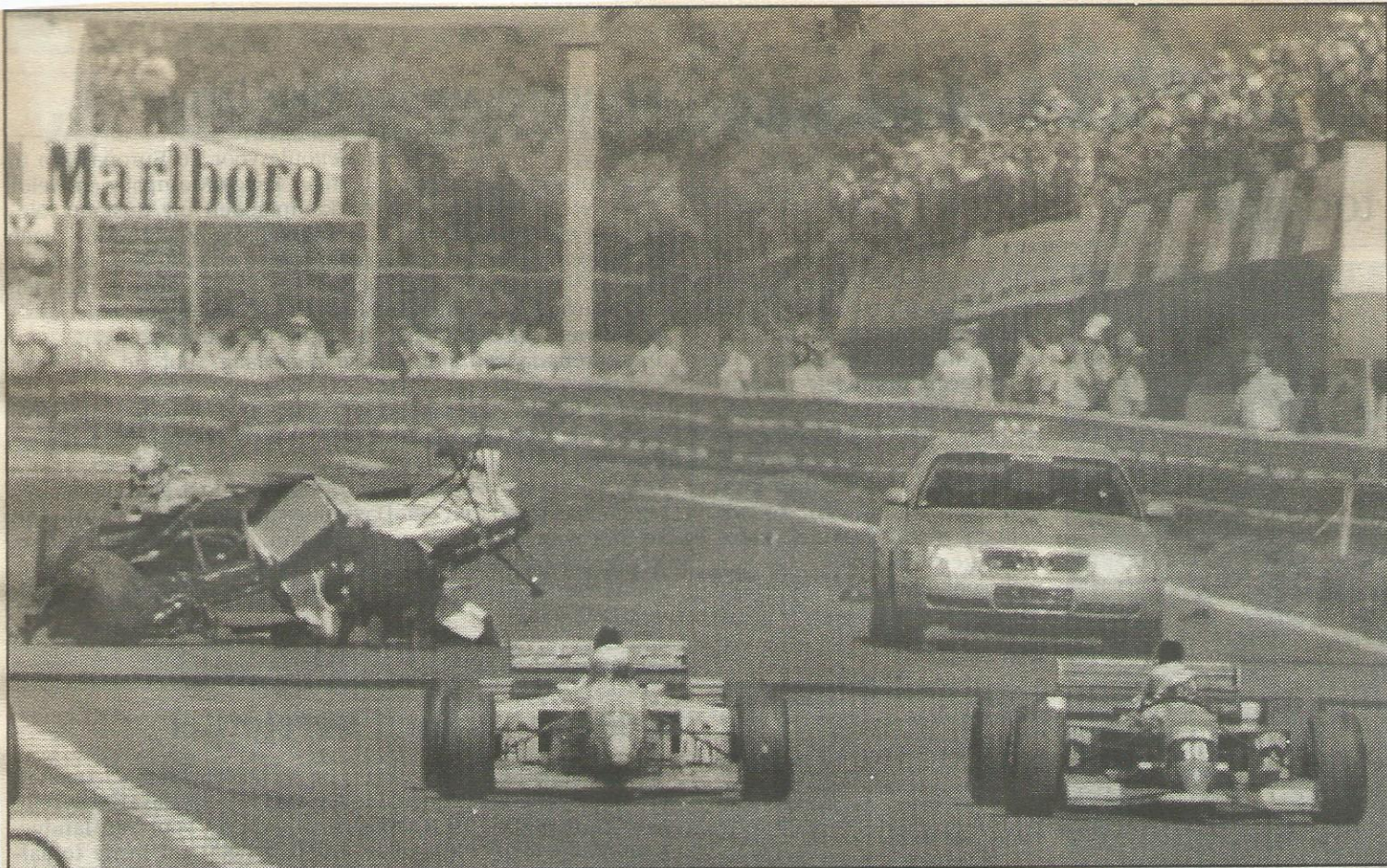
Achter Williams en de ene Benetton gaapt een wijde kloof. Berger finishte vierde anderhalve minuut achter Hill. Het had misschien dichter gekund, maar rondenlang hield Alesi, met twee stops zwaarder en op minder fris rubber, zijn Oostenrijksde ploegmaat op.

„Drie keer heb ik Alesi over de radio gevraagd Berger voor te laten”, brieste Ferrari-manager Jean Todt. „In het belang van het team. Niet alleen had Berger Hill, ook op twee stops, in het vizier, maar achter hem was er de dreiging Frentzen.”

Het stormde in de Ferrari-keuken. Scherphorende collega's vingen zelfs op dat Alesi de laatste Grand Prix aan de kant zou worden gezet. Disciplinaire rust. Maar dat werd door Ferrari in alle talen ontkend. Uiteraard.

Frentzen bleef finaal op de zesde stek steken. Maar dat was al een half mirakel na zijn bewogen aanhef. Bij de start van de tweede opwarmingsronde, na de crash van Katayama, blokkeerde de Duitser zijn motor en moest als allerlaatste uit de blokken. Sauber en Ford waren het er roerend over eens dat Frentzen de beste race uit zijn carrière neerzette in de achtervolging. Maar zijn vijfde plaats op de oorspronkelijke grid, onuitgegeven, wekte natuurlijk wel hogere verwachtingen.

Pedro Lamy was voor eigen publiek de eerste uitvaller. Versnellingsbak vast. Drie ronden later gevolgd door Olivier Panis. Geslipt in zijn nervositeit tien seconden tijdstraf goed te maken. Wegens *jump start*. De vierde al dit seizoen.



GP FORMULE 1 VAN PORTUGAL – Het beeld van Katayama's crash was beangstigend en had nare gevolgen voor de Japanner. Hij hield aan de crash een schedelbasisfractuur over.

Ukyo Katayama: schedelfractuur

ESTORIL – Ukyo Katayama maakte bij de start van de Portugese Grand Prix een beangstigende zweefvlucht. De voorwielen van de Tyrrell ontmoetten die van Badoer en de Japanner werd tegen de vangrail en in het zwerk gekatapulteerd. Angstwekkend tafereel, met ernstige gevolgen. Katayama werd opgenomen in het ziekenhuis van Lissabon. Daar werd een schedelbasisfractuur vastgesteld. Katayama blijft minstens 48 uren op de intensive care-afdeling, maar de 32-jarige rijder verkeert niet in levensgevaar. Voor de GP van Europa, zondag op de Nürburgring, wordt hij wellicht vervangen door Gabriele Tarquini. Maar ook Jos Verstappen staat hoog aangeschreven bij Ken Tyrrell.

DE STARTORDE

■ **1ste rij:** David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.20.537 (gem: 194.892 km/u); Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.20.905; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.21.301; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.21.970; **3de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.22.226; Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.22.322; **4de rij:** Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.22.391; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.22.538; **5de rij:** Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.22.588; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.22.831; **6de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.904; Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1.22.914; **7de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.064; Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.23.934; **8ste rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.23.936; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.24.287; **9de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.24.657; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.24.778; **10de rij:** Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart) 1.24.883; Massimiliano Papis (Ita/Footwork-Hart) 1.25.179; **11de rij:** Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.26.172; Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.27.292; **12de rij:** Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.27.523; Jean-Denis Deletraz (Zwi/Pacific-Lotus-Ford) 1.32.769.

DE UITSLAG

■ **1.** David Coulthard (GBR/Williams-Renault), de 309.560 km in 1u 41'52"145 (gemiddelde 182.328 km/u); **2.** Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) op 7.248; **3.** Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 22.121; **4.** Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.24.879; **5.** Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:5.429; op één ronde: **6.** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec); **7.** Johnny Herbert (GBR/Benetton-Renault); **8.** Martin Brundle (GBR/Ligier-Mugen Honda); **9.** Mark Blundell (GBR/McLaren-Mercedes); **10.** Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot); **11.** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot); **12.** Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec); op twee ronden: **13.** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha); op drie ronden: **14.** Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford); **15.** Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Hart); op vijf ronden: **16.** Pedro Paolo Diniz (Bra/Forti-Ford); op zeven ronden: **17.** Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford). De overige deelnemers werden niet geplaatst.

■ **Tussenstand WK rijders:** **1.** Michael Schumacher (Dui) 72 ptn; **2.** Damon Hill (GBR) 55; **3.** David Coulthard (GBR) 39; **4.** Johnny Herbert (GBR) 38; **5.** Jean Alesi (Fra) 34; **6.** Gerhard Berger (Oos) 28; **7.** Heinz-Harald Frentzen (Dui) 15; **8.** Mika Hakkinen (Fin) 11; **9.** Mark Blundell (GBR) 10; **10.** Olivier Panis (Fra) en Rubens Barrichello (Bra) 8; **12.** Martin Brundle (GBR) 7; **13.** Eddie Irvine (Ier) 6; **14.** Jean-Christophe Boullion (Fra) 3; **15.** Mika Salo (Fin) 2; **16.** Gianni Morbidelli (Ita) en Aguri Suzuki (Jap) 1.

■ **Tussenstand WK konstruktors:** **1.** Benetton-Renault 100 ptn; **2.** Williams-Renault 88; **3.** Ferrari 62; **4.** McLaren-Mercedes 21; **5.** Sauber-Ford 18; **6.** Ligier-Mugen-Honda 16; **7.** Jordan-Peugeot 14; **8.** Tyrrell-Yamaha 2; **9.** Footwork-Hart 1.

Coulthard klaar voor McLaren

ESTORIL – Het Canadese wonder der natuur aan zijn zijde verbleekt bij de grijns die David Coulthard trekt. Tweede pole op rij, eerste overwinning en een nieuw kontrakt op zak. „Een fantastisch kontrakt”, noemt David het zelf. „Maar de inhoud wordt eerst in de loop van de week bekendgemaakt.” Niemand twijfelt er nog aan dat het om McLaren gaat. Zeker nu Alain Prost omriep dat hij niet meer in een race zal verschijnen.

We kunnen ons inbeelden dat Frank Williams slecht slaapt dezer dagen. Tobbend over zijn keuze voor Damon Hill. David Coulthard stond al voor de tweede keer op rij voor zijn kopman. Pakte gisteren zijn eerste overwinning. En hij kreeg de ochtend van de GP van Hongarije te horen dat er voor hem volgend jaar geen plaats meer was bij Williams.

„Een slag”, bekend de 24-jarige Schot. „Na tweeënehalf jaar samenwerking was Williams min of meer mijn familie geworden. En dan moeten ophoeplen. Het geeft trouwens een bie-

zonder vreemd gevoel te rijden voor een team dat je over enkele weken verlaat.”

In de wetenschap dat de scheiding nakende is, zou Coulthard nog baan ruimen voor Hill, zoals hij hier vorig jaar deed? „Nee”, klinkt het kategoriek.

Blitzcarrière

Ook niet als Hill daardoor de wereldtitel riskeert te verliezen?

„Als de titel op het spel staat, veronderstel ik dat het team in de discussie is betrokken. Dan is het een andere situatie. Maar als Damon het mij vraagt: neen. Kijk, dit is een sport waarin je voor jezelf moet zorgen. Wat kan Damon mij in ruil geven? Niks. Dus stap ik niet opzij. Ik kan het mij permitteren. Vorig jaar was ik nog een testrijder. Toen zou ik alles hebben gedaan om te mogen koersen. Nu heb ik een echt kontrakt. En werkzekerheid voor volgend seizoen.”

Sterker: Coulthard had de keuze. En niet tussen de minsten. Ferrari, McLaren. Na amper twintig races. Toch wel een blitzcarrière.

„Ik heb bewezen dat ik mijn plaats waard ben. Ik heb winnaarsbloed in me. Daar zijn de topteams op uit. Dat de zege zo laat kwam, heeft zijn redenen. De eerste helft van het seizoen

werd gehypotekeerd door weerbarstige amandelen. Pas sinds enkele weken ben ik fysiek in orde. In Canada en Monza ging ik in de fout. Nu niet.”

De eerste is binnen. Een opluchting. Maar wat volgend jaar? Vermindert hij zijn kansen niet door Williams te verlaten?

„Ik heb geen glazen bol. Ik kan niet voorspellen hoe de verhoudingen volgend jaar zullen liggen. Schumacher kan winnen, Hill, Ferrari, Benetton. Pas in januari zullen we weten waar we aan toe zijn. Tot dan kan je slechts hopen dat je de juiste keuze maakte.”

Ontwerp kalender Formule 1 1996

ESTORIL (afp) – De internationale federatie van Formule 1-konstruktors (FOCA) keurde het ontwerp van de kalender voor volgend jaar goed. Het voorstel kan nog op twee plaatsen worden gewijzigd: de GP van de Stille Zuidzee in Japan en de afsluitende race in Sentul in Indonesië. Als Indonesië wegvalt neemt Las Vegas de plaats in.

■ JAGGER DOET KONING VERBLEKEN

– Het zeil van Renault was zaterdag verboden terrein. Reden: hoog bezoek uit Zweden. Koning Gustav en gevolg. Verwacht rond de klok van tien, daagden ze slechts om halftwaalf op. Naar verluidt een geijkte procedure om bommenleggers, ontvoerders en ander tuig te misleiden. De Zweedse veiligheidsdienst had zich de moeite kunnen besparen want de paddock had slechts oog voor Mick Jagger, in het gezelschap van Jerry Hall en zoon. Damon Hill, gepatenteerd rockliefhebber, maakte van de gelegenheid gebruik om zijn gitaarslag bij te schaven. Ook de voetballers van Benfica, dat dinsdag Lierse Europese partij geeft, kwamen zaterdag wat edele benzine en huilende motoren snuiven. Voor de race waren slechts de twee vedetten van het team welkom: Joao Pinto en Michel Preudhomme.

■ GACHOT RIJDT DAKAR –

Sinds hij bij zijn Pacific plaats ruimde voor betalende rijders, dweilt Bertrand Gachot permanent de wereldbol af op zoek naar fondsen voor volgend jaar. Vooral in Japan. Waar de Belgische Fransman ook het voorstel kreeg deel te nemen aan Parijs-Dakar. „Puur als toerist”, precizeert Gachot. „Met een absolute standaardversie van een Chevrolet Blazer. Een Japanse journalist leest de kaart, een Japans tv-station betaalt. Zo kan ik nog eens sturen.”

■ OLIVIER PANIS – en de Por-

tugees Pedro Lamy werden beboet. De Fransman kreeg een voorwaardelijke geldboete (450.000 fr.) omdat hij voor het startschot vertrok. Lamy werd uit de uitslag geschrapt omdat hij te vlug reed in de pits.