

Zaterdag 6,
zondag 7 januari 1996

Coulthard niet bij Stewart

LONDEN (upi) - David Coulthard sluit een voortijdige overstap naar het nieuwe F1-team van Jackie Stewart uit. De Schotse F1-legende debuteert in 1997 met een eigen team, waarvoor hij een exclusief kontrakt voor vijf jaar met motorenleverancier Ford tekende. Coulthard ontkrachtte de door Stewart geopperde besprekingen. „Ik sta nog twee jaar onder kontrakt bij McLaren. Het nieuwe team heeft er dus al één jaar opzitten voor mijn kontrakt afloopt.”



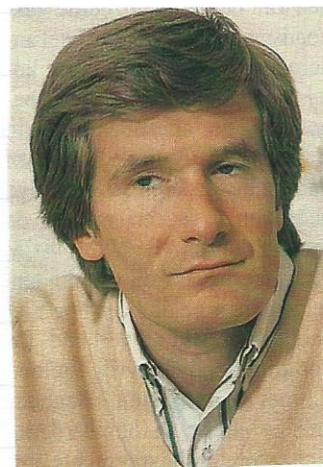
Het jaar twee na Senna

MONTECARLO - Komende zondag gaat in het Australische Melbourne het nieuwe Formule 1-seizoen van start. Het jaar twee na Ayrton Senna. Vreemd genoeg heeft de sport niets aan populariteit ingeboet na het verdwijnen van het Braziliaanse superidool. In '95 kwamen de beelden van de 16 GP's in 201 landen op de buis en werden in totaal 45 miljard tv-kijkers geteld. Max Mosley, voorzitter van de FIA (Internationale Automobielfederatie): 'Enkel de Olympische Spelen scoren nog beter. De stijgende populariteit van de Formule 1 verrast me eerlijk gezegd ook.'

Thierry Boutsen, winnaar van drie GP's en sinds '93 weg uit het F1-cirkus, geeft kort zijn visie op het komende seizoen: 'Williams heeft de beste wagens. Dat is al vijf jaar zo. Damon Hill en Jacques Villeneuve, de piloten van het team, zijn mekaar waard. Een derde wereldtitel voor Michael Schumacher? De Duitser zou wel eens te maken kunnen krijgen met het eeuwige probleem van de Ferrari's: hun betrouw-

baarheid. Het nieuwe Benetton-duo Alesi en Berger zijn niet te onderschatten outsiders, maar ik vrees dat ze een aanpassingsperiode zullen nodig hebben. De stijgende mediabelangstelling ten spijt, maakt de Formule 1 onmiskenbaar een crisis door. Maar een drietal teams slagen erin om het hoofd financieel boven water te houden. Vandaar de plannen van Mosley om naar Azië uit te wijken. Ik denk dat de eerste GP van China voor heel binnenkort is. Of ik het F1-milieu gemist heb? Geen moment. Ik heb intussen ontdekt dat het leven zoveel meer te bieden heeft.'

Mocht u het niet weten: Thierry Boutsen (38) is nog steeds autopiloot. Hij komt tegenwoordig uit het Duitse supertoerisme-kampioenschap.



**Thierry Boutsen
voorspelt:
'Schumacher
krijgt
het moeilijk.'**

**Autosport -
Zondag start
F1-seizoen
met GP van
Australië**

I. DE BAAS

Lang geleden dat het wereldkampioenschap Formule 1 zich zo onvoorspelbaar interessant aandiende. Van de top-zes uit de voorbije WK-stand stapten vijf renners in een andere wagen. Slechts Damon Hill bleef bij Williams-Reynault en laadde zich daarmee loodzware verwachtingen op de schouders. In aanloop naar Melbourne, de nieuwe opener van het seizoen, laten we drie betrokken partijen aan het woord. De sportoverheid, de teams en de renners. We beginnen met Max Mosley, voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA).

**„Dertien doden
per dag,
daar maak
ik tijd voor”**

Melbourne

„Meer dan de helft van mijn tijd gaat op aan de Europese Unie”, zegt Max Mosley. Het voedt de veelgehoorde theorie dat hij slechts een marionet is in de handen van Bernie Ecclestone, de bankier van de Formule 1. Alhoewel. De voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA) lijkt ons iets te topzwaar voor een vod. Fysica en rechten in Oxford. Te politiek belegen ook. Een chromosomenkwesie. Zijn vader was Sir Oswald Mosley, lid van het Lagerhuis. Maar ook stichter van de *British Union of Fascists*. Toen Max het levenslicht zag, in 1940, zat zijn vader in de gevangenis. Hij bracht het grootste deel van zijn jeugd door bij zijn moeder, de schrijfster Diana Mitford. In Parijs. Vanwaar zijn perfecte beheersing van het Frans. Naast Duits, Italiaans en, uiteraard, Engels.

Max heeft zwaar geleden onder de verkeerde standpunten van zijn vader, heet het. Hij ontkent. „Hooguit een beetje in het begin van mijn carrière, als advocaat aan de balie. Maar het zou al te makkelijk zijn mislukkingen daaraan toe te schrijven. In het autosportmilieu werd ik er nooit mee gekonfronteerd. Integendeel. Ik herinner me levendig een scène uit mijn F2-tijd. Mosley, hoorde ik iemand peilen, dat moet familie zijn van... Daar gaan we weer, dacht ik. Maar de man vervolgde: Van Alf Mosley, de buskonstrukteur uit Leicester. Een opluchting.”

In tegenstelling tot zijn voorganger, zonnekoning Balestre, bedreef Mosley zelf autosport. Wat hem meer autoriteit verleent bij de renners. „Ik weet hoe het voelt je laatste frank in een auto te steken”, aldus Mosley. „Ik tracht dat ook in het beleid van de FIA te vertalen. Aandacht voor de amateur.”

Hallo? Voert de FIA dit jaar niet de beruchte 107 procent-regel in? De doodsteek voor de ambachtelijke renstallen?

„Fout. Ik ben er zeker van dat de regel de kleine teams in die mate zal motiveren dat ze zich toch kwalificeren. En als ze er niet in slagen, horen ze niet thuis in F1.”

Kijkcijfers

Dit seizoen staat er alweer eentje minder aan de start. Het Pacific van Gachot haakte af. Te rood voor de ogen. Van de elf overlevenden staat minstens nog de helft van de stallen het water tot de lippen.

„Zolang we zestien wagens hebben, is er geen reden tot paniek”, meent Mosley. „En er kloppen al twee nieuwe kandidaten aan de deur. Jacky Stewart en een topteam uit de F3000. Neen, tot spijt van wie het benijdt, F1 is kerngezond. De kijkcijfers stegen zelfs nog. Terwijl we een terugval hadden verwacht na het rampenjaar 1994. We mogen ons nu het op één na dichtstbekeken sportevenement noemen. Na de Olympische Spelen, maar voor het WK voetbal. Vooral dat doet goed.”

Nog een nieuwigheid dit seizoen: de verplichting een *black box* aan boord te hebben. Een soort elektronisch geheugen.

„We experimenteren nog maar”, relativeert Mosley. „Pas in '98 wordt het een plicht. Om de eenvoudige reden dat de bolides tot op de millimeter zijn uitgetekend en geen plaats bieden aan een extra-doo. Het ontbreekt ons aan gegevens over de frakties tussen het moment waarop de rijder de controle over de wagen verliest en de impact. Die moet de *black box* ons verschaffen. Akkoord, de teams beschikken al over telemetrische data, maar ze zijn er niet happig op die door te geven en bovendien zijn ze niet universeel.”

Veiligheid staat bovenaan Mosleys priori-

teitenlijstje sinds Senna en Ratzenberger in Imola het leven lieten. En niet alleen in F1. De FIA-voorzitter wil ook het burgerverkeer veiliger maken. Sinds hij vorig jaar publiekelijk dekreteerde dat de voorbijgestreefde crash-test voor produktiewagens ons jaarlijks duizenden doden kost, haastte de Europese Unie zich hem uit te nodigen.

„Meer dan de helft van mijn werktijd breng ik in Brussel door. Een terechte verdeling, dacht ik. In F1 spreken we over twee doden in tien jaar, het Europese verkeer eist dagelijks 13 levens. Het zit me hoog dat de konsument wel wordt ingelicht over het verbruik, de paarden, de versnelling en wat weet ik nog meer van zijn auto, maar niet over zijn veiligheid. Dat wil ik veranderen. Mijn F1-aureool helpt me daarbij. Europees kommissaris Bangemann bij voorbeeld, blijkt een verwoede Grand Prix-fan. Dat praat makkelijker. En als het erop aankomt, troon ik Gerhard Berger mee. Zoals bij die uitzichtloze discussie over de hoogte van de laterale crash-test. De kommissie zag geen reden om hoger te gaan dan 260 mm. Tot Berger even kwam uitleggen dat hij zijn leven dankt aan de 300 mm-opstelling die in F1 voorgeschreven is. Hij werd geïnterviewd door de Duitse televisie en de zaak was beklonken.”

Telegeleide wagentjes

De FIA schoot ook pas wakker na de dood van Senna. Met het gevolg dat er Imola en Williams nu een proces boven het hoofd hangt. Riskeert dat geen nefast precedent te vormen?

„Autoraces zijn al het voorwerp geweest van juridische vervolging”, stelt Mosley kalm. „Onder andere de verschrikkelijke crash van Levegh in Le Mans die meer dan tachtig doden maakte. Het werd finaal als koersfeit beoordeeld. Dat gaat ook nu gebeuren. F1 is topsport. De mens die zijn limieten aftast. Fouten zijn in die kontekst onvermijdelijk. De jury aanvaardt dat. Bovendien zit Imola nog maar in het pre-stadium: een onderzoek naar de noodzaak van een proces.”

De F1-kalender van 1996 onderging slechts twee wijzigingen. De Pacific GP werd afgevoerd en de traditionele Australische afsluiter werd de opener en verhuisde naar Melbourne. Zijn er de komende jaren nog veranderingen te verwachten?

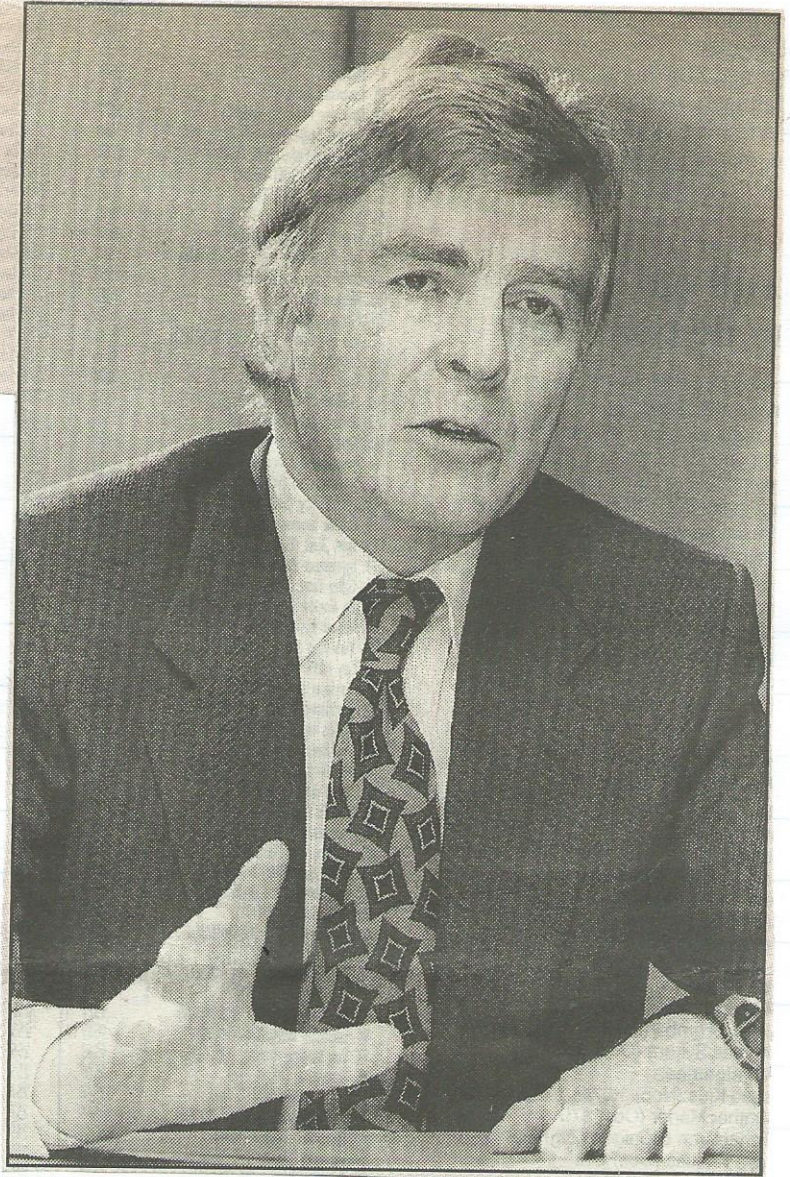
„De roep uit het oosten wordt almaar luid”, aldus Mosley. „Gezien de markt, gezien hun BNP, kunnen we het ons niet permitteren niet te antwoorden. Er komt ook zeker opnieuw een Grand Prix in de States. Het is een publiek geheim dat Bernie Las Vegas prospecteert. Een stadscircuit, een permanent circuit is niet rendabel. Net zo min als een ovaal in Europa. Een concept van voor de Eerste Wereldoorlog toen de wagens nog niet konden draaien. Vandaar de *bankings*. Geknipt voor Nascar met hun technologie uit de jaren zestig. Amerikanen zijn erop verzot, Europa zou dat nooit slikken. Zij willen ook technische hoogstandjes zien.”

Nochtans zweerde de Formule 1 twee jaar geleden haar technologische voortrekkersrol af. Traktiekontrolle, telemetrie, elektronisch gaspedaal, alles werd verbannen.

„Een moeilijke beslissing”, zucht Mosley. „Tenslotte duwden we een belangrijke bestaansreden af. Maar het was dat of een toekomst van telegeleide wagentjes met de rijder als passagier. Men was al in staat een wagen één ronde te laten afleggen zonder dat de rijder erbij te pas kwam. Een Grand Prix, meerdere wagens, inhalen, het was slechts een kwestie van tijd. We verkozen het talent van de rijder te herwaarderen. De juiste keuze, dacht ik.”

Max
Mosley
voert
de
aandacht
voor
de
amateur
hoog
in
het
vaandel.

*FIA-voorzitter
Max Mosley toeft
vaker in de
Europese
Kommissie dan
op Grand Prix*



NIEUW

Ook in 1996 steekt een aantal reglementaire nieuwigheden de kop op. De voornaamste op een rijtje.

Om zich te kwalificeren voor de Grand Prix zal een deelnemer voortaan een krono moeten draaien binnen de **107 procent** van de pole. Een voorbeeld. Damon Hill zette in de kwalificaties voor de GP van Australië 1995 de snelste tijd

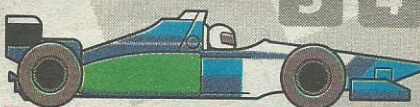
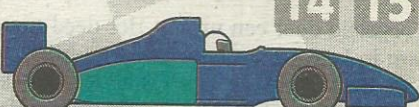
neer met 1.15.505. 107 procent daarvan is (afgerond) 1.20.790. Diniz (1.20.878), Montermini (1.21.659) en Gachot (1.21.998) hadden dus mogen opkrassen.

Die krono moet in **één sessie** van een uur worden gerealiseerd. Op zaterdag, in maximaal twaalf ronden. In geval van pech mag de rijder wel gebruik maken van de reservewagen. Op vrijdag en zaterdagochtend worden enkel vrije trainingen gereden. Op vrijdag twee keer

een uur (max. 30 ronden), zaterdag twee keer 45 minuten (max. 30 ronden). Omdat Melbourne een nieuw circuit is, mogen de rijders er op donderdag al gewonnen. De FIA wil met de unieke kronosessie de rechtstreekse tv-uitzending op zaterdag beschermen.

Tenslotte moet de wagen beantwoorden aan enkele nieuwe veiligheidsvoorschriften, waarvan de **verbrede, verhoogde cockpitrand** de meest in het oog springende is.

Startgrid Formule 1 1996

 1 2 FERRARI 1. Michael Schumacher D 2. Eddie Irvine IRL	 3 4 BENETTON-RENAULT 3. Jean Alesi FR 4. Gerhard Berger OOS	 5 6 WILLIAMS-RENAULT 5. Damon Hill GB 6. Jacques Villeneuve CDN
 9 10 LIGIER-MUGEN-HONDA 9. Olivier Panis FR 10. Pedro Diniz BRA	 11 12 JORDAN-PEUGEOT 11. Rubens Barrichello BRA 12. Martin Brundle GB	 14 15 SAUBER-FORD 14. Johnny Herbert GB 15. Heinz-Harold Frentzen D
 18 19 TYRRELL-YAMAHA 18. Ukyo Katayama JAP 19. Mika Salo FIN	 20 21 MINARDI-FORD 20. Pedro Lamy POR 21. Giancarlo Fisichella ITA	 22 23 FORTI-FORD 22. Andrea Montermini ITA 23. ?

Kalender 1996

- 10 maart Australië (Melbourne)
- 31 maart Brazilië (Sao Paulo)
- 7 april Argentinië (Buenos Aires)
- 28 april Europa (Nürburgring)
- 5 mei San Marino (Imola)
- 19 mei Monaco
- 2 juni Spanje (Barcelona)
- 16 juni Canada (Montreal)
- 30 juni Frankrijk (Magny-Cours)
- 14 juli Groot-Brittannië (Silverstone)
- 28 juli Duitsland (Hockenheim)
- 11 augustus Hongarije (Boedapest)
- 25 augustus België (Francorchamps)
- 8 september Italië (Monza)
- 22 september Portugal (Estoril)
- 13 oktober Japan (Suzuka)

 7 8 Mc LAREN-MERCEDES 7. Mika Hakkinen FIN 8. David Coulthard GB	 16 17 FOOTWORTH-HART 16. Jos Verstappen NED 17. Riccardo Rosset BRA
--	---

2. De teambaas

In aanloop naar Melbourne, de nieuwe opener van het Formule 1-seizoen, laten we drie betrokken partijen aan het woord. Gisteren kon U een gesprek met Max Mosley, voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA), lezen. Vandaag portretteren we Eddie Jordan, eigenaar en geestelijke vader van het gelijknamige team dat op vijf jaar tijd een stek in de voorste gelederen van het peloton verwierf. Wellicht een sterkere prestatie dan wereldkampioen worden.

**Eddie
Jordan:**

„Ik ben te

eerlijk”

„Mijn grootste sponsor is Ferrari, maar die kan ik toch niet op de auto plakken?”

„Mijn grootste gebrek?” Eddie Jordan zucht, wrijft sekondenlang peinzend over zijn stoppelbaard en konkludeert: „Ik ben te eerlijk.” Even kan hij zijn gezicht in de plooi houden, dan buldert een lach hem haast van zijn stoel. Voor ons zit de man die door het wereldje kwasi unaniem als de grootste gangster wordt geduid. En in Formule 1 wil dat wat zeggen.

Pacific, Simtek, Larrousse, Lotus, BMS Lola, Brabham, Fondmetal, March, Dallara, Lamborghini, Andrea Moda, AGS, Coloni, Osella, Eurobrun, Onyx, Life. Het recente dodenlijstje van de Formule 1 is indrukwekkend. Velen dachten zich geroepen, niemand overleefde. Behalve Jordan Grand Prix. Het pas zes jaar oude team deed meer dan overleven. Het sloeg vorig jaar met Peugeot een autokonstrukteur aan de haak – motoren zijn de zwaarste post in een F1-budget – en leunt steeds dichterbij de top. Wat heeft Jordan dat die andere teams niet hebben? Simpel, Eddie Jordan. Een 48-jarige Ier, als analytische boekhouder voorbestemd carrière te maken in het bankwezen. Een staking in Dublin besliste er anders over. De 22-jarige Ier week uit naar het Kanaaleiland Jersey en werd gebeten door de mikrobe.

„Haha, een Belg, problemen op komst”, heet Jordan ons hartelijk welkom. Hij heeft iets met Belgen. Naast Williams-Renault, wegens drie overwinningen, puurt Thierry Boutsen zijn leukste F1-herinneringen uit zijn periode bij Jordan. „Omdat ik de oplichter zelf oplichtte”, grijnst onze ex-ambassadeur wreedaardig. De naam 'Jordan' laten vallen in het gezelschap van Bertrand Gachot, is de kortste weg naar het hierna-maals. Gachot, toen nog Belg, plaveide Jordans entree in de Formule 1. Zelfs financieel. Als dankje kreeg hij net voor de start van de eerste Grand Prix een dwangbrief onder de neus geduwd voor een extra miljoen dollar. Vertelt Gachot, uiteraard zelf de onschuld zelve.

Chris Rea

Eddie Jordan heeft net zo'n jongensachtig gezicht, dat elke verdenking of boosheid in de kiem smoort. Maar hij heeft ook echt charmante kanten. Enkele uren na de aankomst van de Grand Prix van Engeland wordt er in de paddock steevast het zeil van een Jordan-oplegger weggeslagen. Om een band te tonen die de fans tot in de late uurtjes uit de legendarische files rond Silverstone houdt. Hill op de gitaar, Irvine met de tamboerijn en Jordan zelf achter het drumstel. Hij doet dat ook op enkele platen van boezemvriend Chris Rea. Ook een autofreak.

„Dat wil ik later doen”, mijmert Jordan. „Impressario, manager, organizer van concerten. Van zodra ik drie wereldtitels op zak heb, stap ik in de muziek. Ik ken mezelf. Ik zou me niet meer kunnen motiveren.”

Drie wereldtitels. En de eerste ligt nog niet bepaald binnen handbereik. Briljant kon je het debuutseizoen met Peugeot niet echt noemen. Bijwijken snel, maar toch zo weinig aan de aankomst.

„Het doel van Peugeot vorig jaar was de motor op het niveau van de concurrentie te werken”, legt Jordan uit. „Dat is voor elkaar. Nu, in een

tweede fase, werken we aan de betrouwbaarheid. De motor moet zijn prestaties bestendigen.”

Met Barrichello en Brundle. Snel aangetrokken om de nog sneller en vooral onverwacht getransfereerde Irvine te vervangen. De vrijdag van de GP van Portugal riep Jordan om dat Irvine nog een seizoen bij hem bleef. Niet eens een week later stond Irvine op een andere perskonferentie. Van Ferrari. Niet weinigen vermoedden een financieel maneuver van Jordan.

„Irvine en Barrichello hadden getekend toen we in Portugal kwamen”, doet Jordan het verhaal. „Ik hoorde dat Ligier geïnteresseerd was in Irvine. Hij niet. Wel in Ferrari, vertrouwde hij me toe. Ik toog prompt naar Jean Todt voor een praatje. Niet omdat ik per se af wou van Irvine, maar omdat ik wist dat een tandem Barrichello-Irvine niet werkt. En in de Braziliaan zag Ferrariks. Tegen zondagochtend was alles geregeld. Eddie mag me dankbaar zijn. Zijn bankier trouwens ook.”

We veronderstellen dat de bankier van Jordan, als hij het al niet zelf is, ook niet ontevreden was over de transactie? Jordan lacht: „Ferrari is dit jaar mijn grootste sponsor. Maar ik kan hem toch moeilijk op de wagen plakken.”

Druk

Waarom was het duo Barrichello-Irvine plots ongeschikt?

„Ze wilden zich allebei bewijzen. Waardoor ze eerder tegen dan met mekaar werkten. Brundle voelt die behoefte niet. De neusen wijzen nu in dezelfde richting wat de ontwikkeling van de wagen ten goede komt.”

De wintertests waren alvast veelbelovend. Een jaarlijks weerkerend fenomeen eigenlijk. Men verdenkt er Jordan van tijdens de winter met een onreglementaire wagen kanontijden neer te zetten om sponsors te lokken. Onder het minimumgewicht, luidde de aanklacht dit keer. Jordan haalde alvast zijn slag thuis. *Benson and Hedges*. 150 miljoen frank, volgens de ramingen. Dat Barrichello persoonlijk gesteund werd door Marlboro, een concurrerend tabaksmerk, was een onbelangrijk detail.

„Nu kan ik een testteam engageren”, juicht Jordan. „En niet met een betalende rijder, maar met een nuttige jongen (Morbideau). Zonder red je het niet in Formule 1. Nadeel is wel dat ik het personeelsbestand van 73 tot 87 eenheden moest optrekken.”

Eerder dan zijn hang naar een familiale sfeer, is het zijn Ierse zuinigheid die hier spreekt, vermoeden we. Maar ja, als je wil opboksen tegen giganten als Williams en McLaren, moet je toegevingen doen.

„We moeten dit jaar een koers winnen”, beseft Jordan. „De druk ligt bij ons, McLaren, Ferrari en Damon Hill. Moeilijk, want ik zie de wagens veel dichterbij elkaar. Wegens de unieke kronosessie. Het zal geen zeldzaamheid zijn om bijvoorbeeld Damon Hill op de zesde startrij te zien. Eén tegenvaller en je kronosessie is om zeep. In die wetenschap zullen de teams zich in de vrije ritten al veel meer toeleggen op de race in plaats van *depole* na te jagen.”

We kunnen niet nalaten iets achter de voorspelling te zoeken. Bewuste misleiding van de tegenstand om ruimte te maken voor eigen stuntwerk? Jordan neemt ons bij de schouder: „Weet je wie ik de tofste rijders vond met wie ik ooit werkte? Jullie twee Thierry's, Tassin en Boutsen. Op en top professioneel, korrekt én charmante karakters. Allebei, ik zou niet weten wie eruit te pikken.”



Het debuutseizoen van Jordan met Peugeot was niet echt briljant te noemen. Kiekjes nemen van zijn rijders aan de aankomst zat er voor eigenaar Eddie Jordan niet veel in. Dit seizoen hoopt de 48-jarige ler op beter.

Eén miljard frank voor circuit in groene long

MELBOURNE – De Tasmaanse Zee geniet onze eeuwige dankbaarheid. Haar strakke najaarsbries blaast niet alleen een frisse 22 graden over Melbourne, maar ook drie grijze cellen enigszins wakker van 18.000 kilometer en 26 uren Thai Air. Waarvan de laatste vijf, zes stonden boven Australië. Gigantisch land voor amper 16 miljoen inwoners. Vanwaar boerderijtjes met een akker ter grootte van België. Vanwaar behoorlijk onherbergzaam. Engeland verbande gedurende haast een eeuw zijn *outlaws* naar *downunder*.

Tien jaar lang probeerde Melbourne Adelaide de Grand Prix van Australië te ontfutselen. Nu hij er is, wegens liberale oppositie bij de buur-rivaal, willen ze hem een tijdje houden. Zelfs de trams heten het circus welkom met een dambordvlag op het dak. Er werd ruim één miljard frank besteed om Albert Park uit te bouwen tot het snelste circuit van het seizoen. Tweehonderd per uur gemiddeld, voerspelt de simulator. Idyllisch rond een meer en tussen de bomen. In het hart van de stad. Alsof de Grote Prijs van België in Terkamerenbos zou worden gereden.

Niet iedereen van de drie miljoen inwoners ziet de groene long echter graag ingepalmd door motoren-geweld. *Save Albert Park* liet zich de voorbije weken al opmerken met enkele guerilla-akties, maar werd gisteren vakkundig buiten de paddock gehouden. Ze kondigen voor zondag een *internationaal incident* aan.

„Ze doen het uitschijnen alsof wij het laatste groen hebben geofferd”, fulmineert organizer Ron Walker. „Ze vergeten erbij te zeggen dat Albert Park

voorheen de privé-tuin was van een handvol geprivilegieerden. Wij maakten er een openbaar park van, waar iedereen van geniet.”

De rijders zijn alvast zeer te spreken over het tracé. „Hier kun je tenminste inhalen”, juichte Jacques Villeneuve, nieuwkomer in F1, maar niettemin auteur van de snelste krono in de gewenningsritten. „Andere koek wordt het bij regen. Dan zie ik een paar bochten waar je je pijn kan doen.”

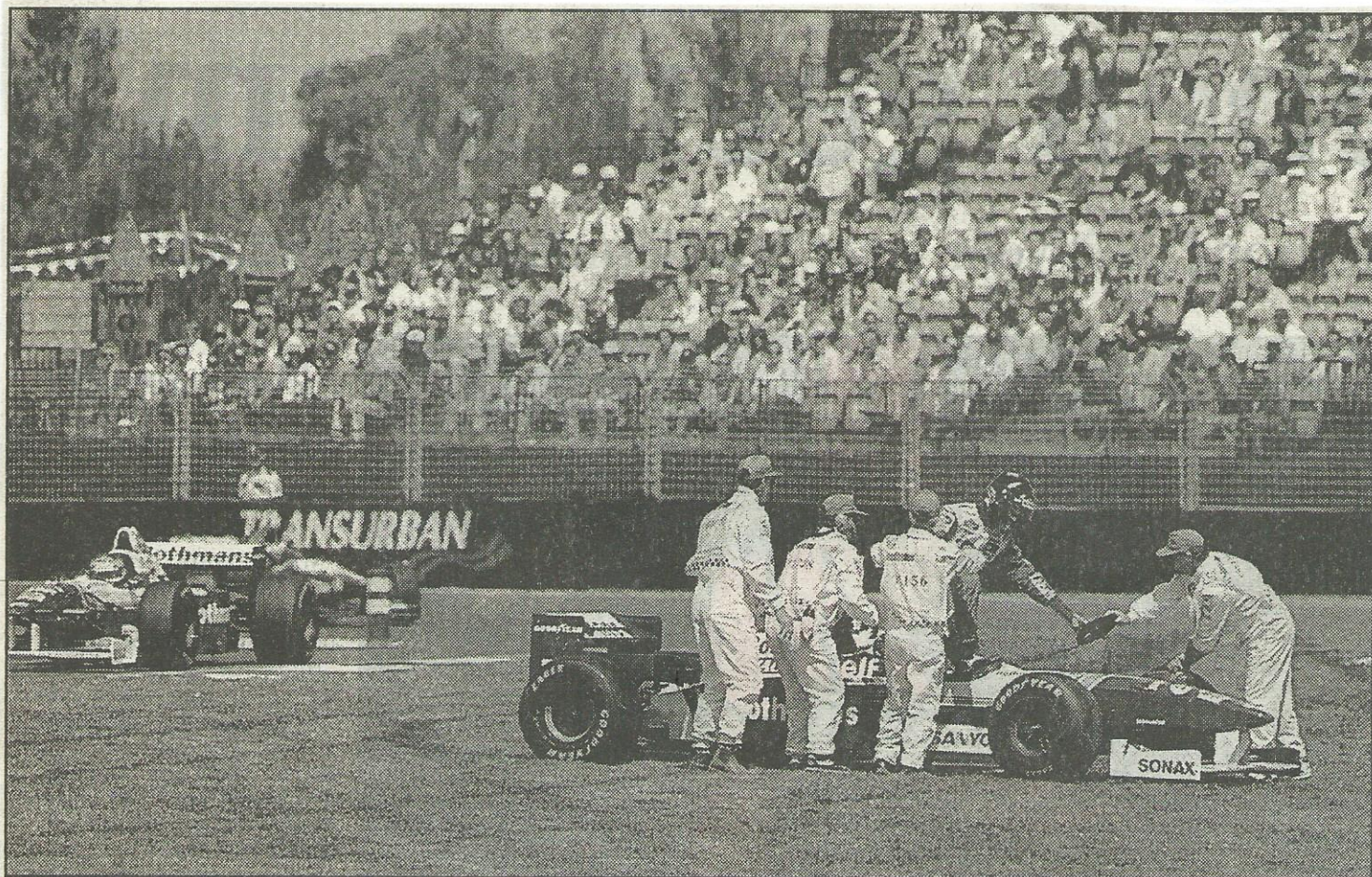
Laat Australië één van de droogste atmosferen op deze aardkloot hebben, regen is in Melbourne niet onmogelijk. De invloed van de Tasmaanse Zee. Niet zelden worden de vier seizoenen er hier op één dag doorgejaagd, plegen de autochtonen te zeggen.

■ De tijden in de eerste twee vrije oefensessies: 1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:33.401; 2. Damon Hill (Gbr/Williams-Renault) 1:34.392; 3. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:34.664; 4. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:35.018; 5. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:35.057; 6. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:35.115; 7. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:35.349; 8. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:35.362; 9. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:35.780; 10. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:36.135; 11. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:36.253; 12. David Coulthard (Gbr/McLaren-Mercedes) 1:36.330; 13. Johnny Herbert (Gbr/Sauber-Ford) 1:36.253; 14. Martin Brundle (Gbr/Jordan-Peugeot), Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:37.051; 16. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:37.903; 17. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1:38.072; 18. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:38.367; 19. Pedro Dinis (Bra/Ligier-Mugen-Honda) 1:38.447; 20. Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford) 1:39.142; 21. Luca Badoer (Ita/Forti-Ford) 1:51.007; 22. Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford) 2:05.379

■ **WIJZIGINGEN IN NUMMERING** – Bij enkele renstallen werden de nummers – in vergelijking met de gisteren gepubliceerde infografiek – van de rijders nog gewisseld. Bij Footwork-Hart krijgt de Braziliaan Ricardo Rosset het nummer zestien en moet Jos Verstappen het met nummer zeventien stellen. Bij Forti-Ford verhuist Andrea Montermini van 22 naar 23. De Italiaan Luca Badoer vult het vraagteken bij deze renstal in en krijgt nummer 22.

Voorwielen onzichtbaar

MELBOURNE – De verhoogde en verbrede cockpitrand die het nieuwe F1-reglement voorschrijft, krijgt geen unanieme goedkeuring. „Je ziet de voorwielen niet meer“, klaagt Mika Salo. „Wat hachelijke standjes kan geven bij het fijnere stuurwerk. Bij het inhalen bij voorbeeld.“ Eerder al uitte ook Villeneuve zijn ongenoegen over de nieuwe 'veiligheidsmaatregel'.



De kennismaking met het circuit in Melbourne gebeurde voor de Williams-rijders met wisselend succes. Damon Hill ging uit de baan terwijl Jacques Villeneuve (links) voorlopig de snelste tijd neerzette.

Zaterdag 9,
zondag 10 maart 1996

„Waar zijn die robotten?”

Jacques Villeneuve zoekt geen excuses:

„Ik heb de beste wagen, ik moet winnen”

Afgesneden jeans en blote voeten in versleten gymsp zijn niet meteen konventioneel in dit glitterdom. „Mijn werkpak draag ik in de auto, daarbuiten de kleren waarin ik me goed voel”, reageert Jacques Villeneuve nogal kort. Misschien is dat nog de beste typering voor de nieuwste openbaring van de Formule 1. Hij is echt. Onge- woon hier.

Jacques Villeneuve laat er geen gras over groeien. Williams' debutant, amper 24, maar meteen in de nek van Damon Hill. Had hij dit verwacht?

„Ik heb sinds september negen- duizend kilometer getest en ik zit in één van de beste wagens. Het zou veeleer verwonderlijk zijn mocht ik niet voorin staan”, al- dus de Canadees nuchter. „Ik heb geen excuses. Ik ben in F1 gestapt om te winnen. Races én het wereldkampioenschap. Waar- om niet hier al? Dit is een nieuw circuit, hier vertrekt iedereen vanop nul. Een ideale gelegen- heid.”

De ongeschreven wet van de Formule 1 wil dat de rijder de reserves aandraagt. Gezien Ville- neuves onwil, springen we in: is het geen handicap dat hij de cir- cuits niet kent?

„Mijn vrijdag ging op aan het verkennen van de baan, terwijl de anderen al hun wagen afstel- den. Zeker, dat is een nadeel, maar laten we toch niet overdrij- ven. Na de privétests blijven er amper vijf omlopen die ik niet ken. Een grotere aanpassing is de stilstaande start. Het is van '93 en de Formule Atlantic geleden dat ik dat nog deed. En ook de rempunten. Indycars zijn niet uitgerust met koolstofvezelschij- ven en zwaarder. Geloof me, het vergt overredingskracht jezelf te verplichten tegen driehonderd per uur plots twintig meter later te remmen.”

Villeneuve werd dus uit de In- dycar gelokt, de Amerikaanse Formule 1. Door Ecclestone, de man in kwestie doet geen moeite dat te verhalen. De kersverse In- dycarkampioen, jong, een naam als een klok: een goudhaantje. Als ingezetene van de twee for- mules, in wat verschilt F1 eigen- lijk van Indycar?

„De lat ligt hier hoger. In alle domeinen. Neem Albert Park. In- dy had ook een stratencircuit in Australië, maar dat was niet te vergelijken. Minder aantrekke- lijk, minder afgewerkt, minder akkommodaties. De eisen wor- den gewoon veel hoger gesteld. Alles is professioneler, groter, duurder?”

Onmenselijker?

„Zo denkt Indy over F1: het zijn allemaal robotten. Ik moet zeg- gen dat me dat best meeviel. Bij Williams heerst er wel degelijk een gevoel van saamenhorigheid. Frank is niet de koele, afstande- lijke man voor wie hij wordt ge- houden. En de eerste robot moet ik nog zien.”

En wat met het milieu? In de States zagen we Villeneuve relax door de paddock wandelen, tate- rend met fans, handtekeningen uitdelend; dit interview mocht zeven minuten duren. Geen vraag langer, op straffe van de dood met de pen. Vraagt F1 dan zoveel meer werk?

„Neen, briefing en debriefing duren even lang. In Indycar wordt zelfs nog meer aandacht besteed aan de afstelling van de wagen. Omdat het belang van dat aspekt, gezien de hogere snelheid en de ovalen, veel groter is. Het is het aantal journalisten dat het verschil maakt. In For- mule 1 zitten veel meer media en bovendien is de hele wereld ver- tegenwoordigd. Het kost tijd ie- dereen zijn zegje te geven en dus moet ik mijn agenda streng nale- ven.”

Met andere woorden: het duurt niet lang meer voor we een nieu- we Schumacher krijgen. Elk woord is er één te veel en dan een nieuwe refentie in nietszeggen- heid.

„Ik zou het ook leuker vinden mocht ik enkel met mijn inge- nieur moeten praten”, lacht Vil- leneuve jr. „Maar dat hoort er nu eenmaal bij. En ik zie niet in waarom ik mijn open inborst zou

afzweren. Misschien verandert dat als ik gekonfronteerd word met rioolschrijvers, enkel uit op sensatie en bewust woorden verdraaiend, maar tot nog toe was dat niet het geval."

Laten we een poging wagen: zou hij staan waar hij staat, indien hij niet Villeneuve heette.

"Mijn naam heeft me zeker geholpen in het begin van mijn carrière", geeft Villeneuve toe. „Sponsors tastten lichter in hun beurs. Maar eenmaal op gang, was het eerder een nadeel Villeneuve te heten. Iedereen kijkt naar je, de druk is groot. Ik moet dan ook lachen met mensen die me waarschuwden voor de druk in F1. Ik heb mijn ganse leven niks anders gekend."

Jacques was amper elf toen zijn vader Gilles sneuvelde tijdens de tests voor de Belgische Grand Prix in Zolder. Heeft hij Jacques' levensrichting beïnvloed?

"Ik ben opgegroeid op circuits. En uiteraard wil je als kleine gast niks liever dan je vader, je held, imiteren. Maar finaal determineerde dat niet mijn keuze. Ik ben gaan racen omdat ik weg ben van snelheid. Ik hou ervan met de motor te koersen, ik ben gek van skiën."

Bij Williams schrokken ze zich haast een hoedje toen ze een foto in handen kregen van hun nieuwste aanwinst, zowat een meter boven de skipiste hangend. Er werd overwogen een beperking in zijn kontrakt te zetten, maar uiteindelijk ging men er vanuit dat Jacques zelf wijs genoeg was geen domme dingen te doen.

Een wijze veronderstelling. Villeneuve heeft veel meer intelligentie en maturiteit aan boord dan men van de gemiddelde 24-jarige zou verwachten. Op zijn eerste, grote perskonferentie nam hij meteen de nieuwe cockpittekening onder vuur. „Men had beter eerst wat nagedacht vooraleer het reglement te schrijven", sprak het groentje onder de grote ogen van Schumacher, Berger, Hakkinen en tutti quanti.

Villeneuve lacht: „Ik reed donderdag de snelste krono. Dan wordt al iets gepikt. Anders had men wellicht gezegd: weer een

sukkel uit Amerika."

Precies: boezemt het lichtende voorbeeld van Michael Andretti hem geen angst in. Langs de grote poort ingehaald door McLaren, halfweg het seizoen terugge-

stuurd wegens verloren gereden.

„Andretti zat niet in de beste wagen en kwam naast Senna terecht", verdedigt Villeneuve Andretti. „Een klein verschil toch. Bovendien keek hij tegen een

kulturele muur aan. Hij bleef Amerikaan. Hij vloog gewoon voor elke race over. Ik woon al zeventien jaar in Monaco."

Om het met Ecclestone te zeggen: Villeneuve is terug thuis.



Jacques Villeneuve laat er geen gras over groeien. Williams' 24-jarige debutant zit meteen in de nek van teamgenoot Damon Hill.

Hill voor het moreel

MELBOURNE – Slechts met veel zweet slaagde Damon Hill erin zijn nieuwe ploegmaat Jacques Villeneuve de snelste krono uit de vrijdagse training af te snoepen. Umsonst, want enkel de kronosessie op zaterdag telt voor de startgrid, maar psychologisch van zeer groot belang voor de bedreigde kopman van Williams. Schumacher slipte even van de baan, maar kon zijn weg vervolgen naar een bevredigende vierde tijd. Al ziet hij zelf niet in hoe een Ferrari het einde van de race kan halen, zonder testkilometers in de kuiten.

Men doet er trouwens goed aan niet te veel konklusies te verbinden aan deze tijden, want elk team benadert de vrijdagse sessie verschillend: pure voorbereiding voor de race, toch maar proberen een tijd mee te pikken, de stallen koesteren hun geheim.

Duur stuur

MELBOURNE – Jos Verstappen was in de finale van de vrijdagstraining op weg naar nog sneller dan de achtste tijd toen hij de Arrows van de baan liet spinnen. De Nederlandse Limburger maakte zijn stuur los om uit te stappen, de geijkte procedure, maar vergat het kleinood weer aan te brengen. Het reglement plakt daar een prijskaartje van 2.500 dollar op. Amerikaanse, welteverstaan. Jos, enigszins ontdaan: „Politiemannetjes zijn het.”

Affaire

MELBOURNE – Achttienduizend kilometer van Europa, maar dit lijkt België wel. Walker, organizator van deze Grand Prix, wordt voorkennis aangewreven bij de openbare aanbesteding voor een casino-complex in Melbourne. Hij sleepte de (enorme) opdracht in de wacht wegens, naar verluidt, een bod aangepast aan de komst van de Formule 1. Iets wat hij wel wist, maar zijn concurrenten niet. Er worden ook vragen gesteld bij de rol van premier Kennett van de staat Victoria in de affaire.

Draaimolen

MELBOURNE – Offensief tegen de onverlaten die proberen met hun pasje meerdere personen in de paddock te loodsen via het beproefde doorgeefstelsel. Een draaimolen in metrostijl verschaft toegang enkel nadat de magnetische strip op de kaart werd ingelezen. En enkel indien hij voor die pas ook al een uitgaande beweging heeft geregistreerd. De baanbrekers in Melbourne hadden een tweede uitgang van de paddock over het hoofd gezien en hadden er evenmin rekening mee gehouden dat journalisten via de pits buiten konden. Gevolg: enorme files en veel ongenoegen. Kwatonen beweren dat Bernie Ecclestone de elektronische bewaking bedacht nadat vorige maand in Las Vegas een waakhond zich te goed had gedaan aan zijn reukorgaan.

Spijkers

MELBOURNE – De vier aktievoerders van 'Save Albert Park' die in kort geding hun kaartje voor de Grand Prix (waarde: 7.000 fr) probeerden terug te eisen, kregen nul op het rekwest. De rechter oordeelde dat ze niet geïnteresseerd waren in de race, maar alleen in het kenbaar maken van hun boodschap. Ze werden donderdag nogal hardhandig uit de tribunes verwijderd toen ze plots een spandoek bovenhaalden met 'Save Albert Park'. De beweging wil de Grand Prix weg uit Albert Park om ekologischer redenen. Ze stuurden al een brief naar de teams om hen te waarschuwen dat ze spijkers op het circuit zouden strooien.

■ De oefentijden: Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:32.159 (gem: 207,111 km/u), Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:32.396, Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:32.475, Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:33.007, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:33.480, Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:33.528, Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:33.592, Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:33.640, David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 1:33.846, Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:33.935, Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:33.992, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:34.068, Martin Brundle (G-B/Jordan-Peugeot) 1:34.077, Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:34.156, Johnny Herbert (G-B/Sauber-Ford V10) 1:34.664, Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:34.857, Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:35.011, Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1:35.121, Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1:35.145, Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1:35.477, Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1:39.141, Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1:43.506



Jacques Villeneuve en Damon Hill.

Hill wint eerste GP

Damon Hill (rechts) heeft de eerste Formule 1-race van het nieuwe seizoen gewonnen. Maar het scheelde geen haar of zijn ploegmaat Jacques Villeneuve liet geschiedenis optekenen. Pole position, snelste ronde in de race en overwinning in zijn aller-eerste F1-race leken vijf rondes voor het einde haalbaar. Toen moest de Canadees inhouden met motorproblemen. Wereldkampioen Michael Schumacher gaf op.

„Waarom zou ik niet feesten?“

Damon Hill naast zijn vader met overwinning die Villeneuve toekwam

Damon Hill won in Melbourne de veertiende Grand Prix van zijn carrière. Een evenaring van de score van zijn vader Graham. En een sterk begin van een seizoen waarin hij wereldkampioen móet worden. Maar Jacques Villeneuve verdiende de zege meer.

De Canadese F1-debutant domineerde de race tot hij, vijf rondes voor het einde, gas moest lossen wegens valende oliedruk. Zijn tweede plaats maakte het overwicht van Williams-Renault schrijnend.

„Waarom zou ik niet feesten?“
Damon Hill zei het verongelijkt.

Maar ergens wel beseffend dat zijn ploegmaat de morele winnaar van deze seizoenopener was. „Ik weet niet hoe ik hem zou zijn voorbijgegaan“, gaf de 36-jarige Brit toe. „Want, met een ploegmaat voor je, moet je een zekere marge in acht nemen. Het resultaat van het team telt ook.“

Hill had het geprobeerd. Toen Villeneuve de boer op ging. Maar zelfs dan was hij er niet in geslaagd de leiding over te nemen. „Jacques verscheen plots terug op de baan en ik vreesde dat hij mij zou meepakken. Dus ging ik bruusk van het gas. Ook de olie die hij in de finale uitbraakte

stemde mij omzichtig. Je weet maar nooit dat de motor explodeert.“

De Williams nr. 5 zag er inderdaad uit alsof hij 400 kilometer zandpiste achter de rug: roodbruin. „En zeggen dat ik dat allemaal heb ingeademd“, aldus Hill. Pech voor zijn longen, maar het gooide hem wel een overwinning in de schoot. Een onpeilbare opsteker, te oordelen naar de manier waarop hij op het podium de champagneflles martelde.

Villeneuve deed aardig mee, alhoewel hij verschrikkelijk teleurgesteld was. Snelste ronde, 55 rondes aan de leiding en nog verliezen. „Het is de laatste ronde die je moet leiden“, kwam zijn nuchterheid boven. Of hij nooit overwogen had het 'SLOW'-bord dat hem werd getoond vanuit de pit te negeren? „Als je ingenieur je twee rondes lang over de radio toeschreeuwt dat je het tempo moet drukken dan is daar een goeie reden voor“, aldus de 24-jarige Canadees. „Hij wil immers ook winnen.“

Villeneuve dacht niet dat zijn wandeling door het grind het

olielek had veroorzaakt. Bij Renault was men het daarmee eens en wees men eerder naar het temperament van Jacques. Bernard Dudot: „In Indycar is de motor een accessoire. Vooral niet aan te raken.” Lees: voor iets dat je niet kent, kan je ook geen respect opbrengen.

Hoe ook, de Formule 1 ontdekte in Melbourne een nieuwe prins. Een nieuwe *petit prince* na vader Gilles Villeneuve. Verschrikkelijk talent en nog ongedwongen ook. Afwachten toch hoe lang dat duurt. Gisteren al diende Villeneuve zich hardhandig te ontdoen van een meute Franse reporters die hem ter plekke wilden annexeren.

„Voel je je nu eerder Fransman of Canadees”, vroeg een radio-man, niet eens beschaamd. Villeneuve, koeltjes: „Canadees, veronderstel ik, want daar ben ik geboren.”

Canada laat zijn helden alvast niet stikken. Amper uit zijn wagen werd Villeneuve reeds aan de telefoon geroepen. Aan de andere kant van de lijn een Canadese minister, met felicitaties.

Forti's geëlimineerd

MELBOURNE - De 107 procent-limiet maakte zijn eerste (verwachte) slachtoffers. Andrea Montermini noch Luca Badoer draaiden een krono binnen de 107 procent van de pole-tijd van Villeneuve en mochten dus huis-toe. Naar de andere kant van de wereld trekken om niet eens te mogen starten: we kunnen ons niet inbeelden dat het zo al krappe budget van Forti's veel van deze geinigheid kan hebben.

Zonder Montermini en Badoer werd het kontingent Italianen beperkt tot één: Fisichella. We moeten al tot 1969 in Mexico teruggaan om zo'n arme Italiaanse afvaardiging te vinden. Ook het startveld van amper twintig wagens is niet echt gewoon. De laatste keer in 1985 (Zuid-Afrika en San Marino), maar in beide gevallen was er sprake van een boycot.

Villeneuve schrijft geschiedenis

MELBOURNE - Jacques Villeneuve startte zijn eerste Formule 1-race vanuit polepositie. De allereerste Grand Prix even terzijde gelaten, deden slechts twee rijders hem dat voor. Mario Andretti en Carlos Reutteman. Fors gezelschap. De Canadees is dan ook geen doorsnee.

„Onvoorstelbaar aanpassingsvermogen”, schudt Dudot, geestelijke vader van het Renault-juweeltje. „Hij stapt in een wagen en perst er een kanontijd uit. Van afstelling heeft hij geen kaas gegeten. Een beetje Mansell, alleen lijkt

Jacques me iets meer geïnteresseerd en intelligent en dus vatbaar voor ontwikkeling.”

Damon Hill knarsetandde alvast. Ook bij Ferrari nam de 'knecht' het voortouw. Irvine, wiens Italiaanse gewinning tijdens de winter zich, naar zijn zeggen, beperkte tot het nachtleven, smeerde Schumi twee tienden aan. Hij werd door de perszaal als een ware held ingehaald.

Verstappen was niet in staat om zijn veelbelovende tijden van de dagen voordien kracht bij te zetten. Zijn eerste snelle ronde stuitte op de rode vlag na de spin van Fisichella. In de tweede beurt spinde Jos zelf.

WEDSTRIJDVERLOOP

Brundle vliegt

35 graden op de baan, Frentzens elektronika geeft het tijdens de opwarmronde en Lamy moet vanuit de pitstraat starten. Villeneuve schiet als een kanonkogel weg, Hill schuift in de eerste bocht en moet Irvine en Schumacher voor laten. Voor Turn 3 gaat Coulthard, aangetikt, dwars en katapulteert met zijn achterwielen Brundle over Herbert overkop in het grind. Brundle stapt heelhuids uit de twee stukken Jordan en spurt onder luid gejuich naar zijn reservewagen voor een restart vanuit de pit. Net als Coulthard. Herbert (gebroken op-hanging) zien we niet meer in een normale start: Villeneuve, Hill, Irvine, Schumacher

2de ronde: Schumacher gaat Irvine voorbij, Diniz duwt Brundle om zijn as en uit de koers.

9: Alesi probeert probeert iets te overmoedig binnenin Irvine.

14: Verstappen maakt een vroege stop en zet even verder de Arrows aan de kant met een stervende motor. Villeneuve leidt met 9 seconden voor Hill, Schumacher, Irvine en, 17 seconden verderop, Hakkinen.

20: Schumacher komt binnen, twee ronden later Irvine. Ferrari heeft geopteerd voor twee stops.

23: Villeneuve dubbelt Coulthard (14de), die later de ingang van de pit mist.

30: Villeneuve maakt zijn enige tankstop; twee ronden later Hill, die net voor zijn Canadese ploegmaat weer de baan op gaat. Maar na amper een paar bochten heeft Villeneuve de kop alweer terug.

33: Schumacher wordt ver-raden door lekkende remmen.

34: Villeneuve remt te laat, maar komt met een mirakel-manoeuvre weer op de baan voor Hill.

53: „Slow” wordt Villeneuve voorgehouden wegens wegvallende oliedruk. Hill, al enkele ronden binnen de se-konde, is daar het bruingesmeerde bewijs van. Hij gaat makkelijk over een machte-loze Villeneuve.

Kontroversiële cockpits

MELBOURNE – De nieuwvoorgescreven hogere en bredere cockpitrand zorgde al voor discussie. Williams en Jordan interpreteerden het reglement in hun voordeel. De concurrentie reageert heftig, uit frustratie dat ze er zelf niet op kwamen. De cockpitrand moet precies 22 centimeter onder de denkbeeldige lijn zitten die het begin van de cockpit verbindt met het topje van de veiligheidsboog achter het hoofd van de rijder.

Williams en Jordan trokken de veiligheidsboog schuin naar achteren en monteerden zelfs nog een extra driehoekje op de motorkap zodat de denkbeeldige lijn zakt en de cockpitrand minder hoog moet uitsteken.

Dat heeft een gunstige invloed op de aerodynamica en de koeling van de motor. Met name Benetton worstelt met grote problemen omdat de brede, hoge cockpit de adem van de motor afsnijdt.

James Bond is een Japanner

MELBOURNE – Lange jassen en Bond-standjes zijn er nog niet bij, maar spionage is wel een frekwente bezigheid in de pitstraat van de Formule 1. Logisch, in een bedrijf waar miljarden omgaan en details, duizendsten van een seconde, het verschil maken tussen eeuwige glorie en grijze anonimiteit.

„Iedereen is op hetzelfde moment met hetzelfde probleem bezig en zoekt naar dezelfde oplossing”, schetst Bernard Dudot van Renault de biotoop. „Dus is het verleidelijk om even bij de concurrentie te piepen welke piste zij bewandelen en of die ergens heen leidt. Gelegenheid genoeg. We leven tien maanden per jaar op mekaars lip. En veelal moeten we de moeite niet eens doen. Je kan je niet voorstellen hoeveel informatie een specialist puurt uit opmerkingen van journalisten of foto's. Het volstaat dat we ergens een moer zien of een streepje rook om verregaande conclusies te trekken.”

Eén van de meest begeerde en licht af te lezen bronnen van informatie zijn de banden. Na een pitstop van, bijvoorbeeld, Damon Hill zie je gegarandeerd enkele mannetjes in andersgekleurde hemden opvallend onopvallend voorbij de Williams-garage wandelen. Dudot grijnst: „Wie een beetje thuis is in de materie kan met één blik de slijtage peilen en daaruit de stand van de achtervleugel, de topsnelheid, de keuze van de ophanging, het aantal stops, enz... afleiden. Het gebeurt niet zelden dat de eigen tactiek vervolgens wordt aangepast.”

Dulden teams dan van mekaar dat er wordt gelonkt? „Ga weg. Iedereen koestert zijn geheimen angstvallig. Maar je kan de pottelijke kijkers toch niet neerschieten? Het zal je wel niet ontgaan zijn dat de gebruikte banden snel binnen worden gestald. En een motor zal nooit aan het buitenlicht worden blootgesteld zonder bedekking en een gecrashte wagen nooit gerepatriëerd zonder zeil.”

Allemaal relatief onschuldig. Er blijken echter ook andere, lagere vormen van spionage aan gang. „Ik weet van teams die fotografen inhuren om bij de concurrentie onthullende kiekjes te gaan nemen”, vertelt Dudot, uiteraard over andere stallen. „Gewoon buitenstaanders, onbekende gezichten, die voor één Grand Prix worden geakkrediteerd als journalist. Als je de weg kent, is zo'n pasje altijd te versieren. Wij zijn daar biezonder naïef in. De Japanners, dat zijn meester-spionnen.”

Volgt een leuke anekdote, uit eigen stal. „Een Japanse journalist liet toevallig zijn kogelpen op de motor vallen. We roken meteen onraad en legden beslag op de schrijfstok. Bleek dat die was gemerkt met millimeters, klaarblijkelijk om de precieze diameter van de cilinders te meten. De man had echter pech, want de pen was slecht gevallen.”

Dat komt al aardig in de buurt van Bond, James Bond. Als de superspion ooit om een scenario verlegen zit. Hij hoeft niet eens Bond-meisjes mee te brengen.

DE STARTORDE

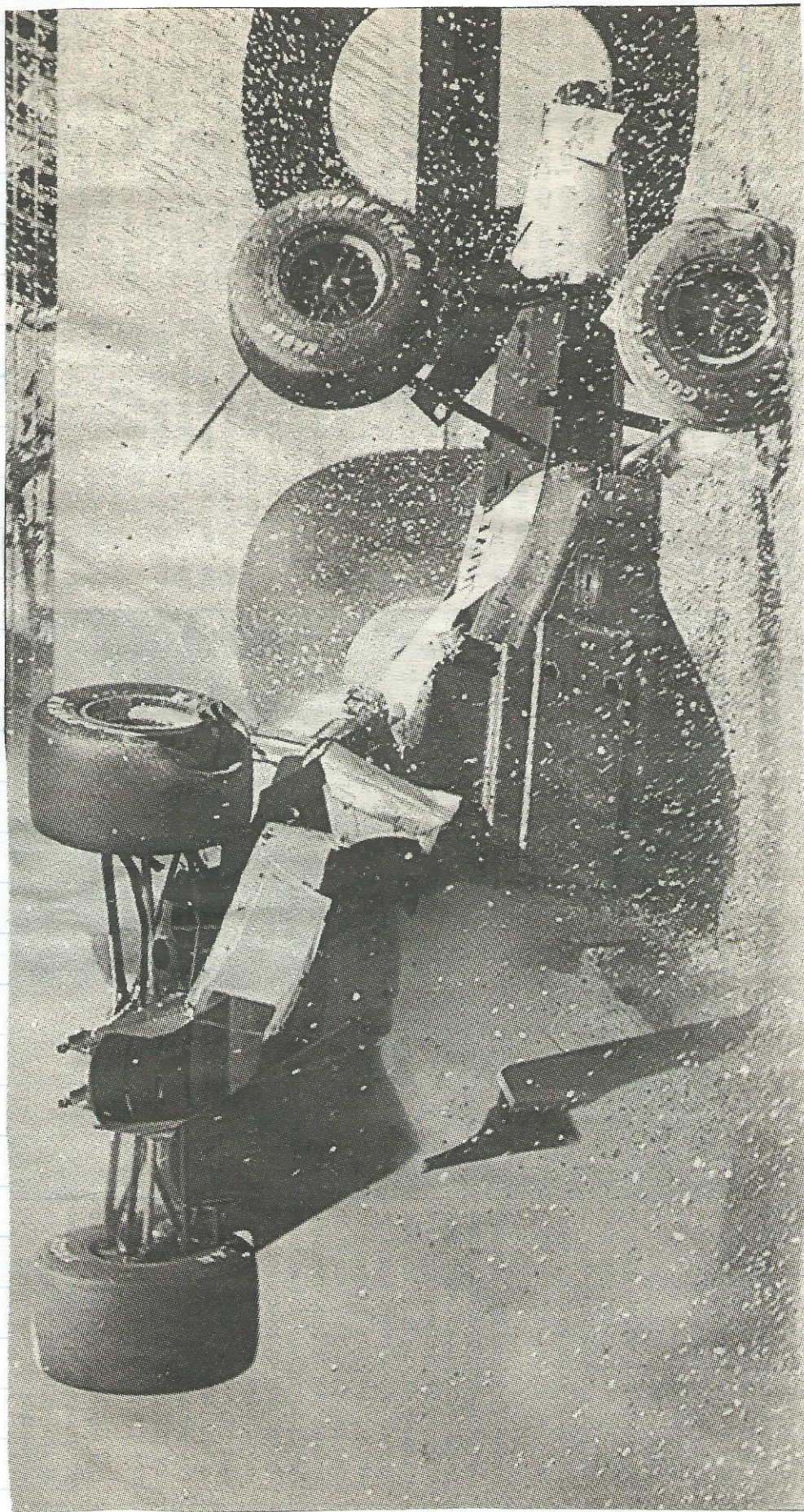
■ **1ste rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.32.371 (gemiddelde: 206,636 km/u); Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.32.509; **2de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.32.889; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.33.125; **3de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.34.054; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.34.257; **4de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.34.344; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.34.474; **5de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.34.704; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.34.832; **6de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.35.330; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.35.338; **7de rij:** David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.35.351; Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1.35.453; **8ste rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.35.821; Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.35.898; **9de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.36.162; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.36.198; **10de rij:** Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1.36.286; Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.36.638. **Niet geplaatst:** Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.39.202; Andre-

a Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.42.087.

DE UITSLAG

■ **1.** Damon Hill (G-B/Williams-Renault) de 307.558 km in 1u32'50"491 (gem: 198,736 km/u); **2.** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) op 38.020; **3.** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.02.571; **4.** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.17.037; **5.** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.35.071; **6.** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1 ronde; **7.** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1 r.; **8.** Heinz-Harald Frentzen (All/Sauber-Ford V10) 1 r.; **9.** Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 2 r.; **10.** Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 2 r.; **11.** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 3 r. De anderen werden niet geplaatst. **Snelste ronde:** Jacques Villeneuve in 1'33"421 (gem: 204,313 km/u).

■ **WK-stand rijders:** 1. Damon Hill (G-B) 10 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 6; 3. Eddie Irvine (Ier) 4; 4. Gerhard Berger (Oos) 3; 5. Mika Hakkinen (Fin) 2; 6. Mika Salo (Fin) 1. **WK-stand konstruktors:** 1. Williams-Renault 16 ptn; 2. Ferrari 4; 3. Benetton-Renault 3; 4. McLaren-Mercedes 2; 5. Tyrrell-Yamaha 1.



De Jordan van Martin Brundle vliegt in twee stukken de zandbak in. Een kwartier later nam een als bij wonder ongevende Brit de herstart.

Melbourne dankt Martin Brundle

Melbourne, the day after. Drie miljoen kloppende hoofden proberen vruchteloos vier dagen feest te vergeten. Moomba-karnaval, Smashing Pumpkins, Australian football en de Grand Prix. Bijgewoond door, volgens de organisatie, één inwoner op tien. En minstens zo luidruchtig als de Pumpkins. Als iets de Melburnians bijbleef van de passage van Bernies circus, is het het lawaai.

„Een Grand Prix zie je niet, je hoort hem alleen”, stelde een onbeschreven verslaggever terecht vast. „Een wit-blauwe schicht: dat moet Villeneuve of Hill zijn. Rood: Ferrari. Pas ter plekke besef je hoe briljant de televisieregie is. Maar het gehuil van de wagens dringt tot je organen door.”

Niet toevallig bevatte de *Survival Kit*, die aan de ingang van het park tegen 40 fr. werd verkocht, oordopjes en pillen tegen de hoofdpijn. Al kan dat ook iets met de Australische drankgewoonten te maken hebben. Over de radio waarschuwde de politiechef niet te vroeg in de alkohol te ploonsen. We hebben zo ons idee over de luistercijfers van dat sta-

tion. *If you drink, then drive, you're a bloody idiot* las je over honderden vierkante meters in de stad. Melbourne stikt van de idioten.

De ster van het weekeinde was Martin Brundle. Zijn vliegende Jordan haalde de frontpagina van alle kranten, in alle poses. „Een onschatbare promotieclip voor onze staat”, reageerde premier Kennett van Victoria. Niet iedereen was het daarmee eens. De Grand Prix kon net zo goed in Brazilië of Wit-Rusland zijn gereden, was een veelgehoorde klacht van wie de race op televisie had gevolgd. De panelen van Fosters, Rothmans, Marlboro en tutti quanti zijn universeel. Terwijl tabaksreklame net verboden is in Australië. Principeen werden even aan de kant geschoven voor het spektakel. Voor de show. De Amerikaan in de Australiër.

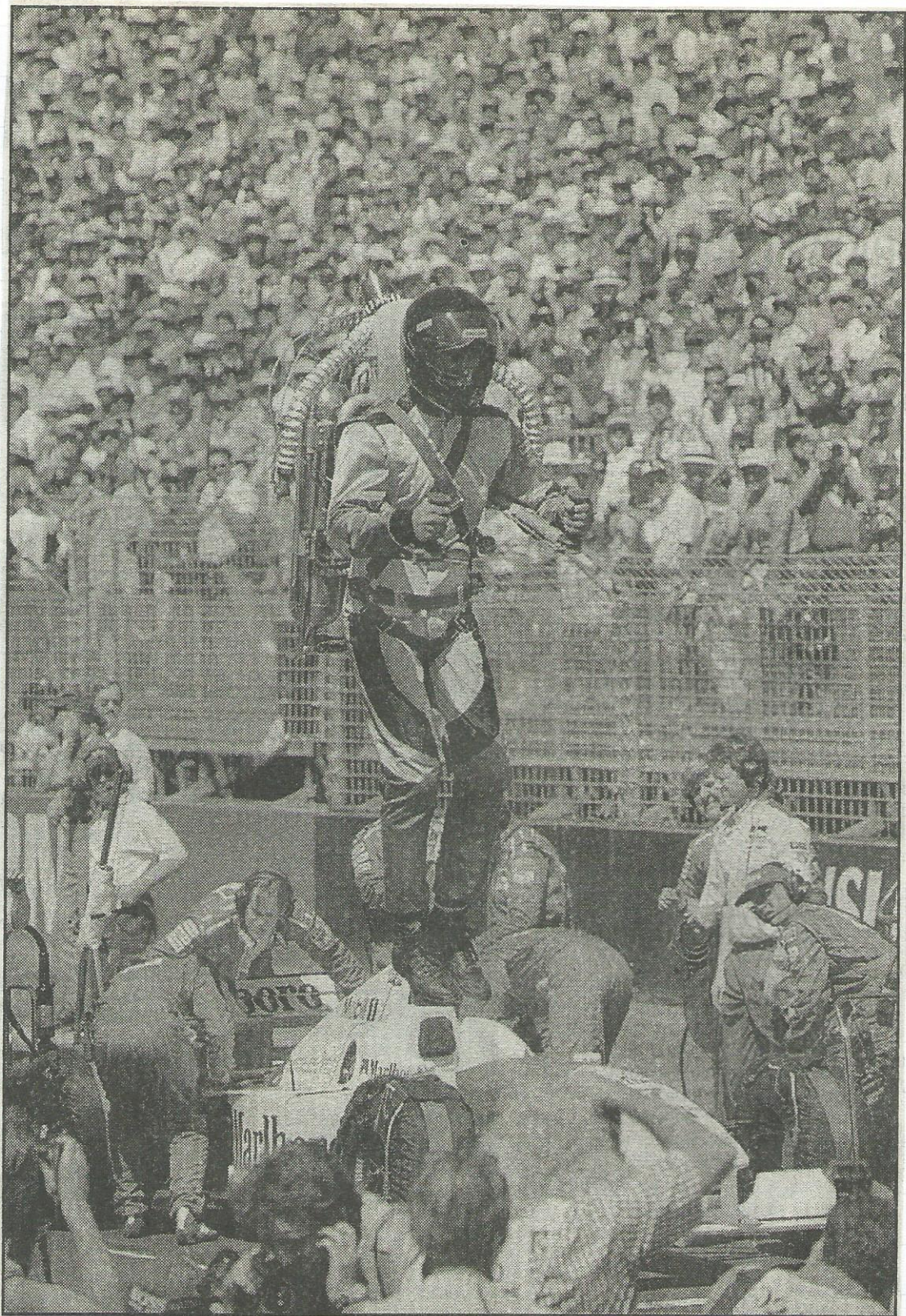
Pick-ups met zeventienlittermotoren, eindeloze highways door weidse landschappen, motels, worst en vette aardappelkoek bij het ontbijt: het kleine stukje Australië dat we zagen, was weggesneden uit de States. Bevolking en cultuur inkluis. Albert Park was het hele weekeinde het toneel van surf-, zeil- en waterski-demonstraties. Een *rocketman* bezorgde een nietsvermoedende Nederlandse kollega twee dagen doofheid en de parachutisten in de lucht een hartaanval. Het aantal nevenkoersen was niet meer te tellen. Zelfs op twee wielen, al was dat een aktie van 'Save Albert Park', de beweging die de Grand Prix uit Melbourne wil. Met subtiele leuzes als *No*

vroom-vroom in my living-room.

Formule 1 was *downunder* heel even Indycar. Tot het circuit toe. De bochten waren niet genaamd, maar genummerd. Tot wanhoop van de improviserende kommentatoren. Alleen over Turn 3 bestond eensgezindheid: *Brundle Bend*.

In zijn zucht naar show transfereerde Melbourne ook de vermaarde vlaggezwaai van rivaal Adelaide. De ondertussen 61-jarige Glen Dix die menig F1-renner de schrik van zijn leven bezorgde door hem als een wilde-man af te vlaggen. Mr. Dix bracht zijn persoonlijke vlag mee, maar werd wel in een ander pak gestoken. Het groen-goud van Australië moest wijken voor het rood-grijs van Melbourne. De man raakte pas luttele minuten voor de aktie ter plekke. Hij had het juiste pasje niet. Als het hem een troost mag wezen: het overkwam ook manitoe Big Bernie.

Melbourne was namelijk *highly organized*. Staff van negenduizend koppen. Met negenduizend hoeden erop. Vriendelijk maar kortdaat. De dames en heren zullen een maand bezig zijn om Albert Park opnieuw presentabel te maken voor joggers en wandelaars. Werk, maar het bracht ook op. Het *Victorian Prostitutes Collective* mocht al verheugd melden dat het de afgelopen dagen zijn zakencijfer verdubbelde. Melbourne en de Grand Prix: het is de grote liefde.



Deze *rocketman* bezorgde een nietsvermoedende Nederlandse kollega twee dagen doofheid en de parachutisten in de lucht een hartaanval: het Formule 1-circus was wel heel luidruchtig in Melbourne.

Vrijdag 15 maart 1996

FIA tevreden met nieuwe omloop Interlagos

SAO PAULO (afp) – Roland Bruynseraede, veiligheidsverantwoordelijke van de FIA (Internationale Automobielfederatie), toonde zich woensdag tevreden met de veranderingen die de omloop van Interlagos onderging, waar op 31 maart de Grote Prijs van Brazilië, tellende om het WK Formule 1, wordt gereden.

Voor onze landgenoot voldeden de nieuw aangelegde ontsnappingswegen en de opgerichte bandenmuren aan de verwachtingen. „Er werd hard gewerkt. Ik heb de indruk dat alles werd gedaan volgens de aanbevelingen van de FIA. Dit is een heel goede omloop.”

Zaterdag 23,
zondag 24 maart 1996

Minardi met Marques

FAENZA – Minardi doet voor de komende twee Grote Prijzen (Brazilië en Argentinië) een beroep op de 24-jarige Braziliaan Tarso Marques. Taki Inoue, in Australië al opzijgezet voor Fisichella, blijkt nog steeds niet over de beloofde fondsen te beschikken. Marques, tot nog toe in Formule 3000, krijgt Pedro Lamy als ploegmaat.