

Damon Hill is al wereldkampioen



Hij is net terug van een wandeling over het circuit. Bijna vijf kilometer. Dorstige karwei, onder de lentezon, want hij ledigt zowat in één teug een literfles befaamd Italiaans bronwater. In een glas uiteraard, Damon Hill is een gentleman. Misschien is dat wel zijn voornaamste handicap in dit wereldje van haaien en snoevers. Te beleefd, te brede interesse. Naast zijn leeftijd natuurlijk. 35 al, vader van drie kinderen, niet echt nog geneigd dezelfde risico's te nemen als die nietsontziende twintigers.

„Do I look old?“, vraagt hij, gespeeld verongelijkt. „Ik zit nog maar vier jaar in Formule 1. Ik heb er dus nog zes te gaan. Gemiddeld houdt een F1-rijder het tien jaar vol, dan breekt de veer.“

Hill overvleugelde het seizoen-begint. Drie zeges op drie. Logisch. Als enige topper stapte hij niet in een andere wagen en de Williams-Renault was, en is tot nader order, de sterkste tandem. Maar zijn koele, foutloze aanpak maakte indruk. Dit was niet meer de labiele titelconcurrent van Schumacher. Zelfs Patrick Head, de chef-ingenieur van Williams en niet meteen een supporter van Hill, erkende dat dit een nieuwe man was, bulkend van zelfvertrouwen en met een ruimere analysecapaciteit.

„Ik ben beter bestand tegen de stress van de Grands Prix“, stelt de Brit ook zelf. „Omdat ik mij fysiek beter heb voorbereid. Ik nam tijdens de winter een Oostenrijkse trainer in de arm. Hij schreef me een programma voor, dat ik consciëntieus afwerk op de

fitnesstoestellen die ik thuis liet installeren. Ik trainde vroeger al, maar veel *umsonst*. Nu werk ik gericht en voel me duidelijk beter. In Argentinië bijvoorbeeld liep ik diarree op. De twee dagen voor de Grand Prix kon ik niks eten. Toch won ik. Voorheen zou ik niet eens op de startgrid zijn geraakt. En mijn fysieke paraatheid sterkt ook het moreel.“

De oude wijsheid van de gezonde geest. Niettemin moet het moreel een serieuze knak hebben gekregen op de Nürburgring vorige week.

„Waarom zou ik gaan panikeren“, reageert Hill, heviger dan goed is voor zijn nieuwe gezicht.

„Vier races, drie overwinningen, tachtig procent sukses. Het is niet dat ene slippertje dat mij uit de titelrace zal slaan.“

Alles begon met een kwakkelstart.

„We hebben problemen om foutloos weg te komen“, erkent Hill. „In Melbourne had ik het al kwaad en ook Jacques maakte al twee slechte starts. De Renault-motor moet echt op het precieze toerental worden aangesproken of hij blokkeert. Maar we werken eraan. (lachje) Ik wil starts maken zoals Coulthard op de Ring.“

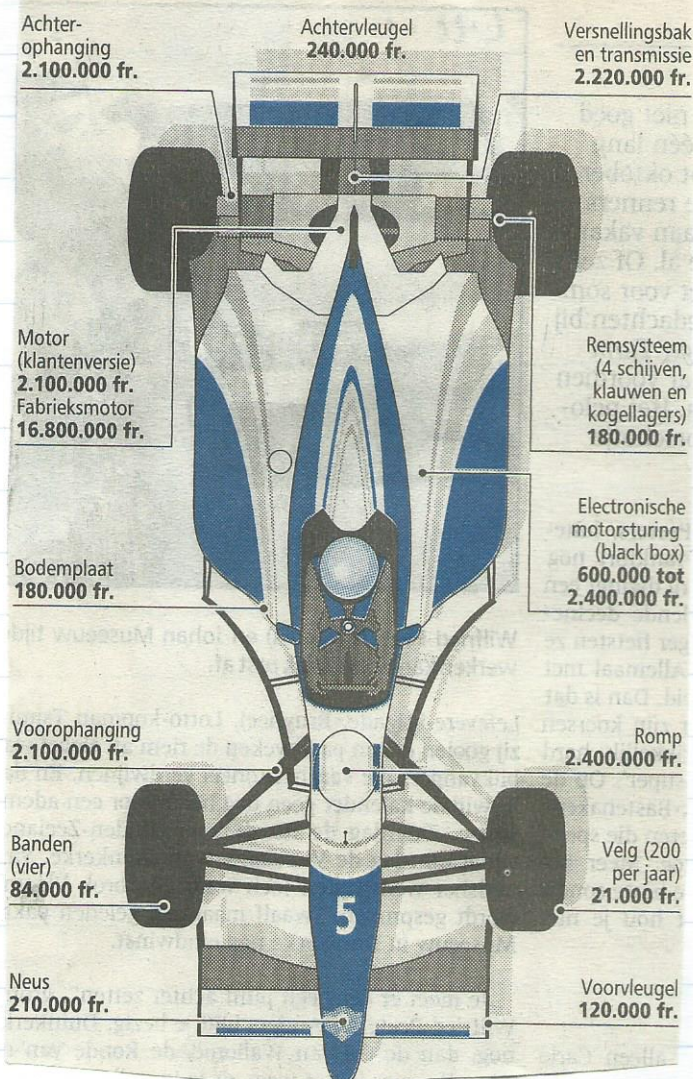
Liefst, want inhalen is niet Hills favoriete manoeuver. En Imola leent zich nog minder tot dubbe-

len, stelt hij zelf. En Imola is het eerste circuit dit seizoen waar Villeneuve al vooraf testte. Zodat hij de vrijdagse training niet hoeft op te offeren aan verkenningen.

„De waardeverhoudingen veranderen elke race“, geeft Hill toe. „Ik denk ook dat Jacques mijn voornaamste titelconcurrent wordt. Maar, Ferrari en Benetton maken bijna dagelijks vooruitgang. Als je ziet dat ze hier, net als voor de GP van Europa, opnieuw nog de hele donderdag gingen testen. En voor eigen publiek zullen ze natuurlijk supergemotiveerd zijn.“

Damon puurt zijn motivatie elders, zegt zijn echtgenote Georgie. „Sinds de geboorte van Ollie, onze oudste zoon, zag ik zijn zehonger jaarlijks toenemen“, aldus mevrouw Hill. „Nu is hij gedeceerd hem de wereldtitel aan te bieden.“ Oliver Hill is zeven en lijdt aan het syndroom van Down's, een erfelijke ziekte, vergelijkbaar met mongolisme. Damon verkocht de echtelijke woonst in London om de therapie voor zijn zoon te bekostigen. En zijn familie naar het groen van Dublin te loodsen. „Als vader is Damon al een wereldkampioen“, aldus Georgie stillettjes.

Het prijskaartje van een Formule 1



Senna niet vergeten

IMOLA – „De zon had hem nodig om verder te blijven stralen, daarom heeft de hemel hem geroepen“, leest één doorregend papiertje, gespietst aan de omheining in Tamburello. Sinds Ayrton Senna hier op 1 mei 1994 het leven liet, is deze viriele kronkel, ondertussen bijgestuurd met een chicane, een waar bedevaartsoord geworden. Grootser met de tijd, want het bloemencorso en de hoeveelheid gedichtenbundels zijn duidelijk indrukwekkender dan vorig jaar. Zelfs een recente verfbeurt hield het beton niet herinnering-vrij, want sindsdien werd nog duchtig bijgeschreven en -geschilderd. Het eerbetoon van Formule 1 aan haar mis-schienen grootste held bestaat erin de plek publiciteitsvrij te houden.

Verstappen exclusief

IMOLA – Jos Verstappen stak veel op van het seizoen naast Schumacher. En niet alleen over hoe een bolide snel berijden. Ook over hoe zijn huwelijk ten gelde maken. Als Jos einde mei met onze Sophie Kumpen in het bootje stapt, zijn er pottenkijkers-met-camera gewenst. Hij verkocht de rechten aan *F1 Racing*, een Brits magazine dat straks ook een Nederlandse versie krijgt.



Damon Hill met echtgenote Georgie: „Als vader is Damon al lang wereldkampioen“, fluistert ze.

Zaterdag 4,
zondag 5 mei 1996

Alesi's krediet is op

Briatore: „Het is arrogant te
denken dat je altijd kan winnen”

Zijn pet staat nog steeds omgekeerd op de grijze manen, stijl *rap*, maar ze brengt hem geen geluk meer. In vier races moesten Alesi en Berger vier keer vroegtijdig naar de kant. Flavio Briatore, de charismatische patron van Benetton, was anders gewoon met Michael Schumacher.

Zowel Schumacher als Alesi totaliseren na vier races tien punten. In het geval van de Duitser heet dat een onverhoopt succes, voor Alesi wordt van een complete afgang gewaagd. Het verschil: Ferrari lag in puin vorig jaar, terwijl Benetton alles in puin reed. Wat is er in de winter gebeurd bij Benetton?

„Wij hebben twee nieuwe rijders aangetrokken”, stelt de rijzige Italiaan fijntjes. „Dat betekent: een geheel nieuwe manier van werken. We zijn samen met Schumacher groot geworden. Vijf jaar lang. De symbiose was compleet. Nu is de verandering compleet. Geef ons wat tijd om mekaar te leren kennen. We zijn geen hoeren.”

Is hij ervan overtuigd dat Alesi het niveau van Schumacher haalt? De Duitser werd en wordt één seconde per ronde toegedicht.

„Dan moet ik concluderen dat de Ferrari drie seconden trager is dan de rest”, reageert Briatore gepikeerd. „En heeft Herbert misschien ook niet gewonnen met de Benetton? Larie. Kijk naar de tijden van Berger op de Nürburgring: vergelijkbaar, bij wijlen zelfs sneller dan Villeneuve. Onze auto was en is competitief. Alleen krijgen we nu onze deel van de pech, terwijl Michael vorig jaar met een konijnenpoot rondtoerde.”

We zijn niet zeker of Irvine en Salo het ook pech noemen. Beiden werden geramd door Alesi, respectievelijk in Melbourne en Europa.

„Voor het incident op de Nürburgring treft het team evenveel schuld”, verdedigt Briatore zijn rijder. „Kijk, van een rijder wordt gemeenzaam dertig procent foutenlast

aanvaard. Over een heel seizoen verspreid. Laten we stellen dat Alesi zijn dertig procent in de eerste vier races heeft gebald.”

Anders geformuleerd: zijn krediet is opgebruikt. Briatore viel voor Alesi wegens zijn ongedwongenheid en wispelturigheid. Is hij nog steeds verliefd?

„Ik vind beiden, ook Berger, nog steeds veel charisma hebben en ze hebben het beiden in zich om wereldkampioen te worden. het moet er alleen nog uitkomen.”

Beginnen de sponsors zich nog niet te roeren? Ze waren andere resultaten gewoon.

„Andere teams dan Benetton zijn dringender aan champagne toe”, refereert Briatore aan Ferrari. „Het is arrogant te denken dat je altijd kan winnen. Wij zijn de voorbije jaren verwend geweest. Nu zitten we even in een dalletje. Maar we komen er wel uit. Zaak is de driehonderd mensen die achter Alesi en Berger staan, gemotiveerd te houden. Als de resultaten tegenvallen, is de verleiding groot de armen te laten zakken. We hadden

gisteren een goed gesprek. Drie uur lang. Iedereen heeft zijn gedacht gezegd. Wees gerust, we staan scherp.

Alhoewel. In de vrije trainingen van gisteren realiseerden Alesi en Berger de dertiende en veertiende chrono.

„De trainingen interesseren ons niet. De race, dat is het enige wat telt. Vorig jaar paktten we slechts vier poles, maar we wonnen wel elf wedstrijden.”

Briatore werd door Luciano Benetton van de Amerikaanse textielmarkt geplukt om hun F1-stal te laten gloriëren. Hij slaagde, tot nijd van de gevestigde generatie teammanagers, Ron Dennis voorop. Hij boerde zo goed dat hij zich 85 procent van de aandelen van Ligier kon permitteren. Het team waar ene Marc Goossens zich als kandidaat-testrijder meldde.

„Als er wordt getest, zullen Diniz en Panis dat wel doen”, schetst Briatore de situatie in de Franse stal. „We hebben geen testrijder nodig. Althans voorlopig niet. Misschien zit er in de toekomst wel iets in met je landgenoot.”

Briatore blies ook een nieuwe wind door de paddock. Die van de *life-style*. Hoogbenige schoonheden, aparte outfits, avontuur en cultuur: Benetton biedt het allemaal. Jos Verstappen paste naadloos in dat prentje. De nieuwe James Dean, noemde Briatore zijn ontdekking. Jong en wild. Maar Jos ging bij Benetton gebukt onder het monopolie van Schumacher en breekt pas nu, bij Arrows, door. Slaat Briatore mea culpa?

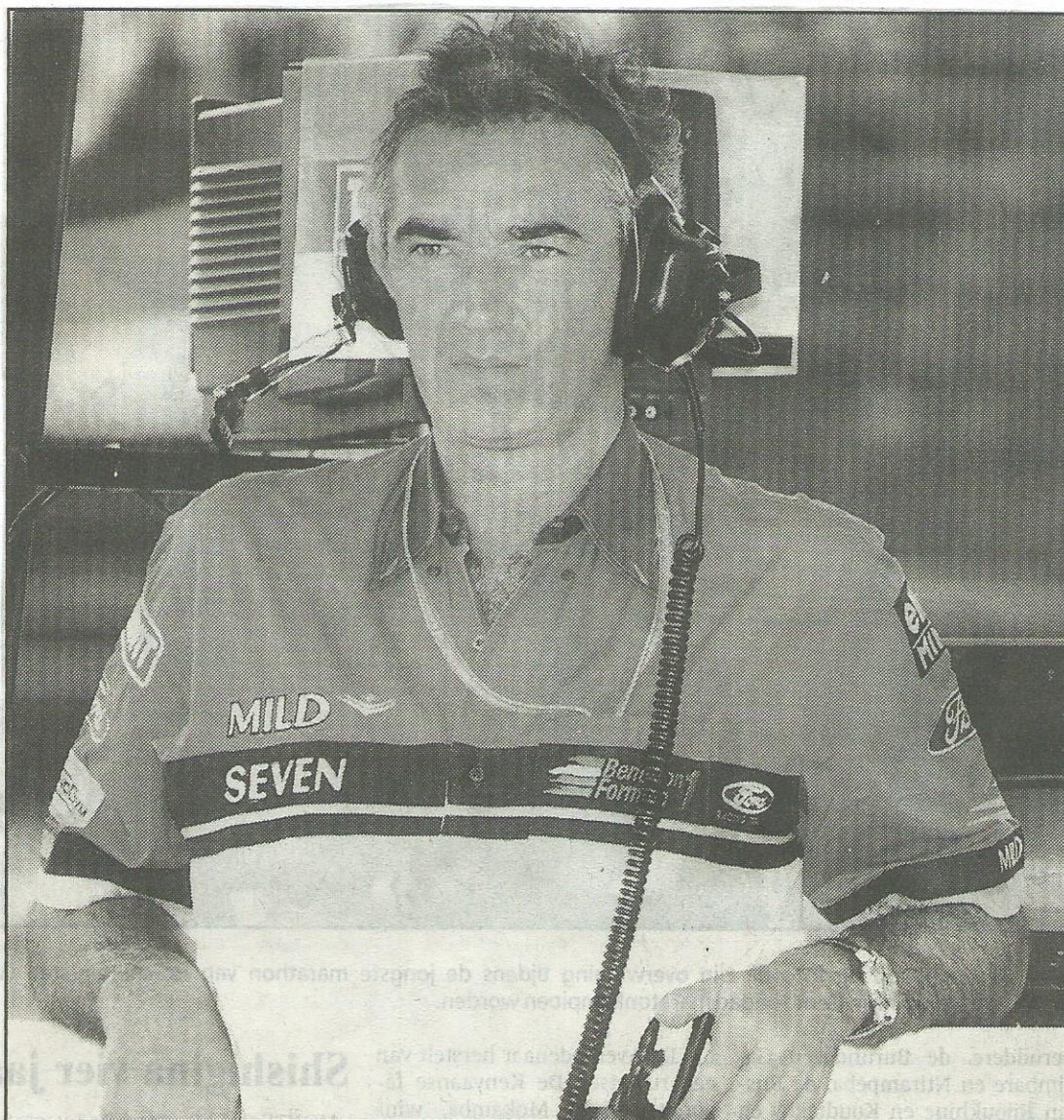
„Zijn debuut kwam te snel. Door omstandigheden. Hij zou een jaar rijpen als testrijder. Lehto crashte en plots werd hij tweede man, naast Schumacher. Te vroeg. Het doet me plezier dat hij weer boven water komt. Ik zie ons op een dag opnieuw samenwerken. Hij heeft het talent om wereldkampioen te worden.”

Michael Schumacher maakt indruk

IMOLA – Michael Schumacher was ruim een seconde sneller dan Villeneuve, die de Jordan-Peugeot van Barrichello voor moest laten. Maar, op vrijdag blijft de reserve gelden: wie reed met hoeveel benzine en wie legde vers rubber om? Het kan best dat Schumacher het Verstappen-trucje toepaste om indruk te maken op de tifosi. Die op hun spandoeken met geen woord over Ferrari repten. In alle maten en kleuren werd de liefde voor Gerhard Berger bezongen. Pijnlijk voor Ferrari, dat evenwel een evolutieversie van de V10 achter de hand houdt voor vandaag.

Zowel Schumacher als Irvine gingen na de middag van de baan. Zonder erg. Diniz deed het iets grondiger en moest passen voor de tweede sessie. Verstappen worstelde met hydraulische problemen en onderstuur en kwam op twaalf uit.

■ **Eerste vrije trainingen:** 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:28.831 (gemiddeld: 198,255 km/u); 2. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:29.446; 3. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:29.921; 4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:29.984; 5. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:30.150; 6. Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:30.415; 7. David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 1:30.420; 8. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:30.430; 9. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:30.462; 10. Johnny Herbert (G-B/Sauber-Ford V10) 1:30.570; 11. Martin Brundle (G-B/Jordan-Peugeot) 1:30.932; 12. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:31.182; 13. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:31.513; 14. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:31.654; 15. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:31.970; 16. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:32.563; 17. Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1:33.006; 18. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:33.377; 19. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1:33.439; 20. Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1:36.052; 21. Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1:37.963; 22. Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1:51.765.

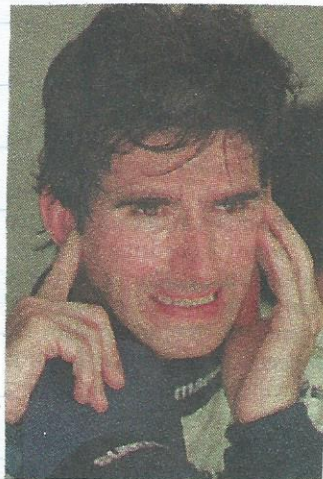


„Wij zijn de voorbije jaren verwend geweest en nu zitten we in een dalletje”, geeft Flavio Briatore, de teammanager van Benetton toe. „Maar we laten de armen niet zakken. We komen er weer uit.”

Hill terug, Ferrari komt

Schumacher
op drie wielen
naar tweede
plaats en
rode waanzin

Vier op vijf voor
Damon Hill



„De juiste tactiek”, glunderde Damon Hill na zijn vierde overwinning in vijf races. Vraag is of die het verschil maakte. Williams-Hill was gewoon de snelste tandem en hij had nog de meeval dat Schumacher opgehouden werd. Eerst achter Coulthard, alweer auteur van een raketstart, vervolgens door het bakkeleierende tweetal Hakkinen-Diniz. Het was de 130.000 toeschouwers worst. Ferrari finishte tweede, voldoende reden om Imola stormenderhand in te nemen. De teams konden hun kostbare materiaal maar net redden.

Ei zo na greep Schumi nog naast de tweede plaats. „In Aqua Minerale stegen plots rook en vonken op uit het rechterspoorwiel. Luttele decimeters verder blokkeerde het. Ik dacht dat ik nog één ronde te gaan had, wat interessant zou zijn geweest op drie wielen, maar gelukkig was het over.”

Schumacher parkeerde de Ferrari net voor Tamborello en moest halsoverkop in een auto vluchten om niet te worden verscheurd door tifosi. Zaterdag brak het linkerachterwiel af, net na zijn pole-ronde, gisteren ging het vooraan slepen. Reden voor onrust? „De breuk van zaterdag is wellicht toe te schrijven aan mijn duik in het grind van daags voordien. Aan het euvel van vandaag heb ik vermoedelijk zelf schuld, door te veel en te hard op de boordstenen te gaan. De enige manier om de achterstand op Hill binnen de perken te houden. Zonder Coulthard en Hakkinen-Diniz voor me, was ik wellicht dichtergeïndigd, maar ik had hem nooit kunnen passeren. Ik hoop dat ik dat in Monaco wel kan, als we de krachtiger motor ook voor de race gebruiken.”

Bij bosjes sijpelde het peloton vanaf de twintigste ronde binnen voor de eerste van twee pitstops. Hill wachtte bijna de helft van

de race voor wat zijn enige stop leek, maar dook dan tien ronden voor het slot, met een comfortabele voorsprong, nog eens binnen. „Voor de banden was het niet nodig geweest”, lachte de winnaar geheimzinnig. „Het was de winnende tactiek.” Uitleg: hij kreeg de eerste keer weinig benzine mee om, lichter, een kloof te kunnen slaan. Wat lukte.

Na de misstap van vorige week, reed de 35-jarige Brit een perfecte race en loopt in het WK tot 21 punten uit op zijn ploegmaat Jacques Villeneuve. De Canadees kwam vlak na de start twee keer in aanraking met Jean Alesi. Wat resulteerde in een lekke band en, een onbegonnen inhaalrace later, een gebroken achterophanging. „Ik durf niet denken dat Jean het met opzet deed”, steunde de winnaar van de Nürburgring.

De meningen lopen uiteen. Alesi heeft zijn reputatie niet mee. Amper één week terug 675.000 frank boete, nu alweer een waslijst flaters. Het incident met Villeneuve, tien seconden straf wegens overdreven snelheid in de pit, een spin na een onmogelijke passeerbeweging op Panis en even het gras in onderdruk van Schumacher. Gelukkig rest Briatore geen haar meer dat nog grijs kan worden. En gelukkig heeft hij nog Berger: uitbollend naar

zijn eerste podium.

De grote verliezers van het weekeinde waren Sauber-Ford en McLaren-Mercedes. Frentzen (remmen) en Herbert (elektronica) liepen de vierde, respectievelijk derde opgave van het seizoen op. Coulthard startte veelbelovend, van vier naar één, maar kwam net achter Schumacher uit zijn eerste pitstop en liet bij de tweede de motor afslaan. „Wellicht door het hydraulische lek dat me later definitief uittelde”, zuchtte de Schot. Hakkinen, met de reservewagen, zat vast in het verkeer en later in een duel met Diniz. Beiden moesten tien seconden straftijd uitzitten omdat ze de achteropkomende Schumacher, één ronde voor, niet hadden laten passeren. Op één ronde van het einde blies de Fin nog zijn motor op.

Jos Verstappen deed dat bijna met de hele pitstraat. Een scène die deed terugdenken aan zijn pitstop in Hockenheim '94, toen frontpagina-voer. Nu trok Jos de benzineslang los en ontwrichtte de schouder van de bediener. „Ik kreeg het go-sein”, verdedigde de Belgische Nederlander zich. Ploegmaat Rosset mocht zijn garagebeurt ook meteen vergeten.

De uitslag

■ 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 308,196 km in 1u35'26"153 (gemiddeld: 193,761 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) op 16.460; 3. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 46.891; 4. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.01.583; 5. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.18.490; 6. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1 ronde; 7. Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1; 8. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 2 ronden; 9. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 2; 10. Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 4; 11. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 5. De overige deelnemers haalden de finish niet.

■ **Tussenstand WK-rijders:** 1. Damon Hill (GB) 43 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 22; 3. Michael Schumacher (Dui) 16; 4. Jean Alesi (Fra) 11; 5. Eddie Irvine (Ier) 9; 6. Rubens Barrichello (Bra) en Gerhard Berger (Oos) 7; 8. Mika Hakkinen (Fin) 5; 9. David Coulthard (GB) 4; 10. Mika Salo (Fin) 3; 11. Olivier Panis (Fra), Jos Verstappen (Ned) en Martin Brundle (GB) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Williams-Renault 65 ptn; 2. Ferrari 25; 3. Benetton-Renault 18; 4. McLaren-Mercedes 9; 5. Jordan-Peugeot 8; 6. Tyrrell-Yamaha 3; 7. Ligier-Mugen Honda en Footwork-Hart 1.

De startorde

■ **1ste rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.26.890 (gemiddeld: 202,683 km/u); Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.27.105; **2de rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.27.220; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.27.688; **3de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.28.009; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.28.205; **4de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.28.336; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.28.423; **5de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.28.632; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.28.785; **6de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.29.079; Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.29.099; **7de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.29.472; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.29.539; **8ste rij:** Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.29.541; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.29.892; **9de rij:** Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.29.989; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.30.471; **10de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.30.814; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.31.316; **11de rij:** Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.32.037. **Uitgeschakeld:** Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.33.685.



Michael Schumacher en Damon Hill: dolle pret op het podium.

Vliegend bad voor Schumacher

IMOLA – Om de vermoedenissen van het vele reizen tot een minimum te herleiden, ruilde Michael Schumacher zijn Citation-jet in voor een Challenger C1601. Volgens kenners de Rolls Royce in de lucht. Prijskaartje: 400 miljoen frank. De Duitser stelde zich wel tevreden met een tweedehandsexemplaar, vier jaar oud en tweeduizend vliegtuigen achter de knuppel. De schattingen van de finale factuur lopen uiteen van 100 miljoen tot 300 miljoen. Daarvoor heeft Schumi wel tien zitplaatsen, een bad en een slaapkamer met een tweepersoonsbed ter beschikking. Of er ook in een kennel voor Jenny en Flea is, is niet geweten. Wel bekend is het registratienummer: VR-CMC, Kaaimaneilanden. Naar verluidt centraal gelegen en begiftigd met een mild klimaat.

Schumacher maakt tifosi gek

IMOLA – In de allerlaatste minuut van de kwalificatiesessie dook Michael Schumacher twee tienden onder de besttijd van Damon Hill. Hij wou nog meer, nog sneller, maar luttele decimeters voorbij de finish moest hij al zijn kunde aanwenden om de Ferrari uit de vangrails te houden, want het linkerachterwiel brak af. Onversneden drama dat de tifosi uitzinnig maakte. „De nieuwe motor en enkele aërodynamische aanpassingen deden het beter dan verwacht“, stelde de Duitser, blij om zijn eerste pole met Ferrari. Hill keek sip.

Jos Verstappen kwam niet verder dan een veertiende stek omdat hij 's ochtends de wagen in de prak had gereden. Luca Badoer, met de nieuwe Forti, bleef ruim onder de kwalificatienorm van 107 procent. Zijn ploegmaat Montermini kreeg eerst te elfder ure de nieuwe versie in handen en kon die niet afdoende afstellen. Geen GP San Marino voor Montermini.

Wentelwieken met Frank Williams

IMOLA – Ook Frank Williams begaf zich op de vliegmarkt. Voor een Sikorsky-helikopter. Praktisch om de gigantische files naar en van het circuit te vermijden. In een poging de kosten te drukken, biedt de Britse teammanager andere gasten van het Novotel in Bologna de gelegenheid mee te vliegen. 1.500 frank enkele rit. Niet eens zo duur.

Een berg vol passie

IMOLA – Elf uur, zaterdagavond. De hemel boven de Autodromo Internazionale Enzo en Dino Ferrari krijgt amper gelegenheid donker te worden. De vuurwerkschichten volgen elkaar in een te hoog tempo op. We rijden naar de *Curva Rivazza*. Of liever, we nemen plaats in de gigantische file die zich een weg probeert te banen door een zee van petjes, vlaggen, T-shirts en kraampjes. Kleur: Ferrari-rood, stemming: hoogrood. Nog aangewakkerd door talloze vuurtjes.

La Vie en Rose, een enclave van dansende klasse. Logisch als je 25.000 lire aan de kassa moet achterlaten. Niets in deze koelmoderne danstempel verwijst naar Formule 1. Afdalen naar het circuit dan maar.

Monte de la Passione, de natuurlijke tribune in de *Curva Rivazza*. Straks afwisselend zwart en rood van het volk. Op het ritme van de passerende Ferrari's. Nu met de allures van de favella's in Rio: tot de laatste millimeter ingenomen door karton, plastic en zeil. We zouden niet graag hier een nachtelijk onderkomen zoeken tijdens de Grand Prix. Nog afgezien van het feit dat slapen op een ondergrond met een inclinatiegraad van dertig procent niet echt evident is, laat ook het geluidscumfort te wensen over. Twee

heetgebakerde Italianen met een megafoon zwepen hun medebewoners op tot koorgezang. Zelfs een tseetseevlieg krijgt je hier niet in dromenland. Bij nader inzien onderneemt niemand ook maar een poging.

We stoten door naar de pitstraat. Bij Ferrari en Forti wordt nog gewerkt. Tot vreugde van het honderdtal tifosi in de tribune aan de overkant dat zich door de nacht schreeuwt. „*Briatore va fanculo*” De Benetton-patron is de pisaal van dienst. *Schumi*, pole-pakker, de lieveling. En Forti, natuurlijk. Klein, fijn en nijver. Cesare Fiorio, crisismanager en nog pal, verplicht zijn mannen één na één de aanmoedigingen zwaaiend in ontvangst te gaan nemen. Wat telkens een explosie van Forti's losmaakt. Cesare weet hoe zijn team te motiveren. Luttele jaren geleden toefde hij nog enkele boxen verder, bij het mythische Ferrari. Wat drijft hem, een met eer en wereldtitels behangen naam, om slaap en kou te trotseren voor een laatste plaats op de grid? „Mijn objectief is misschien anders dan bij Ferrari, maar mijn motivatie is ongewijzigd: passie.”

Bij nacht, wanneer de duisternis de glitter heeft toegedekt, toont de Formule 1 nog haar schone ziel.

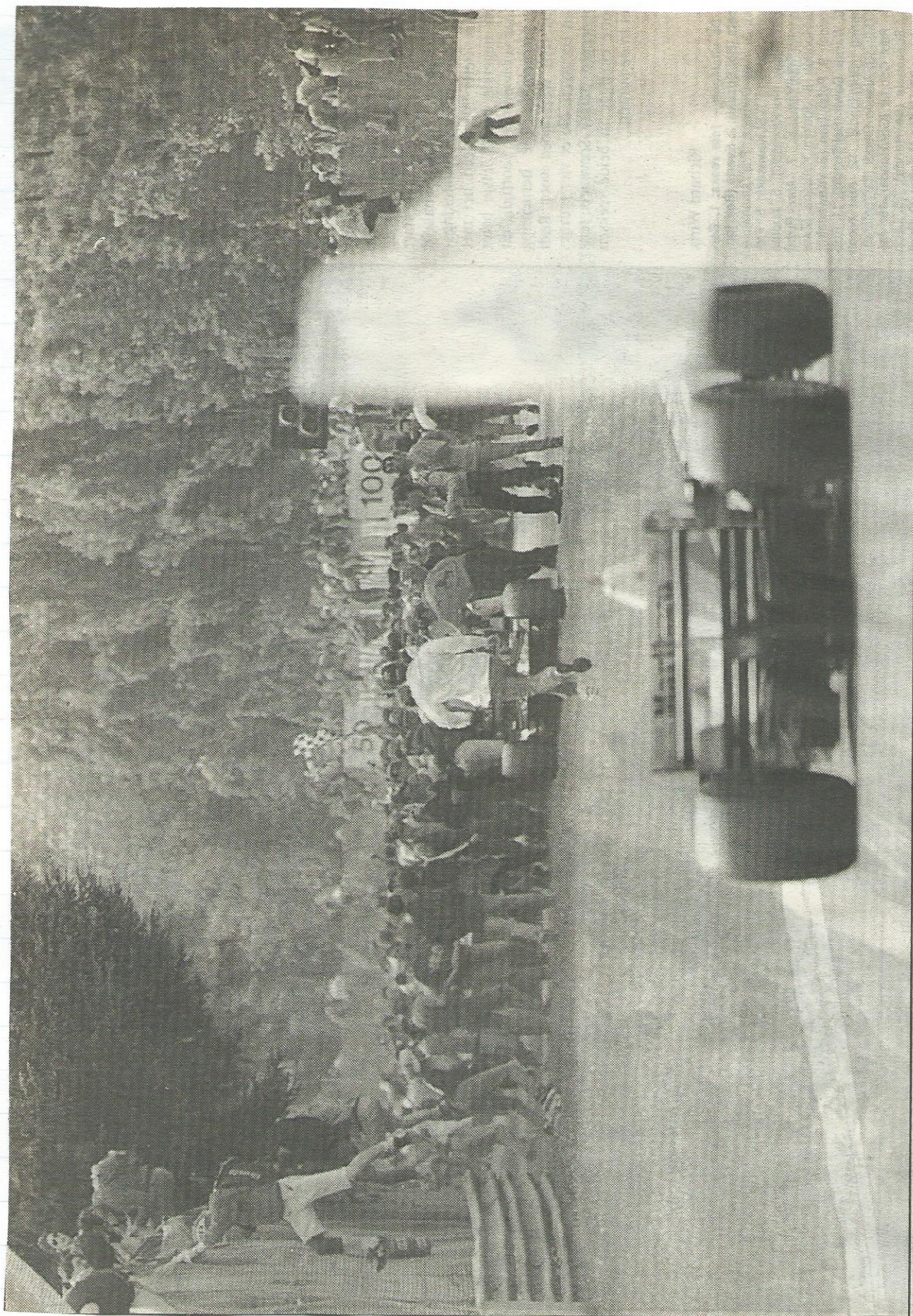
Sharon Stone wordt Senna's vrouw

IMOLA – Ayrton Senna is niet vergeten. Zaterdag werd op de Piazza Matteotti een standbeeld voor de Braziliaan onthuld en een film over zijn leven is in de maak. Met Sharon Stone in de rol van Adriane Galisteu, Senna's verloofde. *La Stone* werd gisteren in Imola gemeld, maar, wees gerust, we zagen haar niet. Om Senna zelf gestalte te geven, werd een Braziliaan geselecteerd, op zijn fysieke gelijkenis. De familie van Senna gaf al haar fiat, Bernie Ecclestone nog niet. Hij wil geld. Een iets minder nobele instelling dan Stone die haar gage afstaat aan de *Senna Foundation*, die zich bekommert om Braziliaanse wezen.

Stilte rond Marc Goossens

IMOLA – Marc Goossens in Formule 1: het is nog niet voor morgen. Zijn manager zou hier een doorbraak forceren bij Ligier, maar Olivier Monseu stuurde zijn kat. Navraag op het thuisfront leerde ons dat de beruchte sponsor die de ontbrekende 400.000 dollar zou ophoesten, pas tegen het einde van de maand met de centen over de brug kan komen.

Intussen is duidelijk dat de paddock niet op Marc Goossens zit te wachten. Na Flavio Briatore, ontkende ook Bruno Michel, vice-voorzitter van Ligier, de snelle komst van een testrijder bij het Franse team. Ook de tweede optie, een pakket van drie of vier races bij Forti of Minardi, staat op wankelende benen. „Ik ben alleen geïnteresseerd in lange termijn”, stelt Giancarlo Minardi. „Ook 1 miljoen dollar kan me niet van mening laten veranderen. En ik ben ervan overtuigd op dit moment de toekomst van het rijdersgild onder mijn vleugels te hebben. Ik zie dus geen reden om te veranderen.”



Ferrari finishte tweede, voor de tifosi voldoende reden om Imola stormenderhand in te nemen. De teams konden hun kostbare materiaal maar net redden.

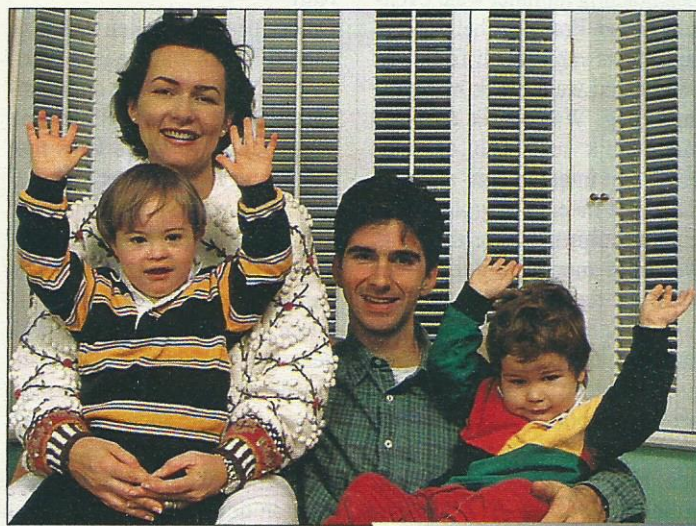
GROTE PRIJS FORMULE 1 IMOLA

ZOONTJE VAN **GEORGIE** EN **DAMON HILL** LIJDT AAN DOWN-SYNDROOM

Na Michael Schumacher is Damon Hill (35) de best betaalde Formule 1-piloot van het moment. Naar verluidt zou hij bij Williams een dikke 300 miljoen per jaar verdienen. Dat is ooit anders geweest. Vóór hij naam maakte in de autosport, kende de Brit benarde tijden. Toen zijn zoontje Ollie zeven jaar geleden met een handicap werd geboren, spaarde Damon zich het eten uit de mond om de verzorging van zijn kind te kunnen betalen.

'OLLIE HEEFT EEN ONVERWOESTBARE BAND TUSSEN ONS GESMEED'

De omloop van Imola zal voor eeuwig vereenzelvigd blijven met het tragische ongeval dat er twee jaar geleden plaatsvond. Ayrton Senna, wellicht de beste F1-piloot ooit, reed er zich te pletter tegen een muur. Hopelijk krijgen we komende zondag minder pijnlijk spektakel. Al dreigt de alleenheerschappij - drie zeges op rij, Australië, Brazilië en Argentinië - van Damon Hill in het begin van het lopende F1-seizoen voortijdig alle spankracht uit de competitie te halen. De dichtste belager van Hill is, tot eenieders verbazing, niet Michael Schumacher, de heersende wereldkampioen, maar Jacques Villeneuve, de mateloos ambitieuze Canadese Williams-teamgenoot van Damon. Het laatste wat je kan zeggen, is dat de erkenning Damon Hill in de schoot werd geworpen. Als zoon van F1-legende Graham Hill werd Damon bij zijn debuut in de Formule 1 (in '93) weinig krediet gegund. Graham werd tweemaal wereldkampioen ('62 en '68) en



schreef veertien Grote Prijzen op zijn naam. Hij stond aangeschreven als een charismatisch en gedreven piloot. Dat bleef hij tot zijn dood in november '95, toen zijn vliegtuigje op de terugreis van testritten in Frankrijk te pletter sloeg. Damon moest eerst gedurende enkele jaren proefstomen als testrijder bij Williams vóór hij in



Damon met zijn vrouw Georgie. Acht jaar getrouwd en nog steeds gelukkig samen.

Thuis in Ierland, met Oliver en Joshua: 'De liefde voor Ollie bracht ons dicht bij elkaar.' Zusje Tabitha ontbreekt op de foto.

'93 een stuur kreeg. In zijn eerste jaar leverde de Brit een ongelijke strijd met zijn teamgenoot, drievoudig wereldkampioen Alain Prost, die gezien zijn nationaliteit en staat van verdienste een voorkeursbehandeling genoot bij mo-

torenleverancier Renault. Damon won alsnog drie races. Toen Prost met zijn vierde wereldtitel op zak Williams én de Formule 1 verliet, kreeg Hill in '94 een nieuwe illustere teamgenoot: Ayrton Senna. Het kan sinister klinken, maar pas nadat Senna zich te pletter had gereden in Imola, speelde Williams voluit de kaart Hill in de strijd tegen de ongenaakbare Michael Schumacher. Hill won nog zes GP's en strandde op één schamel puntje van de wereldtitel, die hij ook in '95 aan de oppermachtige Duitser moest laten. Maar intussen beging Schumacher wellicht de flater van zijn leven door voor Ferrari het grootste kontrakt uit de geschiedenis van de Formule 1 te tekenen: 750 miljoen frank per jaar, de lukratieve sponsorkontrakten niet inbegrepen. Kan de tweevoudige wereldkampioen van Ferrari - dat sinds '79 met Jody Scheckter geen titel meer won - weer een winnend team maken? Het ziet er niet naar uit. Kenners zijn het erover eens: wanneer op 13 oktober in het Japanse Suzuka de laatste Grand Prix van het seizoen gereden wordt, zal Damon Hill al

met een straatlengte voorsprong wereldkampioen zijn.

De huidige gang van zaken zit de eergierige Duitser hoog, zoveel is zeker. Schumacher en Hill zitten elkaar - gelukkig enkel verbaal - regelmatig in de haren. De vete zorgt niet alleen op de omloop voor vuurwerk tussen de twee. Laatst nog maakte *Schumie* brandhout van zijn Britse collega.

'Ik blijf erbij dat Hill geen absolute topper is', verkondigde Schumacher zonder blikken of blozen. 'De beste vijf F1-piloten van het moment, mezelf buiten beschouwing gelaten, zijn: Frenzen, Irvine, Hakkinen, Alesi en Barrichello. Hill heeft de beste wagen en alleen op die manier maakt hij het verschil. Wacht maar, het zal niet lang meer duren vóór Damon overvleugeld wordt door zijn ploegmaat Villeneuve. (op ironische toon) Ik had geen vader die mij aan zijn hand in de autosport introduceerde. Ik heb het allemaal zelf gedaan.'

VRIJBUI TER WORDT TOEGEWIJDE VADER

De afgunst en slagen onder de gordel zijn een groot kampioen als Michael Schumacher onwaardig. Trouwens, Damon Hill kreeg de rode loper niet uitgerold om toe te treden tot het Formule 1-gild, zoals Schumacher insinueert. De jaren die voor de Brit aan de grote doorbraak voorafgingen, waren voor hem en zijn jonge gezin allesbehalve rooskleurig. Met Georgie, de charmante 33-jarige echtgenote van Damon (35), keren we terug naar 1988. Oliver werd toen geboren, het eerste kind van Damon en Georgie.

'Ons geluk kon niet op', herinnert onze gastvrouw zich nog levendig. 'Na de geboorte van Ollie werd Damon een ander man. Ik kende hem als een levensgenieter, een vrije vogel die nog niet klaar was voor de verantwoordelijkheid voor een gezin. We waren net getrouwd en dachten eerlijk gezegd nog niet aan kinderen. De komst van Ollie

was niet... eh, gepland. Al snel na de geboorte kwam aan het licht dat Ollie leed aan het syndroom van Down, beter bekend als mongolisme. De opvang en verzorging van ons zieke kind kostte handenvol geld. Geld dat er niet was. Damon trok zich het lot van Ollie fel aan. De vrijbuiters van weleer werd een toegewijde vader. Ten einde raad verkochten we ons huis in Londen omdat we het geld nodig hadden. We verhuisden naar een klein appartement in de grauwe *suburbs* van de Britse hoofdstad. We waren arm maar ondanks alles heel gelukkig. (korte stilte) Het heeft een tijd geduurd voor ik kon aanvaarden dat mijn eerste kind een mongooltje was. Damon kon daar beter mee om. Voor hem telde maar één zaak:

zijn zoon. Ollie mocht niets te kort komen. De gedachte om hem in een instelling te plaatsen, kwam niet eens bij ons op.'

Dit is tevens het moment waarop de racecarrière van Damon een beslissende wending neemt.

'Damon had de mikrobe voor de autosport in het bloed meegekregen', zinspeelt Georgie op de afkomst van haar man. 'Maar hij zag het racen aanvankelijk meer als een hobby dan als een vak. Toen we wegens Ollie in geldnood raakten, groeide bij Damon het besef dat de tijd voorbij was dat hij zijn sport op een amateuristische basis beleefde. Hij ging alleen nog in op degelijk betaalde aanbiedingen. Damon werd plots veel fanatieker op de omloop. Hij werd met argwaan bekeken in het milieu waar men dacht dat Damon erop rekende dat hij als zoon van de legendarische Graham wel vanzelf aan de top zou geraken. Niets is minder waar. Damon leed daar fel onder maar liet naar buiten toe niets merken. Alleen aan mij vertelde



Damon Hill op de racetrack. Aartsrivaal Schumacher gunt zijn Britse collega de titel niet.



De kleine Damon met zijn vader, F1-legende Graham Hill.

hij wat zijn werkelijke ambitie was: Formule 1-piloot worden. Het heeft bloed, zweet en tranen gekost, maar Damon is er geraakt. Evenwel niet zonder een grote dosis wilskracht en zelfdiscipline.'

'IK MIS MIJN WERK SOMS'

Intussen is Ollie een opgewekte, lieve jongen van zeven. Hij heeft een broer van vijf, Joshua. En negen maanden geleden kreeg hij er nog een zusje bij, Tabitha. Het gezin is nu compleet, meldt Georgie.

'Ik was vroeger modeontwerper', gaat mevrouw Hill verder. 'Ik leerde Damon kennen in '81. Gedurende jaren hadden we een af-en-aan-relatie. Hetzelfde scenario herhaalde zich steeds. Een van ons twee maakte het uit. Maandenlang hoorden we niks meer van elkaar. En op een dag kwamen we mekaar toevallig er-

gens tegen en tekenden we de vrede. Uiteindelijk kwamen Damon en ik tot de vaststelling dat we niet zonder elkaar kunnen. In '88 zijn we getrouwd. En we zijn nog steeds gelukkig samen. Tijdens het Formule 1-seizoen is Damon meestal weg, maar dat zorgt nooit voor spanningen. Weet je, Ollie maakte de band tussen ons twee onverwoestbaar. Damon waardeert het enorm dat hij zijn weg kon gaan in de autosport doordat ik mijn werk opgaf om voor Ollie te zorgen. Ik mis mijn werk soms, ja. Als ik wat tijd over heb, ontwerp ik thuis kleren voor mezelf of voor de kinderen.'

Damon en Georgie wonen nu in een prachtig huis aan een baai in Ierland. Financiële zorgen hebben ze al lang niet meer.

'Maar we zijn de *harde tijden* zeker niet vergeten', oppert Georgie. 'Veel jonge ouders verkeren in hetzelfde geval als wij zeven jaar geleden. Om hen in de mate van het mogelijke te helpen, hebben Damon en ik de Down's Syndrome Association opgericht. Ouders van mongolistische kinderen kunnen bij ons raad en bijstand krijgen. De Stichting is mijn levenswerk. Damon? Die volgt de zaken van op een afstand. (lachend) Hij heeft dezer dagen andere zaken aan zijn hoofd. Wereldkampioen Formule 1 worden bijvoorbeeld. Ik ben er zeker van dat het hem dit jaar lukt!'