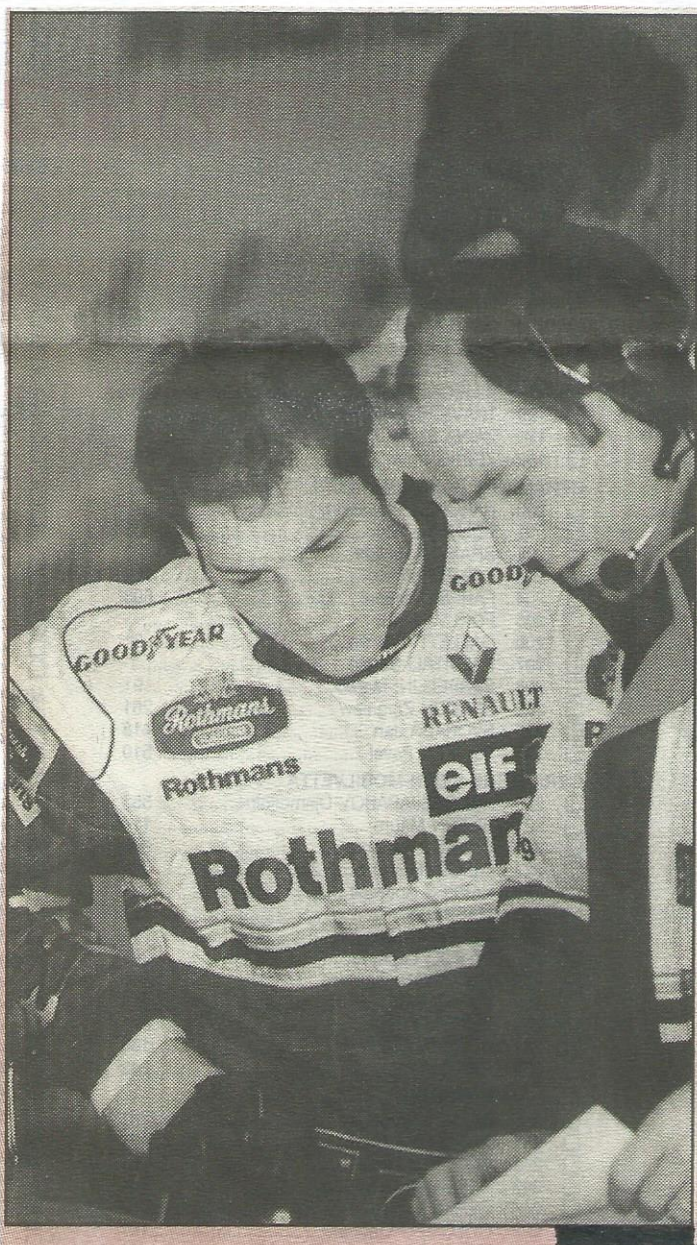


Villeneuve: „Ik ben een goudvis”

MONTREAL – In een straal van 75 kilometer rond Montreal is geen luizige hotelkamer meer te vinden. Quebec, Canada loopt te hoop voor zijn nieuwe held, Jacques Villeneuve. Hijzelf zou het liefst weglopen: „Être une star, ça me gêne”, zegt de 25-jarige Canadees, ouder dan zijn leeftijd en kwajongensuiterlijk laten vermoeden.



Jacques Villeneuve begrijpt de opschudding rond zijn persoontje niet zo goed: „Blijbaar zien de mensen meer in mij dan ikzelf.”

Hij kwam door de grote poort de Formule 1 binnen, Jacques Villeneuve. Als Indycar-kampioen en winnaar van de legendarische Indy 500, het hof gemaakt door Bernie Ecclestone in hoogsteigen persoon. Ondergebracht bij Williams, de beste wagen van het lot. Hij toonde zich de belangstelling waard. Was het niet van een jeugdfoutje, overmoed, hij had zijn aller-eerste race in Australië gewonnen. Was hij verrast dat het zo snel zo goed ging?

„Neen”, stelt Jacques rustig. „Ik had vertrouwen in mijn kunnen”.

Nochtans is het fundamenteel verschillende racery. Indycars zijn zwaarder, krachtiger en hebben een hogere topsnelheid. Een F1 besturen is een extreme bezigheid, die fijnere afstelling vergt. Villeneuve is het daar niet mee eens.

„Ook in Indycar werk je veel met de ingenieurs. De debriefings in Amerika duurden langer. Het kon, omdat je naast de race nauwelijks andere verplichtingen had. Dat is in F1 wel even anders. Twee uur voor de start word je al opgeëist: rennersparade, gridsamenstelling, opwarmronde. Te veel van het goede. Om nog te zwijgen van de testritten en de representaties. In regel blijven we na de GP op het circuit voor tests. Maandag vrij, dinsdag, woensdag en donderdag rondjes draaien. Vrijdag en zaterdag naar een ander land om op te draven voor de sponsors. Twee dagen vrij, eindelijk, maar op dinsdag gaat het alweer naar de volgende race. Je krijgt nauwelijks tijd om te ademen.”

Vader

Dat klinkt druk. Heeft hij zich zijn overstap nog niet beklagd?

„Dit is mijn eerste seizoen F1”, lacht Villeneuve. „Ik hou het dus nog wel even uit. Ik heb ook zoiets van: het is mijn job, het moet maar. Maar buiten de werkdagen moeten ze mij met rust laten.”

Niet evident in zo'n overvloedig gemediatizeerde discipline als Formule 1.

„In luchthavens, op straat, overall word ik herkend en aangeklapt. Als er eentje om een handtekening komt bedelen en hij doet dat discreet, wil ik wel eens toegeven. Maar veelal valt een hele meute je op de hals. Ik voel me vaak als een goudvis in een bokaal: aangestaard door iedereen. En ik begrijp bij god

niet waarom. Ik vind mezelf banaal. Ik praat niet graag over mezelf. Blijkbaar zien de mensen meer in mij dan ikzelf.”

Villeneuve was al een ster nog voor hij een meter F1 had gereden. De zoon van legende Gilles Villeneuve, een genie achter het stuur, die zich te pletter reed tijdens de trainingen voor de GP van België 1982. Jacques was toen elf. „Voor mij is hij geen legende”, beet Jacques op de Nürburgring hardnekkige journalisten toe die hem zijn overwinning perse wilden laten opdragen aan zijn vader. „Ik zag de mythische races niet. Ik ken ze enkel van horen zeggen. Voor mij is hij gewoon een vader.”

En misschien zelfs dat niet. Misschien verwijt hij Gilles wel dat hij er nooit was voor hem, dat hij niet de dingen deed die een gewone vader met zijn zoon pleegt te doen. Die indruk alvast krijg je wanneer hij snauwt: „Ik rij alleen voor mezelf.”

Privacy

Craig Pollack is de vader van Jacques Villeneuve. Zijn skileer, tot Jacques hem vroeg zijn manager te worden. Niet wegens zijn capaciteiten, maar omdat Jacques hem blindelings vertrouwt. Wie het kan weten, vertelt dat Jacques, wanneer hij een nieuw hemd wil kopen, niet aan zijn vriendin vraagt of hij ermee staat, maar aan Pollack. Zijn manager is ook de eerste die zijn gedichten krijgt te lezen. „Des petites conneries”, noemt Jacques ze. „Niet voor publicatie vatbaar.” Daarmee vult hij zijn schaarse vrije tijd, skiën en schaatsen enigszins in onbruik geraakt wegens het gevaar voor lijf en leden. Dichten

en muziek. „De meest uiteenlopende genres. Op mijn appartement in Monaco heb ik wel duizend CD's.”

Op een paar intimi na, weet niemand waar dat appartement zich bevindt. Zelfs Frank Williams niet. Voor Villeneuve is privacy een heilig goed. In zijn Indycar-tijd had hij daar een aardige oplossing voor: hij trok van circuit naar circuit in een enorme motorhome.

„Ik trok de deur achter me dicht en ik was thuis. Terwijl ik toch nog op het circuit was. Als ik dus een geniale inval had die ik snel met de ingenieur wou doorpraten, of vice versa, dan kon dat. Nu, in Formule 1, vlucht ik zo snel mogelijk naar mijn hotel. Om weg te zijn van dat circuit.”

Naar het beeld van de moderne Formule 1. Het circuit is werk. Superindividueel werk. Collega's zijn er niet, enkel rivalen.

„In Indycar werd er veel meer met elkaar gepraat. Er waren geen garages. Na elke rijbeurt werden de auto's terug naar de tent, in de paddock, gerold. En wij volgden, keuvelend. In Formule 1 zit iedereen de godganse dag in zijn garage opgesloten. Briefing en debriefing gebeuren in een ingerichte camion, op 22 centimeter van de garage. Hoe kan je zo contact leggen?”

Villeneuve keert dit weekeinde naar zijn geboorteland terug. Canada staat zo ongeveer op zijn kop.

„Ik weet niet hoe het is in Canada, want sinds Melbourne kwam ik er nog niet. Maar ik liet me vertellen dat ik zo populair ben als Céline Dion. Tja, ik zal maar incognito naar het circuit gaan, zeker?”

Zaterdag 15,
zondag 16 juni 1996

Hill zonder zorgen

BRUSSEL – Damon Hill klokte tijdens de eerste vrije oefenritten van de GP Formule 1 van Canada de scherpste chrono. In de voorbije twee grand prix moest de Brit telkens voortijdig naar de kant. Waardoor Michael Schumacher de WK-leider in de tussenstand naderde tot op 17 punten. Maar Hill maakt zich geen zorgen voor de race van zondag op het circuit van Montreal. „Jacques Villeneuve wordt voor zijn eigen fans de te kloppen man. Het motiveert me meer dan het me stoort”, aldus Hill die totnogtoe in Canada nooit dichter finishte dan de tweede plaats.

■ **Uitslag eerste vrije oefenritten:** 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.22.958 (gem.: 191,851 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.22.992; 3. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.23.294; 4. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.23.459; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.23.656; 6. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.23.931; 7. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.24.080; 8. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.228; 9. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.24.419; 10. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.24.521; 11. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.24.920; 12. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.25.103; 13. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.25.419; 14. Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.25.529; 15. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.25.722; 16. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.25.913; 17. Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.26.263; 18. Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.26.284; 19. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.26.286; 20. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.27.504; 21. Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.27.537; 22. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.35.551

Maandag 17 juni 1996

Tacticus Hill doet critici zwijgen

MONTREAL – Damon Hill sluit de eerste helft van het F1-seizoen af met een voor-sprong van 21 punten in het kampioenschap. Hills vijfde zege van 1996, voor ploegmaat Villeneuve, was het resultaat van een prefecte strategie van de Brit. Wereldkampioen Schumacher moest iets na halfweg opgeven en volgt nu op 27 punten.

Damon Hill had het voor de wedstrijd al laten weten: de komende twee maanden worden cruciaal voor de ontkenning van het wereldkampioenschap. Nu ligt dat met vijf grote prijzen ook voor de hand, maar de Brit bedoelde vooral dat hij zijn dubbele nulscore van Monaco en Spanje niet mocht herhalen. Anders zou zijn voorsprong die hij in het begin van het seizoen had opgebouwd snel weggeveegd zijn.

Vooraf door Michael Schumacher, in een, naar men aannam,

steeds beter draaiende Ferrari. *Il Cavallino Rampante* nam in Canada als laatste van alle F1-teams de geheven neus in gebruik, een concept in 1991 geïntroduceerd door Ken Tyrrell.

De eerste rondjes met de nieuwe voorsteven waren veelbelovend, maar tijdens de kwalificatieronden geraakte Schumacher niet verder dan een derde plaats, achter Damon Hill, die Williams-ploegmaat Villeneuve met amper twee honderdsten de pole voor zijn thuisrace ontnam.

De pech van de Ferrari's nam in de race amper te geloven proporties aan. Schumacher raakte niet weg voor de opwarmronde en moest achteraan starten. Eddie Irvine zag al in de tweede ronde een stabilisatorstang zomaar af-

kappen, terwijl wereldkampioen Schumacher zich niet echt vlot door het veld wist te werken. Na twintig ronden kwam de Duitser pas als dertiende door. De calvarietocht kwam tot een einde toen vlak na zijn enige pitstop de Ferrari van de wereldkampioen een aandrijfslag achterliet op het beton.

Vooraf toonde Damon Hill dat de geruchten over een verlies aan zelfvertrouwen uit de lucht gegrepen waren. Autoritair zette hij zijn Williams in de eerste bocht voor die van Villeneuve om zo de eerste stek tot aan de eerste pitstop te behouden. Hill, eerder dit seizoen al blijk gevend van inventiviteit als het op tactiek aankwam, was samen met Martin Brundle de enige van de toprijders die voor een dubbele stopstrategie koos. Alle anderen hielden het bij één tankbeurt.

Opnieuw bleek Damon Hill het bij het rechte eind te hebben. Na Villeneuves enige pitstop behield de Brit net de leiding, en kon die geleidelijk aan uitbouwen tot een

kleine halve minuut. Ruim genoeg voor de tweede stop. Alhoewel Villeneuve in de laatste tien ronden nog alles uit de kast haalde, onderweg nog even de snelste ronde draaiend, strandde de Canadees op vier seconden van een thuisoverwinning.

„Op het einde lag het circuit er beter bij,” gaf Villeneuve uitleg. „Meer grip vooral. Zo kon ik nog wat proberen. De remmen van mijn Williams waren nog beter dan ik voor de race verwachtte. Had ik dat geweten, dan had ik in het begin van de race misschien wat meer kunnen aanvalen. Toch blijf ik er bij dat één stop hier de aangewezen tactiek was. Pech met achterliggers onderweg maakte het verschil.”

Jean Alesi, een jaar na zijn eerste en enige overwinning met grote hoop naar Canada gekomen, eindigde een voor hem ongewoon anonieme race op de derde plaats. „Ik blijf hopen op mijn eerste overwinning voor Benetton. Hier bleven we nog een beetje achter, maar binnen twee weken is er Frankrijk. Voor een thuispubliek kan je altijd een beetje meer.”

■ DE STARTORDE

■ **1ste rij:** Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.21.059 (gem.: 196,345 km/u); Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.21.079; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.21.198; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.21.529; **3de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.21.657; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.21.807; **4de rij:** Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.22.484; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.21.982; **5de rij:** Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1.22.321; David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.22.332; **6de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.868; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.22.909; **7de rij:** Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.23.067; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.23.118; **8ste rij:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1.23.201; Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.23.519; **9de rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.23.599; Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.23.959; **10de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.24.262; Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.25.012; **11de rij:** Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.25.193; Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.26.109.

DE UITSLAG

■ 1. Damon Hill (GBR/Williams-Renault), de 305,049 km in 1 u. 36 min. 03 sek. 465 (gem.: 190,541 km/u); 2. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 4.183; 3. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 54.656; 4. David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.03.673; 5. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1 ronde; 6. Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot); 7. Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10); 8. Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 2 rondes. De overige deelnemers werden niet gerangschikt. **Tussenstand WK rijders:** 1. Damon Hill (GBR) 53 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 32; 3. Michael Schumacher (Dui) 26; 4. Jean Alesi (Fra) 21; 5. David Coulthard (GBR) 13; 6. Olivier Panis (Fra) 11; 7. Mika Hakkinen (Fin) 10; 8. Eddie Irvine (Ier) 9; 9. Rubens Barrichello (Bra) en Gerhard Berger (Oos) 7; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 6; 12. Mika Salo (Fin) 5; 13. Johnny Herbert (GBR) 4; 14. Martin Brundle (GBR) 2; 15. Jos Verstappen (Ned) en Pedro Paolo Diniz (Bra) 1. **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Williams-Renault 85 ptn; 2. Ferrari 35; 3. Benetton-Renault 28; 4. McLaren-Mercedes 23; 5. Ligier-Mugen Honda 12; 6. Sauber-Ford V10 10; 7. Jordan-Peugeot 9; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.

Discussies rond kalender '97

MONTREAL (afp) – De Wereldraad van de Internationale Automobielfederatie (FIA) maakte in Montreal een ontwerp van de F1-kalender voor volgend seizoen bekend. Over dit ontwerp werd nogal wat gediscussieerd waarna officieus een „bijgewerkte” kalender werd opgesteld.

■ **Officiële kalender:** 2 maart: Australië; 23 maart: Brazilië; 6 april: Argentinië; 27 april: San Marino (+); 11 mei: Monaco; 25 mei: Spanje; 15 juni: Canada; 29 juni: Frankrijk; 13 juli: Groot-Brittannië; 27 juli: Duitsland; 24 augustus: België; 7 september: Italië; 19 oktober: Japan. Nog drie andere races moeten aangewezen worden. (+): onder voorbehoud van goedkeuring door de Wereldraad.

■ **Officiële „bijgewerkte” kalender:** 9 maart: Australië; 30 maart: Brazilië; 6 april: Argentinië; 27 april: San Marino; 11 mei: Monaco; 25 mei: Spanje; 15 juni: Canada; 29 juni: Frankrijk; 13 juli: Groot-Brittannië; 27 juli: Duitsland; 10 augustus: Oostenrijk; 24 augustus: België; 7 september: Italië; 21 september: Portugal (of 5 oktober: Indonesië); 19 oktober: Japan; 2 november: Las Vegas.