

„Zondag wint er een Ferrari”

HOCKENHEIM – Michael Schumacher keert huiswaarts. Nadat hij vorig jaar heel Duitsland gekreeg door zijn thuisrace te winnen, moet de wereldkampioen nu een einde maken aan een niet te vatten zwarte reeks voor Ferrari. Al drie opeenvolgende races was er geen enkele rode wagen aan de finish. Erger, de jongste twee grote prijzen reden ze amper 13 ronden bijeen.

M Toch is dat voor de Scuderia geen reden tot paniek. Twee technici werden naar een andere afdeling geplaatst, dat's alles. Terwijl de Italiaanse kranten moord en brand schreeuwden, zelfs even van sabotage gewag maakten, bleef men in Modena gewoon doorwerken. President Luca di Montezemolo wekte vorige zondag bij de lancering van de 550 maranello, Ferrari's opvolger van de Testarossa, zelfs verbazing door voor de Duitse TV-camera's te verklaren dat er in Hocken-

heim een Ferrari zal winnen.

Lege woorden, die als PR-praat kunnen worden afgedaan, maar bij de Duitse rioolpers gaat het erin als zoete koek. Hun heilige geloof in het kunnen van Michael Schumacher is nooit vermindert en ook zij zijn ervan overtuigd dat *Schumi* voor een publiek van 120.000 (de race is al sinds januari uitverkocht) de zege zal halen.

De wereldkampioen zelf hoeft zich voor boude uitspraken. Hij weet dat het eveneens zinloos is om de tegenslag: haarfijn uit te leggen, zijn woorden zullen toch nergens worden afgedrukt. De Duitse pers is meer geïnteresseerd in zijn privé-leven dan in zijn technische capaciteiten.

Zo was er de dag na zijn zege in Barcelona, een schitterende prestatie in de plensende regen, bij onze Oosterburen meer te lezen over de schoothondjes van Schumi's eega Corinna dan over de koers zelf. „Toch normaal,” reageerde Schumacher toen. „Eerst

bouwt de pers een beeld van me op, maar als ze dan in mijn privé-leven proberen te kijken, merken ze wat voor een saaie gast ik ben. Dus schrijven ze maar over mijn honden.”

Een verrassend humoristische uitspraak van een rijder die het imago van een nietsontziende streber heeft. Of had. Want sinds zijn overgang naar Ferrari is de Duitser niet langer het stijve PR-product dat als geprogrammeerd juichte bij een zoveelste zege. Zelfs de Britse tabloids, die hem niet zo lang geleden nog als chauvinistische *Kraut* af schilderden, hadden na de Britse Grand Prix te doen met *Schumi*.

„Ik denk dat de mensen me respecteren om wat ik doe bij Ferrari,” aldus Schumacher. „Ik heb niet voor de gemakkelijkste weg gekozen. Bij Benetton was het ook niet duidelijk of de successen aan mij of aan de wagen te danken waren, dus kon men mijn prestaties moeilijk inschatten.”

Bij de Scuderia ligt dat anders. Bijna iedereen is ervan overtuigd

dat enkel Schumacher de Ferrari vooraan kan laten rijden, of tenminste kwalificeren. De Kpenaar legt evenwel de nadruk het teamwerk. „Toen ik was dat enkel de laatste stap van het werk van 300 personen. was een overwinning van het team. Helaas, de recente nederlagen waten ook die van team.”

Toch beseft Schumacher dat hij intrinsiek sneller is dan de meeste van zijn tegenstanders. „En ik weet ook waar ik die win,” legt hij uit. „Altijd in snelle bochten. Komt door vertrouwen in mijn eigen kenen. Dat vertrouwen spruit voort uit mijn successen maar ook een zeker talent, denk ik. Ik ben altijd snel geweest.”

„Dat vertrouwen wijkt niet, en nu niet. Als iets niet goed draait, dan vraag ik me af wat ik anders kan doen. En altijd vind ik antwoord. Nu zijn er problemen die ik samen met het team moet oplossen, maar mijn geloof in het team is er nog steeds. Ik heb vorige week niet voor niets bijgetekend bij Ferrari.” Zes maanden geleden had men dit nog geschouwd als arrogantie van Duitser, nu lijkt men eerder neigd om het toe te schrijven aan zijn onwrikbaar zelfvertrouwen.

Verjaagt Frentzen Hill bij Williams?

HOCKENHEIM – Er is enige deining binnen de Formule 1 omdat het gerucht weer is opgedoken dat Heinz Harald Frentzen, wiens contract einde dit seizoen bij Sauber Ford ten einde loopt, zou overstappen naar Williams. Dat zou kunnen inhouden dat Damon Hill, nochtans duidelijk op weg naar de wereldtitel 1996, naar een andere werkgever zou moeten uitzien.

De druk omringde 29-jarige Duitser geeft toe dat er gesprekken zijn geweest maar houdt de boot vooralsnog af. „Noteer dat er al in 1994 geruchten liepen dat ik getekend zou hebben voor Williams”, zegt hij. „Die kwamen niet direct van mij. Ik kan tot dusver alleen maar stellen dat ik goede hoop heb ook volgend jaar in de Formule 1 actief te zijn. Ik wil wel toegeven dat ik al gesprekken heb gehad met Frank Williams maar die heb ik ook met andere teams. Getekend is er niets. Kan ook moeilijk. Niemand weet momenteel hoe de knikers zullen rollen, want met name het vertrek van Renault brengt met zich mee dat lui met beslissingsbevoegdheid zoals Frank Williams zelf nog niet eens weten waar ze aan toe zijn. Het kan in de top van de F1 vele kanten uit en dus wacht ik vooralsnog af.”

Frentzen, die net als wereldkampioen Schumacher gevormd werd in de jongerenschool van Mercedes, houdt ook die deur op een kier. „Ik sluit niets uit”, zegt hij. „Een stuk van mezelf is nog altijd bij Mercedes en vermits mijn vroegere broodheer nog altijd samenwoont met McLaren, blijft ook dat heel beslist een mogelijkheid.”

F1-hoop met een diesel

FRANCORCHAMPS – Twee van Vlaanderens grootste race-talenten rijden in de 24 uren van Francorchamps met een diesel. Marc Goossens deelt de BMW 325tds met Jean-Michel Martin en Stéphane De Groodt, Bas Leinders doet hetzelfde met José Close en de Duitser Seidel aan het stuur van een VW Golf TDI. Beiden willen in de Formule 1 geraken. Goossens staat er met zijn tweede F3000-zege vorige week in het Siciliaanse Enna het dichtste bij, maar het overwicht van Leinders in de Europese Formule Opel opent ook perspectieven. Marc heeft er al enkele dubbele etmaalraces op zitten, Bas heeft slechts één toerismerace achter zich, een Peugeot 106-koers, die hij wel won.

Niet dat ze zich hier met elkaar willen meten. „De 24 uren is niet de geschikte plaats om dat te doen,” weet Goossens. „Zeker niet als dat met een diesel moet gebeuren. Hier een vergelijking opmaken zou complete onzin zijn.”

„Inderdaad,” beaamt Leinders. „Hier is de wagen trouwens belangrijker dan de rijders. Voor een echte confrontatie tussen ons twee zullen we allicht moeten wachten tot in de Formule 1.”



Michael Schumacher bij Michael Schumacher: „Mijn geloof in ons kunnen is er nog steeds.”

Zaterdag 27,
zondag 28 juli 1996

Dromer tussen de haaien

Renault stopt, chef-ingenieur Bernard Dudot kiest het ruime sop

Einde van het seizoen 1997 houdt Renault het voor bekeken in de Formule 1. Een begrijpelijke beslissing overigens. Wat heeft het team nog te bewijzen? Er is niets meer te winnen, veel mischien te verliezen. Voor chef-ingenieur Bernard Dudot, 56 maar nog steeds een sentimentele dromer met een hart van koekebrood, breken nieuwe tijden aan. Hij weet niet wat hij ervan denken moet. Enerzijds krijgt hij eerlang de tijd alles in te halen wat hij in 20 jaar is misgelopen maar het afscheid van de arena valt hem, net als elke topsporter, hoe dan ook zwaar.

Het doet dat valt: het heeft iets vertrouwd nochtans voor Dudot. In '85 al trad Renault terug als constructeur, in '86 als motorenleverancier. „Een heel andere situatie echter”, zegt Dudot. „Ik kon niet anders dan me achter de beslissing van de directie scharen. Renault maakte moeilijke tijden door, de onderneming stapelde de verliezen op en de Formule 1 kostte, net als nu, bergen geld. Toch overheerste binnen het competitiedepartement het gevoel van absolute verslagenheid. Dicht, heel dicht waren we bij de wereldtitel maar nooit was het ons gelukt ons helemaal te bewijzen. De bitterheid, de wrok, de onmacht van het falen: ik vergeet dat nooit. Wat me recht hield, was de goede hoop, het vaste vertrouwen bijna, dat het ooit keren zou, dat we, als het eenmaal maar iets beter zou gaan, alsnog een kans zouden krijgen.”

Mission impossible

De kans kwam in 1990. Het was tevens een verschrikkelijke uitdaging. Renault moest opboksen tegen het toenmaals oppermachtige Honda. Een mission impossible, zo leek het. De Japanners hadden het vernuft en, meer nog, de financiële middelen, de mensen en de tomeloze arbeidsdrift. „Ik heb me nooit neergelegd bij de zogenaamde superioriteit van de Japanners”, herinnert zich Dudot. „Er zijn geen superieure of inferieure rassen. Wij waren beslist niet minder intelligent, inventief of competent. We hadden misschien minder middelen en mensen maar we waren extreem opgeladen. De Japanners hebben ons geholpen. Ze gaven ons het alibi, de uitdaging. In de topsport bereik je niets indien de lat onvoldoende hoog ligt. Wel, ze legden ze zeer hoog en dat gaf ons de verbetering die je nodig hebt om bergen te verzetten. Ze maakten ook fouten. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat ze dachten dat alles voor hen nog slechts *a walk in the park* was, of daaromtrent. Ze schakelden

van een tiencilinder naar een twaalfcilinder over alsof het kinderwerk betrof. Een duurbetaalde vergissing. Ik steek niet weg dat het onze beste herinnering is. Vooral omdat we een soort mentaliteitswijziging tot stand brachten. Onze overwinning beperkte zich niet tot de Formule 1-arena. De Europese constructeurs zagen de Japanners niet langer als een oninneembare vesting. Het ging wellicht zelfs verder dan alleen maar de auto-industrie.

Prijs

Dudot betaalde intussen de prijs. In twintig jaar Formule 1-carrière heeft hij geen privé-leven gehad en wat daarvan overbleef, lag vlug in puin. Vrijtijdsbesteding was nooit een probleem. Elke dag was gevuld met Formule 1. 24 uur op 24 zeg maar. „In

de winterperiode. Maar ik heb de week tot maximaal tien dagen vrij", weet hij. „Dat blijft vooralsnog zo. Mijn vriendin heeft daarmee leren omgaan. Vraag me niet hoe, ik zou het niet weten. Laten we maar niet over mijn privé-leven praten. Dat heb ik gewoon niet. Het is een keuze die je op een bepaald moment maken moet. Het is hard, egocentrisch en hartverscheurend, maar zo is het nu eenmaal. De tien dagen vakantie die ik me gun, breng ik dan meestal nog door met vrienden binnen het team. De vrouwen zijn van de partij en er is een absoluut verbod op job-talk maar eerste prijzen in het sociale leven zullen we in deze omstandigheden nooit halen. Ik hoop dat later nog enigszins in te halen."

Het is veeleer toeval dat Dudot een motorenspecialist werd. Na zijn opleiding burgerlijk ingenieur werkte hij een jaar voor Citroën binnen de productieafdeling maar bij de eerste de beste gelegenheid postuleerde hij voor een job in het competitiedepartement van Renault. „Toevallig kwam ik in de motorenbranche terecht", zegt hij. „Het had net zo goed de chassisafdeling kunnen zijn. Ik was niet speciaal op motoren gericht maar wel op competitie. Als ik in de vliegtuig-industrie zou zijn beland, zou ik iets hebben gezocht dat te maken had met jachtvliegtuigen. Niet dat ik zo krijgshaftig ben, maar ik hang naar perfectie en prestatie. Dat zal me heel mijn leven bijblijven. Ik zie me niet aan een strand van een pensioentje genieten."

Toch voedt hij nog een jongensdroom. Jaren terug al sprak hij ons over zijn passie voor de zee en het zeilen. „Ooit zeil ik in mijn eigen boot de wereld rond", zegt hij terwijl de blik op oneindig gaat. „Met mijn vriendin als zij dat in mijn gezelschap kan opbrengen. De grote vraag blijft: wanneer?"

Een sentimentele dromer? Een verloren gelopen romanticus? Een obsessief, prestatiegericht monster? Wil de echte Bernard Dudot opstaan. „Een mengeling van dat alles", mediteert hij. „Een dromer voor alles. Maar ook gedreven. Ik heb een uitdaging nodig."

Egotrippers

Bewaart hij onvergetelijke herinneringen aan de F1? Maakte hij vrienden of was het alleen maar Arbeid Adelt in een wereld van haaien? „Er zijn mensen en dingen die een onvergetelijke indruk hebben nagelaten", weet hij. „Senna, Prost, Schumacher maar ook mindere goden zoals Jabouille of Boutsen, want er is meer in de F1 dan alleen maar superkampioenen. Het is een niets of niemand sparende wereld maar ik ben wel zeker dat ik er vrienden voor het leven heb gemaakt. Vooral binnen het team heerst een echte korpsgeest die hechte banden smeedt. Als egotripper maak je het niet in ons vak. Zelfs de renners niet. Zonder het team zijn ze niets. Het omgekeerde is ook waar: het team is niks zonder zijn toprenner. Computermodellen zijn aardig en noodzakelijk maar ze zullen nooit de mensen vervangen. Toegegeven intussen: de technische staf heeft het in deze bikkelharde wereld makkelijker dan de renners. Onder hen is de rivaliteit erg bitter. Elke dag opnieuw *to be or not*

to be. Het is geen leven. Maar ze kunnen niet zonder. Eén ding bindt ons allen: de droom. Zonder dromen is voor mij het leven onmogelijk. Het is het fundament waarop alles is gebouwd en ik bekijk dat niet als iets dichtelijks of romantisch. *I have a dream*. Sinds Martin Luther King hoor je het dagelijks. Misschien omdat iedereen zichzelf daarin herkent. Dat wil ik hopen althans."

■ De uitslagen van de eerste oefenritten:

1. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:46.145 (gem.: 231,408 km/u), 2. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1:46.184, 3. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:46.198, 4. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:46.294, 5. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:46.384, 6. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1:46.487, 7. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:46.959, 8. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1:46.998, 9. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:47.110, 10. Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1:47.534, 11. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:47.586, 12. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:47.668, 13. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:48.157, 14. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1:49.220, 15. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:49.243, 16. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:49.629, 17. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:49.843, 18. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1:50.815, 19. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:50.872, 20. Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 1:54.685. Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford) en Luca Badoer (Ita/Forti-Ford) kwamen nog niet in actie.



Michael Schumacher treedt zondag in zijn Ferrari aan in eigen land.



Bernard Dudot: „Eén ding bindt ons allen: de droom.“

Maandag 29 juli 1996

Hill met een zucht langs Berger

Crisis bij Ferrari goede zaak voor Harald Schumacher?

Met Gerhard Berger en Benetton leek het wereldkampioenschap Formule 1 een nieuwe, verrassende impuls te krijgen tot de Oostenrijker in de 43ste van 45 af te leggen ronden met donderend geweld zijn motor opblies en Hill handjeswuivend en vooral met een bijna hoorbare zucht van opluchting naar zijn zevende overwinning van het seizoen mocht opstappen. Een gouden dag voor de Brit die nooit in Duitsland won en met zijn 20ste overwinning niet alleen plaats neemt in de galerij van de onsterfelijken maar ook een heel flinke stap zet in de richting van de wereldtitel 1996. Hill die zich vooral in zijn eigen huis bedreigd weet kan er zich voortaan mee vergenoegen teamgenoot en aartsrivaal Villeneuve te volgen. Tweede plaatsen in de vijf resterende ritten zijn voldoende om hem voor iedereen mathematisch onbereikbaar te maken.

Hockenheim is een monotoon maar technisch aartsmoeilijk circuit omdat de opeenvolging van lange, rechte stukken en trage chicanes ingenieurs en renners verplicht bij het afstellen van de vleugels een heel delicaat compromis uit te werken. Weinig vleugel en daaruit voortvloeiende extreem hoge topsnelheden van om en bij de 340 per uur wordt cash betaald met problemen in de chicanes en in het met veel bochten bezaaide labyrint dat als *het stadion* te boek staat.

De verschillen in de chronoritten die de startorde bepalen waren miniem. De conclusie lag voor de hand. De lange, rechte stukken ten spijt, zouden inhaalmaneuvers in de spits van de wedstrijd moeilijk en risicovoller zijn. Om dat zo veel mogelijk uit de weg te gaan zaten de heren uren over het tactische bord gebogen. Hill koos voor twee bevoorradingsstops, kwam daarmee na een wat prutserige start die hem van de pole naar de derde plaats deed terugvallen, alsnog op kop maar kon onvoldoende voorsprong nemen om na de tweede tankbeurt voorin te blijven.

Onbarmhartig

De Brit hees zich weliswaar vrij vlug onder de achternvleugel van de leider maar Berger die het toen nog zeven ronden moest uitzingen, maakte zich biezonder breed en alle pogingen van Hill die zes keer zijn neus langszij wurmde leden schipbreuk. „Het was duidelijk dat ik een maximum aan risico moest nemen maar dat kon ik me met het oog op de titelstrijd niet zo best veroorloven“, legde de winnaar uit.

Men meende de race gelopen toen hij een bord voorgehangen kreeg dat hem tot voorzichtigheid maande. „Hockenheim is al sowieso een circuit dat de motoren extreem belast“, gaf de winnaar nog mee. „Benaauwend allemaal. We wisten beiden dat we ons op het scherp van de snede bewogen. Het was Gerhard's motor die begaf.“

Over de geruchten als zou Heinz

Harald Frentzen zich opmaken om hem bij Williams einde dit seizoen uit zijn stoeltje te wippen, wou Hill zich niet druk maken. „Wie zijn oren naar de geruchtenmolen laat hangen, heeft in de F1 geen leven”, orakelde hij. Williams doet intussen niet bar veel om die molen te stoppen. Het zal zijn onderhandelingspositie immers niet verzwakken. Hill zou naar verluidt 10 miljoen pond vragen indien hij erin slaagt de wereldtitel te pakken maar Williams staat natuurlijk niet te springen om hem zijn zin te geven. In het rondje poker dat nu ongetwijfeld volgt, zal de baas er wel niet voor terugschrikken troefkaarten zoals Herr Frentzen onbarmhartig uit te spelen.

Er zijn precedents. Men herinnert zich hoe Mansell einde van het seizoen '92 bij Williams opstapte na eindeloos gepingel over het honorarium dat hij als wereldkampioen zou vangen. Hij werd vervangen door Hill die dus weet waar Abraham de mosterd haalt.

Complot

Schumacher reed na drie opeenvolgende miskleunnen de race uit maar was nooit in strijd voor een podiumplaats en wordt in de run om de titel nu ook door Alesi voorbijgestoken. „De Ferrari-crisis komt hem wellicht nog zo slecht niet uit”, hoor je al in de coulissen. Schumi ligt tot einde van volgend seizoen bij Ferrari vast maar twee handige clausules stellen hem in staat het contract vroegtijdig af te blazen: het vertrek van designer John Barnard of een WK-eindstand waarin men Duitslands hoop in bange dagen niet onder de eerste drie vindt. Voer voor wilde complot- en manipulatiescenario's alvast.

Lavaggi vervangt Fisichella

HOCKENHEIM – Giancarlo Fisichella werd door Minardi bedankt en wordt tot het einde van het seizoen vervangen door Giovanni Lavaggi die met zijn 38 lentes niet bepaald als een aankomende junior mag worden aangeduid. Men neemt aan dat het noodlijdende Minardi alweer voor de centen heeft gekozen.

McLaren wil broer Schumacher

HOCKENHEIM – De kans is vrij groot dat Ralf Schumacher, broer van Michael Schumacher, binnen de kortste keren een contract tekent voor het F1-team van McLaren-Mercedes. Norbert Haug, sportdirecteur van Mercedes heeft zich alvast in die zin uitgelaten.

„Je zou bijna kunnen stellen dat eerder wij dan hij vragende partij is”, gaf Haug toe. „We hebben hem overigens vorig jaar al gepolst. We zijn zeer onder de indruk van de prestaties die hij de jongste tijd in Japan heeft neergezet en we zijn wat graag bereid hem een uitgebreide testsessie te gunnen in onze F1-wagens. Ik ben er bijna zeker van dat die test positief zal uitvallen. Een contract als testrijder ligt dan voor de hand. Ik sluit echter niet uit dat het meer wordt. Ik ben intussen wel zeker dat wij Ralf in een nabije toekomst hoe dan ook in de F1 zullen terugvinden.”

Forti verdwijnt maar komt terug

HOCKENHEIM – Zaterdag trok het team Forti Corse zich terug uit de GP van Duitsland. In Hongarije komen ze terug. Guido Forti heeft de samenwerking met Shannon Racing Team opgezegd en heeft een nieuwe sponsor gevonden.

Irvine blijft in '97 bij Ferrari

HOCKENHEIM – De Ier Eddie Irvine blijft volgend jaar bij Ferrari aan de zijde van Michael Schumacher. Dit maakte Ferrari-voorzitter Luca di Montezemolo zondag bekend na de Grote Prijs van Duitsland in Hockenheim. De aankondiging kwam na een wedstrijd waarin de Ier andermaal uitviel, nu wegens een defecte versnellingsbak.

Bomalarm in perszaal

HOCKENHEIM-Klokke 13 u. 50, tien minuten voor de start van de Grote Prijs van Duitsland Formule 1, werd de perszaal opgeschrikt door een bomalarm. „Ik heb jammer maar helaas een wat vreemde boodschap”, riep de speaker met dienst om. „De politie verzoekt ons mede te delen dat ze een bommelding ontvingen. We zijn wel

bijna zeker dat het een smakeloze grap betreft maar wil iedereen toch maar de vriendelijkheid opbrengen zijn of haar handbagage na te kijken. Mocht U in uw omgeving een voorwerp aantreffen dat U of een collega niet toebehoort, wil dat dan onmiddellijk melden.”

Even nadien werd het verzamelde persgild

ook opgeroepen zich naar de persoonlijke kluisjes en de bagageconsigne te spoeden om ook daar zorgvuldig na te trekken of er niks loos was. Papiermanden en vuilniszakken werden binnenste buiten gekeerd, de onrust was tastbaar aanwezig maar het onweer dreef over.

Hill ontloopt zware sanctie in kwalifikatieritten

HOCKENHEIM – Damon Hill die in de kwalifikatieritten voor een heuse thriller tekende, ontliet nadien maar net een straf die hem naar de laatste plaats van de startopstelling zou hebben doen terugvallen omdat hij na zijn laatste sprint een rood licht negeerde en zich niet aanbood voor een gewichtscontrole. Na het horen van de betrokken partijen en het bekijken van de videobeelden, besloot de wedstrijdjury alles blauw-blauw te laten omdat naar hun smaak Hill niet echt een scheve schaats had gereden. Een en ander ontlokte Minardi, die klacht neerlegde, een schaterlach. „Ik moet besluiten dat God in Fish and Chips doet“, zei hij.

Op de show die Hill en de collega's op de baan ten tonele voerden, viel niks af te dingen. Het bleek een der boeiendste kwalifikatieritten van de laatste jaren. Schumacher die het hele week-

einde morrend om zich heen sloeg omdat men er maar niet in slaagde zijn Ferrari optimaal af te stellen, kwam heel vroeg met een kanontijd die tot het einde leek te zullen standhouden. Hill, Berger,

Alesi, Hakkinen en zelfs Villeneuve – met het circuit nochtans helemaal niet vertrouwd en in het *Stadion* al te dikwijls in de knoei – leken allen op een bepaald moment Schumi van de kop van de tabellen te zullen kegelen, maar steeds liep het in de slotmeters toch nog mis.

Met nog veertig seconden te gaan ontweek Hill niet de wit-zwart geblokte vlag die de wedstrijdleader al in de hand hield en vermeed in zijn vierde en laatste sprint in het *Stadion* het stuurfoutje dat hem zeven minuten eerder de pole leek te zullen kosten. In zijn zog liep Berger nog naar de tweede plaats.

Heibel ontstond nadien omdat Hill in de slotfase een rood licht negeerde dat hem voor een gewichtscontrole opriep. „Ik was zes minuten voordien al op de weegschaal geroepen“, legde hij uit. Het is nooit gebeurd dat een renner twee maal achter elkaar zich voor dezelfde controle moet melden.

De oproepen voor de gewichtscontrole worden gedicteerd door een computerprogramma dat op willekeur is gericht. De computer houdt geen rekening met volgorde, beurtsysteem of wat dan ook. Een soort roulette dus. Hetzelfde nummer kan, zo het lot het wil, vijf keer achter elkaar uitkomen. „Daar stond ik in het vuur van de strijd helemaal niet bij stil“, aldus Hill. „Ik zag vaag slechts een rood licht maar dacht dat het voor iemand anders was bestemd“.

De jury was kennelijk van oordeel dat de goede trouw van Hill niet in het geding was en dat er reden was om aan te nemen dat verwarring in de aanduiding van de te controleren wagen niet helemaal was uit te sluiten.

STARTORDE

■ **1ste rij:** Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.43.912 (gem.: 236.380 km/u); Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.44.299; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.44.477; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.44.644; **3de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.44.670; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.44.842; **4de rij:** David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.44.951; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.45.389; **5de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.45.452; Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.45.876; **6de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.46.575; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.46.746; **7de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.46.899; Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.47.711; **8ste rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.48.139; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.48.381; **9de rij:** Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.48.512; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.49.461; **10de rij:** Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.49.551. **Uitgeschakeld** (overschrijding van de 107%-limiet): Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 1.51.357.

DE UITSLAG

■ 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 43 ronden (307,022 km) in 1.21.43.417 (gem.: 225,410 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) op 11.452; 3. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 33.926; 4. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 41.517; 5. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 42.196; 6. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.42.099; 7. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.43.912; 8. Heinz-Harald

Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) op één ronde; 9. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha); 10. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot); 11. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart); 12. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) op twee ronden; 13. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault). **Gaven op:** Jos Verstappen (Ned) Footwork-Hart 46ste ronde; Mika Hakkinen (Fin) McLaren-Mercedes 33ste; Ukyo Katayama (Jap) Tyrrell 27ste; Pedro Diniz (Bra) Ligier-Mugen-Honda 27ste; Johnny Herbert (GB) Sauber 21ste; Eddie Irvine (GB) Ferrari 12de.

TUSSENSTAND WK RIJDERS

■ 1. Damon Hill (GB) 73 punten; 2. Jacques Villeneuve (Can) 52; 3. Jean Alesi (Fra) 31; 4. Michael Schumacher (Dui) 29; 5. David Coulthard (GB) 18; 6. Gerhard Berger (Oos) 16; Mika Hakkinen (Fin) 16; 8. Olivier Panis (Fra) 11; Rubens Barrichello (Bra) 11; 10. Eddie Irvine (Ier) 9; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 6; 12. Mika Salo (Fin) 5; 13. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 4; 14. Martin Brundle (GB) 3; 15. Jos Verstappen (Ned) 1; Pedro Paulo Diniz (Bra)

1. **TUSSENSTAND WK CONSTRUCTEURS:** 1. Williams-Renault 125 punten; 2. Benetton-Renault 47; 3. Ferrari 38; 4. McLaren-Mercedes 34; 5. Jordan-Peugeot 14; 6. Ligier-Mugen Honda 12; 7. Sauber-Ford V10 10; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.



Damon Hill juicht. Hij is, meer dan ooit, op weg naar de wereldtitel.

Dinsdag 30 juli 1996

Jet van Berger in beslag genomen

INNSBRUCK (dpa/apa) – Oostenrijkse douanebeamten namen de privéjet van Formule 1-rijder Gerhard Berger in beslag. Zij verdenken de Benetton-rijder van belastingontduiking. Berger ontkent de beschuldiging.

De in Monte Carlo gedomicilieerde Oostenrijker was na de Formule 1-wedstrijd in het Duitse Hockenheim op vakantie naar Innsbruck gevlogen. Berger beweert enkel in Monte Carlo belastingplichtig te zijn.

Fittipaldi zwaar gewond, Ribeiro wint

BROOKLYN (rtr) – De Braziliaan Andre Ribeiro won zondag de Michigan 500 op het Michigan International Speedway-circuit. Hij finishte voor de Amerikaan Bryan Herta en een andere Braziliaan Mauricio Gugelmin.

De race werd overschaduwd door een zwaar ongeval waarin de Braziliaan Emerson Fittipaldi betrokken was. De 49-jarige veteraan knalde na een inhaalbeweging in de tweede van de 250 af te leggen ronden tegen de betonnen muur. De voormalige Formule 1-rijder liep een breuk van de zevende halswervel op en zijn linkerlong was gedeeltelijk ingeklapt. Volgens de artsen is zijn toestand zorgwekkend maar stabiel. Fittipaldi was bij bewustzijn en kon zijn armen en benen bewegen.

Tussen 1970 en '80 reed Fittipaldi 141 Grote Prijzen in de Formule 1 en veroverde hij twee keer de wereldtitel. Sinds 1984 rijdt hij in de IndyCar waar hij in 1989 eindwinnaar werd.



Emerson Fittipaldi in betere tijden. De 48-jarige IndyCar-racer raakte dit weekeinde zwaargewond.