

DAMON HILL BESEFT DAT HIJ HET NOODLOT MEE IN ZIJN WAGEN NEEMT.

'EEN F1-PILOOT DENKT ALTIJD AAN DE DOOD'



Damon doet niet flauw over zijn toekomstplannen: als hij er een veelvoud kan verdienen van wat hij nu bij Williams krijgt, vertrekt hij straks naar Ferrari.

Voordat Damon Hill (35) achter het stuur van zijn bolide kruipt, geeft hij vrouw Georgie (34) steevast een stevige kus. Beiden beseffen dan dat het wel eens de laatste zou kunnen zijn. 'De gedachte aan het noodlot hoort bij de job', aldus de Britse piloot, die het huidige F1-seizoen uitdrukkelijk domineert.

Wisselen jij en Georgie enige woorden voordat je achter het stuur kruipt voor een Grand Prix?

Nee, woorden hoeven niet, een kus is genoeg. Op dat moment weten we alle twee dat we elkaar misschien nooit meer zullen zien. Dat kan je bij onze job niet vermijden. De gedachte aan de dood is altijd daar.

Tegenover de risico's van het vak staan de vele miljoenen die je verdient. Hoewel, je kollega Michael

Schumacher is bij Ferrari beter af. Hij verdient er vijf keer meer dan jij bij Williams. Stoort je dat?

Natuurlijk is dat geen prettig gevoel. De onderhandelingen over een kontraktaanpassing zijn dan ook volop aan de gang. Ik heb mijn onderhandelingspositie dit seizoen uiteraard gevoelig verbeterd. Maar tot nu toe weet ik nog niet waar ik in het seizoen 1997 aan toe ben.

Ga jij voor een veelvoud van wat je bij Williams kan

verdiene naar Ferrari, ook als je weet dat je titelkansen zo gering zijn als die van Schumacher nu?

Toch wel. Schumacher krijgt in elk geval zijn geld, ook als hij het einde van de race niet haalt.

Ferrari heeft veel problemen. Kan je je de sfeer binnen het team zo'n beetje voorstellen?

Hun laatste races draaiden op niets uit. Ik kan me de ontgoocheling van Schumacher levendig voorstellen. Maar ik vind dat hij al bij al nog goed reageert: nuchter, objectief, analytisch. Hij viel al vaak bij het begin van de race uit. Dat is niet zo erg dan in het zicht van de finish te stranden, dat kan ik je verzekeren. Wat baat het ook om je boos te maken? Ieder-



Damon Hill geeft zijn Georgie altijd een stevige zoen voordat hij aan de race begint.

een binnen het team bedoelt het wellicht goed. In sabotage, zoals her en der gefluisterd wordt, geloof ik niet.

Kan je je Schumacher als

teamgenoot voorstellen?

Die vraag is me te hypotetisch, sorry.

Zou Schumacher in jouw wagen even snel zijn, denk je?

Wellicht wel, ja.

Wat waardeer je vooral in hem?

Dat hij zo konstant presteert op het hoogste niveau, dat benijd ik hem.

Je praat met veel respect over hem. Het begin van een nieuwe vriendschap?

Toch niet. We blijven concurrenten. Het is wel zo dat ik meer met Michael praat dan de vorige jaren. En ik weet dat hij als woordvoerder van de F1-piloten goed werk levert.

Je jonge teamgenoot Jacques Villeneuve groeide uit tot je grootste

konkurrent. Had je dat verwacht?

Niet meteen. Nu weet ik dat hem geen seconde mag onderschatten. Hij leert enorm snel en kan rekenen op hetzelfde goeie materiaal als ik. Als ik hem wil kloppen, zal ik het beste van mezelf moeten geven.

Je beschikt over goed materiaal en wordt ook professioneel omringd. Zijn je begeleiders belangrijk voor je?

Ik werk met een team van zeven mensen en die zijn allemaal even belangrijk, zowel m'n zaakwaarnemer als m'n persverantwoordelijke. Onderschat ook m'n fitness-trainer, de Oostenrijker Erwin Gollner niet. Hij bouwde speciaal voor mij een spiertoestel dat de vorm heeft van een cockpit. Het toestel laat me toe heel praktische



Met het hele gezin.

oefeningen te doen. Het heeft me al enorm veel geholpen.

Je bent van Londen naar Ierland verhuisd. Wat is daar de reden voor?

Ik betaal er minder belastingen, dat is punt één. In mijn landgoed nabij Dublin kan ik ook veel rustiger leven. In het dorp praat niemand over het feit dat er een F1-piloot woont. Dat is een zeer aangenaam gevoel. De kinderen gaan er bovendien naar een goeie school. Er is voorlopig niets dat me terug naar Engeland lokt.

AUTOSPORT

**Damon Hill:
volgend seizoen
F1 of Indy Car**



Hill: „Misschien ben ik naïef”

Formule 1 wordt steeds nadrukkelijker een Duitse aangelegenheid

Kreeg Damon Hill de bons omdat hij geen Duitser is? „De echte reden mag ik niet zeggen, maar het was geen kwestie van geld”, aldus een diep ontgoochelde Hill gisteren. Waarom anders zou Heinz-Harald Frentzen een contract voor twee jaar hebben getekend bij Williams? Waarom anders omdat hij de motor voor 1998, wanneer Renault afhaakt, aanbrengt? BMW bijvoorbeeld.

Damon Hill liet zich het Beierse letterwoord ook ontvallen. Om te illustreren dat ook hem de Duitse golf niet was ontgaan. Frentzen-Schumacher voor de titel in '97, Mercedes als outsider met een Duitse sponsor, mogelijk ook een Duitse rijder. Ralf Schumacher krijgt bescheid na Monza: McLaren of Jordan. Alles doorgestraald door DSF, de (Duitse) pionier van de digitale beelden. „En dan hoor ik nog spreken van BMW”, voegde Damon eraan toe, schijnbaar langs zijn neus weg maar we kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat hij Williams graag een hak zette.

Revanche, want de manier waarop Williams hem buitenkeldde, was niet echt mooi. Pas nadat de Britse pers hem de mantel had uitgeveegd, verlaagde de teameigenaar zich gisteren tot een publiek dankwoord aan de man met wie hij zes jaar had samengewerkt. „Ik dacht dat winnen een argument om bij een team te blijven”, schamperde Damon. „Ik dacht dat ik een aanzienlijke inbreng had in de constructeurstitel van Williams. Ik dacht dat Frank en Patrick Head (ingenieur) dat naar waarde schatten. Misschien ben ik naïef.”

Hill is naïef. Williams jaagt al twee jaar op Frentzen. Op de vooravond van de Grand Prix van Monaco in 1994 stelde hij hem het zitje van de gesneuvelde Sena voor. Een dag later verhuisde Wendlinger ei zo na naar de eeuwige jachtvelden en Frentzen verkoos trouw te blijven aan Sauber, de man die hem uit de Japanse anonimiteit redde. „Sindsdien onderhoud ik de beste contacten met Williams”, stelde Frentzen fijntjes. „Na Spa liet hij me weten dat er een grote kans was dat ik volgend jaar voor hem zou rijden. Maar het contract werd pas begin deze week getekend.”

voor twee jaar dus, in tegenstelling tot wat eerder werd gemeld. Met enkele pagina's kleine letters voor het tweede jaar, nemen we aan. Het is volstrekt ondenkbaar dat HH zich bindt aan een wagen waarvan hij niet weet door welke motor hij zal worden aangedreven. „Ik treed liever niet in details”, aldus Frentzen geheimzinnig. Conclusie: hij weet het wel.

En de potentiële opvolgers van Renault lopen niet dik. Men heeft het over de comeback van Honda, een tweede klant voor Peugeot, een motor die Porsche klaarheeft en BMW. Voor allevier is Frentzen een gedroomde sleutel tot de belangrijke Duitse markt, voor BMW ook nog een geknipt wapen tegen eeuwige rivaal Mercedes. In een land dat gek geworden is van Formule 1.

Dat heeft ook *Manitoe* Ecclestone beseft. Want hij gaf zijn digitale toekomst in Duitse handen. En niet in Britse, toch wel de bakermat van de autosport. De komende vijf jaar bestraald door ITV, dat daar 1,8 miljard voor veilt. In de vaste overtuiging dat dat geld wel zal worden terugbetaald door adverteerders. Dat kan een pijnlijke misrekening blijken, wanneer Hill niet meer meedoet voor de wereldtitel.

Waar gaat de Brit immers nog een stuur vinden dat perspectieven opent op overwinningen. McLaren? Ron Dennis zou nog het liefst Hakkinen behouden en Mercedes is een heftige tegenstander van de Brit. Benetton, zoals de Italiaanse pers suggereert? Dan wel over het lijk van Briatore. Nee, Hill is gedoemd naar Jordan te gaan, reeds zijn patron in Formule 3000. „Je hoeft je niet ongerust te maken”, beantwoordde een grijnzende Hill de speculaties. „Ik ben nog niet aan het *doppen*. Ik heb aanbiedingen op zak. Ook de Indy Car kan. Dat is weliswaar geen eerste keuze, maar je mag nooit nooit zeggen. Tenslotte heb ik de stallen toch iets te bieden. Zes jaar ervaring met het beste team in Formule 1 en wellicht de wereldtitel. Zowel Williams als Patrick Head hebben me verzekerd dat Villeneuve en ik in de resterende drie koersen volstrekt gelijk zullen worden behandeld

Naïef?

Miljoenen

MONZA – „Het is een kwestie van geld”, meldde Hill over zijn ontslag. Maar Williams doet wel winst met Frentzen, als we mogen afgaan op de cijfers die algemeen worden geciteerd. Hill kreeg dit jaar 300 miljoen frank en eiste een verdubbeling van zijn wedde. Weliswaar bespreekbaar. Frentzen zou slechts 100 miljoen frank per jaar innen. Minder dan Villeneuve (180 miljoen frank). Ter vergelijking: Schumacher vraagt voor de verlenging van zijn contract in '98 900 miljoen frank. Er is geen reden dat hij die niet zou krijgen, want Fiat-baas Agnelli liet al weten dat hij akkoord gaat met elke prijs.

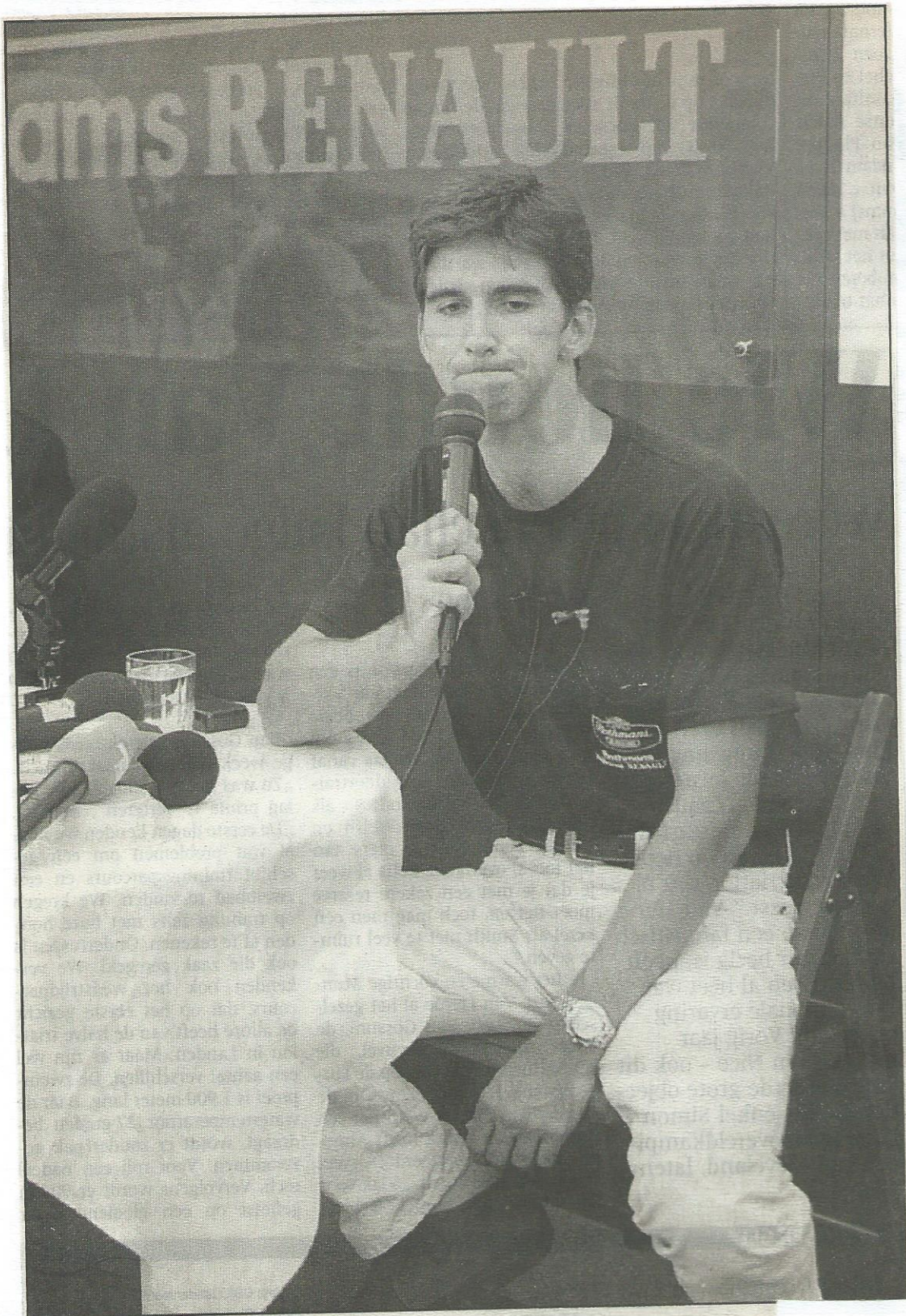
Van lijkwagen naar Williams

MONZA – Minder bekend: de vader van Heinz-Harald Frentzen was een begrafenisondernemer. De jonge Heinz-Harald leerde rijden achter het stuur van een lijkwagen, waarmee hij later ook de races afschuurde met de bolide op de aanhangwagen. Toen zijn carrière in een dal dreigde te geraken, enkele jaren terug, sprong Frentzen zijn vader trouwens opnieuw bij. Hij was toen de snelste begrafenisondernemer van Duitsland.

Chef-constructeur Williams stapt over naar McLaren

MONZA (dpa) – Chef-constructeur Adrian Newey verlaat Williams-Renault en gaat aan de slag bij McLaren-Mercedes. Dat meldde het Duitse vakblad „Auto, Motor en Sport”. De Engelman staat in vakkringen bekend als één van de beste constructeurs in het F1-circuit. Newey werkte zes jaar bij Williams en ontwikkelde de huidige bolide.

McLaren trok Newey in de hoop wereldkampioen Michael Schumacher makkelijker bij Ferrari te kunnen losweken. Schumacher heeft nog een contract bij de Italiaanse renstal, maar McLaren geeft de hoop niet op de Duitser te kunnen strikken.



Damon Hill ondervond bij Williams dat winnen geen argument is om bij een team te blijven.

FORMULE 1

Eddie Irvine,
in de schaduw
van Schumacher



„Ferrari is een droom, tot je er bent”

Eddie Irvine sloft door het 1-leven
als een wandelend anachronisme

Slim bekeken van Briatore om Benetton tijdens de winterstop een Italiaans domicilie te geven. De odes aan Jean en Gerhard domineren het beroemde vlaggentapijt in de hoofdtribune van de Autodromo. Op een achtergrond van rood wel. Ferrari-rood. Hier en daar met de „Schumi” van een verloren gelopen Duitser. Het pak heeft zich echter in het gras gevlijd, tussen de zwerfwagens en het bier. Over Irvine geen woord. Het stoort de 30-jarige Noord-Ier niet echt. Niks stoort hem eigenlijk. Irvine sloft met het hemd uit de broek door het leven, als het effen kan aan de zijde van een gewillige schone.

Het zag er nochtans naar uit dat Irvine, de vleesgeworden ongedwongenheid, Ferrari zou inpakken. Schumacher voorop. In Australië zette hij zijn vet betaalde Duitse ploegmaat voor schut. Sneller in de trainingen en op het podium. Het wereldje gniffelde al. Maar de pret was van korte duur. Irvine beweegt zich sindsdien op gemiddeld 1 seconde van Schumacher. Als hij al beweegt, want het is van mei geleden dat Irvine nog eens de finish zag.

„Michael moet al 30, 40 dagen hebben getest, ik welgeteld drieëneenhalve. Een onoverkomelijke handicap. Ferrari heeft maar één trainingswagen. Tijdnood. Ik wist wel dat Michael meer zou testen dan ik toen ik tekende, maar niet in een verhouding van 20 tegen 1. Maar er is me beterschap beloofd voor volgend jaar.”

**„Ik ben een beter
jetskiër dan Schumacher”**

Het is maar de vraag of Irvine meer wil testen.

„Ik kan inderdaad leukere dingen bedenken dan rondjes draaien in volstrekte anonimiteit, maar blijkbaar ga je er wel sneller door in de race, dus moet ik het maar doen. Maar niet zoveel als Schumacher. En als hij niet test, beult hij zich af in het krachthonk of rijdt kart. Compleet gek. Misschien had hij een ongelukkige jeugd, was hij het zwarte schaap van de klas, en wil hij zich nu revancheren op de wereld. Ik weet het niet. Maar dat er iets mis is met hem, staat als een paal boven water. Hij ziet niet dat het leven nog andere

dingen te bieden heeft dan F1. Golf bijvoorbeeld of jetski. Ik ben een betere jetskiër dan Michael."

Maar geen betere rijder? Niet eens zo lang geleden riep Irvine om dat hij die Schumacher wel even zou pakken.

"Nooit gezegd. Schumacher is de beste. Als iemand met de Ferrari kan winnen, is hij het. Op het circuit van Ferrari in Maranello is er een snelle bocht, Arrabiata. Alesi, Berger, Larini, ik, we nemen die allemaal tegen ongeveer dezelfde snelheid. De telemetrie liegt niet. Schumacher gaat er 25 kilometer per uur sneller door. Hoe hij het doet, ik weet het niet. Alesi probeerde het ook eens. Twintig per uur sneller dan anders. Het was de dag dat hij crashte en ei zo na zijn nek brak."

Maar toch dat Irvine zich zo makkelijk in zijn schaduwrol schikt. Hij, de rebel, die na zijn debuutrace op een rechtse van Senna werd getraceerd omdat hij de Braziliaan had ontduubeld. Heeft zijn overgang naar Ferrari de agressie misschien geblust? De ultieme droom vervuld.

"Ferrari is een droom tot je er effectief bent. Dan blijft alleen de realiteit over: hard werken en onmenselijke druk. (grijnst) Al mag ik niet klagen. Mocht ik dit levenje kunnen leiden en ook nog winnen, het zou heel mooi zijn. Van de beruchte persmuskieten heb ik geen last. Ze negeren me. Mij best."

„Ik ben gelukkig een egoïst“

Verwonderlijk struikelt de Italiaanse pers evenmin over Schumachers arrogantie.

"Hij mag nog zo arrogant zijn als hij wil, als hij wint, *they love him*. Dat is Ferrari. Als je wint, ben je God. In het andere geval word je met de grond gelijk gemaakt."

Wat blijft er dan nog over van Irvine?

"Zo lang Jean Todt tevreden is over mijn diensten, zit ik goed. En blijkbaar is hij tevreden, want hij heeft mijn contract verlengd voor 1997."

Irvine is in nog meer opzichten een anachronisme. Hij woont niet in Monaco. Wij dachten dat het een verplichte residentie was voor een F1-rijder.

"Ik heb geen zin in een blokkendoos te kruipen alleen maar om geen belastingen te hoeven betalen. Ik woon in een vissersdorpje even buiten Dublin. Fantastisch. Rust en riant zicht overdag en 's avonds de pubs van Dublin binnen rijfstand."

Waar Irvine pleegt door te zakken in het gezelschap van zijn roemruchte burens. Lisa Stansfield, Van Morrison en *The Edge*, het gitaarwonder van U2.

"Vooral Stansfield dan. *The U2 boys are getting too old*."

Irvine trapt graag lol. Zijn periode in Japan, waar hij van '91 tot '93 Formule 3000 reed, was op dat vlak een hoogtepunt willen de indianenverhalen ter zake.

"Leuker dan Ferrari in elk geval. Voor de Japanners was het voldoende dat je op tijd op het circuit was voor de testritten en de race. Geen sponsorverplichtingen, geen lastige journalisten, een paradijs. Crosnoff, Rydell en Ratzenberger waren mijn maatjes. Crosnoff zelfs meer. We gingen samen op vakantie."

Crosnoff is ondertussen definitief met vakantie, naar de eeuwige jachtvelden. Ratzenberger ruilde twee jaar terug het tijdelijke voor het eeuwige. Stemt hem dat niet tot nadenken?

"Je hoopt altijd dat het jou niet overkomt. Crosnoff dood. Jammer, het was een vriend, maar anderzijds, oef, ik leef nog. Mocht je het niet weten, Formule 1 is behoorlijk egoïstisch. Alleen egoïsten overleven. Ik ben er gelukkig een."

Vrijdag in ere hersteld?

MONZA – Het is al een stuk minder zeker dat de Grand Prix volgend jaar worden gebald in twee dagen, zoals de nieuwe Concorde-akkoorden voorschrijven. Williams, McLaren en Tyrrell weigerden het samenlevingscontract van F1 te tekenen. Onder anderen omdat ze het niet eens zijn met het terugsnijden tot zaterdag en zondag. Bernie Ecclestone zou oren hebben naar die bemerkingen. Hij zou een formule in gedachten hebben met chronosessies op vrijdag en op zaterdag, maar dan wel samengeeld.

Brigitte Nielsen ex-beroemdheid

MONZA – Brigitte Nielsen, ex-mevrouw Stallone, en ook ex-beroemdheid blijkbaar. Want gisteren mocht ze de paddock niet binnen wegens niet in het bezit van het juiste pasje. Haar nieuwste echtgenoot, die in de Ferrari Challenge rijdt, snelde la Nielsen ter hulp met een pasje. Tom Cruise had geen moeite om binnen te raken. De invité van Benetton, heli-transport inbegrepen. De Amerikaan was in het gezelschap van Max Biaggi, wereldkampioen 250cc snelheid motoren, en Miss Italië 1995. Gianni Versace kwam ook even gedag zeggen en zondag wordt Michael Johnson (opnieuw) verwacht. De dubbele olympische kampioen van Atlanta loopt vanavond in Milaan de finale van het Grand Prix-seizoen.

Hill bij McLaren

MONZA – Georgie Hill welteverstaan, maar de geruchtenmolen legde al snel de link met manlief Damon. Dat hoeft niet echt, want Georgie Hill heeft haar contacten met McLaren. Zij zit namelijk in een stichting voor kinderen, waarin ook mevrouw Ron Dennis zetelt. Wel professionele redenen had de aanwezigheid van Keke Rosberg. Hij komt met Dennis de hernieuwing van het contract van Hakkinen bespreken. Italiaanse bronnen zien de Fin al bij Ferrari. Omdat Marlboro kapt met McLaren en wegens onenigheid met Dennis. Hakkinen zou de plaats moeten innemen van Irvine, die nog maar recent tekende voor nog een jaar Ferrari. Maar ja, dit is F1. Hoe ook, de kans is groot dat Hakkinen bij McLaren blijft. Anders staat Schumacher junior al te trappelen. Die op zijn beurt Jordan als wisseloplossing heeft. Bescheid wellicht volgende week.

Schumacher snelste

MONZA – Michael Schumacher zette tijdens de trainingen gisteren de snelste tijd neer. Maar de vrijdag is niet echt richtinggevend. De Ferrari's staken zich voor de finalerondes in chronotrim (onder andere het minimum aan benzine) en het is niet geweten of andere teams dat ook deden. Schumacher deed het wel op oude banden. Net als Hakkinen overigens, tweede snelste. Het is de verwachting dat de McLarens op het ultra-snelle Monza wel eens verrassend uit de hoek zouden kunnen komen, dankzij de Mercedes-motor.

■ **TWAALF FANS OPGEPAKT** – F1-fans bedenken de gekste dingen om de bolides te zien rondtoeren. In Monza gaan ze steeds een stapje verder dan elders. Zo werden op de Autodromo twaalf fans opgepakt toen ze in een ambulance probeerden binnen te geraken.

■ **Uitslagen:** 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.24.399 (gemiddeld: 246,116 km/u); 2. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.667; 3. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.24.829; 4. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.24.988; 5. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.25.055; 6. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.25.335; 7. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.25.620; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.25.973; 9. Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.26.350; 10. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 1.26.706; 11. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.26.751; 12. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.26.968; 13. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.27.098; 14. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.27.177; 15. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.27.667; 16. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.28.123; 17. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.28.541; 18. Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.28.561; 19. Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.28.764; 20. Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 1.29.225.



Eddie Irvine: „Er is iets mis met Schumacher. Hij ziet niet dat het leven nog andere dingen te bieden heeft dan F 1.

FORMULE 1

Schumacher
God in
Italië



Schumacher God de Vader

Damon Hill blundert, maar komt stap dichterbij wereldtitel

MONZA – Michael Schumacher had twee redenen om over te lopen van geluk. Hij schonk Ferrari de eerste zege in eigen tempel sinds 1988. Voor ruim 100.000 tifosi het sein om die tempel zo ongeveer af te breken. En Corinna schenkt hem over vijf maanden een baby. „Zeventig procent zeker een meisje”, glunderde de papa-in-spe. Het is de Italianen worst, ze staan erop dat hij het kind Enzo noemt.

De Grand Prix van Italië 1996 draaide om banden. Niet het vier-tal aan de wagen, maar de torens in de drie chicanes die Monza rijk is. Daar neergeplant om te beletten dat de rijders de (verhoogde) boordstenen zouden afsnijden en brokken cement losrijden, zoals Villeneuve vrijdag. De voorzorgsmaatregel mocht niet baten, er werden brokken gemaakt. Villeneuve, Coulthard, Hakkinen, Frentzen, Irvine, Rosset én Hill vergalden hun race op de obstakels.

„Ik heb een fout gemaakt”, stamelde Hill, bleek, alvorens het park uit te vluchten, achterna gehold door dertien cameraploegen. Een blunder die hem de wereldtitel had kunnen kosten. Maar hij had het geluk dat Villeneuve dezelfde fout maakte. De Canadees kon weliswaar zijn weg vervolgen, maar met een geopende voortrein die zozeer zijn banden deed slijten dat hij vrede moest nemen met de zevende plaats. Zonder punten. Hij blijft op dertien punten van zijn ploegmaat hangen en heeft nu maar twee races meer om de kloof te dichten. Hill deed gisteren dus eigenlijk een goede zaak.

Villeneuve verbodde niet alleen zijn race, hij deed ook Coulthard in het zand bijten. Gebroken stuur na contact met de banden die op de piste waren gestrooid. Zijn ploegmaat Hakkinen kreeg ook een band op de neus, maar hij kon tot in de pit hinken en remonteerde na het herstel nog naar het podium. „Maar zonder die tegenslag ga ik voor de overwinning”, stelde Hakkinen, com-

battief.

De Fin finishte ruim veertig seconden achter Alesi, auteur van een onwaarschijnlijke start. Van zes naar één, zij het met de hulp van Hill die Villeneuve nogal nadrukkelijk meenam naar de rechterzijde van de piste. „Ik weet niet hoe ik het doe, maar ik ga het nog doen”, lachte Alesi, die bij de eerste passage in Lesmo echter Hill moest voorlaten. „Correct, maar verbazend agressief voor iemand die voor de wereldtitel gaat”, vond de Fransman.

Vijf ronden verder stond Hill aan de kant. En kreeg Alesi Schumacher in zijn zog. De wereldkampioen knabbelde a rato van twee tienden per ronde zijn achterstand op de leider weg, maar ondernam geen echte passeerbeweging. „Die had toch niks opgeleverd, want de Benetton had een hogere topsnelheid”, legde de Duitser uit. Hij spaarde zijn mechaniek en wachtte af. Zijn plannetje lag klaar. „We hadden veel benzine aan boord genomen om de (enige) tankstop zo lang mogelijk te kunnen uitstellen.”

Het lukte. Alesi kwam in de dertigste ronde binnen, Schumacher eerst twee ronden later. Na gauw de snelste ronde te hebben gedraaid. De Ferrari-rijder kwam vijf seconden voor de Benetton

weer op de piste en kon in de tweede helft rustig een voor-sprong uitbouwen. Eénmaal nog werd hij opgeschrikt. Toen ook hij de banden aantikte en zelfs het stuur uit zijn handen liep glippen. Zonder erg evenwel.

„Een moment van deconcentratie”, gaf Schumacher toe. „Ik was met mijn gedachten bij Corinna.” En de baby die in zijn veertiende week is. Schumacher had het blijde nieuws voor de start op (zijn) zender RTL omgeroepen. „Om de speculaties over de afwezigheid van Corinna op de races te beëindigen”, aldus de Duitser, met een lach van oor tot oor. Voor de tifosi is hij nu helemaal God de Vader. Alhoewel. Schumacher liet al doorschemeren dat hij nu meer tijd thuis wenst door te brengen. En liet Enzo Ferrari zich niet ooit ontval-len dat een kind een rijder één seconde per ronde kost.

Renault wil Hill bij Benetton

MONZA – Bij Renault kunnen ze er niet mee lachen dat Frank Williams Damon Hill de deur wees. Ze riskeren volgend jaar opnieuw het nummer één te missen. Na Mansell, Prost en Schumacher misschien de vierde wereldkampioen in vijf jaar tijd die ze verliezen. En dan nog wellicht aan rivaal Peugeot. Een te bitter afscheid aan formule 1 voor de Franse constructeur. Patrick Faure, sportchef, reisde in allerijl naar Monza om te pogen de meubels te redden. Lees: Hill onder te brengen bij Benetton, de andere partner van Renault. Een klein probleem: team-patron Briatore moet van Hill niet weten. Maar de relatie met Alesi zou nog koeler zijn geworden. En Renault zwaait met beloningen, voorkeursbehandelingen in 1997. Sommige hebben het zelfs over een verlenging van het engagement in formule 1 exclusief voor Benetton.

Faure is niet de enige om aan de kar te duwen, hij krijgt de hulp van Bernie Ecclestone. Het zou de man toe bijzonder slecht uitkomen dat Hill uit de voorste gelederen verdwijnt. Hij verpatste de Britse tv-rechten voor vijf jaar aan ITV tegen de schappelijke prijs van 1,8 miljard frank. Zonder Hill op het voorplan dreigt een financiële ramp voor het commerciële net, en in een tweede fase, voor Bernie zelf. Want hij wil op korte tijd zijn digitale signaal naar Engeland doorstralen in *pay-per-view*.

Alessandro Benetton liet zich zaterdag in Monza niet negatief uit over dit idee. „In 1997 willen we opnieuw winnen. Ik beschouw Hill als de tweede beste rijder, na Schumacher. 20 overwinningen op 64 GP's. Toch niet kwaad dacht ik. Berger en Alesi liggen inderdaad nog onder contract tot eind '97, maar in formule 1 moet je altijd je ogen open houden.”

Mocht Alesi moeten opstappen bij Benetton, dan kan hij meteen bij Jordan-Peugeot. Eddy Jordan is wild van de Fransman sinds hij voor hem formule 3000 reed en voor Peugeot zou hij de ideale rijder zijn, zegt Jacky Eckelart, coördinator van het F 1 project bij Peugeot. „Als Jordan een stap vooruit wil zetten, zich in de top tien mengen, moet hij een toprijder aantrekken. Ik zie drie mogelijkheden: Hill, Alesi en Hakkinen. Idealiter gekoppeld aan een jongere, bij voorkeur Ralph Schumacher of Verstappen.”

Jordan is gedoemd de beslissing van anderen af te wachten. Benetton voor wat betreft Hill en Alesi. McLaren voor Hakkinen en Ralph Schumacher. Mercedes heeft een optie tot woensdag op Schumacher junior lopen. Rosberg heeft dus tot dan de tijd om het contract van Hakkinen proberen te verlengen. De Fin vraagt naar verluidt 240 miljoen frank en dat vindt Dennis wat veel. Blijft Hakkinen bij McLaren, dan verhuist Schumacher junior naar Jordan. De Ierse stal werd hem alvast aangeraden door zijn grote broer, die daar zijn F 1-debuut vierde. En Jordan vraagt niets liever. Ook al onder jr. *Bitburger* meebrengt.

„Ik deed het voor Ferrari”

MONZA – Het kan alleen in Italië. Politie-agenten vonden buiten het park van Monza een wieg met een krijsende baby, helemaal alleen. Een zoektocht naar een ouder of verwant leverde niets op. De zilverknoppen moesten hun vaderlijke instincten aanspreken, en kilo's koekjes en souvenirs, om hun ruwe landgenoot tot bedaring te brengen.

Twee uur later kwam een dame aanstappen en griste de baby uit de armen van de bevoegde agent. De moeder, ze had haar zoon aan zijn lot overgelaten om naar een tribune te snellen en de testritten van de FI aan te gapen. „Ik deed het voor Ferrari”, was de verklaring van Maria Luisa zichtbaar in trance. De kleine zal zich zijn eerste GP van Italië nog lang heugen.

De appel en de boom

MONZA – Eddie Jordan werd vorige week ontboden bij de directeur van de basisschool waar zijn zoon Zacharias zijn eerste wetenschap werd ingelepeld. De man moest Jordan melden dat hij diens zoon had betrapd op het verkopen van sigaretten op de speelplaats. Benson & Hedges, sponsor van Jordan tegen 3,5 pond het pakje. B&H ligt in de Ierse winkels voor 2,5 Pond. „Normale winstmarge”, verdedigde papa zijn telg.

Dra ban profielloze banden?

MONZA – FIA-voorzitter Mosley bevestigde dat de GP's in hun huidige vorm blijven gehandhaafd, minstens tot het einde van 1997. De nieuwe Concorde-accorden snoeden de vrijdagssessie weg, maar dat stuitte op heftige oppositie van nagenoeg alle organisatoren en sommige teams. Voor Williams was het een van de redenen om niet te tekenen. Naast onvrede over de verdeling van de televisiegelden en ongerustheid over de opvolging van Bernie Ecclestone.

Het is Williams en trouwens ook Ron Dennis niet ontgaan dat Flavio Briatore zijn macht heeft uitgebreid tot drie teams (Benetton, Ligier en Minardi) en dat hij een willig oor vindt bij Ecclestone. Mosley sust de dissidenten: „Elke persoon krijgt slechts één stem in het kapittel, ongeacht het aantal teams dat hij vertegenwoordigt, en over Ecclestones opvolging heeft de FIA een veto.”

Williams neemt blijkbaar vrede met de uitleg want hij diende reeds een verzoek in om alsnog toe te treden tot de Concorde-bende. Maar dat kan slechts na het unanieme akkoord van de andere leden, die dan hun deel van de financiële koek zien krimpen.

Hoe dan ook, er wordt dapper gewroet onder Bernie's troon. Blijkbaar gaat men ervan uit dat Ecclestone opstapt. „Het is onze en Bernie's wens van de Foca een openbare onderneming te maken, beursnotering inclusief”, aldus Mosley, die ook meldde dat wordt overwogen om met ingang van '98 slicks te verbieden. „Het is wetenschappelijk bewezen dat de kracht van de impact bij een ongeval recht evenredig is met de grip van de banden”, aldus de FIA voorzitter.

„Profielloze banden verbieden zou dus een belangrijke stap vooruit zijn in de veiligheid. En bovendien het spektakel verhogen: op profielbanden kan er makkelijker en vaker worden ingehaald. We hebben het onderwerp aangekaart bij de producenten, en zij zijn het met ons eens.”

Wellicht om die reden stelt Bridgestone zijn komst in F 1 met een of twee jaar uit.

Goosens' F 3000 seizoen gered

MONZA – Marc Goosens kan zijn seizoen F 3000 bij Astromega volmaken. De Gelenaar vond een regeling met Mikke Van Hool om ook nog de laatste vier races achter het stuur van de Belgische wagen te zitten, te beginnen zaterdag in Magny-Cours.

Wil Goosens zijn F 1 aspiraties levend houden zal hij zich in de finale van het kampioenschap van zijn sterkste kant moeten tonen. De goede zitjes zijn besproken en voor het tweede en derde echelon zijn al verregaande contacten gelegd: Jörg Müller (Sauber) Ralph Schumacher (McLaren en Jordan) en Kenny Bräck.

Van onze landgenoot is er jammer genoeg geen sprake onder de blitse tentzeilen. Het heeft er alle schijn van dat hij zijn alternatieve pistes zal moeten aanboren. Nog een jaar formule 3000 heeft geen zin en kan wellicht ook niet meer. Ene David Saelens staat bij Astromega op de drempel. De jonge West-Vlaming veroverde in Monza zijn derde podium in formule Renault en staat momenteel tweede in het Europese kampioenschap. En, belangrijker nog, hij heeft een financiële structuur achter zich. Papa moet zowat de voornaamste klant van Fina in België zijn.

STARTORDE: 1ste rij: Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.24.204 (gem: 246,686 km/u); Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.24.521; **2de rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.24.781; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.939; **3de rij:** David Coulthard (GBr/McLaren-Mer-

cedes) 1.24.976; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.25.201; **4de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.25.226; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.25.470; **5de rij:** Martin Brundle (GBr/Jordan-Peugeot) 1.26.037; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.26.194; **6de rij:** Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.26.206; Johnny Herbert (GBr/Sauber-Ford V10) 1.26.345; **7de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.26.505; Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.26.726; **8ste rij:** Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.27.270; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.28.234; **9de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.28.472; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1.28.933; **10de rij:** Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.29.181; Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 1.29.833.

■ **UITSLAG:** 1. Michael Schumacher (Dui/Ferrari), de 305,810 km in 1u17'43"632 (gemiddeld: 236,064 km/u); 2. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) op 18.265; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.06.635; 4. Martin Brundle (GB/Jordan-Peugeot) 1.25.217; 5. Rubens Barrichello (Bra/Jor-

dan-Peugeot) 1.25.475; 6. Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1 ronde; 7. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1 ronde; 8. Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 2 ronden; 9. Johnny Herbert (GB/Sauber-Ford V10) 2 ronden; 10. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 2 ronden. De overige deelnemers haalden de rangschikking niet.

■ **TUSSENSTAND WK-RIJDERS:** 1. Damon Hill (GB) 81 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 68; 3. Michael Schumacher (Dui) 49; 4. Jean Alesi (Fra) 44; 5. Mika Hakkinen (Fin) 27; 6. David Coulthard (GB) 18; 7. Gerhard Berger (Oos) 17; 8. Rubens Barrichello (Bra) 14; 9. Olivier Panis (Fra) 13; 10. Eddie Irvine (Ier) 9; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) en Martin Brundle (GB) 6; 13. Mika Salo (Fin) 5; 14. Johnny Herbert (GB) 4; 15. Pedro Paulo Diniz (Bra) 2; 16. Jos Verstappen (Ned) 1. **Constructeurs:** 1. Williams-Renault 149 ptn; 2. Benetton-Renault 61; 3. Ferrari 58; 4. McLaren-Mercedes 45; 5. Jordan-Peugeot 20; 6. Ligier-Mugen Honda 15; 7. Sauber-Ford V10 10; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.

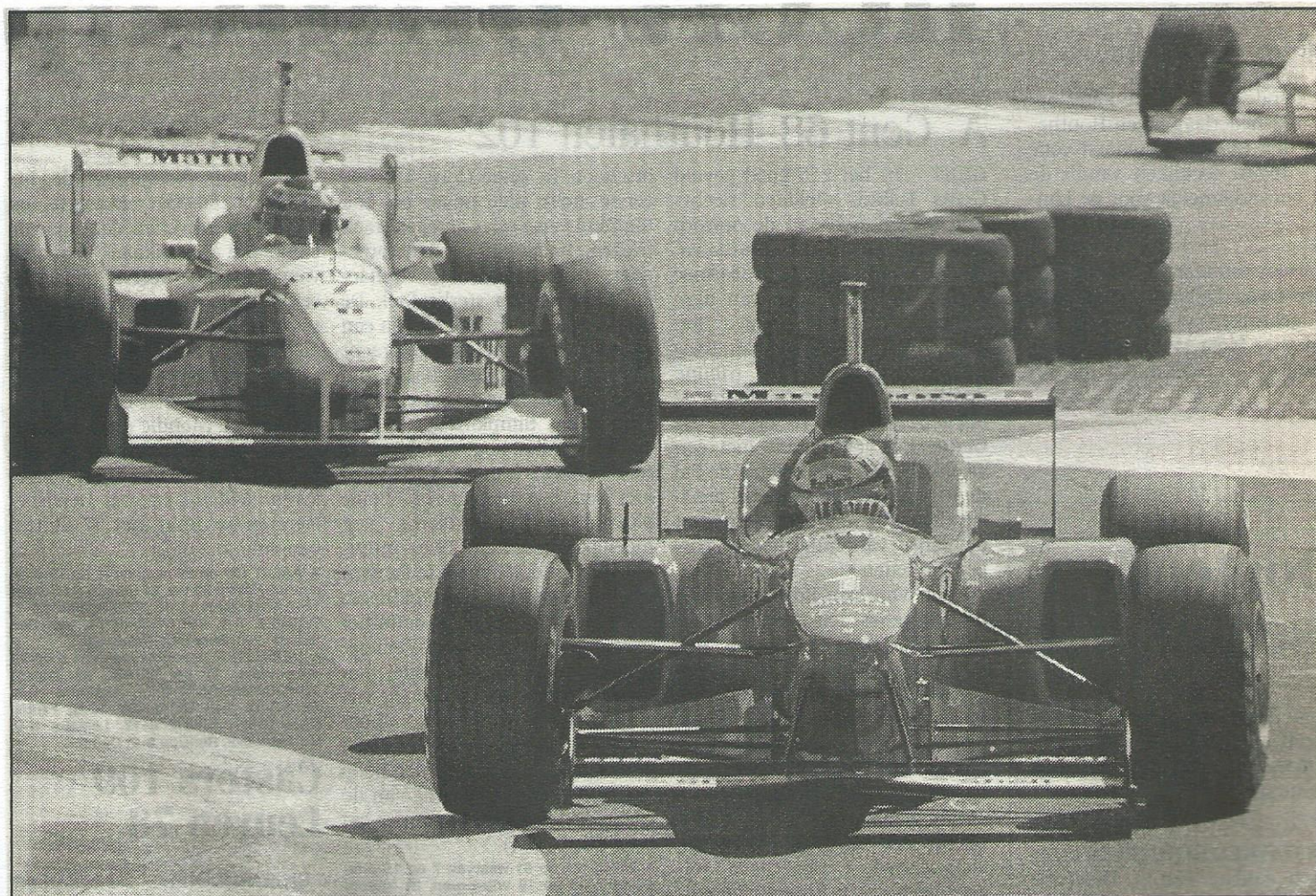


FOTO REUTERS

Michael Schumacher maakte de Italianen stapelgek door voor het eerst sedert 1988 Ferrari te laten winnen in het eigen Monza. Mika Hakkinen, die in het spoor van Schumacher volgt, zal uiteindelijk derde eindigen.

INGRID EN RONNY BELEEFDEN ADEMBENEMENDE MINUTEN

PRIJSWINNAARS GIERDEN MET EDDIE IRVINE DOOR DE BOCHTEN VAN FRANCORCHAMPS

Onze lezers Ronny Wuyts (27) en Ingrid Rens (31) mochten zich één ronde lang de copiloot noemen van Eddie Irvine, de Ierse ploeggenoot van

Michael Schumacher, winnaar van de voorbije Grote Prijs van België Formule 1. In zijn F550, het allernieuwste Ferrari-model, scheurde Irvine lekker sportief door de bochten van Francorchamps. Ingrid en Ronny, de winnaars van onze Eddie Irvine-wedstrijd, beleefden

adembenemende minuten en een met VIP-behandelingen overgoten, onvergetelijke dag.

Voor Ingrid en Ronny, allebei vergezeld van hun vader, begon het feest al donderdagavond. Ze waren te gast in de stemmige Auberge Les Santons in Sart-lez-Spa, op een boogscheut van het circuit van Francorchamps, waar twee dagen later de Grote Prijs van België gereden werd. Om verkeersmoeilijkheden te vermijden, kreeg het viertal een diner en een overnachting ter plekke aangeboden. Vrijdagmorgen, bij het ontbijt, volgde de eerste verrassing. Autofreak Kris Wauters zat mee aan tafel en vergezelde even later de prijswinnaars en hun gezellen naar het circuit. Vooral voor Ingrid kon de dag al niet meer stuk. Het gezelschap werd ontvangen in de Marlboro-loge. De harten van Ronny en Ingrid gingen al wat sneller kloppen toen ze begeleid werden naar de pitlane, waar de glimmende Ferrari F550 van Eddie Irvine stond te wachten. De Ierse F1-piloot was stipt op de afspraak. Hij heeft zijn reputatie van gentleman niet gestolen, zo verzekerden zowel Ingrid als Ronny. Allebei waren ze onder de indruk van de wagen en de rijstijl van Irvine. De Ier is ook niet de eerste de beste. Niet voor niets werd hij vorig jaar als een belofte door Ferrari bij Jordan-Peugeot weggeplukt. In het Australische Melbourne, de eerste Grote Prijs van het seizoen, finishte Irvine zelfs voor zijn ploegmaat Schumacher. Toen de wereldkampioen daarna al het testwerk van Ferrari voor zich opeiste, kon de Ier niet meer voor opmerkelijke prestaties zorgen. De Italianen aarzelden nochtans niet om hem een contractverlenging aan te bieden. Ook volgend jaar verdedigt Irvine de kleuren van Ferrari. Dat belet hem niet om bescheiden te blijven. Wanneer hij niet op zijn flat in Bologna verblijft, woont Eddie in het Ierse vissersdorpje Darkey, niet ver van Dublin. Hij geniet er van de rust, de natuur, de zee en het gezelschap van zijn vrienden.

Achter het stuur staat de ploegmakker van wereldkampioen Michael Schumacher bekend als een behoorlijk wilde jongen. Wees maar zeker dat zijn twee gelegenheidspartners een zinderende rit beleefden. Met de bloes van de opwindende nog op de wangen woonden Ronny en Ingrid de oefenritten bij. Een lunch in de Marlboro-loge sloot het dagje Francorchamps af. Voor Ronny volgde nog een bekroning. De Schumacher-fan zag zijn idool zondags de race winnen. Hij zal zich de Grote Prijs van België 1996 ongetwijfeld nog lang heugen. ■

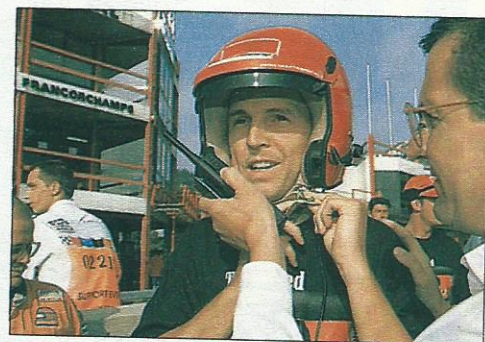
De Ferrari F550 waarin Kris, Ingrid en Ronny adembenemende minuten beleefden.

Ronny gespt de helm vast voor hij in de glimmende Ferrari van Eddie Irvine stapt.

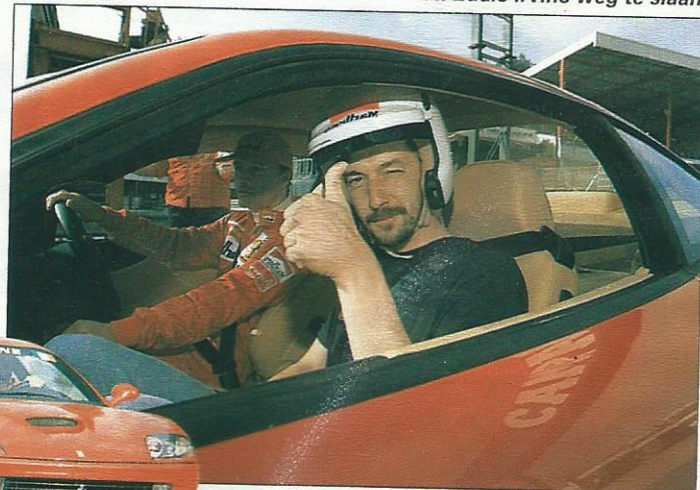


Ingrid is klaar voor een gierende rit met Eddie Irvine.

Kris Wauters was er als de kippen bij om de eerste impressies van Ingrid Rens los te weken.



Als autofreak was Kris Wauters niet aan de zijde van Eddie Irvine weg te slaan.



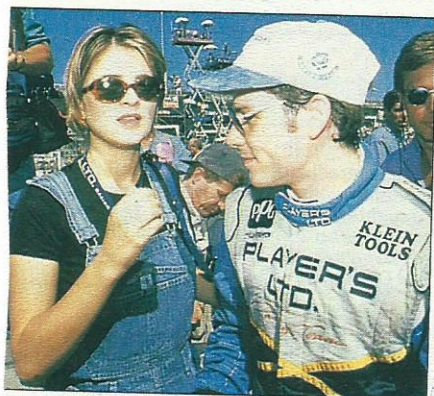
Ook Kris Wauters draaide een rondje met Irvine.



JACQUES VILLENEUVE PAART SPORTIEF SUCCES AAN LIEFDESGELUK

SANDRINE MAAKT GELUK VAN SUCCESVOLLE F1-PILOOT COMPLEET

De verbluffende Jacques Villeneuve, de zoon van de in 1982 in Zolder verongelukte Gilles, leeft op wolkjes. Als debutant in de Formule 1 is hij de enige die Damon Hill nog van de wereldtitel kan houden en met de 22-jarige Sandrine heeft hij een gedroomde vriendin aan zijn zijde.



Met zijn jongensachtig uiterlijk en zijn verbluffende prestaties is Jacques Villeneuve de jonge god van de Formule 1.



Villeneuve junior doet de Formule 1-wereld verstomd staan. Als debutant heeft hij al drie Grote Prijzen, te weten Duitsland, Engeland en Hongarije, op zijn palmares staan. De jonge Canadees neemt met brio de fakkel over van zijn pa, een gevierde F1-kampioen die veel te vroeg verongelukte. Met zijn spontane, jongensachtige lach om zijn lippen heeft Villeneuve de allures van een jonge god. Moeder Villeneuve verzekert dat het niet om een imago gaat. Haar zoon is gewoon de vriendelijkheid zelve. 'Jacques was een ideaal kind', aldus Joanna. 'Hij was kalm, gemakkelijk, altijd blijgezind. Als baby weende hij nooit en lachte hij al veel. Echt een plezier om zo'n jon-

gen in huis te hebben. Hij is niet veranderd. Dat frisse, dat vriendelijke: het is niet gespeeld. We hebben hem niet anders gekend.'

Niet alleen sportief loopt het op wieltjes voor de nieuwe F1-sensatie. Ook privé mag hij zeker niet klagen. Met Sandrine, een knappe studente communicatiewetenschappen, houdt hij er sinds twee jaar een vlekkeloze romance op na. Sandrine, net als Jacques geboren en getogen in Québec, heeft, omwille van haar studies niet altijd de kans om op het circuit aanwezig te zijn. Maar als ze ook maar even kan, vertoeft ze tijdens een Grand Prix in de stand van Williams-Renault, de renstal waarvoor haar vriend uitkomt. Met een bang hart volgt ze de verrichtingen van haar Jacques. De herinnering aan zijn vader en het noodlot dat hem trof, is nooit ver weg.