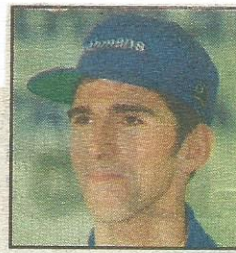


Vrijdag 11 oktober 1996

Damon Hill op
maximum één punt
van wereldtitel



Katayama: „Ik blijf tot mijn zestigste racen”

BRUSSEL – Het viriele Suzuka neemt zijn decisieve rol uit de woelige jaren van Senna versus Prost weer op. Zij het nu als de ultieme proef op de kalender. De puristen hopen dat de toewijzing van de wereldtitel dit keer geen gescheurd kevlar en verwrongen metaal vergt. Niemand ziet in hoe Damon Hill naast zijn eerste titel kan grijpen. Maar dat was ook al de teneur drie weken terug in Portugal. Zelfs al in Monza.

Damon Hill kan volstaan met Villeneuve van de baan te rammen. Een tikje in het gedrum van de start, even voet bij stuk houden bij het aansnijden van een bocht, het is zo gebeurd. En de Canadees behoeft noodzakelijkerwijze de zege om zijn ploegmaat nog iets te kunnen maken. Die dan nog niet één punt (een zesde plaats) mag scoren. Maar het is Hills stijl niet zijn toevlucht te zoeken tot dit soort praktijken. Te zeer gentleman. Een handicap in Formule 1.

Het is nochtans nu of nooit voor de 36-jarige Williams-rijder. Hij zal niet gauw meer in een dergelijke riantie uitgangspositie verzeild raken. Zeker volgend jaar niet. Met alle respect voor Tom Walkinshaw, Arrows is niet van aard meteen al een gooi te doen naar de voorste rangen. Hills keuze wekte verbijstering. Bij nader inzien, hoeft dat niet. Bij Jordan zouden de verwachtingen hoog geweest zijn. Met zijn ervaring, met zijn pedigree, zou Hill geacht worden de Ierse stal over de drempel naar de top te helpen. Belastend, zeker in het gezelschap van ene Schumacher. Toen

Peugeot weigerde zich te engageren voor meer dan één jaar, was de kous gauw af. Arrows. Waar Hill vanaf nul mag opbouwen.

De minste prestatie zal als een succes worden onthaald. Want, alles is nieuw. Nieuwe banden, nieuwe motor. Met voor Walkinshaw het leuke neveneffect dat hij Jordan een hak zet. De breedgeschouderde Brit is niet vergeten dat Eddie zich begin dit jaar verzette tegen het omdopen van Arrows in T(om) W(alkinshaw) Racing.

Blond en vrijgezel

Nieuwe partners dus voor Arrows. Yamaha en Bridgestone. Tweemaal Japans. Het afsterver

an Senna mag dan al een serieuze knauw hebben gegeven in de populariteit van F1, het land van de rijzende zon blijft Bernie's circus beminnen.

„Ik kan alleen voor de middag op straat komen”, vertelt Katayama. „Wanneer iedereen aan het werk is. Na de middag veroorzaak ik gegarandeerd opstootjes.”

De enige Japanse rijder in F1 is niet uit de top-drie sport poppols in zijn land te branden. Nochtans zijn zijn daden niet van aard het hoofd van een natie op hol te brengen. En beterschap wenkt niet, nu Yamaha opstapt. wat wel Kata's bewering staft dat zijn lot niet is verbonden aan dat van Yamaha. Wel aan Mild Seven (tabak).

„Zonder een sponsor komt een Japanner er niet in”, betreurt Kata. „Niet omdat er bij ons geen talent zou zijn, maar omdat de Europeanen ons niet kennen. En racing, hoe internationaal ook, blijft nog altijd bij uitstek een Europese materie. Wat de kleine Schumacher deed, uit het niets bij Jordan binnenwaaien, zou van een Japanner nooit worden gepikt. Fundamenteel oneerlijk is het.”

Katayama heeft twee dromen: een race winnen en een piek in de Himalaya beklimmen. Het is niet duidelijk welke van de twee het makkelijkst te realiseren is.

„Geef mij een Williams en ik win ook”, stelt de kleine Japanner strijdvaardig. „Schumacher is buiten categorie, dat geef ik graag toe, maar de rest kan ik aan. Ik zou dolgraag eens in een andere wagen kruipen om mijn kunnen te demonstreren. Maar ja, een Japanner moeten ze bij Williams of McLaren niet hebben.

Tenzij met Honda in zijn zog? Steeds sterkere geruchten willen dat de vijfvoudige wereldkampioen constructeurs in '98 naar de arena van zijn grootste triomfen terugkeert.

„Ik heb niet de minste binding met Honda”, aldus Katayama. „Alleen met Toyota, onrechtstreeks. Ik heb thuis een bedrijfje dat actief is in racing. Wij gaan over alles, van het verhuren van auto's tot de catering. Toyota is één van mijn voornaamste klanten.”

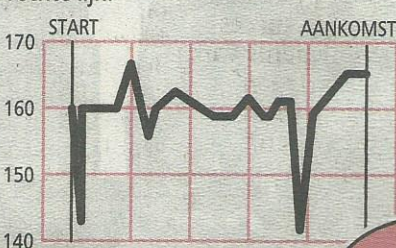
Ligt daar de toekomst van de 33-jarige Japanner? „Alvast niet op korte of middellange termijn. Ik wil blijven racen tot mijn zestigste. Ik moet, om de interesse in Japan levendig te houden. Buiten mij, kent de Japanner geen F1-rijder. Hakkinen, ja, maar dan het vrouwelijke deel van de bevolking. Hij is blond en vrijgezel, begrijp je. Ik ben ongelukkig genoeg getrouwd.”

Topsport

Tijdens de recente Grand Prix van België waagde een team zich aan een grappige test. Een blikje erwten werd in de cockpit geplaatst. Tijdens de beklimming van de beruchte Raidillon deed de snelle opeenvolging van neerwaartse (in de zink) en opwaartse G-krachten (op de top) het blikje simpelweg ontploffen. Men kan slechts hopen dat de rijders uit duurzamer materiaal zijn vervaardigd. Wie de top ambieert in Formule 1, moet een meer dan gemiddelde conditie hebben. Schumacher brengt gemiddeld drie tot vijf uur per dag in het krachthonk door.

Hartslag per minuut

Een rondje Estoril met Philippe Alliot in 1994. Niet in de wedstrijd, dus zonder specifieke stress. De pieken zijn remzones, het absolute dal een rechte lijn.



Gewichtsverlies

Zweet- en gewichtsverlies zijn belangrijk, ook al wordt er gedronken.

Twee uur tennis op topniveau:

70 kg - 68 kg

Twee uur Grand Prix

70 kg - 67 kg

Temperatuur

In cockpit 10°C hoger dan buitentemperatuur.



Om een Formule 1 met 300 kilometer per uur te besturen, moet een kracht van 20 kg worden uitgeoefend.

Alessandro Nannini zet weer stapje in Formule 1

TURIJN (ipa) – Vijf jaar na zijn helikopterongeval keert Alessandro Nannini terug in de Formule 1. De 37-jarige Italiaan test eind november drie dagen lang bolides voor Benetton-Renault op het circuit van Estoril. „Heel belangrijk, maar niets meer dan een test”, blijft Nannini er nuchter onder.

De Italiaan, die bij de heli-crash ei zo na zijn rechterarm verloor, racete de voorbije jaren in toerismewagens. Als hij in Portugal goed rijdt, wacht de Italiaan wellicht een contract als testrijder. „Misschien zet ik hem zelfs in als invaller voor Alesi en Berger”, liet Benetton-manager Flavio Briatore zich nog ontvallen.

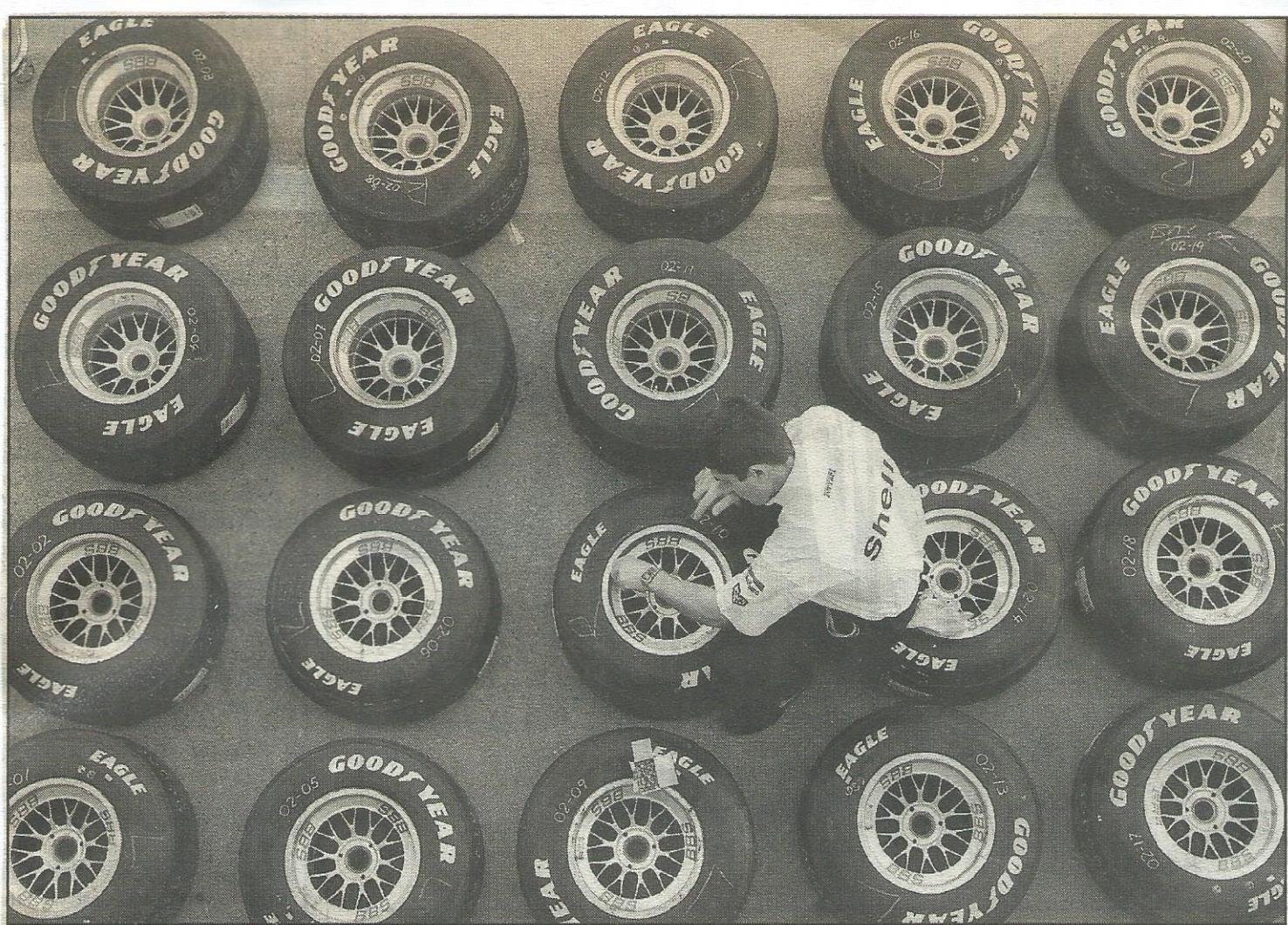


FOTO REUTERS

Een mecanicien van Ferrari controleert de bandendruk in de pitlane op het circuit van Suzuka, waar zondag de beslissing valt over het wereldkampioenschap 1996.

Zaterdag 12,
zondag 13 oktober 1996

Diniz betaalt Damon Hill

Geen plaats meer
voor Verstappen
bij Arrows



BRUSSEL – Regen gisterochtend in Suzuka. Nog minder dan anders zijn de vrijdagtrainingen dus richtinggevend. Berger zette de snelste tijd neer, voor Hakkinen, Schumacher en dan pas de Williams'. Villeneuve en Hill. „In dit weer zag ik nog geen kans mijn wagen af te stellen zoals het hoort“, aldus de Canadees.

Hij kwam eerder ongelegen voor Villeneuve, de regen. Weliswaar kan hij op behoorlijk wat terreinkennis van Suzuka bogen, maar achter het stuur van een F3. Een ander paar mouwen toch. Terwijl Hill hier al drie keer met een F1 reed. En hij rustig de kat uit de boom kan kijken. Villeneuve moet winnen en dan nog hopen dat zijn ploegmaat niet in de top-zes eindigt.

Frank Williams tastte alvast diep in zijn zakken om de twee gelijke kansen te gunnen. Hij stuurde liefst vijf chassis naar Suzuka. Zowel Hill als Villeneuve hebben een reservewagen ter beschikking.

„Het kost me wat, maar ik zou het niet op mijn geweten willen hebben te moeten kiezen tussen mijn rijders“, aldus de teameigenaar. De reservewagen wordt normaal volgens een beurtrol toegewezen. In Japan had Villeneuve er recht op. Betekent dat dat Williams partij trekt voor Hill?

„Het zou incorrect zijn van mijnenwege een voorkeur te uiten“, aldus Williams. „Alleen dit: Damon Hill heeft

vier jaar gewerkt voor Williams, hij verdient te worden beloond.“

Ontroerend, maar ondertussen zet hij hem toch maar aan de deur. Gisteren raakte bekend dat Hill bij Arrows Pedro Diniz als ploegmaat krijgt. Dat was al een tijdje een publiek geheim. De Braziliaan betaalt namelijk de gage van Hill. Hij brengt liefst 12 miljoen dollar mee. Waarvan er 7,7 (225 miljoen Bfr.) naar zijn Britse teammaat zouden gaan. Iets meer dan wat Jordan hem voorstelde (12 over twee seizoenen, zonder premies), maar minder dan bij Williams.

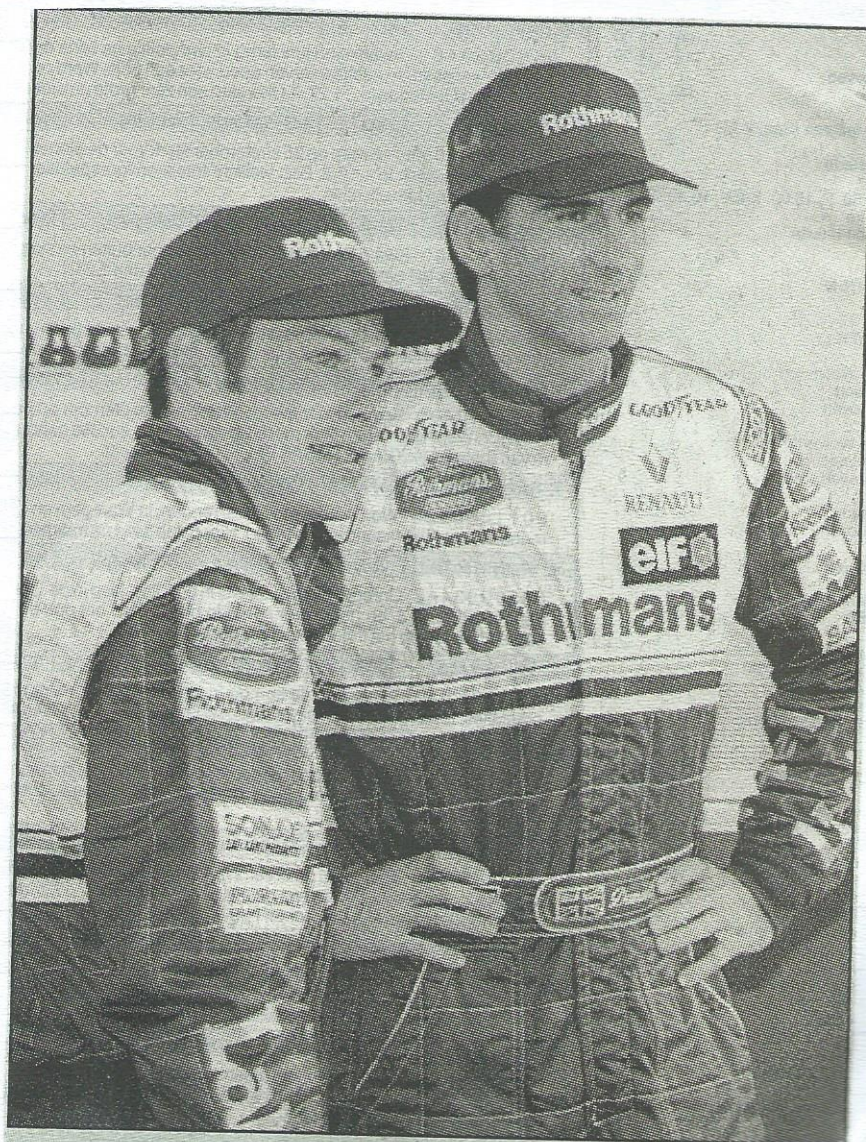
„Ik heb het zeker niet voor het nummer één gedaan“, verklaarde Walkinshaw zijn maneuver. „Als Hill wereldkampioen wordt, dan hoort de '1' Williams toe.“

Arrows vol, bepaald onrustbarend nieuws voor Jos Verstappen. Wiens manager Rothengatter donderdag nog in audiëntie werd ontvangen door de advocaat van Damon Hill. Zonder gevolg dus. Het is niet meteen duidelijk waar de Limburger nog terecht kan. Hij schermde met Stewart Grand Prix, maar dat was voor Magnussen tekende. We zien niet in dat Jackie Stewart twee jonge, ongevestigde namen zou aantrekken. Idem dito voor Jordan. En als er toch jeugd naast Schumacher jr. plaatsneemt, dan zal het zeker van Franse komaf zijn. Kwestie van Peugeot

of enigszins te paaien voor het missen van Hill. Jordan gaf toe dat hij eind oktober Emmanuel Collard, Jean-Christophe Boullion en Franck Lagorce aan een vergelijkende test onderwerpt. Dinsdag en woensdag al, in Suzuka, test Ligier Shinji Nakano, een Japanner die in F3000 voor Dome uitkomt. Dome is de beste maatjes met Mugen-Honda, daar.

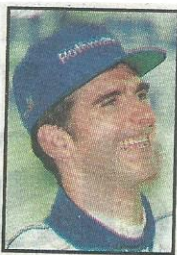
■ **OP TV** – Door het tijdsverschil moet U vroeg uit de veren om de GP van Japan rechtstreeks mee te maken. BBC2, Télé 21, Eurosport en TF1 beginnen de uitzending zondag om 5u45. Start om 6u00. Voor de minder moedigen geven dezelfde zenders herhalingen.

■ **VRIJE OEFENRITTEN** : Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:42.350 (gem.: 206.257 km/u); Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:42.954; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:43.321; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:43.372; Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:43.747; Martin Brundle (G-B/Jordan-Peugeot) 1:43.845; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:43.860; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:44.092; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1:44.441; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1:44.598; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1:44.971; Johnny Herbert (G-B/Sauber-Ford V10) 1:45.194; David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 1:45.471; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:45.789; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1:45.893; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1:46.105; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1:47.285; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford) 1:48.724; Giovanni Lavaggi (Ita/Minardi-Ford) 1:50.227; Pedro Paolo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 2:02.130.



Hill en Villeneuve zullen zondag op de hoogte worden gebracht en gehouden van mekaars racestrategie. Orders van Frank Williams.

Damon Hill eerste wereldtitel-erfgenaam



Damon Hill.

AUTOSPORT

**Damon Hill
voor het eerst
wereldkampioen F1**

SUZUKA – Damon Hill schreef in Japan Formule 1-geschiedenis. Als eerste zoon van een wereldkampioen veroverde hij zelf de titel. Net als zijn vader Graham in '62 en '68, moest hij het in de laatste race van het seizoen klaren. Hij deed het met stijl. Adembenemende start, vlekkeloze strategie, onbedreigde winst. Jacques Villeneuve verloor een wiel, maar zijn aspiraties was hij al vroeger kwijtgespeeld.

„Ik voel me als een pas afgeschoten raket”, proestte Hill, letterlijk druipend van de champagne. „In de hoogste sferen. Ik kan nauwelijks wachten om mijn kinderen te zien. Ze hebben alles gevolgd op televisie, thuis in Engeland.”

Oliver, 7 en mongoloïde, Joshua (5) en Tibetha (1). Het tekent Damon, de familieman, dat zijn eerste gedachten naar hen uitgingen. En naar zijn vrouw natuurlijk. Georgie gooide zich meteen na de finish in manliefs armen voor wat een eeuwige omhelzing leek. Maar die niet paste in de televisietiming. Het podium stond te wachten.

„Ik kan haar niet genoeg danken”, aldus een emotionele Hill. „Ze stond altijd pal achter mij. In de vele moeilijke momenten. In de vele slapeloze nachten. Deze titel maakt een einde aan

de angsten die ook zij heeft moeten doorstaan. Dit is voor een stuk ook haar bekroning.”

Zijn overwinning droeg Damon Hill op aan het Williams-team waarvoor hij zijn laatste race reed. „Toen men mij over de radio vertelde dat Jacques aan de kant stond, wist ik dat de titel binnen was. Maar ik dwong mezelf geconcentreerd te blijven. De voorsprong op Michael en Mika te handhaven. Om mijn ploeg de zege als afscheidsgeschenk te bieden. Dit is voor al wie aan mijn kant stond.”

Hart

Villeneuve werd op zeventien ronden van het einde in het grind gestuurd door een losge-

slagen wiel. Dat zijn weg onrustbarend vervolgde in het publiek. Gelukkig werd er niemand gewond. „Ik had voordien trillingen in het achterend gevoeld”, aldus Villeneuve. „Ik dacht aan een leeglopende band en vervroegde daarom mijn pitstop. Blijkbaar was er meer aan de hand want ook het nieuwe wiel schoof eraf. Wat precies de oorzaak was, moeten we nog uitzoeken.”

Het is niet de eerste keer dat een Williams een wiel verliest. Nog dit jaar, in Silverstone, duwde een soortelijk euvel Hill in de slip. Maar het is niet dat voorval dat Villeneuve uittelde. Hij hing toen al vijfde. Na een rampzalige start. „De motor sloeg haast af”, aldus de Canadees. „Ik moest opnieuw ont-

koppelen en liet dan te bruusk los, vanwaar de wielspin." En Hill, Berger, Hakkinen, Schumacher en Irvine voor. Villeneuve werkte zich snel voorbij de eerste Ferrari, maar daar bleef het bij. Hill diende alleen een roekeloos manoeuvre van Berger af te slaan, waarbij de Oostenrijker zijn neus schond.

Zelfs twee pitstops konden Hill niet van de leiding halen. Hij kwam telkens netjes voor Schumi terug de piste op. Kapi-taal voor Hill, want het is geweten hoe moeilijk hij inhaalt. Opvallend: alles wat tot nog toe fout ging, wat de titelstrijd tot het laatste schuifje rekte, liep nu vlot. Perfecte start, efficiënte strategie. De zegen van hierboven?

Misschien afgedwongen door ene William Taylor. Damon Hill leerde zijn 17-jarige fan in Engeland kennen. Bleek dat hij hem overal volgde, zelfs op de privé-tests. In Portugal zag Hill de jongeman terug. Met de bedoeling de wereldtitel in Estoril te pakken, want zijn reisbudget was op.

De jonge Brit had er zich al mee verzoend dat hij de bekroning van zijn idool niet live zou meemaken, toen hij een belletje kreeg, afgelopen woensdag. Damon Hill. Of hij zich naar Heathrow kon reppen? Ter plekke trof Taylor een vliegticket voor Tokio aan en 20.000 yen voor de treinreizen en het gereserveerde hotel. William was het hele weekend VIP-gast in de Williams-box. Hill, een wereldkampioen met een hart.



Damon Hill uit de bol in het champagnegevecht. De zege en de titel zijn binnen.

Het regent straffen

SUZUKA – Het einde van het seizoen inspireerde de commissarissen niet tot tolerantie. David Coulthard mocht 300.000 fr. afdoeken wegens recidiverende snelheidsoverschrijding in de pitstraat tijdens de trainingen. Gerhard Berger deed het maar één keer en moest maar 150.000 fr. ophoesten. Na de race kreeg de Oostenrijker nog wel een verwittiging omdat hij aansprakelijk werd gesteld voor de aanrijding met Irvine. Ook Diniz werd op de vingers getikt omdat hij na zijn opgave het circuit overstapte. Beiden kwamen beter weg dan Katayama en Rosset die een *stop-and-go* van tien seconden mochten uitzitten wegens hinderlijk rijden.

Jordan: Verstappen of Zanardi

SUZUKA – Jongste geruchten uit het Jordan-kamp Het zitje naast Ralf Schumacher zou niet voor een Franse jongeling zijn weggelegd. De vergelijkende test die Jordan eind deze maand organiseert met Boullion, Collard en Lagorce zou niet meer dan oogverblindend zijn. In werkelijkheid zou de Ier achter Verstappen en Zanardi aanzitten. De Nederlander is overbodig bij Arrows en Zanardi reed dit seizoen de pannen van het Indycar-dak, nadat hij twee jaar terug samen met Lotus uit F1 verdween.

Donderdag 31 oktober,
vrijdag 1 november 1996

Tyrrell wordt Japans

BRUSSEL (belga) – Tyrrell, een monument in Formule 1, ging in Japanse handen over. Een groep rond ex-renner Satoru Nakajima kocht de Britse stal in. Nakajima wordt sport-directeur, de Japanse auto-accessoires PIAA prijkt op de flanken als sponsor en de Japanner Toranosuke Takagi wordt testrijder. Een inrijperiode voor de de Formule 3000-rijder om hem in 1998 effectief achter het stuur te posteren. Ook van Minardi wordt gefluisterd dat het is opgekocht door Japanners.

Zaterdag 2,
zondag 3 november 1996

Korte vakantie voor Schumacher

BRUSSEL (ap) – Ferrari vroeg Michael Schumacher zijn vakantie in te korten en deze maand nog een reeks niet-geprogrammeerde bandentests te verrichten.

De Duitse F1-rijder moest aanvankelijk niet voor januari opnieuw achter het stuur kruipen. Ploeggenoot Eddie Irvine en testrijder Nicola Larini zouden de proefritten voor het seizoen 1997 afwerken, maar bandenleverancier Goodyear heeft Ferrari gevraagd de tests op te voeren.

Vanaf volgend jaar krijgt Goodyear concurrentie van Bridgestone als bandenleverancier. De Japanse firma zal TWR Arrows, het nieuwe team van wereldkampioen Damon Hill, bevoorraden.

Vrijdag 15 november 1996

Hill uit de bocht

SUZUKA (rtr) – Wereldkampioen Formule 1 Damon Hill is tijdens testritten in het Japanse Suzuka gecrasht. De Brit vloog met een Ligier uit de bocht en reed tegen een muur, maar bleef ongedeerd. Hill zat nog niet achter het stuur van de Arrow voor volgend seizoen omdat die bolide nog niet aangepast is aan zijn lengte.