

Donderdag 27 maart 1997

Salo helpt Goossens aan vliegreuen

Zijn hotelkamer geeft steeds bezet. „Mijn telefoonuurte naar België”, verontschuldigt Marc Goossens zich wanneer het in Japan al tegen middernacht loopt. De eenzaamheid knaagt. „Amper één Japanner op vijf spreekt Engels”, klaagt Marc, die met een GT-race in Suzuka zondag zijn Japanse avontuur aansnijdt.

Enigszins noodgedwongen. Alternatieven lieten op zich wachten. Maar hij komt nog goed terecht. Japan heet het beloofde land te zijn voor de Europese

racers. Riant betaald en een steeds belangrijker recruiteringsmarkt voor de Formule 1. De Gelenaar relativeert.

„De gouden jaren zijn voorbij. De concurrentie tussen drie bandenfabrikanten dreef de salarissen steil omhoog. Nu rijdt iedereen op Bridgestones. Ik betaal om te rijden. Wel stukken minder dan in Europa. Hier rond je een seizoen op zeven miljoen frank. Die vind ik wel. De tien, twaalf extra voor Europa niet. En ik had geen zin na twee races opnieuw te moeten gaan bedelen om niet te voet te staan.”

F3000 is zijn prioriteit. Tien wedstrijden, start op 27 april in Suzuka. Maar daarnaast neemt Marc dus ook aan het

GT-kampioenschap deel met een Toyota Supra. „Op vraag van het team. Ze zochten een ervaren endurance-rijder. Zo’n Supra kost stukken van mensen. Die geef je niet aan een groentje. En ze wisten van mijn Le Mans-prestaties vorig jaar. Lekker meegenomen, zeg ik.”

Duur

„We zijn één van de semi-officiële Toyota-stallen. Wie weet waartoe dat nog leidt? En ik ben betaald. Geen schatten. Niet eens voldoende voor mijn vliegtuigtickets. Maar alle beetjes helpen. Want het leven is hier verschrikkelijk duur. Ik rekende uit dat het goedkoper is om op hotel te wonen en regelmatig over en weer te vliegen naar België dan om een appartement te huren. 100 tot 150.000

frank per maand.”

„Misschien is het op het platteland schappelijker, maar daar waag ik me niet. Niemand spreekt er Engels. En alle wegwijzers zijn eentalig Japans. In de stad trouwens ook. Het heeft dan ook geen zin een auto te hebben. Ik maak alle verplaatsingen met de trein. Ja, ook naar het circuit.”

Onze landgenoot vond onderdak bij 5 Zigen op voorspraak van... Mika Salo, rijzende F1-ster bij Tyrrell. „De Fin reed met 5 Zigen de pannen van het dak en geniet nog steeds veel aanzien binnen het team. Ze sponsoren hem trouwens nog altijd. Hij kende me uit de FFord en F3 in Engeland. Hij belde me zelf op. En pousseerde me bij het team, ten nadele van Bräck, Maassen en Rees. Ik voel me vereerd.”

Marc Goossens is er 27. Drie seizoenen F3000 achter de rug. Het is dit jaar of nooit. Kan 5 Zigen winnen? „Vorig jaar, met Apicella, alvast niet. Maar toen reden ze nog op Yokohama-banden. Terwijl Bridgestone het winnende rubber was. Ik heb nog niet met de auto gereden.”

„Ik ben eigenlijk op goed geluk naar hier gekomen. Er waren contacten, maar die Japanners spreken zo slecht Engels en ze zijn zo traag van begrip dat het over telefoon of fax onmogelijk was om tot een sluitende overeenkomst te komen. Dus stapte ik maar op het vliegtuig. En we bereikten haast direct een akkoord. Sindsdien hoor ik elke dag dat we gaan winnen. Ik hoop dat ze zich niet vergissen.”

Lola werpt de handdoek

LONDON (rtr) – Riccardo Rosset en Vincenzo Sospiri staan te voet. Lola-Ford gooit de handdoek. Het nieuwbakken Formule 1-team, dat zich niet kon kwalificeren voor de eerste race in Australië, voerde financiële problemen aan voor de beslissing. Eén van de geldschieters – Mastercard was de hoofdsponsor – zou zich hebben teruggetrokken.

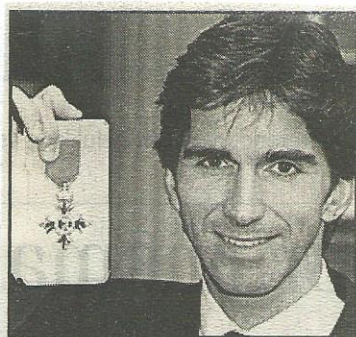
In eerste instantie gaf Lola enkel voor de komende Grand Prix van Brazilië forfait. Later op de dag volgde het bericht dat het helemaal was afgelopen voor dit seizoen. Het F1-peloton wordt daarmee ingekrompen tot 22 wagens.

Lola is het derde team in even veel jaren dat afhaakt, na Simtek en Forti. De drempel van F1 is quasi onneembaar voor nieuwe stallen die niet kunnen terugvallen op de steun van een motorenconstructeur, zoals Stewart Grand Prix met Ford. Niet alleen de motoren zijn een zware post op het budget (enkele honderden miljoenen), omdat ze geen WK-punten hebben, krijgen ze evenmin de (aanzienlijke) reiskosten vergoed door de Internationale Autosportfederatie. En bij het minste forfait verliezen ze in principe de 17,5 miljoen frank waarborg die bij het begin van het seizoen dient gedeponeerd.

Lola is al jaren een gereputeerde chassisbouwer in zowat alle mogelijke takken van autosport en zou een jaarbudget van 1,2 miljard frank ter beschikking hebben. Behoorlijk, leek het, tenzij met diezelfde centen ook een eigen motor dient ontwikkeld, zoals Lola zich had voorgenomen. Wellicht was dat wat te hoog gegrepen.

GP Brazilië rechtstreeks op Kanaal 2

De Grand Prix van Brazilië is rechtstreeks en met de Vlaamse commentaar van Peter Baert en Philip Verellen te volgen zondag vanaf 17u45. Start om 18u00. Op hetzelfde net kan u ook zaterdag terecht voor de kwalificatiesessie van 17u00 tot 18u00.



Damon Hill.

Vrijdag 28 maart 1997

Formule 1 à la baisse

In het beste geval staan zondag 22 wagens op de startgrid van de Grand Prix van Brazilië Formule 1. Lola gooide de handdoek. Mastercard draaide de geldkraan dicht. Nu heeft FIA-voorzitter Max Mosley elke suggestie van onrust altijd weggelachen met de melding dat F1 is geconcipeerd voor 20 wagens, maar misschien kweelt Bernie Ecclestone anders. De paus wil met zijn succesformule naar de beurs.

Tweeëneenhalf miljard Britse pond achten beurspecialisten Salomon Formule 1 waard. Een slordige 140 miljard in onze munt. Bernie twijfelt. Hij wil wachten tot de vorig jaar geïntroduceerde betaaltelevisie zijn volle rendement haalt. Maar dat

kan nog twee jaar duren.

„Ik heb het gevoel dat pas dan de Formule 1 recht zou worden aangedaan. Bij Salomon denken ze dat ik gek ben. Ze zeggen dat dit een uitgelezen moment is om in de beurs te stappen. Ze doen maar. Hoe meer praatjes ze verkopen, hoe minder het mij interesseert. Het is redelijk simpel: als ik een faire prijs krijg, verkoop ik. Niet eerder.”

Ecclestone zou wel de meerderheid van de aandelen in eigen beheer willen houden. Geen van de grijze haren op zijn hoofd die eraan denkt met pensioen te gaan. Bernie is alleen uit op een kapitaalsverhoging om de discipline nog beter uit te bouwen.

Dissidenten

Mocht de Formule 1 nu al genoteerd hebben gestaan, het

ben genomen. Er is niet alleen het forfait van Lola. Williams, McLaren en Tyrrell dreigen met juridische actie. Omdat de andere teams weigeren hen de Concorde Akkoorden te laten ondertekenen.

Ter herinnering. De Concorde Akkoorden zijn het regeerdocument van de Formule 1. De drie genoemde stallen haalden aanvankelijk hun neus op voor de vernieuwde versie '97. Ze vonden dat ze aanspraak maakten op een grotere hap van de televisierechtenkoek, dan vijftig procent, dan nog te verdelen onder alle teams.

Is er Tipp-Ex gevloeid? Bekroop de dissidenten de angst buitenspel te worden gezet? Misschien. In elk geval, Williams, McLaren en Tyrrell willen hun handtekening plaatsen. Maar nu zeggen de andere stallen 'njet'. Want dan vermindert hun deel.

Williams, McLaren en Tyrrell lieten het daar niet bij. Ze vaardigden een ultimatum uit. Of ze mogen tekenen, of ze stappen naar de rechtbank. Zwaaiend met argumenten uit het Verdrag van Rome, de basis van de Europese Unie. Deadline deze week.

Bernie stuurde de klagers al wandelen. „Het is alsof je de

kassas zou krijgen goud tegen 500 dollar het ons te kopen en dan beginnen mekkeren dat het is gestegen tot 400 dollar en nog de oude prijs willen krijgen”, aldus Ecclestone, plastisch financieel.

Max Mosley zat blijkbaar meer in met de situatie. De voorzitter van de Internationale Autosportfederatie zou de bekvechtende partijen een compromis hebben voorgesteld. De afvalligen mogen tekenen, en dus deelnemen aan het beleid, maar ze zien dit jaar af van de centen. Pas in 1998 passeren ze weer aan de kassa.

Het was nog niet geweten of de betrokkenen daar oren naar hebben. In geval van nood, zal Bernie wel bereid worden gevonden de kantjes af te ronden. Zijn aandelen kunnen er alleen maar wel bij varen. Een spetterende vertoning in Brazilië zou ook helpen. Misschien kan Eddie Irvine opnieuw in de arm worden genomen. Iets of iemand moet Villeneuve toch stoppen.

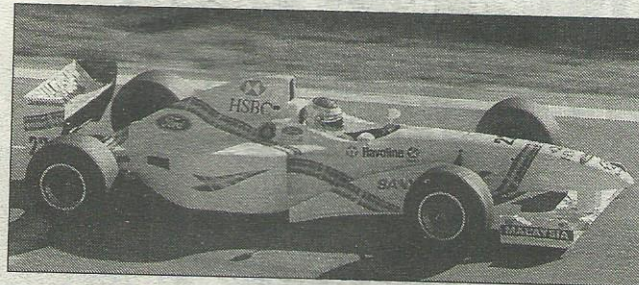
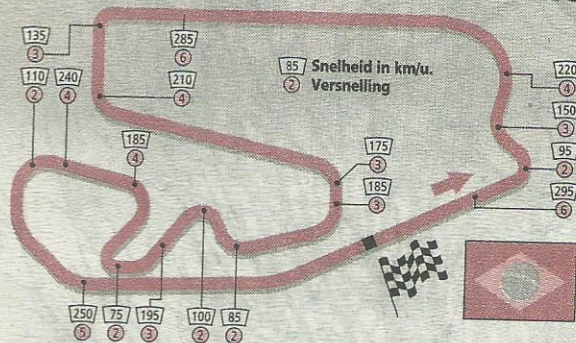


"Vorig jaar in Brazilië reed ik één van de beste races uit mijn

carrière. Op de eerste startrij, alhoewel ik nog moest wennen aan het remmen met de linker-voet. In mijn ogen een sterkere prestatie dan mijn pole in Spa, in de regen. Interlagos is mij altijd al gunstig gezind geweest. Ik maakte er in 1993 mijn F1-debuut, het jaar erop finishte ik vierde."

"Ik kan nu ook beter omgaan met de druk die een race in Brazilië met zich brengt. Ik ervaar het niet langer als een bijkomende stressfactor, maar als een voordeel. Net als het thuisvoordeel van een voetbalteam dat in eigen stadion speelt. Maar ik kijk wel uit met het en-

Rubens Barrichello in Brazilië



toesiasme van de Braziliaanse fans en media. Ik blijf met beide voeten op de grond. Niettemin, ik ben optimistisch voor Brazilië. Ik ben ervan overtuigd dat we even hoog op de startgrid kunnen staan als in Melbourne."

"Interlagos heeft weinig snelle bochten. Motor en motriciteit spelen een vitale rol. Het is ook een moeilijk te doorgronden circuit. Kopzorgen voor de afstelling dus. Achtervleugel in de middenste positie, vermoed ik. Moelijk, maar ik zie het best zitten. Ik zie eigenlijk alles zitten. Ik loop op wolkjes momenteel. Professioneel en privé. Ik ben pas gehuwd. Silvana geeft me de steun die een rijder nodig heeft. En van Stewart Grand Prix krijg ik het volle vertrouwen. Wat kan ik meer wensen? Ik hoop dat hier nooit een einde aan komt."

Zaterdag 29, zondag 30,
maandag 31 maart 1997

Ralfie jent grote broer

BRUSSEL – Voor wie het nog niet wist: de vrijdagse, vrije trainingen bieden geen waardemeter voor de machtsverhoudingen. Omdat je niet kan zeggen wie voor een tijd ging (minimum aan benzine, verse banden) en wie al de race aan het voorbereiden was. Maar het kan wel lekkere standjes opleveren. Zoals gisteren. Ralfie Schumacher die grote broer inpakt met negen duizendsten van een seconde.

Kan u het toch niet laten een optimistische conclusie met betrekking tot Schumacher jr. te trekken, even dit: in Melbourne reed Ralfie op vrijdag de vijfde tijd. 's Anderendaags sukkelde hij van de ene zandbak in de volgende en naar de twaalfde plaats op de echte startgrid. Zijn race duurde bijna een volle ronde. Gewoon ter overweging.

Op diezelfde vrijdag in Australië baarde ook Frentzen opzien. Sneller dan Jacques Villeneuve, de gedoodverfde favoriet. Wanneer het er echt om ging, op zaterdag, smeerde Jacques zijn nieuwbakken ploegmaat 1,8 seconde aan. Der Heinz-Harald is er nog niet goed van. Hij hield het klaroengeschal dan ook wijselijk achterwege, bij zijn pole gisteren in Brazilië.

„Het is leuk, daar niet van, maar je hoeft me niet duidelijk te maken dat dit vrije trainingen zijn. Ik knoop hier niet de minste verwachting aan vast. Maar ik denk wel dat ik in Australië iets bewezen heb. Ik heb mijn sceptici daar aangetoond dat ik een race kan leiden, dat ik mijn plaats bij Williams meester ben,

anders gesteld.”

Tot die remschijf aan gruzelementen vloog. Het probleem zou ondertussen zijn opgelost: grotere klauwen, grotere schijven.

Villeneuve liet er geen twijfel over bestaan dat hij in staat is vandaag een paar tienden, en zelfs meer, af te knippen van zijn chrono. „De piste lag nog vuil vandaag. Tegen morgen zal ze zijn schoongeveegd. En zullen we nog klaarder zien in de afstelling. Ik heb er het volste vertrouwen in.”

Slechts regen of Irvine lijken de Canadees te kunnen stoppen. De eerste factor zit er niet direct aan te komen. Interlagos kreunde gisteren onder een blikkerende zon. Maar de Braziliaanse hemel is berucht grillig. Het is dus niet helemaal ijdel te hopen dat de Bridgestone-banden de kans krijgen te bewijzen dat ze Goodyear op nat naar huis rijden.

Ook Damon Hill greep de vrijdagse training aan om zijn moreel te sterken. 's Ochtends was hij er nog eens afgegaan, maar na de middag dook hij de top tien binnen. „Ik weet dat vrijdag werkdag is, maar het doet toch goed nog eens onder de grote mensen te zijn”, aldus de regerende wereldkampioen en prilgeslagen ridder van het Britse rijk met een lach van oor tot oor.

GP's Portugal en Luxemburg bedreigd?

BRUSSEL – Bronnen bij het Japanse Fuji-TV stellen dat de Grand Prix van Luxemburg riskeert te worden afgevoerd. Geprogrammeerd voor 28 september op de Duitse Nürburgring, zou de race te dicht op de Oostenrijkse GP (21 september) volgen om de omstandige installaties voor betaaltelevisie af te breken en tijdig weer op te bouwen.

Om die reden werd inderdaad een pauze van twee weken tussen Brazilië en Argentinië gehandhaafd. Men kan zich wel afvragen waarom Luxemburg dan een week na Oostenrijk werd gepland.

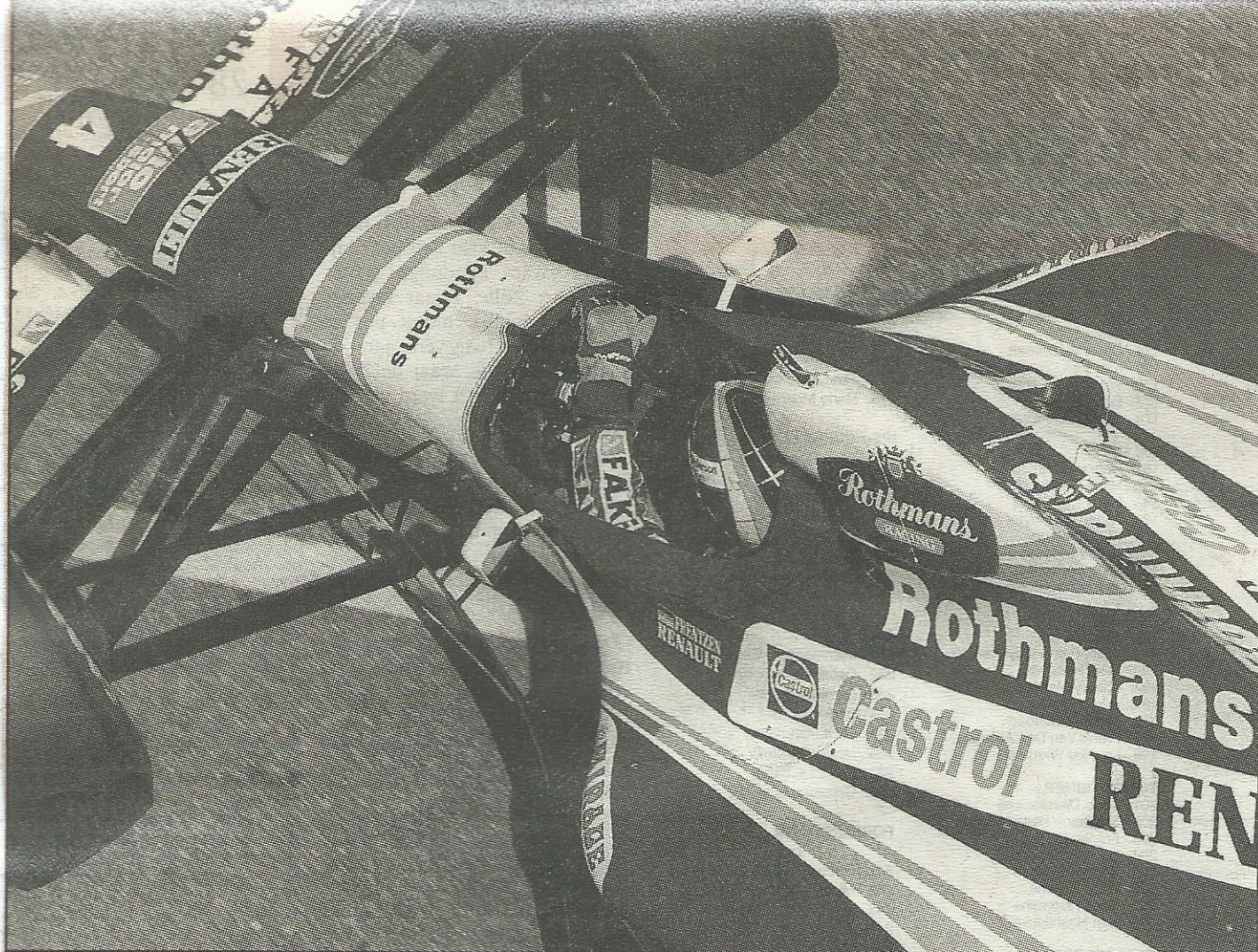
Ook Portugal zou ter discussie staan. Naar jaarlijkse gewoonte, zouden we bijna zeggen. Valt Portugal, dan wordt het seizoen afgesloten in Jerez de la Frontera, Zuid-Spanje.

UITSLAG VRIJE TRAININGEN:

1. Heinz-Harald Frentzen (Dui) Williams 1:17.506; 2. Jacques Villeneuve (Can) Williams 1:17.829; 3. Jean Alesi (Fr) Benetton 1:18.000; 4. Johnny Herbert (GB) Sauber 1:18.261; 5. Gerhard Berger (Oos) Benetton 1:18.437; 6. Ralf Schumacher (Dui) Jordan 1:18.479; 7. Michael Schumacher (Dui) Ferrari 1:18.488; 8. David Coulthard (GB) McLaren 1:18.818; 9. Damon Hill (GB) Arrows 1:18.978;

10. Mika Hakkinen (Fin) McLaren 1:19.271; 11. Giancarlo Fisichella (It) Jordan 1:19.326; 12. Olivier Panis (Fr) Prost 1:19.408; 13. Mika Salo (Fin) Tyrrell 1:19.546; 14. Pedro Diniz (Br) Arrows 1:19.573;

15. Rubens Barrichello (Br) Stewart 1:19.613; 16. Ukyo Katayama (Jap) Minardi 1:19.963; 17. Jos Verstappen (Ned) Tyrrell 1:20.076; 18. Shinji Nakano (Jap) Prost 1:20.520; 19. Jarno Trulli (It) Minardi 1:20.521; 20. Eddie Irvine (Ier) Ferrari 1:20.787; 21. Nicola Larini (It) Sauber 1:21.120; 22. Jan Magnussen (Den) Stewart 1:21.864.



Heinz-Harald Frentzen draaide gisteren het snelst over Interlagos, maar beseft best dat dit niks betekent.

Dinsdag 1 april 1997

Villeneuve: „Geluk gehad”



BRUSSEL – Jacques Villeneuve besefte best dat het lot hem gunstig gezind was geweest. Zijn wedstrijd had net zo goed opnieuw al in de eerste bocht kunnen afgelopen zijn. Wat Williams-Renault, de regerende wereldkampioenen constructeurs en nog steeds unaniem de beste wagen genoemd, met nul punten zou hebben gelaten.

In Melbourne was het Eddie Irvine die de baan schoonveegde, nu mocht Villeneuve zijn schuiver helemaal op eigen rekening schrijven. „Ik wou niet afgeven voor Michael Schumacher. Maar ik had beter moeten weten. Interlagos wordt zo weinig bereden dat er echt maar één, zuivere lijn is. Aan de buitenkant kwam ik gewoon niet aan insturen toe. De tweede keer verkoos ik wijselijk veiligheid.”

Hij mag Barrichello op zijn blote ski-knietjes danken dat de Braziliaan had beslist gevaarlijk op de startgrid te blijven staan en een herstart noodzaakte. Villeneuve corrigeerde zijn overmoed, maar het was opnieuw toch een matige start. De derde in rij. De Williams-spits bekende dat er tijdens de privé-tests in Le Castellet duchtig was op getraind. „Maar ik weet niet of dat zo zinvol is. Je raakt zo gefixeerd op die start dat de kans op fouten groter wordt.”

Opnieuw Irvine

Laten we hopen dat Jacques nog lang kwakkelstarts mag nemen, want eenmaal op gang, is er geen houden meer aan. „Ik kreeg het toch nog kwaad”, weerlegde de winnaar. „De tweede set banden had merkkelijk minder grip dan de eerste. Berger kwam op het einde veel te snel naar mijn zin terug. Ik was me pijnlijk helder bewust van zijn dreigement. Ik wist dat ik hem kon afhouden, maar het is toch verdomd zwaar geweest.”

Berger wist niet goed of hij nu

ontgoocheld moest zijn, dan wel opgetogen. Opgetogen omdat Benetton bewees dat de optimistische berichten tijdens de winter-tests geen ijdele woorden waren. „Er waren momenten dat ik dacht: ik been hem nog bij”, grijnsde de lange Oostenrijker. „Maar ik wist dat het heel zwaar zou geweest zijn hem voorbij te gaan. Finaal stelde de opdracht zich niet eens. Ik heb te veel tijd verloren achter de gedubbelden.”

Damon Hill twijfelde niet tussen hoop en ontgoocheling. Auteur van een beloftevolle race, dankzij de één-stopstrategie die Panis naar het podium loodste, die op drie ronden van het einde evenwel in rook opging. „Niets is erger dan stranden in het zicht van de finish”, vloekte de wereldkampioen. „Het ging goed. Veel beter dan in Melbourne in elk geval. Maar dan zag ik plots de oliedruk de diepte induiken. En bij het oprijden van de heuvel bemerkte ik in mijn spiegel dat er vlammen aan het achtereind likten. Het volgende moment viel de aandrijving weg. Ik sukkelde nog tot in de pit, maar ik wist dat het afgelopen was.”

Zijn spiegel, daaraan had Eddie Irvine ook beter wat meer aandacht besteed. In Melbourne maaide de Ier Herbert en Villeneuve weg, zondag stond hij opnieuw ter discussie, na een onprettige kennismaking met Jan Magnussen. „De start was be-

hoorlijk chaotisch”, aldus de Deen. „Ik zag plots een gele wagen dwars staan, die kon ik nog ontwijken. Maar dan stuitte ik op Irvine, onbegrijpelijk traag voor mij. Ik ging buitenom, maar hij kwam almaar meer mijn kant op. Hij keek in zijn spiegel, maar het was de verkeerde. Hij reed gewoon over mijn voorwiel.”

Irvine kon nog overstappen op de reserve-Ferrari, maar Magnussen moest lijdzaam toekijken hoe die van Stewart Grand Prix werd opgeëist door zijn ploegmaat Barrichello. Al weten we niet of Irvine zo gelukkig was dat hij op de T-car kon terugvallen. Die was namelijk afgestemd op Schumacher. Enkele inches kleiner en enkele kilo's lichter dan Irvine die nooit begrepen heeft waarom iemand naar de fitnesszaal trekt als hij ook naar de pub zou kunnen gaan. Bovendien bleken ook de veiligheidsriemen te kort en knelden ze op een nogal pijnlijke plaats. „Niet te harden,” aldus de bijna-hinkende Ier achteraf. „Ik moest wel binnenkomen om ze opnieuw te laten afstellen.” Een zestiende plaats was de uiteindelijke beloning voor zoveel opoffering.

Tweede pole van Jaques Villeneuve

SAO PAULO – Jacques Villeneuve pakte zijn tweede pole van het seizoen. 1.16.004. Ruim twee seconden sneller dan de besttijd van vorig jaar, neergezet door zijn toenmalige ploegmaat Damon Hill. De regerende wereldkampioen straalde ook want hij klokte de negende tijd. Sneller dan Ralf Schumacher en slechts een zucht trager dan Heinz-Harald Frentzen, voor wie hij bij Williams de plaats moest ruimen. „Ik ben blijer voor het team dan voor mezelf”, aldus Hill, nogal droogjes. Tom Walkinshaw meldde dat tegen de Spaanse Grand Prix een compleet vernieuwde Arrows klaar zou staan.

Sterke prestaties nog van Fisichella, weer sneller dan Schumacher jr., en vooral Panis: vijfde, een tijdje zelfs auteur van de scherpste chrono. Irvine kwam niet hoger dan de veertiende tijd. „Ik ken iemand die daar niet rouwig zal om zijn”, meesmulde Schumacher met een veelbetekenende blik richting Villeneuve.

De chronosessie diende tien minuten onderbroken nadat Fisichella de alle-terreinkwaliteiten van zijn Jordan aan een test had onderworpen. De test viel niet mee. (WW)

■ STARTOPSTELLING:

1ste lijn:

Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:16.004 (gemiddelde: 203,294 km/u)

Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:16.594

2de lijn:

Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:16.644

Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:16.692

3de lijn:

Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen Honda) 1:16.756

Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:16.757

4de lijn:

Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:16.912

Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:16.924

5de lijn:

Damon Hill (GBR/Arrows-Yamaha) 1:17.090

Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:17.175

6de lijn:

Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford V10) 1:17.259

David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1:17.262

7de lijn:

Johnny Herbert (GBR/Sauber-Petronas) 1:17.409

Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:17.527

8ste lijn:

Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen Honda) 1:17.999

Pedro Paolo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:18.095

9de lijn:

Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1:18.336

Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:18.557

10de lijn:

Nicola Larini (Ita/Sauber-Petronas) 1:18.644

Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford V10) 1:18.773

11de lijn:

Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford V8) 1:18.885

Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford V8) 1:19.274

Twee starts

Bewolkte, winderige hemel boven Interlagos, goed 20 graden slechts, maar de Grand Prix van Brazilië blijft gespaard van regen.

Start: Schumacher start sneller, pakt het propere binnenspoor in de Senna-S en dwingt Villeneuve het gras op. Fisichella gaat dwars na contact met Frentzen en catapulteert Hill in de zandbak. Maar, Barrichello staat stil op de grid en daarom wordt de rode vlag gehesen.

Herstart: zonder Magnussen, ook geraakt in de schermutselingen en Barrichello krijgt de reservewagen. Fisichella, Irvine en Frentzen stappen eveneens over in de reservewagen.

Villeneuve, met een nieuwe neus, moet Schumacher weer voor laten, maar bij de eerste doortocht aan de finish neemt hij zijn plaats terug. Hakkinen, Berger, Alesi, Panis, Hill en Coulthard volgen.

12: Nadat hij Hakkinen al heeft gepakt, gaat Berger nu ook langs Schumacher, naar de tweede plaats. Even later zijn we Barrichello en Diniz kwijt.

22: Coulthard gaat als eerste van de kopgroep tanken. Ook Berger, Alesi, Hakkinen, Fisichella, Villeneuve en Schumacher hebben voor twee stops gekozen. Hill en Panis voor één. Geholpen door duurzamere Bridgestone-banden. Ze maken een duidelijke klim in de tussenstand: Villeneuve, Panis, Berger, Hakkinen, Hill, Schumacher.

34: Panis maakt zijn enige stop, vier ronden later Hill. Irvine is ook al een tweede keer binnengewest. Niet om te tanken, maar het harnas blijkt afgesteld op het drooggetrainde, kortere lijf van zijn ploegmaat. En dat doet pijn, te oordelen naar het verkrampte gezicht van de Ier. Nakano hinkt op drie wielen binnen. Voor de tweede reeks pitstops is dit de top-zes: Villeneuve, Berger, Hakkinen, Schumacher, Alesi, Panis.

49: Villeneuve begint aan het finale luik met 12 seconden voorsprong op Berger. De Oostenrijker knaagt aan zijn achterstand, maar het drukke verkeer der gedubbelden stremt de achtervolging.

52: Ralf Schumacher valt stil met een elektrische panne op de inrit naar de pitstraat.

69: Hill, sterk bezig, scheurt binnen met een brandende transmissie.

71: Villeneuve houdt 4 seconden over op Berger. Hakkinen, Schumacher en Alesi persen er een spurtje uit voor de vierde plaats. De Fin haalt het.

1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 309,024 km en 1 h 36:06.990 (gem: 192,905 km/u)
2. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) op 4.190
3. Olivier Panis (Fr/Prost-Mugen Honda) 15.870
4. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 33.033
5. Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 33.731
6. Jean Alesi (Fr/Benetton-Renault) 34.020
7. Johnny Herbert (GB/Sauber-Petronas) 50.912
8. Giancarlo Fisichella (It/Jordan-Peugeot) 1:00.639
9. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:15.402
- Op één ronde:** 10. David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes);
11. Nicola Larini (It/Sauber-Petronas); 12. Jarno Trulli (It/Minardi-Hart); 13. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford V8); 14. Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen Honda)
- Op twee ronden:** 15. Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford V8); 16. Eddie Irvine (Ier/Ferrari)
- Op drie ronden:** 17. Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha)
- Op vijf ronden:** 18. Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart)
- **SNELSTE RONDE:** Villeneuve (28ste) 1.18.397 (gem: 197,089 km/h).
- **STAND WK RIJDERS:** 1. David Coulthard (GB) en Jacques Villeneuve (Can) 10
3. Gerhard Berger (Oos) 9; 4. Michael Schumacher (Dui) 8; 5. Mika Hakkinen (Fin) 7; 6. Olivier Panis (Fr) 6; 7. Nicola Larini (It) 1 en Jean Alesi (Fr) 1
- **STAND WK CONSTRUCTEURS:** 1. McLaren-Mercedes 17 ptn; 2. Williams-Renault 10 en Benetton-Renault 10; 4. Ferrari 8; 5. Prost-Mugen-Honda 6; 6. Sauber-Petronas 1



Eén ronde ver in de Braziliaanse Grote Prijs: Jacques Villeneuve passeert Michael Schumacher. De Canadees behoudt de eerste plaats tot het eind.