

**FORMULE 1: Gerhard Berger**  
**rijdt zondag in Argentinië**  
**zijn 199ste Grote Prijs**

# «Ik stop pas

# als ik de

# veertig

# gepasseerd ben»

Na Melbourne en Sao Paulo wordt zondag in Buenos Aires de derde Grote Prijs van het Formule 1-seizoen aangesneden. Het wordt een race met een nostalgisch tintje, want omdat het de 600ste Grote Prijs uit de geschiedenis is, worden niet alleen de grote kampioenen van nu, maar ook die van weleer in de bloemetjes gezet.

De organisatie van de Grand Prix heeft de winnaars van de Grote Prijzen 100, 200, 300, 400 en 500 uitgenodigd. Vier van de vijf zijn aanwezig: Stirling Moss, Jackie Stewart (al behoefde die geen invitatie door zijn renstal), Niki Lauda en Nelson Piquet. Ronnie Peterson zal postuum worden gehuldigd.

#### **Voorbij Alain Prost**

Gerhard Berger hoort niet bij de feestvarkens, maar zal de plichtplegingen zeker vanuit zijn ooghoeken volgen. De Oostenrijker raakt zelf immers stilaan rijp voor een aantal hommages. Zondag rijdt hij op het circuit van Oscar Galvez zijn 199ste Grote Prijs uit zijn loopbaan. De 200ste komt er in de G.P. van San Marino op Imola.

Daar zal Berger zich op de «lijst aller tijden» voorbij Alain Prost (199) hijsen. Ook de aantallen van Nelson Piquet (204) en Andrea De Cesaris (208) komen binnen schot. Alleen Riccardo Patrese zit nog lang op veilig met liefst 256 Grand Prix's.

— Als het aan mij ligt, ga ik door tot na mijn veertigste, zegt Berger, die vijf dagen na zijn tweede plaats in Sao Paulo voor de derde keer vader werd (ze heet Heidi). Ik zou niet weten wat te doen als ik niet kon racen. Ik voel nog altijd dezelfde kriebels over mijn rug als ik in Francorchamps door de Raidillon flits, als tien jaar geleden. Dáár doe ik het voor. Op mijn luie kont zitten, is niks voor mij.

Met zijn 199 Grand Prix's is Berger de meest ervaren rijder uit het veld. Toch vindt hij de F1 fel veranderd.

— Tien jaar geleden hadden de piloten nog tijd voor elkaar. Toen kon je nog vrienden zijn en had je tijd voor een grap. Ik kaartte geregeld met mijn collega's, soms het hele weekend

door. Nu moeten wij veel meer tijd uittrekken voor de sponsors, zegt Gerhard.

Maar Berger klaagt niet, want sportief loopt het seizoen als een trein. De Benetton die dit seizoen volledig werd gereviseerd en van een nieuwe

Renaultmotor voorzien, rijdt in de prijzen (met een budget van kleine twee miljard frank mag dat ook). En Berger scoort hoger dan Alesi.

#### **Vertrouwen en kennis**

Toch was de Fransman bij de start van het seizoen door grote baas Flavio Briatore als kopman naar voor geschoven.

— Vorig seizoen had ik zes maanden nodig om mijn draai te vinden. Dit jaar zat het meteen goed, zegt Berger. Ik was er zeker van dat we beter zouden scoren en dat hebben we intussen bewezen. Het draait allemaal rond vertrouwen en kennis. Bij Benetton weet men nu exact hoe ik rijd en kunnen ze de auto perfect op mijn wensen afstellen. Ik droom er niet van elke race te kunnen winnen — zo realistisch ben ik ook wel — maar ik ben er zeker van dat ze ons dit seizoen nog vaak op het podium zullen zien, en dat ze bij Williams meer dan de handen zullen volhebben aan ons.

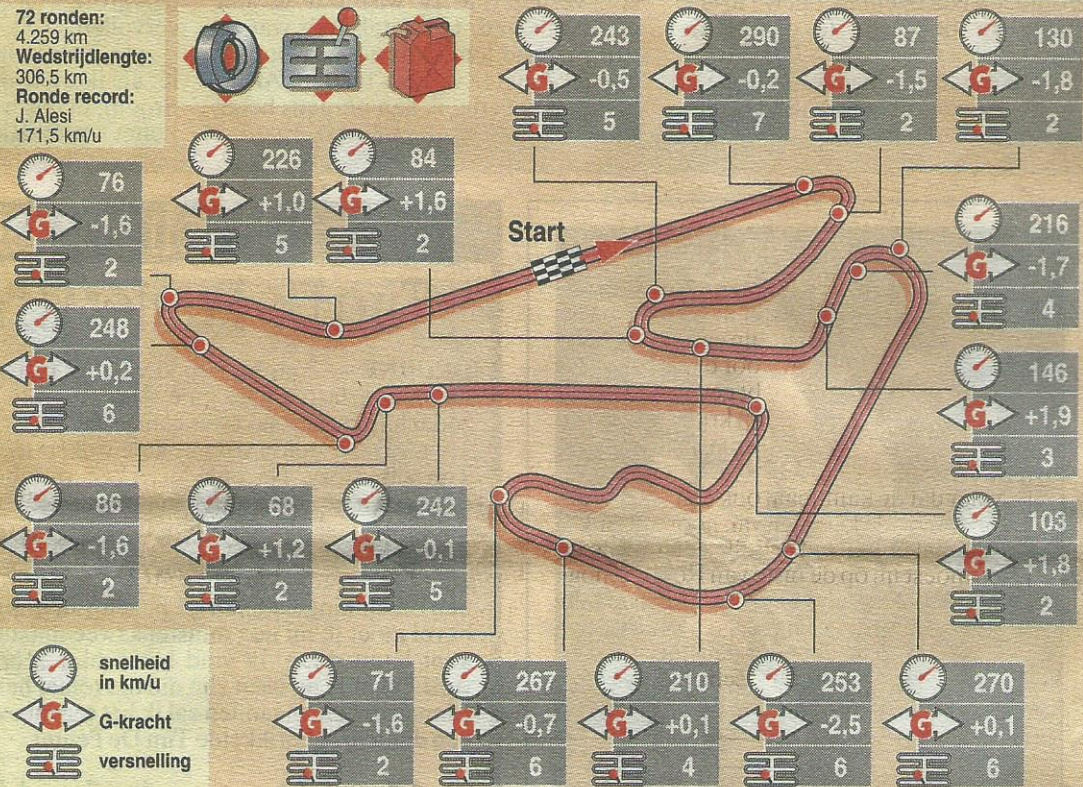
Berger is niet gefrusteerd dat de wereldtitel nooit voor hem was weggelegd. Op de lijst aller tijden wordt hij qua puntengewin trouwens alleen maar voorafgegaan door hele grote namen: Prost, Senna, Piquet, Mansell, Lauda en Michael Schumacher. Die kan hij zondag al voorbij.

— Er is altijd wel iemand die sneller of beter is, maar daar kan ik mee leven. Het raakt me niet, sterker: het stimuleert mij alleen maar om hen te pakken te krijgen, grijnst Berger.

# Grote Prijs van Argentinië Buenos Aires 13 april 1997



72 ronden:  
4.259 km  
Wedstrijdlengte:  
306,5 km  
Ronde record:  
J. Alesi  
171,5 km/u



- Fysiek: omloop, hitte of slecht wegdek zijn belastend voor de piloten
- Verbruik: afwisseling van hoge en lage snelheden verhogen het brandstofverbruik.
- Remmen: opeenvolging van rechte stukken en chicanes is belastend voor de remmen
- Versnellingsbak: veelvuldig schakelen betekend meer slijtage
- Motor: veelvuldig in de hoge toerentallen vermoeit de motor
- Banden: een oneffen of vuil wegdek is nefas voor de banden



Met zijn 199 Grand Prix's is Berger de meest ervaren rijder uit het veld.

# Hill schiet op Williams

„Je moet niet Frentzen viseren,  
maar wie hem in die wagen zette”

Damon Hill ziet er goed uit. Relaxed, gebruind. „Twee weken Bahama's met de familie. Surfen op dolfijnkracht. Fantastisch.” Onder de bronzen glans, blijft het niettemin knagen. Williams, Frank. Het ontslag is nog niet verteerd. „Misschien had ik maar geen wereldkampioen moeten worden”, klinkt het schamper. „Dan had er misschien een verlengd verblijf ingezeten.”

Hill verheelt amper dat hij het personage van zijn vorige werkgever veracht. „Frank wil duurzame relaties opbouwen met de sponsor, met de motorenbouwer, maar als rijder krijg je geen kans opgenomen te worden in het team. Wegens absoluut onbelangrijk. Iedereen kan winnen met de beste wagen, vindt hij. En tenslotte telt toch enkel de constructeurstitel. Dus is het ook niet nodig de rijder goed te betalen. Hij vergist zich pijnlijk. Op die manier blijf je geen topteam.”

Geld, dat was de hoofdreden van de scheiding, werd gefluisterd. Damon eiste bijna een half miljard jaarsalaris, Frentzen stelde zich tevreden met minder dan de helft. En heette sneller te zijn dan Michael Schumacher. Heette, voorlopig komt het er niet echt uit. Hill moet in zijn vuistje lachen.

„Je moet niet op Frentzen schieten, maar op wie hem in die wagen zette. Ik ben ervan overtuigd dat hij dit jaar nog races zal winnen. Het volstaat dat hij zijn hoofd klaar krijgt. En Williams

zal er alles aan doen om hem daarbij te helpen. Niet omdat hij Frentzen zo lief vindt, maar omdat hij anders zijn gezicht verliest. Hij installeerde hem achter het stuur. Wipte er zelfs de wereldkampioen voor.”

Welk advies zou Hill aan Frentzen geven om de integratie te versnellen? „Geen. Hij moet het zelf maar uitzoeken. Dat deed ik ook. *The hard way*. Met vallen en opstaan. Wat ik nu weet is mijn marktwaarde. Daarom engageerde Arrows mij. Ik zou wel gek zijn dat zomaar uit handen te geven.”

Voorlopig kon Arrows de hoogdravende beloften van vorig jaar nog niet echt inlossen. Brazilië was beter dan de Australische ramp, op een bepaald moment zelfs veelbelovend dankzij een gedurfde één-stopstrategie, maar een brandje smoorde alle hoop.

„Er liep iets fout met het rubber rond de radiator”, legt Hill uit. „En ik verloor kostbare seconden achter gedubbelden en door een gele vlag op een onzalig moment. Zoniet finish ik in de punten. Maar toegegeven, voor het ogenblik zijn we *at the mercy of Bridgestone*. Aerodynamisch moet er nog veel worden verbeterd. En we rijden nog op de motor van '96. Zeker 60 pk armer dan de concurrentie. Yamaha liep achterstand op, omdat ze zich moesten aanpassen aan de aanpak van Tom Walkinshaw. Een man naar mijn hart. Hij houdt woord, hij kijkt niet op een frank om het topteam te bouwen dat hij in het vooruitzicht stelde. Het duurt nog jaren voor Arrows een regelmatige winnaar wordt, maar hij komt er. Arrows is zo'n beetje het Benetton uit '92.”

Is dat de drijfveer van zijn keuze voor Arrows, en niet Jordan, de aanpak van Walkinshaw?

„De voornaamste reden was Bridgestone. In de Goodyear-ranking is Jordan de vijfde stal. Wij zijn bij Bridgestone de tweede en ik maak we sterk dat we naar één kunnen doorstoten. Maar, inderdaad, Toms methode speelde ook een rol. En het geld. Ik steek niet weg dat geld belangrijk is voor mij, want het geeft ons gezin een lekker leven-tje.”

Twee weken dollen op de Bahama's bijvoorbeeld, tussen twee Grands Prix. Of liever ernaast, want Damon zat bijna constant in het water. Een beetje verwon-

En dat heerlijke gevoel nam Frank Williams hem af.

Voor wie de jongste maanden op een onbewoond eiland doorbracht, herhalen we nog even de vrijdagse waarschuwing: knoop niet te veel conclusies vast aan het resultaat van de vrije trainingen. Sommige rijders gaan immers voor een tijd (weinig benzine, nieuwe banden), anderen bereiden al de race voor. Eerst zaterdag wordt de chrono officieel ingedrukt. En het belooft een hete bedoening te worden, want iedereen is er zich van bewust dat een goede plaats op de grid fundamenteel is.

BUENOS AIRES – Tyrrell tast nog maar eens de grenzen van het reglement af. Of liever: Postlethwaite, het technische genie van Tyrrell dat, zoals elk genie, pas na zijn dood zal worden erkend. Dit keer toverde Harvey iets uit zijn hoge hoed dat verdacht veel weg heeft van belachelijke buitenspiegels: twee kleine vleugeltjes aan weerszijden van de cockpit, op halve manhoogte. De Tyrrells zoeken daarmee extra-grip, neerwaartse druk. Nog een beetje en ze halen geen 100 per uur meer op de rechte lijn. Tyrrell liet doorschermen dat de revolutionaire uitvinding wellicht niet zou worden gebruikt voor de race. Of de vleugeltjes er zaterdag nog zitten is ook te bezien, want Verstappen en Salo kwamen gisteren niet verder dan de 15de, respectievelijk 17de stek.

"Het was ook moeilijk de wagen optimaal afgesteld te krijgen op die bulten. We hebben vandaag, tijdens de vrije trainingen, nogal wat gesleuteld aan de vleugels. Want, omdat het circuit zo smal is, wordt inhalen een hectische zaak en zijn de kwalificaties fundamenteel. Wie te ver op de grid staat, mag het vergeten."

#### ■ Resultaat vrije oefenritten:

Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1:25.755 (gemiddeld: 178.793 km/u); Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1:26.693; Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1:26.983; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1:27.017; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1:27.052; Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1:27.129; Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1:27.169; Johnny Herbert (G-B/Sauber) 1:27.702; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1:27.823; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1:27.979; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1:28.137; David Coulthard (G-B/McLaren-Mercedes) 1:28.163; Damon Hill (G-B/Arrows-Yamaha) 1:28.932; Nicola Larini (Ita/Sauber) 1:29.153; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1:29.302; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1:29.426; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1:29.893; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1:30.069; Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1:30.376; Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1:30.546; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1:30.727; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1:31.269.



Damon Hill steekt niet onder stoelen of banken dat hij Frank Williams, zijn vorige werkgever, veracht: „Voor hem telt enkel de constructeurstitel en is het niet nodig de rijder goed te betalen. Hij vergist zich pijnlijk.”

Maandag 14 april 1997

# De zwaarste zege van Villeneuve

Jacques Villeneuve won de 600ste race uit de F1-annalen en zijn zesde, wat zijn palmares gelijkschakelt met dat van vader Gilles. „De zwaarste koers uit mijn carrière”, hijgde de Canadees, gedehydrateerd door *turista*, worstelend met versleten banden en een nukige versnellingsbak. Wat Eddie Irvine toeliet in de finale nog dreigend te komen opzetten. Ralf Schumacher pakte zijn eerste podium, maar alleen Eddie Jordan juichte die toe. Fisichella werd er door zijn ploegmaat uitgeknikkerd en de mechaniciens mokten wegens een dispuut over het prijzengeld.

Derde Grand Prix, derde puinhoop in de eerste bocht. Alweer met een Ferrari als dader, maar nu die van meester Schumacher. Nog op de rechte lijn dwong hij Panis, naast hem gestart, tot een bloedstollend uitwijkmaneuver, enkele honderden meters verder sleurde hij Barrichello in een spin. In de chaos die volgde sneuvelde Coulthard en werd Berger verachtterd. De safety-car moest uitrukken om toe te laten het puin te ruimen.

„Olie op mijn vizier, ik zag niks”, legde Michael Schumacher iets wat simplistisch uit.

De hele familie Schumacher bakte het in Argentinië bruin. Iets over halfweg kreeg Fisichella, tweede achter Villeneuve, Ralf op bezoek. „Zijn schuld”, vond Ralf. „Hij week van zijn lijn af, ik dook binnenin, maar dan sloeg hij plots de deur dicht. We moeten dat dringend uitpraten.”

Dat zou dan de eerste keer zijn, want de twee gunnen mekaar zelfs geen groet. „We beheersen geen gemeenschappelijke taal”, lachte Ralf schaapachtig.

## Strategie

De 21-jarige Duitser kon zijn weg vervolgen in het spoor van leider Villeneuve, die toen al één tankbeurt had gehad. De eerste van liefst drie. Een aparte strategie, opgelegd door de zachte ban-

den waarvoor Williams koos.

„Verkeerde optie”, vond Villeneuve. „We hadden niet zo’n warm weer verwacht. Toen het ons duidelijk werd dat Ferrari voor twee en Jordan zelfs voor één stop hadden gekozen, heb ik het heel kwaad gehad. Ik moest alles uit de kast halen. Met een versnellingsbak die soms weigerde op te schakelen en met een voorband die vijf ronden voor het einde totaal op was.”

Irvine naderde tot onder de Rothmans-vleugel, maar kwam er niet voorbij. „Villeneuve was sneller op de rechte”, aldus de Ier. „Ik had alles of niks kunnen proberen, maar dit leek me niet het geschikte moment.” Irvine kreeg de wind van voren na zijn stunts in Australië en Brazilië.

## Hommeles

Het scepticisme over Jean Alesi

zal in Argentinië dan weer eerder zijn toegenomen. Tot twee keer toe verkeek hij zich in een aanval op Damon Hill. Nu was inhalen op dit kronkelende, smalle circuit wel quasi uitgesloten.

„Daarom ging het fout in de eerste bocht”, vond Irvine. „Iedereen had het mes tussen de tanden, wetende dat het een unieke passeerkans was, terwijl er echt maar één enge propere lijn is. Daar moest hommeles van

komen.”

Dat en de hitte dunden het peloton serieus uit. Negen wagens slechts reden door de finish. Frentzen moest al vroeg aan de kant met een falende transmissie.

Panis erfde zijn tweede plaats, naderde beslist op Villeneuve, maar zag vervolgens de olieraadiator het begeven. Jammer, maar van de Fransman hebben we zeker nog niet het laatste gezien.

## De startorde

■ **1ste rij:** Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.24.473 (gemiddeld: 181.506 km/u); Heinz Harald Frentzen (Dui/Williams-Renault) 1.25.271; **2de rij:** Olivier Panis (Fra/Prost-Mugen-Honda) 1.25.491; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.25.773; **3de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Stewart-Ford) 1.25.942; Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 1.26.218; **4de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.26.327; Johnny Herbert (GB/Sauber) 1.26.564; **5de rij:** Giancarlo Fisichella (Ita/Jordan-Peugeot) 1.26.619; David Coulthard (GB/McLaren-Mercedes) 1.26.799; **6de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.27.076; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.27.259; **7de rij:** Damon Hill (GB/Arrows-Yamaha) 1.27.281; Nicola Larini (Ita/Sauber) 1.27.937; **8ste rij:** Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford) 1.28.035; Jos Verstappen (Ned/Tyrrell-Ford) 1.28.094; **9de rij:** Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.28.135; Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart) 1.28.160; **10de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford) 1.28.224; Shinji Nakano (Jap/Prost-Mugen-Honda) 1.28.366; **11de rij:** Ukyo Katayama (Jap/Minardi-Hart) 1.28.413; Pedro Paulo Diniz (Bra/Arrows-Yamaha) 1.28.969.

## Een kwestie van banden

BUENOS AIRES – Stewart en Prost Grand Prix bevestigden hun veelbelovende vrije trainingen en kwalificeerden zich binnen de top-vijf. Voor een groot stuk dankzij de Bridgestone-banden. Maar ook omdat hoog op de grid staan niet langer een prioriteit is voor alle teams. Door de beperking op het aantal en, meer nog, het type banden speelt tijdens de kwalificaties reeds de racestrategie. Zaterdagmiddag moeten de rijders aanwijzen welke banden ze voor de chronosessie en de koers zullen gebruiken en die moeten van hetzelfde type zijn. Met die regel wou de FIA vermijden dat het doorbreken van het Goodyear-monopolie door Bridgestone zou uitmonden in ultrazachte kwalificatiebanden.

## Ferrari blokkeert teamprotest

BUENOS AIRES – De Formule 1-stallen staken de koppen bij elkaar om de reglementswijzigingen voor 1998 te proberen afwenden. In juni moet de wereldraad van de Internationale Autosportfederatie de regels bekrachtigen. Maar Ferrari ligt dwars.

De wagens moeten volgend jaar smaller worden en profielloze banden worden verboden. Doel: de snelheid en de neerwaartse druk drukken om de veiligheid en tegelijkertijd het spektakel (het inhalen) te bevorderen. „Computersimulaties wezen uit dat we vijftig procent aan neerwaartse druk verliezen”, zegt Ron Dennis. „Het spoor wordt smaller dan dat van een Formule 3. Los van het feit dat het er niet uitziet, is er de historische evidentie dat reglementswijzigingen altijd in het voordeel zijn van de topteam. Omdat zij het budget hebben om parallel met het WK een team op de ontwikkeling van de toekomstige wagen te zetten. Jammer, want de huidige, onvoorspelbare toestand is best spannend. Maar als er geen unanimité is, komt er niks van het protest.”

## De uitslag

■ **Uitslag:** 1. Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault), de 306,482 km in 1u52'01"715 (gemiddelde: 164,155 km/u); 2. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) op 0.979; 3. Ralf Schumacher (Dui/Jordan-Peugeot) 12.089; 4. Johnny Herbert (GB/Sauber) 29.919; 5. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 30.351; 6. Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 31.393; 7. Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 46.359; op 1 ronde: 8. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Ford); 9. Jarno Trulli (Ita/Minardi-Hart); op 6 ronden: 10. Jan Magnussen (Den/Stewart-Ford). De overige deelnemers werden niet geplaatst.

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. J. Villeneuve (Can) 20 ptn; 2. D. Coulthard (GB) en G. Berger (Oos) 10; 4. M. Hakkinen (Fin) 9; 5. M. Schumacher (Dui) 8; 6. E. Irvine (Ier) en O. Panis (Fra) 6; 8. R. Schumacher (Dui) 4; 9. J. Herbert (GB) 3; 10. N. Larini (Ita) en J. Alesi (Fra) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Williams-Renault 20 ptn; 2. McLaren-Mercedes 19; 3. Ferrari 14; 4. Benetton-Renault 11; 5. Prost-Mugen Honda 6; 6. Jordan-Peugeot en Sauber-Petronas 4.

■ **MOTORENGEBRUL** – Het seizoen is al drie Grands Prix oud, hoog tijd om 1998 voor te bereiden. Vooral de motoren zijn de inzet van veel speculaties en onderhandelingen. Benetton zou graag met Mecachrome werken (dat de Renault-motoren in bedrijf houdt), maar het prijskaartje is niet mals. 650 miljoen frank per jaar en aangezien Briatore met zijn sponsors resultaatgebonden contracten tekende, heeft hij niet echt veel reserve. Jordan ligt alvast op vinkenslag. In juni beslist Peugeot of zij het Ierse team nog willen bevoorraden. Indien niet, en dat is heel waarschijnlijk, dan komt een kwart van de carrosserie vrij voor reclame en met dat extra-geld zou Jordan de Mecachrome kunnen betalen. Zijn alternatief zou Mugen-Honda zijn. Behoorlijk en beterkoop. 5 miljoen dollar maar. Of zelfs helemaal gratis als je er Nakano, verloofde van meneer Honda's dochter, bijneemt. Maar, ook Arrows is uit op de Mugen. En Tyrrell.

## Montreal in vraag

BUENOS AIRES – Canadese bronnen melden dat de Grand Prix van Canada wel eens zou kunnen verhuizen. Montreal heeft het economisch moeilijk, maar met Villeneuve in volle glorie kan Ecclestone het zich niet permitteren geen Canadese Grand Prix te organiseren. Hij zou uitkijken naar een circuit in het noorden van het land.

■ **TV-MONOPOLIE BEDREIGD** – Eiseler zou wel eens een veelgehoorde naam kunnen worden. In het geval van Bernie Ecclestone, tijdens zwetende nachtmerries. De Duitser vecht de televisierechten van de FIA in Truck Racing aan. Tot voor het Europese Hof. Specialisten geven hem een goede kans zijn gelijk te halen. En dat zou een gevaarlijk precedent kunnen scheppen voor de Formule 1. Zou de hele constructie zelfs aan het wankelen kunnen brengen, want het imperium van Bernie steunt voor een groot stuk op de gigantische televisie-inkomsten.

BUENOS AIRES - Eerst zou hij zaterdag komen, dan gisteren, maar finaal kwam Carlos Menem niet opdagen. De Argentijnse president heeft andere katjes te geselen. Het halve land is in oproer tegen de aan gang zijnde privatisering van de staatsbedrijven en zijn ex-vrouw heeft zijn politieke opponent in de arm genomen om klaarheid te scheppen in de dood van hun zoon. Carlos Menem jr., rallyrijder, kwam enkele jaren terug om bij een helicopterongeluk. Mevrouw Menem beweert dat de jongen is vermoord en wil dat bewijzen. Gelukkig kwam Michael Schumacher de president enige troost aanreiken in de vorm van een goddelijke racehelm. Carlos Menem is een hevige autosportfan en heeft zelfs een eigen team.

# Villeneuve opteert voor blauwe plekken

BUENOS AIRES - We zien Jacques Villeneuve nog de Formule 1 binnenstappen, in Australië. *Baggy* bermuda, wapperend denim-hemd: een verademing. Wisten we toen veel dat het een uitgekend imago betrof van het haaienbedrijf McCormack.

Onder de ongedwongen *street-look* gaat een koelprofessioneel, eigenzinnig, best arrogant kereltje schuil. „Ik doe de dingen nogal graag op mijn manier”, zegt Villeneuve in Park Hyatt Hotel. Williams huurde zowat de volledige Intercontinental af, maar Jacques zat liever niet bij het team.

Voor hij zich in de audiëntiestoel laat zakken, werpt hij een ostentatieve blik op zijn horloge. Om duidelijk te maken dat onze tien minuten begonnen zijn. Hij had zich de moeite kunnen besparen. In de hoek van de kamer zitten zijn manager en een Rothmans-luistervink, chronometer in de hand. Dit moet de wereldkampioen in spe zijn.

Villeneuve heeft het killerinstinct van Michael Schumacher. Maar, in tegenstelling tot de Duitser, lijkt hij F1 niet leuk te vinden. Hij loopt niet met een eeuwige glimlach de paddock rond en deelt geen spontane schouderklopjes uit aan jaarsalarissen vanaf honderd miljoen.

„Ik vind het ook niet leuk meer. De veiligheidsmanie heeft de pret van F1 afgeschuurd. Grand Prix-rijders plachten helden te zijn. Nu zijn we alleen nog superatleten. Formule 1 moet dringend weer gevaarlijk worden.”

„Kwaadwillige collega's hebben mijn oproep verkeerd uitgelegd”, vervolgt de Williams-spits. „Ik heb geen zelfmoordintenties. Ik wil me alleen pijn kunnen doen. Geen breuken, geen ernstige verwondingen, alleen wat blauwe plekken, als ik over de limiet ga. Kijk, het wordt pas interessant als de mens achter het stuur zijn plafond eerder bereikt dan die van zijn auto. Zoals in Suzuka, of Spa. De Raidillon: je weet dat de wagen die op volle kracht aankan, maar het duurt rondenvoor je dat gaspedaal durft ingedrukt

houden. Daar onderscheiden mannen zich van broekjes. Op de moderne generatie circuits kan dat niet meer.”

Een des te opmerkelijkere houding als je weet dat Jacques zijn vader aan de autosport verloor. Emoties zijn niet meteen juniors domein, maar hoe zit het met mama. Zij blinkt alvast uit door afwezigheid in de succesarena van zoonlief. „Ze is nog niet geweest, maar ze komt nog wel, dit jaar”, klinkt het kort.

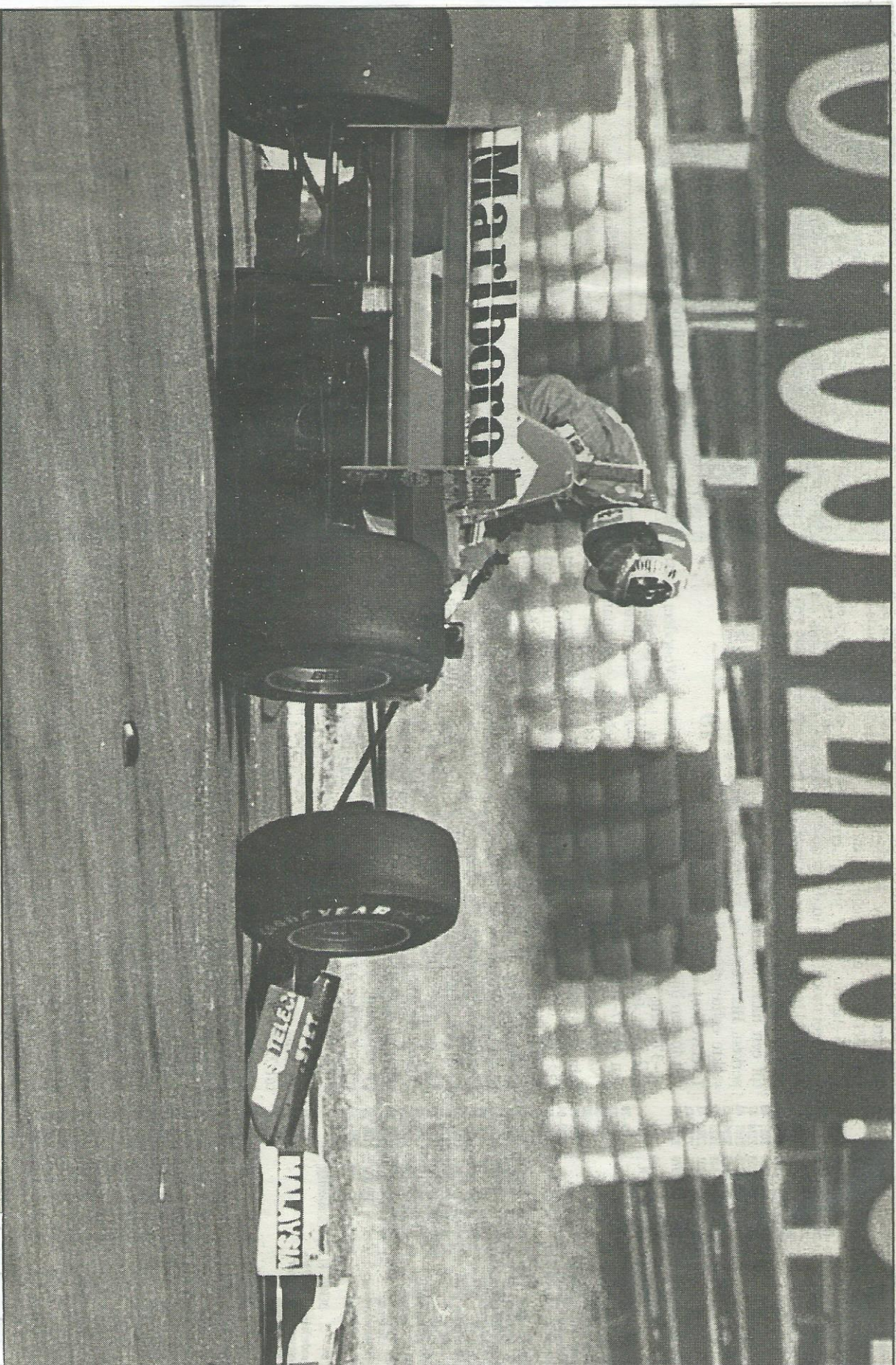
Mocht hij een zoon hebben, zou hij hem graag F1 zien doen? „Ik zou hem zeker niet pousseren. Het moet zijn droom zijn. Maar ik zou hem evenmin tegenhouden.”

Villeneuves oproep voor gevaar wordt hem niet in dank afgenomen door zijn collega's. De GPDA, de rijdersvereniging, ijvert precies voor veilige circuits. Villeneuve is geen lid en staat alleen.

„Het is niet omdat ik geen lid ben van de GPDA, dat ik geïsoleerd ben. Ik heb een goed contact met het merendeel van de rijders. Maar ik ben hier om te werken, niet om lol te trappen.”

Dat zal Frentzen alleen maar kunnen bevestigen. De Duitser zwemt en zijn ploegmaat doet er alles aan hem te laten verdrinken. „Frentzen is mijn probleem niet. Ik ken hem amper. We hebben mekaar gekruist in Japan, niet meer dan dat. Hij heeft de reputatie heel snel te zijn. Dus verwondert het me wat dat hij zoveel moeite heeft.”

Geen verwondering wekken de geruchten die welig tierden over Villeneuves toekomst. Als is men niet zeker wanneer die begint: ligt hij volgend jaar nog onder contract bij Williams of niet. Hoe ook, de aanbiedingen stromen binnen. Er wordt zelfs gewag gemaakt van een nieuw team rond zijn persoonsje, gerund door zijn manager Craig Pollock, met het kapitaal van Players, zijn vroegere sponsor, en de technische inbreng van Chrysler en Reynard. We hebben niet de moeite gedaan die vraag te stellen. Het antwoord was ons al bekend: „No comment.”



De derde GP van het seizoen en voor de derde maal een puinhoop in de eerste bocht. Ditmaal was Michael Schumacher het voornaamste slachtoffer (en dader).