

DINSDAG 10 MEI 1994

Berger weigert testritten

Slechts één Williams-bolide in Monaco

WENEN (upi) — Gerhard Berger tobt nog altijd over zijn toekomst in de Formule 1. De Oostenrijker weet voornog niet of hij zondag ter gelegenheid van de Grote Prijs van Monaco in de Ferrari stapt. De tragedie tijdens de GP van San Marino die vorige week het leven kostte aan de zijn landgenoot Roland Ratzenberger en drievoudig wereldkampioen Ayrton Senna blijft de 34-jarige Berger achtervolgen. Intussen maakte het Williams-team bekend volgende weekinde slechts een bolide (Damon Hill) voor te rijden en besliste de internationale autosportfederatie de eerste twee posities op de startgrid in Monaco onbezet te laten uit respect voor de verongelukte F1-coureurs.

„Ik heb op dit ogenblik absoluut geen zin om in een racewagen te stappen”, zei Berger zondagavond tijdens een rondetafel-diskussie op de Oostenrijkse ORF-televisie. „Ik weiger de wagen te testen omdat ik me er nog niet toe in staat voel”, aldus nog Berger. De voorbije dagen overdacht hij zijn toekomstplannen. Daar vloeide nog geen enkele beslissing uit voort. „Omdat het niet goed is zo'n belangrijke stap te zetten vooraleer mijn geest volledig opgehelderd is. Mijn hele leven

AUTOSPORT

bedreef ik autosport. Ik deed het met volle overgave. Ik groeide er mee op. Hoewel. Indien mijn emoties me vertellen dat ik niet in staat ben de noodzakelijke risico's te nemen, dan stop ik.

Senna en Berger waren tussen 1990 en 1992 teamgenoten bij McLaren en werden nauw bevriend. „Een van mijn beste vrienden verongelukte in een bocht waar ik in 1989 mijn zwaarste crash maakte. Ik had geluk en ontsnapte net aan de dood. Hij niet. Ik verloor al meer goede vrienden in deze sport, maar met het ouder worden is het moeilijker om te vergeten”, vervolgde de emotioneel aangeslagen Berger, die in '84 in de F1 debuteerde en 149 Grote Prijzen reed. „Het is zoals met een chequeboek. Je scheurt er de papiertjes uit tot er op een dag geen meer zijn.”

De eerste bevindingen in het grondige gegevensonderzoek dat het Rothmans Williams Renault-team uitvoert, brachten voornog geen defekten aan Senna's wagen aan het licht. Williams maakt net voor de grand prix van Spanje (29 mei) bekend wie de nieuwe teamgenoot wordt van Damon Hill.

DE GROTE PRIJS



De hoge prijs van Formule 1: de Oostenrijkse piloot Karl Wendlinger, in een diepe coma, wordt afgevoerd. Hij verongelukte tijdens een oefenrit voor de Grote Prijs van Monaco. Gisteravond vochten artsen voor zijn leven. De race wordt zondag gereden. (Foto EPA)

Wendlinger tussen leven en dood

Nieuwe crash gunt autosportfederatie geen
bedenktijd meer over veiligheidsvraagstuk



Volgens de gegevens van zijn renstal, remde Wendlinger bij het uitkomen van de tunnel dertien meter later dan tijdens de vorige ronde. De oorzaak is nog onbekend maar het manoeuvre kende wel zware gevolgen. (Foto AP)

MONACO — De Formule 1 is vermaledijd. Niet eens twee weken na de dood van Ayrton Senna en Roland Ratzenberger, crashte Karl Wendlinger tijdens de trainingen voor de Grand Prix van Monaco. Op een stadscircuit, waar het risico gering heet te zijn, wegens de lage gemiddelde snelheid. Heette te zijn. De 25-jarige Oostenrijker liep zware hoofd-wonden op en vocht gisteravond voor zijn leven. De Internationale Automobielfederatie (FIA) kon bezwaarlijk nog langer wachten met ingrijpen en kondigde gisteravond bij monde van haar voorzitter Mosley maatregelen aan.

Zondag GP van Monaco

Opnieuw brak het angstzweet op vele bleke gelaten uit bij het zicht van het roerloze hoofd van Karl Wendlinger. Een halfuur ver in de vrije trainingen, kwam de Sauber-Mercedes nummer 29 dwars uit de tunnel geschoven en raakte met de rechterflank zwaar de vangreel achter de chicane, op die plaats nochtans beschermd door met vloeistof gevulde bakken. Wendlinger werd bewusteloos afgevoerd naar het prinses Grace-zaiekenhuis in Monaco, waar men een schedelletsel, geen breuk, hersenschudding en hersenbloeding vaststelde. Later op de middag werd de Oostenrijker overgebracht naar de reanimatie-afdeling van Saint-Roche in Nice. Daar kreeg hij medicijnen toegediend om de vitale functies in werking te houden. De behandelende dokter, prof Grinaud, noemde zijn toestand gisteravond kritiek.

Wat veroorzaakte het ongeval? De vraag is zo mogelijk nog moeilijker te beantwoorden dan in het geval van Ayrton Senna.

„De telemetrische data maken geen gewag van een mechanisch defekt”, was het enige dat de teamleiding kon en wou meedelen. „Alleen konstateerden we dat Karl liefst dertien meter later remde dan in zijn vorige, snelste ronde.”

Onmiskenbaar té laat maar of het manoeuvre toe te schrijven is aan een menselijke dan wel technische fout — een defekt aan de stuurinrichting werd gesuggereerd — viel nog niet met zekerheid te achterhalen.

Snelheidsbeperking

Net vandaag zou Max Mosely, president van de FIA, een publiekelijk

debat over de veiligheid in de Formule 1 voorzitten. Het is zeer de vraag of de publieke opinie nog het geduld heeft over een discussie te gaan. Maatregelen met onmiddellijke ingang lijken onafwendbaar. Ook al is haast een slechte raadgever en lijkt dit ongeval in niets op de voorgaande.

Tenzij dan in zijn algemene omstandigheden: net als Ratzenberger en Senna, ging ook Wendlinger veel te snel om zonder kleerscheuren uit het contact met de reel te komen. De gemiddelde snelheid in Monaco mag dan al amper 150 kilometer per uur bedragen, op sommige plekken wordt wel geflirt met de 300. Met name in de tunnel, die uitgaat op de bewuste

chicane. 300 in hartje stad, je houdt het niet voor mogelijk. Een onwaarschijnlijke prestatie die de F 1-bolide dankt aan het grondeffect. De luchtstroom creëert een vacuüm onder de bodemplaat waardoor die aan de weg wordt gezogen en de rijder de indruk krijgt dat hij straffeloos biezonder hoge snelheden, ook in de bochten, aankant. Een foute indruk, zo blijkt nu.

Max Mosely is er evenwel niet van overtuigd dat het grondeffect de grote boosdoener is. „Senna, Ratzenberger, noch Wendlinger zaten op het boordje van de adhezie toen ze crashten”, stelt de FIA-president. „Senna bij voorbeeld onderging 2,5 g (middel-

puntvliedende kracht), terwijl hij in Tamburello 4 g kan hebben. Minder vermogen of minder downforce zouden dus niets hebben veranderd aan de situatie. Dat belet niet dat we wel degelijk werk maken van het vertragen van de bolides. Omdat het op andere punten, op andere circuits, de veiligheid wel kan verhogen. Vorig jaar al stemden we maatregelen die vanaf 1995 in voege treden. De dramatische gebeurtenissen van de voorbije weken maken dat een en ander sneller zal gebeuren. In de Grand Prix van Canada zullen de eerste ingrepen op de wagens zichtbaar zijn.”

„Daarnaast stellen we een snelheidsbeperking van 80 kilometer per uur in in de pitlane”, vervolgde Mosely voor de camera's van TF 1. Met onmiddellijke ingang, vanaf zondag dus. En we nemen Gerhard Berger onder de arm voor een nog grondigere inspectiebeurt van alle circuits.”

Gerhard Berger, die zwaar onder de indruk van het verlies van een exploegmaat (Senna) en een landgenoot (Radzenberger) was, en luidop overwoog te kappen met F 1, riep woensdag dan toch niet zijn afscheid om.

„Mijn jokers zijn opgebruikt”, bevestigde de Ferrari-rijder nochtans. „Aan de dood ontsnapt in Imola, twee zware crashes vorig jaar. Mijn verstand zegt me te stoppen, maar mijn hart gebiedt me door te gaan. Formule 1 is mijn leven. Maar ik permitteer me zelfs de vrijheid er op elk moment uit te stappen.

Op zijn 35ste wenkt voor de Oostenrijker misschien een nieuwe loopbaan. Met een zware verantwoordelijkheid. Met 150 Grote Prijzen en acht overwinningen, achter zijn naam, mag hij echter toch wel geacht worden over voldoende bagage te beschikken. Het vertrouwen dat de FIA hem schenkt, overtuigt Berger er misschien ook van dat hij de capaciteiten heeft een rijdersvereniging te stichten en te leiden. Iets wat hij woensdag nog betwijfelde.

GP MONACO

Snelste oefentijd voor Schumacher

MONACO — De Duitser Michael Schumacher (Benetton-Ford) reed tijdens de eerste officiële oefenritten voor de GP van Monaco, vierde proef om de wereldtitel, de snelste tijd. Hij klokte op het 3,328 km lange stratencircuit in het Prinsdom een tijd van 1'20"230 minuten. Dat was 1,350 seconde sneller dan de Brit Martin Brundle in de McLaren-Peugeot. De Fin Mika Hakkinen (McLaren) was derde snelste voor de Oostenrijkse Ferrari-piloot Gerhard Berger.

• **De oefentijden:** Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1.20.230; Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 1.21.580; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 1.21.881; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.22.038; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.22.521; Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.22.605; PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1.23.162; Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford) 1.23.514; Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha) 1.23.522; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1.23.580; Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1.23.588; J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford) 1.23.885; Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda) 1.24.103; Olivier Beretta (Fra/Larrousse-Ford) 1.24.126; Ukjo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.24.488; Andrea de Cesaris (Ita/Jordan-Hart) 1.24.519; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1.24.731; Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault) 1.25.115; Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1.25.421; Pedro Lamy (Por/Lotus-Mugen Honda) 1.25.859; David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1.26.690; Eric Bernard (Fra/Ligier-Renault) 1.27.694; Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1.29.984; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1.48.173.

De Duitser Heinz-Harald Frentzen (Saubert-Mercedes) nam niet deel aan de officiële oefensessie na het ongeval 's voormiddags van zijn Oostenrijkse teamgenoot Karl Wendlinger.

Rouwmis voor Senna

MONACO — In de katedraal van Monaco werd woensdagavond een rouwmis opgedragen in nagedachtenis van Senna en Ratzenberger. Prins Rainier en zijn zoon Albert woonden de eredienst. Net als Alesi, Berger, Alboreto, Comas, Belmondo, Todt en onze landgenoot Jacky Ickx. (WW)

Braziliaanse vlag halfstok

MONACO — Om zijn omgekomen sterrenner te gedenken, liet Frank Williams aan zijn mobilhome de Braziliaanse vlag halfstok hangen. Simtek schilderde een roodwitte top aan de wagen van David Brabham om de Oostenrijker Roland Ratzenberger te eren. (WW)

Flat te huur: anderhalf miljoen

MONACO — In de Franse sportkrant L'Equipe bood een immobiliënfirma een flat in Monaco te huur voor het weekeinde van de Grand Prix. Prijs: anderhalf miljoen frank. Weliswaar geschikt om 60 tot 70 personen te ontvangen, met dubbel terras en catering inbegrepen. De flat was binnen de 24 uur verpast. (WW)

Monaco heeft een nieuwe prins

Schumacher soeverein naar vier op vier en riant WK-positie

MONACO — Driehonderd meter ver droeg de Grand Prix van Monaco. Onder de ogen van Sainte-Dévote klopte Damon Hill toen aan bij Mika Hakkinen en viel ook de laatste zweem dreiging voor Michael Schumacher weg. De Duitser vrijwielde naar vier op vier en veertig WK-punten. Gerhard Berger, dichtste achtervolger en gisteren derde, heeft er tien. Het wordt nog een lang seizoen. Tenzij we meer stuntwerk mogen smaken van het aroma dat De Cesaris in zijn woonplaats brouwde.

GP van Monaco FI

Monaco heeft een nieuwe prins. Na Alain Prost (vier overwinningen) en Ayrton Senna (zes) manifesteerde zich een nieuwe heerser over de mondaine baai. Vooraf al gaf Michael Schumacher aan dat zijn enige zorg de bedrijfszekerheid van zijn wagen betrof. Hij had zich de rimpels kunnen besparen. De Benetton gaf geen kik. Perfekt uit zijn eerste pole-start, na amper elf ronden al Paul Belmondo gedubbeld, heel even geschrokken op de olie die Blundell had uitgebraakt, maar tenslotte soeverein uitbollend in het zog van JJ Lehto, de tweede Benetton.

„Ik liet JJ voor om hem geen twee

ronden aan te smeren”, verklaarde Schumacher de finale. Leuke ploegmaat wel, der Michael. Al moet Lehto de schuld natuurlijk in de eerste plaats bij zichzelf zoeken. Hij mag

van Benetton dan al een tweede-rangsbehandeling genieten, Jos Verstappen verkeerde in het eigenste geval, had bovendien niet de minste ervaring, maar trok toch merkbaar

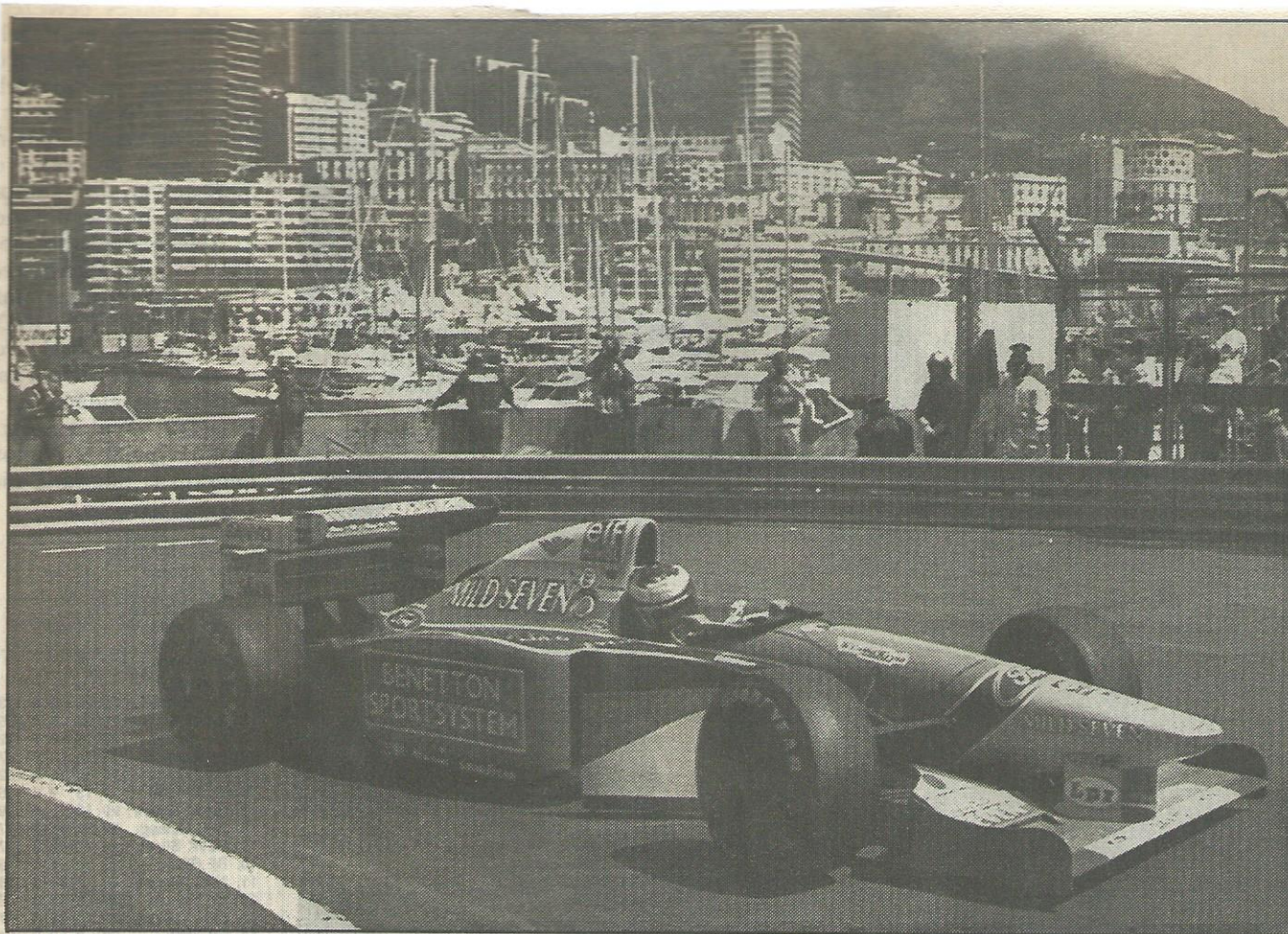
forser van leer.

Dat Lehto dan maar eens een voorbeeld neemt aan Andrea De Cesaris. Door Jordan ingehaald, ter vervanging van Irvine, enkel om het tasje

Marlboro-dollars dat hij meetroonde, zo leek het. Waarom anders zou je iemand die door het leven gaat met het lieflijke koosnaampje 'de Crasharis' een stuur geven? Bij zijn debuut in Imola viel hij uit, zoals verwacht welhaast, gisteren verbaasde hij met een vierde plaats. De meest beslagen renner in koers (199 Grand Prix) gokte juist met slechts één pitstop en hield nog net Alesi af. Jammer dat de schorsing van Irvine afloopt.

Alesi gaat steeds luider morren over zijn Ferrari. „We hebben bijgeschaafd tot er niets meer bij te schaven valt, maar het blijft een krengh”, klaagde de Fransman. „Misschien moeten we maar besluiten dat de V12 van een slecht ras is.” Een onverhopen aanval op John Barnard, de designer die nochtans een geniaal potlood wordt toegedicht. Berger zong eenzelfde klaagzang op zijn tuig: „Het achtereind is gewoon onhandelbaar, waardoor de banden slijten dat het niet mooi meer is. Meer dan een podium zat er niet in.”

Ferrari lijkt stilaan maar zeker te worden voorbijgezeild door McLaren. De prilgeboren Peugeot-motor groeit met rasse schreden en vond in Monaco een circuit dat zijn (voorlopig) paktekort enigszins kamofleert. Hakkinen had misschien zelfs enige druk op Schumacher kunnen zetten, was hij er al in de eerste bocht niet uitgeknikkerd door een overmoedige Hill. Brundle nam de rol dan maar over. Tweede. Niet onwelkom, gezien zijn labiele statuut bij McLaren. „Dennis heeft me gezegd dat ik mijn plaats moet verdienen”, lachte de 34-jarige Brit. „Ik hoop dat ik aardig bezig ben.”



In het mondaine Monaco stuurt Michael Schumacher zijn Benetton-Ford door de bochten van het F1-circuit. Alweer op weg naar winst. (Foto AP)

DE UITSLAG

• 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton Ford), de 259,584 km in 1 u. 49 min. 55 sek. 372 (gem.: 141,690 km/u); 2. Martin Brundle (GB/Marlbora McLaren-Peugeot) op 37"278; 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1'16"824; 4. Andrea de Cesaris (Ita/Jordan-Hart) 1 ronde; 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1; 6. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1; 7. J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford) 1; 8. Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 2; 9. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 2; 10. Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 3; 11. Pedro Lamy (Por/Lotus-Mugen Honda) 5. De andere rijders werden niet geklasseerd.

• **Tussenstand WK rijders (na 4 races):** 1. Michael Schumacher (Dui) 40 ptn; 2. Gerhard Berger (Oos) 10; 3. Rubens Barrichello (Bra) en Damon Hill (GB) 7; 5. Nicola Larini (Ita), Martin Brundle (GB) en Jean Alesi (Fra) 6; 8. Mika Hakkinen (Fin), Ukyo Katayama (Jap) en Karl Wendlinger (Oos) 4; 11. Christian Fittipaldi (Bra) en Andrea de Cesaris (Ita) 3; 13. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 2; 14. Erik Comas (Fra) en Michele Alboreto (Ita) 1.

• **Tussenstand WK konstruktors:** 1. Benetton 40 ptn; 2. Ferrari 22; 3. McLaren en Jordan 10; 5. Williams 7; 6. Sauber 6; 7. Tyrrell 4; 8. Arrows 3; 9. Larrousse en Minardi 1.

Paul Tracy crasht tegen 384 km/u.

INDIANAPOLIS (afp) — De Canadese autopiloot Paul Tracy, een der favorieten van de 500 Mijl van Indianapolis (Indiana) die op 29 mei wordt verreden, werd tijdens de oefenraces het slachtoffer van een spectaculair ongeval. Bij het uitkomen van een bocht verloor hij bij een snelheid van 384 km/u. de controle over zijn bolide en crashte tegen de muur die het 4 km lange vermaarde ovaal omringt. Tracy werd onmiddellijk overgebracht naar een hospitaal waar slechts een lichte blessure aan de linkervoet werd vastgesteld.

Tracy, piloot in de renstal van Roger Penske, bestuurd een van de drie wagens die uitgerust werden met een Mercedes-Benz-motor. De Braziliaan Emerson Fittipaldi en de Amerikaan Mario Andretti rijden in de andere twee wagens.

DE STARTORDE

■ 1ste rij:	
Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford)	1.18.560
Mika Hakkinen (Fin/Marlbora McLaren-Peugeot)	1.19.488
■ 2de rij:	
Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.19.958
Damon Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.20.079
■ 3de rij:	
Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.20.452
Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	1.21.053
■ 4de rij:	
Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	1.21.189
Martin Brundle (GB/Marlbora McLaren-Peugeot)	1.21.222
■ 5de rij:	
PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.21.288
Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha)	1.21.614
■ 6de rij:	
Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.21.731
Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.21.793
■ 7de rij:	
Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.22.211
Andrea de Cesaris (Ita/Jordan-Hart)	1.22.265
■ 8ste rij:	
Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	1.22.359
Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda)	1.22.375
■ 9de rij:	
J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford)	1.22.679
Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.23.025
■ 10de rij:	
Pedro Lamy (Por/Lotus-Mugen Honda)	1.23.858
Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.24.131
■ 11de rij:	
Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.24.377
David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	1.24.656
■ 12de rij:	
Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	1.26.082
Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	1.29.984

Kakofonie van eigenbelang

Olieproducenten verrast en onbegrijpend; Renault stelt F1-engagement in vraag

MONACO — Gelukkig riep Max Mosley overmacht in om de Formule 1 te saneren zonder het unanieme fiat van de konstruktors, gestipuleerd in het Concorde-pakt. Een korte wandeling door de paddock in Monaco — eigenlijk een klimpartij van het ene adembemende yacht naar het volgende, nog riantere dek — leert ons dat éénstemmigheid een illusie is. De appreciatie van het vernieuwde technische reglement varieert grondig volgens eigenbelang. En veiligheid is daarbij nauwelijks een criterium.

Veelbetekenend was de eerste reactie van Bertrand Gachot. „Voor het feit dat vanaf volgend seizoen de rijder wordt meegerekend in het minimumgewicht van de auto, is positief”, vond de man die met zijn 79 kg de zwaarste van het peloton is. „De kleinere teams zullen hun voordeel doen met het prompte schrappen van de vinnen onder de bodemplaat.

Zij beschikken toch niet over de fondsen om te peilen naar de aerodynamische gevolgen van die ingreep en eventueel bij te sturen.”

Terwijl net dat zowat het enige, gedeelde punt van kritiek was: de krappe spanne tijds om de auto's voor Spanje om te bouwen naar de nieuwe norm. Het is duidelijk dat de publieke opinie zo zwaar woog op de Internationale Auto-

sportfederatie (FIA) en haar voorzitter Mosley, dat onmiddellijke maatregelen moesten worden gepresenteerd.

„De technici kunnen elke opdracht aan”, sprak Frank Dernie namens Benetton. „Op voorwaarde dat ze voldoende tijd krijgen. Na het drama in Imola en de crash van Wendlinger verwachtten we ons aan drakonische maatregelen. We wisten dat het grondeffect en het vermogen zwaar zouden worden aangepakt. Maar om dan al in Spanje met omgebouwde wagens op de startgrid te staan, is een ander paar mouwen. Voorafgaande tests zijn onmogelijk. We tasten bij voorbeeld volledig in het duister omtrent het gedrag van een 'vinloze' bolide in de snelle bochten die in Barcelona kwistig zijn rondgestrooid. Gevaarlijk, als je het mij vraagt.”

Gevaarlijk omdat het niet in de aard van de F1-rijder ligt een veiligheidsmarge in acht te nemen. De heren zullen in Spanje wel net zo hard scheuren als voorheen. Tot een schuiver, een drift hen ertoe aanzet hun limieten, hun rempunten te herzien. Het nieuwe technische reglement lijkt in een eerste fase dan ook meer crashes te zullen opleveren.

Maar, hopelijk, minder ernstig, wegens minder snel.

We kunnen ons inbeelden dat de rijders het daarom bijzonder vervelend vinden dat het keurslijf in vier tijden wordt aangespannen. Vier keer

wennen aan een nieuwe wagen. „Niet alleen voor de rijders”, stipt Gerard Larrousse, ex-rijder overigens, aan. „Ook de ingenieurs, foeteren omdat ze op minder dan een jaar vier nieuwe wagens moeten bouwen. Veel beter ware geweest ons bij voorbeeld twee maanden te geven om alle wijzigingen in één keer te verwerken.”

Die tijd was Mosley echter niet gegund. „Hij had andere ingrepen voorrang kunnen geven”, vond Jean-Claude Migeot van Tyrrell. „Wijzigingen die minder ingrijpend zijn, maar waarmee hij de publieke opinie toch tijdelijk had kunnen sussen. Naar mijn mening kwamen enkel het wegnemen van de luchtinlaat en het verplichten van commerciële benzine in aanmerking voor onmiddellijke applicatie zonder risico's.”

Nuance: zonder risico voor zijn team. Het gros van de olieproducenten betrokken bij F1 ventileerde verrassing en onbegrip over de nieuwe regels.

„Men moet ons maar eens komen duidelijk maken wat men precies verstaat onder commerciële brandstof”, aldus de petroliers in koor. „We richten ons naar de normen van het land en die lopen ver uit elkaar. In Brazilië verkopen we bij voorbeeld benzine met alcohol. De brandstof van pakweg Duitsland heeft niets te maken met die in Australië. We zouden graag weten wat men voor heeft. Per hoogdringendheid. En dat men alvast vergeet dat

men met pompbenzine het vermogen zal drukken. De eerste maanden, ja, tot de ingenieurs een oplossing hebben gevonden om de verloren paardjes te recupereren.”

En wat met Sasol, de hoofdsponsor van Jordan. De Zuidafrikanen produceren uitsluitend loodhoudende benzine, sinds enige tijd geweerd uit F1. Zij lijken dus buitenspel te staan. Ergo: Jordan mag andere fondsen aanboren. Misschien ook andere teams. Want als F1 de olieproducenten geen testbank meer biedt, zouden ze hun engagement wel eens in vraag kunnen gaan stellen.

Renault deed dat al. „Wij stapten in Formule 1 omdat het ons de gelegenheid gaf spijttechnologie te ontwikkelen”, aldus Patrick Faure, directeur bij de Franse konstruktur. „Als we volgend jaar verplicht toppen op 600 pk, rijst de vraag of de competitie nog wel beantwoordt aan onze doelstelling. Beter ware geweest het vermogen terug te schroeven door een kleinere motor in te voeren. Een 2,5 liter, zescilinder bij voorbeeld, zoals we eerder al voorstelden.”

Noteer dat de dood van Ayrton Senna geen reserves losweekte, het nieuwe reglement wel. Nogmaals, Formule 1 is een cynische wereld.

Lamy geflitst

MONACO — Tijdens de race geldt in de pitlane voortaan een snelheidsbeperking van tachtig per uur, tijdens de trainingsritten mag het slechts tegen vijftig per uur. Onder andere Pedro Lamy dook iets te entoesiast de garagestraat binnen en werd geflitst met 64 km per uur. Kostprijs: 5.000 dollar, ongeveer 150.000 fr. Laten we hopen dat de rijks-wacht dit niet leest. (WW)

Boutsen loopt langs

MONACO — Snelle verschijning in de paddock van Monaco: Thierry Boutsen. Onze landgenoot kwam even overwippen vanuit zijn tijdelijke basis in Knokke, waar vrouwlief Patricia zich klaarmaakt voor hun tweede baby, die in de Gentse Bijloke het levenslicht moet zien. Wat het wordt? „Een jongen of een meisje”, dacht Thierry. (WW)

Vaticaan heeft kritiek op F1

VATICANSTAD (rtr) — De Osservatore Romano, de krant van het Vaticaan, bekritiseerde heftig de beslissing om de Formule 1-race in Monaco plaats te laten vinden ondanks recente ongevallen met dodelijke afloop. „De dood van Ayrton Senna en Roland Ratzenberger in Imola en het ernstige ongeval donderdag waarbij de Oostenrijker Karl Wendlinger zware verwondingen opliep, zijn niet voldoende geweest om het grote Formule 1-circus te stoppen”, stelt de

De stoeltjesjacht is ingezet: Patrese met stip voor Williams

MONACO — Terwijl een ongewijzigd gezondheidsbulletin over Karl Wendlinger werd verspreid, streken de eerste gieren al neer bij Sauber. Bernd Schneider nam in hoogsteigen persoon de honneurs waar. De Duitser reed in 1988 en 1989 twee onopvallende seizoenen F1, tenminste indien hij zich kon kwalificeren, alvorens samen met Zakspeed te verdwijnen richting Deutsche Tourenwagenmeisterschaft.

Williams-Renault zet na Monaco een punt achter zijn rouwperiode voor Ayrton Senna en stuurt opnieuw twee wagens naar Spanje. Riccardo Patrese maakt het meeste kans de Braziliaan te vervangen. De 40-jarige Italiaan zou zelfs al hebben toegestemd zijn pensioen nog wat uit te stellen, maar dat wil men bij Renault niet officializeren. „Riccardo is slechts één van de namen op de lijst”, houdt Jean-Jacques Delarivière, woordvoerder van Renault, de boot af. Op de lijst staat, naar verluidt, ook Derek Warwick.

Op de perskonferentie waar Flavio Briatore zijn nieuwste koopje, Ligier, publiek maakte,

liet de Italiaanse playboy doorschemeren dat één Franse rijder voortaan wel zou volstaan. Kwestie van de staatssteun (Elf, Gitanes) te vrijwaren. De schietstoel lijkt gereserveerd voor Eric Bernard. Als mogelijke opvolgers worden geciteerd de Italiaan Luca Badoer, gesmoord in de fusie Lola-Minardi, en natuurlijk Jos Verstappen, die wel wat meer ambieert dan te-strondjes draaien voor Benetton.

De vacature die Ratzenberger bij Simtek liet, zint Michael Bartels. De Duitser, meer bekend door zijn relatie met Steffi Graf dan door zijn race-exploten, maakt momenteel zijn tijd zoek in de twee Duitse toerismekampioenschappen, maar wil best terug in de formule waarmee hij drie jaar terug, bij Lotus, kennismaakte. Steffi liet reeds weten geschokt te zijn door wat hun vriend Wendlinger overkwam, maar haar goedsmoedsrust is blijkbaar geen prioritaire zorg voor manlief. De tennisdiva kan slechts hopen dat ons aller Philippe Adams zijn boude beweringen hard maakt en een koffertje dollars bij Simtek deponeert. (WW)

Eerste pole voor Schumacher

MONACO — Hoop installeerde zich in de perszaal toen Mika Hakkinen met een rondje 1.19.488 tot op acht honderdsten van Michael Schumacher naderde. Even leek de suprematie van de Duitser aantastbaar. Tot hij zijn blauw-groene ros opnieuw de sporen gaf en 1.18.560 neerzette. Volle twee seconden sneller dan Alain Prost vorig jaar, mét traktiekontrolé. Van een verpletterend overwicht, dat deed en doet vrezén voor races zonder spanning. Men vergat er haast bij dat dit de allereerste pole voor Schumacher was. Tot nog toe moest hij die plaats laten aan Ayrton Senna.

„De laatste bocht van mijn rondje 1.19.408 kwam ik dwars uit”, vertelde Spoonface, opgewekt als altijd. „Ik wist dat 1.18 erin zat. En het kwam eruit.”

Niettemin wekte de jonge Peugeot-motor verwachtingen. „We ontberen nog kracht, maar het gaat de goede kant uit”, dacht Hakkinen.

Wat niet kan gezegd van JJ Lehto, die liefst vier seconden achterop boerde bij zijn ploegmaat. Zo ver zat Verstappen nooit van Schumacher.

Biezonder verdienstelijk, eens te meer, waren de Arrows'. Morbidell zevende, Fittipaldi zesde. En zeggen dat het vertrek van Footwork het teambudget zo ongeveer vieren-deelde. (WW)

VERBITTERDE BOEZEMVRIEND THIERRY BOUTSEN TREURT OM AYRTON SENNA

'In de Formule 1 is geen plaats meer voor menselijkheid. Het geld regeert'



Ayrton Senna, volgens sommigen de beste F1-piloot aller tijden.

Woorden schieten te kort om de slachtpartij van Imola te beschrijven. De Grote Prijs van Italië zorgde voor het meest rampzalige weekend uit de 44-jarige geschiedenis van de Formule 1. Ayrton Senna is dood. Eén van de grootste Formule 1-piloten aller tijden. De 'tovenaar' zal geen massa's volk meer naar de omloop lokken...

PERFEKT IMAGO

Ayrton Senna (34) was meer dan een *superstar*. Voor miljoenen mensen, overal ter wereld, was zijn naam synoniem voor de autosport, voor talent, voor virtuositeit. Zijn imago van sportman was af. Knap, rijk, beminnelijk, beleefd, diskreet, maar ook en vooral behept met een bovennatuurlijke rijkunst. Na de dood van Ayrton Senna stond de wereld in Brazilië stil: drie dagen van nationale rouw. Vergeten we intussen evenwel niet dat Senna niet het enige Imola-slachtoffer was. Al tijdens de oefenritten op vrijdag kwam Barichello als bij wonder alleen lichtgewond uit een spectaculaire crash. Het was de eerste

end. Eén dag later had de Oostenrijker Ratzenberger minder geluk. Maar zijn dood riep niet dezelfde emoties op als die, nog een dag later, van zijn illustere Braziliaanse kollega. Welke vloek rustte er op Imola? Doodgewoon het noodlot? Al van bij de start reden Lehto en Pedro Lamy op elkaar in. Daarbij vloegen twee wielen over de omheining en verwondden in de eretribune zes toeschouwers. Of wat te zeggen van Michele Alboreto die bij het uitrijden van de stands drie mecaniciens neermaait? Laten we wel wezen: het noodlot als grote schuldige inroepen zou té gemakkelijk zijn. Geldgewin is een woord dat na Imola regelmatig viel. De Formule 1-bonzen van vandaag zijn cynische geldwolven. Ze stoppen hun tijd liever in de afhandeling van de vette kontrakten met loyaal betalende tv-stations, dan in het toezicht op de veiligheid op en rond de omloop. Wraakroepend was het, wanneer je zag dat de drie gewonde mecaniciens lange tijd aan hun lot overgelaten werden omdat de ziekenwagens de toegang tot de stands verboden werd. De race ging intussen gewoon verder om de financiële belangen toch maar niet in het gedrang te brengen. Bernie Ecclestone en zijn kornuiten hebben niet het minste respect voor de medemens. Nog

Berger die verder onheil voelde aankomen en de stopzetting van de koers wilde bepleiten, ging verhaal zoeken in het bureau van de koersdirectie. Hij vond er niemand. Vóór het lokaal van wedstrijdcommissaris Roland Bruynseraede barrikadeerden twee carabinieri de ingang. Wanneer Ratzenberger zich tijdens de oefenritten doodgereden had, wou Ayrton Senna zich van de dramatische gebeurtenissen en de omstandigheden ter plaatse gaan vergewissen. Hij werd openlijk terecht gewezen voor zijn *ongezonde nieuwsgierigheid* en terug naar de stands gestuurd. De heren van de FIA gaven in Imola een sterk staaltje weg van wanbeleid, arrogantie en niet goed te praten onverschilligheid. Zolang ze de zaken vanuit hun Ivoren Toren blijven beredderen, staan de Formule 1 nóg meer drama's te wachten.

DESPOOT ECCLESTONE

Was het drama Imola te vermijden, dat is vanzelfsprekend de hamvraag. Maar één man kan op die vraag antwoorden: Bernie Ecclestone. Hij heeft zich immers het statuut van *Formule 1-paus* toegedicht. Hij was het ook die een aantal reglementswijzigingen doorvoerde: minder brede banden (om nóg sneller te kunnen gaan), afschaffing van de technische assistentie voor de wagens, actieve computerophangingen om het spektakel nog te verhogen. Bijgevolg zitten we vandaag in de Formule 1 met *over-ontwikkelde* wagens. Dat ze op het technische vlak voorbijgestreefd zijn, zal Bernie Ecclestone een zorg wezen. Wat voor hem telt is de show, het spektakel. Het vertrek van Nigel Mansell naar de Formule Indy en het afscheid van Alain Prost lagen Ecclestone zwaar op de maag.

attrakties uit zijn circus en schrok er niet voor terug om de twee gewezen F1-kampioenen duchtig de mantel uit te vegen. Aan zijn centen zitten? Hoe durfden ze! Komt daarbij dat een aantal tv-stations, waaronder de BRTN, niet langer geïnteresseerd leken in de rechtstreekse F1-beelden. Een tweede nederlaag voor Ecclestone temeer daar de statistieken aantonen dat de Amerikaanse Formule Indy alsmäär aan populariteit wint terwijl de Formule 1 jaar na jaar kijkers verliest. De uitleg is simpel. De Amerikaanse races zijn pittig en spectaculair, de Europese van de laatste jaren zijn gedegradeerd tot *technische processies*. Ecclestone wilde als een despoot over de autosport heersen. De takken die hem geen winstbejag opleveren, wil hij zo snel mogelijk opgedoeft zien. Sinds jaren

probeert hij al de 24 Uren van Le Mans te doen verdwijnen. Net als de DTM, het Duitse kampioenschap dat in Zolder meer dan 70.000 man op de been bracht. Maar van die entréegelden ziet Ecclestone geen frank. Daarom probeert hij met man en macht de autokonstruktors ervan te overtuigen om enkel nog energie te stoppen in de Formule 1. De konstruktors zijn evenwel niet van gisteren en beseffen dat de toekomst van de autosport blijkbaar over de oceaan ligt. Honda stapte uit de Formule 1 en trok met zijn centen en know-how naar Amerika. Mercedes, Ford en binnenkort ook Toyota zijn aanwezig in de Formule Indy.

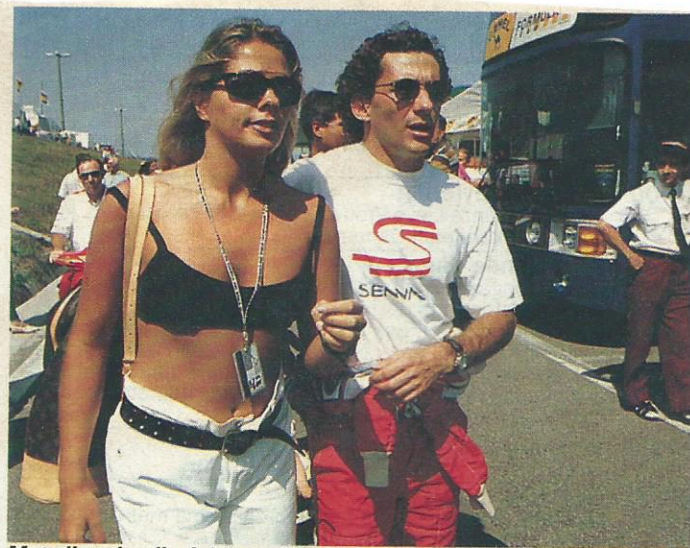
Terug naar Imola. De veiligheid van de omloop was er beneden alle peil. Op de gevaarlijkste plek van het circuit, waar jaar na jaar piloten uit de bocht gaan, was niet eens naast de baan een zandbak voorzien die de snelheid van de tollende wagens kon afremmen. Noch een beschermende haag van autobanden vóór de betonnen muur aan de rand van de omloop. Waren die

voorzieningen er wél geweest, dan was Senna nu nog in leven... Veiligheidskommissaris Roland Bruynseraede heeft zijn huiswerk maar half gemaakt, zoveel is zeker. Maar onze landgenoot is niet de hoofdschuldige. Hij kan er immers weinig aan doen dat de piloten weinig of geen gehoor krijgen wanneer ze aandringen op een verhoogde veiligheid op de omlopen. Bernie Ecclestone geeft geen kik. Het is de reactie van een geldwolf. Niet die van een sportliefhebber.

'DIT IS GEKKENWERK!'

Thierry Boutsen was goed bevriend met Ayrton Senna. Toen onze landgenoot nog Formule 1-piloot was, was Ayrton zijn beste maat. Tussen twee Grand Prix door brachten de twee piloten regelmatig een deel van hun vrije tijd samen door. Thierry reageert vanuit Monaco geschokt en verdrietig op de dood van zijn *copain*.

'Ik kan het nog steeds niet geloven', stamelt hij. 'Drie weken geleden had ik Ayrton voor het laatst gezien. In Le Castellet.' Thierry zwijgt even en vermant



Met zijn vriendin Adriane. Zij was aanwezig in Imola.

zich dan om de vinger op de wonde te leggen: 'Een drama als dit was te voorspellen. Je kan de grenzen niet eeuwig blijven verleggen. De reglementen niet eeuwig blijven aanpassen zonder rekening te houden met de mening van de piloten. De bolides gaan tegenwoordig veel te snel. Met de dood van Ayrton zullen de heren die het in de Formule 1 voor het zeggen hebben denkelijk ingrijpen. Maar het is

te laat... Hopelijk beseffen ze dat ze mee aan de basis liggen van de dramatische gebeurtenissen in Imola. Het geld regeert, alle menselijkheid ontbreekt in de Formule 1. Het materiaal was belangrijker geworden dan de piloot. En niemand maakte zich zorgen of stelde zich vragen want bij crashes vielen toch alleen maar lichtgewonden. Ik heb aan de Formule 1 veel te danken. Toch ben ik ontzettend blij dat ik er vandaag niet meer bijhoor. Dat ik aan een ander leven begonnen ben. Mijn vriend Ayrton is niet zo ver geraakt...'

Ayrton Senna was diep gelovig. Hij was ervan overtuigd dat God hem in alle omstandigheden zou beschermen. Niet op 1 mei 1994 klaarblijkelijk. Die dag had Ayrton tenandere een voorgevoel. Kort vóór de start van de GP zou hij nog tot zijn vriendin, de 21-jarige Adriane Galisteu, gezegd hebben: 'Dit is gekkenwerk. Misschien start ik vandaag maar beter niet'. Ayrton gaf geen forfait, daarvoor was de liefde voor zijn vak té groot...

Tobback-Francorchamps: voorwaardelijke wijs

BRUSSEL — „Minister van Binnenlandse Zaken Tobback dreigt ermee om de Grote Prijs Formule 1 van Francorchamps te verbieden.“ Het bericht werd gisteren verspreid door het Franse persbureau AFP en overgenomen door het BRTN-radiojournaal en -teletekst. De boodschap klonk onze minister

zelf verrassend in de oren. „Dit moet slaan op een verklaring die ik al op 11 mei in het parlement aflegde. Ik antwoordde toen in de voorwaardelijke wijs: ik zou optreden als de F1-slachting doorgaat en men geen maatregelen neemt.“ Intussen besliste de FIA de snelheidsnormen aan te passen.

FIA bereid tot koncessies

PARIJS (rtr/dpa) — De internationale autosportfederatie (FIA) staat open voor een kompromis om de Formule 1 na de dodelijke ongevallen van Ayrton Senna en Roland Ratzenberger veiliger te maken. Behalve de maatregelen die al tijdens de Spaanse Grote Prijs (29 mei) worden geïntroduceerd, is de federatie bereid de alternatieve veiligheidsvoorstellen van de teams in overweging te nemen. Tegen de eerdere en ingrijpende plannen van de FIA kwamen veel renstallen in protest.

Voor de GP in Barcelona moeten de teams een aantal veranderingen doorvoeren die zorgen voor een vermindering van de neerwaartse druk en de aerodynamica. Het gaat daarbij om smallere vleugels op de voertuigen en een grotere cockpit. Verder zijn toevoegingen aan de benzine niet langer toegestaan.