

Gerhard Berger

is moe

„Ik zit meer in ziekenhuizen en vergaderingen
dan in mijn Ferrari”

MONTMELO — Zijn haar wees altijd al de vier windrichtingen uit, maar nu is ook wat eronder zit het noorden kwijt. Sinds zijn kollega's hem hun stem verleenden in het veiligheidsdebat, kwam Gerh rd Berger nog amper aan racen toe. „Mijn hoofd staat er niet naar”, bekent de lange Oostenrijker. Vraag is of de 35-jarige het in die omstandigheden tot het einde van het seizoen uitzingt. Ferrari diepte alvast een opvallend hoopje portretten van Nicola Larini op, de testrijder die in Imola al met succes Alesi verving.

Voor Monaco reeds sijpelden berichten door over het nakend afscheid van Gerhard Berger. Tot grote woede van de betrokkene overigens.

„Ik had nood aan enkele dagen vrij. Om de dood van Senna, een boezemvriend, en Ratzenberger, een stadsgenoot, uit mijn hoofd te dringen. Ik sloot me af van de buitenwereld, sprak met niemand. Niettemin kondigde de pers die week met schreeuwerige titels aan dat ik zou stoppen. Korrektheid, een bepaalde pers. De gieren die slechts in de Formule 1 neerstrijken als er doden vallen. Om hun oplage de hoogte in te jagen. Verwerpelijk.”

„Toen ik finaal in Monaco kwam, baalde ik van de Formule 1. Ik nam mezelf voor het nog één keer te proberen. Mocht ik ook maar één mo-



Gerhard Berger. (Foto VVP)

ment aan mijn hachje denken, zou ik er definitief mee kappen. Ik stapte in de wagen en scheurde als vanouds. Met onaangestast genoegen.”

En toen crashte Wendlinger. Ook een Oostenrijker, nog een landgenoot.

„Ik liet het ongeval niet tot me doordringen”, denkt Berger zuchtend terug aan Monaco. „Ik trok een mentale muur op. De dagen na Monaco sleepte ik me van de ene vergadering na de andere meeting. Telkens ging het over veiligheid, accidenten, kwetsuren. Elk vrij moment zat ik aan het ziekbed van Karl. Vrijdag nog vloog ik een vermaard specialist in hoofdkwetsuren naar Nice, om Karl bij te staan. Tijdens de vlucht legde de professor me haarfijn uit wat zo'n klap met het brein kan uitrichten. Dat was de druppel. Ik stapte met

bibberende knieën uit het vliegtuig. Eerlijk, voor het ogenblik ben ik niet in staat te racen zoals het betaamt. De gedachte dat we een perfect funktionerend lichaam kregen en dat zomaar op het spel zetten... Ik besef best dat je met dat gemoed beter aan de kant blijft. Misschien moet ik er maar weer eens een paar dagen tussenuit.”

Raidillon weg

Misschien moet Berger maar voltijs de stem van de rijders gaan vertolken. Fittipaldi, Schumacher en Lauda kregen ook een mandaat van de Grand Prix Drivers Association (GPDA), maar Berger neemt veruit het meeste werk op zich. Zetelt ook in de kommissie die de Internationale Autosportfederatie (FIA) moet adviseren inzake veiligheid. Nochtans meldde Berger vooraf, in Monaco, dat hij zich niet geschikt vond voor zo'n functie.

„Ik had nooit gedacht dat de GPDA zou werken”, bekent de Oostenrijker. „Als zwaargewichten als Prost en Piquet er niet in waren geslaagd front te vormen, waarom zou ik het dan wel kunnen. Ik weet nu dat de vorige pogingen vastliepen in de egoistische reflexen van de ervaren rotten. Zij zagen door de voorstellen meteen het voordeel voor hun team en pleitten in die zin. De jonge generatie heeft te weinig bagage om in die termen te denken en dat helpt ons

gen we ons in ons entoesiasme wat aan overmoed. Maar beter tien zaken veranderen, waarvan vijf goed, dan niks doen. En sommige ingrepen zijn werkelijk hoogdringend. Tamburello bij voorbeeld, of de chicane in Canada en de Raidillon. Móeten weg."

André Maes, directeur van het circuit van Francorchamps, zeulde in Spanje rond met de renovatieplannen. Waaronder Berger trouwens zijn handtekening plaatste. Wat verandert er precies?

"De eerste meters van de klim worden onderbroken door een chicane", legt de Oostenrijker uit. "Een tijdelijke toestand. Volgend jaar wordt het circuit permanent en wordt de Raidillon in ere hersteld. Met ruimere uitloopzones. Het lijkt erop of we zweren bij chicanes, maar het tegendeel is waar. Het is een noodoplossing. Ook ik ben weg van snelle bochten. Maar, by the end of the day, what I like most is my life."

Helpt het wel aan de circuits te schaven? Hoe groot de veiligheidsvoorzieningen ook, zullen ze niet steeds worden bijgebeend en voorbijgestoken door de ontwikkeling van de wagen. Schumacher liet zich reeds ontvallen dat het niet tot het einde van het seizoen zal duren alvorens de F 1-monsters hun aanvankelijke snelheid recuperen.

„werk gemaakt", denkt de Berger. „Alleen is het niet aan ons, rijders, om suggesties te uiten voor het vertragen van de wagens. We kunnen en moeten wel stellen dat het vermogen omlaag moet. Maar via welke maatregelen, dat moeten de ingenieurs uitmaken. Alleen zij beschikken over de kennis en de ervaring om dat te doen. En, vooraleer die maatregelen worden opgelegd, zou hun effect proefondervindelijk moeten worden vastgesteld. Door een onafhankelijk testdepartement. Daar is dringend nood aan. Wij experimenteerden in Mugello bij voorbeeld met commerciële benzine en een harnas om het hoofd rechtop te houden. Een systeem dat straaljager-piloten op vliegdekschepen gebruiken. De commerciële benzine kost ons gegarandeerd veel pk's, dat lijkt dus een goede beslissing, maar het harnas staat bijlange nog niet op punt. Dat dient ontwikkeld, ten koste van veel geld en veel tijd. Eigenlijk ware het beter geweest maar meteen één Grand Prix naar de tweede helft van het seizoen over te hevelen. Om federatie, teams, rijders, iedereen de ruimte te gunnen te bezinnen over de ingrepen en daar vervolgens aan te wennen. Maar ja, dan trap je weer op commerciële tenen. En die zijn bijzonder gevoelig." (WW)

Wendlinger aan de beterhand

BARCELONA (dpa) — Karl Wendlinger gaat vooruit. De in Monaco gecrashte F 1-rijder krijgt weer gewoon vast voedsel. Het ontwakeningsproces verloopt volgens schema en de Oostenrijker zou niet meer in levensgevaar verkeren.

Senna's helm: 100.000 fr.

MONTMELO — Helmenfabrikant Bell brengt een replica op de markt van de bekende geel-groen-zwart gestreepte helm van Ayrton Senna. In een beperkte oplage van duizend exemplaren. Kostprijs: drieduizend dollar, zeg maar honderdduizend frank. De opbrengst wordt wel overgemaakt aan de Ayrton Senna Foundation, een humanitaire organisatie. (WW)

Verstappen dicht bij Ligier

MONTMELO — Hij glimlacht slechts als je het hem vraagt, maar hij ontkent ook niet: Jos Verstappen heeft een reële kans een Ligier-stuur in handen te krijgen, nu Benetton de Franse stal overnam. „Er wordt over gepraat", was het enige wat de Limburger kwijt wou. Twee Benetton-ingenieurs werden al naar Frankrijk gestuurd, de verwachting is dat de testrijder zal volgen. Eric Bernard zou het slachtoffer worden. (WW)

Montermini mist zijn debuut

MONTMELO — Even trok er weer een siddering door de perszaal. Andrea Montermini, debuterend in de Simtek van wijlen Roland Ratzenberger, ging in de zaterdagtrainingen veel te wijd bij het aansnijden van de rechte lijn, zette de wielen op het gras, trachtte nog te corrigeren, maar ramde toch frontaal de bandenmuur. Nauwelijks afgeremd door de zandbak. Het duurde tien minuten voor de 29-jarige Italiaan, bewusteloos, uit het wrak kon worden gehaald en overgebracht naar een ziekenhuis in Barcelona. Men vreesde het ergste, maar het medische rapport maakte enkel melding van een gebroken hiel en teenkootje en een lichte hersenschudding. Naar de vigerende F 1-normen, schrammetjes.

Het ongeval trok de veiligheidsdebatten niet opnieuw op gang, omdat iedereen het erover

eens was dat de oorzaak bij Montermini zelf lag. „Duidelijk een stuurfout", meende Schumacher. „Dat is het risico van de vele jonge rijders die nu het peloton bevolken: zij kennen de limieten van de wagen niet en gaan soms, onwetend, over de schreef."

In het geval van Montermini speelde nog mee dat hij grieperig was. „De ronde voor de crash had hij de pit al laten weten dat hij stikkapot zat", had Jos Verstappen opgevangen. Maar de Italiaan wou de unieke kans die zijn Grand Prix-debuut voor hem was, niet laten gaan. Na het ongeval werd de bandenmuur wel aangevuld. Hij zou op die plek slechts één rij dik zijn geweest. En tegen volgend jaar wordt ook de betonnen muur anders gekromd. „Montermini ging er frontaal op", stipte Hill aan. „Dat kan niet."



De Italiaan Montermini ging tijdens de oefenritten zaterdag uit de baan en liep gelukkig slechts lichte verwondingen op. (Foto Reuter)

ZATERDAG 11, ZONDAG 12 JUNI 1994

Wendlinger terug in F1?

WENEN (upi) — Over Karl Wendlinger, zwaar gecrasht tijdens de trainingen voor de GP van Monaco, bereiken ons almaar optimistischere tijdingen. Eric Schmutzhard, de behandelende arts, sloot gisteren zelfs niet uit dat de Oostenrijker ooit terugkeert in de F1. „De revalidatie zal zeker nog vier maanden vergen, maar nu al kunnen we stellen dat Karl niet verlamd zal blijven en geen last zal hebben van spraakstoornissen. Het enige wat ons nog zorgen baart zijn de stoornissen in het bovenste gedeelte van het voorhoofd. Dat zou zijn emoties kunnen beïnvloeden.”

Jean Alesi laat Ferrari hopen

Fransman werkt zich naar voorlopige pole,
Schumacher blaast motor op

MONTREAL — Jean Alesi en Ferrari op de voorlopige pole, het is even wennen. Net als het wennen is aan de geperforeerde motorkappen. Een interpretatie van het verbod op airboxen die de Internationale Automobielfederatie (FIA) vanaf de Grand Prix van Canada uitsprak.

GP van Canada F1

Improvisatie was het sleutelwoord in Montreal. Door een arbeidsconflict binnen de openbare omroep, diende Molson, hoofdsponsor van de Grand Prix, in allerijl zijn dochter Molstar Communications in te schakelen om alsnog beelden te schieten van de zesde F1-race van het seizoen. Molstar is gespecialiseerd in het verslaan van ijs-hockeywedstrijden. Dat was eraan te zien. Of net niet.

Nog vervelender was dat tijdens de eerste kronosessie de computers kollektief staakten. Rondetijden konden alleen worden gegist. En sijpelden veel

later slechts bij mondjasmaat door.

Kunst- en vliegwerk werd ook van de teams gevergd om te beantwoorden aan het verstrakte veiligheidsharnas dat de (FIA) voor Canada eiste. Commerciële benzine, minimumgewicht op 515 kg, versterkte ophanging en dito cockpitopening, dat ging nog allemaal. Maar het verbod op de airbox, de luchthapper boven het hoofd van de rijder, liet zich iets moeilijker verwerken. Een nieuwe kap ontwerpen was wegens de korte spanne tijds onmogelijk. Zagen, kappen, boren riskant. Toen enkele minder gefortuneerde teams zich op de technische controle aanboden zonder kap, met een naakte motor, besliste de FIA dan maar een compromis te aangaan. Een opengewerkte achterzijde, waardoor de luchtstroom meteen weer naar buiten wordt geleid. Zonder de motorbeademing en het grondeffect te beïnvloeden.

Blijkbaar verteerde Ferrari het bijgestelde concept het best wat Berger en Alesi bewogen zich voorin. In het geval van de Fransman zelfs helemaal voorin. Een verrassing toch wel. Alesi waart al

vijf jaar in het F1-peloton, maar won nog nooit een wedstrijd. Klom nog nooit op de pole ook. Zijn talent staat buiten kijf, maar hij kwam op het verkeerde moment bij Ferrari binnen-vallen. Bij een scuderia in vrije val. Sinds Jean Todt vorig jaar het roer in handen nam, viel er beterschap te merken, maar het bloedje dat tekengenie John Barnard op zijn tekentafel baarde, smoorde het prille optimisme alweer in de kiem. Meer dan zestig bijstellingen dienden tijdens de winterperiode uitgevoerd en nog gedroeg het kring zich niet naar behoren. Wat Berger en Alesi zich na de Grand Prix van Monaco trouwens publiekelijk lieten vallen. Gisteren klikte het wel.

Alesi hing na een halfuur nog in het zog van Schumacher maar zette vervolgens 1.26.277 op de tabellen. Schumacher probeerde wel de zes tienden die hem van de Ferrari scheidden, te overbruggen, maar alles wat hij bereikte was rook: de Zetec-motor begaf op het laatste fluitsignaal onder de geleverde inspanningen. Michael zal vandaag uit een ander vaatje moeten tappen. Wat

niet onwaarschijnlijk is, want de Canadese Frank Deboosere voorspelt voor vandaag een koeler weertje dan de drukkende atmosfeer van gisteren. Waar ze in Canada al niet over klagen.

UITSLAG EERSTE KRONOSESSEIE:

Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:26.277
 Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1:26.820
 Mika Hakkinen (Fin/Marlbora McLaren-Peugeot) 1:27.616
 Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:27.652
 Ukjo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:27.827
 Damon Hill (GBR/Rothmans Williams-Renault Elf) 1:28.011
 Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:28.048
 Martin Brundle (G-B/Marlbora McLaren-Peugeot) 1:28.451
 Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:28.508
 Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:28.612
 David Coulthard (G-B/Rothmans Williams-Renault Elf) 1:28.636
 Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1:28.730
 Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:28.843
 Mark Blundell (GBR/Tyrrell-Yamaha) 1:29.108
 Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1:29.493
 Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1:29.530
 J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford) 1:29.580
 Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1:29.653
 Pierluigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:29.691
 Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes) 1:29.793
 Johnny Herbert (GBR/Lotus-Mugen Honda) 1:30.063
 Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1:30.806
 Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1:31.167
 Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1:31.698
 David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1:32.376
 Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1:32.838
 Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1:33.291

MAANDAG 13 JUNI 1994

GP van Canada F1

MONTREAL — Michael Schumacher stak zonder een schijn van tegenstand de Grand Prix van Canada op zak. Zijn vijfde overwinning op zes wedstrijden. Montreal toonde aan dat de zege van Damon Hill in Barcelona een accident was en de voorlopige pole van Jean Alesi, vrijdag, een schijnbeweging.

Wie doet Schumacher nog wat?

Benetton-Duitser fluitend naar vijf op zes; Ferrari's blijven hangen

Tijdens de kronosessie opende vooral Jean Alesi perspectieven met tijden in de onmiddellijke buurt van of, vrijdag, zelfs beter dan de onaan-tastbaar gewaande Michael Schumacher. De progressie werd toegeschreven aan bredere openingen in de zijbruggen van de bloedrode bolide. Wat toeliet de voorvleugel steiler te plaatsen en komaf te maken met de hardnekkige klachten over onder-stuur. Van de wederopstanding van de Scuderia viel in de wedstrijd echter bitter weinig te merken.

Weliswaar zeilde Alesi spoor-slags van het peloton weg, in een vruchte-loze achtervolging op de eeuwige Benetton, maar dat dankte de Frans-man eerder aan het afstopningswerk van zijn ploegmaat Gerhard Berger. De Oostenrijker sloeg rond lang alle deuren dicht voor de neus van David Coulthard, die in het startma-neuver zijn nochtans meer ervaren ploegmaat Hill was voorbijgezeild. De Ferrari laat zich verschrikkelijk moei-lijk passeren, omdat zijn superkrach-tige V12 de snelste acceleratietijden van het veld spuit. In het bochten-werk maakten de Williams' kwasi in één klap hun achterstand goed, maar bij het betreden van het rechte stuk schoot de Ferrari zo weer weg.

Na vijftien ronden moest Berger dan toch een Williams voorbij laten. Die van Hill. Na een handvol pikante

duels tussen Coulthard en Hill, had de jonge Schot vanuit de pit de dwingende hint gekregen zijn ploeg-maat toch maar vrije baan te gunnen.

Hill ging duidelijk sneller, zat in geen tijd onder de vleugel van Berger en was hem enkele verter tellen voorbij. Klassewerk. Barrichello werkte zich twee ronden verder voorbij Coul-

thard, toen die zich even miskeek op een zanderig stuk piste. Wat ons een treintje Schumacher-Alesi-Hill-Ber-ger-Barrichello-Coulthard gaf voor het aansnijden van de eerste pitstops.

De top-drie stelde die biezonder lang uit. Zij opteerden voor slechts één stop. Klaarblijkelijk de juiste keuze, want de drie bezetten ook het podium in Canada. Alleen moest Ale-

si nog een stapje terug zetten voor Hill.

Hakkinen had eens te meer WK-punten binnen handbereik toen de Peugeot-motor de geest gaf. Met nog amper zeven ronden te gaan. Een soortgelijk pretje was de Fin al over-komen in Barcelona. En net als in Spanje, moest ook de tweede McLa-ren-Peugeot vroegtijdig naar de kant.

Gisteren maakte Martin Brundle niet eens tien ronden vol. De Peugeot heeft potentieel, maar er is daar dui-delijk nog werk aan de winkel.



Michael Schumacher hoeft zich geen zorgen te maken. Met vijf overwinningen op zes wedstrijden ziet de bepaald rooskleurig uit.

DE STARTORDE

□ 1ste rij:	Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford)	1.26.178
	Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.26.277
□ 2de rij:	Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.27.059
	Damon Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.27.094
□ 3de rij:	David Coulthard (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.27.211
	Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	1.27.554
□ 4de rij:	Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.27.616
	Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)	1.27.780
□ 5de rij:	Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.27.827
	Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	1.27.977
□ 6de rij:	Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	1.27.989
	Martin Brundle (GB/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.28.197
□ 7de rij:	Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha)	1.28.579
	Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)	1.28.694
□ 8ste rij:	PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.28.847
	Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	1.28.882
□ 9de rij:	Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda)	1.28.889
	Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.28.903
□ 10de rij:	Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.28.950
	J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford)	1.28.993
□ 11de rij:	Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.29.039
	Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.29.403
□ 12de rij:	Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda)	1.30.160
	Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.30.493
□ 13de rij:	David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	1.31.632
	Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	1.32.838
● Uitsgeschakeld:	Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	1.33.006

● Uitslag: 1. Schumacher (Benetton-Ford); 2. Hill (Williams-Renault); 3. Alesi (Ferrari); 4. Berger (Ferrari); 5. Coulthard (Williams-Renault); 6. Fittipaldi (Arrows-Ford).

Christian Fittipaldi gediskwalificeerd

MONTREAL (afp) — De Braziliaan Christian Fittipaldi (Footwork-Ford), zesde in de Grote Prijs van Canada op het Gilles-Villeneuve-circuit werd door de wedstrijdcommissarissen zondagavond gediskwalificeerd. Bij de technische controle werd de bolide van de Braziliaan gewogen en te licht bevonden (minder dan 515 kg). De Fin JJ Lehto (Benetton-Ford) kreeg daarom de zesde plaats toegewezen en verovert meteen zijn eerste WK-punt van dit seizoen.

● **UITSLAG:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) de 309.425 km in 1u44:31.887 (gemiddeld: 176.243 km/u); 2. Damon Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf) op 39.660; 3. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:13.388; 4. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:15.609; 5. David Coulthard (GB/Rothmans Williams-Renault Elf) op 1 ronde; 6. JJ Lehto (Fin/Benetton-Ford); 7. Rubens Barrichello (Bré/Jordan-Hart); 8. Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda); 9. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia); 10. Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha); 11. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 2 ronden; 12. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf); 13. Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 3 ronden; 14. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 4 ronden; 15. Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 6 ronden. **Snelste ronde:** Michael Schumacher 1.28.927 (180,147 km/u.)

● **WK-STANDEN: Rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 56 ptn; 2. Damon Hill (GB) 23; 3. Gerhard Berger (Oos) en Jean Alesi (Fra) 13; 5. Rubens Barrichello (Bra) 7; 6. Nicola Larini (Ita) en Martin Brundle (GB) 6; 8. Mika Hakkinen (Fin), Ukjo Katayama (Jap), Karl Wendlinger (Oos) en Mark Blundell (GB) 4; 13. Christian Fittipaldi (Bra) en Andrea de Cesaris (Ita) 3; 14. Heinz-Harald Frentzen (Dui), PierLuigi Martini (Ita) en David Coulthard (GB) 2; 17. Erik Comas (Fra), Michele Alboreto (Ita), Eddie Irvine (Ier), JJ Lehto (Fin) 1. **Konstruktors:** 1. Benetton-Ford 57 ptn; 2. Ferrari 32; 3. Williams-Renault Elf 25; 4. Jordan-Hart 11; 5. Marlboro McLaren-Peugeot 10; 6. Tyrrell-Yamaha 8; 7. Sauber-Mercedes 6; 8. Footwork-Ford 3; 9. Minardi Scuderia Italia 2; 10. Tourtel Larrousse-Ford en Minardi Scuderia Italia 1.

Wendlinger zet eerste stappen

INNSBRUCK (dpa) — Karl Wendlingers genezingsproces vordert langzaam. De Formule 1-rijder die sinds vorige week in de universiteitskliniek van Innsbruck vertoeft, zette maandag voor de eerste keer na zijn crash in Monte Carlo op 12 mei ondersteund enige stappen. „De revalidatie verloopt volgens plan”, zegde Erich Schmutzhart, de baas van de afdeling neurologie. Wendlinger begint eveneens weer te praten. „Men kan, de omstandigheden in acht genomen, al een kort gesprek met hem voeren”, aldus Schmutzhart. Hij verwacht dat de autocoureur over twee weken voor buitenstaanders opnieuw te spreken zal zijn.