

Schumacher handige volksheld

Duitser ook in Hongarije en België,
want FIA stelt behandeling beroep uit

GP van Duitsland FI

HOCKENHEIM — Michael Schumacher start zondag in de Grand Prix van Duitsland. Hij en Benetton tekenden beroep aan tegen de schorsing van twee wedstrijden die de Internationale Autosportfederatie (FIA) hem oplegde wegens het negeren van de zwarte vlag in de Britse GP. „Niet omdat ik niet zou erkennen in Silverstone een fout te hebben begaan”, verklaarde Schumacher gisteren. „Maar omdat de strafmaat mij overdreven lijkt. En vooral omdat ik de 150.000 Duitse fans niet wil teleurstellen.” De FIA riep al om dat het beroep niet voor de GP van België, einde augustus, zal worden behandeld. Wat de Duitse WK-leider ook startrecht geeft in Hongarije en Francorchamps. Toevallig twee races, waar Bernie aan de kassa zit.

Nog even de feiten. Tijdens de formatieronde voor de Britse GP, twee weken terug, snelde Schumacher tot twee keer toe voorbij pole-houder Damon Hill. Twintig minuten ver in de race kreeg hij daarom een stop-and-go van vijf seconden opgelegd. Schumacher deed alsof zijn neus bloedde, zelfs toen hij een pitstop maakte. De koersdirecteur toonde hem daarop de zwarte vlag. Die de Duitser al evenzeer negeerde. Pas na lang palaveren reed hij binnen en zat vijf seconden straf uit.

„Ik dacht dat de vijf seconden bij mijn totaal tijd zouden worden gevoegd”, stelde de Duitser achteraf zwakjes. „En de zwarte vlag heb ik helemaal niet gezien.”

Martelaar

Gisteren gaf Schumacher al een ietwat andere versie. „Ik heb in Silverstone een fout gemaakt”, bekende Spoonface aan de verzamelde persmeute,

naar een lumineus idee van Benetton samengedreven onder een tent van drie bij drie bij 35 graden. „Ik aanvaard ook daarvoor een straf te moeten uitzitten. Maar twee wedstrijden schorsing lijkt mij een overdreven maat.”

Mansell werd in 1989 voor een zelfde vergrijp slechts één race buitenspel gezet.

„De voornaamste reden voor het beroep is evenwel dat dit mijn thuisrace is”, vervolgde de WK-leider voor de enkele

journalisten die nog niet in vloeibare toestand waren overgegaan. „Iedere racer zal het je vertellen. Er bestaat niets mooiers dan voor je eigen publiek te rijden. En te winnen. Ik zou de eerste Duitser zijn die daarin lukt. Dinsdag al hadden 18.000 fans hun tenten opgeslagen rond het circuit. Het stadion is uitverkocht. 150.000 toeschouwers worden verwacht. Van wie sommigen hun ticket al zes maanden geleden kochten. Ik kon het toch niet maken niet op te dagen? Ook al besef ik best dat in beroep gaan risico's inhoudt.”

Irvine zag in het begin van het seizoen in beroep zijn schorsing van één race, wegens zijn rol in het ongeval van Verstappen, verdrievoudigd.

Het beroep was een beslissing van Schumacher. Maar Benetton onderschrijft ze. Om dezelfde redenen. „Drie jaar terug zaten hier amper 30.000 mensen, nu zijn ze met 150.000”, deed teammanager Flavio Briatore er nog een schepje bovenop. „De Formule 1 heeft Duitsland nodig en het Duitse volk heeft Schumacher nodig. Ik hoop maar één ding: dat er dit weekeinde niet over advocaten en reglementen

wordt gezeurd en dat het een onvergetelijke race wordt.”

Mocht Briatore ooit door Benetton op de keien worden gezwerd, wacht hem een riante toekomst in de voetsporen van zijn landgenoot Berlusconi. Schumacher bewees niet voor zijn patron te hoeven onderdoen door via de 'public adress' alle fans nog eens op het hart te drukken dat hij er was voor hen. Hij kruipt handig in de huid van de martelaar, gevizierd door de FIA wegens zijn superioriteit. „Trotz FIA-Urteil 'Magic' Michael Weltmeister”, lazende spandoeken rond Hockenheim.

Een oordeel dat niet helemaal strookt met de waarheid. Inhalen tijdens de formatieronde is meer dan een vergetelheidje. „Schumacher wou Hill intimideren”, stelt Bertrand Gachot. „Hem naar de vuile kant van het circuit dwingen, om zijn kanonstart van Magny-Cours te kunnen overdoen.” En de zwarte vlag negeren is zowat de zwaarste inbreuk in de autosport.

Verdachtmakingen

Niettemin kan men zich niet van de indruk ontdoen dat FIA

meer in zin had met zijn straf. Volgens Radio Paddock: Benetton laten aanvoelen dat het maar beter kan stoppen met zijn illegale technologieën. Men denkt dan aan een elektronisch antislipsysteem, vanaf dit seizoen verboden, wat een verklaring zou zijn voor Schumachers onwaarschijnlijke start in Frankrijk. Er is in elk geval stront aan de knikker, want Benetton en McLaren kregen elk een boete van drie miljoen frank opgelegd wegens het niet onmiddellijk verstrekken van hun computercode na de GP van San Marino. Zonder die code kan de FIA namelijk niet in de zwarte doos kijken, het elektronische kleinood dat de wagen stuurt. En de teams werd opgelegd na de Grand Prix van België hun computer te ontdoen van elk systeem dat ook maar de mogelijkheid zou kunnen bieden een reglementsregel te overtreden. Je hoeft geen verlichte geest te zijn om te begrijpen dat de FIA toegeeft niet in staat te zijn te controleren wat de moderne F1-bolide precies kan en doet. Onrustbarend toch.

De dominantie van Benetton en Schumacher maakt nog andere verdachtmakingen los. Iemand die het kan weten fluisterde ons in Hockenheim toe dat de Benetton slechts 450 kg weegt. Voor de kwalifikaties, en de daaraan verbonden wegen, zou hij met lood worden verzwaard tot de reglementaire 515. In de race zou hij echter starten en ruim de helft van de afstand afleggen met een gewichtsvoordeel van ruim twintig procent. Om pas bij de laatste pitstop met een overtal aan brandstof op gewicht te worden gebracht voor de technische controle na de finish.

Plausibel in zijn eenvoud. Alleen, als het zo eenvoudig is, waarom past niet elk team het dan toe? „Omdat slechts één of twee teams over voldoende financiële armslag beschikken om een wagen van amper 450 kg te bouwen”, klonk de verklaring. Een zware beschuldiging. Maar wel licht te controleren. Het volstaat de wagen te wegen zonder lood en zonder benzine. Tijdens een pitstop bijvoorbeeld. FIA weet wat haar te doen staat. Al was het maar om de bloeiende verdachtmakingen de kop in te drukken. Want die doen niemand goed.



Michael Schumacher en teamchef Flavio Briatore: opgehemeld door de Duitse fans, onder vuur genomen in de F1-coulissen.

Michael Schumacher is WK-punten kwijt

HOCKENHEIM — De zes punten die Michael Schumacher sprokkelde tijdens de Grote Prijs van Engeland is hij definitief kwijt. Het beroep dat de Duitser aantekende, heeft alleen betrekking op het aantal GP's dat hij langs de kant moet blijven wegens het negeren van de zwarte vlag. Aan de puntensanctie valt niet meer te tornen.

● **DE WK-STAND:** 1. Schumacher 66, 2. Hill 39, 3. Alesi 19, 4. Berger 17, 5. Barrichello 10.

Karl Wendlinger binnenkort naar huis

INNSBRUCK (dpa) — Elf weken na zijn zwaar ongeval tijdens de trainingsritten in Monaco is de Oostenrijkse F1-rijder Karl Wendlinger (25) zo goed hersteld dat hij één dezer dagen het universitaire ziekenhuis van Innsbruck mag verlaten. Over een mogelijk vervolg van zijn F1-loopbaan wil Wendlinger, die wekenlang in coma lag, pas in de herfst beslissen.

330 per uur op een houten plank

*Jos Verstappen:
„Schumachers
wagen heeft iets,
maar ik mag niet
zeggen wat”*

HOCKENHEIM — Damon Hill draaide de scherpste tijd in de eerste kronosessie voor de Grand Prix van Duitsland. Zes tienden sneller dan Gerhard Berger, acht dan Michaël Schumacher, de Redder van Hockenheim. Het belet niet dat de 'Michaelmania' in alle hevigheid woedt. Telkens de Benetton nr. 5 het stadion indraaide, priemden duizenden Duitse vlaggen in de lucht en barstte te allen kante vuurwerk los.

GP van Duitsland FI

Duitsland is de negende Grand Prix van het seizoen. De eerste van de tweede helft. Hier hoorden we het model '95 van de Formule 1 te zien. Minder snel, minder krachtig, zwaarder, veiliger. Naar de maatregelen die de Internationale Autosportfederatie (FIA) uitvaardigde na de dramatische maand mei. Zoals alles in Formule 1, was ook dit het voorwerp van een koehandel.

Onder druk van de teams nam de FIA gas terug. Finaal dienden de bolides hier op slechts twee punten te worden gewijzigd. De onderste achtervleugel verlaagd en een houten plank onder de bodemplaat bevestigd.

„Om de grondspeling te verhogen en het grondeffect af te bouwen”, wist Bertrand Gachot. „Positief is alvast dat we met de nieuwe achtervleugels weer iets in onze achteruitkijkspiegels zien.”

De combinatie doet wel behoorlijk grotesk aan. Een tuig dat miljoenen kost door het gebruik van koolstofvezel en andere ruimtevaarttechnologieën, een motor waar honderden ingenieurs hun knappe koppen voor suf peinen, wordt ingetoomd door een triplexplaat van één centimeter dik en dertig centimeter breed. Kostprijs: ruim driehonderd frank, tenzij Makro er een 'ster' van maakt. En zeggen dat de heren op de supersnelle lus van Hockenheim boven de 330 per uur pieken. Het vergt een serieuze portie

vertrouwen in de schrijver van dienst.

Verdachtmakingen

De plank moet niettemin effect sorteren, want er werd gisteren aardig wat afgeslipt. Al viel bijna de helft te noteren op de olie die Bergers Ferrari uitbraakte toen zijn motor tijdens de ochtendtraining op het einde van de startrechte explodeerde. Bij de slachtoffers Bertrand Gachot en Jos Verstappen. De Benetton werd zelfs zo erg toegetakeld dat de Limburger voor de kronosessie een beroep moest doen op de reservewagen van Schumacher. Die hij na amper enkele honderden meters alweer in het grind plantte.

„Mijn wagen vertoonde in de bewuste bocht onderstuur“, kleepte Verstappen zijn fout in. „Schumachers wagen reageerde totaal anders. Omdat hij ook totaal anders is. Een verschil van dag tegen nacht. Hij heeft iets, wat we nog niet op

mijn auto hebben kunnen installeren. Iets dat terdege werkt, dat mocht ik heel even ondervinden. Pas twee minuten voor ik instapte, kreeg ik een beknopte handleiding ingefluisterd. Sorry, jongens, ik mag het niet vertellen.”

Verstappen voedde daarmee onbewust de geruchten over de 'apartheid' van de Benetton. Terwijl vijf meter verder Schumacher en Briatore zich in het zweet orakelden om hun publiek ervan te overtuigen dat de wagen perfect legaal is. Zonder een antislipsysteem, zoals steeds luidere verdachtmakingen aanvoeren.

„Ik weet wie het gerucht de wereld instuurde“, zuchtte de WK-leider. „Maar er is echt niks van aan. We hebben geen traktiekontrolle. We bewezen aan de FIA onze konformiteit. Ik weet niet wat we nog meer kunnen doen.”

Graf en Becker

Schumacher moest in de eerste kronosessie de duimen leggen voor Hill en Berger. Net als in Frankrijk en Engeland deden Williams, respectievelijk, Ferrari een beroep op hun kwalifikatiemotor, die misschien zondag in de race wordt gebruikt. De verwachting is dat Schumacher het moeilijker krijgt dan voorheen. Niet in het minst omdat Hockenheim een

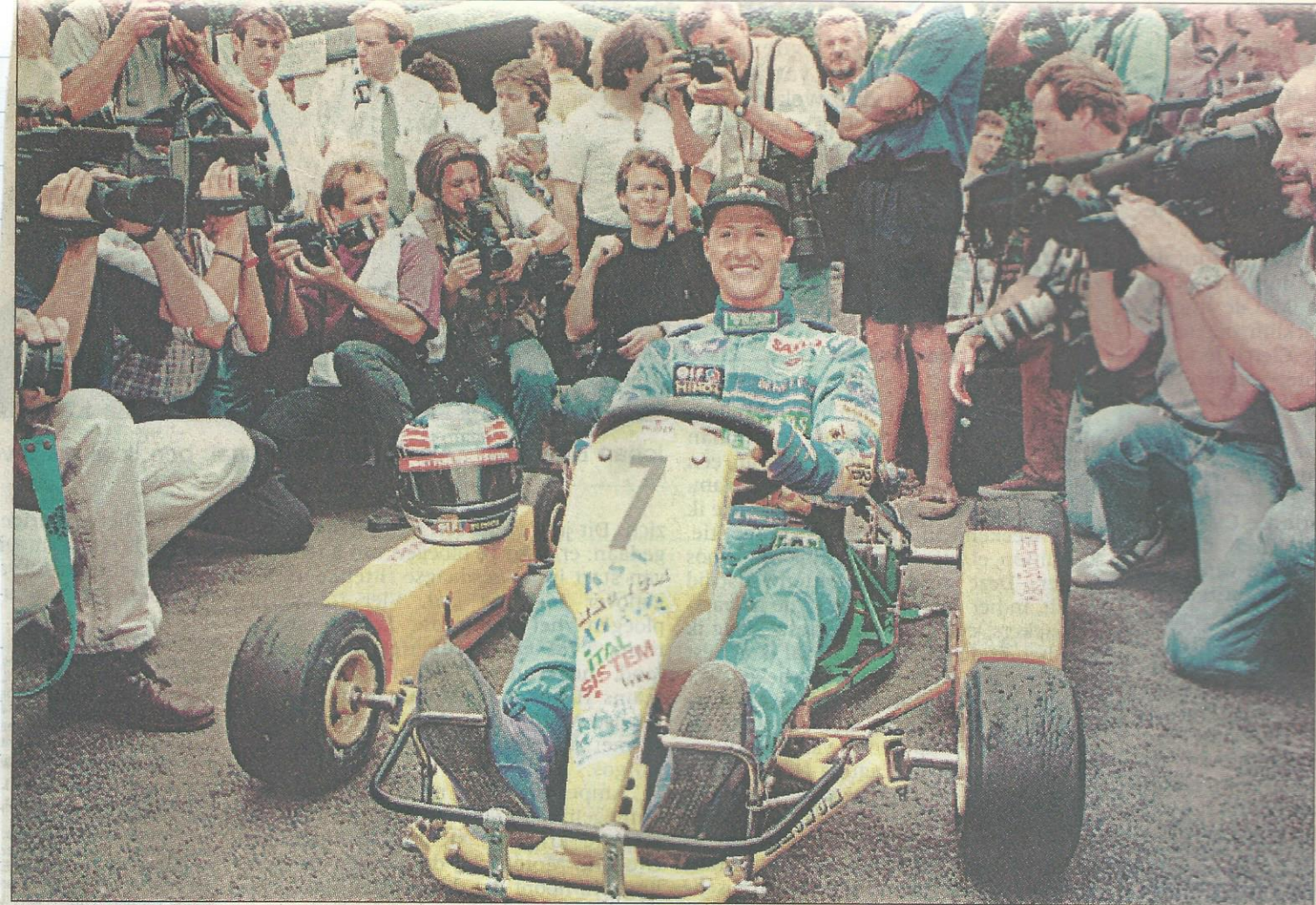
pk-circuit is: een kleine kronkel in het stadion, maar vooral een ellenlange lus, onderbroken door drie chicanes, in de bossen achter de tribunes. Een tweespalt waar wijlen Senna zo van hield. „Het contrast tussen de absolute rust daarbuiten, in de bossen, en de mensenmassa in het stadion is gewoon fascinerend“, placht de Braziliaan te zeggen.

De tribunes liepen gisteren voor de trainingen al behoorlijk vol. De 'Michaelmania' neemt onwaarschijnlijke vormen aan. Na achten donderdagavond nog versperde een zwart-geel-rode meute Schumacher-fans de uitgang van het circuit om toch maar een glimp op te vangen van hun idool. Vorig jaar probeerde Schumacher achtereenvolgens op een motorfiets met een anonieme helm op en in de koffer van de auto van manager Weber ongezien weg te glippen van het circuit. Vruchteloos.

„Ik zie er niet tegen op vedette te spelen“, bekende Schumacher. „Maar de mogelijke uitwassen beangstigen me. Ik heb gezien hoe Steffi Graf en Boris Becker publiekelijk werden gedumpt. Dat wil ik niet meemaken. Liever wat minder bijval nu in ruil voor blijvende steun in kwade dagen.”

• UITSLAGEN EERSTE OFFICIËLE OEFENRITTEN:

1. Damon Hill (GBR/Rothmans Williams-Renault Elf) 1:44.026; 2. Gerhard Berger (Oos-/Ferrari) 1:44.616; 3. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1:44.875; 4. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:45.272; 5. David Coulthard (GBR/Rothmans Williams-Renault Elf) 1:45.477; 6. Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot) 1:45.487; 7. Mark Blundell (GBR/Tyrrell-Yamaha) 1:45.814; 8. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:45.911; 9. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:45.962; 10. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:46.488; 11. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:46.534; 12. Martin Brundle (GBR/Marlboro McLaren-Peugeot) 1:46.644; 13. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1:47.150; 14. Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1:47.531; 15. Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1:47.678; 16. Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes) 1:47.745; 17. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1:47.814; 18. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:47.831; 19. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1:47.925; 20. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:48.402; 21. Johnny Herbert (GBR/Lotus-Mugen Honda) 1:48.621; 22. Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1:48.681; 23. Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1:48.770; 24. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 1:50.361; 25. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1:50.685; 26. Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1:51.916; 27. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1:52.839; 28. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 40:34.496.



In Duitsland, en meer bepaald op en rond het circuit van Hockenheim, heerst dezer dagen een heuse 'Michaelmania'. Schumacher-fans kamperen her en der om toch maar een glimp op te vangen van hun idool, terwijl de fotografen overal klaar staan.

Monza- bomen mogen niet weg

MONZA (dpa) — Het Italiaanse Ministerie van Kultuur- en Milieu weigert toestemming te geven om de 500 — ondertussen befaamde — bomen rond het circuit van Monza te kappen. De verwijdering van die bomen in de zogenaamde 'Great Curve' is een van de belangrijkste voorwaarden om de vereiste veiligheidsmaatregelen te kunnen uitvoeren en de GP van Italië er op 11 september alsnog te laten plaatsvinden. De kans op verplaatsing naar een ander circuit (Mugello) of afgelasting wordt dus almaar groter. „De bomen blijven staan waar ze staan”, zei Milieuminister Mateoli immers nadrukkelijk. „Het zou waanzinnig zijn 500 bomen weg te halen alleen maar omdat een paar mensen een beetje willen autorijden”.

Footwork onderhandelt met Adams

HOCKENHEIM — Philippe Adams neemt mogelijk de plaats van Gianni Morbidelli in achter het stuur van de Footwork-Ford. Teamchef Jacky Oliver zelf bevestigde in Hockenheim dat hij in onderhandeling was met onze landgenoot. Adams zou de keuze hebben meteen in te stappen of te wachten tot volgend seizoen om een volledige campagne te kunnen afwerken. Footwork is niet mistevreden over Morbidelli, maar de fondsen van de Italiaan zijn uitgeput. Adams zou twee miljoen dollar (zestig miljoen frank) aanbrengen. „We zouden Morbidelli wat graag behouden, maar we behoeven dringend centen”, lichtte manager Wickham de zaak toe. „Er lopen kontakten met een grote sponsor. Hapt die toe, dan blijft Gianni. Zoniet treedt Adams in het spel. Ik schat zijn kansen op vijftien procent.” (WW)

Hill opgepakt door politie

HOCKENHEIM — Niet alleen Michael Schumacher moest heksentoeven uithalen om heelhuids weg te komen van Hockenheim. De andere F1-rijders dienden evenzeer in het trukenarsenaal te tasten om de uitbundige fans te ontlopen. Het idee van Damon Hill was niet kwaad. Hij ontbood de Polizei en liet zich met loeiende sirenes afvoeren. Hopelijk voor hem naar zijn hotel. (WW)

Eindelijk nog eens Ferrari

De Oostenrijker Gerhard Berger heeft op het circuit van Hockenheim de eerste GP-zege voor Ferrari gehaald sinds 1990. Hij haalde het voor de Ligier-rijders Panis en Bernard. De Duitse Grote Prijs werd vooral in de start beslist, toen bij twee incidenten elf wagens uit de race verdwenen.

Thuisrijder Michael Schumacher overleefde de start, maar moest voor halfweg met een kapotte motor aan de kant. Zijn ploegmaat Jos Verstappen beleefde de schrik van zijn leven toen bij zijn pitstop de brandstof op in plaats van in zijn wagen belandde en de Nederlander enkele ogenblikken in een vlammenzee doorbracht.



Na vier jaar weer een overwinning voor Ferrari.



Er gebeurt 'iets' met de benzine rond de wagen van Jos Verstappen. Enkele ogenblikken later is de Benetton Ford een grote vuurbal. (Foto Reuter)



Vlammenzee in de pit van Benetton-Ford.

150.000 zien Berger verrijzen uit F 1- kerkhof

HOCKENHEIM — Gerhard Berger won op het circuit van Hockenheim de Grote Prijs van Duitsland Formule 1. De eerste overwinning voor Ferrari sinds september 1990 in Spanje. De eerste pole ook sinds die race.

Er hing echter een schaduw over het glorieuze weekeinde van het legendarische sportwagenmerk. Na amper een half rondje Hockenheim was het deelnemersveld al gehalveerd. Andrea de Cesaris maakte brokken bij de start, Mika Hakkinen trakteerde ons op één van zijn roekeloze manoeuvres in de eerste bocht. Het resultaat was een waar autokerkhof, waar Damon Hill, de winnaar van de vorige Grand Prix in Engeland, en zijn ploegmaat David Coulthard hinkend uitkwamen.

Jos Verstappen, de Nederlandse Limburger die in Maaseik woont, ontkwam, maar deed de schrik van zijn leven op bij de eerste tankstop. Een mecanicien mors-te benzine op de Benetton, die prompt in een toorts veranderde. Dank zij de brandvrije pakken bleef het lichamelijke leed beperkt tot eerste-graadsbrandwonden in het aangezicht van de renner en een vijftal mecaniciens. Het belette niet dat de pitstops, bij het begin van het seizoen ingevoerd om het spektakelgehalte van de Formule 1 op te krikken, opnieuw zwaar in vraag werden gesteld. De pompen die de benzine onder hoge druk in de wagen spuiten zijn misschien honderd procent veilig, maar ze worden tot nader order

nog altijd bediend door mensen, die in de fout kunnen gaan. Laat dit in het opeengestapelde Monaco gebeuren en de hele straat staat in lichterlaaie.

Pitstops zijn niet alleen gevaarlijk, ze blijken ook vaak, tegen hun geest in, de spanning uit de wedstrijd te nemen. Gisteren bij voorbeeld stierf het duel Berger-Schumacher een te snelle dood, toen de Duitser overging tot een vroege, tactische stop. Even later gaf zijn motor de geest.

Tot grote teleurstelling van de 150.000 fans die de WK-leider naar het stadion had gelokt. Maar tot leedvermaak van de velen, die Benetton ervan verdenken een goed deel van zijn superioriteit te ontle-

nen of te hebben ontleend aan het gebruik van (verboden) elektronische hulpmiddelen. Zoals een automatische startprocedure of een antispinsysteem.

De Internationale Autosportfederatie (FIA) gebood al na de GP van San Marino, op 1 mei, een analyse van de computer in de Benetton. Het Italiaanse team weigerde in eerste instantie om commerciële redenen de toegangskode te geven. Toen de computer uiteindelijk toch kon worden onderzocht werd wel degelijk een programma voor de genoemde systemen teruggevonden. Maar afgesloten. Volgens Benetton, omdat het enkel voor testdoeleinden wordt gebruikt. Een behoorlijk

zwak argument, dat de geruchtenstroom, die het ook nog heeft over een onreglementair lichte Benetton, alleen maar deed aanzwellen.

Benetton werd voor de aanvankelijke weigering beboet. McLaren ook, Ferrari niet. Waarmee de FIA onrechtstreeks toegeeft dat het niet in staat is zijn topdiscipline te controleren. Na de Grand Prix van België wordt grote kuis gehouden. Tegen dan is Michael Schumacher mogelijk al wiskundig zeker van de wereldtitel. En kan de Duitser rustig zijn twee wedstrijden schorsing wegens het negeren van de zwarte vlag in Engeland, uitzitten.

Berger redt Ferrari weer

Hakkinen maakt brokken bij de start en wordt geschorst voor Hongarije

HOCKENHEIM — Ferrari heeft wat met Gerhard Berger. In 1987 was het twee jaar geleden dat de Scuderia nog iets opstreek toen de Oostenrijker in het rood de Grand Prix van Japan won. Gisteren zette Berger een punt achter welhaast vier zegeloze seizoenen voor Ferrari. De 34-jarige straalde: „Mijn droom was ooit nog eens Zeltweg, mijn thuisrace, te winnen. Dat wordt moeilijk, aangezien er geen Oostenrijkse GP meer is. Maar dit is een aardig alternatief. Hier wordt toch ook Duits gesproken.”

Gerhard Berger vertrok uit pole, nota bene de eerste voor Ferrari sinds september 1990, en zag dus weinig van de brokken in zijn rug. Waarvoor Roland Bruynseraede tot éénieders trouwens niet de rode vlag uithing. De Cesaris tikte Zanardi aan en sleurde Martini en Alboreto mee naar hun eind. Tweehonderd meter verder, in de eerste bocht, probeerde waaghals Hakkinen binnenom Coulthard te gaan, waar het eigenlijk niet kon. Hakkinen dwars en de achtervolgers bovenop de remmen. Tevergeefs. Toen de rook optrok, zagen we Frentzen, de twee Jordans, Blundell en, gerechtigheid, ook Hakkinen te voet. De kommissarissen legden de schuld voor het ongeval bij de Fin, trouwens reeds voorwaardelijk geschorst na zijn aanrijding met Barrichello in Silverstone, en schrapten zijn naam voor de volgende wedstrijd in Hongarije. Wellicht wordt zijn plaats daar ingenomen door Philippe Alliot.

Voor het einde van de eerste ronde waren we ook al Jean Alesi kwijt, met een elektrische panne. „Ik verheugde me al op een teamnummertje met Jean”, blikte Berger op de beginfase terug. „Toen ik de volgende keer in mijn spiegels keek, zag ik echter de snuit van de Benetton. Shit, dacht ik, daar is hij al. Ik wist dat Michaels wagen nog altijd sneller is dan de onze. Ik kon alleen proberen hem zo lang mogelijk op te houden en hopen dat hij voor twee stops zou gaan. Dan zat ik goed.”

Het probleem-Schumacher loste zichzelf op voor Berger. Waardoor de Oostenrijker kon vrijwielde naar een verlossende overwinning voor Ferrari.

GP van Formule 1 in Duitsland

„Het was onze ongeschreven opdracht dit seizoen één GP te winnen”, lachte Berger. „Die is binnen. Niet toevallig op het supersnelle Hockenheim, waar we onze extra-pk's kunnen aanspreken. Tonnen druk valt van onze schouders en we hebben de zekerheid op de goede weg te zitten. Maar er is nog veel werk aan de winkel. Op de kronkelende Hungaroring zie ik Benetton weer soeverein.”

Benetton dat ervan wordt beschuldigd de regels te hebben overtreden. Gerhard Berger is voorzitter van de F1-rijdersvereniging. Zijn mening?

„Officieel heeft de FIA geen bewijs dat er is geknoeid”, begint de Oostenrijker op kousevoeten. „Maar je kan de groeiende geruchtenstroom niet ontkennen. Indien Benetton bedrog pleegde, en dan heb ik het niet over een millimeter te veel vleugel of een kg te weinig,

dan is dat een heel slechte zaak. Want we hebben ons allemaal te pletter gereden om hen te kloppen. Sommigen zelfs letterlijk, jammer genoeg.”

De massale crash bij aanvang, die ook de twee Williams' uit de voorste gelederen sloeg, leidde tot een hoogst ongewoon podium. Met op de lagere treden twee Ligiers. De eerste punten dit seizoen voor Olivier Panis en Eric Bernard. Het zal wel geen toeval zijn dat de Franse staatsstal twee maanden terug overging in de handen van Flavio Briatore.

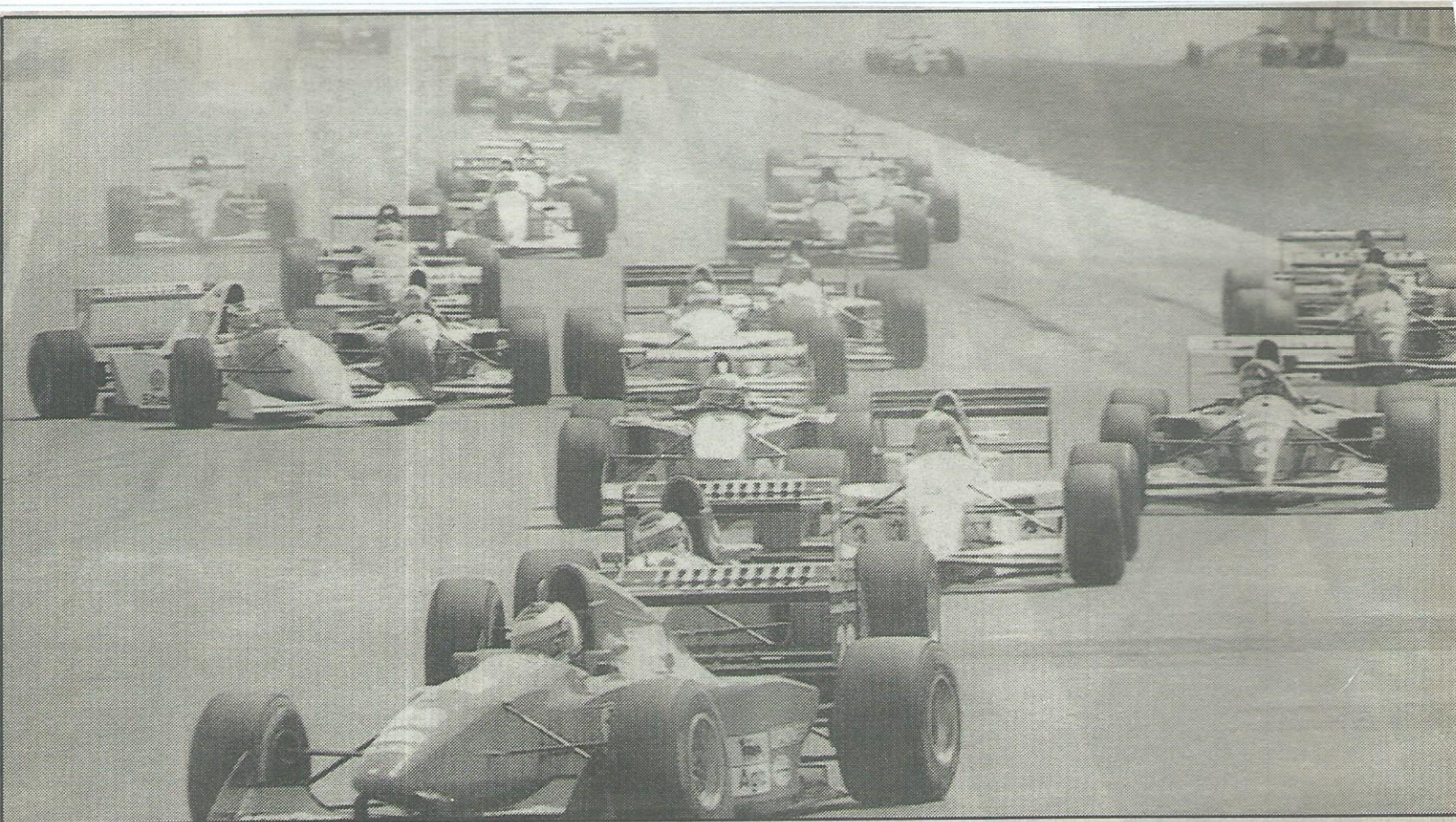
Papis testrijder bij Lotus

HOCKENHEIM — Lotus maakte in Duitsland bekend dat het Massimiliano Papis aantrok als testrijder. De jonge Italiaan neemt dit jaar deel aan het kampioenschap Formule 3000

en won de wedstrijd in Spanje. Zaterdag crashte hij.

Drie voorwaardelijke schorsingen

HOCKENHEIM — Niet alleen Mika Hakkinen kreeg een sanctie. De Italiaan Andrea de Cesaris (Sauber-Mercedes), Alessandro Zanardi (Lotus-Mugen-Honda) en Michele Alboreto (Minardi-Ford) zagen zich veroordeeld tot een voorwaardelijke schorsing voor één wedstrijd, tellende voor de komende drie races. Zij hadden nagelaten zich bij de wedstrijdleiding aan te bieden na het beëindigen van de wedstrijd op het Duitse circuit. Zij moesten aldaar uitleg verschaffen over de crash bij de start.



Bij de start van de Grote Prijs van Duitsland ging het behoorlijk mis. Mika Hakkinen (links) begint aan zijn race dwars over baan en achteraan wijst het stof op andere uitvallers.

■ DE STARTORDE

1ste rij:	
Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.43.582
Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.44.012
2de rij:	
Hill (GB/Roth. Williams-Ren. Elf)	1.44.026
Schumacher (Dui/Benetton-Ford)	1.44.268
3de rij:	
Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.44.718
Coulthard (GB/Roth. Will.-Ren. Elf)	1.45.146
4de rij:	
Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha)	1.45.474
Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.45.487
5de rij:	
Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	1.45.893
Irvine (Ier/Jordan-Hart)	1.45.911
6de rij:	
Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	1.45.939
Panis (Fra/Lig.-Git. Ren. Elf)	1.46.165
7de rij:	
Brundle (GB/Marl. McLaren-Peug.)	1.46.218
Bernard (Fra/Ligier-Git. Ren. Elf)	1.46.290
8ste rij:	
Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda)	1.46.630
Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	1.46.817
9de rij:	
Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	1.47.102
de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)	1.47.235
10de rij:	
Verstappen (Ned/Benetton-Ford)	1.47.316
Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.47.402
11de rij:	
Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda)	1.47.425
Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.48.229
12de rij:	
Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.48.295
Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.48.681
13de rij:	
Brabham (Oos/Simtek-Ford)	1.48.870
Gounon (Fra/Simtek-Ford)	1.49.204
Uitgeschakeld:	
Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	1.51.122
Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	1.51.292

● DE UITSLAG:

1. Gerhard Berger (Oos/Ferrari), de 45 ronden of 307.035 km in 1 u. 22 min. 37 sek. 272 (gem: 222.970 km/u); 2. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) op 54.779; 3. Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1.05.042; 4. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1.21.609; 5. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1.30.544; 6. Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1.45.445; 7. Olivier Beretta (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1 ronde; 8. Damon Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf) 1 ronde. **Snelste ronde:** David Coulthard (GB/Williams-Renault) 11de ronde in 1.46.211 (gem: 231.264 km/u). **Niet geplaatst:** Jean-Marc Gounon (Fra) Simtek Ford 39 ronden gereden; David Brabham (Aus) Simtek Ford 37; Michael Schumacher (Dui) Benetton Ford 20; Martin Brundle (GB) McLaren Peugeot 19; David Coulthard (GB) Williams Renault 17; Jos Verstappen (Ned) Benetton Ford 15; Ukyo Katayama (Jap) Tyrrell Yamaha 6; Mark Blundell (GB) Tyrrell Yamaha 0; Mika Hakkinen (Fin) McLaren Peugeot 0; Alessandro Zanardi (Ita) Lotus Mugen Honda 0; Johnny Herbert (GB) Lotus Mugen Honda 0; Rubens Barrichello (Bra) Jordan Hart 0; Eddie Irvine (GB) Jordan Hart 0; Pierluigi Martini (Ita) Minardi Ford 0; Michele Alboreto (Ita) Minardi Ford 0; Jean Alesi (Fra) Ferrari 0; Andrea de Cesaris (Ita) Sauber Mercedes 0; Heinz-Harald Frentzen (Dui) Sauber Mercedes 0.

● **Tussenstand WK rijders (na 9 wedstrijd-ronde):** 1. Michael Schumacher (Dui) 66 ptn; 2. Damon Hill (GB) 39; 3. Gerhard Berger (Oos) 27; 4. Jean Alesi (Fra) 19; 5. Rubens Barrichello (Bra) 10; 6. Mika Hakkinen (Fin) 8; 7. Nicola Larini (Ita), Martin Brundle (GB), Olivier Panis (Fra) en Christian Fittipaldi (Bra) 6; 11. Heinz-Harald Frentzen (Dui) en Ukyo Katayama (Jap) 5; 13. Mark Blundell (GB), Karl Wendlinger (Oos), Andrea de Cesaris (Ita), Pierluigi Martini (Ita), David Coulthard (GB) en Eric Bernard (Fra) 4; 19. Erik Comas (Fra) en Gianni Morbidelli (Ita) 2; 21. Michele Alboreto (Ita), Eddie Irvine (Ier) en J.J. Lehto (Fin) 1.

● **Tussenstand WK konstruktors:** 1. Benetton-Ford 67 ptn; 2. Ferrari 52; 3. Williams-Renault Elf 43; 4. Marlboro McLaren-Peugeot en Jordan-Hart 14; 5. Sauber-Mercedes en Ligier-Gitanes Renault Elf 10; 6. Tyrrell-Yamaha 9; 7. Footwork-Ford 8; 9. Minardi Scuderia Italia 5; 10. Tourtel Larrousse-Ford 0.

Weggelachen met zestig miljoen

Arrows-Footwork wimpelt Adams' geld af en behoudt Morbidelli

HOCKENHEIM — Onwezenlijk tafereltje, zaterdag in de paddock. Philippe en pa Adams, zwartleren boekentasje in de rechterhand, leunend tegen een kamion, vergeefs bescherming zoekend tegen de blakende zon. Uren wachtend op Oliver, Wickam of een andere boss van Footwork (sinds het oprakken van de Japanse immobiliënreus, weer omgedoopt tot Arrows) om hun zestig miljoen frank bankwaarborgen te mogen overhandigen. De heren lachen de familie Adams echter weg. Morbidelli blijft, Adams blijft in de Procar.

Zelfs vader Bernard Adams, als ex-Mr. Futurhome en intimus van Guy Mathot toch één en ander gewend, krijgt het kwaad. „Wat een cirkus is dat hier“, foetert de roodglimmende dikkerd. „Je leurt met zestig miljoen frank en je wordt als een stuk vuil behandeld. Ik kreeg al een idee van de mentaliteit toen we in de winter onderhandelden. Twee miljoen dollar? Jacky Oliver kon een lach nauwelijks onderdrukken.

Christian Fittipaldi had vijf miljoen dollar op tafel gelegd. Dat moest een seizoen kosten. Voor twee miljoen konden we zes koersen krijgen. Te beginnen vanaf Hongarije“.

„Maandag, in Engeland, raakten we het over alles eens. Advokaten, publiciteit, sponsoring, kontrakten, alles. Volgens de geplogenheden in autosport: zij moeten niks, jij mag

enkel betalen. Ik lees die dingen zelfs niet eens meer. Soit, wij zijn met alles klaar. Philippe heeft zijn superlicentie op zak, Ecclestone stond een afwijking toe zodat hij in België én Procar én F1 mag rijden. Zij moeten alleen maar tekenen. Maar, ze vertikken het.“

Philippe staat er wat verweesd bij. Hij moest nog nooit werken in zijn leven. Papa regelde alles. Van kart over Japanse F3000 tot de Procar, waarin hij afstevent op de titel. En nu F1?

„Ze houden ons aan het lijntje“, piept de 24-jarige Moeskroener, uitgeweken naar Kruishoutem. „Morbidelli kreeg nog maar eens een laatste kans. Zaterdagavond moet hij de achterstallen ophoesten. Dat soort deadlines leggen ze hem al drie weken op. Wij kunnen niet langer wachten. Maandag moet ik mijn sponsors melden of het project wat wordt. Zij hebben ook tijd nodig om akties op te zetten voor de GP van België.“

Pertinente opwerping: wie zijn die sponsors? Hoe krijg je in België in godsnaam zestig miljoen frank bij elkaar voor een uitstapje in de F1?

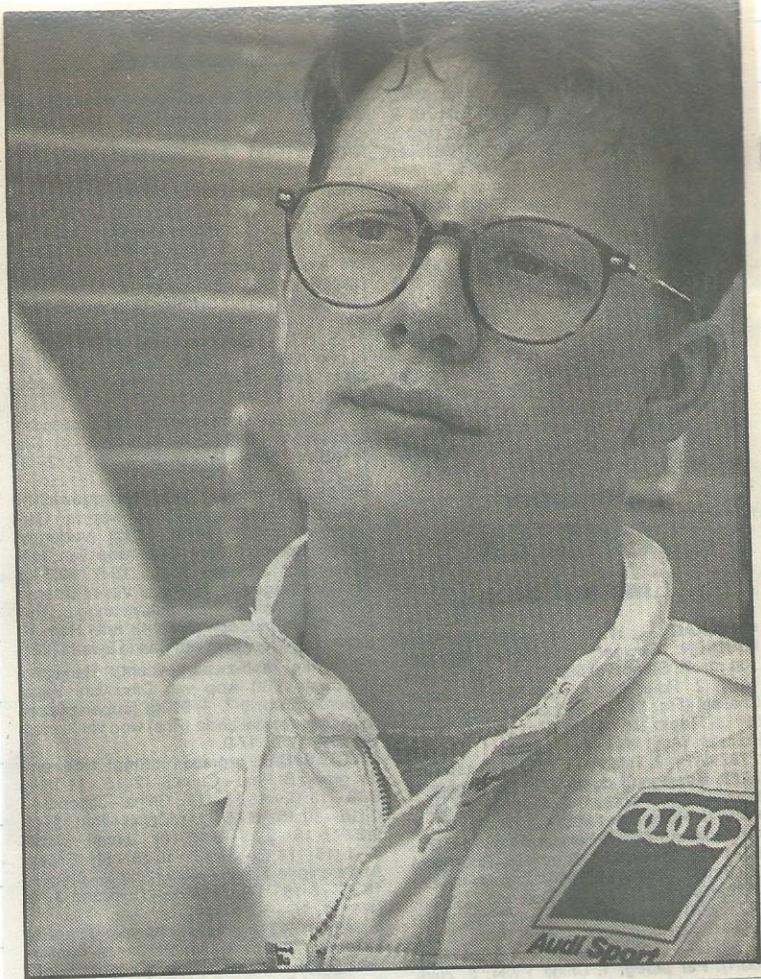
„We richtten Sportinvest op“, legt de vader uit. „Een maatschappij waarin verschillende bedrijven geld storten voor sponsoring-doeleinden.

Niet alleen voor Philippe. We werken bij voorbeeld ook aan een project om Eric Bachelart in de Amerikaanse IndyCar te krijgen. Waar het overigens iets makkelijker onderhandelen is.“

Philippe neemt de draad van het verhaal weer over: „Voor hetzelfde bedrag kon ik een heel seizoen onderdak bij Pacific. Maar, dan zet je toch je sponsors voor schut? Nooit gekwalificeerd. Men mag van mij, een groentje, toch niet verwachten dat ik beter doe dan Bertrand Gachot?”

Eddie Jordan loopt langs. Teammanager van Philippe in zijn F3-jaren. De Ier drukt de familie de hand en wijst wat plagerig naar de Arrows-tent. „We waren ook met Jordan in gesprek”, licht Adams jr. toe. „Hij bood een testweedaagse met de Jordan en een seizoen Brits toerismekampioenschap. Ja, voor dezelfde prijs.”

Zestig miljoen frank om een F1 drie keer uit de garage te rijden en wat toerisme in den vreemde. De normen van de welvoegelijkheid zijn ruimschoots overtreden. Al moet men zich afvragen of het feit dat Philippe Adams er niet in slaagde zich in F1 te kopen niet ergens een morele rechtvaardigheid is tegenover jongens als Marc Goossens, die zich beurs moeten rijden om uiterst moeizaam hun weg naar de top te maken.



Philippe Adams.



Wim Eyckmans reeds zich bij zijn derde race reeds in de punten.

Scheur stuurkolom oorzaak dood Senna?

Het dodelijk ongeval van de Braziliaan Ayrton Senna, op 1 mei op het circuit van Imola, zou te wijten zijn aan een scheur in de stuurkolom van zijn Williams Renault, schrijft L'Equipe, dat verwijst naar een officieus expertise-verslag van het Italiaanse gerecht. Volgens L'Equipe zijn de onderzoekers die weg opgegaan nadat eerst de banden en de zwarte doos grondig werden geanalyseerd en later ook naar andere oorzaken, als een menselijke fout, werd gezocht. Microscopisch onderzoek heeft uitgemaakt dat de barst niet is veroorzaakt door de knal tegen de betonnen muur in de Tamburello bocht. Het gebruikte metaal zou gebreken vertonen. De officiële versie van onderzoeksrechter Passarini is nog niet vrijgegeven. Williams deed het bericht af als 'ongegrond, want niet gebaseerd op officiële bevindingen van de technische experts'.



Ayrton Senna

Philippe Adams in de Formule 1

Elf jaar na Thierry Boutsen zal een andere Belg in de GP van België F1 (28 augustus) debuten. Het gaat om Philippe Adams, die voor Lotus zal uitkomen in minstens drie GP's, zijnde België (Francorchamps), Portugal (Estoril) en Spanje (Jerez). Hij vervangt Alessandro Zanardi wiens sponsorgeld opgebruikt is. Dank zij een gulle, rijke vader en nog enkele tientallen sponsors kon Philippe Adams ruim 2 miljoen dollar of 65 miljoen frank aanbieden aan Lotusbaas Peter Collins. De 23-jarige coureur, die via karting en F3 opklom, zal zijn Procarcontract verder afwerken.

★ De kans dat de GP van Italië F1 in Monza op 11 september wordt gereden is weer toegenomen. Het Italiaanse parlement heeft een door milieu-activisten bekritiseerd plan goedgekeurd om ruim 100 in plaats van 524 bomen rond de zogenaamde Great Curve te laten kappen.

★ Volgens de Duitse krant 'Kölnische-Bonner Rundschau' stopt Ford eind dit seizoen de F1-samenwerking met het Benetton-team van Schumacher. Het blad weet voorts dat de Ford-motoren volgend jaar worden vervangen door krachtbronnen van Renault.

Liet Benetton veiligheidsfilter weg?

LONDEN (rtr/afp) — De Formule 1-renstal Benetton zou zelf schuld hebben aan de brand van de wagen van Jos Verstappen tijdens de Grote Prijs van Duitsland. Bij een tankbeurt zorgde een golf brandstof voor een vuurzee. De Nederlander en zes omstaanders liepen daarbij lichte brandwonden op. Uit een onderzoek zou blijken dat Benetton aan de tankinstallatie een veiligheidsfilter wegliet om de pitsstop te versnellen. Mede daardoor ontstond het lek in de aansluiting. Benetton bevestigt dat de filter ontbrak, maar ontkent dat daar de oorzaak van het ongeval kan liggen. De filter zou nutteloos zijn, sedert de gebruikte benzine vooraf gefilterd wordt. Eerder dit seizoen werd Benetton al verdacht van het gebruik van illegale soft-ware en kreeg rijder Michael Schumacher een forse straf wegens het negeren van de zwarte vlag.

Nieuw veto tegen GP van Italië

ROME (rtr) — De kans dat de GP van Italië op 11 september in Monza alsnog plaatsvindt, werd woensdag heel klein. Het jongste veiligheidsplan werd verworpen door Lucia Gremmo, super-intendant van het cultureel erfgoed voor de regio Milaan.

Milieuactivisten hadden heftig geïntendeerd tegen het plan, waardoor 123 bomen zouden moeten sneuvelen voor de verbreding van uitloopzones in de gevaarlijke „Lesmo“-bochten.

Na ongelukken op het F 1-circuit van San Marino, waarbij Ayrton Senna en Roland Ratzenberger om het leven kwamen, stelt men scherpere eisen over de veiligheid van de circuits.

De GP kan op 11 september niet doorgaan, tenzij de beslissing van woensdag alsnog ongedaan wordt gemaakt. De burgemeester van Monza wil in beroep gaan, maar dat beroep kan pas op 18 augustus worden behandeld. Er blijft dan te weinig tijd over voor een uitspraak.