

FIA dreigt Benetton te schorsen

LONDEN/PARIJS (dpa/ap/reuter) — Het Formule 1-team Benetton Ford dreigt zijn licentie kwijt te raken. Een woordvoerder van de FIA (Internationale Autosport Federatie) verklaarde dat de Italiaans-Engelse renstal een zware sanctie boven het hoofd hangt vanwege het geknoei bij het tanken tijdens de GP van Duitsland. Volgens een onderzoek is het verwijderen van het veiligheidsskapje er de oorzaak van dat bij het bijvullen van de auto van Jos Verstappen benzine werd gemorst, zodat diens wagen met een metershoge steekvlam in brand schoot.

De F1-renstal blijft erbij dat het ontbreken van een filter niet de oorzaak kan geweest zijn van de bijna-ramp. Bovendien beweert de directie dat men van de FIA de toestemming had gekregen. „Dat is nooit gebeurd“, zegt FIA-woordvoerder Francesco Longanesi. „Bovendien dient iedere verandering op technisch gebied schriftelijk te worden aangemeld. Mondelinge afspraken tellen niet.“ Benetton moet zich op 19 oktober in Parijs verantwoorden. „De strafmaat kan variëren van een blaam tot het intrekken van de licentie“, aldus Longanesi.

Williams-Renault blijft leven

BOEDAPEST — Renault maakte in Boedapest bekend dat het een nieuw kontrakt met Williams afsloot voor 1995, '96 en '97. Een streep door de rekening van Flavio Briatore die dacht via Ligier Renault te kunnen versieren. Op meer dan een behandeling als klant — evoluties met één, twee Grote Prijzen vertraging — lijkt de Italiaan met Benetton niet te moeten rekenen.

Zanardi had dood moeten zijn

BOEDAPEST — Alessandro Zanardi lispelt. Een rekonstruktiefout van het porselein in zijn mond nadat hij vorig jaar van een vangreel in de Raidillon werd geschraapt. De 27-jarige Italiaan schoot er ei zo na, in volgorde van belangrijkheid, zijn Formule 1-carrière en zijn hachje bij in, maar niet zijn gevoel voor humor. In hilariteit wordt hij slechts overtroffen door zijn ploegmaat Johnny Herbert. Ze scoren wel niet bij Lotus, maar lachen doen ze des te meer.

Zondag GP Hongarije F1

Plaats van afspraak: de Lotus-vrachtwagen. Zanardi ontvangt ons in passende kledij: een lange onderbroek, gelukkig brandvrij. Voor Herbert een uitgelezen kans om de Italiaanse voeten op hun kittelweerstand te testen. Zanardi zet de achtervolging in. De strijd is ongelijk. De Brit draagt nog de sporen van een massacrash met de Formule 3000. In Brands Hatch, nu zes jaar geleden. Hij debuteerde op krukken in F1. Bij Jordan.

Ook Zanardi stapte via de Ierse poort het walhalla binnen. Als vervanger van Michael Schumacher, die Benetton al na één race bij Jordan had weggeplukt. In 1992 volgde Zanardi de Duitser, zij het als testrijder. Hij zette enkele scherpe kronen neer met de Benetton, bij het buitenrijden uit de garage. Lotus gaf hem een volwaardig seizoen. Bijna zijn laatste, want tijdens de zaterdagtrainingen voor de GP van België 1993 herleidde Zanardi zijn bolide en bijna zichzelf tot schroot.

„Mijn hoofd was het grote probleem”, blikte Zanardi terug op de crash, uiteraard volmondig bijgetreden door Herbert. „De klap was zo hevig dat de telemetrie ze niet meer kon meten. Voortbordurend op het begin van de grafiek becijferden de ingenieurs dat ik het achttienvoudige van een normaal dodelijke portie G-krachten moest inkasseren. Dat ik nog leef dank ik uitsluitend aan mijn fitheid. Gelukkig gebeurde het naar het einde van het seizoen toe, wanneer ons lichaam gesterkt is door de training van een tiental races”.

„De medici stonden nog voor een ander raadsel. Na de crash bleek ik drie centimeter groter. Niemand had of heeft een verklaring. Ik kan slechts denken dat mijn nek is uitgerekt. Ik brak met mijn hoofd het stuur, terwijl je daar normaal in de eerste verten niet bij kan. Maar, het blijft bizar. Je verwacht eerder dat de klap je in elkaar drukt, zoals met Herbert is gebeurd. Hij kromp twee centimeter in Brands Hatch.”

„Maar ik werd dan weer langer op andere plaatsen”, precizeert Herbert, behulpzaam als altijd.

Bij onbeschikbaarheid van Zanardi, lijfde Lotus Pedro Lamy in. De jonge Portugees deed het zo goed dat Zanardi moest wachten tot die de boer opging om weer achter het stuur te kunnen kruipen.

„Oorspronkelijk zou het ongeval mij slechts één

GP buiten strijd houden", vervolgt de vrijgezel. „Het oedeem in mijn hersenen was ontzonken, ik was klaar. Bij een ultieme check-up werd echter vastgesteld dat een zenuw tussen hoofd en schouder slechts met één draadje meer hield. Forceren kon betekenen dat ik mijn hele leven zou moeten herstellen, drukten de artsen me op het hart. Ik koos voor veiligheid en moest me voor 1994 tevreden stellen met een testkontrakt. Gelukkig crashte Pedro tijdens de trainingen op Silverstone, zodat ik terug achter het stuur kon kruipen."

Raidillon

We kunnen ons inbeelden dat Zanardi er niet rouwig om is dat de Raidillon onder druk van de rijdersvereniging een chicane krijgt aangemeten?

„Integendeel", verrast de man uit Bologna die nu, zoals elke rechtgeaarde F1'er, in Monaco woont. „Ik hou van de Raidillon. Mijn hart bloedt als ik zie hoe het traject wordt verminkt. Maar er is geen alternatief. Het is té gevaarlijk. Twee maanden geleden verongelukte er nog een veteraan in een historische kar. Het beste bewijs dat niet aan de F1, maar aan de circuits moet worden gewerkt. Monza idem dito. Ik begrijp niet dat er geen mogelijkheid is de uitloopzone met honderd meter te verruimen als er blijkbaar wel ruimte is om een circuit van zes kilometer aan te leggen. F1 is als uit een vliegtuig springen zonder parachute. Als er niet iets is om je af te remmen, ga je gegarandeerd dood."

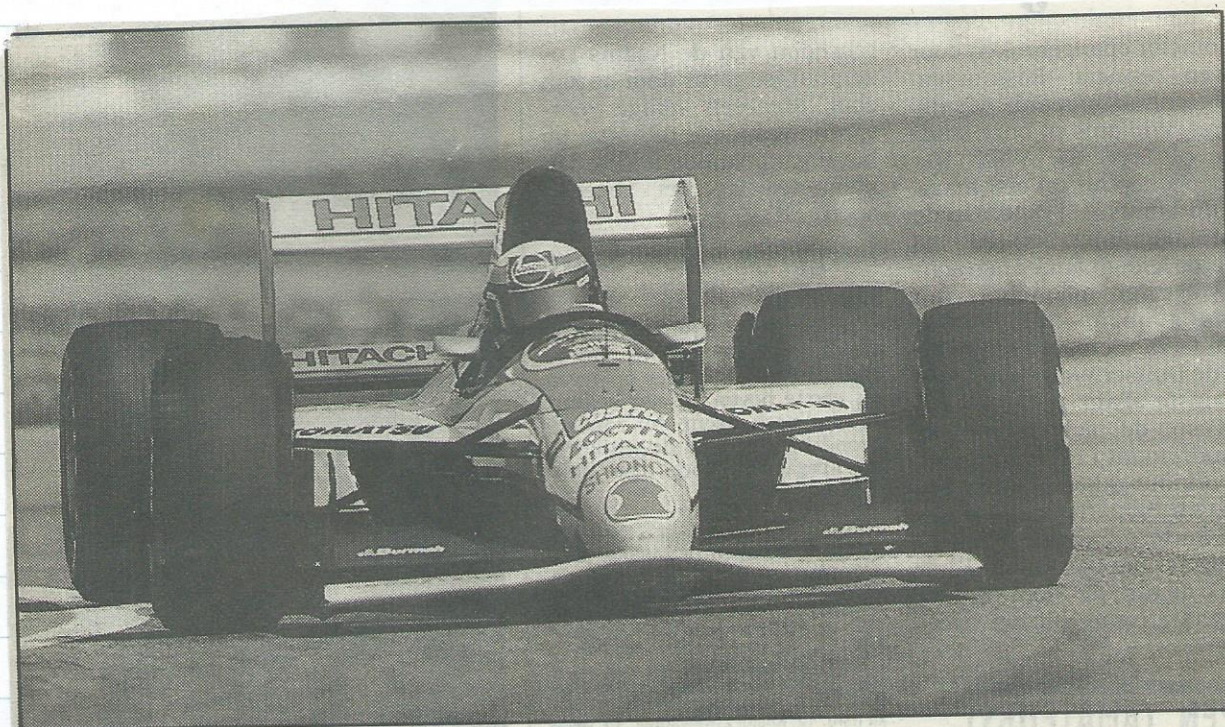
Zanardi blijkt al even sterk in beeldspraak als op de piste. Al heeft het laatste veel zoniet alles te maken met de Lotus. Hoger dan drie zevende

plaatsen van Herbert tastte het legendarische Britse sportmerk dit seizoen nog niet. Wat is er loos?

„Simpel, uit tijdsgebrek kon het chassis niet rond de motor worden gebouwd. En dus heb je een hinkende combinatie. De Mugen spuit meer dan voldoende paarden. In se is het de Honda waarmee McLaren in 1989 wereldkampioen werd. Maar, hij is lang, hoog en zwaar. En het chassis is daarop niet berekend. Dus zwalpen we. Maar er is hoop. Einde augustus begint de nieuwe motor aan de tests."

Als Zanardi dat nog mag meemaken. Kwatongen beweren dat Lotus kort bij kas zit en lonkt naar rijders-met-een-valiesje. De laatste twee Grote Prijzen zouden al aan een Japanner verpatst zijn en voordien zou ene Philippe Adams zijn opwachting maken, menen hardnekkige geruchten.

„Dat zijn zorgen voor Peter Collins", wuift Zanardi alle suggesties weg. „Ik hou me alleen bezig met deze jongen, Alessandro Zanardi, Lotus-rijder, tot spijt van wie het benijdt."



„De artsen staan voor een raadsel: sinds mijn crash in Spa ben ik 3 cm groter", zegt Alessandro Zanardi.

De olympische gedachte van Alliot

de Dakar en F1 in hetzelfde seizoen rijden"

„Ik wil best de 24 Uren van Le Mans,

BOEDAPEST — Zeker eentje zal vanochtend met angstige blik het zwerk boven Hongarije monsteren. Philippe Alliot, vervanger van de geschorste Mika Hakkinen, parkeerde zijn McLaren-Peugeot tijdens de eerste kronosessie in de zandbak. Pas de laatste tien minuten kon de veertigjarige Fransman in de wagen van zijn ploegmaat Brundle stappen om zich te kwalificeren. Regent het vandaag, dan moet Alliot vanuit een verloren zeventiende plaats starten in de Grand Prix, die patron Dennis moet overtuigen van zijn stuurmanskunst.

GP VAN HONGARIJE F1

„Duizend keer liever had ik in Spa gereden”, zucht Philippe Alliot. „Op de Hungaroring blijkt geen stuurtaent. Maar, je hoort me niet mopperen. Ik ben al blij dat ik eens mag rijden. Bij het begin van het seizoen verkoos ik bewust een testkontraat bij een topteam boven het aanbod dat ik kreeg van een kleiner team als rijder. Maar ik kwam niet aan tests toe. Door de vele reglementswijzigingen liet Ron Dennis liefst de titularissen proefdraaien om aan de wagen te wennen. Ik stond aan de kant. Vorige week draaide ik veertig rondjes in Silverstone. Meer deed ik dit jaar niet. Ik hoop dat Dennis daar straks rekening mee houdt wanneer hij mij beoordeelt.”

Alliot joeg de gemiddelde leeftijd van het peloton fors de hoogte in. De man uit Chartres vierde vorige maand zijn veertigste verjaardag. Pas op zijn dertigste trad hij toe tot het F1-gelid.

„Ik maakte wat je noemt een marginale carrière”, grijnst de Fransman. „Ik stapte laat in de racerij en wellicht daarom kwam ik niet verder dan subtoppers. Misschien ook omdat ik niet ambitieus genoeg ben. Ik ben al lang blij dat ik het tot de Formule 1 schopte. De olympische gedachte, wat.”

het was een publiek geheim dat de twee mekaar rauw lustten.

„De kink in de kabel kwam toen we samen het Europese kampioenschap Formule 3 reden”, blikt Alliot terug in de tijd. „In Zolder won Boutsen de eerste reeks. Ik eindigde tweede, onder zijn vleugel. In de pauze kwamen mensen van zijn team het op een akkoordje gooien. Ik mocht in Frankrijk winnen, als ik Boutsen de tweede reeks gunde. Boutsen pakte de tweede reeks, opnieuw met mij in zijn rug. Veertien dagen later in Frankrijk hing ik ruim op kop, toen zich een probleem met de versnellingsbak manifesteerde. Boutsen, tweede, knabbelde zijn achterstand weg en stormde me ongenoeerd voorbij. Sindsdien is het koude oorlog. En ik heb het nooit nog op een akkoordje gegooit.”

Beperkte ambitie, rustige natuur, epicurist (wijn en Mozart zijn zijn favoriete menu's): Alliot is een buitenbeentje in de jachtige F1. Hij waagde zich ook al aan een Dakar, in een van de roze proto's van Duc de Bourgogne. Terwijl de andere F1'ers sidderen bij alleen nog maar het vooruitzicht te moeten overnachten in een tent en aan te schuiven voor het avondmaal.

„Ik moet de meest polyvalente rijder van het peloton zijn”, denkt Alliot van zichzelf. „Ik zou best in één seizoen de 24 Uren van Le Mans, Formule 1 en de Dakar kunnen combineren. Trouwens, op 1 januari 1995 sta ik aan de start van Granada-Dakar. Op een motor nota bene.”

Hopelijk vergaat het hem beter in de woestijn dan op de piste. Voorlopig zeventiende tijd is niet echt briljant. Dan zitten we nog niet in de race, waarin McLaren dit seizoen de ene motor na de andere opblaast. Koelingsproblemen door een ongeschikt chassis, laat Peugeot niet na aan te stippen. Niettemin lanceerde de geruchtenmolen al kontakten met andere motorenbouwers. Zoals Mercedes.

„Mercedes kwam McLaren inderdaad polsen”, geeft Alliot toe. „Maar Dennis zou wel gek zijn mocht hij halsoverkop Peugeot de ezelsstamp geven. Hij weet best dat het twee jaar vergt om een competitieve wagen te ontwikkelen. In die zin werd de planning ook opgesteld. 1994 en 1995 bouwen om in 1996 een gooi te doen naar de wereldtitel. Wie weet, mag ik dat

Benetton in het nauw

BOEDAPEST — Nauwelijks vijf sekonden waren nodig om de ontvlamde Benetton van Jos Verstappen in Hockenheim te blussen, maar de gevolgen blijven smeulen. Sinds een analyse van de pomp aan het licht bracht dat Benetton een benzinefilter had verwijderd, bestoken het Italiaanse team en de Internationale Autosportfederatie (FIA) elkaar met communiqués die de legaliteit van de handeling aantonen, respectievelijk ontkrachten. Benetton beweert dat het de mondelinge toelating kreeg van Charles Whiting, technisch verantwoordelijke van de FIA. De genoemde heer ontkent dat en FIA voert bovendien aan dat een dergelijke toelating alleen schriftelijk kan gebeuren.

Benetton zit in nauwe schoentjes. De zaak komt op 19 oktober voor de wereldraad en het is niet denkbeeldig dat die beslist alle WK-punten van Benetton met regressieve kracht te schrappen. Er zijn namelijk precedents. Enkele jaren terug werd Tyrrell erop betrapt zijn te lichte wagens bij de laatste tankbeurt op het minimumgewicht te brengen door met de benzine loden bolletjes in de tank te jagen. De controleurs hadden het verdacht gevonden dat de binnenstromende benzine zo'n metalig lawaai maakte. Alle resultaten van Tyrrell werden geschrapt.

De hele affaire, plus de voorafgaande computer-verdenkingen en de zwarte vlag van Schumacher, tastte het imago van Benetton duidelijk aan. Ford zou al reserves hebben geuit over verdere samenwerking. Renault verbond zijn lot voor weer drie jaar aan Williams. Het zijn moeilijke momenten voor Flavio Briatore. (WW)

Geen GP van Italië

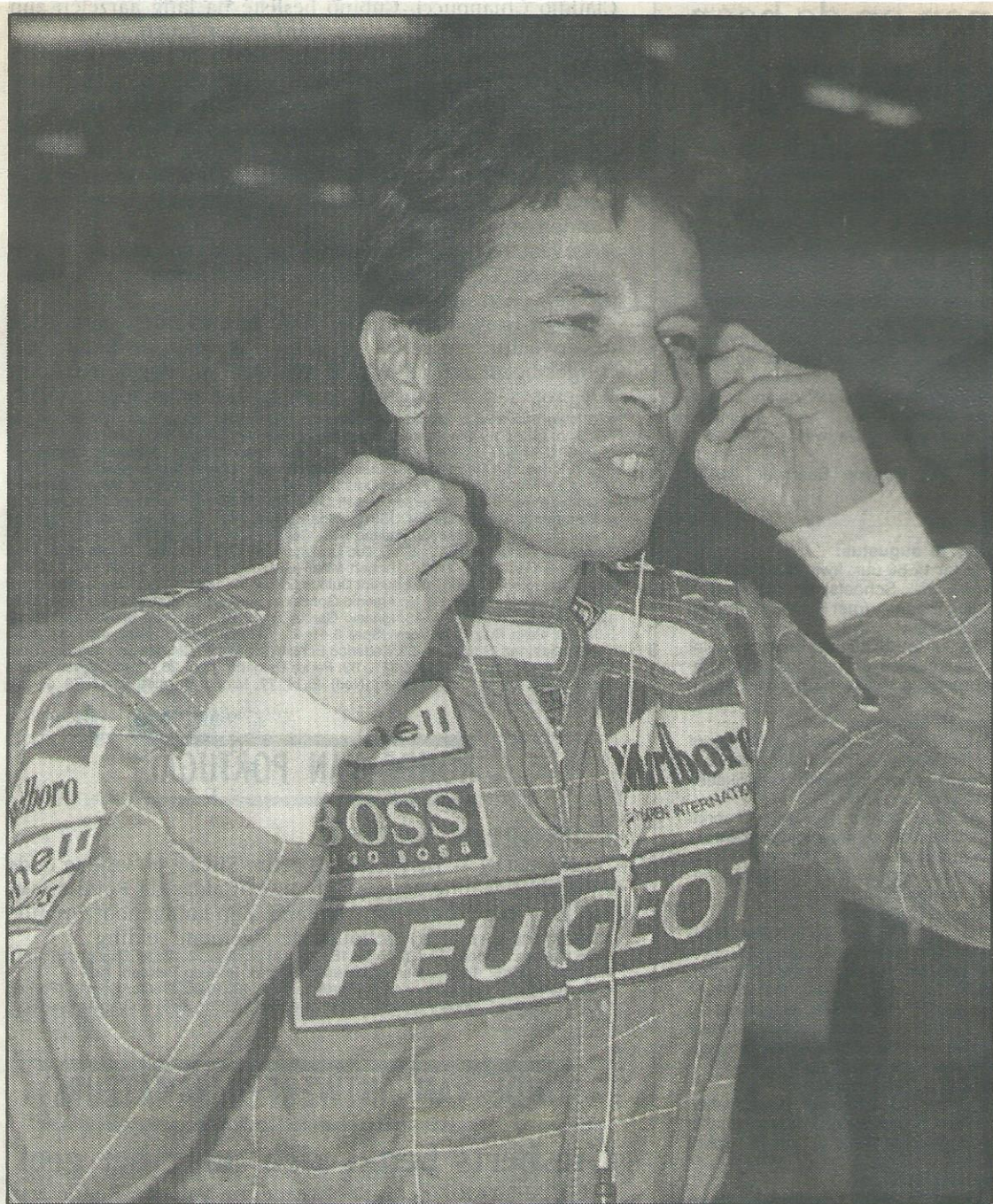
BOEDAPEST — FIA hakte gisteren de knoop door. Aangezien het circuit van Monza niet voldoet aan de veiligheidsnormen, wordt de Grand Prix van Italië van de kalender geschrapt. Het is niet de bedoeling dat hij wordt vervangen door een andere wedstrijd. (WW)

Adams: Lotus?

BOEDAPEST — Na twee weken terug te zijn afgewimpeld door Arrows, probeert Philippe Adams nu een opening te forceren bij Lotus. Het Britse team kampt met financiële moeilijkheden en ziet wat graag rijders-met-een-valiesje komen. Alessandro Zanardi zou moeten wijken voor onze landgenoot in de Grote Prijzen van België, Portugal en Europa (Jerez). In Japan en Australië zou een Japanner mogen betalen. In tegenstelling tot eerder deze week, herinnerde patron Peter Collins zich nu wel de naam Adams. Vader en zoon Adams zouden maandag bij Collins worden verwacht voor de ultieme bespreking. Hopelijk hebben ze meer sukses dan bij Arrows. Daar zou men zijn oog hebben laten vallen op de Italiaan Luca Badoer ter vervanging van Morbidelli, wiens fondsen zijn uitgeput. (WW)

• GP OOSTENRIJK — De Grote Prijs van Oostenrijk Formule 1 wordt in 1995 niet op de omloop van Zeltweg gereden. Die beslissing werd donderdag in Boedapest genomen. Het circuit van Zeltweg is al acht jaar afgesloten voor de Formule 1-bolides, omdat de smalle omloop zich in een vervallen staat bevindt. Men onderzoekt nu of een eventuele terugkeer van de GP van Oostenrijk in 1996 mogelijk is.

■ **Officiële trainingsritten (eerste reeks):** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1.19.479 (gemiddeld. 179,730 km/u); 2. Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.19.700; 3. David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.20.395; 4. Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 1.20.819; 5. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.21.009; 6. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 1.21.141; 7. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.21.280; 8. Eddie Irvine (GB/Jordan-Hart) 1.21.406; 9. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1.21.498; 10. Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha) 1.21.731; 11. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.21.877; 12. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1.22.268; 13. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1.22.311; 14. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1.22.375; 15. Michele Alboreto (Ita/Minardi-Ford) 1.22.379; 16. Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford) 1.22.754; 17. Philippe Alliot (Fra/McLaren-Peugeot) 1.22.915; 18. Olivier Panis (Fra/Ligier-Ford) 1.23.244; 19. Eric Bernard (Fra/Ligier-Ford) 1.23.269; 20. Johnny Herbert (G-B/Lotus-Mugen Honda) 1.23.306; 21. Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1.23.361; 22. Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes) 1.23.573; 23. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1.24.181; 24. PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.24.440; 25. Olivier Beretta (Fra/Larrousse-Ford) 1.24.645; 26. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1.26.521; 27. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 1.26.678; 28. Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1.28.334.



Philippe Alliot belandde in de eerste kronorit gelijk in de zandbak.

Koele kikker kraakt

Jos Verstappen (22) pinkt
een traantje weg
op zijn eerste podium

BOEDAPEST — Nauwelijks twee jaar na zijn allereerste autorace, stond Jos Verstappen op het podium van de Grand Prix van Hongarije. Zelfs een gereputeerde koele kikker als de Limburger werd het even te machtig. Jos moest een traantje wegpinken in de onstuimige omarming van zijn kopman Schumacher.

GP van Hongarije F1

In enkele maanden tijd werd de 22-jarige Nederlander volwassen. In Frankrijk bloosde en stamelde hij nog onder de belangstelling van de wereldpers. Begrijpelijk voor een broekje uit de metropool Montfort, net over de grens. Zondag deed hij ongedwongen zijn zinnig verhaal na gauw nog even het lipje van zijn overall met de sponsorvermelding te hebben dichtgeplakt. Professioneel. Naast en nu ook op de piste. In Engeland ging het hem dagen.

„In het begin van het seizoen probeerde ik me aan te passen aan de wagen”, vertelt Jos. „Met nefaste gevolgen. Ik wist wel dat het anders moest, maar als jong mannetje bij het grote Benetton durf je niet meteen een grote mond opzetten. In Engeland trok ik mijn stoute schoenen aan en stelde de wagen af naar mijn zin. Ik zong het voor het eerst uit tot de finish. Hier sta ik op het podium. En ik heb het gevoel dat er nog tijdswinst inzit.”

Overigens nam Schumacher zaterdag Verstappens afstelling over om de pole neer te zetten. Het leverde Jos een publiekelijk complimentje op. In de race voeren de twee een

Jos Verstappen



Jos Verstappen pinkt traan weg

Jos Verstappen stond in Boedapest voor het eerst op het podium na een Formule 1-wedstrijd. De Nederlander eindigde op de Hungaro-ring derde na kopman Michael Schumacher en Damon Hill. De 22-jarige Verstappen, bekend als een koele kikker, had het zo waar even moeilijk en pinkte een traan weg.

„Als je als twaalfde start, heeft het geen zin drie stops te doen”, legt de café-zoon de keuze uit. „Je zit vast in het verkeer, dus heb je er geen enkel belang bij met legere tanks proberen sneller te gaan. Een extra stop betekent immers ook extra risico.”

Verstappen kan het weten. Kwam het beeld van Hockenheim hem niet voor de ogen toen hij de pitstraat indraaide?

„Ik heb er geen moment aan gedacht”, ontkent Jos. „Ik heb zelfs niet in mijn spiegels gekeken om te zien hoe het stond aan mijn achtereind. Het vizier van mijn helm hield ik dit keer wel neergeklapt, maar eerder omdat ik het was vergeten.”

Wie Schumacher en Verstappen zag dollen in de garage en, later, op het podium, zou gedacht hebben dat het twee broers waren. Het is opvallend hoe goed beiden het met mekaar kunnen vinden. „Ik ken Michael nog vanuit de karts”, verklaart Jos de perfecte verstandhouding. „We praten veel. Ook over zaken die niks met de F1 te maken hebben. Dat schept een band.”

Die moet er ook zijn met Briatore. De Italiaan lijfde Verstappen, zonder budget, in na amper twee seizoenen autoracerij, gaf hem het stuur toen Lehto tijdens trainingen crashte en hield hem de hand boven het hoofd ondanks meerdere ongevallen en slippers. Zelfs toen Jos in Duitsland de wagen van Schumacher plat reed en ondiplomatisch vertelde over het grote verschil tussen de twee boliden, wees Briatore hem niet de deur, maar adviseerde hem voortaan pas anderhalfuur na de aktie te praten. Vader-

lijk haast. Wat is er toch tussen Briatore en Verstappen?

„Het klikt gewoon“, stelt de inwoner van Maaseik, misschien te bescheiden. Wellicht denkt Briatore gewoon dat het beter is Verstappen te laten leren, ook al kost het hem enkele wrakken, dan hem over vijf jaar als grote vedette voor vele tientallen miljoenen uit een andere stal te moeten kopen.

Benetton beschuldigt pompfabrikant

BOEDAPEST — Benetton kaatst de bal terug. Na te zijn beschuldigd van bedrog, omdat na de brand van Verstappens wagen in Hockenheim werd gekonstateerd dat de filter op de pompinstallatie ontbrak, legt het Italiaanse team nu de oorzaak voor de brand bij pompfabrikant Intertechnique. Parallel met het FIA-onderzoek bestelde Benetton een eigen analyse bij een ongevalenexpert. Die stelde vast dat een onderdeel van het veiligheidsventiel in Verstappens pomp anders was dan bij de andere teams en dat daardoor mogelijk het ventiel blokkeerde. Overigens verklaarde de openbare aanklager van de rechtbank in Mannheim in 'Bild' dat hij Benetton hoe dan ook wil aanklagen wegens grove nalatigheid.

KOERSFEITEN

Nummer zeven voor Schumacher

- **Start:** Michael Schumacher snijdt vanuit pole de tiende GP van het seizoen (77 ronden) aan en gaat in de eerste bocht buitenom Damon Hill, die nochtans op zijn hoogte was geklommen. Coulthard volgt, Panis schiet biezonder vroeg uit de startblokken naar plaats zes. Irvine, Katayama en Barrichello ondervinden dat de tweede bocht te eng is voor drie.
- **Ronde 5:** Zanardi duikt reeds de pit in voor het begin van een lange lijdensweg. Even verder werkt Alesi zich voorbij Panis naar de zesde plaats.
- **Ronde 17:** De leider komt binnen voor zijn eerste tankbeurt. Het is meteen duidelijk dat hij voor drie stops zal opteren. Hij heeft zijn voorsprong ondertussen zodanig uitgebouwd, dat hij als tweede, voor Coulthard, opnieuw de piste op kan.
- **Ronde 21:** Philippe Alliot rijdt de garage in en stapt uit. Waterlek.
- **Ronde 30:** Op Berger na, die gokt met één stop, heeft de kopgroep zijn eerste tankbeurt afgewerkt. Schumacher leidt met ruim een halve minuut op Hill. Berger, Coulthard, Blundell en Brundle zitten in die volgorde in de punten. Morbidelli en De Cesaris zoeken mekaars gezelschap op en besluiten iets te nuttigen aan de bar.
- **Ronde 37:** Tweede stop Schumacher. De Duitser is zo ver uitgelopen dat hij 15 seconden voorsprong op Hill overhoudt. Behoudens pech, heeft hij gewonnen spel. Frentzen maakt een slipper, Berger dient de Ferrari een portie rallycross toe en Herbert staat stil. Elektrisch probleem.
- **Ronde 58:** Alesi, vijfde, blijft in neutraal steken. Afgelopen. Coulthard valt van het podium door een crash. Op Hill na, heeft Schumacher iedereen gedubbeld.
- **Ronde 72:** Berger erfde de vijfde plaats, maar moet de Ferrari aan de kant zetten met een defekt in het pneumatisch kleppensysteem.
- **Ronde 77:** Schumacher heeft Brundle en Verstappen, derde en vierde, ontubbeld. Niet alleen voorzichtigheidshalve, maar ook om de Brit een extra ronde en dus extra risico op te leggen. Het lukt. Brundle strandt op enkele honderden meters van de finish, wordt toch nog vierde geklasseerd, maar Verstappen krijgt zijn eerste punten en zijn eerste podium in de schoot geworpen. Blundell houdt in de spurt nog net Panis af voor de vijfde plaats. (WW)



De Nederlander Jos Verstappen (rechts) op het podium naast teamgenoot Michael Schumacher en Damon Hill.

■ GROTE PRIJS VAN HONGARIJE FORMULE 1

• **STARTORDE:** 1ste rij: Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1.18.258 (gemiddeld: 182.534 km/u), Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.18.824. 2de rij: David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.20.205, Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.20.219. 3de rij: Ukio Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.20.232, Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 1.20.629. 4de rij: Eddie Irvine (GB/Jordan-Hart) 1.20.698, Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1.20.858. 5de rij: Olivier Panis (Fra/Ligier-Ford) 1.20.929, Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1.20.952. 6de rij: Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha) 1.20.984, Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 1.21.141. 7de rij: Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.21.206, Philippe Alliot (Fra/McLaren-Peugeot) 1.21.498. 8ste rij: PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.21.837, Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1.21.873. 9de rij: Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes) 1.21.946, Eric Bernard (Fra/Ligier-Ford) 1.22.038. 10de rij: Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1.22.311, Michele Alboreto (Ita/Minardi-Ford) 1.22.379. 11de rij: Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford) 1.22.487, Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1.22.513. 12de rij: David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1.22.614, Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda) 1.22.705. 13de rij: Olivier Beretta (Fra/Larrousse-Ford) 1.22.899, Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 1.24.191. **Uitgeschakeld:** Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1.26.521, Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1.28.334.

• **UITSLAG:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford), de 305,536 km in 1 u. 48 min. 185 duizendsten (gem.: 169,737 km/u); 2. Damon Hill (GB/Williams-Renault) op 20''827; 3. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 1'10''329; 4. Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 1'12''697; 5. Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha) op 1 ronde; 6. Olivier Panis (Fra/Ligier-Ford) op 1 ronde; 7. Michele Alboreto (Ita/Minardi-Ford) op 2 ronden; 8. Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford) op 2 ronden; 9. Olivier Beretta (Fra/Larrousse-Ford) op 2 ronden; 10. Eric Bernard (Fra/Ligier-Ford) op 2 ronden; 11. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) op 3 ronden; 12. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) op 4 ronden; 13. Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) op 5 ronden; 14. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) op 8 ronden.

• **WK STAND RIJDERS:** 1. Michael Schumacher (Dui) 76 ptn; 2. Damon Hill (GB) 45; 3. Gerhard Berger (Oos) 27; 4. Jean Alesi (Fra) 19; 5. Rubens Barrichello (Bra) 10; 6. Martin Brundle (GB) 9; 7. Mika Hakkinen (Fin) 8. Olivier Panis (Fra) 7; 9. Nicola Larini (Ita), Christian Fittipaldi (Bra) en Mark Blundell (GB) 6; 12. Heinz-Harald Frentzen (Dui) en Ukio Katayama (Jap) 5; 14. Karl Wendlinger (Oos), Jos Verstappen (Ned), Andrea de Cesaris (Ita), PierLuigi Martini (Ita), David Coulthard (GB) en Eric Bernard (Fra) 4; 20. Erik Comas (Fra) en Gianni Morbidelli (Ita) 2; 22. Michele Alboreto (Ita), Eddie Irvine (Ier) en J.J. Lehto (Fin) 1.

• **WK STAND KONSTRUKTEURS:** 1. Benetton-Ford 81 ptn; 2. Ferrari 52; 3. Williams-Renault Elf 49; 4. Marlboro McLaren-Peugeot 17; 5. Jordan-Hart 14; 6. Tyrrell-Yamaha en Ligier-Gitanes Renault Elf 11; 8. Sauber-Mercedes 10; 9. Footwork-Ford 8; 10. Minardi Scuderia Italia 5; 11. Tourtel Larrousse-Ford 2.

Mars-lijn in pitstraat

BOEDPAEST — Verstappens wedervaren in Duitsland gaf aanleiding tot een nieuwe mode in de pitstraat. De Mars-lijn. De mecaniciens betrokken bij het tanken zijn zodanig verpakt in brandvrij materiaal dat het ruimtewezens lijken. Bij McLaren dragen ze zelfs een soort astronautenhelm met zuurstoftoevoer. Zouden pitstops dan toch niet honderd procent veilig zijn?

Toch GP Monza

De internationale automobielfederatie besliste gisteravond — onder druk van onder anderen de Italiaanse premier Berlusconi — de Grote Prijs van Monza (op 11 september) toch weer op de kalender te zetten.

Monza weer op F1-kalender

PARIJS (afp-rtr) — Er werd gisteren een nieuwe episode toegevoegd aan het (blijkbaar) eindeloze welles-nietes-spelletje rond de GP van Italië in Monza. De Internationale Autosportfederatie (FIA) besliste de GP, voorzien op 11 september, opnieuw op te nemen op de WK-kalender. De FIA meldde dat ze de beslissing nam nadat ze de voorgestelde wijziging aan de Lesmo-bocht van het Italiaans circuit aanvaardde. Vorige vrijdag schrapte de FIA de Grote Prijs omwille van veiligheidsredenen. De Italiaanse regering legde zich niet neer bij die beslissing en zond zaterdag een hoge delegatie naar Cannes voor een onderhoud met FIA-voorzitter Max Mosley.

De paus is rijk van geest

*Bernie Ecclestone: „Liever een Belg in
de Formule 1 dan negen Fransen”*

BOEDAPEST — Vier keer zegt Bernie Ecclestone de afspraak in laatste instantie af. Telkens voor een meeting. Uiteindelijk worden we van de wachtkamer weggeroepen en betreden we het heilige der heiligen. Althans het voorgeborgte. Knus fluweel, lekker koel, lekker voyeuristisch achter het eenrichtingsglas. Nog één telefoontje en dan maakt de paus zijn opwachting. Smettelos wit hemd boven strenggrijze pantalon. Warme kleuren voor een warme inborst. Producent van Sahel-droge humor en diepmenselijke uitspraken als: als je golf speelt, mag je verwachten van tijd tot tijd een balletje te verliezen. Waarbij golf beeld staat voor F1 en het balletje voor een renner. Maar, zoals het een heer betaamt, trekt het vleesgeworden staal een pantser van vriendelijkheid aan, waarin nogal wat vragen blijven steken. We proberen het toch. Te beginnen met de mogelijke schrapping van Monza.

„Silvio Berlusconi heeft er me vanacht nog voor uit mijn gebeld”, zucht Bernie. „Het lijkt daar op een fikse rel uit te draaien. Hadden ze ons maar niet moeten beliegen. Tien dagen terug meldden ze alles okay. Nu blijkt van niet. We kunnen niet blijven wachten. Nota bene voor honderd bomen. Terwijl we er driehonderd voor in de plaats boden. Als je het mij vraagt, volstrekt

belachelijk. Als Monza sneuvelt, wordt een andere race aan het einde van de kalender toegevoegd. *In a nice, hot country.* Zuid-Afrika staat bovenaan de lijst.”

„Ik introduceerde Adams bij Footwork en Lotus”

Bernie staat het Belgische journaal te woord omdat de Belgische Grand Prix de volgende in de rij is. Een geplogenheid. De kans is niet gering dat daar een Belgische rijder start. De mare wil dat Bernie een woordje deed voor Philippe Adams.

„Ik introduceerde Adams bij Footwork en bij Lotus en er is nog sprake van een testkontraat bij Benetton”, doet de F1-baas geen moeite iets te verhelen. „Waarom? Omdat ik denk dat hij talent heeft. En omdat ik in plaats van negen Fransen liever een Belg, een Spanjaard en een Nederlander zie rondtoeren. Het zou mooi zijn mocht Adams zijn thuiswedstrijd kunnen afwerken, maar dat is nog niet zeker. Het is in elk geval de bedoeling dat hij zich toont om in 1995 een volledig seizoen los te weken.”

Waaruit nog maar eens blijkt wat een invloed Bernie heeft binnen de F1. Begonnen als mecanicien werkte de Brit zich op tot eigenaar van Brabham om later, na conflicten met de auto-

sportfederatie, met Foca, de hele Formule 1 over te nemen en uit te bouwen tot een ongeëvenaarde succesformule. Al klopte de formule dit seizoen niet helemaal. Twee doden binnen hetzelfde weekeinde verstoorde het spektakel.

„Een verkeerde voorstelling”, meent Ecclestone. „Het zijn niet twee doden op één weekeinde, maar op twaalf jaar. En dan oogt de balans *magic*. F1 is een aangelegenheid voor hoogst competitieve mensen die tot de limiet worden gedreven. Onvermijdelijk breekt soms de ketting. Geen ramp, *you just repair it and go on*. Ook als die dode Senna heet, wellicht de beste rijder ooit. Hij laat ongetwijfeld een lacune na, maar de wereld gaat verder. Alle rijders weten dat F1 niet honderd procent veilig is, maar we doen ons best het zo veilig mogelijk te maken. Als je een wagen mag kiezen om mee te crashen, raad ik je aan een F1 te nemen.”

„Van Rossem was een slechtgeklede Briatore”

Er waren niet alleen de doden en de daaropvolgende discussies over veiligheid. Er dreven ook gevallen van bedrog naar de oppervlakte.

„Meerdere teams bleken in hun computer nog een optie traktiecontrole te hebben zitten”, legt Ecclestone uit,

„maar ze zwoeren bij alie goden dat die niet in de race hadden gebruikt. Als controlerende overheid sta je daar machteloos tegenover. Daarom studeerden we dat vanaf Italië ook de optie moet verdwijnen. Omdat de verleiding te groot is en de neiging te sterk om iemand die snel gaat, maar meteen te verdenken”.

„Je kan het vergelijken met een wet die wapendracht wel toestaat, maar verbiedt het wapen te gebruiken. De verleiding het toch te doen is bijzonder groot. Wel, die verleiding nemen we weg. Over de filter-affaire geef ik geen commentaar voor de rapporten op mijn bureau liggen. Nu is het van horen zeggen, een bijzonder gevaarlijke bron van informatie. Ik geef wel toe dat ik betreur dat we het reglement voor het minimumgewicht niet hebben herschreven naar aanleiding van het invoeren van tankstops. Dat is behoorlijk vaag.”

Heeft een team dat knoeide, zoals wordt gedacht van Benetton, nog zijn plaats in de Formule 1? „Het hangt er maar vanaf wat je met knoeien bedoelt”, aldus Ecclestone. „Als het gaat om een andere interpretatie van het reglement, wil ik dat best aanvaarden. Dat zou een rechtbank ook doen. Maar als een team betrapt wordt op simpel bedrog, *they're in serious trouble*.”

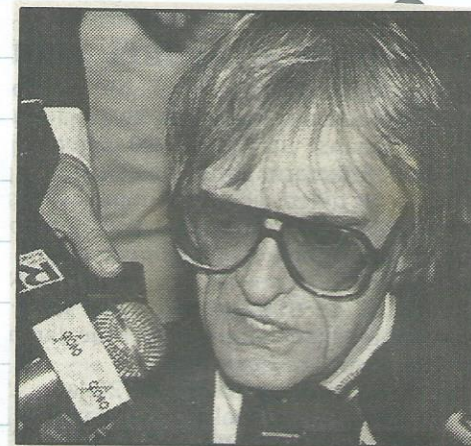
Niet weinigen nemen aanstoot aan de machtspositie die Flavio Briatore uitbouwt. Als patron van het dominerende team heeft ie sowieso al veel in de

pap te brokken, met de inkoop van Ligier breidde hij zijn invloedssfeer nog uit. Begint Ecclestone nog niet te vrezen voor zijn troon?

Bernie grijnst. Volgens ingewijden een historisch moment. „Briatore past perfect bij de Benetton-campagne die provocatie en kontroverse als orde-woorden hanteert. Lui als Briatore heb ik bij bosjes de revue zien passeren. De ene dag staan ze op en zetten een grote bek op, 's anderendaags zijn ze alweer afgevoerd. De Thiims, Heskeths en Van Rossems van deze wereld. Jullie landgenoot was niet meer dan een slechtgeklede Briatore.”

Zet het bezit van twee teams de deur niet open naar onwelriekende praktijken? „Het enige wat Briatore zich op de hals haalt is een dubbele portie kopzorgen”, verkneukelt de paus zich. „Het stoort me echt niet. Het slechtst denkbare scenario is dat van een finale met Schumacher die nog tien punten behoeft voor de titel en twee Ligiers en een Benetton voor zich heeft rijden. In dat geval kan je je inbeelden dat Briatore de drie wagens beveelt Schumacher voor te laten. Maar, de kans op zo'n situatie is miniem. En wat dan nog, zou ik zo zeggen. Zo hebben jullie ten minste iets om over te schrijven.”

Ecclestone is 65-plusser en binnen. Geeft al dat geëmmmer hem geen zin op het eerste vliegtuig naar Sint-Maarten te springen en de rest van zijn dagen te



Bernie Ecclestone.

„Ik blijf een GP als vakantie beschouwen”

„Dit seizoen is niet moeilijker of vervelender dan andere”, laat Bernie zich niet van zijn stuk brengen. „Al die jaren dat ik in F1 zit, heb ik het nooit anders geweten of er gingen discussies rond. Het klopt dat ik er nu minder plezier aan beleef dan twintig jaar terug. Ik ben intussen ook getrouwd. En ik blijf een Grand Prix als vakantie beschouwen. Ook al sloof ik me de klok rond uit. Dat doe je niet voor het geld.”

Niet meer, laten we zeggen. Een Engels tijdschrift plaatste Ecclestone onlangs bij de twintig rijkste mensen. Vindt Ecclestone zichzelf rijk?

„I'm rich in spirit”, stelt Bernie droog. „Dat soort lijsten is volksverlakkerij. Sommige geciteerden zijn je reinste armoezaaiers, andere Rockefeller's staan er niet bij omdat ze dat niet willen. En je moet me eens uitleggen hoe ze aan de cijfers komen. I've never seen anyone counting my money.”