

Adams en F1: zonder kommentaar

BRUSSEL — Dank zij de bemiddeling van Bernie Ecclestone in hoogsteigen persoon, zou Philippe Adams er nu toch in geslaagd zijn een zitje bij Lotus-Mugen te kopen. Onze landgenoot zou Alessandro Zanardi verdringen in de Grote Prijzen van België, Portugal en Europa (in Jerez) en een optie hebben lopen voor de races in Japan en Australië. Voor Monza zou hij verstek geven om zijn Procar-kontrakt met Audi uit te zitten. Een paternoster voorwaardelijke wijzen omdat bij Adams noch bij Lotus iemand bereikbaar was voor commentaar. Philippe werd al op Silverstone gemeld voor een testtweedaagse met Lotus. Andere bronnen stellen dan weer dat het van die test afhangt of het Britse team de 24-jarige Belg al dan niet inlijft.



Philippe Adams: nu toch bij Lotus?

AUTOSPORT

Philippe Adams bewandelde het geijkte pad van de autosporthiërarchie, maar zijn carrière stremde in de Britse Formule 3. De Moeskroenaar diende uit te wijken naar Japan en leek verloren voor de top. In '92 kwam hij toch terug naar Europa en vorig jaar ver-

overde hij de Britse titel F2, het dient gezegd, een bijzonder bescheiden kampioenschap. Voor dit seizoen versierde Adams het stuur van de Procar-Audi (Belgisch toerismekampioenschap) en praatte zich regelmatig in de belangstelling met F1-perspektieven. Jordan, Simtek en Footwork draaiden op evenveel sissers uit, Lotus zou nu dus wel hebben toegehaapt. Ter herinnering: als Adams op 28 augustus

in Francorchamps start, zal het net een seizoen geleden zijn dat Thierry Boutsen uit de Formule 1 stapte.

● **BERGER (dpa)** — Johann Berger, de 58-jarige vader van Ferrari-rijder Gerhard, is gearresteerd wegens fraude. Hij blijft ten minste tot 23 augustus in voorarrest in het Duitse Ulm. Het transportbedrijf van Berger zou Duitse banken voor om en bij de 550 miljoen frank hebben opgelicht.

Adams testte op Silverstone



Philippe Adams testte de voorbije dagen met de Lotus op het circuit van Silverstone. Onze landgenoot bereidt zich op die manier voor op zijn debuut in de Formule 1. Veel tijd rest hem daarvoor niet, want vandaag over een week staan op het circuit van Francorchamps reeds de eerste oefensessies voor de Grand Prix van België op het programma.

Daar zal Adams de Italiaan Alessandro Zanardi vervangen. Adams hoestte ongeveer 60 miljoen frank op om drie races te rijden voor het team van Peter Collins. Hij hoopt evenwel om op die korte periode voldoende blijk te kunnen geven van zijn talent om zo een zitje voor het seizoen 1995 te veroveren.

Eenvoudig zal dat niet worden, want de Lotus-wagens leveren dit seizoen voornamelijk strijd in de achterste gelederen van de Formule 1. De tijd dat de Britse renstal meespeelde voor de wereldtitel, is lang voorbij.

Philippe Adams.



Adams start in Belgische GP F1

Philippe Adams debuteert zondag voor eigen publiek in de Formule 1. De 25-jarige uit Moeskroen verzamelde dertig miljoen frank om met een Lotus-Mugen deel te nemen aan de Grand Prix van België, Portugal en Europa. Om zijn optie op Japan en Australië te kunnen lichten zoekt hij nog eens vijftien miljoen.

Opnieuw Belg in Formule 1

BRUSSEL — Philippe Adams, 25 jaar jong en uit Moeskroen, rijdt zondag in een Lotus-Mugen de GP van België in Francorchamps. Precies een seizoen na het afscheid van Thierry Boutsen, hebben we dus weer een landgenoot in het Formule 1-circuit.

Adams neemt ook nog deel aan de GP's van Europa in het Spaanse Jerez en Portugal in Estoril en heeft nog een optie lopen op de races in Japan en Australië. Daarvoor moet hij nog wel vijftien miljoen frank extra vinden. Bovenop de dertig die hij reeds ophoesste. Adams neemt bij Lotus de plaats in van de minder kapitaalcrachtige Italiaan Alessandro Zanardi.



Philippe Adams.

Adams één jaar na Boutsen

25-jarige Belg zoekt met Lotus in drie GP's faam voor zijn rijtschool

FRANCORCHAMPS — Niemand geloofde Philippe Adams toen hij in het begin van het seizoen vertelde over zijn contacten met Jordan, Simtek en andere F1-stallen. Zondag start de 25-jarige Moeskroenaar in de Grote Prijs van België met een Lotus-Mugen. En dat doet hij ook in Estoril (Portugal) en Jerez (Europa). Alessandro Zanardi moest wijken voor de centen en relaties van de familie Adams. Het zal België worst wezen. Precies een seizoen na het afscheid van Thierry Boutsen hebben we opnieuw een echte Belg in F1. En Adams zal wel bewijzen dat hij ook op het asfalt zwaarder weegt dan Zanardi.



Een fiere Philippe Adams op de side-pods van de Lotus-Mugen waarmee hij zondag in de Formule 1 debuteert.

AUTOSPORT

Philippe Adams moest nog nooit werken. Papa, Mr. Futurhome tot het bouwbedrijf overkop ging, nu beheerder van een goeddraaiend hotel, voorzag in zijn levensonderhoud terwijl zoonlief zijn weg maakte in kart, Opel Lotus, Britse en Japanse F3, Britse F3000 en Procar. Leuk, maar het heeft ook nadelen, Philippe torst het loodzware stempel van fils-à-papa. En dat laat zich niet licht uitvlakken. Zeker niet op de manier waarop Adams in Hockenheim de Formule 1 binnenstapte: in het zog van vader en een aktenas, vergeefs kloppend op de deur van Footwork.

„Footwork hield ons aan het lijntje“, blikte Philippe gisteren terug. Niet geassisteerd door zijn vader, maar door Willy Delabastita. In een vroeger leven kommunikatieverantwoordelijke bij Barclay, toen onze nationale Thierry die kleuren nog verdedigde. „Bij Lotus was het meteen raak. Het hielp dat Peter Collins en wij een Engelse advocaat als gemeenschappelijke vriend hebben. Van drie GP's ben ik zeker. België, Europa en Portugal. Dertig miljoen frank. Voor

de laatste twee van het seizoen, Japan en Australië, heb ik een optie lopen. Daar moet ik nog vijftien miljoen frank voor vinden. Ik maak me sterk Collins voor zondag te kunnen antwoorden.“

Adams zegt te zijn gesteund door vijftien 'kleine' sponsors die elk anderhalf miljoen inbrengen. Nochtans kleefden gisteren maar twee stickers op de veelkleurige Lotus. De anderen geven pas vrijdag hun naam vrij, klinkt de uitleg. Bizar. Net als de uitgesproken steun van Bernie Ecclestone. Het ruikt naar onfrisre allianties tussen de F1-paus en promotor van de Belgische GP enerzijds en de toekomstige exploitant van de Francorchamps Racing School anderzijds.

„Ecclestone heeft me nooit meer dan verbale en morele steun gegeven“, ontkent Philippe alle verdachmakingen. „En ik legde zelf de eerste contacten. Het is normaal dat Bernie me helpt, want hij heeft er alle voordeel bij dat een Belg in F1 rijdt. Waarom niet Bout-

sen of Van de Poele? Zij hebben het misschien niet gevraagd. En zij plannen geen rijtschool. Want, daar kadert mijn F1-engagement in. Maart 1995, wanneer het circuit van Francorchamps permanent is geworden, opent de Francorchamps Racing School haar deuren. Diverse bedrijven investeerden daarin om een soort filière te creëren. De beste leerling krijgt jaarlijks een stuur in Opel Lotus, maar zal ook hogerop worden geholpen. Essentieel voor de geloofwaardigheid van de school was de betrokkenheid van een F1-rijder. Vandaar dat een deel van het budget werd besteed om mij in F1 te helpen.“

Adams schopte het in 1993 tot Britse kampioen F3000. Een kampioenschap met acht auto's, in het beste geval. Dit jaar voert hij de Procar aan, het Belgische Toerismekampioenschap. Vreest hij niet dat de stap naar de F1 wat te groot is? „Vorige week in Silverstone draaide ik drie seconden sneller dan David Brabham en dezelfde tijden als testrijder Pa-

pis“, aldus Philippe. „Dat stelde me gerust. Fysiek zit ik ook goed. Van de gevreesde spierpijnen ondervond ik niks. Maar ik heb me dan ook te pletter getraind. De jongste vier, vijf weken pijnigde ik elke dag gedurende één uur mijn nekspieren door mijn hoofd in een helm met gewichten te steken. Met resultaat, want ik krijg haast geen enkele kraag meer dichtgeknoopt...“

In der minne

FRANCORCHAMPS — Madgewick, het Britse team waarmee Philippe Adams vorig jaar Britse F3000 reed, liet weten de Lotus-wagens in beslag te zullen laten nemen indien Adams zich erin zou wagen. Onze landgenoot brak halverwege het seizoen met Madgewick en weigerde voor de nog resterende koersen te betalen. De Britten stapten naar de rechtbank en kregen gelijk. „Alles is in der minne geregeld“, stelde Philippe in alle kalmte. „Vijf minuutjes praten en de zaak was beklonken.“

Scheiding van tafel en wagen

Schumacher niet opgetogen over motorruil bij Benetton nu hij dicht bij wereldtitel staat

FRANCORCHAMPS — Het is een detail, maar het zegt veel. Flavio Briatore werd gisteren voor de motorhome van Benetton afgeleverd in een Renault Laguna. Het huwelijkskontrakt met Ford loopt nog tot het einde van het jaar, maar de scheiding van tafel en bed is nu al een feit. Tot afgrijzen van Michael Schumacher, die op luttele races en één beroepsbehandeling van zijn allereerste wereldtitel Formule 1 staat.

„Waarom Benetton voor Renault koos?“ De ingenieur van Ford schampert en concentreert zich op de stofdeeltjes in de staalblauwe lucht. „Dat moet je Briatore vragen.“

Enig gepook van onze kant brengt de Britse tong weer tot leven. „Schumacher won dit seizoen al zeven races en voert het wereldkampioenschap aan. Die Ford-motor moet wel afgrijselijk slecht zijn, niet? No, mate, vorig jaar brak er iets. Toen Benetton een exclusiviteitskontrakt met Ford had en McLaren plots dezelfde evoluties op dezelfde datum ter beschikking kreeg. Dan is Briatore beginnen praten met Renault. Dat het nog zo lang geduurd heeft, voor het akkoord werd getekend, komt omdat Williams zijn fiat moest geven. Williams had recht op een voorkeursbehandeling van Renault. Ik hoef je wel niet te vertellen dat het wat gekost heeft om dat op te geven. En ik ben ervan overtuigd dat Briatore had verwacht dat Williams Renault om die reden links zou laten liggen.“

Waarna Ford Williams zou gaan bevoorraden? Geheimzinnig lachje. „Wie professioneel bezig wil zijn, moet altijd anticiperen op de gebeurtenissen.“

Jordan-Ford?

Maar, Williams bleef dus bij Renault. Wat Ford zonder partner, zonder topteam laat. Wat nu? Schroeft de konstrukteur zijn engagement terug?

„We zoeken een ander top-

team“, aldus dezelfde ingenieur die liever anoniem blijft. Mooi, maar waar zoek je een topteam als Ferrari, McLaren, Benetton en Williams al benomen zijn? „Een team dat kan winnen“, verduidelijkt onze bron, „er schiet er maar één meer over.“

Jordan staat vijfde in het konstruktorskampioenschap en beschikt alleen maar over de ambachtelijke Hart. Maar, er cirkuleren ook geruchten over een haar in de boter bij Mercedes. Zou Sauber, al eeuwen de competitiecel van Stuttgart, de Ster plots uitwuiwen?

Michael Schumacher is het alvast worst. „Renault? Praat ik niet over. Hier und heute, dat telt. Eerst de wereldtitel, dan kunnen we het over volgend jaar hebben.“

Voor de Duitser zijn het moeilijke momenten. Dinsdag wordt zijn beroep tegen de twee wedstrijden schorsing, wegens het negeren van de zwarte vlag in Engeland, behandeld. Volgende maand spreekt de wereldraad zich uit over het geval Benetton en het vermeende geknoei met de tankinstallatie. Twee keer staat zijn wereldtitel op de helling. De Duitser zou zich al hebben laten ontvallen met Benetton te willen breken mocht blijken dat ze, achter zijn rug, zo beweert hij, de filter uit de pomp hebben gehaald. Hij is ook nog niet vergeten dat zijn team in Engeland naliel hem binnen te roepen om zijn tijdsraf uit te zitten. Schumi is te verliefd op de wereldtitel om hem zomaar uit handen te geven.

**Zondag GP van
België Formule 1
in Francorchamps**



Michael Schumacher en Benetton scoorden de voorbije maanden hoog in het Formule 1-gebeuren. moeilijke momenten bij de Duitser

Gedenksteen voor Ayrton Senna
FRANCORCHAMPS — Op het circuit van Francorchamps werd donderdagavond een gedenksteen onthuld ter nagedachtenis van Ayrton Senna. Het aandenken in de afdaling voor de nieuwe chicane kwam er op initiatief van een fan van de op 1 mei verongelukte Braziliaan. Naast tientallen Senna-fans woonden de F 1-rijders Christian Fittipaldi en Jean Alesi de plechtigheid bij.

Komt Mansell toch terug?

FRANCORCHAMPS — „Ik heb goede hoop Mansell terug te zien bij Williams in '95". Dat herhaalde Patrick Faure, voorzitter van Renault Sport, donderdag in Francorchamps. „Als je ziet wat Nigel uitrichtte tijdens de oefenritten voor de GP van Frankrijk na twintig maanden afwezigheid in de F 1 en amper één dag Brands Hatch, kan je niets anders dan verrukt zijn met de idee dat Mansell bij ons terugkeert", aldus Faure.

Programma		
Vrijdag		
9.30-10.15	F1	Vrije trainingen
10.30-11.15	F1	Vrije trainingen
13.00-14.00	F1	Kronosessie
14.20-15.20	F3000	Kronosessie
15.40-16.10	Porsche	Vrije trainingen
16.30-17.30	Procar	Vrije trainingen
18.30-19.00	F3000	Kronosessie
Zaterdag		
8.00- 8.20	F3000	Warm-up
9.30-10.15	F1	Vrije trainingen
10.30-11.15	F1	Vrije trainingen
13.00-14.00	F1	Kronosessie
15.00-16.15	F3000	Race (28 ronden)
16.45-17.15	Procar	Race
17.45-18.15	Sportscars	Vrije trainingen
18.30-19.00	Porsche	Vrije trainingen
Zondag		
9.30-10.00	F1	Warm-up
10.15-10.45	Porsche	Race (10 r.)
11.10-11.30	F1	Parade
11.45-12.15	Sportscars	Race (7 r.)
14.00	F1	Race (44 r.)
■ Toegangsprijzen		
Vrijdag: van 700 fr. tot 1.500 fr.		
Zaterdag: van 1.000 fr. tot 3.000 fr.		
Zondag: van 2.500 fr. tot 8.000 fr.		
Weekeinde: van 4.000 fr. tot 9.000 fr.		
Alle informatie: 087-27.51.46.		

Met de helm geboren

Pierre Van Gin: de identiteitskaart en levensverzekering
van Schumacher en co

SINT-GENESIUS-RODE — In zijn jeugdjaren bekladde Pierre Van Gin de helmen van zijn brommende vriendjes. Op zijn 37ste doet hij nog altijd hetzelfde. Maar op een iets professionelere basis. Zijn klanten heten niet meer Thierry of Didier van achter den hoek, maar Michael Schumacher, wijlen Ayrton Senna en tutti quanti. De Brusselaar dweilt de aardbol af om de heren van helmen te voorzien, hun vizier te poetsen en hen een begrip schouder te verlenen wanneer het minder goed gaat. „Ik werd zowat hun biechtvader", beseft Van Gin.

Pierre Van Gin legt net de laatste hand aan de helm van Pierluigi Martini wanneer we binnenvallen. „Ik moet er nog twee afwerken", zucht de boomlange krullebol. „A rato van vier tot zeven uur per helm mag ik op nachtwerk rekenen. Vooral het afplakken van de kleurvlakken vergt tijd."

Van Gin aekoreerde zijn eerste Grand Prix-helm in '87. „Vanaf mijn zestiende al was ik bezig met beschilderen van de helmen van mijn burens, Thierry Tassin en Didier de Radigues. Via hen en autosportfreak zijnde verzeeilde ik in het milieu. Ik zag mijn eerste F 1-race in 1971. Ik placht op een brommertje Francorchamps rond te rijden om de stilgevallen rijders op te halen. Zo leg je natuurlijk snel kontakten."

Kontakten die hem nu nog van pas komen. Wie Van Gin bezig ziet tijdens de Grand Prix, denkt dat hij deel uitmaakt van het team. Hij pikt een drankje uit de vrachtwagen van Schumacher, doet zich te goed aan een Williams-peertje...

„Dat is mijn troef, de menselijke relaties", beseft de schilder.

„Bell is niet het enige merk dat een service ter velde stuurt, maar mijn kollega, of konkurrent, zo je wil, is een pure technicus. En dat hebben de rijders niet graag. Weet je, voor een rijder is een helm iets heel persoonlijks. De

tekening draagt hij mee vanuit zijn beginjaren. Hij mag veranderen van team, van overall, bij zijn helm blijft hij zweren. Het is zijn identiteitskaart en zijn levensverzekering. Normaal dat ik behoorlijk dicht bij de rijders sta. En dat ze me dingen toevertrouwen. Twee maanden voor het

gerucht nog maar doorsijpelde, wist ik al dat Martin Brundle bij Benetton had getekend. Ik mag hen ook dingen zeggen. In Frankrijk vorig jaar suggereerde ik Brundle in een bepaalde bocht een andere lijn te volgen. Hij deed het en schoof een plaats op op de grid."

„Om te beginnen zorg ik er voor dat iedereen op tijd en stond een nieuwe helm krijgt“, vertelt de Brusselaar. „Vroeger kwamen de rijders een wit exemplaar bij de fabrikant ophalen en bewerkten ze die zelf. Nu doe ik de versiering thuis en bestel op de Grand Prix. Gratis, wel te verstaan. Iedere rijder verslijt jaarlijks zo'n acht helmen. Tegen 25.000 frank het stuk, mijn honorarium niet inbegrepen. Ter plekke draag ik zorg voor de onberispelijke staat van onze produkten. Ik poets, ik plak de 'tear-offs' voor het vizier (de plastic-filmpjes die gaandeweg worden weggetrokken) en houw de radio in. Drie oefensessies per

dag vernieuw ik de helmen van de rijders, reken maar uit. Ik heb de handen vol.“

Toffe gast

Negen rijders heeft Van Gin dus onder zijn hoede. Schumacher, Brundle, Fittipaldi, Bernard, Comas, Beretta, Belmondo, Martini en Alliot.

„Fittipaldi is een makkie“, ondervond Van Gin. „Voor hem is altijd alles goed. Brundle is supersympatiek. Schumacher is superprofessioneel. Ik zeg altijd: Schumi is de Senna van 1988. Misschien nog sterker, want de Duitser laat zich werkelijk op geen enkele fout betrappen. Maar, neem het van mij aan, achter dat gedreven, welhaast onmenselijke, scherm, steekt een toffe gast. Tijdens de Grand Prix in Spanje zat ik in een restaurant te eten en toen ik wou afrekenen, meldde de ober dat 'Senor Schumacher' al had betaald. Hij zat ergens achterin, ik had hem niet eens gezien.“

Van Gin werkte ook samen met Ayrton Senna.

„Jammer genoeg slechts vier maanden, maar genoeg om onder de indruk te komen“, aldus Van Gin. „Senna kwam dit seizoen terug bij Bell nadat hij enkele jaren was afgekocht door andere merken. Tien, vijftien miljoen frank per jaar kreeg de Braziliaan toegestopt. Eén volle week in Estoril en nog eens acht dagen op Le Castellet hebben we geëxperimenteerd met verschillende types van helmen. Ik kan je zeggen, het was geen gemakkelijke jongen, Senna, maar het is een droom om mee te werken. Hij zegt niet: die helm knelt, geef me een andere. Neen, hij vraagt je daar vijf millimeter meer mousse te steken en op een andere plaats wat af te schuren.“

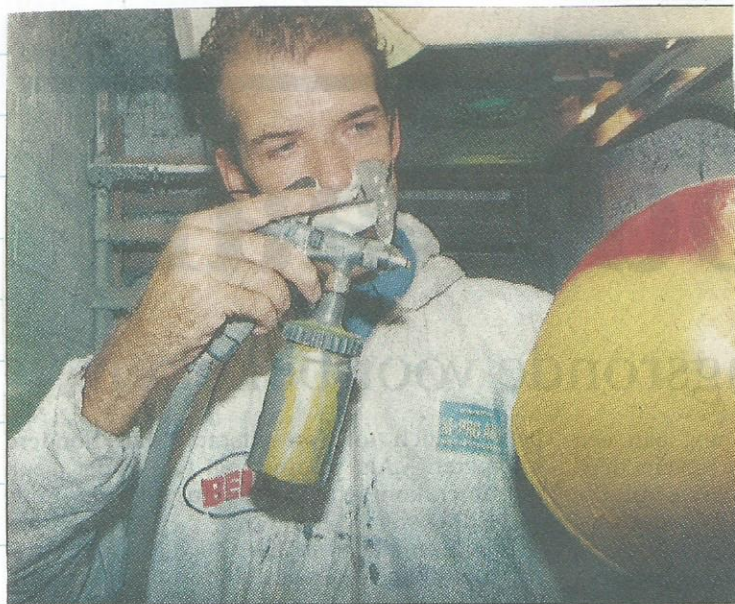
Belgen in de schaduw (2)

Iedereen kent Roland Bruynseraede, de officiële starter en veiligheidsofficier van de Formule 1. Maar er zijn nog andere Belgen die in de marge van de kroondiscipline van de autosport evolueren. Vandaag luisteren we naar Pierre Van Gin. De 37-jarige Brusselaar dekoreert voor rekening van helmfabrikant Bell de hoofddeksels van een tiental rijders.



Pierre Van Gin met de Senna-kollektie. Vier helmen uit de glorieuze carrière van de Braziliaanse wereldkampioen.

De schinder van de F1
In de marge van het Formule 1-gebeuren treft men heel wat ongewone figuren aan. Eén van hen is de 37-jarige Brusselaar Pierre Van Gin. Zondag is hij in Francorchamps gastheer voor onder meer Michael Schumacher, een van de rijders voor wie hij het hele seizoen de helmen klaarmaakt. Bovendien noemt hij zich in zekere zin de biechtvader van de rijders.



Pierre Van Gin spuit helm van Schumacher.

me

ZATERDAG 27, ZONDAG 28 AUGUSTUS 1994

Adams: crash en nieuwe rel

Schandaalsfeer rond debuut Belg in GP Francorchamps

FRANCORCHAMPS — Philippe Adams, de nieuwe Belg in de Formule 1, reed tijdens de vrije oefenritten al na enkele ronden zijn Lotus in de vangreels. Ook over de sponsoring van onze 24-jarige landgenoot was er opnieuw een rel. Electrabel stuurde zelfs een deurwaarder naar Francorchamps omdat Adams onrechtmatig gebruik maakte van het logo van de elektriciteitsmaatschappij.

Philippe Adams verzamelde de jongste weken 45 miljoen frank en kocht zich daarmee een Formule 1-zitje bij Lotus. Snel rezen vragen over die sponsoring omdat bij enkele van de genoemde bedrijven niemand bleek te kunnen zeggen wie die sponsoring toezegde. Gisteren

meldden P&V-verzekeringen en Proximus-Belgacom telefonisch dat ze zich niet kunnen herinneren ooit geld toegezegd te hebben.

Electrabel, die dat eerder al had gedaan, liet het daar niet bij. De elektriciteitsmaatschappij stuurde een gerechtsdeurwaarder naar Francorchamps, die Adams vriendelijk verzocht de Electrabel-badge van zijn overall te verwijderen. „Een vergissing”, mompelde men in zijn omgeving.

„De sticker bleek eigenhandig door mevrouw Adams te zijn getekend en aangebracht op het racevest”, aldus Patrick De Vos van Electrabel. „Vakwerk, mevrouw Adams is een prima naaister, maar wij hebben er geen sekonde aan gedacht een Formule 1-rijder te sponso-

ren en hadden nooit contact met hem of zijn omgeving. Het is de politiek van Electrabel niet aan sportsponsoring te doen. Wat Adams bezielde om die sticker aan te brengen, weet ik niet. Mogelijk wou hij op die manier indruk maken bij andere kandidaat-sponsors.”

De Brusselse krant La Libre Belgique opperde een andere verklaring: de logo's van de bedrijven zouden dekschilden zijn voor (zwart) geld van een Zwitserse rekening van de familie Adams.

Al bij al is het bewonderenswaardig dat Philippe Adams zich tijdens de eerste echte kronosessie toch nog een 25ste positie toeëigende. Voorlopig voldoende om zondag de start te nemen in de eerste Grote Prijs van zijn carrière.



teuterd loopt Adams
zijn crash terug naar
pits.



Al na enkele ronden reed kersvers piloot Philippe Adams in Francorchamps zijn Lotus de vangreels in.

Bui barst los boven Adams

24-jarige Belg crasht en krijgt vervolgens bezoek van het gerecht

FRANCORCHAMPS – De droom van Philippe Adams begon als een nachtmerrie. Vroeg in de eerste kronosessie van zijn alleereerste F1-race liet onze 24-jarige landgenoot zich verrassen door het Belgische weer: de Lotus boorde zich in de vangreels. Na de middag, terwijl hij zich van zijn Procar-taak kweet, kreeg Adams het bezoek van een gerechtsdeurwaarder die hem vriendelijk kwam verzoeken de Electrabel-badge van zijn overall te verwijderen. Het betrokken bedrijf herinnert zich niet hem sponsoring te hebben toegezegd. P&V-verzekeringen en Proximus-Belgacom, twee andere stickers op Adams' Lotus, evenmin.

**GP van België
F1 in
Francorchamps**

We kunnen het niet helpen medelijden te voelen met Philippe Adams. Ongetwijfeld is hij een getalenteerd rijder. En best te pruimen in de omgang. Maar de manier waarop hij door een zwaar gepolitiseerde omgeving in de Formule 1 werd gekatapulteerd, met miljoenen zwaaiend, gaf aanstoot en maakte bergen kritiek los.

Vragen rezen over de sponsoring. Nog aangedikt door de nevelen die de Adams-familie rond de financierders van het projekt hing. Het kan niet gezond zijn dat de eerste zorg van de Belgische autosporters, samengetroept in de Lotus-garage, de stickers op de auto betrof. P&V, Proximus-Belgacom en Hotel Mercure Dinant herkenden

we tussen de Japanse merknamen op de Lotus. La Wallonie, Electrabel, CPI Moeskroen en het circuit van Francorchamps prijken op zijn racetenue. Terwijl Electrabel zich in de week nog publiekelijk had gedistantieerd van Adams.

Hommeles uiteraard. Deurwaarder ter plekke om het sponsorkontrakt op te vragen. Dat natuurlijk niet kon worden opgevoerd. Electrabel heette een vergissing te zijn. Zwakke uitleg, want Belgacom en P&V lieten telefonisch weten al even verwonderd te zijn over de aanwezigheid van hun logo. Men kon nauwelijks anders dan konkluderen dat de logo's van de bedrijven dekschilden waren. Voor wat? Voor geld van een Zwitserse rekening van de familie, zoals een Brusselse krant meende te weten? Hoe ook, toestanden die niet echt bevordelijk zijn voor het imago van de Belgische autosport en de racerij in het algemeen.

Het mag een half mirakel heten dat Philippe Adams er in die omstandigheden nog in slaagde een F1 te besturen. En zich nog te kwalificeren ook. De kwak van 's ochtends trok een streep door zijn vrije trainingen, die hij nochtans broodnodig had om enigszins te wennen, maar in de eerste kronosessie reed hij in twee beurten van zes rondes niettemin naar een 25ste tijd. Bijna een sekonde sneller dan Bertrand Gachot die de voorlopig laatste kwalificatieplaats bezet.

„Niet echt de best denkbare omstandigheden om in te debutenen”, lachte Philippe wrang. „De geruchten, voor eigen publiek en het rotweer. Je zag nauwelijks, ik was trouwens verplicht zonder bril te rijden, en, erger nog, de banden raakten niet op temperatuur. Bovendien was dit de eerste regen sinds lang boven Francorchamps, waardoor alle smerigheid, alle vuil

die de vorige races en het gewone verkeer op het asfalt lieten, naar de oppervlakte spoelde. Het hoeft niet te verwonderen dat zowat iedereen slipte. Ik had de pech de vangreel te ontmoeten.”

Waarvan akte. De schuivers waren nauwelijks bij te houden. Maar de brokken bleven beperkt. De zwaarste schade viel misschien net bij Adams te noteren. Bij Lotus zullen ze niet hebben kunnen lachen.

„Niemand maakte me een opmerking”, aldus Adams. „Integendeel. Het eerste waar ze me op wezen was dat mijn ploegmaat Herbert, ondanks zijn surplus aan ervaring, ook de boer was opgegaan. Ik verdien een tweede kans.”

Graag. Als tegen dan de financiële beerput is geledigd. Adams nam alvast gas terug voor de laatste twee wedstrijden van het seizoen, waarvoor hij de gevraagde vijftien miljoen extra tegen zondag dacht

„Jerez en Estoril doe ik al dus Philippe. „Tussenin beslis ik of ik mij ook naar Japan en Australië begeef. Niet eerder.”

En op voorwaarde dat hij de nodige sponsoring vindt...



Philippe Adams kwam in de oefensessies van de voormiddag in de vangreels terecht...

Rubens Barrichello voorlopig de snelste

FRANCORCHAMPS — De Braziliaan Rubens Barrichello (Jordan-Hart) is na de eerste oefensessie de snelste. Hij gaat de huidige leider in de tussenstand om het WK, Michael Schumacher, vooraf. Onze landgenoot Philippe Adams reed in zijn Lotus Mugen-Honda met 2.33.885 voorlopig de 25ste tijd voor Bertrand Gachot (Pacific-Ilmor, 2.34.582).

• Eerste oefensessie:

1. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	2.21.163
2. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford)	2.21.494
3. Damon Hill (GBR/Rothmans Williams-Renault Elf)	2.21.681
4. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)	2.22.074
5. Jean Alesi (Fra/Ferrari)	2.22.202
6. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford)	2.22.218
7. David Coulthard (GBR/Rothmans Williams-Renault Elf)	2.22.359
8. Mika Hakkinen (Fin/Marlbora McLaren-Peugeot)	2.22.441
9. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	2.22.634
10. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	2.23.326
11. Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	2.23.895
12. Mark Blundell (GBR/Tyrrell-Yamaha)	2.24.048
13. Martin Brundle (GBR/Marlbora McLaren-Peugeot)	2.24.117

14. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	2.25.114
15. Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)	2.25.695
16. Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	2.26.044
17. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	2.26.079
18. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	2.26.738
19. Philippe Alliot (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	2.26.901
20. Johnny Herbert (GBR/Lotus-Mugen Honda)	2.27.155
21. David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	2.27.212
22. Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	2.28.156
23. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	2.28.979
24. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford)	2.31.755
25. Philippe Adams (Bel/Lotus-Mugen Honda)	2.33.885
26. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	2.34.582
27. Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	2.35.729
28. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	16.56.162

Todt ontgoocheld in Formule 1

„Als men blijft jongleren met reglementen, moet Ferrari misschien zijn sportpolitiek herzien”

FRANCORCHAMPS — Jean Todt is klein maar zijn daden zijn groot. Elke discipline die hij met Peugeot aanpakte, won hij. Wereldkampioenschap rally, rallyraid, sportprototypes, 24 Uren van Le Mans: overal triomfeerde de Fransman. Met Ferrari lijkt het iets moeilijker te gaan. Gerhard Berger zegevierde weliswaar in Duitsland, maar van een half kerkhof. En in Hongarije vielen beide wagens uit. „Men vergeet te licht dat Ferrari een dubbele taak heeft: motor en chassis. Men kan ons met geen enkel ander team in Formule 1 vergelijken”, stipt de kleine generaal aan.

Het liep wel bizar. Maanden maakte de Franse pers Peugeot het hof om, na het opdoeken van de sportprototypes, in de Formule 1 te stappen. Zonder gevolg. Amper had Jean Todt zijn transfer naar Ferrari bekendgemaakt of Peugeot kondigde het huwelijk met McLaren af. Toeval.

„Ik maakte niet de makkelijkste keuze”, aldus Todt. „Er waren alternatieven in Frankrijk. Maar, wie vindt er wat aan over een bankje van twee centimeter te springen? Ik zocht een nieuwe uitdaging. En Ferrari, ja, het meest prestigieuze merk uit de autosporthistorie. Daar wil iedereen toch voor werken.”

Todts stempel liet zich meteen merken. De Fransman was nog maar enkele weken in dienst of men bespeurde al structuur in wat tot dan Italiaanse chaos was.

„Het was helemaal anders dan met Peugeot”, vertelt Todt. „Daar vertrok ik van een wit blad. Maar ik kon wel mijn mensen, mijn methodes kiezen. Het blad van Ferrari was volgeschreven. Ik diende het te ordenen. Mijn grootste angst was dat men mij niet zou aanvaarden. Uiteindelijk viel dat bijzonder goed

den geleid door een anderstalige. Het team niet en Italië niet. Je moet dat niet onderschatten: Ferrari maakt deel uit van hun cultuur, het is hun nationale trots. De druk van de media is dan ook enorm. En je kan die niet simpelweg negeren, want Ferrari is nog altijd een commerciële onderneming. Voor jullie volstaat het ook niet te schrijven, de kranten moeten aan de man worden gebracht.”

De druk woog des te zwaarder omdat de resultaten uitbleven. Alessi en Berger presteerden niet wat van het meest legendarische automerk werd verwacht. Ondertussen reef de Oostenrijker al wel de Grand Prix van Duitsland binnen, maar eerder dank zij de omstandigheden.

„Men vergeet al te licht dat wij voor een dubbele opdracht staan”, aldus Todt. „Motor én chassis. Geen enkel ander team doet dat. Niettemin bereikten we al het doel dat we ons voor dit jaar hadden gesteld. Een overwinning en meedraaien in de top. Al ben ik de eerste om toe te geven dat we er nog lang niet zijn. We verzamelden een handvol tweede plaatsen, maar telkens op respectabele afstand van de winnaar. Die kloof moeten we nog dichten. Tegen 1995 wil ik een winnende wagen hebben.”

Misschien brengt Francorchamps beterschap. De chicane die Eau Rouge kreeg ingepast heet een voordeel te zijn voor Ferrari, dat met zijn krachtige V12 sneller de Raidillon kan op accelereren en uitlopen op de lange rechte die volgt.

„De V12 spuit misschien meer paarden, hij beschikt ook over een lagere koppelwaarde”, ontkracht Todt de suggestie. „Ik wil dus nog zien of de chicane ons echt bevoordeelt. Je kan er trouwens niet omheen dat op elk circuit de gemiddelde snelheid wordt gedrukt met allerlei remmende maatregelen.”

Is dat geen reden voor Ferrari om zijn keuze voor de V12 te herzien. Te meer daar het een kwasi uitgemaakte zaak is dat de Formule 1

„Het is niet zozeer de drieliter-motor die mij stoort“, fulmineert Todt. „Des te meer het feit dat de reglementen om de haverklap veranderen. Ik dacht dat de kroondiscipline boven dat gejongleer zou staan dat jammer genoeg inherent is aan alle andere autosporttakken. Maar blijkbaar heb ik me vergist. Sommige teams vergeten licht de nood aan stabiliteit als het hen goed uitkomt. Men moet goed beseffen dat dat een gevaarlijke tendens is. Een tendens die bedrijven afschrikt. Als het zo doorgaat, moet misschien ook Ferrari zijn sportpolitiek herzien.“



...wellicht ontgoocheld stapt Adams weg alhoewel de blik na een tumultueuze voormiddag geen emoties verradt.

'SOMS VERLANG IK JEUGDVAKANTIES OP



Michael met zijn vriendin Corinna:
'We praten zelden over de gevaren van de F1-sport.'

Met de Grote Prijs van België is het precies drie jaar geleden dat Michael Schumacher (25) debuteerde in de Formule 1. De Duitse piloot uit Kerpen stevent recht op een eerste wereldtitel af met het Benetton-team. In geen tijd werd hij een ster met een eigen optrekje in Monaco. Michael heeft soms heimwee naar vroeger toen hij nog rustig met zijn vrienden kon gaan kamperen.

Michael Schumacher is het boegbeeld van een nieuwe generatie Formule 1-rijders. Naast zijn talenten aan het stuur kan hij op een opmerkelijke fysieke paraatheid terugvallen. Lopen, fietsen en een nauwkeurig uitgekiend dieet zorgen ervoor dat er aan zijn atletenlichaam geen grammetje vet aankomt. Met zijn 25 lentes is Schumacher nog een jongeling in het circus. De jungle, die de Formule 1 is, heeft hem nog niet gekneed tot een Ayrton Senna of Alain Prost, gezichten waarachter een sterk karakter schuilging. Toch weet Schumacher wat hij wil. Hij is Duitser: stuurs en soms wat geprogrammeerd naar de buitenwereld toe, zoals dat hem door zijn racebazen werd geleerd. Maar zeker niet dom. In afwachting van de behandeling van het beroep tegen de schorsing die hem na het negeren van de zwarte vlag in Silverstone te beurt viel, vermijdt hij polemieken over deze zaak. Ook de vragen over het al dan niet konform zijn van de dramatische pitstop van Benetton-ploegmaat Verstappen - waar eveneens een onderzoek over aan de gang is - houdt hij doelbewust af.

In Spa Francorchamps maakte je drie jaar geleden een opgemerkt debuut in de Formule 1, een jaar later won je er je eerste Grote Prijs. Je hebt iets met deze omloop.

Mag je wel zeggen, ja. Het circuit van Francorchamps ligt me. Het is een van die trajekten waar een rijder nog het verschil maakt. Met een mindere wagen kan je je er toch in de kijker rijden. Bovendien is Francorchamps mijn tweede thuiswedstrijd. Mijn ouderlijk huis in Kerpen ligt op een boogscheut van Spa. Duizenden fans steken de grens over om me te komen aanmoedigen.

Je bent dé man van het kampioenschap 1994. Is het Schumacher zelf die met kop en schouder boven zijn konkurrenten uit steekt of is de tegenstand te zwak na het wegvallen van Alain Prost en Ayrton Senna?

Zij die stellen dat er geen weerwerk geboden wordt, zien toch even het talent over het hoofd van jongens als Gerhard Berger, Jean Alesi, Mika Hakkinen en Rubens Barrichello. Bovendien dacht ik toch dat Damon Hill in Magny Cours nog aantoonde dat hij de betere was van Nigel Mansell! Dus zo zwak zou ik de konkurrentie toch maar niet noemen.

Na het wegvallen van Ayrton Senna probeerde men jou tot de absolute leider van het Formule 1-gild te bombarderen. Je bedankte daarvoor. Waarom?

Dat lijkt me meer dan logisch. Ik ben amper 25 en zit pas drie jaar in de Formule 1. Er kan bijgevolg geen sprake van zijn dat ik me als leider profileer. Ik wil helpen de rijdersvereniging, GPDA (Grand Prix Drivers Association), in goede banen te leiden. Doch om als voorman te fungeren, heb je mensen nodig die door de wol

geverfd zijn, die het klappen van de zweep echt kennen. Wanneer ik zover ben? Geen idee. Je za' het wel merken wanneer ik er klaar voor ben.

De maand mei was dramatisch voor de Formule 1. De dood van Ayrton Senna en Roland Ratzenberger hebben de sportwereld doen opschrikken. Heb je nu, meer dan drie maanden later, beide klappen psychisch verteerd?

Zoiets vergeet je nooit. Die bewuste Grand Prix zal me heel mijn leven lang bijblijven. Imola, dat waren zwarte dagen voor onze sport. Eenmaal de helm op het hoofd en achter het stuur gezeten, zet je dit echter van je af. Na het bewuste weekend heb ik wel een extra testsessie laten inlassen op Silverstone. Ik moest weer rijden om een en ander voor mezelf te kunnen ordenen. Het was niet makkelijk.

Piloten staan soms oog in oog met de dood. Praat je met je ouders of vriendin Corinna over de gevaren van de Formule 1?

(enigszins verveeld) Als je opgroeit met racen, praat je niet over het gevaar dat inherent is aan de sport. Dat weet je. Je analyseert wel de situaties waarin dingen verkeerd gaan. Ik probeer een oplossing te vinden op de vragen die openblijven.

Jullie richtten de Grand Prix Drivers Association op om de veiligheid mee helpen te bevorderen. Jijzelf bent samen met Gerhard Berger, Christian Fittipaldi en Niki Lauda een van de voormannen. Ben je tevreden met het resultaat tot dusver?

We zitten ongetwijfeld op de juiste weg. De samenwerking tussen FIA (Internationale Auto-

TERUG NAAR DE ONBEZORGDE DE CAMPING NAAST HET CIRCUIT'

mobiel Federatie), FOCA (Konstruktorsvereniging) en de rijders verloopt vrij vlot. De circuits werden door de rijders bezocht. Op advies van de GDPA en de veiligheidskommissie werden kritieke situaties veelal aangepast. Verder wordt er ook gewerkt aan de passieve veiligheid van de wagens. Misschien minder zichtbaar maar dat komt vooral omdat je een Formule 1-bolide niet in één-twee-drie op een andere leest kan schoeien. Alles moet met de grootste nauwkeurigheid ontwikkeld worden. En dat vraagt tijd.

Je leeft ook een heel ander leven dan je leeftijdgenoten. Kerpen werd ingeruild voor Monaco. Is het allemaal rozegeur en maneschijn?

Tijdens de Grote Prijs van Duitsland in Hockenheim nodigde ik al mijn vrienden van vroeger uit. We haalden herinneringen op. Ik vergat dat ik in de Formule 1 zat. Michael Schumacher is nog altijd dezelfde jongen van vroeger. Je karakter verandert niet. Soms voel ik me echt weer de knaap die wil uitgaan met zijn vrienden uit de karting. Drie weken met de tent op vakantie. Volop genieten van het leven. Ik verdien nu goed geld, maar dat maakt niet compleet gelukkig. Toen een van mijn vrienden in Hockenheim entoesiast vertelde over hun belevenissen op de camping naast het circuit, werd ik knap ja-

loers. Vroeger maakte ik daar samen met hen plezier. Dit kan voor mij nooit meer. Ik besef terdege dat ik genoeg voordelen in het leven heb, doch het doet soms pijn dat andere te moeten missen.

Is er nog plaats voor een familieleven?

Ja, maar uiteraard veel minder dan vroeger. Mijn vrije tijd probeer ik echt zoveel mogelijk tussen mijn vrienden door te brengen. Maar als ik drie tot vier keer per jaar thuis bij mijn ouders op bezoek kan gaan, is dat al veel. De week voor de Grote Prijs van Duitsland woonde ik thuis in Kerpen. Daar heb ik intens van genoten.

In je vaderland is je populariteit te vergelijken met die van Boris Becker in zijn gouden jaren. Ben je niet bang dat men je op eenzelfde manier tegen de muur zal spijkeren als het minder gaat?

Wat de pers schrijft, laat me koud. Als het goed gaat zullen ze je de hemel in prijzen. Als de resultaten minder zijn, maken ze je met de grond gelijk. Ik heb daar mee leren leven. Wat kan ik er trouwens aan doen? Als je een leven in de schijnwerpers leidt, moet je daar tegen bestand zijn.

Voor de Grote Prijs van Canada trok je twee dagen

naar New York als toerist. Reis je graag?

Ik ben op dat vlak grondig veranderd. Vroeger reisde ik altijd zo laat mogelijk naar een Grand Prix af. Meteen na het vallen van de finishvlag pakte ik mijn koffers. Vandaag probeer ik meer vrijheid te creëren voor en na de races. Ik reisde daarom twee dagen eerder naar het Amerikaanse continent. Tijdens zo'n uitstap kom ik op adem, kan ik genieten van gewone dingen. Vind ik belangrijk.

Volg je de politieke en andere problemen in de wereld?

Ik heb daar te weinig tijd voor. Jammer, maar ik probeer dit zoveel mogelijk te compenseren door tijdens de talrijke vluchten die ik maak de kranten bij te houden. Maar dat is voor mezelf niet toereikend.

Je broer Ralph racet momenteel in Duitsland in de Formule 3. Krijgt hij van broer Michael instructies?

In geen geval. Hij zit momenteel in een faze van zijn carrière waarin hij van zijn fouten moet leren. Mij overkwam hetzelfde. Ik kan hem onmogelijk begeleiden. Ralph moet net als alle andere jongeren zichzelf bewijzen, wat hem tot dusver aardig lukt. Het enige waarvoor hij soms te raden komt zijn praktische dingen naast het racen.

In de tweede Benetton zit Jos Verstappen (geboren in het Nederlandse Montfort en woonachtig in het Limburgse Maaseik). Hij is amper aan zijn derde seizoen in de autosport toe en maakte al een en ander mee. Maakte hij de overstap naar de Formule 1 te snel?

Misschien wel, ja. Jos tekende eigenlijk een kontrakt bij Benetton als testrijder. Omdat J.J. Lehto

niet beschikbaar was, diende hij in te springen. Met weinig of geen ervaring in de Formule 1 op zak kan ik me voorstellen dat het verschrikkelijk moeilijk is je waar te maken. Ik mag Jos heel graag. Hij is een toffe gast, eerlijk en dat apprecieer ik. We kennen elkaar trouwens al van in de karting. Ik probeer hem echt zoveel mogelijk te helpen. Maar dat gebrek aan ervaring kan ik met mijn raad nooit compenseren. Hij heeft gewoon tijd nodig. Ik hoop dat hij mag blijven rijden en snel kan bewijzen wat hij echt in zijn mars heeft.

Duitsland had jouw race moeten worden. Je leek vooraf onklopbaar. Fans wachtten op een zege van een landgenoot in Hockenheim. Voor halfrace was de strijd gestreden. Hoe groot was de ontgoocheling?

Het ging om een mechanische panne en niet om een fout van mezelf. Dat verlichtte het leed voor een flink stuk. We maakten zondermeer aanspraak op de overwinning, maar het draaide anders uit. De Benetton brak. Zoals ik al stelde waren al mijn vrienden in Hockenheim present. Zij hielpen me snel over de ontgoocheling heen.

Heb je al uitgeteld wanneer je precies wereldkampioen kan worden?

Je mag het vel van de beer nooit verkopen voor hij geschoten is. Zeker in de Formule 1 niet. Ik laat de dingen op me af komen, probeer zoveel mogelijk punten te vergaren. Uiteraard ben ik liever vandaag dan morgen wereldkampioen. Er hangt me ook nog de rechtszaak boven het hoofd. (Na Francorchamps wordt het beroep van Benetton behandeld in de zaak Silverstone waar Schumacher de zwarte vlag negeerde en voor twee wedstrijden werd geschorst, nvdr) Maar daar heb ik het nu liever niet over.

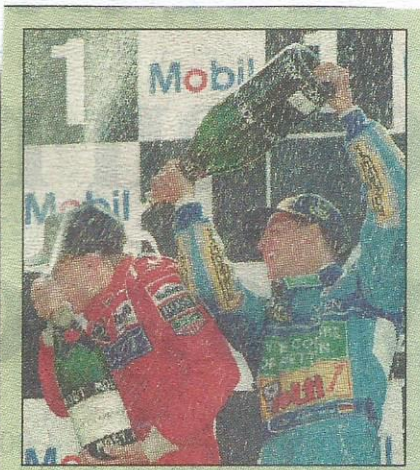


Michael in gesprek met onze medewerker: 'Met nog maar drie jaar ervaring ben ik nog te jong om nu al de absolute Formule 1-kopman te zijn.'



Michael Schumacher

MAANDAG 29 AUGUSTUS 1994



Michael Schumacher.

F1 Francorchamps: winnaar Schumacher gediskwalificeerd

Stond Michael Schumacher, zondag autoritair winnaar van de GP F1 in Francorchamps, op het podium té voorbarig met de champagneflles te spuiten? Enkele uren na de race werd de Duitser alvast gediskwalificeerd. Op de technische controle bleek er iets mis te zijn met de bodemplaat van zijn bolide. Of Schumacher effectief zijn zege moet afstaan aan Hill hangt af van een beroepsprocedure.

Schumacher gediskwalificeerd

Duitser moet achtste zege inleveren wegens

niet-konforme bodemplaat; Hill wint

FRANCORCHAMPS — Michael Schumacher won de Grand Prix van België. Zijn achtste zege van het seizoen. Dacht hij. Maar de technische controle achteraf bevond de houten plank onder de bodemplaat van de Benetton, vanaf Duitsland ingevoerd om het grondeffect te breken, te dun. Schumacher werd gediskwalificeerd en Damon Hill kreeg de overwinning toegeschoven. Benetton tekende gisteravond alvast beroep aan tegen de beslissing.

GP van België Formule 1

Een onkiese zaak, die een nadrukkelijke geur van afrekening verspreidt. Met zijn suprematie en de bijwijlen arrogante houding van teambaas Flavio Briatore, maakte Benetton zich dit seizoen niet populair binnen de Formule 1. Schumacher werd gisteren gepakt omdat de houten plank onder zijn bodemplaat te dun was. De plank, één centimeter dik en dertig breed, moet ervoor zorgen dat de bodemspeling van de wagens verhoogt en het grondeffect dus wordt afgebouwd. Een slijtage van 1 millimeter is toegestaan. Op de wagen van Schumacher was het voorste deel tot 7,4 millimeter dun. Benetton stelde in zijn verweer dat de wagen problemen had tussen de twee pitstops, de mindere rondetijden moeten dat bewijzen, en dat de plank best kon zijn afgeschuurd bij de slipper die Schumacher in de negentiende ronde maakte en waarbij hij over de kerbstones schoof. Benetton wees verder nog op de wagen van Verstappen die identiek was afgesteld en waarop de plank wel konform werd bevonden. FIA had echter geen oren naar de argumenten en diskwalificeerde Schumacher. Benetton tekende wel beroep aan.

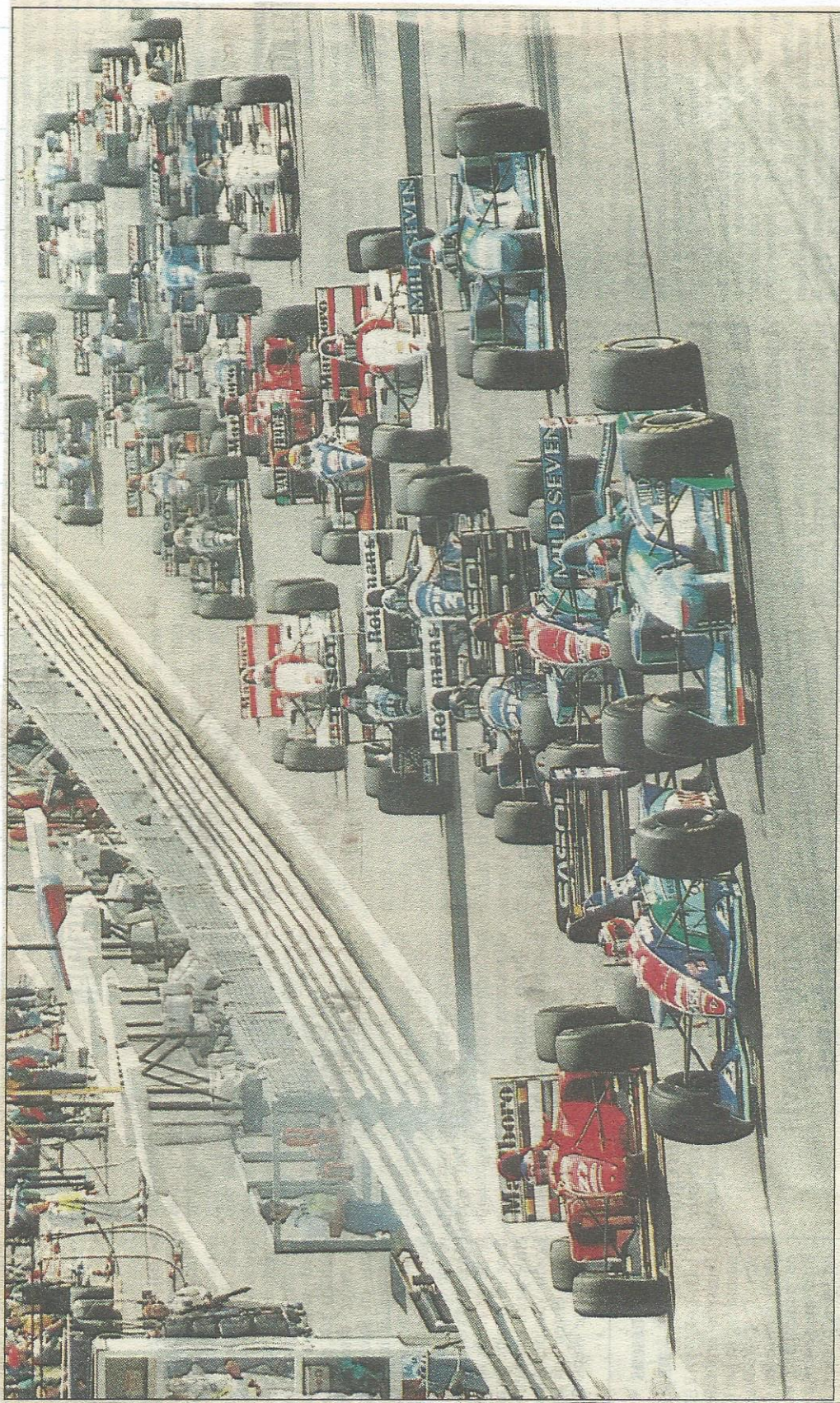
Tot de behandeling staat de WK-stand dus onder voorbehoud. Een nieuw feit dat de groeiende kloof tussen Schumacher en zijn team alleen maar kan uitdiepen. Meteen na zijn overwinning al sprak Schumacher onuitgegeven harde taal over Benetton. Dinsdag spreekt de FIA zich uit over het beroep dat de Duitser aantekende tegen zijn twee wedstrijden schorsing wegens het negeren van de zwarte vlag tijdens de GP van Engeland. „De zwarte vlag was er, dat is duidelijk, maar ik heb ze niet gezien”, aldus Schumacher. „Het team had me moeten binnenroepen, maar heeft dat nagelaten. Ik kan slechts hopen dat de FIA niet hetzelfde doet als met Irvine en mijn straf vermindert.” Sommigen zien de Duitser dan ook verhuizen. Naar McLaren bijvoorbeeld. Samen met Mercedes, dat hem vormde en dat zich voluit in F1 zou willen investeren. Gemakkelijkheidshalve wordt even het kontrakt tussen Peugeot en McLaren vergeten, maar dat is in dit milieu nog nooit een hinderpaal geweest. En wat dan met Barrichello, die zwaar wordt begeerd door McLaren? Zo kunnen we nog een uurtje of wat doorgaan. Met de herfst doen traditioneel ook de spekulaties hun intrede. Leker aangepord door de betrokkenen

die niet vies zijn van een salarisverhoging.

We kunnen ons inbeelden dat de Ferrari-rijders momenteel evenmin bulken van geluk. Eens te meer voelden Alesi en Berger hun motor uitdoven. Berger kreeg er nog een voorlopige schorsing van één race bovenop omdat hij in zijn ijver alsnog de pit te bereiken olie over de piste uitsmeerde en ei zo na Brundle ramde. Alesi werd al in de derde ronde teruggefloten, nadat hij zich, naar het voorbeeld van Schumacher, voorbij pole Barrichello naar de tweede plaats had gewerkt. De jonge Braziliaan moest ook Hill, Coulthard en Hakkinen voor laten omdat hij op vollere tanks en slechts één stop had gegokt. Maar, in de dubbele linkse waar Schumacher al de schrik van zijn leven kreeg en ook Philippe Adams bleef steken, boorde de Jordan zich in de bandenmuur. Einde van de rit voor Barrichello, begin van een gesmaakt duel om de tweede plaats tussen de Williams'. Coulthard had zich met een iets kortere pitstop voorbij zijn kopman gewerkt en Hill leek niet bij machte zijn jongere ploegmaat te passeren. Tot Coulthard werd binnengeropen voor een controle van zijn achterspleugel. Een voorval dat verdacht goed beantwoordde aan de teambelangen: als eerste achtervolger op Schumacher kan Hill de puntjes het best gebruiken. De Brit beseftte toen niet dat hij ook naar de overwinning reed.



De Duitser Michael Schumacher stuurde zijn bolide alweer autoritair naar de overwinning. Na de technische controle volgde de kater.



De Grote Prijs van België F1 in Francorchamps kreeg een voorbeeldige, incidentloze start.

DE STARTORDE

1ste rij: Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	2.21.163
(gem.: 178,542 km/u)	
Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford)	2.21.494
2de rij: Damon Hill (GB/Williams-Renault)	2.21.681
Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)	2.22.074
3de rij: Jean Alesi (Fra/Ferrari)	2.22.202
Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford)	2.22.218
4de rij: David Coulthard (GB/Williams-Renault)	2.22.359
Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot)	2.22.441
5de rij: Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	2.22.634
PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	2.23.326
6de rij: Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	2.23.895
Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha)	2.24.048
7de rij: Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot)	2.24.117
Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	2.25.114
8ste rij: Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)	2.25.695
Eric Bernard (Fra/Ligier-Renault)	2.26.044
9de rij: Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault)	2.26.079
Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	2.26.738
10de rij: Philippe Alliot (Fra/Larrousse-Ford)	2.26.901
Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda)	2.27.155
11de rij: David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	2.27.212
Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford)	2.28.156
12de rij: Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	2.28.979
Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	2.30.931
13de rij: Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford)	2.31.755
Philippe Adams (Bel/Lotus-Mugen Honda)	2.33.885
Uitgeschakeld: Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	2.34.582
Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	2.35.729

UITSLAG GP FI FRANCORCHAMPS

● **DE UITSLAG:** 1. Damon Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf), de 308,058 km in 1u28.47.170 (gem.: 208,170 km/u); 2. Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot) op 51.381; 3. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) op 1.10.453; 4. David Coulthard (GB/Rothmans Williams-Renault Elf) op 1.45.787; 5. Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha) op 1 ronde; 6. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford); 7. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf); 8. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia); 9. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia); 10. Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) op 2 ronden; 11. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford); 12. Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda) op 3 ronden; 13. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart).

■ **Niet geplaatst:** 15. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork) 33 ronden gereden; 16. David Brabham (Aus/Simtek) 29; 17. Andrea de Cesaris (Ita/Sauber) 27; 18. Martin Brundle (GB/McLaren) 24; 19. Rubens Barrichello (Bra/Jordan) 19; 20. Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell) 18; **21. Philippe Adams** (Bel/Lotus) 15; 22. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 11; 23. Philippe Alliot (Fra/Larrousse) 11; 24. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber) 10; 25. Erik Comas (Fra/Larrousse) 3; 26. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 2.

● **WK-RIJDERS:** 1. Michael SCHUMACHER (Dui) 76 punten; 2. Damon Hill (GB) 55; 3. Gerhard Berger (Oos) 27; 4. Jean Alesi (Fra) 19; 5. Mika Hakkinen (Fin) 14; 6. Rubens Barrichello (Bra) 10; 7. Martin Brundle (GB) 9; 8. Jos Verstappen (Ned) en Mark Blundell (GB) 8; 9. Olivier Panis (Fra), David Coulthard (GB), Nicola Larini (Ita) en Christian Fittipaldi (Bra) 6; 14. Heinz-Harald Frentzen (Dui) en Ukyo Katayama (Jap) 5; 16. Karl Wendlinger (Oos), Andrea de Cesaris (Ita), PierLuigi Martini (Ita) en Eric Bernard (Fra) 4; 20. Gianni Morbidelli (Ita) 3; 21. Erik Comas (Fra) 2; 22. Michele Alboreto (Ita), Eddie Irvine (Ier) en J.J. Lehto (Fin) 1.

● **WK-KONSTRUKTEURS:** 1. BENETTON-FORD 85 punten; 2. Williams-Renault Elf 62; 3. Ferrari 52; 4. Marlboro McLaren-Peugeot 23; 5. Jordan-Hart 14; 6. Tyrrell-Yamaha 13; 7. Ligier-Gitanes Renault Elf 11; 8. Sauber-Mercedes 10; 9. Footwork-Ford 9; 10. Minardi Scuderia Italia 5; 11. Tourtel Larrousse-Ford 2.

Barrichello draagt zijn eerste pole op aan Senna

FRANCORCHAMPS — Belgisch druilweer maakte de tweede kronosessie tot een maat voor niks. Op één, onaan-gename uitzondering na. Christian Fittipaldi, die vrijdag al na een halve ronde zijn motor opblies, wipte naar plaats 24 en duwde Bertrand Gachot van de grid. „Had het droog geweest, had ik nog iets kunnen proberen“, treurde Gachot. „Viel het water bij bakken, dan had Fittipaldi niet sneller gekund. Neen, moest het zonodig druppelen en ik was de peer. Maar, eigenlijk verloor ik de kwalifikatie vrijdag al. Tien minuten voor het einde begaf de motor. Terwijl iedereen de drogende piste op stormde en scherpe krono's realiseerde, stond ik in de pit.“

Eén van de rijders die in die finale een kanontijd draaide was Rubens Barrichello. De jonge Braziliaan legde zelfs beslag op de pole, de eerste uit zijn carrière, de eerste voor Jordan. Schumacher ging in zijn haast nog in de fout.

„Ik draag de pole op aan Ayrton Senna“, aldus de Jordan-rijder. „Hij ook pakte zijn eerste besttijd in de regen. Meteen goed voor zijn eerste overwinning. Daar denk ik niet aan. Ik zal al blij zijn als ik op het podium sta.“

Alvast een stalen argument in de onderhandelingen met McLaren-Peugeot, dat zwaar aan de mouw van Rubens trekt.

„Ik beslis pas in november, december“, aldus Barrichello. „Wanneer Jordan zijn samenstelling voor 1995 kent. Misschien is dat wel het betere pakket.“

Met Ford bij voorbeeld, nu Benetton voor Renault op teerde.

Adams-familie wil eerherstel

FRANCORCHAMPS — Bernard Adams was gisteren in Francorchamps. Om te genieten van het Formule 1-debuut van zijn zoon Philippe, ondanks het kwalijke luchtje dat de voorbije dagen werd geblazen. „Eén fout maakten we”, liet vader Adams weten. „We hadden nooit de naam 'Guy Mathot' mogen laten vallen. Op slag werden politieke banden gelegd en werd er gegraven dat het niet mooi meer is.”

Bernard Adams vindt niet

iets onoirbaars te hebben gepresteerd. De fondsen waarmee Philippe zich inkocht bij Lotus ontspringen aan perfect legale bronnen. De Moeskroense zakenman maakt het sommetje. Philippes broer Fabian investeerde tien miljoen in het project, geïnd uit de verkoop van zijn aandelen in een rusthuis. 'Zakelijke partners' brachten zes miljoen in. Zij schuwen publiciteit en mikken meer op een latere samenwerking in het kader van de rijsschool die Philippe in Francorchamps uit de grond zou stampen. Vier andere miljoenen

derfde Philippe uit een ingenieus systeem van verzekeringen, dat hem bijvoorbeeld 600.000 fr. opbrengt als hij een wedstrijd in de Procar, het Belgische Toerismekampioenschap, wint en liefst vier miljoen indien hij gisteren de aankomst had bereikt.

Astronomische bedragen waar, logischerwijze, navenante premies aan voorafgegaan moeten zijn. Maar, niet onmogelijk. Eric Van de Poele overleefde ooit in Formule 3000 op een vergelijkbaar idee, getekend Pascal Witmeur. Alleen, waarom kwam vader Adams niet vroeger met de uitleg om alle opborrelende geruchten in de kiem te smoren? „Omdat we de formule geheim wilden houden”, heet het niet zo overtuigend.

Wat betreft de beruchte Electrabel-badge, vrijdag door een deurwaarder verwijderd van Philippes racepak, geeft Bernard Adams grif toe dat zijn schoondochter zich heeft vergist. Misleid door de drukte en jeugdige onschuld. Maar hij benadrukt wel dat de firma's niet zomaar uit de lucht zijn gegrepen. De kontakten liepen en lopen nog — P&V zou al getekend hebben voor de vol-

gende GP — maar de verantwoordelijken werden afgeschrikt door de negatieve publiciteit rond het project. „In het schandaalsfeertje is ons twintig miljoen door de neus geboord”, aldus nog de vroegere Mr. Futurhome, die zich sterk maakte de som dra te zullen rekupereren. „Lotus eist betaling twee dagen voor de race. Er rest ons dus nog tijd.”

Een kleine maand om precies te zijn. De GP van Italië laat Adams immers links liggen om zijn verplichtingen tegenover Audi in de Procar na te komen. Normaliter zien we hem terug in Portugal. „Zo goed als zeker”, meldde nog papa. „En ook de derde Grand Prix zie ik best zitten. Voor de laatste twee van het seizoen onderhandelen we nog. Maar het belangrijkste is: we zitten in F1.”

Vader Adams wou nog kwijt dat hij een advocaat onder de arm had genomen. Niet om een rist processen aan te snijden, maar om de eer van zijn familie te herstellen. Een familie die zeer aan mekaar hangt en waar iedereen iedereen helpt. Dixit Bernard Adams.

Adams verliest vier miljoen

FRANCORCHAMPS — Zestien ronden duurde de eerste F1-race van Philippe Adams. Dan dook onze landgenoot, opgerukt naar de negentiende plaats, de zandbak in. „Ik zette me opzij om Barrichello te laten passeren. Nauwelijks terug in het juiste spoor, brak het achtereind uit. Ik pleit onschuldig. Misschien een mechanische oorzaak, want ik hoorde transmissie en motor kreunen.” Met de Lotus liet Philippe ook vier miljoen — verzekeringspremie als hij finishte — in de zandbak. De halve afstand en de halve premie haalde hij evenmin, voor zes luttele ronden. Pech, maar het heeft zijn honger naar de Formule 1 niet gestild.



Onze landgenoot Philippe Adams haalde het einde van zijn maiden-koers in de F1 niet.

Procar: Adams tussendoor

FRANCORCHAMPS — Tussen een F1-perskonferentie en een debriefing met Lotus door, sprong Philippe Adams gauw even in zijn Audi Quattro om de Procar-manche te winnen. In apokalyptische omstandigheden was zijn vierwielaangedreven Audi onstuitbaar. Ook al vertrok Philippe slechts van de vijfde plaats op de startgrid. Bovenop de Raidillon hing de Moeksroenaar al derde. En het was meteen duidelijk dat Duez noch Tassin, die de grootste moeite hadden om hun BMW op de piste te houden, Adams zouden kunnen afhouden. De F1-ster won, Tassin werd tweede, na een duelletje met Duez dat de BMW-verantwoordelijken bleek deed uitslaan.

Grand Prix van België?

FRANCORCHAMPS — Blijkbaar zijn de organisatoren van de Grand Prix van België Formule 1 fanatieke federalisten. Selektieve federalisten, wel te verstaan. Het program-maboekje gaf de toeschouwers een voortreffelijke kijk op het evenement. Tenminste voor wie Duits of Frans spreekt. Nederlandstaligen werden alleen welkom geheten. Uiter-aard in vlekkeloos Nederlands: „Med fierheid...jaar ne jaar... dit grooste autogebeuren“ Inderdaad.

Het krantenoverzicht dat de persdienst ten behoeve van het internationale journalistenheir samenstelt bevatte Franstalig Belgische, Franse, Duitse, Italiaanse, Britse zelfs Nederlandse dagbladen, maar geen Vlaamse. Francor-champs, waar Vlamingen thuis zijn. (WW)

DINSDAG 30 AUGUSTUS 1994

„Wat heb ik misdaan?“

Schumacher vol onbegrip, maar Arrows-ingenieur zag de bui hangen

FRANCORCHAMPS (rtr, eigen berichtgeving) — Alan Jenkins, technisch di- rekteur van Arrows, waar- schuwde vóór de Grand Prix van België Formule 1 voor dreigende diskwalifikaties.

„Iedereen wil zijn wagen zo laag mogelijk brengen om zoveel mogelijk grondeffect op te wekken“, vertelde Jenkins een Duits reporter. „Ik voorspel dat er vandaag minstens eentje tegen de lamp loopt.“ Het werd de winnaar, Michael Schuma- cher.

Geen toeval. Het doen en laten van Benetton wordt dit seizoen met argusogen ge- volgd. Welhaast storend domi- nant, met een teambaas die uitblinkt in diplomatie en geen gelegenheid onbenut laat om de competentie van de Inter-

Formule 1

nationale Autosportfederatie (FIA) te roemen. „Whiting mocht bij Brabham alleen de wielen vastdraaien“, wist Fla- vio Briatore vorige week nog over de technisch verantwoor- delijke van de FIA te melden.

Uiteraard, zijn we bijna ge- neigd te stellen, regent het be- schuldigingen, verdachtma- kingen, schorsingen, boetes en beroepen. Vermeend gebruik van het verboden antispinsys- teem, Schumacher die de zwarte vlag negeert in Eng- land en vermoed geknoei met de pompinstallatie die Verstap- pen ei zo na tot as deed weder- keren. In Francorchamps vond de FIA opnieuw een plank om Benetton te slaan. Anderhalve millimeter te weinig hout on-

der de bodemplaat. Tweeë- neenhalf splinter. Het klinkt hilarisch in een sport waar mil- jarden omgaan en die bulkt van elektronika en hi-tech-ma- terialen, maar „reglement is reglement“, zoals Damon Hill aanstipte, toen hij de Belgische GP in de schoot kreeg gewor- pen en de titelstrijd opnieuw zag opengaan. En de plank, ingevoerd voor de Grote Prijs van Duitsland, sorteert natuur- lijk wel effect. Het verplicht de teams hun wagens ten minste één centimeter hoger te leggen. Wat het grondeffect afbouwt en de bochtensnelheid drukt. Elke inbreuk laat letterlijk spo- ren na in het hout. Slijtage van meer dan één millimeter bete- kent de uitsluiting.

Alan Jenkins zag de bui in Francorchamps hangen. „Het hele weekeinde regende het oude wijven“, vertelde de Brit voor de start aan een Duitse

journalist. „Nu, op de dag van de wedstrijd, schijnt de zon en ligt de piste kurkdroog. Het afstellen wordt natte-vinger- werk. Aangezien elk team pro- beert zijn wagen zo laag moge- lijk bij de grond te brengen om een maximale aanzuigkracht te genereren, vrees ik dat som- migen over de schreef zullen gaan. Ik voorspel diskwalifika- ties.“

Er wacht de heer Jenkins nog een grote toekomst in het glazen-bollencircuit.

Ook Michael Schumacher zelf gaf toe dat de afstelling hem kopzorgen had gebaard.

„Na twee dagen stortrege- nen was het voor iedereen gok- ken naar de juiste afstelling op droog“, erkende de Duitser zondagavond. „Ik wil voorlo- pig geen kommentaar op de hele affaire kwijt, omdat ik nog geen tijd kreeg om alle details te bestuderen, maar ik kan je

wel vertellen dat ik dacht dat de wereld instortte toen ik hoorde van de FIA-uitspraak."

Schumacher had al lang de snelle voeten rond de ouderlijke haard in Kerpen, amper honderd kilometer van het circuit, geschaard, toen de onheilsbode langs kwam.

"Ik kon het eerst niet geloven", meldde de Benetton-rijder. "Ik reed een bijna perfecte wedstrijd op één van mijn favoriete omlopen. Op het circuit waar ik mijn F1-debuut had gemaakt en waar ik ook mijn eerste race had binnengehaald. En ik won. Het was een schitterende dag, feestjes toe. En dan duikt die plank op."

"Ik weet niet wat er precies gebeurde, want ik was er niet bij", vervolgde de 25-jarige. "Maar ik verzeker je met de hand op het hart dat het team noch ikzelf iets hebben gedaan om onrechtmatig voordeel te halen. Ik heb het gevoel dat we een mooie en terechte overwinning boekten. Op de piste, dank zij de overgave van het hele team. Trouwens, ook Damon Hill vertolkte die mening na de koers."

"Ik ben verbijsterd en overstuur dat een van de grootste en gelukkigste triomfen uit mijn carrière me zomaar wordt afgenomen", besloot Schumacher. "Uren na de feiten en op

beslissing van de commissarissen. Je gaat je afvragen wat je hebt misdaan om iedereen zo tegen je in het harnas te jagen."

Benetton tekende beroep aan. Het wordt wellicht door de FIA behandeld op woensdag 7 september. Samen met het beroep tegen de 'pomp-historie'. Vandaag komt het beroep van Schumacher voor tegen zijn twee wedstrijden schorsing wegens het negeren van de zwarte vlag. Benetton moet maar eens overwegen een flat te huren op de Parijse Place de la Concorde.

■ WK-STAND NA DISKWALIFIKATIE: 1. Schumacher 76; 2. Hill 55; 3. Berger 27; 4. Alesi 19; 5. Hakkinen 14. **Konstruktors:** 1. Benetton-Ford 85; 2. Williams-Renault 62; 3. Ferrari 52; 4. McLaren-Peugeot 23; 5. Jordan-Hart 14.

Lauda: „Verdiende loon”

WENEN (rtr) — Niki Lauda noemde de diskwalifikatie van de Benetton een terechte beslissing. „Als je het hele jaar door de limieten van het reglement aftast, zoals Benetton, dan mag je verwachten te worden gepakt”, vertelde de ex-wereldkampioen F1 en huidige Ferrari-konsulent in een Oostenrijks radio-interview. „Ik voel mee met Schumacher, maar Benetton krijgt zijn verdiende loon.”





Niets of niemand leek Michael Schumacher van zijn eerste wereldtitel F 1 te kunnen houden. Nu is het niet zeker dat we de Duitser dit jaar nog veel zullen bezig zien.

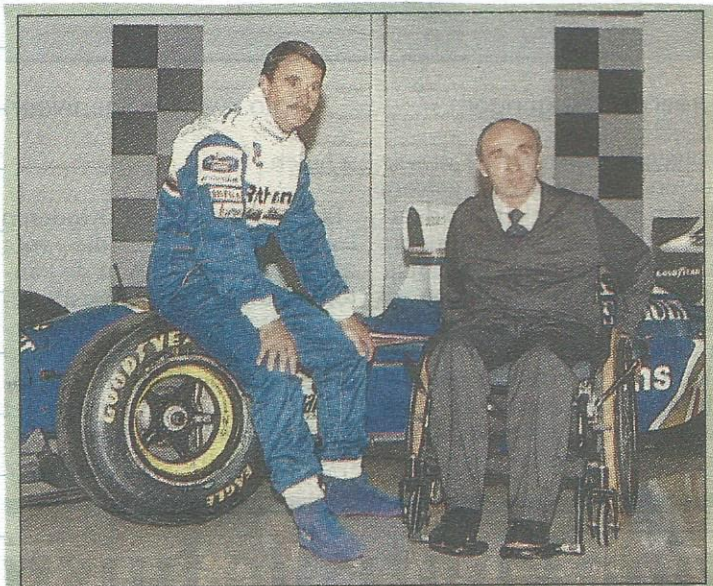
WOENSDAG 31 AUGUSTUS 1994

Mansell opnieuw in F 1

LONDON (reuter) — De Brit Nigel Mansell rijdt in de laatste drie Grand Prix van het Formule 1-seizoen een Williams-Renault. Mansell werkt eerst nog de Indycar-kalender af en keert voor de GP van Europa, op 16 oktober in Jerez, naar de F1 terug. Bij Williams krijgt hij Damon Hill naast zich. De 41-jarige Brit maakte al een gelegenheidsoptreden met Williams in de GP van Frankrijk. „Blijkbaar beviel de ervaring hem zozeer, dat hij tekende voor de laatste drie wedstrij-

den”, lachte Frank Williams, die benadrukte dat de overstap van Mansell niets betekent voor volgend seizoen. De Britse pers gewaagde al van een driekaarskontraat en een fabelachtig salaris.

Mansell veroverde in 1992 de wereldtitel Formule 1 en stapte, gedegouteerd door de avances van Williams aan Senna, meteen naar de Indycar over. Waar hij het prompt tot kampioen schopte. Dit seizoen staat hij in de schaduw van de Penskes en won hij nog geen enkele race.



Nigel Mansell naast Frank Williams: nog drie Grand Prix samen.