

Schumacher mist Monza en Estoril

FIA handhaaft schorsing; Benetton vervangt Duitser door Lehto

PARIJS (rtr, ap) — De Internationale Automobielfederatie (FIA) veegde gisteren het beroep van Michael Schumacher van tafel. De Duitser blijft twee wedstrijden geschorst voor het negeren van de zwarte vlag in de Grote Prijs van Engeland en Benetton moet een half miljoen dollar boete betalen. Schumacher mist dus de Grand Prix van Italië (11/9) en Portugal (25/9). Hij zal in Monza en Estoril worden vervangen door de Fin JJ Lehto.

AUTOSPORT

Nog even de feiten. 10 juli 1994. Michael Schumacher lukte de tweede tijd in de trainingen voor de Grand Prix van Engeland en start vanop de eerste rij, zo goed als naast pole Damon Hill. Tijdens de formatieronde gaat de Duitser tot twee keer toe Hill voorbij. Een verboden maneuver, maar het gebeurt wel meer. Onbewust en ongestraft. Niet in Engeland.

Schumacher krijgt een stop-and-go-straft van vijf seconden opgelegd, maar doet of zijn neus bloedt. De wedstrijddirekteur toont hem de zwarte vlag om hem uit koers te halen, maar nog reageert Schumacher niet. Pas na omstandig overleg tussen teambaas Briatore en veiligheids-officier Roland Bruynseraede, en

kontakt met zijn pit nemen we aan, komt Schumacher binnen... om vijf seconden straf uit te zitten. De Benetton-spits verklaart achteraf dat hij niets afwist van de tijdstraf en de zwarte vlag niet zag.

De FIA beslist in wereldraad Schumacher zijn tweede plaats te ontnemen en hem voor twee wedstrijden te schorsen. Benetton krijgt een boete van een half miljoen dollar (16 miljoen Bfr.) opgelegd omdat het de spelregels van de Formule 1 niet kent en niet toepast. Schumacher en Benetton gaan tegen de uitspraak in beroep. Het beroep schort de straf op zodat Schumacher kan deelnemen aan de Grote Prijzen van Duitsland, Hongarije en België. In Hockenheim valt hij uit. Boedapest wint hij, Spa eveneens. Maar, vijf uren na de wedstrijd wordt hij gediskwalificeerd omdat de houten plank onder de bodemplaat van zijn Benetton 1,4 millimeter te diep is afgesleten.

Verderfelijk

Dat laat de Duitser, die dit seizoen eigenlijk acht van de elf wedstrijden won, 21 punten voorsprong op zijn dichtste achtervolger Damon Hill. Indien de Williams-rijder in Italië en Portugal wint, komt hij tot op één puntje van Schumacher terug. En misschien hoeft Hill niet eens te winnen om de leiding te nemen. Volgende week woensdag staat Benetton terecht voor vermeend geknoei met de pompinstallatie. Ook hier behoort een

straf tot de mogelijkheden.

Op slag kan het wereldkampioenschap weer boeien. Maar de geur van kunstmatige spanning is verderfelijk. Men kan zich niet van de indruk ontdoen dat de FIA Benetton vizeert. Benetton is dit seizoen superieur en zijn patron Briatore creëerde zich een machtspositie, bij tijd en wijlen uithalend naar de FIA.

Dat doe je niet ongestraft. Schumacher dreigt het kind van de rekening te worden. De 25-jarige Duitser leek onstuitbaar gelanceerd voor zijn eerste wereldtitel. Tot het beschuldigingen begon te regenen.

Het is niet denkbeeldig dat de affaire de bruggen tussen Benetton en Schumacher opblaast.

Zondag al wees Michael met een beschuldigende vinger naar zijn team: „De zwarte vlag in Engeland was er, maar ik zag ze niet.

Het team had me moeten binnenroepen, maar ze lieten het na.”

Bij het verlaten van het FIA-gebouw gisteren in Parijs drukte Schumacher zijn diepe ontgoocheling uit: „We dachten over een goed dossier te beschikken, maar blijkbaar was het niet goed genoeg. Het was een vreselijke schok voor me. Ik heb een half uur nodig gehad om het door te slikken. En ik ben er nog niet overheen. Ik trek er nu onderuit om alles op een rijtje te zetten en me te bezinnen over de toekomst.”

DONDERDAG 1 SEPTEMBER 1994

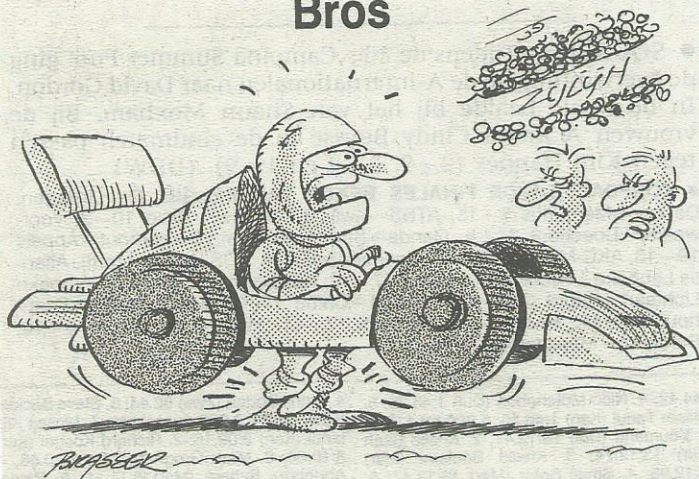
Rode kaart

Voor de organisatoren van de GP Formule 1 van België. Nederlandstalige programmaboekjes bleken onvindbaar. Weekendkaartjes kostten 4.000 tot 9.000 frank, een pakje friet 95 frank (verrekend naar de inhoud zo'n 10 frank de friet), een klad saus 25 frank en een pintje 80 frank. Het verkochte Foster-bier (in het land van het bier) bleek overigens over de vervaldatum: 22 juli 1994.

Benetton tweemaal voor de rechter

PARIJS (dpa-afp) — Het beroep van Benetton tegen de diskwalifikatie van Michael Schumacher in de GP van België wordt maandag in Londen behandeld, zo deelde de Internationale Automobielfederatie (FIA) mee. Benetton heeft volgende week op juridisch vlak twee belangrijke afspraken in het vooruitzicht. Twee dagen later, op 7 september, heeft in Parijs het verhoor plaats in verband met het vuur-incident met de wagen van Jos Verstappen in Hockenheim

Bros



Michael Schumacher gediskwalificeerd wegens te dunne bodemplaat

Cijfer

140.000

Het aantal toeschouwers voor de GP Formule 1 van België in Francorchamps. Zondag alleen daagden er 88.000 op.

ZATERDAG 3, ZONDAG 4 SEPTEMBER 1994

Beroep Schumacher verschoven

PARIJS (ups) — De Internationale Automobielfederatie (FIA) verschoof het beroep van F1-renster Benetton tegen de diskwalifikatie van WK-leider Michael Schumacher in de Belgische Grand Prix van maandag 5 naar woensdag 7 september. De vergadering was gepland in Londen maar werd naar Parijs verschoven.

De Duitser, die de GP won, werd in Spa gediskwalificeerd omdat een houten bodemplaat onreglementair zou zijn bevestigd. Schumacher kreeg eerder deze week een schorsing van twee Grote Prijzen opgelegd, omdat hij in Groot-Brittannië een zwarte vlag negeerde.

Op dezelfde dag buigt de FIA zich ook over de brand die de wagen van de Nederlander Jos Verstappen trof in de Duitse Grand Prix op Hockenheim. In die affaire zou Benetton zonder toestemming een veiligheidsfilter uit de tankinstallatie van Verstappens wagen hebben weggelaten.

MAANDAG 5 SEPTEMBER 1994

Schumacher overweegt vertrek bij Benetton

BONN (afp) — De Duitse Formule 1-rijder Michael Schumacher, die voor onregelmatigheden van zijn team zwaar werd gestraft, overweegt Benetton te verlaten. „Indien het team achter mijn rug zaken deed die door het reglement zijn verboden, zal ik zulks niet aanvaarden. Dat zou kunnen betekenen dat ik naar een ander team overstap of dat de verantwoordelijken voor de misstappen opstappen”, aldus Schumacher die verder stelt dat een eventuele transfer dit seizoen zeker niet zal gebeuren. Ook al is Schumachers manager, Willi Weber, momenteel al wel in contact met andere teams.

Michael Schumacher ontkent dat hij het ontbreken van de filter in de benzinetank bij de bevoorrading heeft gevoeld. Zoals hij er evenmin twijfel laat over bestaan dat de teamingenieurs zeer goed op de hoogte zijn van de toegelaten afmetingen van de houten bodemplank.

Intussen is zijn imago toch aangetast. „Ik voldeed altijd aan de eisen van mijn team”, aldus Schumacher, „maar omgekeerd kan dat niet steeds worden gezegd.” De Duitser beschuldigt het Benetton-team er trouwens van dat het onvoldoende zijn relaties met de pers ter harte nam. Hij vindt dat het nu tijd is zijn rechten zelf te verdedigen teneinde zijn eigen toekomst te verzekeren.

DINSDAG 6 SEPTEMBER 1994

Heksenjacht in Formule 1

Naast Benetton ook McLaren op het matje wegens gebruik automatische versnellingsbak

AUTOSPORT

Michael Schumacher moest vorige week de Grand Prix van België inleveren omdat de houten plank onder de bodemplaat van zijn Benetton op bepaalde plaatsen te dun was. De Duitser ging in beroep. Bedoeling was de Benetton-rijder gisteren te horen, maar de behandeling van zijn beroep werd uitgesteld tot woensdag. Wanneer de Wereldraad al de 'filter-affaire' op haar agenda heeft staan.

Benetton wordt ervan verdacht een filter uit de pompinstallatie te hebben verwijderd om tijdens de pitstops de benzine met een nog hoger debiet in de wagen te jagen. Het mankement kwam aan het licht naar aanleiding van het brandje dat in Hockenheim eizo na Jos Verstappen smoorde.

Schumacher riskeert met de twee affaires een nog langere schorsing dan de twee wedstrijden die hij al aan de kant moet wegens het negeren van de zwarte vlag in Engeland. In Monza en Estoril neemt JJ Lehto het stuur over.

De Duitser voelt zoetjesaan de wereldtitel, die hem schijnbaar niet meer kon ontsnappen, uit zijn handen glijpen en steekt een beschuldigende vinger uit naar zijn team. „Als mocht blijken dat er werd gesjoemeld, gebeurde dat achter mijn rug”, stelt Schumacher. „En dat is voor mij een reden om andere oorden op te zoeken.” Kledingmagnaat Luciano Benetton liet al weten dat alles wel zou

koelen zonder blazen.

Maar woensdag komt er dus nog een derde zaak voor. Na de Grote Prijs van San Marino ontdekten FIA-technici in de software van Mika Hakkinen McLaren een programma voor automatisch schakelen. Hakkinen finishte in Imola derde van een race,

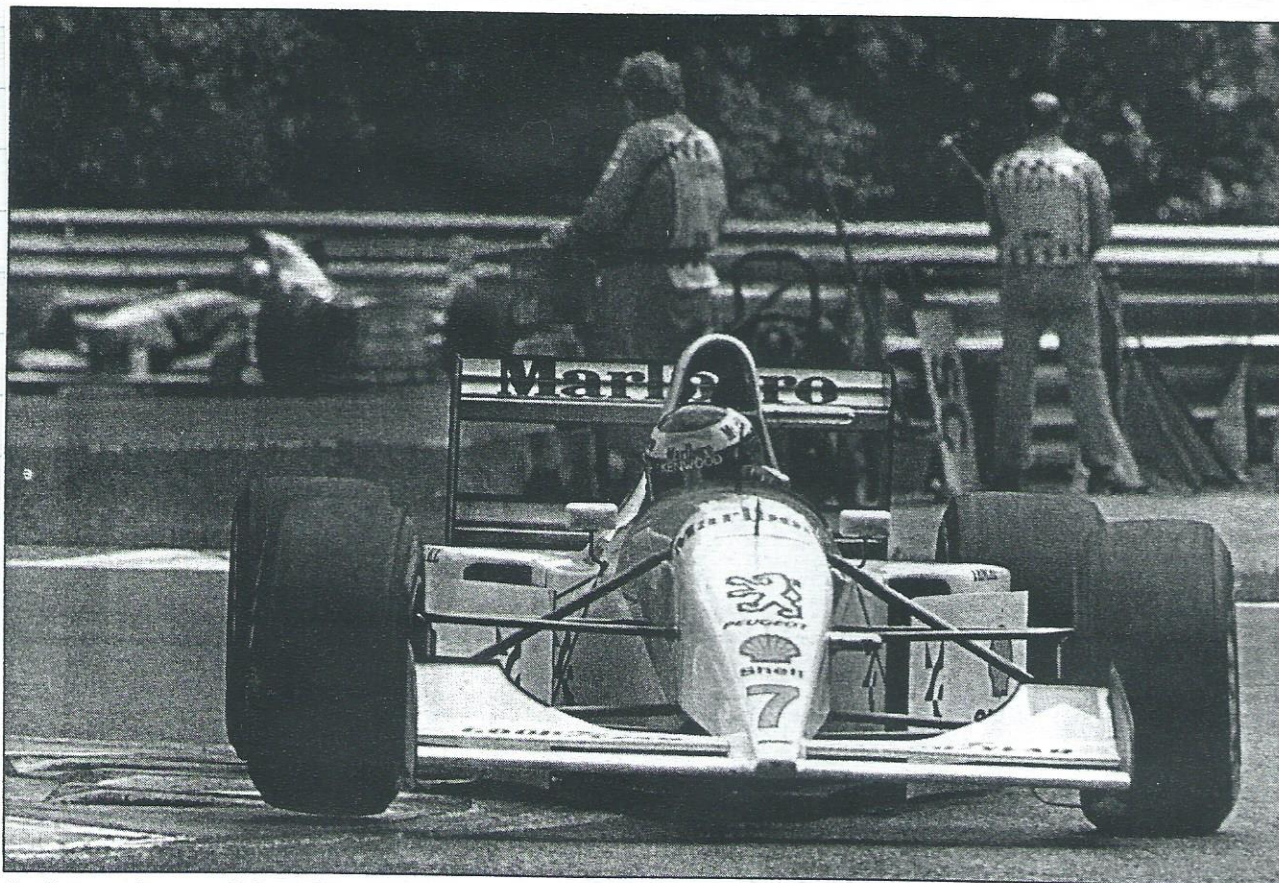
in de computers van Benetton. McLaren en Ferrari trouwens ook sporen gevonden van tractiecontrole. De teamverantwoordelijken praatten zich daar uit met de (zwakke) verklaring dat die er enkel inzat voor gebruik tijdens de trainingen.

Het is zondermeer duidelijk dat de

ontsied door de dood van Ayrton Senna en Roland Ratzenberger. Automatische versnellingsbakken werden dit seizoen uit de Formule 1 gebannen. Net als andere elektronische hulpmiddelen zoals de denkende opanging en de tractiecontrole. Na diezelfde GP van San Marino werden

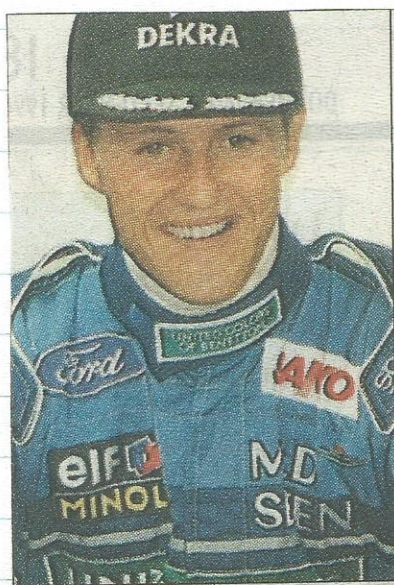
FIA, en dan in de eerste plaats haar voorzitter Max Mosley, werk maakt van de beloofde zuiveringsakcie. Mosley waarschuwde enkele maanden terug voor drakonische maatregelen tegen teams die de regels nog overtraden. De heksenjacht draait op volle toeren.

BRUSSEL (rtr, eigen berichtgeving) — De wereldraad van de Internationale Autosportfederatie (FIA), woensdag in Parijs, riskeert overuren. Naast het beroep van Schumacher, tegen zijn diskwalifikatie in Spa, en de 'filter-affaire' van Benetton, moet ook McLaren verschijnen wegens het vermeende gebruik van een automatische versnellingsbak. FIA zet de heksenjacht voort.



Na Benetton komt nu McLaren-Peugeot onder vuur. Mika Hakkinen zou gebruik hebben gemaakt van de (verboden) automatische versnellingsbak.

DONDERDAG 8 SEPTEMBER 1994



Michael Schumacher

Schumacher: verlies en winst

Michael Schumacher blijft gediskwalificeerd als winnaar van de Grote Prijs van België. Anderzijds werden zijn team Benetton en McLaren witgewassen van vermeend geknoei met de benzinepomp, respectievelijk de versnellingsbak.

Benetton en McLaren witgewassen

FIA-realisme: Formule 1 treedt als grote winnaar uit Wereldraad

PARIJS (dpa, eigen berichtgeving) — De Wereldraad van de Internationale Autosportfederatie (FIA) veegde gisteren het beroep van Michael Schumacher tegen zijn diskwalifikatie in Spa van tafel. Anderzijds ontliet de Duitser extra straf omdat de FIA aanvaardde dat Benetton de filter uit de benzinepomp van teamgenoot Jos Verstappen te goeder trouw verwijderde. McLaren maakte in Imola wel degelijk gebruik van een (verboden) automatische versnellingsbak, maar de overtreding werd met de mantel der liefde bedekt. FIA in een milde bui? We zouden het eerder realisme noemen.

Het is duidelijk dat in Parijs de weegschaal werd gehanteerd. De Belgische Grand Prix tegen een misschien langere schorsing wegens geknoei met de pompinstallatie. De belangen van de FIA en Benetton liepen even gelijk. Het beroep van Schuma-

AUTOSPORT

cher aanvaarden, zou zoveel betekenen als de commissarissen van Spa incompetent verklaren. Zij ontkrachten ter plekke het argument van de Duitser als zou de houten plaat zijn afgeschuurd tijdens zijn slipper over de kerbstones. Beroep verworpen dus.

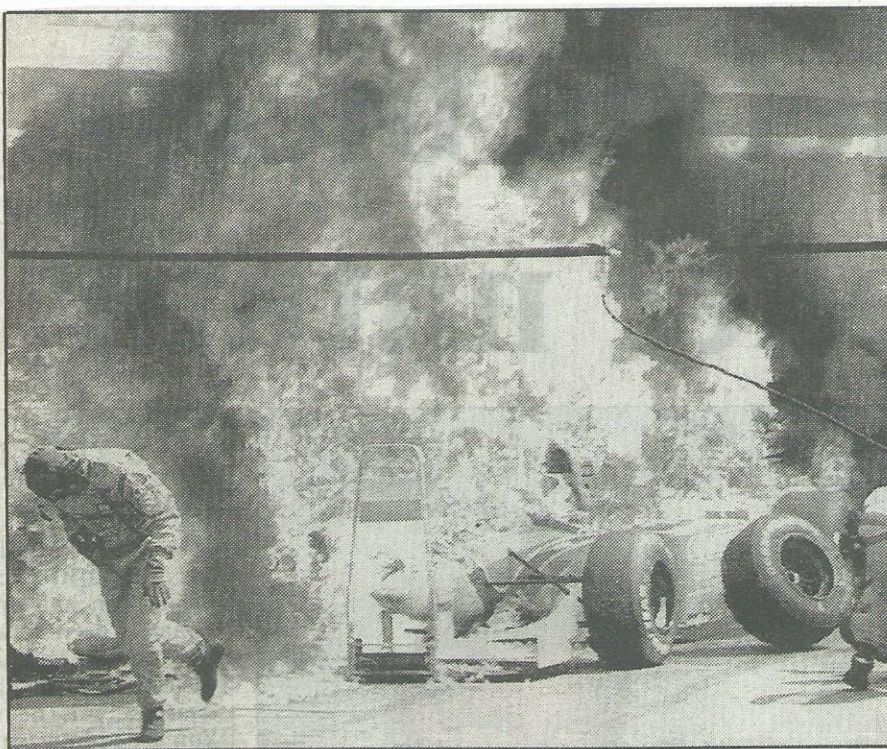
Ook Benetton komt de gang van zaken goed uit. De tien Belgische punten zijn naar de maan, maar op doelbewust bedrog zou een veel hogere straf hebben gestaan. FIA kleepte het zaakje in. „Drie dingen pleitten Benetton vrij”, aldus voorzitter Mosley. „Een brief van pompenfabrikant Intertechnique aan Larrousse dat het Franse team toestond de filter te verwijderen, het feit dat het kleinood werd verwijderd door een jonge Benetton-mecanicien, buiten weten van de directie, en, derdens, dat Benetton nooit probeerde de ingreep te verbeteren.”

Onschuldig tot het tegendeel is bewezen. Juridisch sluitend en realistisch.

Het realisme dat doet inzien dat bijkomende straffen voor Benetton en/of Schumacher de wereldtitel zwaar zouden devalueren. Nu telt Damon Hill 21 punten achterstand op de Duitser en hij krijgt de kans in Monza en Estoril, in afwezigheid van Schumacher, de kloof tot één sensationele eenheid te versmallen.

Het realisme ook dat deed beseffen dat de verbanning van McLaren de Formule 1 in komplette chaos zou dompelen. Of hoe moet je anders een kampioenschap beoordelen dat de finale ingaat zonder twee van zijn vier topteams? Aan de kant wegens reglementaire fraude. Het geschamper zou niet van de lucht zijn geweest. McLaren dus witgewassen, ook al viel het vergrijp niet te ontkennen. Hakkinen finishte in Imola derde met een McLaren die automatisch opschakelde. Expliciet verboden door het reglement. FIA verleende McLaren niettemin gratie. „Omdat het nieuwe reglement afwijkende interpretaties toelaat. McLaren was ervan overtuigd strikt legaal te handelen en stelde zich altijd heel eerlijk en koöperatief op”, luidde de officiële uitleg. Ter info: McLaren weigerde de FIA vier maanden lang de toegangskode tot zijn computer te verstrekken. Het werd daarvoor beboet met drie miljoen frank. Ron Dennis wist niet hoe de FIA te danken.

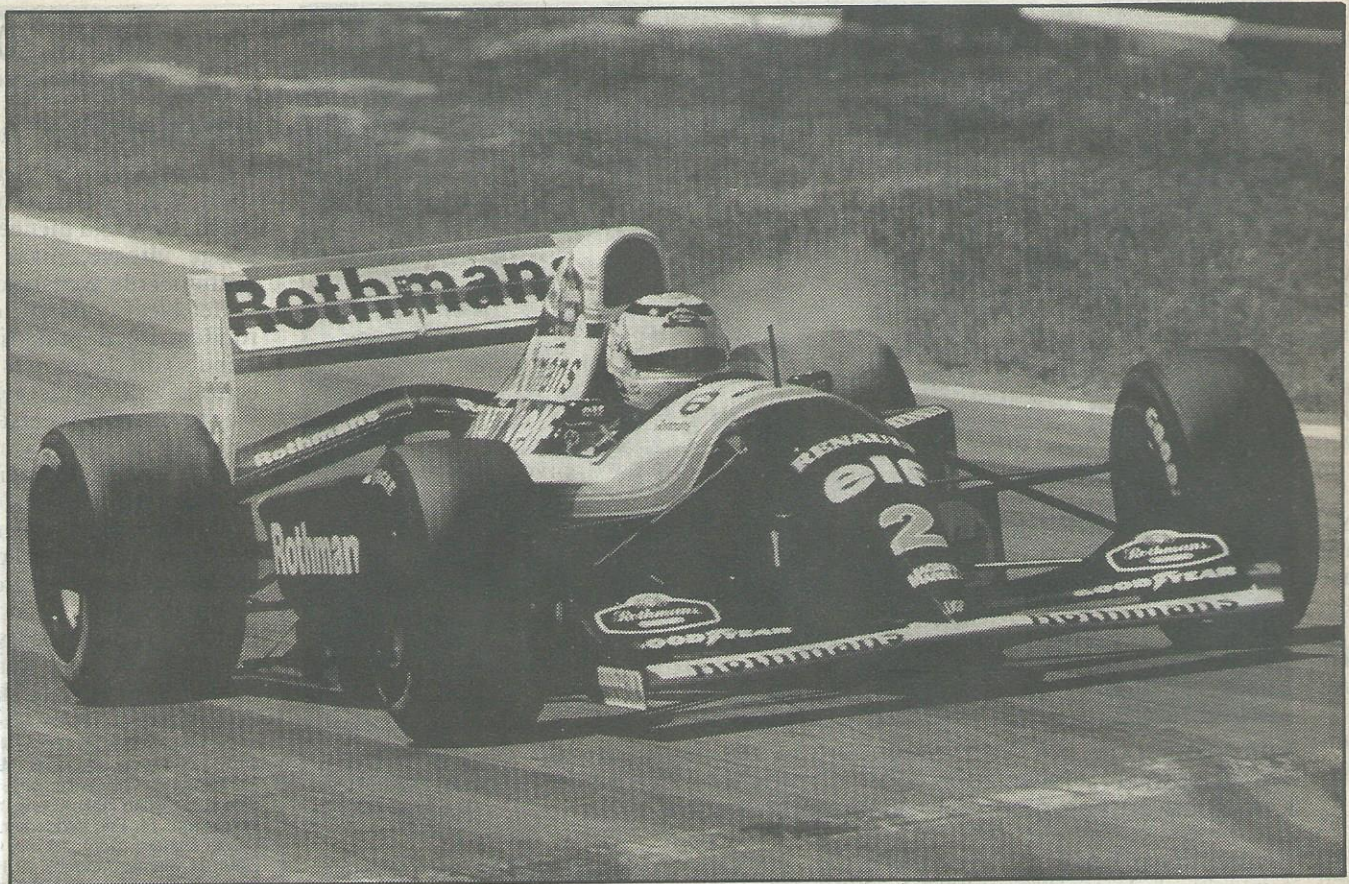
Finaal laat zich slechts één grote winnaar uit de biezondere Wereldraad van gisteren duiden: de FIA en met haar de Formule 1. Voorzitter Mosley is erin geslaagd op één dag de stallen te laten voelen dat het menens is met zijn zuiveringsaktie, enkele besmeurde blazoenen op te poetsen en een uitdagend kampioenschap nieuw vuur in te blazen. Wie doet het hem na?



Jos Verstappen in lichterlaaie. Niet de schuld van Benetton, oordeelde gisteren de Internationale Autosportfederatie.

Genie tussen stuur en stick

Dudot (Renault) over Mansell: „Met wat meer ijver,
was hij al tien keer wereldkampioen geweest”



Nigel Mansell keert terug bij Williams. Met de gedrevenheid van Ayrton Senna zag men in hem een man voor tien wereldtitels.

MONZA — Nog twee Grand Prix slapen en Nigel Mansell is terug. Van David Coulthard weten we het niet zeker, maar de rest van het Formule 1-dom kan nauwelijks wachten tot Jerez. In deze onverkwikkelijke tijden wordt Lionheart, de helmbooswuiwende, ingehaald als de messias. Niet in het minst door Williams-Renault. Zegt Bernard Dudot, chef-ingenieur van Renault: „Mansell is geniaal, maar lui. Mocht hij dezelfde ijver als Senna of Prost aan de dag leggen, hij zou behangen zijn met minstens tien wereldtitels.”

Zondag GP van Italië F1

„Mansell is de laatste van de vier groten”, aldus Dudot. „Prost, Piquet, Senna en Mansell zijn van een analytische capaciteit die je bij geen enkele jongere treft. Zij bestaan het een krono neer te zetten en tegelijkertijd het gedrag van de wagen te memorizeren. Senna was fenomenaal op dat vlak. Ik herinner me de GP van België '85. Senna beschreef me zijn snelste ronde van bocht tot bocht, telkens in vijf, zes parameters. Temperatuur, turbodruk, verbranding, toerental, oliedruk,... Drie kwartier duurde het. Puur op het geheugen. En het klopte. We beschikten toen nog niet over telemetrie, maar wel over een computer die al die gegevens opsloeg. En ik kan je vertellen: hij maakte geen enkele fout. Welhaast onmenselijk. De F1-bolide is zo ingewikkeld geworden dat die gave, de ervaring ook, belangrijker is geworden dan talent. Vandaar dat de gemiddelde leeftijd van het peloton elk jaar stijgt.”

Mansell een begenadigde afsteller? We zagen de Brit altijd als een instinct-racer, technisch onbeschreven.

„Mansell is een geval apart”, preci-

zeert Dudot. „Hij bezit ongetwijfeld het ontledende vermogen van een Senna en een Prost, maar het interesseert hem geen snars. Elke debriefing weer was het smeken en bidden om Mansell bij de les te houden. Zoveel liever stormde hij meteen het golfterrein op. Terwijl Senna een motorwizzard was en Prost het chassis tot de laatste millimeter wou doorgronden, had Mansell een broertje dood aan techniek en technische uitleg. Maar hij compenseerde die lacune met een geniale stuurslag. De Williams anno '92 reed hij al in de vierde ronde naar zijn richttijd. Hij zou de krono nadien nooit meer evenaren.

Onmogelijk met Senna of Prost. Zij leerden de wagen te begrijpen en bouwden stelselmatig op naar een topkrono. Had Mansell die ijver aan de dag gelegd, hij was al tien keer wereldkampioen geweest.”

Men kan Mansell dan toch bezwaarlijk een stimulans voor een team noemen?

„Nigel is een bron van grote frustratie voor de ingenieurs”, grinnikt de

Frank Williams gaat over de rijders van zijn team. Maar als motorenleverancier vertolkt Renault een gewichtige en gewaardeerde stem in de rekrutering. Het was een Frans initiatief dat Mansell even uit de States overvloog om de Franse Grand Prix te rijden en op te luisteren. Kostprijs: vijftig miljoen frank. Het was opnieuw uit Franse hoek dat de jongste weken de strakste Mansell-wind waaide. Met gevolg. De 41-jarige Brit neemt in de Grote Prijzen van Europa, Japan en Australië de Williams van Coulthard in. De jonge Schot, erfgenaam van de betreurde Senna, wordt terug naar de testbank gedrongen. Officieel tot het einde van het seizoen, maar ingewijden zien al verder.

Analytische capaciteit

„Damon Hill scoorde tot nog toe negentig procent van de punten”, rekende Dudot na. „We hadden nood aan een tweede puntenpakker met het oog op de konstrukeurstitel. Better nog een echte spits, want Hill is te jong voor die rol. In Duitsland bij voorbeeld maakte hij een fout en in Frankrijk bleek duidelijk dat Mansell hem naar een hoger niveau trok. Zonder die prikkel haalt hij het niet.”

Dudot, een oase van ongedwongenheid in een woestijn van dollars, kent Mansell. Van diens jaren bij Williams.

Fransman. „Maar niemand kan een team motiveren als hij. We zagen het in Frankrijk. Mansell kwam en iedereen liep op de toppen van zijn tenen. Ook al is hij een luizige communicator. Als het hem niet aanstaat, overtreedt hij gezwind de grenzen van de welvoegelijkheid. Ik heb perskonferenties meegemaakt waarop Mansell een journalist met de grond gelijk maakte omdat hij hem net iets te lang van zijn golfsticks hield.”

Benetton

Mansell is niet de enige aanwinst van Renault. Vanaf 1995 draait Benetton op Franse motoren. Net als Williams. Niet echt een logische keuze om de eerste twee teams uit het huidige WK-klassement te gaan bevoorraden.

„Bedoeling is ons te positioneren op een herschikte markt”, verduidelijkt de chef-ingenieur van Renault. „Ik verwacht Mercedes op volle kracht. De komst van een (nieuwe) Japanner kan niet uitblijven. Toen Honda in F1 zat, betrok het meer dan

de helft van zijn budget bij de overheid. Het maakt deel uit van de Japanse cultuur de kwaliteit van zijn industrie te tonen. En waar kunnen automobielbouwers beter kroonhalzen dan in F1? Ik zie ook nog een andere Duitse konstrukteur in F1 stappen. Porsche? Neen, die lijken me er niet klaar voor. Hoe ook, de kaarten worden geschud en wij mochten de gelegenheid niet laten schieten twee topteams te bevoorraden. Dat dat ten koste gaat van Ligier, doet mijn Franse hart bloeden, maar zuiver rationeel was de keuze niet moeilijk."

Was de exclusiviteit die Williams op de Franse V10 had, geen hinderpaal?

"Het kontrakt van Williams loopt dit seizoen af", stelt Dudot simpel. „Voor 1995 hoefden we dus niks te omzeilen. Trouwens, Frank Williams polste ook andere partners, Mercedes en Ford. Dat is eigen aan de F1. Ik kan je wel zeggen dat ik heb gevochten om Williams te behouden. Onze samenwerking liep altijd voorbeeldig en het is belangrijk een referentie te hebben. Ik zie geen probleem om voldoende motoren voor Williams en Benetton te produceren. Moeilijker wordt het om beide stallen gelijktijdig dezelfde evoluties te bezorgen. Dat is onze uitdaging."

Benetton met Renault. Stoot McLaren dan Peugeot af om met Ford scheep te gaan zoals in de coulissen wordt gefluisterd?

"Iedereen weet dat het drie seizoenen vergt om een motor op punt te zetten", besluit Dudot geheimzinnig. „Ron Dennis zou dus wel gek wezen de samenwerking met Peugeot nu al te verbreken. Anderzijds spelen menselijke relaties in dit soort situaties een veel grotere rol dan je voor mogelijk houdt."

Katayama blijft bij Tyrrell

WOKING — Ukyo Katayama verlengde woensdag zijn kontrakt met Tyrrell met één jaar. De 31-jarige Japanner werd vorig jaar door het Engelse team ingelijfd na in 1992 zijn F1-debuut te hebben gemaakt bij Larrousse. Katayama presteerde dit seizoen verbazend sterk met al twee vijfde plaatsen en één zesde.

Jean Alesi zet park in vuur

Fransman loodst Ferrari in eigen tempel
naar voorlopige pole-position

MONZA – Monza, dat is Ferrari. Je kan geen kant op kijken in het beroemde Parque of je ziet de Scuderia. Petjes, t-shirts, vlaggen, auto's, ontblote en niet ontblote buiken, heelder mensen, zelfs honden: alles ademt hier Ferrari. Het is maar net dat de honderdjarige eiken, recentelijk tot een regeringszaak gepromoveerd omdat ze weigerden opzij te stappen voor een veiligere Lesmo-bocht, ontsnapten aan een rood kleedje. Alhoewel, gisteren leken ze alvast rood, behangen met trosjes tifosi. Die Jean Alesi de voorlopige pole zagen pakken. De wortels van de eeuwelingen krulden in extase.

Zondag GP van Italië FI

Niets minder dan een tempel is het, Monza. Gewijd aan de god Ferra-

ri. Een god waarin niet alleen alle Italianen geloven, maar alle autofanaten. Monza is hun mekka. De heilige grond waarop ze jaarlijks hun onvoorwaardelijk geloof belijden. Even onkreukbaar als de koe voor de Indiërs. Ook al beantwoordt het circuit niet helemaal aan de moderne veiligheidsnormen. Ook al schuilt in het lover ongelukkigerwijze een kerk, waar jammer genoeg zondagochtend een mis wordt opgedragen. De warm-up wordt dan maar met een uur verlaaat, waardoor ook de race een uur later start.

Lof

Klokke negen gisteren zat de grote tribune tegenover de pitstraat al afgeladen vol. En hing ze vol. Vlaggen. Op een paar treurzangen aan het adres van Ayrton Senna na, exclusief gewijd aan de bloedroden. Uiteraard. In alle talen, in alle kleuren, in alle maten, werd de lof van de heilige familie gezongen. Gaande van weinig originele verzuchtingen ('Alesi wereldkampioen in 1995') over filosofische traktaten ('Berger, bedankt om te bestaan') tot smachtende liefdesverklaringen ('Only for your eyes, Gerhard'). De aangesprokene was zo

gevoelig voor het begin van de vrije trainingen vanuit de garage de tribune even toe te zwaaien. De eeuwige liefde van de tifosi werd zijn deel.

Plaats voor de vrije trainingen dan. Twee keer drie kwartier rondjes draaien met als voornaamste doel de wagen af te stellen. Scherpe krono's zijn pas een zorg na de middag. Natuurlijk worden om de haverklap de tijden verbeterd. Niettemin voelde de omroeper van dienst zich geroepen elke nieuwe besttijd aan te kondigen met een 'pooooool-position' die de Mexicaanse 'Gooooool' van Rik De Saedeleer deed verbleken tot een tusenwerpsel. Op anderhalfuur vrije training moest de brave man niet veel dieper in zijn woordenschat graven. Nog onderbroken door een luidruchtige Mexicaanse golf van de tifosi voor elke passage, elke start, eigenlijk elke beweging van een Ferrari of iets of iemand in het bloedrood.

Vreugde

Beelden schieten te kort om te beschrijven wat gebeurde toen Jean Alesi om halftwee inderdaad de pole pakte. Zij het voorlopig, maar geen Italiaan die dat geloofde. Jolige Jean wipte eerst over Gerhard Berger, later

over Damon Hill. En stelde in de finale vijf minuten de krono nog twee keer scherper. Het metalen hart van de tribune kreunde. En begaf het ei zo na toen Jean, na geleverde arbeid, op de pitmuur klom om zijn vreugde uit te schreeuwen. We kunnen slechts hopen dat Ferrari zondag niet wint om een herhaling van het Hei-zel-drama te voorkomen.

Dat risico wil Alesi best lopen. „Monza wordt het decor voor mijn eerste Grand Prix-overwinning”, broebelde Jean tussen zevenenzestig mikrofoons en een wandeltelefoon, hem aan het oor gestopt door Jean Todt met de melding 'Luca'. Di Montezemelo. De baas van Ferrari wou de eerste zijn om Alesi te feliciteren. Vanuit Maranello, thuisbasis van Ferrari, waar alles in gereedheid wordt gebracht voor de tweede overwinning van het seizoen.

Een paar onguere sujets zijn vastbesloten daar een stokje voor te steken. Voorop Damon Hill, die een unieke kans krijgt zijn achterstand in de WK-stand op de geschorste Schumacher alvast tot elf punten terug te brengen. De Brit realiseerde de tweede tijd, op één tiende seconde van Alesi. En één tiende sneller dan Coul-

thard. Verrassend was de zesde tijd van Herbert. De kleine, blozende Brit reed in primeur de nieuwe Mugen-motor. Mr. Honda, patron van Mugen en neef van, was voor de gelegenheid uit Japan komen overvliegen en zag dat het goed was. We kunnen ons inbeelden dat Philippe Adams, die een kruis maakte over Monza om in Spa Procar te rijden, de nachten die hem nog van Portugal scheiden, vol ongeduld aftelt.

Doekje

En wat met de Benettons? We kunnen kort zijn: ze kwamen niet in het stuk voor. Verstappen veertiende, de terugkerende Lehto zestiende. De afwezigheid van Schumacher of zijn ze nu eindelijk strikt reglementair, zoals kwatongen fluisterden. Verstappen hypotekeerde alvast de kronosessie door 's ochtends op de kerbstones zijn chassis scheef te trekken.

En Lehto? Die moest het stellen met een doekje voor het bloeden hem aangereikt door een Finse bewonderaarster, verdwaald in een rode tribune. „JJ, I love you.” Je moet niet snel gaan om snel te zijn.

Mosley en FIA anticiperen op nieuwe gevallen van 'goede trouw'

MONZA — Max Mosley, de voorzitter van de Internationale Autosportfederatie (FIA), moest in Monza diep in zijn advokatenverleden tasten om de massa vragen over de wereldraad van woensdag te beantwoorden. Hij hamerde op de klaarblijkelijke eerlijkheid van Benetton en McLaren om hun witwassen, ondanks vastgestelde inbreuken, te verantwoorden. Niettemin bleef zijn gehoor met de indruk achter dat sportieve overwegingen een rol hadden gespeeld in de beslissingen.

Mosley erkende dat de FIA niet helemaal vrijuit ging in de roerselen door een vage, voor afwijkende interpretaties vatbaar reglement. Om herhalingen te voorkomen voorziet de FIA voor '95 een herstructurering en een handvol maatregelen.

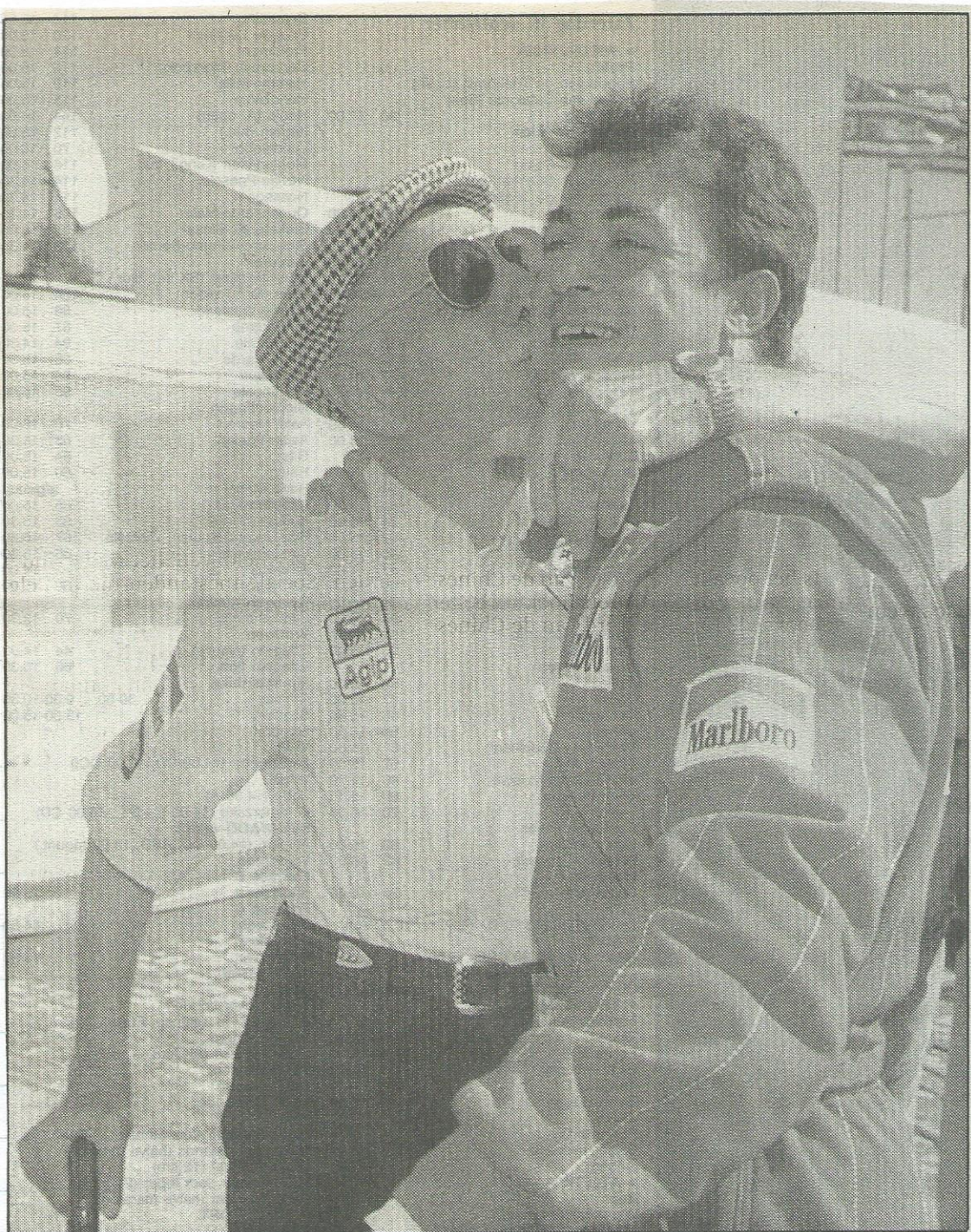
„Het kan niet dat vijf uur na een wedstrijd de uitslag wordt gewijzigd”, verwees Mosley naar de Belgische GP. „En het is godgeklaagd dat voor de behandeling van het beroep van een rijder of een team telkens de wereldraad dient opgetrommeld. Daarom zullen rijders en teams zich vanaf 1995 direct tot de beroepskommissie van de FIA kunnen wenden. Bij twijfel over de legaliteit van een wagen, wordt de uitslag onder voorbehoud geplaatst en worden 's anderendaags de betrokken controleurs gehoord door de FIA, die meteen een verdict velt.”

„Bij het begin van het seizoen '95 eisen we bovendien van alle petroliers een monster

van hun benzine en van alle teams hun computercode. Op elke GP zullen onze controleurs over apparatuur beschikken om de benzine en de software te vergelijken met wat ons bij het begin van het seizoen is overhandigd. Elke afwijking zal worden beoordeeld als een inbreuk tegen het reglement en bestraft. De wagens zullen ook worden uitgerust met een onderdeel dat ervoor zorgt dat de bodemspeling re-

glementair is en blijft. Ook tijdens de race.”

„Toen we de elektronische hulpmiddelen voor de rijder verboden, werden we uitgelachen”, besloot Mosley ietwat rancuneus. „We zouden de elektronika nooit kunnen controleren, heette het. Mag ik er op wijzen dat we in de computer van McLaren een virus detecteerden dat hen pk's kostte. Blijkbaar zijn we toch niet helemaal inkompetent.” (WW)



De Ferrari-aanhangers gingen in Monza uit de bol. Jean Alesi, die de snelste oefentijd realiseerde, wordt omhelsd door een 88-jarige fan.

Coulthard laat Hill voor

Ferrari sneuvelt in de pitstraat:
tweede plaats Berger schrale troost

MONZA — Honderdduizend tifosi zagen Ferrari in de pitstraat tweemaal naast de overwinning grijpen. Eerst schakelde Jean Alesi, schijnbaar gelanceerd voor zijn allereerste zege, zich vast, vervolgens werd Gerhard Berger net enkele seconden te lang geblokkeerd door Olivier Panis. David Coulthard pakte de leiding en liet even verder zijn ploegmaat Hill galant voor. De Brit nadert tot op elf punten van WK-leider Schumacher, geschorst in Monza en Estoril.

GP van Italië F1

„Het is duidelijk dat Irvines herse-
nen werden verwijderd; het wordt tijd
dat men dat ook met zijn licentie
doet.“ Peter Collins ging zwaar te
keer, maar er viel wat te zeggen voor
de woede van de Lotus-baas. De nieu-
we Mugen-krachtbron was de revelatie
van het weekeinde. Hij stuwde
Johnny Herbert naar de vierde tijd. De
Brit, 1 m. 70 onversneden race-talent,
maar geremd in zijn opgang door een
verschrikkelijk crash in F3000, her-
leefde. „Ik overwoog ernstig uit F 1 te
stappen“, bekende de 31-jarige zater-
dag. „Liever een toonaangevende rol
vertolken in toerisme dan een num-
mer zijn in F 1. Maar dit geeft me
opnieuw moed.“

Niet eens tot aan de eerste chicane
duurde Herberts geluk. Daar reed Irvi-
ne, als een briesende stier vanuit
negende positie opgerukt, op de Lotus
in. Coulthard, Comas, Panis en De
Cesaris deelden in de brokken. Er
kwam een tweede start van. Met
Herbert, niet tijdig terug op de grid,
vanuit de pitstraat en in de reserve-
wagen. Met de oude Mugen, die trou-
wens zou begeven. Doodjammer. Irvi-
ne werd naar de laatste plaats op de
grid verwezen en zag zich achteraf

een voorwaardelijke schorsing van
één wedstrijd opgelegd. Licht voor
een recidivist. De Ier moest eerder dit
seizoen al drie races aan de kant
wegens zijn rol in de crash van Ver-
stappen.

Wellicht kostte de herstart Jean
Alesi de allereerste Grand Prix uit zijn
carrière. Toen de Fransman als leider
uit zijn eerste pitstop wou komen,
weigerde de versnellingsbak de eerste
in te schakelen. We mogen aanne-
men, geteisterd door een extra keer
achthonderd paarden de zweep te
geven. Alesi overwoog harakiri, maar

bedacht zich. De ontgoocheling was
alvast zo groot dat hij de hele avond
geen gebenedijd woord over zijn lip-
pen kreeg. Zelfs niet in het officiële
communiqué. Het lijkt er niet op dat
de verhouding tussen Alesi en Ferrari
gisteren in gunstige zin evolueerde.

Eens te meer pech voor Alesi, maar
Berger leek de meubelen voor Ferrari
te kunnen redden. Trager gestart dan
Alesi — de Fransman ging voor twee
stops en had dus minder benzine aan
boord — kon de Oostenrijker nooit
verder dan een paar seconden op Hill
uitlopen, maar de Williams maakte

geen aanstalten in te halen. „Ik ben
blij dat ik Gerhard in de pit passeerde,
want op de piste was het me wellicht
niet gelukt“, gaf Hill na zijn overwin-
ning trouwens toe. Net toen Berger
zich na de tankstop op gang wou
trekken, liep buur Panis binnen. De
Oostenrijker was verplicht enkele se-
conden te wachten. Genoeg om Coul-
thard en Hill toe te laten voorbij te
stormen. „Ik kwam met vijftien se-
conden achterstand op Hill terug op
de piste“, aldus Berger. „Niet meer
goed te maken. Ik betwijfel trouwens
sterk of ik in staat was geweest iets op

de Williams goed te maken.“

Iedereen gunde Coulthard de over-
winning. Maar de jonge Schot plooide
zich gewillig naar de teamorders. Be-
grijpelijk, zijn zitje voor volgend sei-
zoen staat op de helling. Finaal kreeg
hij ook de tweede plaats niet. In de
allerlaatste bocht blies de Renault V10
zijn laatste adem uit en mocht Berger
naar de tweede plaats schuiven. Mon-
za is zowat het snelste circuit op de
kalender en stelt de motoren duidelijk
zwaar op de proef.



Eddie Irvine werd door de wedstrijdleiding aangewezen als de schuldige voor deze chaos. De Ier ging iets te fel de eerste bocht in met
brokken als resultaat.



Damon Hill ziet het verdere verloop van het WK wel zitten na zijn overwinning in Monza.

DE UITSLAG

● **Uitslag GP van Italië:** 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 307.400 km in 1u18:02.754 (gem: 236.322 km/u); 2. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) op 4.930; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 25.640; 4. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 50.634; 5. Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 1:25.575; 6. David Coulthard (GB/Williams-Renault) op 1 ronde; 7. Eric Bernard (Fra/Ligier-Renault); 8. Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford); 9. J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford); 10. Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault) 2 ronden.

● **WK-stand rijders na 12 wedstrijden:** 1. Michael Schumacher (Dui) 76 punten; 2. Damon Hill (GB) 65; 3. Gerhard Berger (Oos) 33; 4. Jean Alesi (Fra) 19; 5. Mika Hakkinen (Fin) 18; 6. Rubens Barrichello (Bra) 13; 7. Martin Brundle (GB) 11; 8. Jos Verstappen (Ned) 8; Mark Blundell (GB) 8; David Coulthard (GB) 8; 10. Olivier Panis (Fra) 7; Nicola Larini (Ita) 6; Christian Fittipaldi (Bra) 6; 14. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 5; Ukyo Katayama (Jap) 5; 16. Karl Wendlinger (Oos) 4; Andrea de Cesaris (Ita) 4; PierLuigi Martini (Ita) 4; Eric Bernard (Fra) 4; 20. Gianni Morbidelli (Ita) 3; 21. Erik Comas (Fra) 2; 22. Michele Alboreto (Ita) 1; Eddie Irvine (Ier) 1; J.J. Lehto (Fin) 1.

● **WK-stand konstruktors:** 1. Benetton-Ford 85 punten; 2. Williams-Renault 73; 3. Ferrari 58; 4. McLaren-Peugeot 29; 5. Jordan-Hart 17; 6. Tyrrell-Yamaha 13; 7. Ligier-Renault 11; 8. Sauber-Mercedes 10; 9. Footwork-Ford 9; 10. Minardi Scuderia Italia 5; 11. Larrousse-Ford 2.

Lauda wil weer in een F 1

MONZA — Niki Lauda, vetbetaalde konsulent bij Ferrari, zou weer achter het stuur van een F 1 willen kruipen. De drievoudige wereldkampioen bood Luca di Montezemelo zijn rijke ervaring aan om te helpen de Ferrari op punt te stellen. De 45-jarige Oostenrijker werd gehoord. Of het om meer dan een nieuwsgierig gelegenhedsritje zal gaan, is niet duidelijk. Lauda betuigde gisteren ook uitgebreid zijn dank aan Jacky Ickx. Onze landgenoot, te gast in Monza, vlagde in 1984 als koersdirecteur van de GP van Monaco de race af wegens de regen. „De punten werden gehalveerd, wat me toeliet op het einde van het seizoen wereldkampioen te worden met een half puntje voorsprong op Prost, winnaar in Monaco”, lachte Lauda. „In tien jaar tijd heb ik niet de gelegenheid gekregen Ickx daarvoor te bedanken.”

DE STARTORDE

□ 1ste rij: Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.23.844
Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.23.978
□ 2de rij: Damon Hill (Gbr/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.24.158
Johnny Herbert (Gbr/Lotus-Mugen Honda)	1.24.374
□ 3de rij: David Coulthard (Gbr/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.24.502
Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.25.455
□ 4de rij: Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.25.528
Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)	1.25.540
□ 5de rij: Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)	1.25.568
Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford)	1.25.618
□ 6de rij: Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	1.25.628
Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.25.718
□ 7de rij: Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda)	1.25.733
Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.25.889
□ 8ste rij: Martin Brundle (Gbr/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.25.933
Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	1.25.988
□ 9de rij: Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	1.26.002
PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.26.056
□ 10de rij: Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	1.26.337
J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford)	1.26.384
□ 11de rij: Mark Blundell (Gbr/Tyrrell-Yamaha)	1.26.574
Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.26.832
□ 12de rij: Yannick Dalmas (Fra/Tourtel-Larrousse Ford)	1.27.846
Erik Comas (Fra/Tourtel-Larrousse Ford)	1.27.894
□ 13de rij: Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford)	1.28.353
David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	1.28.619
■ Uitgeschakeld: Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	1.31.387
Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	1.32.035

Gerhard Berger laakt Monza: „Een schande”

MONZA — Ei zo na stond Gerhard Berger niet aan de start. Tijdens de warm-up, 's ochtends, verslikte de Oostenrijker zich in een remmaneuver en boorde zich met het achtereind zwaar in de bandenmuur. Zijn hals, reeds geraakt in een verkeersongeval vorige week, kreeg een nieuwe klap. Met een bang voor gevoel zag men Berger afvoeren naar de medische antenne van het circuit. Uiteindelijk bleef het leed beperkt tot een stijve nek en kon Berger de start nemen. Maar hij was niet te spreken over de veiligheidsprocedure van Monza.

„Wil iemand me verklaren waarom de warm-up niet werd stilgelegd”, fulmineerde Berger, net het meest vooraanstaande lid van de Grand Prix Drivers Association dat over veiligheid gaat. „Minutenlang lag ik in het grind, in de uitloophoeve, met vijf, zes mensen om me heen terwijl de wagens tegen driehonderd per uur voorbijraasden. Laat er eentje door zijn remmen trappen, zoals ik, en je hebt een bloedbad. Onbegrijpelijk. Het interventieteam had er geen flauw benul van hoe mijn helm te ontsluiten. Ze zaten maar te prutsen en te trekken, tot ik het ding zelf opendeed. Ik vraag me af wat er zou zijn gebeurd indien ik bewusteloos was geweest. Het zou misschien niet inopportuun zijn die mensen te leren hoe het moet. Over het zogenaamde ziekenhuis wil ik eigenlijk liever niet praten. Een giller. De heren wilden foto's nemen van elke vierkante millimeter van mijn lichaam terwijl ik enkel een stijve nek had. En eens dat achter de rug mocht ik niet vertellen dat ik...”

Verstappen: verborgen camera

MONZA — Vragende blikken tijdens de ultieme kronosesie, zaterdag. Jos Verstappen reed in zijn eerste offensief naar de vijfde tijd en wekte hoge verwachtingen. Zijn tweede beurt brak hij echter na niet eens een snelle ronde af en hij verscheen niet meer op de piste. „Ik scheppte iets op dat de radiatoren doorboorde“, zuchtte de Nederlander. „Je gaat het niet geloven maar de technici vonden een camera, verloren door één van mijn kollega's. De auto raakte niet hersteld voor het einde van de sessie.“ Waardoor Jos naar de tiende plaats tuimelde. Wel tien plaatsen beter dan zijn gelegenheidsploegmaat JJ Lehto, wiens gedachten eerder naar Finland gingen, waar zijn vriendin elk moment kan bevallen.

Dode in de tribune

MONZA — Pio Villa werd de emotie zaterdag te veel. De 53-jarige Italiaan maakte vanuit de tribune mee hoe Jean Alesi en Gerhard Berger een Ferrari-front op de eerste lijn van de grid optrokken en werd geveld door een hartaderbreuk.

VIP's: Gullit, Massaro en Rambo

MONZA — Bekende gezichten onder het zeil van Ferrari: Ruud Gullit en Daniele Massaro, twee Milanisti met een hang naar snelheid. Alhoewel. „Ik verkies de papa-rijstijl“, stelde de Nederlander. Massaro gaf dan weer wel toe een fanatieke tifoso te zijn van de Scuderia. Net als Asprilla, Crippa en De Napoli. Al had het wel wat voeten in de aarde om hen bij Ferrari binnen te loodsen. De drie dachten dat hun snoet zou volstaan om de deuren van de paddock te openen. Mis poes. Ferrari bracht redding met de nodige pasjes. Gisteren vereerde Silvester 'Rambo' Stallone het circus met een bezoekje.

Rubens Barrichello praat met Ferrari over 1996

MONZA — Met de bladeren beginnen ook de transfergeruchten uit de bomen te vallen. En aangezien er in het Park van Monza geen gebrek is aan stammen, dwarrelde afgelopen weekeinde een behoorlijke humuslaag hele en halve waarheden naar beneden. Spilfiguur van de geruchtenmolen is Michael Schumacher. Zijn huidige onvrede ten spijt, ziet het er steeds meer naar uit dat de Duitser bij Benetton blijft. De Benetton-familie vraagt niks liever en manager Weber drukt zich in die termen uit. Als Schumacher blijft, dienen weinig spectaculaire verschuivingen verwacht. Op de terugkeer van Nigel Mansell na, natuurlijk. Voorlopig slechts voor drie Grote Prijzen, maar het is ontegensprekelijk de bedoeling de overeenkomst uit te breiden tot volgend seizoen. Jammer genoeg in de plaats van David Coulthard. De piepjonge Schot zal zich terecht niet meer tevreden stellen met een kontrakt als testrijder. Mogelijk verhuist hij naar Benetton, in het zog van de Renault-motor. Maar ook Olivier Panis wordt voor

dat zitje genoemd. Fransman, Ligier is eigendom van Briatore en zo wordt meteen een vakature gecreëerd voor Jos Verstappen.

Tweede detonator is of kan zijn: Rubens Barrichello. De 22-jarige Braziliaan reed zich dit seizoen in de gunst van heel wat teammanagers. En hij straalt nog een andere aantrekkingskracht uit: de steun van Marlboro Zuid-Amerika. Van daar is het maar een stap naar McLaren, Marlboro's parade-

paardje. Barrichello geeft openlijk toe met McLaren te onderhandelen, maar stelt een beslissing uit tot Jordan zijn motor voor volgend jaar heeft. Ingewijden verwachten daar Peugeot, dat zou breken met, juist, McLaren. De tweede rijder bij Jordan zou Christian Fittipaldi worden. Het tweede prijsbeest van Marlboro Zuid-Amerika. En, luister nu goed, Peugeot zou maar meteen een tweede team bevoorraden, naar het voorbeeld van en om

zich te wapenen tegen rivaal Renault. Welke stal ligt meer voor de hand dan Ligier, in de steek gelaten door Renault. McLaren zou dan overstappen op Ford, dat aast op een top-team na de breuk met Benetton. Sommigen zien zelfs Mercedes opduiken, dat nog niet bevestigde bij Sauber, zijn satellietteam sinds mensenheugenis.

Indien Peugeot naar Jordan stapt, heeft Barrichello nauwelijks nog een reden om van lucht te veranderen. Als hij op dat moment nog de keuze heeft, want Marlboro eist van Ron Dennis binnen de maand zijn opstelling voor '95. Een antwoord dat de brave man natuurlijk schuldig moet blijven, want hij wordt zelf aan het lijntje gehouden. Ferrari zou Ferrari niet zijn mocht het niet proberen voordeel te halen uit die patsituatie. Het legde kontakten met Barrichello. Niet voor '95, want Alesi en Berger zouden blijven, maar wel voor 1996. Barrichello erkende dat hij praatte. Het riskeert een lang gesprek te worden.

Adams in Estoril én Jerez

MONZA — Peter Collins van Lotus bevestigde gisteren dat Philippe Adams zowel in Estoril (GP van Portugal) als in Jerez (GP van Europa) de plaats van Alessandro Zanardi inneemt. Na de GP van België, twee weken terug, vertelde onze landgenoot dat hij nog niet over de fondsen beschikte om die twee races te rijden, maar blijkbaar is dat ondertussen geregeld. Voor Japan en Australië is er nog geen overeenkomst.

Na wat Johnny Herbert demonstreerde met de nieuwe Mugen-motor (vierde tijd), wordt het Lotus-zijte ineens een stuk aantrekkelijker. Collins meldde echter dat het nog niet zeker is dat in Estoril de twee Lotussen met de nieuwe krachtbron worden uitgerust. Hier moet Zanardi het alvast met een oud exemplaar stellen.

DINSDAG 13 SEPTEMBER 1994

Karl Wendlinger wil nog dit jaar racen

„Hoe kan ik schrik hebben van iets dat ik me niet meer herinner”

MONZA — Bleek, met voorzichtige tred, fel vermagerd, maar levend. Voor het eerst sinds de doodsmak in Monaco, vier maanden geleden, dook Karl Wendlinger weer in de paddock op. Fysiek getekend, maar mentaal fris. „Nog dit jaar zit ik weer in een Formule 1”, stelde de Oostenrijker strijdvaardig. „Peter Sauber beloofde me een test in oktober of november.”

AUTOSPORT

Amper tien dagen geleden onderging Wendlinger een operatie aan de knie. De ligamenten plakten samen en bezorgden hem helse pijnen. Van daar de aarzelande stapjes. Het beliet hem niet een goed deel van de rit uit de ouderlijke woonst in Kufstein zelf te rijden. Weliswaar in een Mercedes met automatische versnellingsbak en in het gezelschap van zijn vader.

„Ik ga niet beweren dat ik zo fit ben als voor mijn ongeval”, vertelde Wendlinger aan de verzamelde pers. „Maar ik ben toch al probleemloos van zes uur 's morgens tot elf uur 's avonds in de weer. Oefenen en nog eens oefenen. De voorbije twee weken bracht ik door in de befaamde kliniek van Willy Dörl. Volgende week trek ik er opnieuw naartoe. Alleen al voor mijn knie train ik vier uur per dag. Het is zwaar, maar je merkt elke dag vooruitgang. En dat houdt je draaiende.”

We kunnen ons voorstellen dat de hoogste drempel die Wendlinger moet overwinnen niet van fysieke, maar van mentale aard is. Als hij opnieuw in een F 1 stapt, zal het beeld van Monaco niet steeds weer



voor zijn geestesoog spoken?

„Ik herinner me niets van het ongeval, dus kan het me ook geen angst inboezemen”, ontkent Wendlinger die suggestie. „Mijn eerste bewust moment was toen ik in het hospitaal uit de coma ontwaakte. Ik weet nog goed dat ik vroeg welke dag en welk uur het was. Toen de dokter het me zei dacht ik bij mezelf: gosh, twee dagen voor de Grand Prix van Spanje, ik moet maken dat ik in Barcelona ben. (lachte) Kwam uiteraard niks van. Mijn laatste herinneringen vóór het ongeval dateren van mijn F 3-

periode. Al de rest heeft men mij moeten vertellen.”

Ook de oorzaak van de schuiver? Remde hij te laat?

„Ik remde niet te laat, ik remde alleen later dan de vorige ronde”, precizeert Wendlinger. „Omdat ik jacht maakte op een snellere tijd. Maar bij het uitkomen van de tunnel ligt het wegdek er bijzonder hobbelig bij. Dat moet de wagen uit zijn lijn hebben gedreven.”

Wendlinger schoof zijdelings en knalde met zijn hoofd in de waterbakken, sindsdien afgevoerd als alternatief voor de bandenmuur. Hij ontwikkelde een hersenoedeem, waardoor men hem in een kunstmatige coma diende te houden om hersenbeschadiging te voorkomen. Drie maanden hospitaal werden zijn deel.

„Ik diende alles opnieuw aan te leren”, verklaart Wendlinger, die tijdens zijn herstel werd overstelpt met faxen en brieven van collega-rijders. „Geheugen, reacties en, wat ik noem, intelligentie. Bij voorbeeld dat je bij de bakker om een brood dient te gaan en niet om vlees. Ik wist dat wel, maar het maakte deel uit van de therapie om alles te herhalen. Voornamelijk via computer. Een verschrikkelijke opdracht. Meer dan één uur per dag kon ik me op dat ding niet concentreren. Lezen was ook een marteling. Hoofdpijn, oospijn, dwalende gedachten, zweten. Eén of twee minuten, langer hield ik het niet vol. Ook al omdat het zo'n bloedhete zomer was.”

Volgde Wendlinger een Grand Prix op de televisie?

„Magny Cours was de eerste die ik zag”, aldus de Oostenrijker, die ondertussen vijf van de tien verloren kilo's terugwon. „Vanuit de sofa. Het was leuk, maar toch niet te vergelijken met het plezier dat je krijgt als je zelf achter het stuur van een F 1 zit. Daarom wil ik zo snel mogelijk terug-

komen. Niet overhaast. Het heeft geen zin in de wagen te stappen als ik nog niet honderd procent fit ben en op drie seconden per ronde wordt gereden. Maar, wel nog dit jaar. Peter Sauber beloofde me een test voor oktober of november. En hij vertelde dat er volgend seizoen een plaats voor mij wordt opgehouden. Een hart onder de riem.”

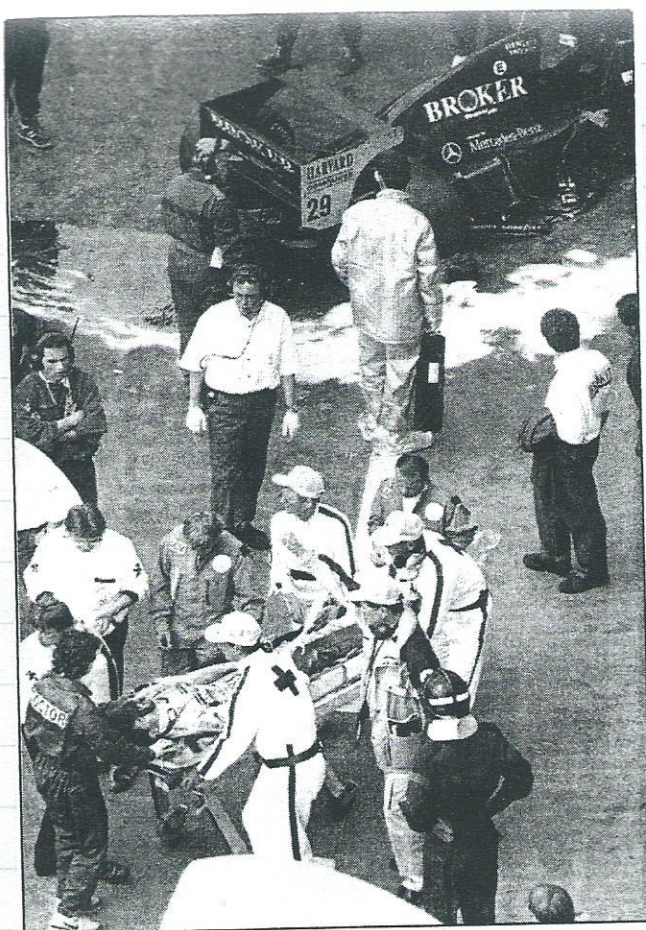
Voelt hij nog dezelfde hang naar een sport, die hem ei zo na het leven kostte?

„Ik denk nog altijd eender over F 1”, besluit Wendlinger. „Men toonde me magazines met de foto's van mijn ongeval, de brand van Verstappen, afschuwelijk. But I still love voor mij wordt opgehouden. Een motorracing.”

Formule 1: Lotus onder curatele

LONDEN (Afp) — De Formule 1-renstal Lotus, waarvan de schulden zijn opgelopen tot 10 miljoen pond, werd maandag door het hooggerechtshof van Londen onder curatele geplaatst en kan zo zijn activiteiten voortzetten. De renstal uit Norfolk, die sinds 1963 dertien keer wereldkampioen werd, wordt bevestigd door schuldeisers, in het bijzonder door motorenfabrikant Cosworth. De maatregel van de Londense rechtbank geeft Lotus, waarvoor Philippe Adams de GP van België reed, wat ademruimte. Volgens Lotuskringen, zou directeur Peter Collins mogelijk voormalig wereldkampioen Nigel Mansell ervan kunnen overtuigen te investeren om het bestaan van de renstal waar hij debuteerde te verzekeren.

„Die financiële problemen zijn de oorzaak van de erbarmelijke prestaties van Lotus vorig jaar en een gat in de sponsoring, bevestigde Neil Cooper, een van de twee curatoren. Het is triest dat een dergelijke prestigieuze renstal bescherming van de rechtbank nodig heeft.” De beheerders moesten zich op 24 oktober opnieuw aanbieden voor de rechtbank.



Karl Wendlinger herinnert zich niets van zijn zwaar ongeval in Monaco. „De foto's van mijn ongeval vind ik afschuwelijk, maar ik wil nog dit jaar opnieuw een F 1-wagen in", stelt de Oostenrijker.