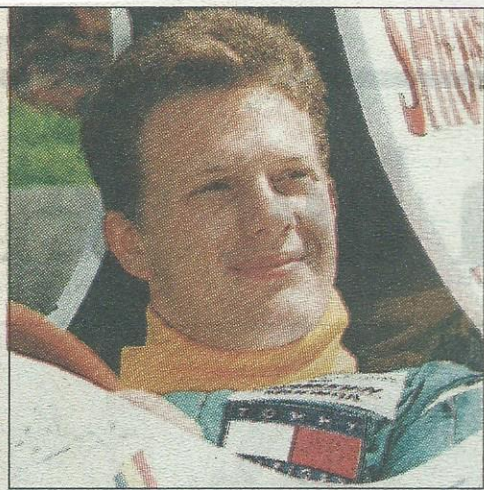


Adams en Lotus in dubio

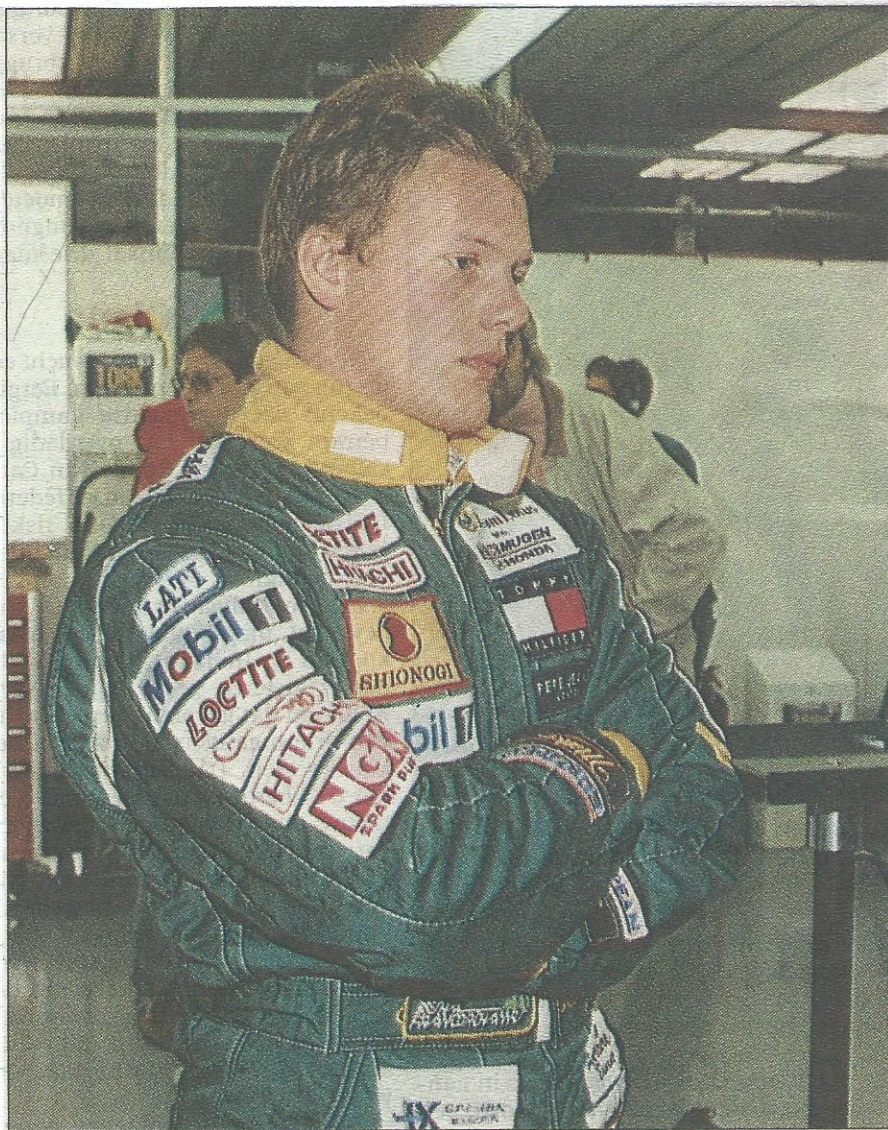
Tweede Grand Prix van 24-jarige Belg wordt
overschaduwd door schuldenberg Brits team

Philippe Adams.



Adams rijdt in Portugal zijn tweede Grand Prix

Dit weekend wordt in Estoril de Grote Prijs Formule 1 van Portugal gereden. Voor onze landgenoot Philippe Adams, enkele weken terug in Francorchamps aan een veelbesproken debuut toe, is het de tweede Grand Prix uit zijn carrière. Ook nu heeft de Moeskroenenaar financiële kopbrekens. Het Lotus-team waarvoor hij uitkomt zou anderhalf miljard frank schulden hebben. Het einde van een legendarische stal?



ESTORIL - Philippe Adams rijdt in Portugal de tweede Grand Prix Formule 1 uit zijn carrière. Al had hij daar zelf twijfels over. „Ik weet niet of ik straks überhaupt een kamion van Lotus op het circuit vind“, zuchtte onze 24-jarige landgenoot in de zilveren vogel tussen Brussel en Lissabon. „Ik hoor dat ze niet eens het geld hebben om de mecaniciens of de benzine te betalen. Mijn bijdrage kregen ze alvast nog niet. Ik ben niet gek.“

Zo'n vaart liep het niet. De wit-groene infrastructuur was wel degelijk present op de Autodromo Hermano Rodriguez. Maar het is duidelijk dat het legendarische Lotus het water tot de lippen reikt. Engelse kranten becijferden de schuld op anderhalf miljard Belgische frank.

GP Portugal FI

Philippe Adams greep zondag in Zolder naast de Procar-titel. Onverwacht, want in zijn vierwielaangedreven Audi had hij het Belgische Toerismekampioenschap gedomineerd. Een slipper en een platte batterij op de startgrid van de finale ren lieten Thierry Tassin toe zich tot kampioen te kronen.

Gisteren liep Adams de tweede ontgoocheling binnen de week op, voor het loket van Hertz in de luchthaven van Lissabon. „Team Lotus bestelde een wagen voor mij, Philippe Adams“, probeerde de Moeskroenaar in zijn beste Engels. Hoe diep de juffrouw ook in haar bakje 'reservaties' dook, de naam 'Adams' was niet te vinden. „Had ik het niet gedacht“, siste mevrouw Adams naast ons.

Het voorval was niet van aard om de alarmerende signalen die het ziel-

zond, te smoren. „De hele week al loop ik me de benen vanonder het lijf“, biechtte Philippe op. „Om uit te vissen hoe erg het precies met Lotus is gesteld. De ene dag kreeg ik een fax die alles annuleerde, 's anderendaags bleek alles weer koek en ei. Ik weet het niet meer. Hoe ook, hun eis om meteen te betalen, legde ik naast me neer. Ik ben niet gek. Laat de deurwaarder passeren en ik mag fluiten naar mijn centjes.“

Financiële put

In het Lotus-kamp was er geen vuiltje aan de staalblauwe, maar winterige lucht. Uiteraard, zouden we bijna stellen. „We deden een beroep op een curator om het team te beschermen“, aldus patron Peter Collins. „Een gebruikelijke procedure in de business. Het houdt de schuldeisers af en het geeft ons enige ademruimte. Ondertussen stroomt er nog voldoende sponsorgeld binnen om ons toe te laten te bewijzen dat we best in staat zijn te overleven zonder een financiële put te graven.“

Tot 24 oktober krijgt Lotus in eerste instantie. Dan buigt de rechtbank zich opnieuw over de zaak en kan het mandaat van Neil Cooper worden verlengd. Neil Cooper, een naam in de discipline, want hij bekommerde zich ook al om het imperium van media-magnaat Robert Maxwell. Hij moet uitmaken of Lotus levensvatbaar is. Eventueel door een herstructurering of een uitverkoop.

„We onderhandelen met de schuldeisers“, meldt Neil Cooper. „Vooral motorenbouwer Cosworth en Landhurst, een leasing-maatschappij. Als zij bereid zijn water in de wijn te doen, kunnen we Lotus redden via een herstructurering. Maar de cijfers die ik al zag, geven me weinig hoop op die optie. En dan zal er moeten worden verkocht.“

Aan wie, is de hamvraag. Wie staat te trappelen om een bedrijf over te nemen dat tot over zijn oren in het

rood staat. Ook al gaat het om een legende, behangen met zeven wereldtitels Formule 1. Nigel Mansell werd gefluisterd. Peter Collins ontkende echter dat de Britse wereldkampioen interesse had laten blijken.

De overname zou al iets aantrekkelijker en waarschijnlijker worden mocht Lotus erin slagen sportief de kop op te steken. Dit seizoen werd nog geen enkel punt gescoord, maar in Monza verraste Johnny Herbert het

hele bestel met een vierde krono. Dankzij de verbeterde Mugen-krachtbron. Het is zonneklaar dat Lotus' perspectieven worden gedetermineerd door het behoud van de Japanse motor. In principe loopt het kontrakt nog een jaar, maar gezien de omstandigheden.

„Mij hoeft je niet te vertellen dat in F1 een kontrakt haast waardeloos papier is“, aldus nog Collins. „Belangrijker is dat onze relatie met Mugen prima is. We delen eenzelfde filosofie. Maar meer kan ik daarover op dit moment niet kwijt.“

En Herbert dan. Het is een publiek geheim dat McLaren aan zijn mouw trekt. Twee jaar terug al deed Ron Dennis een bod op de Brit, maar Lotus wou hem toen niet laten gaan. Inspireert de financiële nood nu tot andere gedachten?

„Als je een goeie wagen hebt, behoef je een goeie rijder om hem te besturen“, laat curator Cooper weten. „Ik heb begrepen dat het kontrakt van Johnny nog een tijdje loopt. Maar, dit gezegd zijnde, er is niets op deze wereld dat niet te koop is.“

Lees: als er maar genoeg centen op tafel komen. Herbert wordt in elk geval in het uitstalraam geplaatst. En met hem de 'nieuwe' Lotus natuurlijk. Mugen zou twee verbeterde versies van zijn verbeterde motor hebben klaargestoomd. Beide voor de Brit. Adams moet het op het oude model redden. Wat ook zijn voordelen heeft. De tijden van onze landgenoot zullen niet konstant naast die van zijn meer ervaren ploegmaat worden gelegd. Hij krijgt de kans opnieuw te winnen, na één Grand Prix afwezigheid. Althans, indien hij betaald heeft.

„Een formaliteit“, stelde Anita Smith, persverantwoordelijke van Lotus. „Zal vanavond wel geregeld worden.“

De Formule 1 ligt niet wakker van tien miljoen. Op de flanken van de Lotus nr. 11 prijkte gisteravond alvast 'Philippe Adams'.

Gerhard Berger voorlopig snelst, Hill crasht

Gerhard Berger reed zijn Ferrari tijdens de eerste officiële oefenritten voor de GP van Portugal naar de voorlopige pole-position. De Oostenrijker had daarbij het geluk dat de sessie afgevlagd werd nadat de Ier Eddie Irvine Damon Hill een ongewone buiteling liet maken. De Jordan-rijder verloor de controle over het stuur en duwde de Williams van de Brit de lucht in. Hill belandde met het hoofd in het grind maar kroop ongedeerd uit zijn wagen. Nog heel wat rijders gingen in de fout. Onder meer ook Philippe Adams die voorlopig 24ste staat. Bertrand Gachot volgt nog twee plaatsen verder.



Berger en Ferrari-baas Todt.

Trapezewerk zorgt voor chaos

Hill rolt, Herbert, Gachot en Adams tollens tijdens de eerste oefenritten

ESTORIL — De oefenritten voor de Grand Prix van Portugal pasten naadloos bij het verkeersbeeld buiten het circuit: chaotisch. Er werd geslipt, getold en zelfs gerold dat het een lievelust was. De laureaat van het betere trapezewerk werd Damon Hill met een kei van een salto mortale in het grind. Berger staat aan het hoofd van een voorlopige grid met anderhalve Belg: Philippe Adams (24) en Bertrand Gachot (26).

Zondag GP van Portugal FI

Portugal mag dan al zijn opgenomen in de Europese Unie, zijn verkeersbeleid wijkt toch iets af van dat in de andere lidstaten. De arm der wet bij voorbeeld vat niet post naast de weg om de auto's tot voorzichtigheid te manen, maar wel om hen op te zwepen. Ga je van het gas in het zicht van een gelaarsd zwaantje, dan fluit hij zich het pleuris en zwaait zijn vleugels haast uit de kom. Scheur je honderdveertig door een dorpscentrum, dan is een goedkeurende grijns je deel. En neen, files zijn er niet om te worden opgelost, maar om te worden verlengd. Bij voorbeeld met een stoplicht honderd meter na de samenvoeging van de snelweg uit Lissabon en de tweevaksbaan uit Cascais. De poort waardoor gans Portugal zich naar de Autodromo rept. Het resultaat was een paternoster stomend ijzer.

Hoeft het te verbazen dat zo'n land zijn Formule 1-circuit verrijkt met een draak van een chicane. Bergop en met een enge haarspeld. „Het is maar net dat we de achteruit niet moeten inschakelen om de kronkel te halen“, vervloekte Jos Verstappen het prille alternatief voor de beruchte snelle

rechtse. Het hele peloton mispreeft de innovatie. Eddie Irvine mocht de eer opeisen voor het meest spectaculaire protest. De Ierse belhamel besloot Turn 9 achteruit te nemen en gaf Damon Hill een lift. De draaiende banden van de Jordan en hun even actieve soortgenoten aan de Williams bundelden de krachten en stuurden Hill het zwerk in. Overkop. Voor Hill was struisvogelpolitiek de enige uitweg: kop in het zand, of liever, het grind.

Jammer, want Hill leek aardig op weg zijn pole, ingepikt door Berger, terug te pakken. Jammer ook dat het weer Irvine moest overkomen. Met reeds drie races schorsing op de kerf-

stok (wegens zijn aandeel in de Braziliaanse crash van Verstappen) en een nieuwe voorwaardelijke straf boven het hoofd (om er in Monza Herbert te hebben uitgeknotst) wees de vinger licht richting Irvine. Gelukkig had Hill de nobele reactie zijn collega vrij te pleiten. „Ik zag het aankomen, ik zag Eddie achteruitbollen, maar hij noch ik konden iets doen om de aanrijding te vermijden. En je kan bezwaarlijk stellen dat ie er doelbewust af ging om mij eruit te rammen.

Het was de eerste keer dat ik een racewagen op zijn kop zette. Indrukwekkend, moet ik zeggen. Vijfhonderd kilo op je hoofd, het is niet niks.

Gelukkig maar dat ik niet dichterbij de vangreel tolde.”

Het incident noopte Roland Bruynseraede de rode vlag te hijsen en stopte nogal wat rijders in hun ultimatie snelle ronde. Onder andere Jos Verstappen en David Coulthard. De 23-jarige Schot krijgt hier zijn laatste kans voor de terugkeer van Nigel Mansell. Al is 'kans' niet echt het juiste woord, want voor 1995 heeft Damon Hill al getekend en hoopt Frank Williams in eerste instantie op Mansell.

„Het team legde overhaast contact met Mansell”, vertelde Coulthard onmiskenbaar bitter. „In Frankrijk was alles al beklonken. Ik had nog geen gelegenheid gehad te bewijzen wat ik in mijn mars had. Jammer. Ook voor Williams. Ik had hen enkele miljoenen dollars kunnen besparen.”

We kunnen ons echter voorstellen dat Mansell liever met Hill, die zich goedschiks verzoent met een rol als tweede rijder, in een team zit, dan met een jonge wolf als Coulthard. Maar, na wat hij toonde, zal het Coulthard wel niet aan gegadigde werkgevers ontbreken. Tyrrell zou op de eerste rij staan.

Toen de rode vlag werd uitgehangen, stonden Herbert, Gachot en Adams al aan de kant. Na evenveel slippers, in het geval van Gachot weliswaar veroorzaakt door een sterven-

de motor. Herberts tijd werd zelfs uit het klassement geschrapt omdat hij door de Portugese commissarissen als spookrijder opnieuw op gang werd geduwd.

Op een circuit waarmee hij kennismaakte, vorderde Philippe Adams met rasse schreden. 1.29.498, 27.248, 26.846 's ochtends, na de middag 26.634 en 25.313. Waarna onze landgenoot de Lotus in de bak parkeerde. „Iets te laat op de remmen in mijn nervositeit”, bekende Philippe. „Ik was namelijk aan het sukkelen met het terugschakelen. In het kortere bochtenwerk zit ik goed. De meeste tijd gaat op aan de rechte stukken en de snelle bochten. Omdat mijn motor aan de zwakke kant is. Wat mij tevens verhindert veel vleugel te steken zodat ook de wegligging nipt is. Maar, je hoort me niet klagen. Hier beleef ik tenminste plezier aan het sturen, in Spa verbrodden de druk en de sponsorbeslommeringen de pret.”

Nu hij er toch over begint: is de volgende Grand Prix, in Jerez, al rond? „Ik heb deze nog niet betaald, wat zou ik dan al aan de volgende denken”, lacht de 24-jarige Adams. „Dat is pas een zorg voor maandag. Wel probeert collega-rijder José Close hier iets te los te peuten voor Japan en Australië bij een Japans contact.”

In de wandelgangen wordt gefluisterd dat Philippe een faire kans maakt om tijdens de winter en volgende seizoenen de kleuren van Audi Sport te verdedigen in de Pacific, respectievelijk het Brits Toerismekampioenschap. In dat licht zou een deelname aan de Toerisme-finale op 16 oktober in Donington niet misstaan. Maar op die dag wordt in Jerez ook de Grand Prix van Europa F1 gereden.

● **VERWITTIGING VOOR ALESI** — Jean Alesi werd betrapt op inhalen, onder de rode vlag. Hij kwam goed weg met slechts een verwittiging. Hij rijdt dan ook voor Ferrari.



• De eerste officiële oefentijden:

1. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:20.608; 2. Damon Hill (Gbr/Rothmans Williams-Renault Elf) 1:20.803; 3. David Coulthard (Gbr/Rothmans Williams-Renault Elf) 1:21.120; 4. Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot) 1:21.251; 5. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:21.517; 6. Ukyo Katayama (Jap/Tyrell-Yamaha) 1:21.590; 7. Martin Brundle (Gbr/Marlboro McLaren-Peugeot) 1:21.656; 8. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:21.839; 9. Mark Blundell (Gbr/Tyrell-Yamaha) 1:22.288; 10. J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford) 1:22.613; 11. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 1:22.614; 12. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1:22.636; 13. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:22.795; 14. Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes) 1:22.885; 15. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1:22.974; 16. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:23.243; 17. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:23.364; 18. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:23.411; 19. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1:23.711; 20. Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1:24.192; 21. Yannick Dalmas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1:24.438; 22. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1:24.527; 23. Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1:25.039; 24. **Philippe Adams** (Bel/Lotus-Mugen Honda) 1:25.313; 25. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 1:25.686; 26. Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1:27.960; 27. Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1:32.706.

MAANDAG 26 SEPTEMBER 1994

Ferrari woedend

ESTORIL — Ferrari moet 1,5 miljoen frank boete betalen en krijgt een voorwaardelijke schorsing van één GP opgelegd omdat zijn mecaniciens vrijdagavond een deur van het circuit openbraken. De Italianen hadden tot na negenen gesleuteld toen ze constateerden dat de poort waarlangs ze 's ochtends waren binnengekomen, dicht was. Ze forceerden het slot, maar werden betrapt door de politie. Vijf mecaniciens sloegen op de vlucht, de anderen gingen in de clinch met de ordehandhavers. Ferrari, dat beroep aantekende, noemde de straf „belachelijk en onaanvaardbaar” en „tekenend voor de verwarring en het gebrek aan geloofwaardigheid dat de Formule 1 al van in het begin van het seizoen kenmerkt. De enige juiste reactie zou een forfait geweest zijn, maar dat doen we niet uit respect voor de autosportfans.”

Hill op één punt van Schumacher

Williams-kopman puurt maximaal profijt uit schorsing van Duitse WK-leider

ESTORIL — Damon Hill puurde maximaal profijt uit de schorsing van Michael Schumacher. Na Italië won hij gisteren ook de Grand Prix van Portugal en nadert in de WK-stand tot op één puntje van de Duitser. Een bloedstollende finale kondigt zich aan, maar de smaak van kunstmatigheid is onmiskenbaar. Het zou helpen mocht Hill zich in Jerez een waardige tweede tonen, in de konfrontatie met Schumacher en Mansell, zijn nieuwe ploegmaat.

GP van Portugal FI

Het is onbeschrijflijk jammer dat voor Mansell iemand als David Coulthard moet wijken. De 23-jarige Schot toonde zich de jongste weken minstens de evenknie van zijn kopman en werd slechts door teamorders van zijn eerste overwinning gehouden. Gisteren alweer. Hij kwam alerter weg dan Hill, jaagde Berger perfect op en schoof door naar de leiding toen de Oostenrijker zijn Ferrari al in de zevende ronde met een defekte versnellingsbak achter moest laten. Met twee ronderekords snelde Coulthard weg van zijn achtervolgende ploegmaat, verteerde ook de eerste pitstop moeiteloos en zette vervolgens in de toegevoegde chicane de deur wijdopen. Tenminste, dat dacht iedereen te hebben gezien.

„Fout”, korrigeerde David. „Damon caught me asleep. Ik ging wat te breed, ik had nooit verwacht dat Damon op die plaats zou aanvallen. Eenmaal hij naast mij zat, verleende ik hem uiteraard vrije baan. Een crash tussen de twee Williams' zou niet mooi hebben geoogd.”

Nobele jongen, die Coulthard. Mischien kreeg hij van Frank Williams wat beloofd. Een sluipweg door de duistere gangen van de Formule 1. Niemand twijfelt er alvast aan dat Coulthard in Jerez opnieuw aan de start staat. Zelfs in een topwagen.

Brabham geschorst

⁸⁷ Nog een andere scène in de GP van Portugal kreeg een verrassende interpretatie. Halfweg stormde Jean Alesi, derde en achternagezeten door Hakkinen en Barrichello, met een moordvaart op Turn 3 af. De Fransman blokkeerde zijn remmen en schoof David Brabham, netjes in het buitenspoor, van de baan. Zo zag iedereen het, behalve de wedstrijdcommissarissen. Zij legden de Simtek-rijder een voorwaardelijke schorsing van één race op wegens 'onsportief rijgedrag'. Een onbegrijpelijk oordeel dat een stank van compensatie verspreidt. Compensatie voor de strenge straf die

tegen Ferrari werd uitgevaardigd wegens het incident met zijn mecaniciens vrijdagavond (lees elders).

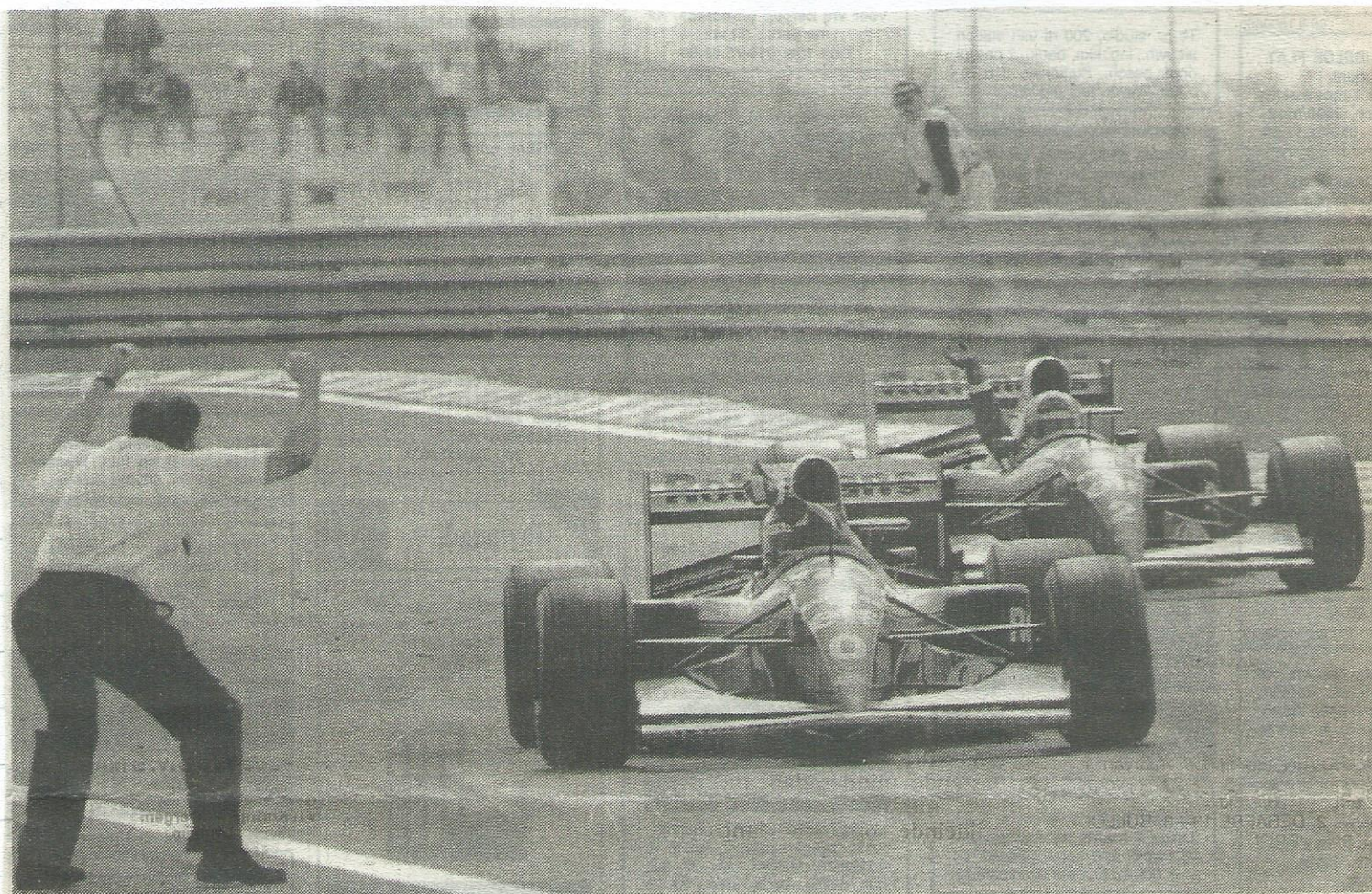
Alesi deed er nog een schepje bovenop: „In Monaco al gooide Brabham de deur op mijn neus”, klaagde de Fransman. „Het ergste is nog dat hij nooit de moeite nam zich te komen verontschuldigen.” Het is duidelijk dat Alesi zich momenteel niet al te best in zijn vel voelt.

Na de aftocht van Alesi en Berger, stond niets nog een podium Hill-Coulthard-Hakkinen in de weg. Frentzen leek lange tijd een wig te

kunnen drijven in de geijkte hiërarchie, gokkend met slechts één pitstop, maar in de 32ste ronde brak de transmissie. Hakkinen, Barrichello, Verstappen en Brundle schoven door naar de punten. De Nederlander reed de beste wedstrijd uit zijn prille F1-carrière. Kwam zelfs Barrichello bedreigen, maar een slipper bij het aansnijden van de rechte, deed hem weer terugvallen. „Blundell had op die plaats nogal wat olie uitgebraakt”, vertelde Jos. „Ik zag ze liggen, maar kon ze niet meer ontwijken. Wel anticiperen, zodat ik relatief makkelijk de

wagen weer onder controle kreeg. Ik beheers de Benetton nu in die mate dat ik echt kan gaan aanvallen in plaats van te moeten wachten op uitvallers.”

In de loop van de week komt Paul Tracey uit de Indycar overwaaien om in Estoril de Benetton te testen. Vreest Verstappen niet voor zijn plaatsje? „Dat Tracey maar komt, hij haalt toch mijn tijden niet”, stelde Jos. Aan zelfvertrouwen heeft het hem nooit ontbroken.



Dolle vreugde in het Williams-kamp. Na Italië won Damon Hill ook de Portugese grand prix, terwijl zijn teamgenoot Coulthard tweede eindigde.

Philippe Adams: „Ik ben dood”

ESTORIL — Blonde Christine kon haar tranen niet bedwingen toen manlief als zeventiende door de finish reed. Ze kreeg van een Lotus-meisje een fles water in de handen gestopt en teende de pitstraat af op zoek naar haar halve trouwboek. Ze moest even wachten voor hij door het gewoel rond het podium brak, maar de kus was er niet minder passioneel om. Een ontlading na één uur en veertig minuten nagelbijten. Philippe had nauwelijks nog de kracht om te reageren.

„Ik ben dood”, klonk het zwetend. „Mijn nek doet pijn, mijn armen, mijn rug, alles. Ik had mijn helm nochtans vastgegespt aan mijn schouder om het hoofd te bieden aan de G-krachten, maar het hielp nauwelijks. Al na dertig ronden verging ik van de pijn in de hals. Fysiek is het echt heel zwaar.”

Philippe Adams maakte in Portugal zijn eerste F1-race vol. Als zeventiende —

zestiende na de diskwalifikatie van Panis — en laatste van het rijdende peloton. Hij haalde niemand in, zijn rondetijden waren niet bepaald indrukwekkend, maar hij deed het maximum aan ervaring op en strijkt ook de uitkering van zijn verzekeringssysteem op: 100.000 dollar bij aankomst.

„Ik had zeker een seconde per ronde sneller gekund”, blikte de 24-jarige Moeskroenaar verder terug. „Maar na vier, vijf ronden zaten de banden al door hun grip heen en was het uitkijken geblazen. Zeker toen de kopgroep me op de nek viel. Man, dat is me wat, in peloton rijden tegen driehonderd per uur. En nog fluiten ze je rond de oren. Bepaald indrukwekkend. Bijna verkeek ik me op de aanstormende Hill. Het zou wat geweest zijn: Adams beslist over wereldtitel.”

Op naar Jerez nu, waar over drie weken de Grand Prix van Europa wordt gereden.

Mét Philippe Adams, tenminste als Lotus er tegen dan nog is.

Ook Panis van de plank

ESTORIL — Na afloop werd de Ligier van Olivier Panis niet konform bevonden. Hoe raad U het, de houten plank onder de bodemplaat was te ver afgesleten. De FIA begint zoetjesaan in te zien dat hout niet echt het meest geschikte materiaal is voor de plank die de wagens naar een hogere afstelling moet dwingen. Overwogen wordt op metaal over te stappen. Panis zag inmiddels wel zijn negende plaats in Portugal geschrapt.

DE STARTORDE

1ste rij:		
Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1.20.608 (gemiddeld: 194,720 km/u)	
Damon Hill (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.20.766	
2de rij:		
David Coulthard (GB/Rothmans Williams-Renault Elf)	1.21.033	
Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.21.251	
3de rij:		
Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1.21.517	
Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1.21.590	
4de rij:		
Martin Brundle (GB/Marlboro McLaren-Peugeot)	1.21.656	
Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	1.21.796	
5de rij:		
Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	1.21.921	
Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford)	1.22.000	
6de rij:		
Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	1.22.132	
Mark Blundell (GB/Tyrrell-Yamaha)	1.22.288	
7de rij:		
Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)	1.22.294	
J.J. Lehto (Fin/Benetton-Ford)	1.22.369	
8ste rij:		
Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.22.672	
Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	1.22.756	
9de rij:		
Andrea de Cesaris (Ita/Sauber-Mercedes)	1.22.885	
PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.23.243	
10de rij:		
Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1.23.364	
Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda)	1.23.408	
11de rij:		
Eric Bernard (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1.23.699	
Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.24.192	
12de rij:		
Yannick Dalmas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1.24.438	
David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	1.24.514	
13de rij:		
Philippe Adams (Bel/Lotus-Mugen Honda)	1.25.313	
Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford)	1.25.649	
Uitgeschakeld:		
Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	1.27.385	
Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	1.29.291	

DE UITSLAG

- 1. Damon Hill (GB/Williams-Renault), de 309,560 km in 1 u. 41 min. 10 sek. 165 (gem.: 183,589 km/u); 2. David Coulthard (GB/Williams-Renault) op 0.603; 3. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 20.193; 4. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 28.003; 5. Jos Verstappen (Ned/Benetton-Ford) 29.385; 6. Martin Brundle (GB/McLaren-Peugeot) 52.702; 7. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1 ronde; 8. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford); 9. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford); 10. Eric Bernard (Fra/Ligier-Renault); 11. Johnny Herbert (GB/Lotus-Mugen Honda); 12. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 2 ronden; 13. Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia); 14. Yannick Dalmas (Fra/Larrousse-Ford); 15. Jean-Marc Gounon (Fra/Simtek-Ford) 4 ronden; 16. **Philippe Adams** (Bel/Lotus-Mugen Honda). De overige deelnemers werden niet geklasseerd.
- **Tussenstand WK rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 76 ptn; 2. Damon Hill (GB) 75; 3. Gerhard Berger (Oos) 33; 4. Mika Hakkinen (Fin) 22; 5. Jean Alesi (Fra) 19; 6. Rubens Barrichello (Bra) 16; 7. David Coulthard (GB) 14; 8. Martin Brundle (GB) 12; 9. Jos Verstappen (Ned) 10; 10. Mark Blundell (GB) 8; 11. Olivier Panis (Fra) 7; 12. 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.
- **Tussenstand WK konstruktors:** 1. Williams-Renault 89 ptn; 2. Benetton-Ford 87; 3. Ferrari 58; 4. McLaren-Peugeot 34; 5. Jordan-Hart 20; 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.

DAMON HILL EN DE NAGEDACHTENIS AAN EX-PLOEGMAAT SENNA

'IK DENK NOG ELKE DAG AAN AYRTON'

Damon Hill was de ploegmaat van de Formule 1-piloot die in de gedachten van duizenden autosportliefhebbers voortleeft als 'de grootste aller tijden'. Iedereen herinnert zich de dramatische omstandigheden waarin Ayrton Senna eerder op het jaar in Imola de dood vond. Een klap die vandaag nog nazindert in de Williams-renstal. En bij Damon Hill.



Damon Hill:
'Ik vernam het vreselijke nieuws van de dood van Senna pas na de race in Imola.'

Vanuit economisch standpunt betekende het heengaan van Ayrton Senna voor het Formule 1-bedrijf een catastrofe. De dood van de Braziliaanse *superman* volgde immers kort op het afscheid aan de Formule 1 van Alain Prost en de vlucht naar Amerika van wereldkampioen Nigel Mansell. Plots zat Formule 1-paus Bernie Ecclestone zonder vedetten. Als een toneelstuk zonder hoofdrolspelers. Het aantal toeschouwers rond de omlopen zakte zienderogen. Alleen de terugkeer van Nigel Mansell kon de Formule 1 redden. Het was Ecclestone een doorn in het oog om Mansell te zien vertrekken uit zijn competitie naar de transatlantische concurrent, de Formule Indy. Maar die rancune zette *good old Bernie* voor het goede doel graag opzij. Meer zelfs, voor de terugkeer van de regerende wereldkampioen was geen inspanning (lees: dollar) hem te veel. Prompt gooide hij zijn spaarvarken stuk, informeerde bij Frank Williams hoeveel die nog in zijn sok zitten had en lachte breed wanneer hij het vergaarde geld natelde. Dertig miljoen Belgische frank per Grand Prix, daar kan je al eens

een vliegtuig voor opstappen. Mansell was zelfs zo gecharmeerd dat hij nu al aankondigt dat hij volgend jaar definitief naar de Formule 1 terugkeert. Of het beloofde salaris van anderhalf miljard frank voor drie jaar invloed had op die beslissing, wilde de Brit niet bevestigen...

Damon Hill knort om de terugkeer van Mansell. Niets is beslist, maar de kans dat Hill bij Williams blijft, wordt met de dag kleiner.

Maar eerst hebben we het met hem over Graham Hill. De betreurde vader van Damon - een monument in de autogeschiedenis - die op 29 november '75 in een vliegtuigongeval om het leven kwam.

Draag je bewust dezelfde kleuren op je helm als je vader? Als een soort hommage?

Op een paar foto's na heb ik weinig souvenirs van de racecarrière van mijn vader. Vergeet niet dat in die tijd de Formule 1-koersen nog niet op televisie uitgezonden werden. Ik herinner me dat ik hem twee keer naar een Grote Prijs vergezelde, in Monza en in Engeland. De racerij interesseerde me als kleine jongen maar ma-

tig. Wellicht daarom kan ik me enkel een paar feestjes en geen racebeelden voor de geest halen. In '66 bijvoorbeeld nadat pa de 500 Mijl van Indianapolis op zijn naam had geschreven. Of in '69, toen hij de Grote Prijs van Monaco won. De kleuren van mijn helm zijn inderdaad een eerbetoon aan mijn vader.

Kort geleden werd je opnieuw met de dood gekonfronteerd. Van je ploegmaat Ayrton Senna.

Op zo'n moment gaat zoveel door je heen. Op het moment dat de wedstrijd omwille van het ongeval van Ayrton afgevlagd was en we klaar stonden voor de tweede start, wist ik nog niet hoe erg Senna er aan toe was. Ik heb het vreselijke nieuws pas na de wedstrijd vernomen. Ik wist niet wat ik hoorde. Ik heb voor de rest van de dag geen woord meer gezegd. Het is mentaal ontzettend zwaar om dan na een paar dagen opnieuw achter dat stuur te kruipen. Je moet een knop om draaien. Verstand op nul. De emoties slijten maar verdwijnen nooit helemaal. Ik denk nog elke dag aan Ayrton.

Ik rij met dezelfde wagen als Ayrton. Toen bleek dat zijn on-

geval te wijten was aan een technisch defect, geraakte ik even in paniek. De ingenieurs van Williams stelden me evenwel gerust dat zo'n voorval uitzonderlijk en eenmalig is.

Is de Formule 1 er veiliger op geworden?

Ik vind van niet. De strengere controles op omlopen én wagens ten spijt, blijft het risico met je meerijden. Er staan 26 wagens aan de start. Op elk moment en op elke plaats kan één ervan in de fout gaan en een ongeval veroorzaken. De wijzigingen hebben overigens een nivellering met zich meegebracht. Vorig jaar was het nog ondenkbaar dat de krachtige Renault-motor van de Williams-stal het zou moeten afleggen tegen een Benetton. Aan de polemiek omtrent het al dan niet komform zijn van de Benetton-wagen, doe ik niet mee. 't Is een uitstekende wagen en Michael Schumacher is een prima piloot. Daarmee is alles gezegd.

De diskwalifikatie en schorsing van Schumacher zit me eerlijk gezegd niet lekker. Zelfs al maak ik erdoor een kans om wereldkampioen te worden. Ik zou de titel liever op een andere manier veroveren.

De terugkeer van Nigel Mansell is je een doorn in het oog?

Ik heb Mansell in Frankrijk geklopt. Ik voel me niet de mindere van hem. Ik meen te mogen zeggen dat ik al een en ander bewezen heb. En ik heb geen zin om tegen mijn landgenoot uitgespeeld te worden.

Katayama droomt van Everest

„Mijn vader sloeg me een tand uit toen hij hoorde dat ik ging racen”

ESTORIL – Japanse rijders plegen in Formule 1 maar zo zwaar te wegen als hun beurs. Ukyo Katayama (31) ontsnapte niet aan die stempel. Twee jaar lang sleepte de gedrongen ex-atleet zich van grindpoel naar zandbak. Tot wanhoop van onder andere Bertrand Gachot, Katayama's ploegmaat toen die in 1992 bij Venturi debuteerde. Zijn huidige bijzit bij Tyrrell-Yamaha, Mark Blundell, wordt al even wanhopig van de Japanner. Maar dan omdat hij hem compleet verloren rijdt. In Estoril alweer zesde op de startgrid. Alleen in de race wil het nog niet echt vlotten, meestal door pech. In Portugal begaf de versnellingsbak.

Autosport Formule 1

Katayama is een veelgevraagde gast op de zaterdagse ontmoetingen die proberen te tonen dat achter een F1-rijder ook een mens schuil gaat. Vier van de vijf (Engelse) vragen begrijpt hij niet. De vijfde beantwoordt hij totaal naast de kwestie. Onderwijl schichtig om zich heen kijkend, alsof hij het elk moment op een lopen wil zetten. Telkens hilariteit troef.

„Ik ben altijd een verlegen mannetje geweest”, giechelt Ukyo verlegen onder de Tyrrell-tent, waar het aantal Japanners per vierkante centimeter sinds de komst van Ukyo hoger ligt

dan in Tokyo. „Mijn vader stuurde mij daarom mee naar de schildersschool die mijn zus bezocht. Blijkbaar hielp het niet.”

Papa Kata was een nog snellere jongen dan zijn ukje. In de Tweede Wereldoorlog vloog hij zero's. Maar van een racende zoon wou hij niet weten.

„Hij vond me te vredelievend en te schuchter voor dit vak”, giechelt Ukyo schuchter. „Nog altijd trouwens. Mijn eerste stappen in de race-

rij moest ik dan ook in het geniep zetten. Ik had eigenhandig een brommertje opgekitteld met onderdelen die ik links en rechts had opgescharreld. Ik verborg het ding in de jungle achter ons huis. Eerst een 80cc, dan een 400cc. Waaraan ik sleutelde tot hij 200 per uur liep. Te snel. Ik crashte tegen 190 per uur. Mijn been hing in flarden. Ik moest verstek geven voor een stratenloop de dag erop en, erger nog, ik verloor mijn sportbeurs op school. Toen mijn vader dat ter ore kwam, sloeg hij me een tand uit.”

Parijs in Engeland

Ukyo was door vader voorbestemd voor de atletiek. Niet zonder reden. Op zijn vijftiende won hij de Tokyo Junior Mile in een tijd van 4'01" en werd geselecteerd voor de Olympische Juniorspelen in de Verenigde Staten. Het ongeval en de defekte knie die hij eraan overhield, trokken een streep door die ambities.

„Bergbeklimmer, was de volgende

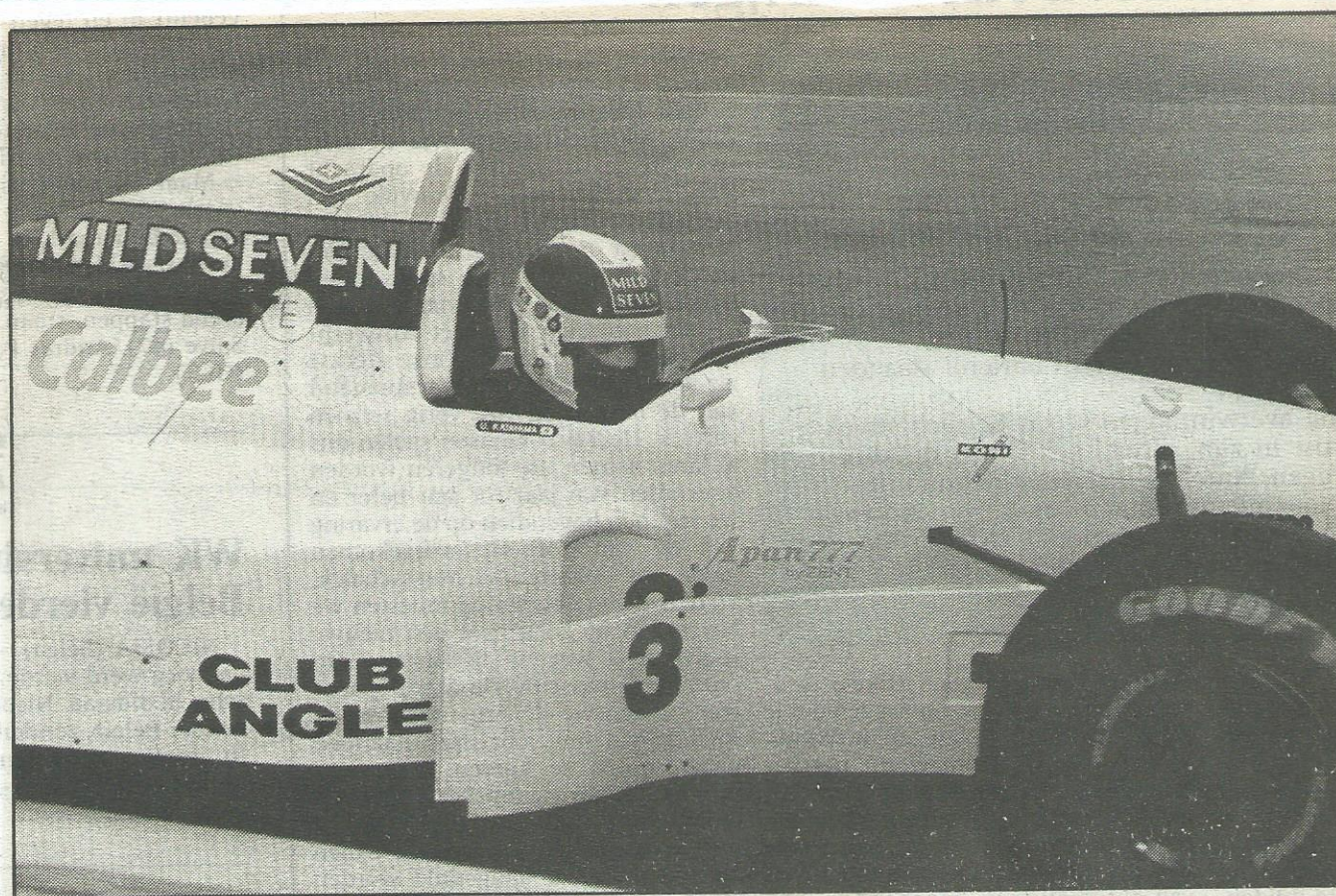
toekomst die vader voor me uitstippelde”, giechelt Ukyo timide. „Hij lepelde er de liefde voor het hooggebergte in. En ik slikte gulzig. In die mate dat ik me voornam ooit de Everest en de K2 te beklimmen. Zonder sherpa's en zonder zuurstofflessen. Maar het was wel van autosport dat ik mijn beroep maakte.”

De jonge Katayama belandde in het milieu als mecaniciens voor een vriend die op het Tsukuba-circuit een competitie voor éénzitters reed. Op een dag ruilden ze van plaats. Ukyo pakte de pole, de overwinning en, op het einde van het seizoen, het kampioenschap. De rest was een makkie.

„Niet echt”, giechelt Ukyo bedeesd. „Als je het in autosport wil maken, moet je naar Engeland, het mekka. Voor een Japanner vormen de afstand en de taal haast onoverkomelijke hindernissen. Toen ik in Europa aanbelandde, sprak ik tien woorden Engels. Ik verging van heimwee en eenzaamheid. Ik had trouwens een ticket naar Parijs gekocht in de overtuiging dat dat de hoofdstad van Engeland was.”

Inmiddels kent Katayama Europa en de vigerende wetgeving zo goed dat hij optrekjes heeft in Engeland en... Monaco.

„Monaco is rustig”, giechelt Ukyo beschroomd. „Ik word er niet nagestaard. Als ik in Japan mijn kop buitensteek, staat er gegarandeerd een fotograaf of een handtekeningenjager te wachten. Het is niet zo erg dat ik konstant opstootjes veroorzaak, maar het anonieme leven in Monaco bevalt me wel beter. Ook omdat ik er me van mijn salaris een luxueuze flat kan permitteren. De East Side van Tokyo zou ik nooit kunnen betalen. Wonen is er schandalig duur. Duurder dan Monaco zelfs. Maar na mijn carrière trek ik wel terug naar Japan. Een Japanner aardt alleen in zijn geboorteland.”



Ukyo Katayama in zijn typische stijl. Zijn hoofd schudt en schokt zo erg in de Tyrrell dat konstant wordt gevreesd voor de fatale knak.

VRIJDAG 30 SEPTEMBER 1994

ZATERDAG 1, ZONDAG 2 OKTOBER 1994

Benetton biedt Tracy 275 miljoen

LONDON (rtr) — Indycar-rijder Paul Tracy, die deze week een Benetton-Ford test op het circuit van Estoril, kreeg van het Britse team een driejaarskontraat aangeboden ter waarde van 275 miljoen frank. Dat meldde het Engelse autosportmagazine Autosport.

„Ik werd uitgenodigd voor een vierdaagse, vrijblijvende test”, verklaarde de Canadees. „Ik ga niet gauw een kontraat tekenen voor de rest van mijn carrière. Bovendien lig ik nog vast bij Roger Penske en kreeg ik een aanbieding van Carl Haas.”

„Ik begrijp dat Benetton iets terug wil voor de test. Ik wou hen de eerste keus geven indien ik beslis in F1 te stappen. Maar zij wilden mij een garantie doen tekenen dat ik de komende drie jaar bij geen andere F1-stal dan Benetton zou rijden. Dat kan ik niet aanvaarden.”

Tracy schakelde zijn advocaat in en raadpleegde ook F1-paus Bernie Ecclestone. De Canadees draaide geen bloedstollende tijden. Hij sukkelde met de koolstofvezelremmen die een F1 stukken sneller doen stilstaan dan een Indycar. Zijn snelste rondje werd geklokt op 1.26.51. Schumacher reed woensdag 1.19.69.

Estoril: baanrekord Schumacher

ESTORIL (afp) — Michael Schumacher vestigde gisteren een nieuw baanrekord op de laatste dag van een reeks trainingsritten van Benetton op het circuit van Estoril. De Duitser klokte 1.18.86 in Portugal. De vorige besttijd stond met 1.19.33 op naam van de Brit Damon Hill (Williams-Renault).

Paul Tracy verging het al een stuk beter. De Canadese IndyCarrijder, die een kontraetaanbieding van Benetton op zak heeft, reed al ruim 5 seconden sneller dan donderdag. Met 1.21.35 bleef hij echter een eind uit de buurt van Schumachers krono.