

MAANDAG 31 OKTOBER, DINSDAG 1 NOVEMBER 1994

Onbekende koopt Lotus op

LONDEN (rtr) — De Britse renstal Lotus kan het F1-seizoen normaal afmaken. Een onbekend gebleven zakenman kocht het team op, waardoor de financiële problemen zijn opgelost. Lotus kampte met een schuldenlast van een half miljard Belgische frank. Lotus-woordvoester Anita Smith weigerde de naam van de koper bekend te maken. „Zijn identiteit blijft voorlopig geheim. De relatie is nog steeds zeer broos. Het team rijdt in elk geval de laatste twee Grote Prijzen in Japan en Australië.”

DONDERDAG 27 OKTOBER 1994

Damon Hill ongedeerd na crash

ESTORIL — Damon Hill kwam woensdag op het circuit van Estoril heelhuids uit een crash. De Britse F1-rijder werkte op de Portugese omloop tests af met het oog op de GP van Japan van volgende week. De 34-jarige Hill werd in zijn eerste rondje verrast door een olieplek en vloog met hoge snelheid in de vangrails. Hij kroop zonder kleerscheuren uit de verhakkelde Williams.

VRIJDAG 4 NOVEMBER 1994

De jacht op yens en titels

● **WK-STAND RIJDERS:** 1. Schumacher 86; 2. Hill 81; 3. Berger 35; 4. Hakkinen 26; 5. Alesi 19; 6. Barrichello 16; 7. Coulthard 14; 8. Brundle 12; 9. Verstappen 10; 10. Blundell 8.

● **WK-STAND KONSTRUKTEURS:** 1. Benetton-Ford 97; 2. Williams-Renault 95; 3. Ferrari 60; 4. McLaren-Peugeot 38; 5. Jordan-Hart 23.

● **OP TV** — Door het uurverschil met Japan moet je vroeg uit de veren om de Grand Prix live te zien. Om 5 uur om precies te zijn. Geen nood, de respectieve televisiestations denken aan ons slaapkomfort met heruitzendingen.

SUZUKA — Twee krachtlijnen tekenen de Formule 1 op haar lange trip naar het Oosten en de finale van het seizoen. Het kruimuit is verwickeld in de strijd om de wereldtitels. Schumacher—Hill bij de rijders, Benetton—Williams bij de konstruktoren. De rest van het peloton bezondigt zich aan een verloop van personeel dat zelfs Suzanne zou doen blozen. Gedreven door één ambitie: zoveel mogelijk dollars binnenrijven om de dure verplaatsing naar Japan en Australië te betalen en de pijnlijke boete die Uncle Bernie op een forfait kleefde, te ontlopen.

Zondag GP van Japan FI

Alleen Michael Schumacher kan zondag al de wereldtitel op zak steken. Als hij wint en Damon Hill niet verder raakt dan de derde plaats. Of

met een tweede plaats en zijn Britse opponent niet bij de eerste vijf. De vertaling van de vijf punten die Schumacher na zijn achtste zege in Jerez op Hill uitliep.

Ook wie niet meteen bulkt van sympathie voor de Duitser — iedereen dus die niet tot zijn familie of die van Benetton behoort — zal moeten toegeven dat deze wereldtitel alleen hem toekomt. Hij won acht van de veertien gereden Grand Prix. Hill schreef er maar vijf op zijn naam. Waarvan vier bij afwezigheid of diskwalifikatie van zijn rivaal.

Schumacher zou dus een verdienende wereldkampioen zijn, tenzij je aanneemt dat er stront aan de knikker is. Daar zijn argumenten voor. De komedie rond het antispinprogramma bij voorbeeld dat de Internationale Autosportfederatie (FIA) in de Benetton-computer detecteerde. Of het grote verschil tussen Schumacher en zijn ploegmaats. Nu zal 'Schumi' best een uniek talent wezen, Verstappen noch Lehto kan je tot de klasse der zondagschauffeurs rekenen en twee en meer seconden is toch wel een opmerkelijke kloof. En als de weggedrukte heren

dan moeite hebben om een en ander binnenskamers te houden en in hun ontgoocheling eruitflappen dat „die andere wagen enkele knopjes meer heeft” of dat „Schumachers auto tijdens zijn schorsing in het atelier bleef” moet je uiteraard al aan een zware vorm van sinusitis lijden om geen onraad te ruiken. Hoe ook, verder dan vermoedens zullen we niet komen als zelfs de FIA niet in staat blijkt het elektronische brein van de F1 te doorgronden.

Naast de rijderstitel, wordt in Japan en Australië ook de konstruktorenskroon gespeeld. Ook in dit kampioenschap leidt Benetton de dans, maar met slechts twee punten voorsprong op Williams. Omdat ook de score van de tweede rijder wordt verrekend. Coulthard deed het dus heel wat beter dan Verstappen en Lehto. Tot die konklusie kwam ook Briatore. Het wipte de Limburger in Japan en Australië voor Herbert. Officieel heet dat een zere nek.

Wat ons bij de tweede blikvanger van dit oostelijke slot brengt, de rijdersdans. Sauber en Ligier kunnen nog enige toekomstvisie inroepen voor de installatie van JJ Lehto

(in de plaats van de toch niet wonderbaarlijk genezen Wendlinger), respectievelijk Franck Lagorce (voor de opgeëiste Herbert), de rest van de karavaan jaagt enkel op dollars om de vliegtuigtickets naar Japan en Australië te betalen. En de boete van vijftien miljoen frank waarmee Ecclestone een forfait bestraft, af te wentelen.

Een poging tot overzicht. Lotus doet het met Zanardi en Mika Sola, een Fin die uit de Japanse F3000 niet alleen zijn kennis van het Suzuka-circuit meebrengt, maar ook een koffer yens. Voor de leek heette het wellicht een mirakel dat Lotus, met een half miljard schulden, alsnog naar het andere end van de wereld trok. Ingewijden wisten wel beter. Een zakenman die anoniem wenst te blijven, bracht redding. Briatore of Ecclestone zullen niet ver uit de buurt zijn. De eerste machtsgeil, de tweede gegijzelde van zijn tv-rechten.

Larrousse maakt met de glimlach Hideki Noda nog enkele yens lichter en behoudt nog even Comas (en het Franse tabaksfonds) om in Australië de Zwitser Deletraz een kans te geven te betalen. Deletraz kan op twee

derde plaatsen in F3000 bogen. In '88. Deletraz is er 31.

Wie toch nog gelooft dat de stallen van mindere garnituur zich bij de rekrutering door sportieve overwegingen laten leiden, moeten we definitief teleurstellen met de volgende transfer: David Brabham krijgt Takachiho Inoue naast zich. De Japanner lag voor het Simtek-zitje in de weegschaal met Vincenzo Sospiri, zijn ploegmaat uit de F3000. Bij voorafgaande tests draaide de Italiaan één seconde sneller dan Inoue. De Japanner had naar verluidt de

Japan: Schumacher prikt

SUZUKA — Michael Schumacher realiseerde vrijdag tijdens de eerste oefenritten voor de GP van Japan de scherpste krono. Een halve seconde sneller dan Damon Hill, zijn rivaal voor de wereldtitel. Een serieuze speldeprikk, die de Duitser uitdeelde, want op het snelle Suzuka, waar zestig procent van de tijd voluit wordt gescheurd, heette de krachtigere Renault V10 van de Williams in het voordeel te zijn. Eveneens tekenend: Hill gebruikte de twaalf toegestane rondjes op, 'Schumi' behoefde er slechts zeven.

Mansell, ingehaald om Hill bij te staan, moest Frentzen voor laten. De jonge Duitser stelt steeds nadrukkelijker zijn kandidatuur voor het tweede McLaren-zitje, naast Hakkinen.

Schumacher alweer sneller dan Hill

De eerste oefensessie in Suzuka leverde nauwelijks verrassingen op. Zoals dat al heel het seizoen het geval is, toonde Schumacher zich alweer sneller dan Hill. De Duitser bleef bijna een halve seconde onder de tijd van zijn Britse concurrent. Heinz-Harald Frentzen, tijdens het vorige GP-weekend in Jerez vierde op de grid en zesde in de race, bevestigde met een voorlopige derde tijd. Hij was een fractie sneller dan Mansell en Herbert, die met de tweede Benetton opvallend dicht in de buurt van Schumacher bleef dan zijn voorgangers Lehto en Verstappen.

• **EERSTE KRONOESSIE:** Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1:37.209 (gem: 217,165 km/u); Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:37.696; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:37.742; Nigel Mansell (G-B/Williams-Renault) 1:37.768; Johnny Herbert (G-B/Benetton-Ford) 1:37.828; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:37.880; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:37.907; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 1:37.998; Martin Brundle (G-B/McLaren-Peugeot) 1:38.076; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:38.533; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:38.570; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1:39.030; Mark Blundell (G-B/Tyrrell-Yamaha) 1:39.266; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:39.462; J.J. Lehto (Fin/Sauber-Mercedes) 1:39.483; PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:39.548; Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1:39.721; Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1:39.868; Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault) 1:40.042; Frank Lagorce (Fra/Ligier-Renault) 1:40.577; Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:40.652; Erik Comas (Fra/Larrousse-Ford) 1:40.978; Hideki Noda (Jap/Larrousse-Ford) 1:40.990; David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1:41.659; Mika Salo (Fin/Lotus-Mugen Honda) 1:41.805; Takachiho Inoue (Jap/Simtek-Ford) 1:45.004. **Voorlopig niet-geplaatst:** Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 1:46.374; Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1:46.629.

Lotus nog steeds van de partij

Dankzij de tussenkomst van een anonieme geldschietster kan Lotus de twee laatste GP's van het seizoen afwerken. Voor wat de verdere toekomst van het team betreft, wordt gefluisterd dat een steenrijke Japanner de renstal zou opkopen. Ook geruchten als zou McLaren-teamchef Ron Dennis het noodlijdende team een hand boven het hoofd houden, doen de ronde. Dennis zou net als Flavio Briatore (Benetton en Ligier) een tweede renstal onder zijn hoede willen.

Suzuka en

zijn traditie



Als de statistieken een indicatie vormen voor de afloop van het wereldkampioenschap Formule 1, dan mag Michael Schumacher morgen zondag de champagne laten vloeien voor het behalen van zijn eerste wereldtitel. Sinds de Formule 1 in 1987 terugkeerde naar Japan — telkens voor de voorlaatste Grand Prix van het seizoen — werd de strijd om de wereldtitel nooit meer in de laatste wedstrijd beslist. Dat gebeurde voor het laatst in 1986 toen Nigel Mansell in Australië op weg was naar de wereldkroon maar in de slotfase door een klapband werd uitgeschakeld. Alain Prost won de race en pakte meteen ook de titel.

De jongste zeven seizoenen werd de wereldkampioen evenwel telkens voor de slotwedstrijd gekroond. En wat meer is, vijf keer gebeurde dat in Suzuka. Enkel in 1992, toen Mansell reeds in Boedapest zekerheid verwierf, en in 1993, toen Prost de titel in Estoril veiligstelde, viel de beslissing nog vroeger.

Vijf keer al kon het kampioenschapsfeest dus in Suzuka worden georganiseerd. De manier waarop die titels werden behaald, leverde evenwel stevast stof tot discussie op. Een overzicht. Voor alle duidelijkheid vermelden we nog dat tot en met het seizoen 1990 enkel de elf beste resultaten van elke rijder meetelden voor het kampioenschap. In onderstaand overzicht hebben wij het zonder andere vermelding telkens over de „gezuiverde” puntenstand.

1987: Piquet - Mansell

Nelson Piquet en Nigel Man-

**ZONDAG (5 UUR)
GP VAN JAPAN F1**

nog voor de wedstrijd de titel vierden. Tijdens de eerste oefensessie gaat Mansell immers zo hard van de baan dat hij verstek moet geven voor de twee resterende GP's. „Achteraf heb ik meermaals moeten horen dat ik de titel dankte aan het ongeluk van mijn tegenstander”, zegt Piquet nu. „Het is jammer dat sommigen er zo over denken. Een titel is immers de beloning voor je prestaties over een heel seizoen. Gezien mijn voorsprong had ik ook zonder het uitvallen van Nigel de beste kansen om wereldkampioen te worden.”

1988: Senna - Prost

Ayrton Senna en Alain Prost rijden allebei voor McLaren. De Fransman heeft nog 5 punten bonus op Senna, maar zit reeds aan meer dan elf races waarin hij punten scoorde. Hij is dan ook genoodzaakt om nog tweemaal voor zijn Braziliaanse ploeggenoot te eindigen. Na een matige start pakt Senna echter uit met

Schumacher wordt volgens de statistieken in Japan al wereldkampioen.

een ongelooflijke remonte op een bijwijken natte piste. Hij wint voor Prost en heeft zijn eerste wereldtitel meteen op zak. Reëel gezien beëindigt Prost het seizoen uiteindelijk met 105 punten tegenover 94 voor Senna. De Fransman moet er daarvan echter 18 inleveren; Senna speelt er slechts 4 kwijt.

1989: Senna - Prost (deel II)

Beide kemphanen zijn nog steeds teamgenoten bij McLaren maar ditmaal heeft Prost een vrij ruime voorsprong van 16 punten. In de 47ste ronde wil Senna

in de chicane voorbij Prost. Die sluit de deur en er volgt een onvermijdbare aanrijding. Prost stapt uit, Senna komt opnieuw de piste op en wint de race. Toch gaat de titel al in Suzuka naar Prost, want Senna wordt gediskwalificeerd omdat hij na de aanrijding een stuk van de chicane heeft afgesneden. „Ayrton heeft in de chicane een zeer risikante inhaalbeweging uitgevoerd”, zegt Prost over het incident. „Het was geen moedwillig maneuver van mij om hem van de baan te rijden, maar ik moest toch de deur niet wagenwijd openen op een plaats waar inhalen sowieso al niet kan.”

1990: Senna - Prost (deel III)

Senna rijdt nog steeds voor McLaren, Prost is ondertussen overgestapt naar Ferrari. Ditmaal komt Senna met 9 punten voorsprong als leider naar Japan. De twee titelpretendenten starten samen vanop de eer-

ste rij. Prost lijkt als eerste „Turn one” in te gaan, maar wordt achteraan aangetikt door zijn Braziliaanse concurrent. Beide rijders verdwijnen in de grindbak; Senna heeft zijn tweede titel vast. Het lijkt een afrekening voor de gebeurtenissen van een jaar eerder, maar Senna zal dat nooit toegeven. „Ik kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor het gebeurde”, beweert de wereldkampioen. „Het was delicaat maar in mijn situatie moest ik dat maneuver proberen. Prost had dat moeten begrijpen. Door de deur te sluiten heeft hij een grote fout gemaakt. Hij wist ongetwijfeld dat er een risico bestond dat we elkaar zouden raken.”

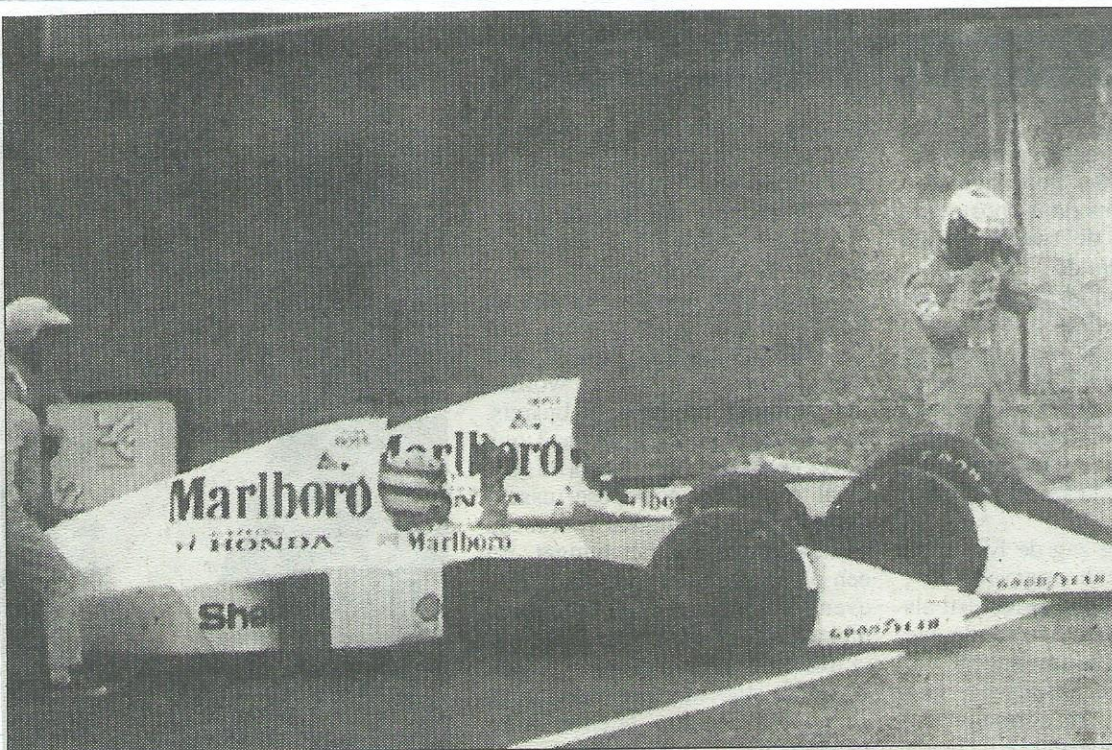
1991: Senna - Mansell

Senna, nog steeds met de McLaren, gaat Mansell (Williams) met 16 punten vooraf. De Brit moet dus alles op alles zetten, wat hem in de negende ronde fataal wordt. Tijdens zijn achtervolging op Senna maakt hij een beoordelingsfout waardoor hij in de grindbak belandt. De derde wereldtitel van Senna is een feit. Op vraag van teambaas Ron Dennis laat de Braziliaan in de slotronde zijn stalgenoot Gerhard Berger, die al twee jaar een eerste zege met de McLaren nastreeft, voorgaan.

1994: Schumacher - Hill

Michael Schumacher (Benetton) en Damon Hill (Williams) zijn de nieuwe namen. Schumacher heeft 5 punten voorsprong en is favoriet voor de titel. Hij zou dan meteen de jongste en eerste Duitse wereldkampioen worden.

In twee gevallen krijgt de Duitser al in Suzuka de wereldkroon op het hoofd: als hij zelf wint én Hill niet tweede wordt of als hij zelf tweede wordt én Hill niet bij de top-vijf eindigt. In alle andere gevallen wordt de wereldtitel Formule 1 voor het eerst sinds 1986 nog eens in Adelaide toegekend.



ARCHIEF

De jongste zeven jaar werd de wereldtitel maar liefst vijf keer in Suzuka toegekend. In 1989 (foto) tikten de ploeggenoten Ayrton Senna en Alain Prost elkaar van de baan. De titel was meteen voor de Fransman.



Damon Hill

Australische ontknoping

Damon Hill won de GP van Japan en nadert in het WK tot op één punt van Schumacher, gisteren tweede. De finale van het seizoen, zondag in Australië, moet de wereldkampioen aanwijzen. De race in Suzuka werd onder apokalyptische regens gereden en moest twee keer geneutraliseerd worden.

Hill op één punt van Schumacher

Met één pitstop minder dan Michael Schumacher zwom Damon Hill (foto ap) in de Grand Prix van Japan naar winst. Letterlijk. Suzuka lag onder een ware zondvloed en de race diende twee keer geneutraliseerd. Hill staat nu nog één puntje achter Schumacher. De ultieme GP, zondag in Australië, moet de nieuwe wereldkampioen aanwijzen.

Japanse hel helpt Damon Hill

Brit kiest juist met één pitstop en nadert tot op één punt van Schumacher

SUZUKA — Chaos in Japan. Apokalyptische regens noodzaakten twee beurten safety-car en een herstart. Niemand zag nog klaar in de gecumuleerde standen. „Racen was eigenlijk onverantwoord”, vond Damon Hill. Maar hij won, en sluipt in het wereldkampioenschap tot op één puntje van Schumacher. Voor een keer koos Williams de winnende tactiek. Eén pitstop. Schumacher moest twee keer door het watergordijn ploeteren en strandde na een sterke terugkeer op drie seconden. Australië, de afsluiter van het seizoen, moet de wereldkampioen aanduiden.

GP van Japan Formule 1

Japan heeft een patent op bloedstollende, maar controverse afwikkelingen. Het volstaat te refereren naar het feuilleton Senna-Prost. Gisteren werd opnieuw twijfel en kritiek boven Suzuka uitgestort. Samen met tonnen water. Na een viertal ronden was het zo erg dat de safety-car moest uitrukken. Te laat, want Katayama, Inoue en Herbert waren al van de piste geschoven. Verstappen kon een lach nauwelijks onderdrukken. Briatore had iets minder moeite. Williams loopt vijf punten uit.

Te laat en inefficiënt, het optreden van de veiligheidswagen. Midden het peloton. Zo dat Schumacher het tempo

een onortodokse start, dwars over de weg, Hill verblindend met zijn spatwater. „Het leek wel een rallywagen”, lachte Schumacher. „Te veel spin, maar, kom, ik pakte toch de kop.”

Dat deed de Duitse WK-leider ook bij de tweede start. Nadat de rode vlag was uitgehangen omdat Martin Brundle een baankommissaris had weggemaid. „Ik schreeuwde me hees over de radio om de safety-car”, aldus de Brit. „Het was onmogelijk de wagen op de weg te houden. Ik kwam de hoek om en verloor de controle. Net op de plaats waar kommissarissen het wrak van Morbidelli poogden te evacueren. Met een rupswagen, nota bene, terwijl er een gigantische kraan stond. Ik pakte een brandweerman mee. Ik was ziek van schrik, maar het is mijn beroep.”

Als je zag hoe de McLaren de arme Japanner in het zwerk katapulteerde, mag het een wonder heten dat hij er met een gebroken scheenbeen vanaf kwam.

Hun legendarische aanleg tot meticuleuziteit hielden de Japanners gisteren mooi verborgen. De herstart was een giller. Vanuit stilstand, maar achter de safety-car. Het vervolg was helemaal ondoorzichtig. Bij opgesplitste races schrijft het reglement de cumulatieve van tijden voor. Waar door de race niet meer te volgen was zonder rekenmachientje en krono. Je zag Mansell een heroïsch duel leveren met Alesi voor de derde plaats, maar het computerscherm meldde een kloof van tien seconden. Mansell zelf was er trouwens van overtuigd dat hij het podium had gepakt toen hij in de laatste ronde de Ferrari eindelijk voorbijging. In werke-

formeerd, de Williams gewoon voor, omdat hij het podium toch het zijne wist. Dankzij zijn voorsprong uit het eerste deel van de race. Mansell dacht dat hij het bestierf.

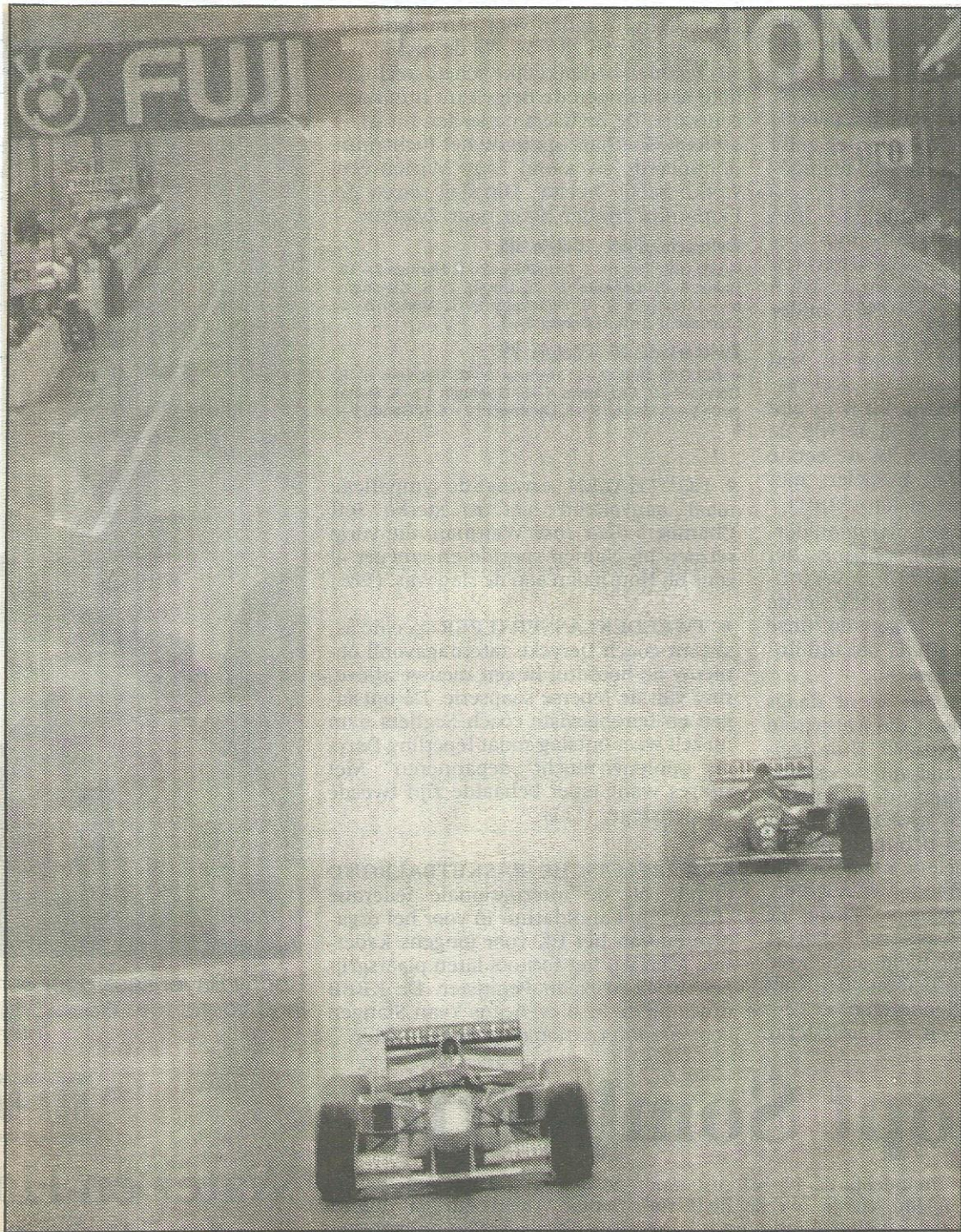
Ook Damon Hill kon het allemaal niet te best meer volgen. „Ik moest me konstant laten inlichten door de pit”, bekende de Williams-spits. „Moeilijk koersen, neem dat van me aan.”

Maar, hij bracht het tot een goed einde. Dankzij de betere tactiek. Hill pitte één keer, Schumacher twee. En alhoewel de Duitser net voor zijn laatste stop en in de ongemeen spannende ultieme tien ronden één tot twee seconden per ronde op zijn rivaal goedmaakte, moest hij de duimen leggen. Voor 3,3 seconden.

„Onze tactiek bleek fout”, bekende Schumacher. „Althans in deze hel. In normale omstandigheden hadden we gewonnen. Ontgoocheld? Uiteraard had ik liever hier de wereldtitel veroverd, maar finaal prijs ik me gelukkig deze wedstrijd te hebben uitgereden zonder averij.”

Hill wist pas halfweg zijn ereronde dat hij gewonnen had. Toen Schumacher de finish overschreed en de twee krono's konden worden samengeteld. Op het podium liepen zijn kastanjebruine reeën half onder. En niet van de regen. Ondanks zijn geluk, spaarde Hill de organisatoren niet. „De rechte was een slagveld en de safety-car kwam te laat buiten. Zoals altijd. De baan lag al vol puin. Dan kan men toch nog bezwaarlijk van veiligheid gewagen, of wel.”

Laten we hopen dat er in Australië gisteren tv werd gekeken. Adelaide heeft evenmin een kurkdroke reputatie. En een aangevochten wereldkampioen behoeft de Formule 1 in



GP VAN JAPAN — Damon Hill zoekt een opening in het watergordijn dat de Benetton van Michael Schumacher opwerpt.

DE STARTORDE

□ 1ste lijn: Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford)	1:37.209
(gemiddeld: 217,165 km/u)	
Damon Hill (G-B/Rothmans Williams-Renault Elf)	1:37.696
□ 2de lijn: Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes)	1:37.742
Nigel Mansell (G-B/Rothmans Williams-Renault Elf)	1:37.768
□ 3de lijn: Johnny Herbert (G-B/Benetton-Ford)	1:37.828
Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart)	1:37.880
□ 4de lijn: Jean Alesi (Fra/Ferrari)	1:37.907
Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot)	1:37.998
□ 5de lijn: Martin Brundle (G-B/Marlboro McLaren-Peugeot)	1:38.076
Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart)	1:38.533
□ 6de lijn: Gerhard Berger (Oos/Ferrari)	1:38.570
Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford)	1:39.030
□ 7de lijn: Mark Blundell (G-B/Tyrrell-Yamaha)	1:39.266
Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha)	1:39.462
□ 8ste lijn: J.J. Lehto (Fin/Sauber-Mercedes)	1:39.483
PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1:39.548
□ 9de lijn: Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda)	1:39.721
Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford)	1:39.868
□ 10de lijn: Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1:40.042
Frank Lagorce (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf)	1:40.577
□ 11de lijn: Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia)	1:40.652
Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford)	1:40.978
□ 12de lijn: Hideki Noda (Jap/Tourtel Larrousse-Ford)	1:40.990
David Brabham (Aus/Simtek-Ford)	1:41.659
□ 13de lijn: Mika Salo (Fin/Lotus-Mugen Honda)	1:41.805
Takachiho Inoue (Jap/Simtek-Ford)	1:45.004
■ Uitgeschakeld: Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor)	1:46.374
Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor)	1:46.629

Senna, de rechtersvoet van God

Dit is niet een zoveelste portret van Ayrton Senna, de verongelukte Formule 1-rijder. Trouw aan zijn huisstijl, benadert Segers het Braziliaanse fenomeen vanuit zijn persoonlijke ervaring. In casu zes seizoenen F1 als verslaggever voor de krant Het Volk. Wat de lezer niet alleen een beeld van Senna oplevert, maar, voor hetzelfde geld, ook van de wereld waarover hij regeerde. F1 in zijn hemd gezet. De rechtersvoet van God, beschreven door de rechterhand van Jan Segers.

• Senna, de rechterhand van God. Auteur: Jan Segers. Uitgegeven door Roularta Books. 151 blz. Prijs: 595 Bfr.

DE UITSLAG

□ 1. Damon Hill (G-B/Rothmans Williams-Renault Elf) de 293,200 km in 1u55:53.532 (gemiddeld: 151,796 km/u); 2. Michael Schumacher (Dui-/Benetton-Ford) op 3.365; 3. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 52.045; 4. Nigel Mansell (G-B/Rothmans Will.-Renault Elf) 56.074; 5. Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:42.107; 6. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:59.863; 7. Mika Hakkinen (Fin/Marlboro McLaren-Peugeot) 2:02.985; 8. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) op 1 ronde; 9. Erik Comas (Fra/Tourtel Larrousse-Ford) 1 ronde; 10. Mika Salo (Fin/Lotus-Mugen Honda) 1 ronde; 11. Olivier Panis (Fra/Ligier-Gitanes Renault Elf) 1 ronde; 12. David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 2 ronden; 13. Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 2 ronden.

■ **STAND WK MERKEN:** 1. Rothmans Williams-Renault Elf 108 punten; 2. Benetton-Ford 103; 3. Ferrari 64; 4. Marlboro McLaren-Peugeot 38; 5. Jordan-Hart 25; 6. Tyrrell-Yamaha 13; 7. Sauber-Mercedes 12; 8. Ligier-Gitanes Renault Elf 11; 9. Footwork-Ford 9; 10. Minardi Scuderia Italia 5; 11. Tourtel Larrousse-Ford 2.

■ **STAND WK RIJDERS:** 1. Michael Schumacher (Dui) 92 punten; 2. Damon Hill (G-B) 91; 3. Gerhard Berger (Oos) 35; 4. Mika Hakkinen (Fin) 26; 5. Jean Alesi (Fra) 23; 6. Rubens Barrichello (Bra) 16; 7. David Coulthard (G-B) 14; 8. Martin Brundle (G-B) 12; 9. Jos Verstappen (Ned) 10; 10. Mark Blundell (G-B) 8; 11. Olivier Panis (Fra) 7; Heinz-Harald Frentzen (Dui) 7; 13. Nicola Larini (Ita), Christian Fittipaldi (Bra), Eddie Irvine (Ier) 6; 16. Ukyo Katayama (Jap) 5; 17. Karl Wendlinger (Oos), Andrea de Cesaris (Ita), PierLuigi Martini (Ita), Eric Bernard (Fra) 4; 21. Gianni Morbidelli (Ita), Nigel Mansell (G-B) 3; 23. Erik Comas (Fra) 2; 24. Michele Alboreto (Ita) en J.J. Lehto (Fin) 1.