

Loopt Schumacher naar de pomp?

ADELAIDE — Michael Schumacher of Damon Hill. Wanneer uw neusharen zich zondagochtend trillend van genot rond het aroma van ovenverse croissants en Oxfamkoffie krullen zal de wereldkampioen Formule 1 1994 al een naam hebben. Schumacher heeft rekenkundig één streepje voor. Hill moet zijn rivaal voorafgaan. Als eerste of tweede, indien Schumacher in zijn zog volgt. De Brit geniet wel psychologisch voordeel. Het hart onder de riem van de achtervolger die de ontsnapte nu voor zich uit ziet rijden.

Autosport - GP van Australië Formule 1

En meer dan dat. Benetton's morele front moet in Japan een fikse knauw hebben gekregen. Bij de vaststelling dat hun veelgeroemde race-taktiek, die Schumacher aan meer dan één overwinning hielp, net het tegenovergestelde effect sorteerde. De pitstop extra sloeg de Duitse leider in de touwen.

Verbazend toch dat Benetton niet reageerde op de omstandigheden. De regen, het geslenter achter de veiligheidswagen, de herstart, een oen die daar geen verminderd benzineverbruik aan koppelde. Niettemin ging Schumacher tanken in de achttiende en de veertigste ronde, netjes zoals gepland.

Men kan bezwaarlijk aannemen dat Benetton niet de flexibiliteit of het technische vermogen heeft om zijn taktiek bij te stellen. Het onbegrip werd nog gevoeld door tegenstrijdige verklaringen. „Onze strategie was korrekt”, dacht patron Flavio Briatore. „Het is duidelijk dat we fout zaten, we zullen onze optie moeten herbekijken”, stelde Schumacher.

De waas van mysterie werd nog dikker toen een Benettonner, onder de indruk van de Japanse gastvrijheid, zich des avonds liet ontvallen dat „we slechts honderd liter ineens kunnen tanken”. En hij had het niet over schak-

Verbergt Benetton misschien iets? Een spitsvondigheid aan de rand van het reglement of net erbuiten, dat hen verplicht minstens twee keer langs de pomp te passeren. Gachot verdacht er het Italiaanse team in het begin van het seizoen al van een lichtere wagen te hebben gebouwd die met een extra-tankbeurt tegen het einde van de race op gewicht moest worden gebracht.

Het zou een verklaring bieden voor de ongeloofwaardige laatste stop van Schumacher in Japan, op amper tien ronden van het einde. En voor het eerste stuk van de race, vóór het uitrukken van de veiligheidswagen, waarin Damon Hill met in theorie meer benzine aan boord en gehinderd door het spatwater van Schumacher, toch gelijke tred hield met de Duitser. De Benetton-spits deed alvast geen moeite de geheimzinnigheid te onthullen: „Het wereldkampioenschap is nog niet gedaan, we zouden gek zijn nu al onze strategie bloot te geven.”

We zijn benieuwd hoeveel keer Schu-

macher in de straten van Adelaide naar de pomp zal lopen.

De speculaties over de inefficiënte taktiek van Benetton, doen hoe dan ook niks af aan de openbaring van Damon Hill op Suzuka. Tot nog toe werd de Brit een eerder beperkte verdienste toegeschreven aan zijn tweede plaats in het WK: zijn nationaliteit, die hem voor Frank Williams tot een onvermijdelijke keuze maakte. In Japan reed Hill een foutloze wedstrijd en toonde bij herhaling monsters van onvermoed talent. In wat één van de zuiverste duels uit de F1-geschiedenis moet zijn geweest: vanop afstand, niet vervalst door intimidatiemaneuvres en/of passeerincidenten. Een achtervolgingsrace, zeg maar.

Het wekt verwachtingen voor de finale zondag in Adelaide. Het stadje aan de Australische zuidkust, waar Aurelio Vidmar zijn eerste haarwortels kweekte, krijgt zelden de eer de wereldkampioen te mogen aanduiden. In 1986

voor het eerst en het laatst. Nelson Piquet was toen het feestvarken. En nu, net op de tiende verjaardag van de Australische Grand Prix. Een gelukkig toeval.

Het komt trouwens niet zo vaak voor dat de laatste Grand Prix van het seizoen dient afgewacht om de wereldtitel toe te kennen. Zestien keer in de geschiedenis van de Formule 1 die toch al teruggaat tot 1950. Opmerkelijk detail. Graham Hill veroverde zijn twee wereldtitels in de laatste wedstrijd van het seizoen. Een gunstig omen voor zoonlief?

- **WK-STAND RIJDERS:** 1. Schumacher 92; 2. Hill 91; 3. Berger 35; 4. Hakkinen 26; 5. Alesi 23.
- **WK-STAND KONSTRUKTEURS:** 1. Williams-Renault 108; 2. Benetton-Ford 103; 3. Ferrari 64; 4. McLaren-Peugeot 38; 5. Jordan-Hart 25.
- **OP TV** — Alweer vroeg uit de veren voor wie de WK-ontknoping live wil meemaken. 4 u. 30 op Sports 21, Eurosport en TF1. Een lange zaterdagavond is een te overwegen alternatief. Zoniet zijn er de herhalingen. Op Eurosport om 9 u. en 11 u. 30, telkens gevolgd door een portret van de nieuwe wereldkampioen, en om 22 u. Sports 21 herhaalt op het middaguur en BBC2 om 18 u. 45.



Michael Schumacher ziet de wereldtitel voor zich liggen. De Benetton-rijder voelt evenwel de hete adem van Damon Hill in de nek.

ZATERDAG 12, ZONDAG 13 NOVEMBER 1994

Schumacher crasht en twijfelt

ADELAIDE — Het staat 1-0 voor Damon Hill in het wereldtitelduel Formule 1. Rivaal Schumacher vergaloppeerde zich gisteren in een ultieme poging Nigel Mansell van de voorlopige pole te dringen en ramde de bandenmuur. Zonder erg, tenzij voor zijn moreel. Hill reed de derde tijd.

GP van Australië F1

Schumacher blameerde de chicane voor zijn ongeval. „Er werd wat aan gewerkt, maar het blijft gevaarlijk”, klaagde de WK-leider. „Ik raakte de boordstenen bij het indraaien, de neus schoof weg en het volgende moment ging ik dwars.”

De Benetton boorde zich in de banden, stootte twee wielen af en tolde nog vier keer om zijn as. Schumacher stapte ongedeerd uit het wrak, maar moest zich neerleggen bij de voorlopige pole van Mansell. Vier minuten voor het einde van de sessie was de 41-jarige Brit Schumacher voorbijgestoven. Nadat hij enkele tellen voordien slechts met een wanhoopsrefleks de geïmobiliseerde Benetton van Herbert had kunnen ontwijken.

„Het vergt enig gevoel voor humor, wanneer je plankgas de hoek om komt scheuren en plots oog in oog staat met een wagen dwars over de weg.” Mansell kon de Williams nog net in een spin gooien, langs de hindernis. „Het mag een half mirakel heten dat ik nadien nog aan een snelle ronde toekwam”, grimlachte Mansell.

Schumacher had moeite te verbergen dat hij meer had verwacht van de eerste wedstrijd in Australië, waar zondag de laatste Grand Prix van het seizoen wordt verreden. De psychologische krijgsheer in hem haalde tenslotte toch de bovenhand. „Als we zondag in deze volgorde door de finish gaan, ben ik best tevreden”, verwees Schumacher naar het puntje dat Hill moet ophalen.

Het steekspelletje dat de heren in Adelaide opvoeren, zou Freud doen watertanden. „Tja, ik vrees dat Damon niet echt veel ervaring heeft met druk”, betreurde ‘Schumi’. „Ik ben het gewoon uit mijn kart-verleden. Benieuwd hoe Damon reageert op stress.” Of nog: „Ik ben jong en krijg wellicht nog kansen op de wereld-

titel. Hill is er 34. Voor hem is het nu of nooit.”

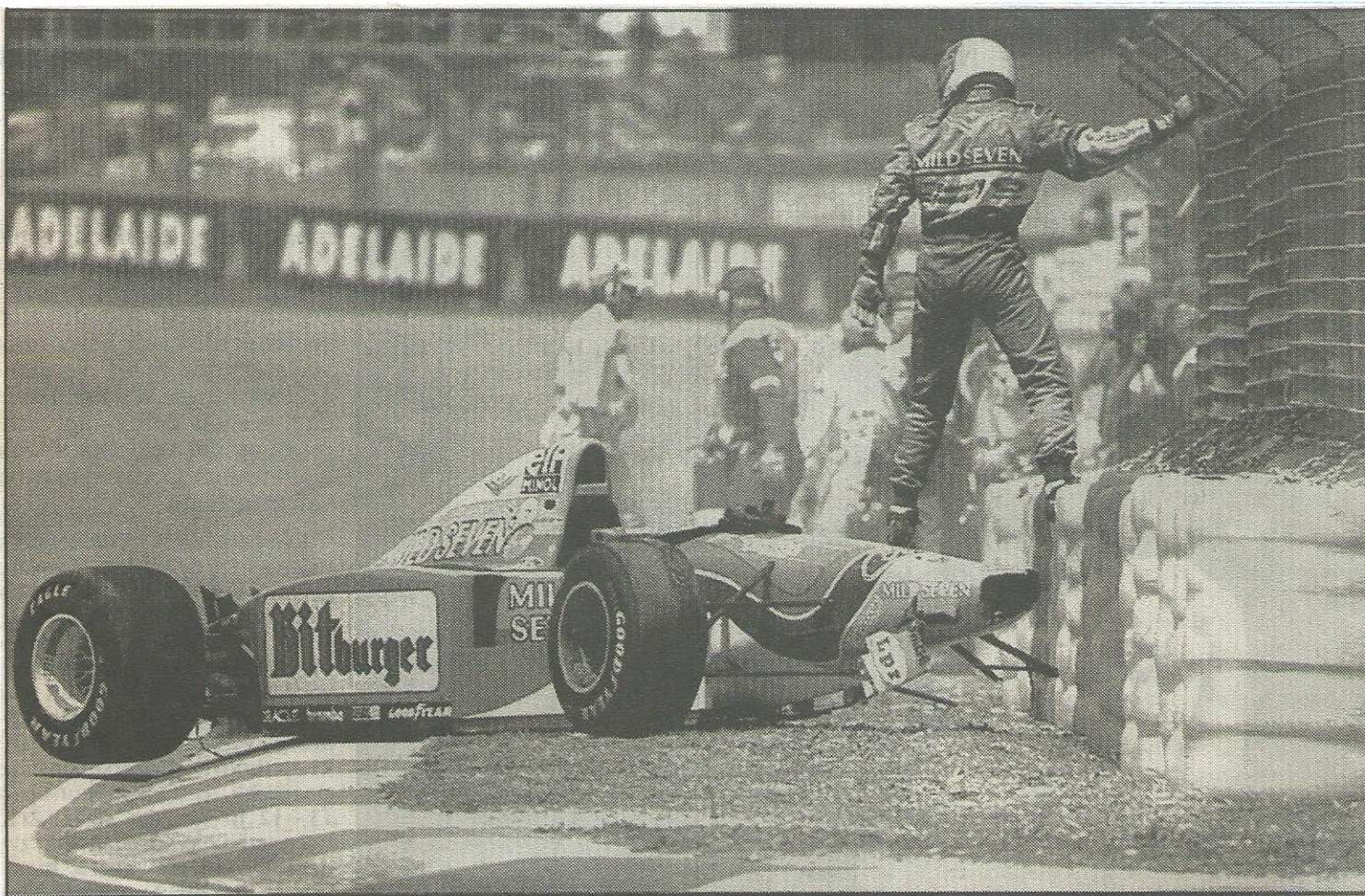
Dat beseft Hill blijkbaar zelf ook, want hij probeert de omstandigheden te benutten om een lukratiever kontrakt los te peuteren. „Niet zozeer voor het geld als wel als blijk van erkenning”, kleedde Brit het in. Frank Williams was niet echt happig om in te gaan op de voorstellen van zijn rijder. „Damon heeft nog een weg af te leggen tot de top”, stelde de teampatron koeltjes. „Dat weet hij zelf goed genoeg.”

Hill haastte zich al te zeggen dat hij betreurde het onderwerp openbaar te hebben aangesneden.

■ UITSLAG EERSTE KRONOSSESSIE:

Nigel Mansell (G-B/Williams-Renault) 1:16.179 ; (gem. 178,631 km/u); Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1:16.197; Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:16.830; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 1:16.992; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:17.537; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:17.667; Johnny Herbert (G-B/Benetton-Ford) 1:17.727; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:17.801; Martin Brundle (G-B/McLaren-Peugeot) 1:17.950; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:17.962; Gerhard Berger (Oos-/Ferrari) 1:18.070; Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault) 1:18.072; Mark Blundell (G-B/Tyrrell-Yamaha) 1:18.237; Alessandro Zanardi (Ita-/Lotus-Mugen Honda) 1:18.331; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:18.411; Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:18.755; J.J. Lehto (Fin/Sauber-Mercedes) 1:18.806; PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:18.957; Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1:19.061; Frank Lagorce (Fra/Ligier-Renault) 1:19.153; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1:19.610; Mika Salo (Fin/Lotus-Mugen Honda) 1:19.844; Hideki Noda (Jap/Larrousse-Ford) 1:20.145; David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1:20.442; Jean-Denis Deletraz (Zwi/Larrousse-Ford) 1:22.422; Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1:22.529.

Niet gekwalificeerd: Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1:24.087; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) draaide niet mee.



Luttele tellen voor het einde van de eerste kronosessie ramde Schumacher de bandenmuur. Niet alleen c Benetton kreeg een deuk, ook zijn moreel.

Bernie Ecclestone met de dood bedreigd

ADELAIDE (rtr) — Bernie Ecclestone, de baas van het Formule 1-circus is met de dood bedreigd na zijn plan de Grote Prijs van Australië in 1996 naar Melbourne te verplaatsen. Hij wil het Albert Park als circuit opnemen in zijn GP-kalender. Milieu-activisten willen dit met alle beschikbare middelen voorkomen.

Ecclestone vertelde aan een lokale krant in Adelaide dat hij door een aantal aktievoerders met de dood is bedreigd. Uit angst heeft hij onder de valse naam 'Eric Bernie' in zijn hotel ingecheckt. De Brit wil zijn plannen na de dreigementen echter niet wijzigen. „Als de race niet door het park mag, komt er geen Grand Prix in Melbourne“, zei Ecclestone. Hij waarschuwde dat China staat te trappelen om de plaats van Australië in te nemen.

Sauber krijgt Ford-motor

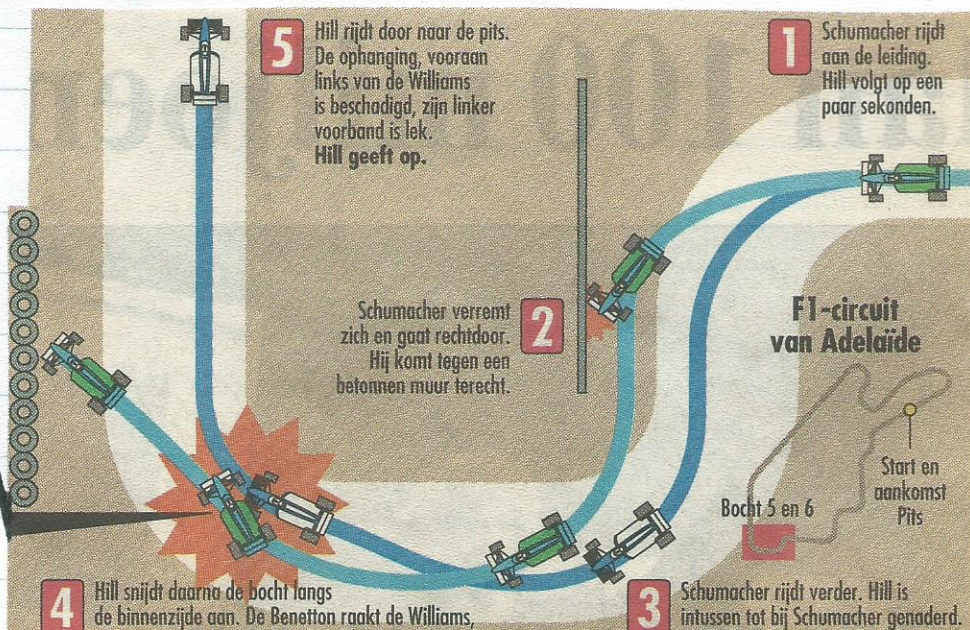
ADELAIDE — De Ford Zetec-motor die dit seizoen Schumacher al naar acht GP-zeges stuwde, drijft in 1995 de Saubers aan. Daarover bereikten het Zwitserse team en de Britse fabrikant in Adelaide een akkoord. Ford lag op apegapen sinds Benetton bekendmaakte over te stappen op de Renault V10. Sauber voelde zich al even verweesd na het vertrek van 'vader' Mercedes naar McLaren. Wie volgend jaar bij Sauber aan het stuur mag draaien, is nog niet bekend. De Zwitsers bewegen wel hemel en aarde om Frenzen te behouden. Met de officiële steun van een constructeur lukt dat misschien wel. Maar die heet McLaren ook.

MAANDAG 14 NOVEMBER 1994

Crash beslist over titel F1



De Benetton van Michael Schumacher balanceert op twee wielen nadat hij in botsing kwam met de Williams van Damon Hill.



Schumacher verdiend wereldkampioen

Het wereldkampioenschap Formule 1 kreeg een dramatisch slot in Australië. Michael Schumacher, leider in de tussenstand, crashte en sleurde achtervolger Damon Hill mee in het puin. Voor beiden eindigde de race daar, in de 36ste ronde.

Schumacher behield zijn puntje voorsprong op Hill en werd de nieuwe wereldkampioen. De eerste Duitser uit de

Formule 1-geschiedenis. Met zijn 25 de op één na jongste, na Emerson Fittipaldi. En de verdiende winnaar, ondanks de controversiële ontknoping.

Schumacher won acht van de zestien Grand Prix, zag nog eens twee overwinningen door de internationale federatie geschrapt en werd voor twee andere wedstrijden geschorst.



Damon Hill: ontroostbaar.



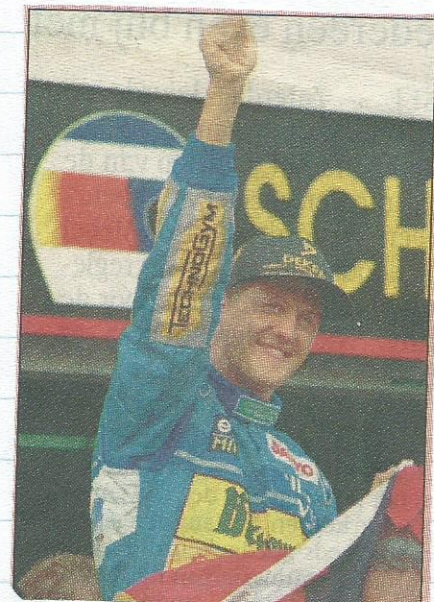
Michael Schumacher: dolgelukkig.



Vertwijfeling wordt euforie

Even werd Michael Schumacher verteerd door vertwijfeling. Halfweg de GP van Australië crashte de Duitser en wist zijn allereerste wereldtitel Formule 1 verloren. Tot hij hoorde dat Damon Hill, aangetikt door Schumacher, stil stond in de pit. En hij zijn rivaal niet meer zag passeren. Toen pas realiseerde hij zich dat hij de nieuwe wereldkampioen was.

Schumacher treurt, Schumacher juicht.



„Deze titel hoort Senna toe”

Michael Schumacher verdiende wereldkampioen na kontradiktorische finale

ADELAIDE — Zijn eerste fout dit seizoen bracht Michael Schumacher zijn eerste wereldtitel op. Damon Hill trad als grote verliezer uit een race, waarin hij voor het eerst minstens de evenknie was van zijn rivaal. De Australische Grand Prix zette een kontradiktorisch punt achter het Formule 1-seizoen. Kontradiktorisch en controversieel, want Schumacher moest Hill van de baan knikkeren om zijn puntje voorsprong te vrijwaren. Zonder kwaad in zin, zo oordeelde zelfs het slachtoffer, maar de 25-jarige Duitser zal zeker van een minder cynische bekroning hebben gedroomd. Niettemin is hij de terechte wereldkampioen. Nigel Mansell won de Grand Prix en gaf de konstrukturskroon van Williams-Renault glans.

GP van Australië F1

Het doek viel in de 36ste ronde. Tot dan kregen we een nummertje F1 van de bovenste plank geserveerd. Met de twee titelpretendenten verwickeld in een sekondenduel om de overwinning, ergo de wereldkroon. Een situatie die we dankten aan Nigel Mansell. De 41-jarige pole-houder had zijn start compleet gemist. Nog maar eens. Opa Indycar is duidelijk geen silstaande starts meer gewoon.

Schumacher leidde, maar kon Hill niet afschudden. Een ongewoon gegeven. Beide heren gingen samen tanken, in de achttiende ronde. Voor een keer zou de beslissing niet in de pit vallen. Australië was een pleidooi tegen benzinestops. Twee sekonden scheidden de eerste twee toen ze de 36ste ronde aansneden. En een vroegtijdig slot.

Schumacher blokkeerde zijn remmen in Turn 5, schoof tegen de betonmuur en werd terug op de piste gekeerd. Net toen Hill zijn opwachting maakte. De Brit probeerde buitenom, maar werd de doorgang versperd door Schumacher die opnieuw de rijlijn opzocht. Hill gooide zich dan maar gedecideerd in het gat binnenin Turn 6. Schumacher sloot de deur, werd door de Williams even het zwerk ingetild en kwam tot stilstand tegen het bandenkussen. Hill hinkte nog naar de pit, maar daar kon men enkel een lekke band en een onherstelbaar geplooid linkervoorophanging constateren. Schumacher beseftte het niet meteen, maar hij was de nieuwe wereldkampioen Formule 1.

De afwikkeling deed denken aan de ontkenningen die Senna en Prost in '89 en '90 in Japan opvoerden en die hopen stof deden opwaaien. Ook nu kon men een wenkbrauw fronsen bij het maneuver van Schumacher. Zijn ekskuus van onderstuur, overstuur en ander grillig gedrag van de Benetton klonk iets te makkelijk. Maar het incident flakkerde niet op. Omdat Hill zalvende taal sprak.

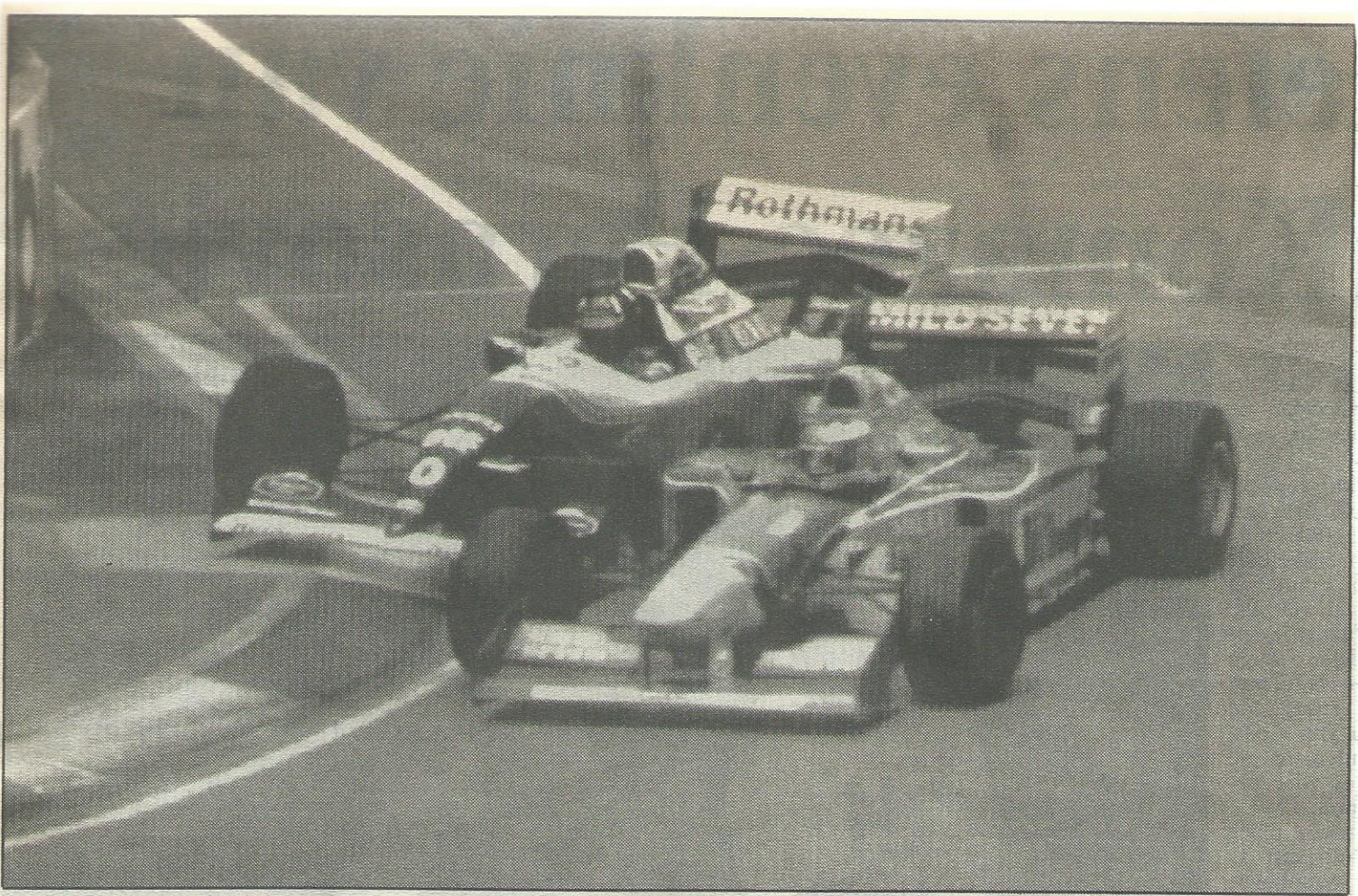
„Ik verwijt Michael niks”, aldus de verliezer. „Dit is koers. De videobeelden leren me bovendien dat zijn ophanging moet zijn geraakt in de klap tegen het beton, waardoor de Benetton nauwelijks nog bestuurbaar moet zijn geweest. Dat wist ik niet toen ik eraan kwam. Ik zag alleen de wagen de baan op schuiven en dacht mijn kans schoon. Had ik geweten wat ik nu weet, was ik wel even van het gas gegaan. Wetende dat Michael toch uitgeteld was.”

Een sussende reactie die Hill siert. De Brit leefde al 34 lentes, maar werd pas dit jaar volwassen. Sinds hij de spitsrol moest overnemen van zijn verongelukte teammaat Ayrton Senna. In dienst van Brabham, twee jaar terug, was Hill onmiskenbaar de mindere van onze landgenoot Eric Van de Poele. De voorbije twee races toonde de zoon van Graham zich zijn riant zitje bij Williams echter waard.

„Ik maakte dit seizoen enorme vooruitgang”, beseftte ook Hill zelf. „Dat verguldt de pil. Ik voel me leeg binnenin, maar stap met opgeheven hoofd uit de arena. In de wetenschap dat ik Michael onder druk kon zetten. Weinigen mogen zich daarop beroepen.”

De bloemetjes vlogen over en weer in Australië. Ook Schumacher streek de viool. „Ik heb me over Damon dingen laten ontvallen die ik nu betreur”, prevelde de nieuwe wereldkampioen met gebogen hoofd. „Ik zei geen respekt meer te voelen voor Damon. Welnu, ik was fout. Wat hij de laatste twee races presteerde, was uitzonderlijk.”

Toen Schumacher de balans van het seizoen opmaakte, ging het complete familiepak zakdoeken eraan. „Ik heb het moeilijk om mijn emoties te uiten”, murmelde de extroverte Duitser. „Dit is een droom. Net als Imola een nachtmerrie was. Het seizoen begon uitzonderlijk goed voor mij, maar, eerlijk, ik ben er altijd van overtuigd geweest dat Senna wereldkampioen zou worden. Hij had de beste wagen, hij was de beste rijder, de titel was voor hem bestemd. Nu hij mijn goed is, wil ik hem aan Ayrton opdragen. Alleen hij verdiende deze titel.”



Damon Hill wil binnendoor bij Michael Schumacher, maar de Duitser doet de deur dicht. Het doek valt over het wereldkampioenschap Formule 1. Schumacher en Hill zijn beiden uitgeteld, eerstgenoemde behoudt zijn punt voorsprong en wordt wereldkampioen.



Damon Hill is tot in zijn pit gesukkeld waar de onherstelbare schade aan de voorophanging wordt geconstateerd.

STARTGRID:

1ste lijn: Nigel Mansell (G-B/Williams-Renault) 1:16.179 (gem: 178.631 km/u); Michael Schumacher (Dui/Benetton-Ford) 1:16.197
2de lijn: Damon Hill (G-B/Williams-Renault) 1:16.830; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Peugeot) 1:16.992
3de lijn: Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:17.537; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Hart) 1:17.667
4de lijn: Johnny Herbert (G-B/Benetton-Ford) 1:17.727; Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1:17.801
5de lijn: Martin Brundle (G-B/McLaren-Peugeot) 1:17.950; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1:17.962
6de lijn: Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:18.070; Olivier Panis (Fra/Gitanes Renault) 1:18.072
7de lijn: Mark Blundell (G-B/Tyrrell-Yamaha) 1:18.237; Alessandro Zanardi (Ita/Lotus-Mugen Honda) 1:18.331
8ste lijn: Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:18.411; Michele Alboreto (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:18.755
9de lijn: J.J. Lehto (Fin/Sauber-Mercedes) 1:18.806; PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 1:18.957
10de lijn: Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1:19.061; Frank Lagorce (Fra/Gitanes Renault) 1:19.153
11de lijn: Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Ford) 1:19.610; Mika Salo (Fin/Lotus-Mugen Honda) 1:19.844
12de lijn: Hideki Noda (Jap/Larrousse-Ford) 1:20.145; David Brabham (Aus/Simtek-Ford) 1:20.442
13de lijn: Jean-Denis Deletraz (Zwi/Larrousse-Ford) 1:22.422; Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1:22.529
■ NIET-GEKWALIFICEERD: Paul Belmondo (Fra/Pacific-Ilmor) 1:24.087; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Ilmor) 7:40.317

Frentzen blijft bij Sauber

ADELAIDE — De hemel klaart op boven Sauber. Na het partnerschap met Ford, mocht de Zwitserse teambaas in Adelaide ook de trouw van zijn paradepaardje Heinz-Harald Frentzen openbaren. Peter Sauber haalde Frentzen vorig jaar terug uit de Japanse vergetelheid en dat is de 27-jarige Duitser niet vergeten. Ondanks de verleidelijke interesse van McLaren. Bij wijze van dank mag Frentzen de bolide waarin hij gisteren toerde, mee naar huis nemen. Het kan er vanaf, want met Ford en Frentzen wekt Sauber de belangstelling van enkele grote sponsors.

Minardi krijgt Mugen-Honda

ADELAIDE — Minardi pikte de laatste nog uitstaande officiële motor in: de Mugen waar Honda steeds meer van zichzelf steekt. Lotus blijft verweesd achter en ook Ligier ligt op apegapen. Iedereen vermoedde een scenario met Flavio Briatore als geldschietster voor Lotus om Johnny Herbert en de Mugen naar Ligier te halen. Met de Britse rijder kende de Italiaan succes, niet met de krachtbron. Ligier verliest volgend seizoen de Renault-motor en moet wellicht klantenblokken gaan kopen bij Ford.

Barrichello wijst McLaren af

ADELAIDE — Finaal lijkt het erop dat Ron Dennis het volgend jaar met dezelfde rijders zal moeten stellen. Van Mika Hakkinen is dat geen verrassing, maar in de tweede McLaren-Mercedes had Dennis graag Frentzen, rijzende ster en Mercedes-vormeling, of Barrichello, de gedoodverfde erfgenaam van Senna, gezien. In afwachting van de komst van Schumacher in 1996. Precies die verwachting schrikt de begeerden af. Frentzen en Barrichello bedankten voor de eer om als interimaris te fungeren zodat Martin Brundle wel eens zou kunnen blijven.

■ **UITSLAG:** 1. Nigel Mansell (G-B/Williams-Renault) 81 ronden (306,180 km) in 1u47:51.480 (gem: 170.323 km/u); 2. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) op 2.511; 3. Martin Brundle (G-B/McLaren-Peugeot) 52.487; 4. Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Hart) 1:10.530; 5. Olivier Panis (Fra/Ligier-Renault) 1 ronde; 6. Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1 r.; 7. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Mercedes) 1 r.; 8. Christian Fittipaldi (Bra/Footwork-Ford) 1 r.; 9. PierLuigi Martini (Ita/Minardi Scuderia Italia) 2 r.; 10. J.J. Lehto (Fin/Sauber-Mercedes) 2 r.; 11. Franck Lagorce (Fra/Ligier-Renault) 2 r.; 12. Mika Hakkinen (Fin/Marlbora McLaren-Peugeot) 4 r.
□ **Snelste ronde:** Schumacher 1.17.140 (g.: 176,406 km/h)

■ EINDSTAND WK RIJDERS:

1. Michael Schumacher (Dui)	92 punten
2. Damon Hill (G-B)	91
3. Gerhard Berger (Oos)	41
4. Mika Hakkinen (Fin)	26
5. Jean Alesi (Fra)	24
6. Rubens Barrichello (Bra)	19
7. Martin Brundle (G-B)	16
8. David Coulthard (G-B)	14
9. Nigel Mansell (G-B)	13
10. Jos Verstappen (Ned)	10
11. Olivier Panis (Fra)	9
12. Mark Blundell (G-B)	8
13. Heinz-Harald Frentzen (Dui)	7
14. Nicola Larini (Ita)	6
15. Christian Fittipaldi (Bra)	6
16. Eddie Irvine (Ier)	6
17. Ukyo Katayama (Jap)	5
18. Karl Wendlinger (Oos)	4
19. Andrea de Cesaris (Ita)	4
20. PierLuigi Martini (Ita)	4
21. Eric Bernard (Fra)	4
22. Gianni Morbidelli (Ita)	3
23. Erik Comas (Fra)	2
24. Michele Alboreto (Ita)	1
25. J.J. Lehto (Fin)	1

■ EINDSTAND WK KONSTRUKTEURS:

1. Williams-Renault	118 punt
2. Benetton-Ford	103
3. Ferrari	71
4. McLaren-Peugeot	42
5. Jordan-Hart	28
6. Tyrrell-Yamaha	13
7. Ligier-Renault	13
8. Sauber-Mercedes	12
9. Footwork-Ford	9
10. Minardi Scuderia Italia	5
11. Larrousse-Ford	2

600 miljoen smartgeld

ADELAIDE — Bij de openbare voltrekking van het huwelijk tussen Peugeot en Jordan, heette het dat de scheiding tussen McLaren en Peugeot in gemeenschappelijk overleg gebeurde en dat geen letter van het driejarige kontrakt werd gekrenkt. Een iets andere versie sijpelde in Australië door. Peugeot eiste 600 miljoen en verkreeg blijkbaar — bijna 600 miljoen smartgeld. „Jacques Calvet, onze patron, is een zakenman en staat erop dat een kontrakt wordt nageleefd“, was de uitleg bij Peugeot Sport.

Zhuhai, een speciale economische zone in de provincie Guangdong, tegen Hongkong, herbergt het enige autocircuit in China en is kandidaat om in 1996 de GP van China F1 te organiseren.

F1: balans van een zwart jaar

Australië deed de deur dicht van het wereldkampioenschap Formule 1. Nigel Mansell (rechts aan de spuit met Berger en Brundle, foto AP) won de ultieme Grand Prix, Michael Schumacher veroverde terecht zijn eerste wereldtitel. Toch zal 1994 niet de geschiedenis ingaan als het jaar waarin een nieuw supertalent opstond. Wel als het seizoen waarin Ayrton Senna omkwam. En Roland Ratzenberger verongelukte. En Karl Wendlinger ei zo na zijn dood haalde.



De Monte della Passione bewondert Michael Schumacher. In Imola erfde de Duitser de Formule 1 van Ayrton Senna.

Wereldkampioen wordt mens

Op zijn gezicht na, zat Michael Schumacher alles mee. Blitz-carrière, van een verbijsterende foutloosheid op het asfalt, afgeborsteld gedrag daarbuiten, netjes uit de woorden, het juiste gebaar op het juiste moment, fysiek tiptop. Schumacher was de vleesgeworden perfectie. En dat maakte hem antipatiek.

Maakte, want in Adelaide trad een scheur op in het rimpelloze scherm. Het vertwijfelde hoofd in de armholte eerst, de vreugde-ontlading vervolgens pasten nog naadloos in het scenario van zijn dure pr-konsulent. Maar dan viel Schumacher uit zijn rol. Toen hij op de perskonferentie refereerde aan Senna, moest hij het hoofd buigen om zijn tranen te verbergen. En, vooral, hij gaf toe Damon Hill verkeerd te hebben beoordeeld. Een fout, is iets meer des mensen? Schumacher straalt (nog) niet het charisma uit van Senna, maar in Australië werd hij alvast mens.

MICHAEL SCHUMACHER

- Geboren op 3 januari 1969 in Hurth-Hermuhleim (Duitsland)
- Woont in Monte-Carlo; ongehuwd, verloofd met Corinna.
- Eerste autosport-ervaring: kart op 4-jarige leeftijd; wedstrijddebuut op 14 jaar.
- 1984-1987 karting: Duits juniorenkampioen (1984 en 1985), Vice-wereldkampioen (1985), Europees kampioen (1987), Duits kampioen (1987).
- 1988: Duits kampioen Formule Koenig, vice-Europees kampioen Formule Ford 1600
- 1989: Derde in Duits kampioenschap Formule 3
- 1990: WK Sportwagens met Sauber-Mercedes, Duits kampioen Formule 3
- 1991: WK Sportwagens met Sauber-Mercedes, debuut in F1 met Jordan-Ford tijdens GP van België, vervolgens Benetton-Ford
- 1992: zege in GP van België (Benetton-Ford)
- 1993: zege in GP van Portugal (Benetton-Ford)
- 1994: WK F1, 8 overwinningen, 6 pole-posities (Benetton-Ford)

Een seizoen om nooit te vergeten

BRUSSEL — De Grand Prix van Australië schreef een passend slot bij het seizoen 1994: dramatisch en controversieel. Michael Schumacher is de terechte wereldkampioen. Met de 25-jarige Duitser stond ongetwijfeld een nieuw supertalent op. Niettemin zal 1994 de geschiedenis ingaan als het jaar dat Ayrton Senna verongelukte. Een seizoen om zo snel mogelijk te vergeten dus? Integendeel. Een seizoen dat beeld voor beeld in het achterhoofd van de beleidsmakers gegrift moet staan. Om hen en ons te behoeden voor herhaling.

Formule 1

Sinds die vermaledijde 1 mei kent iedereen de getallen en namen uit het hoofd. Twaalf jaar leefde de Formule 1 zonder dode. Nadat tijdens de Grand Prix van Canada 1982 Riccardo Paletti zijn naam in de annalen had geschreven. Spijtig genoeg, met bloed. Twaalf jaren waarin de limieten steeds verder werden gelegd. En zich een gevoel van onkwetsbaarheid

installeerde, onbewust. Twee doden en een comapatiënt schudden de F1 brutaal wakker uit haar lethargische overmoed.

De wereld steigerde. F1 was plots des duivels. „Ze hebben Senna vermoord“, blokletterden Italiaanse kranten hysterisch. Een ietwat scheefgetrokken voorstelling, ingegeven wellicht door het dramatische moment. Senna kroop uit vrije wil in de Williams. En liet er zich vorstelijk voor betalen. Andere renners waren en blijven bereid hun moeder en dochter te verkopen om toch maar in dat moordtuig te mogen plaatsnemen. Gedreven door een onstillbare honger naar risico, viste een Franse onderzoeker uit. *The need for speed.*

Erwtensoepp

Wat de Internationale Autosportfederatie (FIA) uiteraard niet ontslaat van haar morele plicht haar topdiscipline te proberen in goede, veilige banen te leiden. Voorzitter Max Mosley had mooi roepen dat het een fundamenteel recht is zich dood te rijden, hij zwichtte tenslotte voor de publieke opinie en legde de F1-monsters toch aan de ketting. Met een onoverzichtelijk kluwen maatregelen, dat bovendien gaandeweg werd bijgesteld. De reuk van amateurisme en onkunde

Om een kampioenschap dat riskeerde een snelle dood te sterven, kunstmatig nieuw leven in te blazen. Het zou naïef zijn te geloven dat het voorgaande niet speelde in de tumultueuze ontknoping in de straten van Adelaide. Schumacher was al genoeg geënd, zijn titelstrijd lang genoeg gerekt, hij kon zich iets permitteren.

was onmiskenbaar, maar het zou fout zijn de FIA met alle zonden Israëls te beladen.

Minstens evenveel schuld treft de teammanagers. Een horde gewetenloze wolven voor wie een reglementsletter slechts belang heeft in de mate dat ze in hun voordeel kan worden herschreven of ontdoken. En het gejammer van de renners over veiligheid dient ook met een korreltje zout genomen.

Laat eender wie, topper of figurant, kiezen tussen een veilige auto en een onbetrouwbaar kreng dat wel één seconde per ronde sneller gaat, hij opteert gegarandeerd voor het tweede model.

Gegeven die omstandigheden, hoeft het niet te verwonderen dat 1994 een zootje werd. Waarin het diskwalificaties, voorwaardelijke schorsingen, stop-and-go's en onzichtbare zwarte vlaggen regende. Een reglementaire erwtensoep die door de haaien van de FIA handig werd gemanipuleerd naar commerciële doeleinden.

Devaluatie

Het F1-kampioenschap dat zondag in Australië werd afgevlagd, draagt nog een andere schandvlek. Dat van de rijdersdansen. Die de grenzen van het fatsoen al ruimschoots heeft overtreden. 46 rijders rukten in de 16 Grand Prix uit. Voor 28 wagens. Het nieuwgeboren Simtek-Cosworth, Lotus-Mugen en Larrousse-Ford spannen de kroon met zes namen elk. Of drie per wagen. In de laatste twee Grote Prijzen werd aan zo'n tempo gewisseld dat nauwelijks nog tijd restte om de zitjes te gieten. In een schaamteloze jacht op dollars en yens om de lekkende budgetten te dichten. Zonder enige twijfel een zware devaluatie van wat het summum van au-

tosport heet te zijn. En verdomde gevaarlijk. Telkens de brave Deletraz in Australië door het leidersduo werd gedubbeld, zag je de Zwitser zo een onverhoeds maneuver maken en de twee tegen het beton plakken. Gelukkig gebeurde dat niet, maar het moge duidelijk zijn dat F1 aardig bezig is haar geloofwaardigheid uit te hollen. Een strenge beperking van het aantal wissels is aan de orde.

Net als een evaluatie van de benzinestops. Australië bood

een bloedstollende finale. Omdat Schumacher en Hill toevalig samen gingen tanken. 35 ronden lang op het scherp van de snee, hoogstens twee seconden uit elkaar. Het was wat anders dan de passeerbewegingen in de pitstraat en de strijd tussen verschillende race-taktieken die we gewoon waren geraakt. FIA weet uit welke hoek de wind waait en kondigt voor '95 de vrijstelling van de tankinhoud aan.

Met de invoering van drieli-termotoren, ook vanaf '95, lijkt de federatie alvast juist te heb-

ben gekozen. Het vermogen wordt daadwerkelijk gekortwiek en de eerste reacties van de betrokken partijen zijn eenzijdig positief. Zowat elke constructeur heeft wel een 3,0 l in zijn gamma zitten. Wat de Formule 1 een stapje dichterbij de doordeweekse automobiel brengt en de commercialisering van de prestaties in de sport makkelijker maakt. En de verantwoording van de miljardeninvestering ook. Aan het einde van een hellezwart seizoen oogt de toekomst van F1 toch nog licht. ()



Williams naar Mansell-Coulthard?

OVERIJSE — Reeds voor de afsluitende Grand Prix van Australië was het duidelijk dat Frank Williams niet echt weg is van het talent van Damon Hill. „Hij heeft nog veel te leren“, repliceerde de verlamde teambaas op Hills pleidooi voor een 'redelijk' kontrakt. Een kontrakt overigens dat de Brit, volgens ingewijden, nog altijd beschrijft als testrijder. Intussen greep Hill naast de wereldtitel. En viel het op dat hij ook tijdens de Grand Prix niet op echt veel steun van Williams kon rekenen: geen klacht tegen de deur die Schumacher dichtklapte, een behoorlijk lijzige reactie toen Hill met een geplooid voorophanging binnenliep. Radio Paddock heeft er een verklaring voor: Williams hecht alleen belang aan de konstrukteurstitel, die hij binnen wist, en voor volgend jaar heeft hij al een rijdersduo in zijn hoofd: Mansell-Coulthard.

F 1 op Nürburgring?

OVERIJSE — Volgens Roland Bruynseraede, de veiligheidsverantwoordelijke van de Internationale Autosportfederatie, bestaat er een grote kans dat de Grand Prix van Europa F 1 volgend jaar op de Nürburgring wordt gereden. De voorlopige kalender '95 bevat zeventien races, maar Hongarije zou afvallen wgens financiële problemen. Achter Imola, Brazilië, Argentinië en Barcelona staan eveneens vraagtekens omdat het circuit nog dient aangepast. Mugello (Italië), Zuid-Afrika, Le Mans (wordt permanent in '95) en de Österreicherling staan al te trappelen.

ZATERDAG 19, ZONDAG 20 NOVEMBER 1994

Cijfer

454.000.000

Zelfs al haalde hij iets minder het nieuws dan de voorgaande jaren, toch blijft Nigel Mansell de best betaalde sportman van Groot-Brittannië. Het jaarinkomen 1994 van de autocoureur wordt geschat op 9 miljoen pond (zowat 454 miljoen frank).

Coulthard naar McLaren

BRUSSEL — David Coulthard opent het Formule 1-seizoen volgend jaar aan het stuur van een McLaren. Vorig weekeinde wees alles er nog op dat de 23-jarige Schot samen met Nigel Mansell bij Williams zou blijven. Uiteindelijk koos Coulthard voor konkurrent McLaren-Mercedes waar hij de Fin Hakkinen als teamgenoot naast zich krijgt. Een keuze die na de GP-zege van Mansell in Australië wellicht werd ingegeven door de vrees dat Williams de gewezen wereldkampioen in '95 als spitsrijder zal behandelen. Eerstdaags wordt door Frank Williams ongetwijfeld de tandem Mansell-Hill bekrachtigd.

Gisteren raakte ook bekend dat er ten vroegste pas volgende week een uitspraak komt in het onderzoek naar het ongeval waarbij wereldkampioen Schumacher en vicekampioen Hill betrokken waren tijdens de GP van Australië. „Als wordt bewezen dat Schumacher Hill moedwillig van de baan reed, riskeert hij zijn titel te moeten inleveren“, aldus vice-president Bernie Ecclestone van de internationale autosportfederatie.

DINSDAG 29 NOVEMBER 1994



Damon Hill komt karten in Brussel

Vice-wereldkampioen F 1 Damon Hill neemt op zaterdag 10 december in Brussel (Heizelpaleizen 11 en 12) met een kart deel aan een vedettenrace die de eigenlijke 24-uren karting voorafgaat. Ook Eric

Technische kraan voor FIA

BRUSSEL — De Internationale Autosportfederatie (FIA) stelde Peter Wright aan als technische raadgever. Wright is nu directeur van het zeltogende Lotus, maar vooral een technische kraan. Hij introduceerde in Formule 1 het grondeffect en de denkende ophanging. Door de aanstelling van Wright bekend de FIA eigenlijk dat het te kort schoot op technisch vlak. Geen verrassing.

ZATERDAG 3, ZONDAG 4 DECEMBER 1994

Coulthard tussen Williams en McLaren

LONDON (AP) — De commissie die over Formule 1-kontrakten gaat, boog zich gisteren over de affaire-Coulthard, maar velde nog geen verdict. De 23-jarige Schot ondertekende recentelijk een overeenkomst met McLaren, maar die werd prompt aangevochten door Frank Williams. Omdat hij nog een optie op Coulthard zou hebben lopen.

VRIJDAG 9 DECEMBER 1994

Lotus op dood punt

LONDON (rtr) — Lotus moest gisteren zijn personeel ontslaan omdat het de lonen niet meer kan betalen. De bouw van de T112, waarmee het legendarische team aan het WK Formule 1 1995 wil deelnemen, viel eveneens stil. „Een voorlopige maatregel“, maakte David Hunt zich sterk. Nu pas raakte bekend dat de geheimzinnige die anderhalve maand terug Lotus van de curator overkocht, de 34-jarige broer van de overleden F1-ster James Hunt is. „Als ik niet overtuigd was dat Lotus nog een toekomst had, dan had ik het team nooit overgenomen“, vervolgde Hunt. „Ik heb trouwens enkele veelbelovende, lukratieve kontakten lopen.“ Wordt vervolgd.

Wendlinger mirakuleus snel

BARCELONA — Karl Wendlinger zette woensdag op het circuit van Barcelona enkele indrukwekkende rondjes neer aan het stuur van een Sauber-Ilmor. De Oostenrijker die na een crash tijdens de trainingen voor de GP van Monaco negentien dagen in coma bleef, draaide amper twee tienden boven de krono van zijn nochtans hooggekwoorde ploegmaat Frentzen. Wendlinger plande zijn come-back al voor de GP van Japan, maar toen viel hij bij de ultieme test door de mand. Nu lijkt hij goed op weg een zitje voor 1995 te veroveren.

Tijdens dezelfde privé-trainingen in Barcelona baarde de prille combinatie Jordan-Peugeot opzien. Met de nieuwe drielitermotor achterin ging Eddie Irvine acht honderdsten sneller dan Frentzen die nog van de oude 3,5 liter gebruik maakte.

Vetter kontrakt voor Damon Hill

LONDON (dpa-upi) — Damon Hill ondertekende bij Williams-Renault een kontrakt voor 1995. Een kontrakt dat hem eindelijk de financiële erkenning geeft die hij als vicewereldkampioen verdient, aldus Hill. In Adelaide uitte hij luidop zijn ongenoegen over zijn toenmalige overeenkomst die hem nog altijd als testrijder bestempelde en voorzag in een jaarsalaris van slechts 25 miljoen frank. De tweede rijder duidde Williams nog niet aan. Hij kiest wellicht tussen Nigel Mansell en David Coulthard.

ZATERDAG 10, ZONDAG 11 DECEMBER 1994

F1 kalender bevestigd

LONDON (rte) — De Formule 1-kalender voor 1995 werd gisteren bevestigd door de Wereldraad van de FIA. Het seizoen start op 12 maart met de GP van Argentinië.

De kalender: 12 maart Argentinië (Buenos Aires), 26 maart Brazilië (Interlagos), 16 april Pacific (Aida, Jap), 30 april San Marino (Imola), 14 mei Spanje (Montmelo-Barcelona), 28 mei Monaco (Monte Carlo), 11 juni Canada (Montreal), 2 juli Frankrijk (Magny-Cours), 16 juli Groot-Brittannië (Silverstone), 30 juli Duitsland (Hockenheim), 13 augustus Hongarije (Boedapest), 27 augustus België (Spa-Francorchamps), 10 september Italië (Monza), 24 september Portugal (Estoril), 8 oktober Europa (Nürburgring), 29 oktober Japan (Suzuka), 12 november

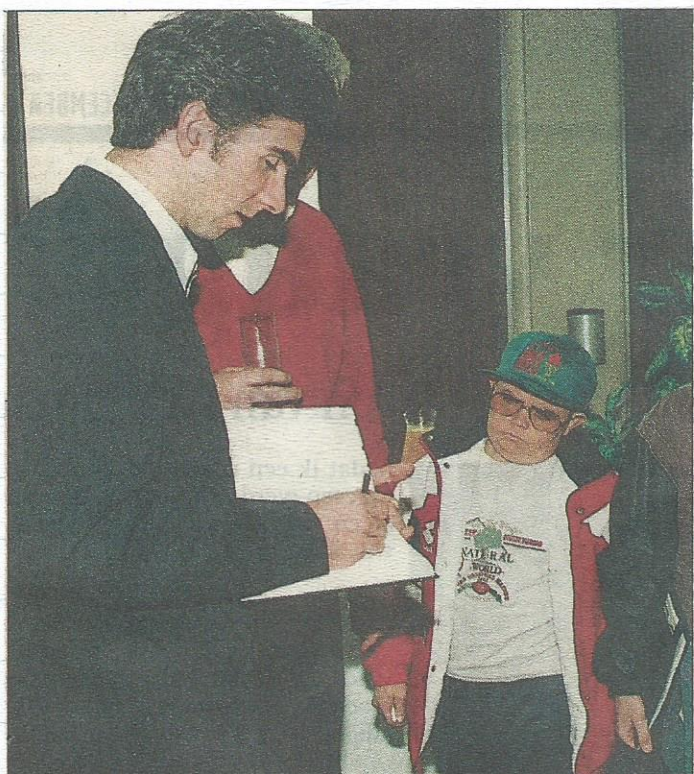
MAANDAG 12 DECEMBER 1994



Van de Poele verleidt Hill

„Ik ben niet vertrouwd met karting en ben niet van plan me belachelijk te maken”, aarzelde Damon Hill toen hij de vierwielige bromvliegen zaterdag door paleizen 11 en 12 van de Heizel zag snorren. Maar Eric Van de Poele verleidde zijn Britse ex-kollega tot enkele showrondjes, waarvan het talrijke publiek op de Martini Kart Trophy met volle teugen genoot. Na afloop zetten we de vice-wereldkampioen Formule 1 klem in de bar van paleis 1.1. Voor een toogbabbel over koetjes en kalfjes, Williams' en Schumachers.

DINSDAG 13 DECEMBER 1994



Hill: „F 1 is een spelletje”

Damon Hill, vice-wereldkampioen in de Formule 1 (foto PVB), was zaterdag even in Brussel voor een deel van het promotiewerk dat hem deze dagen wacht. „Ik moet nu het onderste uit de kan halen, ook financieel”, aldus de Britse sportman van het jaar. Die houding leverde onder meer een forser kontrakt op voor de voormalige testrijder van Williams, die de hele F 1 een spelletje noemt.

Familievader droomt van benji

HEIZEL — Halfweg de verlaten bar van paleis 11 blijft de dertiger-met-Senna-pet staan. Hij kan zijn ogen niet geloven. Aan de toog hangt de vice-wereldkampioen F1 en hij, doodgewone sterveling, is hem tot op twee meter genaderd, zonder te zijn doodgebliksemd. Dit wordt zijn dag. Hier borrelt verhaalstof op die de zevende generatie nog zal oprakelen. Hij tilt zijn nageslacht van de arm, duwt het met zachte dwang richting Hill en wenkt zijn eegamet-camera. Maar zoonliefs entoesiasme is omgekeerd evenredig met de authentieke Rothmans-overall die hij draagt. Het wordt papa zwart voor de ogen. De onterving hangt het tweejarig ukje boven het hoofd, wanneer Hill ingrijpt. Hij laat zich op zijn hurken zakken, trekt het knaapje op zijn knie en fluistert hem in het oor dat hij *back home*, een eender baasje heeft lopen. Het mensje verstaat geen moer van wat de vreemde meneer hem inlepeelt, maar de fluwelen stem doet het gezichtje openplooiën in een lach. Een flits van mama en papa loopt op wolkjes. 'Hoe heet je', vraagt Hill ter afscheid. Papa antwoordt in zijn plaats: „Ayrton”. Hill slikt.

Dit is geen vedette. Dit is een familievader. Zachtaardig, begrijpend. Zelfs wanneer een gewiekste poseur heimelijk een levensgroot bord met het logo van zijn KMO'tje opdist. Schumacher, van wie intimi vertellen dat zelfs zijn pijama een Dekra-label draagt, zou het pand op staande voet hebben verlaten, Hill beperkt zich tot een kwinkslag: „*This is not illegal, is it?*”

Hill liet zich een uur eerder ook ompraten door Eric Van de Poel om enkele rondjes in een kart op de indoorpiste te draaien. Alhoewel hij er een gloeiende hekel aan heeft. „Vorig jaar in Bercy (waar het volledige F1-peloton present tekent) werd ik belachelijk gemaakt”, schudde-bolt Hill. „Ik zag iedereen als gek aan een hendeltje achterop draaien. Niemand had me ooit uitgelegd waartoe dat diende. Ik vond het ding ook te veel schommelen. Tot Herbert me zei dat het zo hoorde. Finaal crashte ik en kneusde mijn rug. Lomp, maar kan ik er aan doen dat ik geen kart-vorming genoot?”

De zoon van Graham Hill, tweevoudig wereldkampioen Formule 1, probeerde het eerst op twee wielen alvorens de F1 binnen te zeilen. Hij heeft trouwens nog steeds een zwak voor moto's. „Ik heb thuis een juweeltje staan”,

lacht hij schalks. „Als niemand het ziet, wil ik me wel eens te buiten gaan in een wheelie. Maar het mag niet. In 1990, net toen ik getekend had voor mijn eerste seizoen F3000, trok ik met vrienden naar Wales. Op de moto.

Ik viel en brak mijn pols. Ik moest afzeggen voor de daaropvolgende tests omdat ik niet meer kon schakelen. Dat kan ik me niet permitteren. Alles staat in het teken van F1. Het is ook al van '85 geleden dat ik nog ging skiën. Te veel risico. Als ik volgend jaar wereldkampioen ben,

ga ik echter skiën. En benji-springen en parachute-springen. Als het maar gevaarlijk is.”

Een jongen van Sega, de computerspellenfabrikant en Williams-sponsor die Hill naar Brussel haalde, loopt langs met de vraag of de Brit iets wil eten. Hill bestelt een broodje kaas en een pint. En wij die dachten dat F1-magen enkel kaviaar en champagne verteerden? „Laat het uit”, schudt de 34-jarige Brit. „Het was gisteravond al *black-tie* en zilveren bestek. En maar handjes schudden en glimlachen. God, heb ik mij geamuseerd. Het wordt hoog tijd dat 'die formule van de prijsuitreiking wordt herzien. Geef mij maar een stevige pint. Zoals vanavond. Kerstfeest in de Williams-ateliers. Met alle jongens, vrouwen verboden. Het zal zwaar worden.”

Damon Hill: „Ik piep niet, ik verkies krediet op te bouwen voor volgend seizoen”

„FIA handelde inkonsekwent”

Vrijdagavond en -nacht Monaco, zaterdag klokke tien Brussel, om vier op het vliegtuig richting Engeland. Het leven van een F1-ster is niet echt je dat. „En dan moet ik tussendoor nog tijd vinden om het boek dat over mij geschreven is, te promoten”, klinkt het klagend. „Makkelijk is anders. Ik zou ook liever thuis bij mijn vrouw en mijn twee zoontjes zitten, maar ik besef dat ik nu het onderste uit de kan moet halen.”

Ook financieel. Frank Williams herzag inmiddels zijn kontrakt dat hem nog altijd als testrijder behandelde en betaalde. Na zware ondehandelingen? „Niet echt”, aldus Hill. „Frank zei wat hij wou geven en ik zei wat ik wou. Uiteindelijk boog hij. Een erkenning, vind ik. Ook al weet ik nog niet wie mijn ploegmaat wordt. David Coulthard zou in elk geval goed gek moeten zijn om naar McLaren te gaan.”

Voert Williams met Coulthard geen spelletje op om de prijs van Mansell te laten zakken? Hill lacht. „De hele F1 is een spelletje.”

Een spelletje dat hij verloor. Op onortodokse wijze, veroordeelden niet weinigen het maneuver van Schumacher in Australië. Over de lippen van het slachtoffer kwam merkwaardig genoeg geen woord van protest. Is dat niet de houding van een geboren verliezer?

„Ik zit lang genoeg in de racerij om te weten hoe verleidelijk het is op die plaats en in die situatie de deur dicht te gooien”, vertelt Hill. „*It was not a piece of fine driving*, maar of het met opzet gebeurde... Ik kan ook niet zeggen of ik in die omstandigheden hetzelfde zou hebben gedaan. Stel, de wereldtitel word je gegarandeerd op voorwaarde dat je zo’n aktie pleegt. Ik weet niet wat ik zou doen.”

Hill leest het ongeloof in onze ogen. Hij zucht. „Wat vond jij van het kampioenschap?” Spannend, antwoorden we, maar met de onmiskenbare bijsmaak van kunstmatig gerekt. „Wat vond je van de diskwalifikatie van Schumacher in Spa?” Als de plank op zijn bodemplaat inderdaad te dun was, een juiste beslissing, stellen we. „En de zwarte vlag in Silverstone?” Al even terecht, maar we betwijfelen of Schumacher in pakweg Boedapest dezelfde sanctie zou hebben gekregen. Hill op zijn paard. „Wie in de fout gaat, moet worden gestraft. En moet daar niet verongelijkt over doen. Daarin faalde de FIA in Australië. Barrichello en Hakkinen kregen een voorwaardelijke schorsing opgelegd voor een soortgelijk vergrijp in Silverstone, maar het Australisch incident wordt blauw-blauw gelaten. Ik begrijp best dat men dit seizoen zo snel mogelijk wou afsluiten en vergeten, en dat men een wereldkampioen voor de groene-tafel kon missen als de pest, maar het is wel inkonsekwent. Mij zal je evenwel niet horen piepen. Ik verkies krediet op te bouwen voor volgend seizoen.”



Damon Hill, zaterdag nog even in Brussel, werd zondagavond door de sportdienst van de BBC verkozen tot sportman van het jaar. Hill en echtgenote Georgia stralen na de bekendmaking van het nieuws.

DONDERDAG 15 DECEMBER 1994

Williams krijgt Coulthard

BRUSSEL — De bevoegde commissie van de Internationale Autosportfederatie (FIA) wees gisteren David Coulthard aan Williams-Renault toe. De 23-jarige Schot tekende een voorkontrakt bij McLaren terwijl Frank Williams nog een optie op hem had. Laatstgenoemde krijgt dus zijn zin. Vraag is nu of Coulthard effectief gaat racen want ene Nigel Mansell wil best ook wel ploegmaat worden van Damon Hill en bovendien was Frank Williams onder de indruk van de tests die F3000-kampioen Jean-Christoph Bouillon deed.

ZATERDAG 17, ZONDAG 18 DECEMBER 1994

Schumacher blij met Renault-motor

LISSABON (afp) — Wereldkampioen Michael Schumacher is zeer verheugd na privé-testritten in Estoril, over de Renault-motor die Benetton in '95 voortstuwt. Schumacher reed donderdag 33 ronden in een Ligier-Renault en realiceerde de derde beste tijd achter de twee Williams-rijders Damon Hill en de Fransman Emmanuel Coulthard. David Coulthard (Williams-Renault) zette vrijdag de snelste tijd neer in 1:19.64. De Schot naderde tot 86 honderdsten het circuitrekord dat in september werd gevestigd door Schumacher in 1:18.78. De snelste tijden: David Coulthard (Sch/Williams-Renault) 1:19.64, Jean-Christophe Bouillon (Fra/Williams-Renault) 1:19.95, Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1:22.04, Laurent Aiello (Fra/Ligier-Renault) 1:22.13.

MAANDAG 19 DECEMBER 1994

Benetton-Renault op Racing Show

HERNE — Voor zijn dertigste verjaardag gooit de gerenommeerde Racing Show het over een andere boeg: de afsluiter van het seizoen wordt de grote opener. Op 10, 11 en 12 februari 1995. En ze verhuist naar paleis 2 van de Heizel. De doelstelling blijft dezelfde. Het grote publiek de race-monsters van dichtbij te tonen. Organizator Paul Deetens wil op zijn jubileumeditie de Benetton-Renault voor het voetlicht plaatsen. Misschien is zelfs wereldkampioen Michael Schumacher nieuwsgierig naar het uitzicht van zijn nieuwe bolide.

DINSDAG 20 DECEMBER 1994

Ligier in zee met Mugen-Honda

BRUSSEL — Ligier bereikte een tweearig akkoord met motorenlevenrenacier Mugen-Honda. De Franse F1-renstal krijgt exclusief de beschikking over de nieuwe drieliter V10-motor. Midden februari zijn de eerste testritten gepland.

WOENSDAG 21 DECEMBER 1994

F1-wereldkampioen Michael Schumacher is door de bond van Europese sportjournalisten (UIPS) uitgeroepen tot Europees sporter van het jaar. De 25-jarige Duitser kreeg 29 stemmen achter zijn naam.

WOENSDAG 28 DECEMBER 1994

Nigel Mansell werkloos?

LONDEN — Volgens de Britse krant The Guardian zal formule 1-piloot Nigel Mansell in het nieuwe seizoen werkloos zijn. „Met zijn 41 jaar dreigt voor hem pensioering. Bovendien heeft wereldkampioen Schumacher zijn veto uitgesproken over zijn komst bij Benetton. Bij Williams is zijn plaats ingenomen door Coulthard.”

Senna is onsterfelijk

Sao Paulo, stad van uitersten. Op één na de drukste stad van de wereld met tussen de zestien en twintig miljoen inwoners. Sao Paulo, stad van schrijnende armoede en wanstaltige rijkdom. Veertig procent van de bevolking leeft onder de armoedegrens. Elke dag in deze betonklomp is er een

van overleven. Met honderdduizenden tegelijk trekken de kansarmen in alle vroegte de straat op. Ze verkopen pinda's of „bellen-blaas“, poetsen schoenen, noemen zich straatartiest, plunderen winkels. Of zetten, als je in de verkeerde wijk belandt, een mes op je keel om aan geld te komen.

Wie geluk heeft overleefd, wie pech heeft wordt afgeschoten door de gevreesde doodseskaders. Of misschien is het wel andersom voor de miljoenen die leven moeten in een van de honderden van hout, 'hardboard' en puimsteen opgetrokken sloppenwijken rond de uitvalswegen.

Escalaties vallen nauwelijks nog op in de lawaaierige chaos van duizenden bussen en miljoenen auto's, die een tachtigjarige oorlog voeren met als inzet de heerschappij over het asfalt. Voortdurend getoeter, gekrijs en gefoeter. Ergens in deze dagelijkse nachtmerrie moet Ayrton Senna zijn rust hebben gevonden.

*„We waren
een deel
van zijn
lichaam”*

SAO PAULO — De taxi rijdt in twintig minuten van het centrum naar het zuidelijke gelegen Morumbi, de duurste wijk van Sao Paulo. Het vier etages hoge, achter muren verborgen huzarenstukje moet uiteraard meer kosten, omdat er op elke verdieping een zwembad is gebouwd. „Maar voor tussen de zeven en tien miljoen dollar kun je hier al heel aardig wonen“, weet de chauffeur die in zijn beste Spaans ook als reisleader fungeert.

Zelfs Ayrton Senna vond wonen in Morumbi bij leven te prijzig en koos voor een onderkomen in een bescheiden villawijk. Nu hij dood is, kijkt de grootste coureur aller tijden niet meer op een paar centen en heeft alsnog voor Morumbi gekozen.

Bij de ingang van de begraafplaats hebben slimme zakenlui — of noem ze verachtelijke lijkenpikkers — hun stalletjes neergezet. Ze verkopen vlaggen, shirts, foto's en sleutelhangers van Ayrton Senna. Klapstuk van de kollektie is een vuistgrote miniatuurhelm met een vizier van echt fiber-glas. Het ding is gelijmd op een plankje van dezelfde houtsoort als waarvan Senna's lijk is gemaakt. Althans, dat beweert de verkoper niet zonder trots. Voor iets meer dan 75 gulden pakt hij de lugubere snuisterij in.

Op de begraafplaats sjokken honderden mensen voort door gestaag vallende regen die aanvoelt als een warme douche. De echte snobs en zij die haast hebben, komen hun auto's niet eens uit. Met een vaartje van tien kilometer per uur maken ze een rondgang langs de graven. Misschien hebben ze wel gelijk, want zoveel is er niet te zien. Een poging om van de dure rustplaats iets te maken, is mislukt.

Huilen

El Cemitério do Morumbi is niet fraai. Andere begraafplaatsen in de stad hebben metershoge architectonische hoogstandjes als gedenkstenen. Hier zijn alle graven identiek. Een simpel koperen plaatje van 35 bij 20 centimeter met daarop de naam, geboorte- en sterfdatum van de overledene.

„Dit is een moderne begraafplaats. Wie hier ligt, was bij leven rijk, dat weet iedereen. Zodoende hoef je geen goede sier te maken met een marmeren zuil of miniatuurkerk”, zo verduidelijkt een grafdelver.

Geen tierlantijnen dus, iedere dode rijkard is hier gelijk. Hoewel... voor volksheld Senna is toch een kleine uitzondering gemaakt. Hij heeft het meest centrale punt van de begraafplaats als laatste rustplek gekregen. Midden op een heuvel ligt hij, onder de enige boom. Iemand heeft er een Braziliaanse vlag in gehangen.

Een pad naar zijn graf is er niet. Mensen banen zich oneerbiedig een weg over de vele tientallen graven, die eromheen liggen. Het gras is weggetrapt, de regen maakt het tot een modderig geheel. Drie Japanse meisjes op kaplaarzen wandelen naar het graf. De taxi-chauffeur slaat een kruis, begint te huilen en snelt terug naar zijn wagen.

Dezelfde soort grafplaat als het soort waarop we zojuist tot vier keer toe zijn gaan staan, op weg naar de top van de heuvel. Ayrton Senna 21.3.1960-1.5.1994. *Nada pode me separar do amor de Deus*, staat er op. Niets kan me doen scheiden van de liefde van God. Kleurige bossen bloemen, half verteerde brieven en een door het zonlicht kromgetrokken kaars. Ze zijn de laatste cadeautjes voor wijlen Senna, de zoon van Brazilië.

Nationale depressie

Zoals het een echte Paulista betaamt, heeft ook Rogerio Schlegel het graf van Senna vaak bezocht. Toch komt de sportredakteur van Folha de São Paulo met de verklaring dat de coureur helemaal niet dood is. „Voor ons leeft Senna nog. Elke week is er wel iets nieuws over hem te schrijven. Zo niet, dan toch”, erkent de journa-

list van Brazilië's grootste dagblad.

De lezers eisen Senna, dus krijgen ze Senna. „Onze autosport-expert hoeft sinds de dood van Senna niet meer na te denken welk verhaal hij zal maken bij een Grand Prix. In Australië schrijft hij hoe de Aussies het vinden dat hij er niet meer is, in Spanje hoe erg de Spanjaarden het wel niet vinden dat de grootste coureur te vroeg is gestorven. Nee, natuurlijk gaat zo iets niet vervelen.”

Ook Rogerio Schlegel heeft gehuild, toen Senna stierf.

„Maar ik was zeker niet de enige op de redactie”, zegt hij verontschuldigend. „De man was ook mijn idool. Dat we hem vereerden, heeft te maken met hoe wij Brazilianen onszelf zien en willen zien. In de jaren zeventig beleefden we wat we hier „Het Braziliaanse wonder” noemden. Het was een periode van ongekende economische groei. Ons bruto nationaal produkt nam jaarlijks met meer dan zeven procent toe. Iedereen was ervan overtuigd dat we zouden uitgroeien tot een wereldmacht. De oliecrisis gooide eind jaren zeventig roet in het eten. We moesten voor veel geld olie importeren. De staatsschuld liep hoog op en het volk raakte terneergeslagen. Er was sprake van een nationale depressie, omdat de droom een economische grootmacht te worden aan diggelen lag. De jaren tachtig staan in Brazilië bekend als het verloren decennium.”

Ayrton Senna gaf de mensen met zijn overwinningen weer hoop. Zijn zeges waren het bewijs dat Brazilianen in elk geval nog tot iets in staat waren dat internationaal aansprak. Dat gevoel had zelfs de nationale voetbelploeg het volk al jaren niet meer kunnen geven.

„Bovendien”, weet Schlegel, „stond Senna altijd voor iedereen open en praatte vaak over zijn liefde voor God en vaderland. Daardoor was hij ook voor het arme deel van de bevolking een held. Omdat ze de gevoelens van nationale trots en het geloof in God met hem deelden, konden ze zich met hem vereenzelvigen. Hoewel ze uiteraard wisten dat ze zelf nooit een brommer zouden bezitten, laat staan een race-auto.”

Schlegel kan zich goed voorstellen hoe de kansarmen zich voelden als ze Senna op tv zagen rijden. „Ik zal je zeggen dat er races zijn geweest, waarin ik het gevoel had dat ik bij hem op schoot zat in de wagen. Dan waren we samen aan het rijden. Echt waar, ik was een deel van zijn lichaam.”

Het zijn verhalen die Adilson Carvalho de Almeida bijna dagelijks te horen krijgt in het hoofdkantoor van Torcids Ayrton Senna, ofwel de fanklub. Het luxueuze onderkomen in Vila Maria, een buitenwijk van Sao Paulo, heeft binnen veel weg van een museum. Zes kamers behangen met foto's van die ene man. Een rondleiding door de voorzitter van de supportersvereniging vergt geruime tijd, omdat voor Carvalho de Almeida achter elke foto nu eenmaal een verhaal schuilgaat. Bij binnenkomst loopt de 32-jarige advocaat elke ochtend eerst naar een viertal portretten van Senna, die achterin de gang hangen. De gewezen rijder poseert er op als een volleerd model.

„Dit vond hij zelf de fraaiste“, zegt Carvalho de Almeida en wijst naar een foto waarop Senna, hand onder de kin, mysterieus in het ijl staart. „Senna heeft ons deze prachtplaat cadeau gedaan. Alleen daarom al vind ik dit de mooiste uit de verzameling, samen met degene waarop hij met viltstift een boodschap voor ons heeft geschreven: Een stevige omhelzing voor mijn vrienden van de fanklub.“

Er hangen geen foto's van de begrafenis, noch van het noodlottige ongeval op 1 mei op het circuit van Imola. „We willen hier geen hysterische tafereelen. De fans moeten alleen aan mooie momenten worden herinnerd.“ Op de vloer in de grootste kamer staat wel een enorme stapel, goeddeels ongeopende brieven. Bij de laatste telling waren het er iets meer dan vijfduizend. Het is de indrukwekkende oogst sinds Senna's overlijden.

Uit de paar brieven die hij wel heeft gelezen, is Carvalho de Almeida duidelijk geworden welke rol de fanklub de komende jaren op zich moet nemen. „Dit onderkomen van de vereniging was voor de monsterlijke tragedie vooral de aangewezen ruimte om met elkaar naar de Grand Prix te kijken. Nu al wordt het steeds meer een bedevaartsoord, zoals Elvis Presley dat op Graceland in Memphis heeft. De mensen hebben behoefte aan een plek waar ze het gevoel hebben bij hem te zijn.“

Onder de 2.500 fanklubleden is een grote groep die psychische hulp nodig heeft. Ze kunnen de dood van Senna maar niet verwerken. Vaak zitten ze met een schuldgevoel, omdat ze pas na zijn dood lid zijn geworden van de supportersvereniging. Om hen die lijden terwille te zijn, werken Carvalho de Almeida en zijn manschappen nu regelmatig overal in Brazilië mee aan herdenkingstentoonstellingen.

„Ons probleem is dat we moeilijk kunnen achterhalen of de mensen achter zo'n memorial het uit liefde voor Senna doen of omdat ze er een slaatje uit willen slaan. We zijn op onze hoede. Er hebben al genoeg mensen geld verdiend aan de dood van onze held.“

Senninha

De familie van wijlen Senna wordt daar door Carvalho de Almeida zeker niet mee bedoeld. Het geldt dat het familiebedrijf Senna Promociones met de Senninha-stripboeken verdient, komt allemaal ten goede aan de Stichting Ayrton Senna, die zich richt op onderwijs voor de miljoenen kanslozen in de Braziliaanse samenleving.

Dat zijn ironisch genoeg vaak dezelfde kinderen die, hoewel ze nauwelijks te eten hebben, maandelijks koste wat het kost naar de kiosk gaan voor de nieuwe avonturen van strip-held Senninha (Senna-kind), die samen met zijn sprekende helm allerlei avonturen beleefd. Luttele maanden voor Senna overleed, werd nog overwogen de strip uit de handel te nemen wegens tegenvallende verkoopcijfers. Sinds zijn dood staat het maandblad stevast bij de eerste tien in de top-40 van meest verkochte bladen in Brazilië.

Het is voor de preases van de fanklub een zoveelste bewijs dat Senna nog lang niet is vergeten. Dat was hem op 2 november jl. ook al duidelijk geworden. Toen hij, op Allerheiligen, nietsvermoedend de begraafplaats op kwam lopen, trof Carvalho de Almeida bij de laatste rustplaats van Senna een rij van 150.000 wachtenden.

Carvalho de Almeida was niet eens echt verbaasd over die drukte, gezien de ervaringen direkt na de dood van de volksheld. „De dagen tussen 1 en 5 mei, toen de begrafenis plaats had, waren dagen vol chaos. Het hele land hield op met werken. Scholen gingen dicht. Grote bedrijven bleven wel open, maar de werknemers waren nauwelijks in staat wat te doen. Pas na veertien dagen was het land weer op gang.“

„Tot op de dag van vandaag hebben onze beste psychologen niet kunnen verklaren waarom ons volk zo huilde en nog zo'n verdriet heeft om iemand die de meeste treurende persoonlijk niet eens kenden. Brazilië heeft een geliefde zoon verloren, zijn nationale trots en beste ambassadeur. Verder kom ik ook niet met mijn verklaring.“

■ DOOD IN 1994

- + 5 januari: Motorrijder Michel Sansen (59/Bel) (verongelukt in Parijs-Dakar)
- + 17 januari: Ex-atlete Helen Stephens (75/VSt)
- + 20 januari: Ex-voetbaltrainer Matt Busby (84/GBR)
- + 29 januari: Skiester Ulrike Maier (26/Oos) (verongelukt in Garmisch-Partenkirchen)
- + 4 februari: Ex-wielrenner Fred De Bruyne (63/Bel) (kanker)
- + 5 februari: Ex-wielrenner Joachim Halupczok (27/Pol) (hartaanval)
- + 11 februari: Wielrenner Antonio Martin (23/Spa) (verongelukt op training)
- + 16 februari: Ex-wielrenner Noël Foré (61/Bel) (kanker)
- + 26 februari: Ex-bokser Jersey Joe Walcott (80/VSt)
- + 13 maart: Ex-triatleet Wito De Meulder (35/Bel) (zelfmoord)
- + 14 maart: Ex-wielrenner Georges Claes (74/Bel)
- + 15 april: Ex-kunstschaatser John Curry (44/GBR) (Aids)
- + 17 april: Motorrijder Angelo Cavandoli (30/Ita) (verongelukt)
- + 28 april: Bokser Bradley Stone (23/GBR) (na kamp)
- + 30 april: Autorijder Roland Ratzenberger (31/Oos) (verongelukt tijdens trainingsritten)
- + 1 mei: Autorijder Ayrton Senna (34/Bra) (verongelukt tijdens wedstrijd)
- + 6 mei: Jockey Steve Wood (26/GBR) (verongelukt tijdens wedstrijd)
- + 19 mei: Ex-wielrenner Luis Ocana (48/Spa) (zelfmoord)
- + 10 juni: Ex-wielrenner Noël Van Tyghem (47/Bel)
- + 14 juni: Motorrijder Simon Prior (40/GBR)
- + 2 juli: Voetballer Andres Escobar (27/Col) (vermoord)
- + 3 juli: Ex-tennisser Lew Hoad (59/VSt)
- + 11 juli: Voetballer David Weyts (24/Bel) (ineengezakt tijdens training)
- + 17 juli: Ex-tennisser Jean Borotra (96/Fra)
- + 25 juli: Bokser Wangila Napunyi (26/Ken)
- + 13 augustus: Atleet Simon Robert Naali (26/Tan) (verkeersongeluk)
- + 15 augustus: Ex-gewichtheffer Paul Anderson (59/VSt)
- + 21 augustus: Motorrijder Reggy Hebberecht (22/Bel) (verongelukt tijdens wedstrijd)
- + 26 augustus: Golfspeler Bert Yancey (56/VSt) (ineengestort tijdens wedstrijd)
- + 3 september: Ex-voetballer Billy Wright (70/GBR)
- + 17 september: Ex-voetballer Arnold Badjou (85/Bel)
- + 18 september: Ex-tennisser Vitas Gerulaitis (40/VSt) (koolmonoxydevergiftiging)
- + 19 september: Ex-biljarter Emile Wafflard (67/Bel)
- + 9 oktober: Ex-atleet Fred Lebow (62/VSt)
- + 12 oktober: Voetballer Cassio Barros da Silva (25/Bra) (vermoord door voorzitter)
- + 21 oktober: Ex-ruiter Georges Pof (63/Bel)
- + 26 oktober: Wielrenster Michaela Fanini (21/Ita)
- + 9 november: Ex-voetballer Ivo Plessers (32/Bel)
- + 12 november: Ex-atlete Wilma Rudolph (54/VSt)
- + 19 november: Motorrijder Tottiori (27/Jap) (verongelukt tijdens wedstrijd)

Verloofde dacht aan zelfmoord

SAO PAULO — Vlak voor Senna zich op 1 mei op het Imola-circuit te pletter reed, kende het Braziliaanse idool voor het eerst angst. De coureur die zich nooit ongerust maakte en het gevaar juist zocht, zei niet te willen rijden en hilde als een kind.

Dit verhaalt zijn verloofde Adriane Galisteu in haar boek „Het pad van de vlinders” met als ondertitel „Mijn 405 dagen naast Ayrton Senna.” Het 21-jarige model vertelt te hebben geloofd dat Senna „met opzet botste”. Daarna heeft zij zelf ook op het punt gestaan zelfmoord te plegen.

Uiteindelijk zette Adriane Galisteu de gedachte van zich af dat Senna zichzelf bewust van het leven had beroofd. Maar tegen het einde van haar 220 pagina's lange relaas over vooral haar liefdeleven met Senna („zijn lippen waren zoeter dan duizend zuurstokken”) komt zij toch weer terug op haar twijfels. Adriane Galisteu raakte overstuur, toen zij Senna vlak voor de noodlottige race langdurig zag peinzen achter zijn auto. „Ik merkte dat er een Ayrton was die oplettend inspekteerde en een Ayrton die afwezig leek te zijn. Hij bleef een onaanvaardbaar lange tijd onbeweeglijk. Toen hij zijn helm opdeed, zag ik een trieste man.”

Senna's verloofde schrijft dat de coureur, net als diens kollega Roland Ratzenberger een dag eerder, al op de baan overleed. Dit werd verzwegen door de organisatoren omdat die de race anders hadden



Adriane Galisteu

moeten afgelasten. „Het circus mocht niet worden stilgelegd”, schrijft Adriane Galisteu.

Formule 1-arts Syd Watkins zou haar dit telefonisch hebben bevestigd. „Ayrton verloor vier liter bloed op het circuit. Daar werd hartmassage toegepast in een wanhopige poging hem te laten ademen. Alles was show. Alleen een idioot zou hebben kunnen geloven dat hij op dat moment nog in leven was.”

De verloofde schrijft dat Senna ervan droomde het vijfvoudige wereldrekord van de Argentijn Fangio te evenaren. Daarna wilde hij zijn carrière beëindigen bij Ferrari, als gebaar van dank aan de Italianen. Het mocht niet zo zijn.

Sportjaar '94 met wrange nasmaak

Hoe zal op het drukke sportjaar 1994 teruggekeken worden? Als het jaar waarin de World Cup bewees dat voetbal nog steeds een feest kan zijn, het jaar ook waarin de Olympische Winterspelen aantoonde dat topsport ook een vriendelijk, menselijk gelaat kan hebben? Of als het jaar waarin Ayrton Senna het leven liet, geslachttofferd op het altaar van het soms wat perverse Formule-1-spektakel?

Drama en gesjoemel ook in de Formule 1-racerij, waarin spectaculaire ongevallen onder meer twee doden eisten: Roland Ratzenberger en Ayrton Senna. Die ongevallen vielen samen met een nieuwe reglementering, die, het spektakel ter wille, alle elektronische hulpmiddelen voor de rijder bande. Er werd gesjoemeld om de

reglementering te omzeilen, er werden straffen uitgesproken om de spanning en de tv-kijkcijfers omhoog te jagen. In geldnood verkerende teams verhuurden zitjes aan matige racers — zoals Philippe Adams — als die maar sponsorgeld meebrachten...



De Benetton van Jos Verstappen staat in lichterlaaie op het circuit van Hockenheim. De Limburgse waaghals komt ongedeerd uit het avontuur. Voor Senna en Ratzenberger betekende een crash in de Formule 1 het einde.

UITSLAGENTABEL WK FORMULE 1 1994

	INTERLAGOS (Bra)	AIDA (Pac)	IMOLA (San M.)	MONTE CARLO (Mon)	BARCELONA (Spa)	MONTREAL (Can)	MAGNY-cours (Fra)	SILVERSTONE (Gbr)	HOCKENHEIM (Dui)	HUNGARORING (Hon)	SPA (Bel)	MONZA (Ita)	ESTORIL (Por)	JEFEZ (Eur)	SUZUKA (Jap)	ADELAIDE (Aus)	PUNTEN
1. Michael Schumacher (Dui - Benetton-Ford)	1	1	1	1*	2*	1*	1	DQ	0	1*	DQ			1*	2*	0	92
2. Damon Hill (Gbr - Williams-Renault)	2	0	6	0	1	2	2*	1*	8	2	1	1	1	2	1	0	91
3. Gerhard Berger (Oos - Ferrari)	0	2	0	3	0	4	3	0	1*	12	0	2	0*	5	0	2	41
4. Mika Hakkinen (Fin - McLaren-Peugeot)	0	0	3	0	0	0	0	3	0		2	3	3	3	7	12	26
5. Jean Alesi (Fra - Ferrari)	3			5	4	3	0	2	0	0	0	0*	0	10	3	6	24
6. Rubens Barrichello (Bra - Jordan-Hart)	4	3	NQ	0	0	7	0	4	0	0	0*	4	4	12	0	4	19
7. Martin Brundle (Gbr - McLaren-Peugeot)	0	0	8	2	11	0	0	0	0	4	0	5	6	0	0	3	16
8. David Coulthard (Gbr - Williams-Renault)					0	5		5	0	0	4	6	2				14
9. Nigel Mansell (Gbr - Williams-Renault)							0							0	4	1*	13
10. Jos Verstappen (Ned - Benetton-Ford)	0	0					0	DQ	0	3	3	0	5	0			10
11. Olivier Panis (Fra - Ligier-Renault)	11	9	11	9	7	12	0	11	2	6	7	10	DQ	9	11	5	9
12. Mark Blundell (Gbr - Tyrrell-Yamaha)	0	0	9	0	3	10	10	0	0	5	5	0	0	13	0	0	8
13. Heinz-Harald Frentzen (Dui - Sauber-Mercedes)	0	5	7	NQ	0	0	4	7	0	0	0	0	0	6	6	7	7
14. Eddie Irvine (Ier - Jordan-Hart)	0				6	0	0	0	0	0	13	0	7	4	5	0	6
Nicola Larini (Ita - Ferrari)		0	2														6
Christian Fittipaldi (Bra - Footwork-Cosworth)	0	4	13	0	0	DQ	8	8	4	14	0	0	8	17	8	8	6
17. Ukyo Katayama (Jap - Tyrrell-Yamaha)	5	0	5	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	7	0	0	5
18. Eric Bernard (Fra - Ligier-Renault/Lotus-Mugen)	0	10	12	0	8	13	0	12	3	10	10	7	10	18			4
Karl Wendlinger (Oos - Sauber-Mercedes)	6	0	4	NQ													4
Andrea de Cesaris (Ita - Jordan-Hart/Sauber-Mercedes)			0	4		0	6	0	0	0	0	0	0				4
Pierluigi Martini (Ita - Minardi-Cosworth)	8	0	0	0	5	9	5	9	0	0	8	0	12	15	0	9	4
22. Gianni Morbidelli (Ita - Footwork-Cosworth)	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	6	0	9	11	0	0	3
23. Erik Comas (Fra - Larrousse-Cosworth)	9	6	0	10	0	0	11	0	6	8	0	8	0	0	9		2
24. Michele Alboreto (Ita - Minardi-Cosworth)	0	0	0	6	0	11	0	0	0	7	9	0	13	14	0	0	1
J.J. Lehto (Fin - Benetton-Ford/Sauber-Mercedes)			0	7	0	6						9	0		0	10	1
26. Johnny Herbert (Gbr - Lotus-Mugen/Ligier-Renault/Benetton-Ford)	7	7	10	0	0	8	7	10	0	0	12	0	11	8	0	0	0
Olivier Beretta (Mon - Larrousse-Cosworth)	0	0	0	8	0	0	0	13	7	9							0
Pedro Lamy (Por - Lotus-Mugen)	10	8	0	11													0
David Brabham (Aus - Simtek-Cosworth)	12	0	0	0	10	14	0	14	0	11	0	0	0	0	12	0	0
Alessandro Zanardi (Ita - Lotus-Mugen)					9	15	0		0	13		0		16	13	0	0
Jean-Marc Gounon (Fra - Simtek-Cosworth)							9	15	0	0	11	0	15				0
Roland Ratzenberger (Oos - Simtek-Cosworth)	NQ	11	NS														0
Yannick Dalmas (Fra - Larrousse-Cosworth)												0	14				0
Philippe ADAMS (Bel - Lotus-Mugen)											0		16				0
Ayrton Senna (Bra - Williams-Renault)	0*	0*	0*														0
Philippe Alliot (Fra - McLaren-Peugeot/Larrousse-Cosworth)										0	0						0
Aguri Suzuki (Jap - Jordan-Hart)		0															0
Domenico Schiattarella (Ita - Simtek-Cosworth)														19		0	0
Hideki Noda (Jap - Larrousse-Cosworth)														0	0	0	0
Andrea Montermini (Ita - Simtek-Cosworth)					NQ												0
Bertrand GACHOT (Fra - Pacific-Ilmor)	0	NQ	0	0	0	0	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	0
Paul Belmondo (Fra - Pacific-Ilmor)	NQ	NQ	NQ	0	0	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	NQ	0
Mika Salo (Fin - Lotus-Mugen)															10	0	0
Takachiho Inoue (Jap - Simtek-Cosworth)															0		0
Franck Lagorce (Fra - Ligier-Renault)															0	11	0
Jean-Denis Deletraz (Zwi - Larrousse-Ford)																0	0

NQ = niet-gekwalficeerd - 0 = opgave - NS = niet gestart - DQ = gediskwalificeerd - * = pole-position.