

DINSDAG 16 MEI 1995

Mansell: kritisch en raadselachtig

BARCELONA (reuter) – Nigel Mansell uitte maandag in bedekte termen kritiek op het McLaren-team. De 41-jarige F1-coureur liet zijn ontevredenheid blijken, maar sprak in raadsels een dag nadat hij op het Catalunya-circuit in Barcelona in de grindbak belandde.

Mansell zei dat de McLaren met Mercedes-motor onhandelbaar is in snelle bochten, maar weigerde in te gaan op vragen over zijn toekomst. Of hij het jaar uitdient bij de renstal van Ron Dennis gaf de veteraan niet prijs. Ook de teambaas onthield zich van commentaar.

„De auto is niet te temmen”, aldus Mansell, die voor 450 miljoen frank op de loonlijst staat bij McLaren. „Hij doet dingen die ik niet wil. Ik vertrouw de bolide niet en ik heb geen zin in ongelukken.”

19 MEI 1970

Fangio: hartinfarkt

Juan Manuel Fangio, vijfvoudig wereldkampioen formule 1, lijdt aan een hartinfarkt en zijn toestand wordt ernstig geacht door de dokters die hem in een ziekenhuis in Buenos Aires behandelen. De beroemde Argentijnse autopiloot volgt een nauwgezette behandeling en de artsen durven zich nog niet over zijn toestand uitspreken.

ZATERDAG 20, ZONDAG 21 MEI 1995

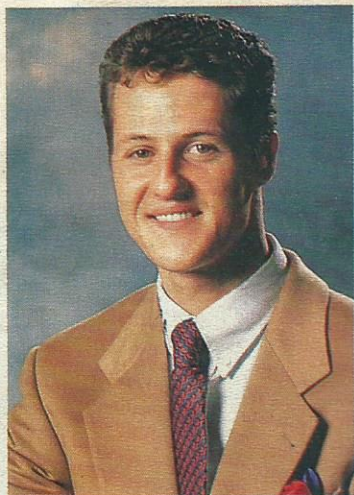
Wendlinger gewipt voor Monaco

WENEN (afp) – Karl Wendlinger neemt niet deel aan de Grand Prix van Monaco, volgende week. Dat maakte zijn vader gisteren bekend. De Oostenrijker wordt al sinds het begin van het seizoen konstant op twee sekonden gefietst door zijn ploegmaat Frentzen, maar de verwachting was dat Sauber zijn rijder toch de eerste verjaardag van zijn begrafenis, zoals hij het zelf noemt, zou laten meemaken. Wendlinger crashte vorig jaar in de straten van het prinsendom en lag drie weken in coma. Zijn terugkeer in Formule 1, in januari, werd een half mirakel genoemd. Hij heeft zelf altijd volgehouden dat hij zich niks van het ongeval herinnerde en dat daar dus niet de reden voor zijn matte prestaties lag.

Jean-Christophe Bouillon, testrijder bij Williams, wordt het meest geciteerd als opvolger van Wendlinger. Maar ook Pedro Lamy, Emmanuel Collard, Mark Blundell en Frank Lagorce zouden de deur van Sauber al hebben platgelopen.

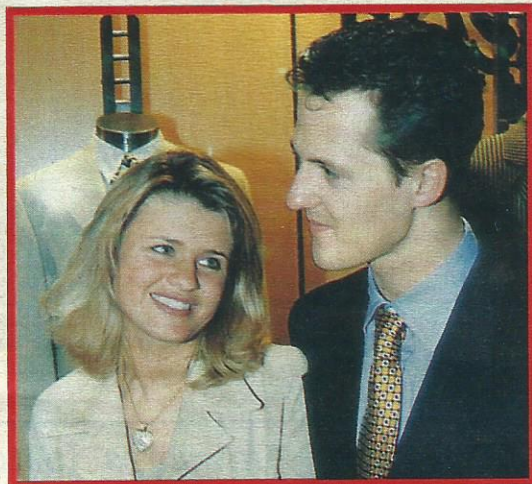
'We dromen van een rustig

Zondag wordt het in de Grote Prijs Formule 1 van Spanje in Barcelona wellicht weer allen tegen één. Wereldkampioen Michael Schumacher tegen de rest. De 26-jarige Duitse piloot kan met de druk om. 'Mijn mentale kracht haal ik uit mijn privé-leven', biecht Michael op. Na het lopende F1-seizoen trouwt 'Schumie' nog dit jaar met Corinna.



Netjes in het pak: de heersende wereldkampioen Formule 1 Michael Schumacher.

Met Corinna: brulloftsklokken na het lopende Formule 1-seizoen.



Net als de meeste Formule 1-kampioenen woont ook Michael Schumacher in Monaco. Hij is er eigenaar van een schitterend dakappartement en dito yacht dat de Duitser 'Corinna' doopte, naar zijn vriendin. Michael en Corinna Betsch (26) zijn al sinds '91 een paar.

Hoe zwaar weegt de druk van de wereldtitel?

Die is niet te onderschatten. Ik start in elke Grand Prix als dé te kloppen man. Nu, zó onprettig is die situatie ook weer niet. Ik ben wereldkampioen. Wie me die titel wil afnemen, moet bewijzen dat hij beter is dan mij.

Niki Lauda noemt jou 'de perfecte F1-piloot'. Heeft hij gelijk?

Niki kent het vak door en door. Wanneer iemand als hij zoiets zegt, is dat een groot compliment. Ik ben zeer vereerd.

Maar ben je perfect?

Niemand is perfect. Ik ben uitermate kritisch tegenover mezelf. Ik weet dat ik talent heb. Ik beschik over een ijzeren zelfdiscipline. En ik rijd telkens tegen de limiet aan, zonder in roekeloosheid te vervallen evenwel.

Zo iemand was ook Ayrton Senna. Goed een jaar geleden smakte hij in Imola aan 300 km/u tegen een betonnen muur aan. Eén dag eerder had de Oostenrijker Roland Ratzenberger zich op dezelfde Italiaanse omloop ook al doodgereden.

(gelaten) Het noodlot kan je niet afwenden. In het *Grote Boek* staat geschreven wanneer het zover is. Dat geldt zowel voor jou als voor mij.

Dagen F1-piloten het noodlot niet uit?

Ik zei het net: ik rijd altijd tegen de limiet. Wanneer ik aan 340 km/u

door mijn remmen trap, dan is dat het noodlot. Niks aan te doen. Ik voel me in mijn Benetton-Renault meer op mijn gemak dan in het straatverkeer. De meeste chauffeurs zijn geen meester over hun wagen. Een ongeval is zo gebeurd. De verstrengde veiligheidsmaatregelen in de Formule 1 hebben het risico op een dodelijk ongeval tot een minimum herleid. Ik heb nooit angst op de omloop.

Jij rijdt 'proper' en maakt zelden brokken.

Elk maneuver dat ik uitvoer is bedacht. Wanneer ik een tegenstander in de eerste bocht niet voorbij geraak, dan wacht ik geduldig de tweede af.

Je verdient jaarlijks een slordige 600 miljoen frank. Dat komt neer op een kleine 70.000 frank per uur. Sta je daar soms bij stil?

(koel) Ik wil noch bevestigen noch ontkennen dat het bedrag dat je daar noemt, klopt. Ik praat niet over geld. Alleen dit: je verdient

net zo veel als je waard bent. (lachje) In verhouding met wat mijn konkurrenten opstrijken, verdien ik geen frank te veel.

Hoe ga je met je geld om?

Verstandig. Ik draai elke frank twee keer om vóór ik hem uitgeef. Ik ben niet beschaamd om dat toe te geven.

Elke vierkante centimeter van je race-pak is een fortuin waard. 'Mild Seven', je hoofdsponsor, telde voor het seizoen '95 veertig miljoen neer. En zo staat je pak vol met sponsors.

(breedlachend) Neenee, ik heb nog een stukje vrij op mijn bovenarm, 12 x 5 cm groot. Je kan het hebben voor ongeveer anderhalf miljoen frank.

Op de vraag of hij Schumacher in zijn renstal zou opnemen indien hij op een dag bij hem aanklopte, antwoordde Ferrari-baas Luca di Montezemolo: 'Tegen God zeg je niet 'nee'! Senna was God. Nu is Schumacher God?'

Zo'n vergelijking slaat nergens op. Ik ben een mens van vlees en bloed. Ik vind Luca een prima kerel, daar niet van. En wie weet maak ik ooit nog wel de overstap naar Ferrari. Maar dan wil ik wel als een normale mens en niet als een God behandeld worden (lacht). Ik ben niet onfeilbaar. Ik heb, net als iedereen, het recht om fouten te maken.

leven op het platteland'

Michael en Corinna op hun privé-yacht in Monaco.

Corinna en jij zijn vier jaar samen. Hoe ziet jullie toekomst eruit?

We willen snel kinderen. Nog dit jaar trouwen we. Tegen het jaar-einde, wanneer het F1-seizoen voorbij is.

Corinna is de ex-vriendin van je kollega Sauber Ford-piloot Harald Frentzen. Spreken jij en Harald nog tegen mekaar?

Tuurlijk praten we nog. Ik nodig Harald zelfs uit op onze bruiloft. Hij woont eveneens in Monaco. We gaan regelmatig samen eten. Met Corinna erbij, ja.

Je reageerde verbolgen toen een Duits blad een topless-vakantiefoto van je vriendin afdruckte. Dat ging je te ver?

En nog geen beetje. Ik besef dat ik een publiek figuur ben en ik heb leren leven met alle gevolgen daarvan. Maar er is een grens. Een klein beetje privacy, is dat teveel gevraagd? Voor sommige paparazzi blijkbaar wel. De bewuste foto werd genomen tijdens een boottocht op ons yacht. Ik koester de schaarse momenten dat Corinna en ik samen zijn. Dan wil ik met rust gelaten worden.

Kijk, ik wil me ook niet helemaal van de buitenwereld afschermen. (De dag dat ik niet meer buiten kan komen zonder gestoord te worden, hou ik ermee op.

Je hebt de reputatie een harde te zijn. Vorig seizoen reageerde je tot eenieders ver-

bazing opvallend emotioneel op twee voorvallen. Eén: de dood van Senna. Twee: het gekrakeel na je crash met Damon Hill in Adelaide. Damon zei toen in de Engelse pers: 'Schumacher is een smeerslap.' Raken dat soort uitspraken je?

Ik was er kapot van. Zowel van de dood van Ayrton als van de slagonder-de-gordel van Damon. Ik ben geen robot, hé. Je zal me in het openbaar geen traan zien laten of me een geladen uitspraak horen doen. Nee, wanneer ik geraakt ben dan zonder ik me af. Stel ik mezelf en mijn vak in vraag. Meestal geraak ik na een weekje of zo opnieuw in het reine met mezelf. Wat ik daarvoor doe? Veel muziek beluisteren. Een ontspannend boek lezen. Lange strandwandelingen maken met Corinna. Na de dood van Senna overviel me een raar gevoel wanneer ik na een week rust voor de eerste keer opnieuw in een F1-wagen stapte. Er ging een rilling door me heen. Ik had enkele rondjes nodig om opnieuw te wennen aan het *snelheidsgevoel*.

Het incident met Hill werd in de Britse pers fel opgeblazen. Damon zegt dat hij het woord 'smeerslap' nooit heeft uitgesproken. Ik geloof hem, ja. Damon en ik hebben de zaak uitgepraat. Ik heb hem uitgelegd dat met het ongeval in Australië absoluut geen kwaad opzet gemoeid was. *We shook hands* en de zaak is voor ons van de baan. Ik heb een groot respect voor Damon. Het Williams-team is sterk. Ik beschouw Damon en in mindere mate zijn teamgenoot David Coulthard als mijn scherpste konkurrenten voor de wereldtitel.

Heb je echte vrienden in de Formule 1-wereld?

Nee. Dat kan ook niet. Om top-prestaties te leveren is een gezonde rivaliteit tussen de piloten onontbeerlijk. En je kan niet de ene dag in de kroeg hangen met een kollega en hem de volgende dag te bekampen krijgen op de omloop.



In een Grand Prix is het elk voor zich. Vriendschap of sentiment zijn uit den boze.

Heb je dan geen vrienden?

Ho, jawel. Dat zijn vooral mijn jeugdvrienden uit Kerpen, waar ik geboren ben en opgroeide. Otto Waalkes, Henry Maske, met die kerels heb ik mijn jeugd doorgebracht. Die band verbreek ik nooit. Ik nodig ze vaak uit bij me thuis in Monaco. Dan praten we over vroeger. Over God. Over onze familie. Gewoon over de dingen des levens.

Wat doe je om je konditie op peil te houden?

Ik heb een tijdlang aan thai-boksen gedaan. Een zalige sport. Maar ik ben ermee gestopt omdat het risico op blessures te groot is. Ik ben overgeschakeld op powertraining en joggen. Die zitten trouwens in het trainingspakket van elke Formule 1-piloot. Wanneer het hondeweer is, blijf ik binnen en fiets ik me in het zweet op mijn home-trainer. Ik trek ook voldoende tijd uit om te rusten. Gewoon languit in de zetel terwijl ik naar televisie kijk.

Naar welke zenders?

Uiteraard bij voorkeur naar de Duitse. Maar ik spreek ook meer dan een behoorlijk mondje Engels en Italiaans. Enkele weken geleden zijn Corinna en ik met Franse lessen gestart. Binnenkort kunnen we ook gewoon een praatje slaan met onze geburen (*lacht*).

Hoe gaat Corinna om met de risico's van je vak?

Mijn vriendin vertrouwt me daar-in volkomen. Ze weet dat ik op de

omloop geen onnodige risico's neem. Sinds kort is Corinna met karten begonnen. Het verschil met de F1 is wezenlijk maar in de kart krijgt ze toch een indruk van welk gevoel en welke kick snelheid en racen geven. Corinna is een prachtvrouw. Ze stelt haar leven volledig in het teken van het mijne. Ik wil haar nooit meer kwijt.

Klopt het dat je per jaar ongeveer één miljoen aan verzekering betaalt?

Dat was in het begin van mijn carrière. Nu is dat bedrag bijna vertienvoudigd.

Ik heb me laten vertellen dat je je testament al hebt opge maakt. Welk gevoel gaf dat op je 27ste?

Een vreemd gevoel natuurlijk. Maar ik ben blij dat ik het gedaan heb. Ik vind het niet eens onzinnig meer dat jonge mensen hun testament opmaken. Het leven houdt zoveel gevaren in. Morgen kan het voorbij zijn voor elk van ons.

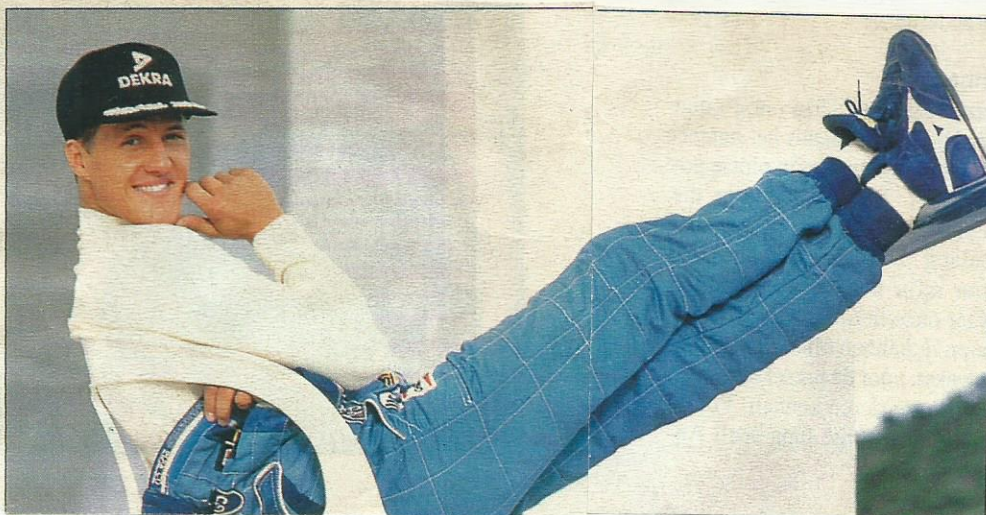
Wie erft?

Een paar heel lieve mensen die hun naam liever niet afgedrukt zien staan (*lacht*).

Je bent wereldkampioen, miljonair en gelukkig in de liefde. Waarvan droomt een man als jij nog?

Van een rustig leven op het platteland. Corinna en ik hebben het er vaak over. Na mijn F1-carrière gaan we misschien in Canada wonen. Op een grote boerderij. Vee kweken. De akker bewerken. Die droomt komt op een dag uit. Daar ben ik zeker van. ■

Een moment van verpozing op de omloop: 'Ik heb mijn testament klaar.'



DINSDAG 23 MEI 1995

Bouillon vervangt Wendlinger

BRUSSEL – Alles wijst erop dat Jean-Christophe Bouillon het Sauber-zitje van de ongelukkige Karl Wendlinger krijgt. Geen toevallige keuze, want de Fransman brengt Elf mee naar het Zwitserse team. Bouillon, testrijder bij Williams-Renault, debuteert zondag in de Grand Prix van Monaco, waar net een jaar geleden Wendlinger ei zo na aan zijn eind kwam. Sentimentele kerels toch, die F1-bonzen.

WOENSDAG 24, DONDERDAG 25 MEI 1995



Mansell

F1: Nigel Mansell bedankt

Nigel Mansell bolt het af bij McLaren-Mercedes. „Ik heb geen zin me te pletter te rijden in een onbestuurbare wagen”, fulmineerde de 41-jarige meteen na zijn opgave in de GP van Spanje. Wellicht het definitieve einde van de carrière van de flamboyante Brit die in '92 wereldkampioen Formule 1 werd en het jaar daarop de Amerikaanse Indycar won. Vanaf Monaco, zondag, wordt hij vervangen door zijn landgenoot Mark Blundell.

Nigel Mansell

bolt het af

Jaarsalaris van driehonderd miljoen kan
geduld van 41-jarige Brit niet rekken

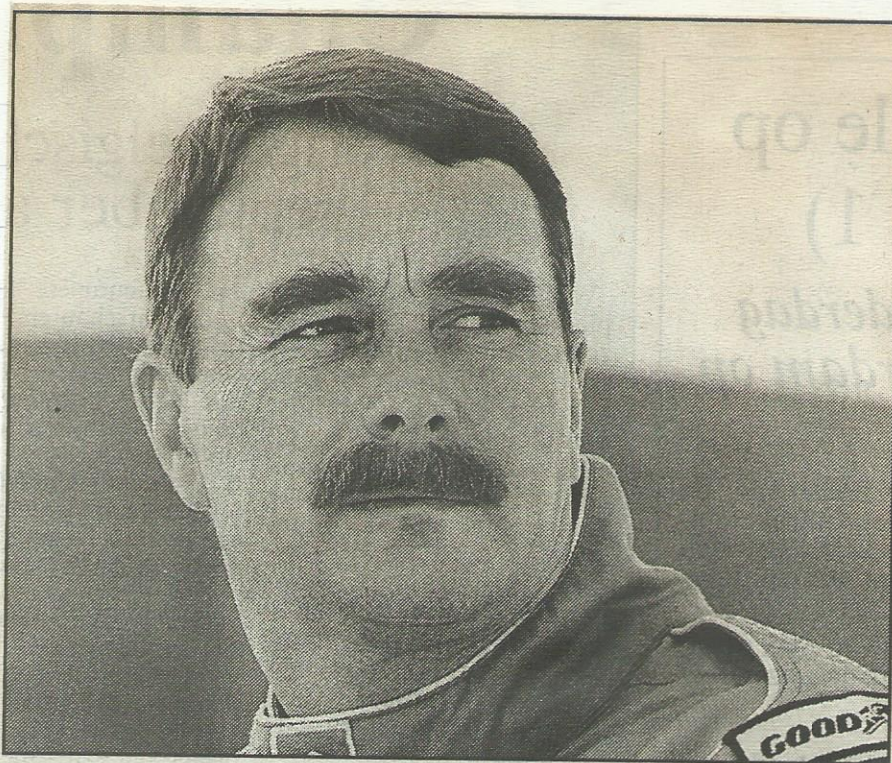
MONACO – In de lobby's van de Loews en het Hotel de Paris zal de komende dagen meer over de afwezigen worden gepraat dan over het gild dat effectief op de grid van de GP van Monaco staat. Karl Wendlinger werd door Sauber bedankt luttele dagen voor de eerste verjaardag van zijn begrafenis. Jean-Christophe Bouillon is zoveel jonger, zoveel sneller en, oh ja, hij brengt ook de hooggeprezen Elf-benzine mee. Ook Nigel Mansell haakt in extremis af. Teleurgesteld in zijn wagen. Een jaarsalaris van ruim driehonderd miljoen frank kon het geduld van de 41-jarige Brit niet rekken. Hij staat zijn plaats opnieuw af aan Mark Blundell. De Formule 1 liet zich de afgelopen week weer van zijn meest menselijke kant zien.

Barcelona, anderhalve week terug. De Grand Prix is achttien ronden ver wanneer we de McLaren-Mercedes nr. 7 door een zandbak zien hobbelen. Een marginaal feit want Nigel Mansell hangt op dat moment 22ste, reeds gedubbeld door de leiders. Luttele tellen later draait de rood-witte bolide de pitstraat en prompt de garage in. Poort neer en 'Nige' spoorslags richting luchthaven. „Het kreng was onbestuurbaar“, laat hij de woordvoerder van McLaren weten. „Ik heb geen zin om me te pletter te rijden.“

Toen al hing de breuk in de lucht. Ook al werkten Ron Dennis en de Mercedes-bonzen zich de volgende dagen in het zweet om de onvrede te

verbloemen. Nigel Mansell draafde niet op voor de volgende testessie in Barcelona en liet zich via allerlei kanalen denigrerend uit over zijn wagen. „Ik dacht met McLaren voor een topauto te hebben gekozen“, stelde de 41-jarige Brit. „Een auto die me toeliet meteen voor de overwinning te strijden. Ik ben er 41, ik kan me niet permitteren twee jaar aan een wagen te lopen schaven.“

Vraag is wie onmachtig bleek: de McLaren of Mansell. Zeker, het geveugelde monster kan voorlopig niet de vergelijking doorstaan met Benetton, Williams of Ferrari. Maar Mansell valt ook te bleek uit naast ploegmaat Hakkinen. Ook in de op maat gesneden cockpit. De Mansell die in Imola debuteerde was een gedemotiveerde, teleurgestelde veertigplusser. Ontgoocheld omdat hij bot ving bij Frank Williams. Naar verluidt sprongen de onderhandelingen af op honderdduizend dollar. Een peulschil, naar F1-normen. Manager Willi Weber plaatste gisteren goudhaantje Schumacher in het uitstalraam. Met een prijskaartje van één miljard frank op zijn voorhoofd. Bij Benetton pakt Schumacher vierhonderd miljoen frank per jaar. „Te weinig“, stelt Weber zonder een zweem van schaamte. „Een seconde kost miljarden in deze sport. Dan is Michael er zeker eentje waard.“



Nigel Mansell kijkt sip. De McLaren-Mercedes gaf niet wat hij ervan verwachtte en dus kapt hij ermee.

VRIJDAG 26 MEI 1995

„Zoveel medeleven, dat verzacht de pijn”

Viviane Senna over haar broer:
zijn leven, zijn dromen en zijn dood

MONACO – Hij oogt snel, krachtig en vooral adembenemend mooi. Of liever zij, want zo pleegt een boot te worden aangesproken. In casu de Abbate Senna Offshore 42. Het valt moeilijk in te beelden dat deze exponent van luxe, badend in de mondaine wateren van de Monegaskische jachthaven, de Braziliaanse straatkinderen een nieuwe toekomst biedt. Maar dat was de wil van Ayrton Senna. Dat droeg hij zijn zus Viviane op, twee maanden voor de dodelijke crash.

„De Ferrari van de boten”, mijmert Viviane weg bij de vloeiende lijnen van het drijvende juweel. „Zo wou Ayrton het. Topkwaliteit. Alleen het beste van het beste was het waard zijn naam te dragen. Een initiatief waarmee hij al zijn na-carrière voorbereidde. Een bron van inkomsten die hem zou toelaten zijn levensstandaard te handhaven. Een Senna-fiets, een Senna-zonnebril, een Senna-boot. De Senna-motor, een Cagiva, zou vorig jaar in Monaco worden gelanceerd. De machines waren klaar, zelfs de helmen voor de presentatie waren besteld. Het mocht niet zijn.”

Niet toevallig slaat Viviane Senna de champagneflles vandaag tegen de boeg. Vrijdag is de traditonele rustdag tijdens de Grand Prix van Monaco. De dag waarop de Boulevard Albert I opnieuw even wordt geopend voor het burgerverkeer.

„Ayrton was gek op kinderen”

„Ik heb me niet meer op een circuit vertoond sinds Ayrtons dood”, zucht Viviane. „Niemand van onze familie trouwens. De associaties met mijn broer liggen te dik gezaaid. Niet dat we het milieu een kwaad hart toedragen. Formule 1 zegt me gewoon niks meer. Het jachtigste, de op de spits gedreven concurrentie, het lawaai, neen dank je. Wat ons niet belet contact te houden met zijn vrienden uit de F1. Boutsen, Berger, de Brazilianen én Prost. Hij en Ayrton waren vijanden op de piste, maar beiden beseften dat ze mekaar groot hadden gemaakt. Onderhuids was het wederzijds respect groot. Niet voor niks zei Ayrton in Imola: *I miss you Alain*. Trouwens, ik heb Prost gevraagd adviseur te worden van de Foundation. Hij stemde toe, met plezier.

Twée maanden voor zijn dodelijke crash in Imola, polste Ayrton Senna zijn zus, een 38-jarige psychologe, om een organisatie op poten te zetten die hem zou toelaten de talloze daken doellose kinderen in zijn land op het juiste pad te helpen. Hij maakte het zelf niet meer mee, maar in juli '94 zag de Ayrton Senna Foundation het licht.

„Ayrton deed voorheen al aan liefdadigheid”, stipt zijn zus aan. „Honderdduizenden dollars schonk hij weg. Vooral aan mensen die medische bijstand nodig hadden, maar die niet konden betalen. Op één voorwaarde: zwijgplicht. Maar, je weet hoe dat gaat. Er werd toch gepraat. En op de duur werd Ayrton overstelpt met aanvragen voor hulp. Daarom vroeg hij me een structuur te bedenken. Voor kinderen. Want, alhoewel hij er zelf geen had, was Ayrton gek op kinderen. Ik heb er drie, de enige in de familie, en daar dolde hij uren aan een stuk mee. Hij stond er op dat we de maand juli bij hem in Portugal doorbrachten en januari in zijn buitenverblijf in Brazilië.”

„Het deed hem pijn dat zoveel Braziliaanse kinderen niet de kansen kregen die hij wel had gekregen van zijn vader. De mogelijkheid zich te ontwikkelen namelijk. Vandaar onze keuze voor een onderwijsproject, dat de kinderen met sport opnieuw naar de schoolbanken lokt. Want dat is het grote probleem: de school zegt hen niks en zo zijn ze bij voorbaat afgeschreven voor de maatschappij.”

„Daarnaast proberen we ondervinding te bestrijden. Met een voedselkoncentraat, bedacht door een gespecialiseerd labo. Een soort verrijkte soep, maar in vaste vorm, verpakt in dozen van vijf kilo en één jaar houdbaar. Wat het bijzonder praktisch maakt voor uitzending naar rampgebieden. We stuurden trouwens een contingent naar Kobe, na de aardbeving. Samen met 50.000 dollar (1,5 miljoen fr.), de rechten die Fuji Television ons betaalde voor het gebruik van Ayrtons naam in een speciale serie. De familie, erfgenaam van de Senna-patenten, besliste een deel van de opbrengsten van de Sennalijn, de Senninha-strip en de rechten door te storten naar de Foundation. Waardoor we reeds bij de start 120 miljoen frank in kas hadden. 26.000 dollar daarvan giften. Je houdt het niet voor mogelijk hoeveel voorstellen ik elke dag krijg om de Foundation te steunen. Het is verschrikkelijk moeilijk de eerlijke mensen van de profiteurs te onderscheiden. Zo stootte ik in Japan op een Senna Tours die reizen organiseerde naar zijn graf. En in Monaco bestaat een Senna Shop die (nagemaakte) helmen slijt. Walgelijk.”

Die heksenjacht op Senna-merchandizers bezorgde de familie een slechte naam. Ze sloot de rangen, heette het, de erfenis indachtig. Er sijpelden ook verhalen door over de onheuse behandeling die Adriane Galisteu, Ayrtons verloofde, en Bettice, zijn privé-journaliste, zouden hebben genoten.

„Bettice wou een boek schrijven over Senna, maar we hebben haar de toelating niet gegeven”, klinkt het, met spijt. „Daarom stuurde ze die verhaaltjes de wereld in. Uit revanche. Adriane werd niet door ons aan de deur gezet, zoals de minder ernstige pers meent te weten, ze werkte zichzelf buiten. Met haar boek *Mijn leven met Ayrton* en een weinig aan de verbeelding latende foto op de cover. Terwijl voor Ayrton zijn privé net heilig was. Dat doe je niet. Ze bood al aan een deel van de auteursrechten over te maken aan de Foundation, maar haar spijt komt te laat.”

Senna schermde zijn privé-leven haast maniakaal af. Slechts een handvol intimi kende de echte Ayrton. Was hij altijd zo?

„Integendeel. Ayrton was heel open en vriendelijk toen hij in F1 kwam. Maar hij inkasseerde veel klappen.

Veel ontgoochelingen. En kroop steeds verder in zijn schelp. In die mate zelfs dat we hem bij herhaling smeekten: geef die of die toch een kans. Maar zijn wantrouwen was te groot geworden. Zeker jegens het andere geslacht. De mooiste, rijkste vrouwen wierpen zich aan zijn voeten. Maar hij wist niet of het zijn voeten waren of die van de halfgod. En hij had al een scheiding achter de rug.”

Senna was al bij leven een legende. Zelfs op de ijzige binnenwand van sommige iglo's in Newfoundland werden posters gesignaleerd. Zijn populariteit grensde en grenst aan het onwaarschijnlijke.

„We schrokken er zelf van”, geeft Viviane toe. „In Brazilië is hij zondermeer een held. In de hele wereld is hij bekend. Vorige maand, op de eerste verjaardag van zijn dood, kregen we 160 kg brieven met medeleven uit Japan. Onwaarschijnlijk. Enerzijds is het vreselijk, die populariteit. Altijd en overal is er wel iemand die over hem begint te praten en de wonde opnieuw openrijt. Anderzijds verzacht het toch wel de pijn, te weten dat zoveel miljoenen mensen je broer in hun hart droegen en nog dragen.”

Teambaas van Verstappen wil duidelijkheid

De Nederlandse piloot Jos Verstappen, testpiloot bij Benetton maar tevens aan de slag bij Simtek, spreekt de berichten tegen dat hij als testrijder van Benetton zou zijn afgelost door de Fransman Emmanuel Collard. „Geen sprake van”, aldus Verstappen. „Ik heb net te horen gekregen dat ik volgende week dinsdag en vrijdag op Silverstone moet gaan testen. Niets aan de hand dus.” In dat geval is er niets aan de hand, maar de toekomst van het Simtek-Ford-team is onzeker. Eigenaar Nick Wirth liet weten begin volgende week een bijeenkomst te hebben met sponsors en kandidaat geldschietters. Hij wil dat de financiers op een lijn gaan zitten, hun financiële beloftes waarmaken. Als dat niet gebeurt, is het niet uitgesloten dat Simtek de Grand Prix van Canada moe-

„Frank Williams treft geen schuld”

MONACO – Dertien maanden na datum laat de Italiaanse justitie de schuldvrage over de dood van Senna en Ratzenberger nog altijd onbeantwoord. „Iedereen schuift de zwarte piet door”, stelt Viviane bitter vast. Normaal als er enkele honderden miljoenen schadevergoeding aan vast hangen. Viviane relativeert: „Ayrton verzekerde alleen zijn kontrakt, niet zijn persoon. En de familie zal de schuldige niet vervolgen. Waarom zouden we? Voor het geld hoeven we het niet te doen en het geeft ons Ayrton niet terug.”

Wordt de familie op de hoogte gehouden van de stand van het onderzoek? „Frank Williams bezorgde ons in Brazilië het complete dossier. Maar ik wens geen oordeel te vellen. Alleen dit: de oorzaak van het ongeval is niet de oorzaak van zijn dood. Frank Williams treft geen schuld. Het circuit? (Stilte). Als er niets fouts mee was, waarom werd het dan dit jaar veranderd?”



Viviane, de zus van Ayrton Senna: „Het deed Ayrton pijn dat zoveel Braziliaanse kinderen niet de kansen kregen die hij had gehad.”

Vermalede dijde chicane

MONACO – Bijgeschaafde Ferrari's (motor en achtereugel) loodsten Jean Alesi en Gerhard Berger naar de eerste, respektievelijk derde tijd in een eerste kronosessie die een vroegtijdige dood stierf in een stortbui. Blundell deed Mansell vergeten en was wellicht dichterbij Hakkinen uitgekomen, had hij zich voor het Casino niet vergalopeerd.

Gachot verloor al in de eerste ronde zijn linkerachterwiel en kon zich nog niet kwalificeren. Verstappen moest zich be-

boorde zijn Sauber in de vangreel bij het aansnijden van de chicane. Dé chicane, waar Wendlinger, de man die hij vervangt, vorig jaar ei zo na aan zijn eind kwam. Dé chicane waar Frentzen gisteren de motorkap van de tweede Sauber verloor. Je zou van minder bijgelovig worden.

■ **De resultaten:** Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.23.754; Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.24.146; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.24.509; Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.24.659; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.24.831; Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.25.623; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.25.661; Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1.26.017; Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.26.447; Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.26.457; David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.26.556; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.26.579; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.26.787; Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.26.828; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.27.615; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.27.714; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.28.123; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.28.439; Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 1.29.391; Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1.29.439; Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.30.014; Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.30.149; Roberto Moreno (Bra/Fori-Ford) 1.30.461; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Ford) 1.31.542; Pedro Paulo Diniz (Bra/Fori-Ford) 1.34.963; Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) verloor een wiel kort nadat hij uit de pit was vertrokken en met zijn krono werd geen rekening gehouden.

ZATERDAG 27, ZONDAG 28 MEI 1995

„Monaco's geheim: erkenning”

Jacky Ickx: „Pas na zijn dood heb ik beseft dat ik een onvoorwaardelijk Senna-fan was”

MONACO – Hotel Hermitage. Vijf sterren belle époque. A rato van 17.000 frank per nacht. Zonder ontbijt welteverstaan: 1.700 frank extra. Straffe koffie. En je komt er niet in voor minder dan een week. Kamer 205. Hier pleistert Jacky Ickx al ruim een decennium tijdens de Grand Prix. Sinds hij koers-directeur werd benoemd.

Dit jaar vervult hij de functie niet meer. De Internationale Autosportfederatie (FIA) belastte medio '94 een tachtiger permanent met de opdracht.

„Niettemin behandelt de Automobile Club de Monaco (ACM) me met dezelfde égards”, stelt onze 50-jarige landgenoot vast. „Zelfde kamer, zelfde pasje, zelfde uitno-

heet dat. Een zeldzaamheid in onze maatschappij. Wie niet meer rendeert, wordt gedumpt. Niet hier. Die filozofie tekent de sfeer binnen de hele structuur. Van een voorzitter die de minste verzuchting van de rijders vervult, tot het commissarissenkorps. Vrijwilligers, maar van een haast militaire discipline en efficiëntie. Alle echelons dragen bij tot het positieve imago van de Grand Prix. Daarom wil iedereen hier komen, alhoewel het circuit indruist tegen alle regels van de FIA.”

Jacky Ickx hangt in een rotanstoel. Lusteloos. Moe. „Ik ben nog altijd niet gerekupeerd van mijn soloren naar Dakar”, klinkt het zuchtend. „Vijf maanden geleden, maar ik voel me nog steeds honds-moe. Ik weet trouwens niet of ik straks aan Parijs-Peking deelneem. Het komt me dus

beperken tot een formele rol als adviseur."

Fysiek uitgeput, maar niet verbaal. Het geplande halfuur loopt uit tot anderhalf uur. „Ik wandelde daarnet even door de pitstraat. Het leek een andere wereld. Elk jaar weer sta ik versteld van de toegenomen graad van sofistikering. Bij McLaren gebruiken ze nu al krikken uit koolstofvezel. Waar gaan we naartoe? Recht naar het einde, indien niet snel wordt ingegrepen. Maar blijkbaar is dat besef toch ook tot de FIA doorgedrongen. Ik dineerde woensdag met voorzitter Max Mosley en ik voelde bij hem onmiskenbaar de drang naar een stabiel reglement. Dat ook de prestaties stabiliseert. Mosley ziet best in dat de circuits zich niet elk jaar kunnen aanpassen om de weer sneller en krachtiger geworden bolides op de baan te houden."

Sauber: hoed af

Walter Thoma, president van Philip Morris Europa, lanceerde donderdagavond een eendere oproep. De FIA moet dringend de sport terugbrengen in F1, heette het. „Philip Morris zou beter in de spiegel kijken", aldus Ickx. „Zij gingen voor in de rush naar hoger, sneller, krachtiger. Wat niet belet dat meneer Thoma gelijk heeft. De rem moet er hoognodig op. Zestien Grand Prix, de week tussenin testen en in december begint alweer de voorbereiding op volgend jaar. Berger vertelde me onlangs nog dat wie zich niet minstens drie keer week de ziel uit het lijf koerst, geen grond raakt. Niet gezond meer".

„Als je dat vergelijkt met onze tijd. Een modern F3-team is professioneler dan Brabham anno '69. Wij lagen niet om

halfacht in bed met een yoghurt en een schoteltje aardbeien. dat kan ik je wel vertellen. Wij verdienden ook niks. Startgeld: vijftig Britse pond. Winstpremie: tien pond bougies en een kan olie. Maar, je hoorde geen gemor en iedereen amuseerde zich te pletter. Nu zou ik het nog geen half seizoen uithouden in F1. Nog voor geen tien miljoen dollar."

Is het dat waar Mansell op afknapte, de hoge eisen aan tijd en toewijding? „Mansell knapte af op zijn ploegmaat. Net als Boutsen. Je ploegmaat is je ergste vijand omdat hij de enige referentie is. Om hem eronder te houden, zijn alle middelen geoorloofd. Psychologische oorlogsvoering, de beste motor wegsnoepen, het nieuwste onderdeel pikken, alles. Hakkinen ging konstant anderhalve sekonde sneller dan Mansell. Wellicht omdat de Brit niet meer gemotiveerd was, maar daar houdt F1 geen rekening mee. Genadeloos afgevoerd, ook al heet je Nigel Mansell."

„Alleen Wendlinger werd respijt gegund. Crash, drie weken coma, moeizaam herstel, iedere andere teammanager zou vorig jaar al een vervanger hebben getekend. Niet zo Peter Sauber. Hij bleef Wendlinger steunen. Hoed af voor Sauber, zeg ik. Maar anderzijds, met spijt in het hart, moet ik stellen: Sauber hoort niet op deze planeet thuis."

Maroussia, Ickx' tweede echtgenote, wandelt binnen door de balkondeur. Gehuld in een T-shirt met de dubbele 'S' van Senna. „Die mis ik", wijst Jacky. „Pas na zijn dood ben ik gaan beseffen dat ik een onvoorwaardelijke fan was van Senna. Zoals hij in de zondvloed van Donington de rest van het veld een oor aan-naaide. Onuitgegeven. Sinds hij er niet meer is, interesseert F1 me veel minder. En ik vermoed dat velen zo denken. Alle Schumachers en Hills ten spijt."

Schumacher schrijnend soeverein

Massale carambolage hypotekeert de kansen van Berger, Alesi en Coulthard

MONACO – Eens te meer koos Benetton de juiste pitstrategie, Williams de verkeerde. Eens te meer was de bedenking: kon Williams het wel redden op één benzine- en, vooral, bandenstop. „Zaterdag wel, gisteren plots niet meer“, zuchtte een zwaar ontgoochelde Damon Hill. „Overnacht verloor de wagen iets.“ Michael Schumacher stak zijn tweede Grand Prix van Monaco op rij op zak en loodst Benetton-Renault naar de leiding van het konstrukturskampioenschap. Zwarte zielen zien de monotonie al wenken.

GP Monaco FI

Michael Schumacher werd nog het zwaarst bedreigd door Jean Alesi. Omstreeks halfkoers naderde die met rasse schreden op de leider. Niet toevallig, de Fransman had ook voor één stop geopteerd. Zijn enige meeval in Monaco. Vier ronden later knalde hij weerloos in Brundle, die net voor hem was gespind. En bij de start was hij door Coulthard al in de vangreel geduwd. Of manoeuvreeerde hijzelf de Schot bij Berger binnen. Naargelang de versie. Ooggetuigenverslag van Berger: „Coulthard nam een rotstart. Mijn neus was de zijne al ruim voor toen hij plots zijwaarts schoof en mijn flank ramde. Aangetikt door Alesi, hoorde ik achteraf.“

De schuld werd gedeeld, want de koersdirectie klasseerde het incident zonder gevolg. Gachot, Morbidelli, Frentzen, Salo, Katayama en Schiattarella, die blind op het blik inreden, dachten er anders over. Laatstgenoemde moest trouwens zijn kat sturen naar de restart. Net als zijn ploegmaat Verstappen die op de grid zijn versnellingsbak kapot trok. Wat men noemt een afgang.

De tweede start was wel voorwerp van straf. Brundle, Barrichello, Panis, Frentzen, Morbidelli en Montermini mochten tien seconden op het matje wegens anticiperen op het groene licht. Montermini werd zelfs uitgesloten omdat

hij niet snel genoeg binnenliep.

Ook de tweede keer kwam Damon Hill als eerste uit de startblokken. Het mocht niet baten. „Het kostte me bloed, zweet en tranen om twee seconden op Michael uit te lopen“, aldus de terneergeslagen Brit achteraf. „Daarom was ik ervan overtuigd dat hij ook twee keer zou stoppen. Toen hij niet meteen na mij de pit indraaide, knapte mijn moreel af. Weet je, met minder benzine aan boord toch slechts met de grootste moeite gelijke tred houden, niets is frustrerender.“

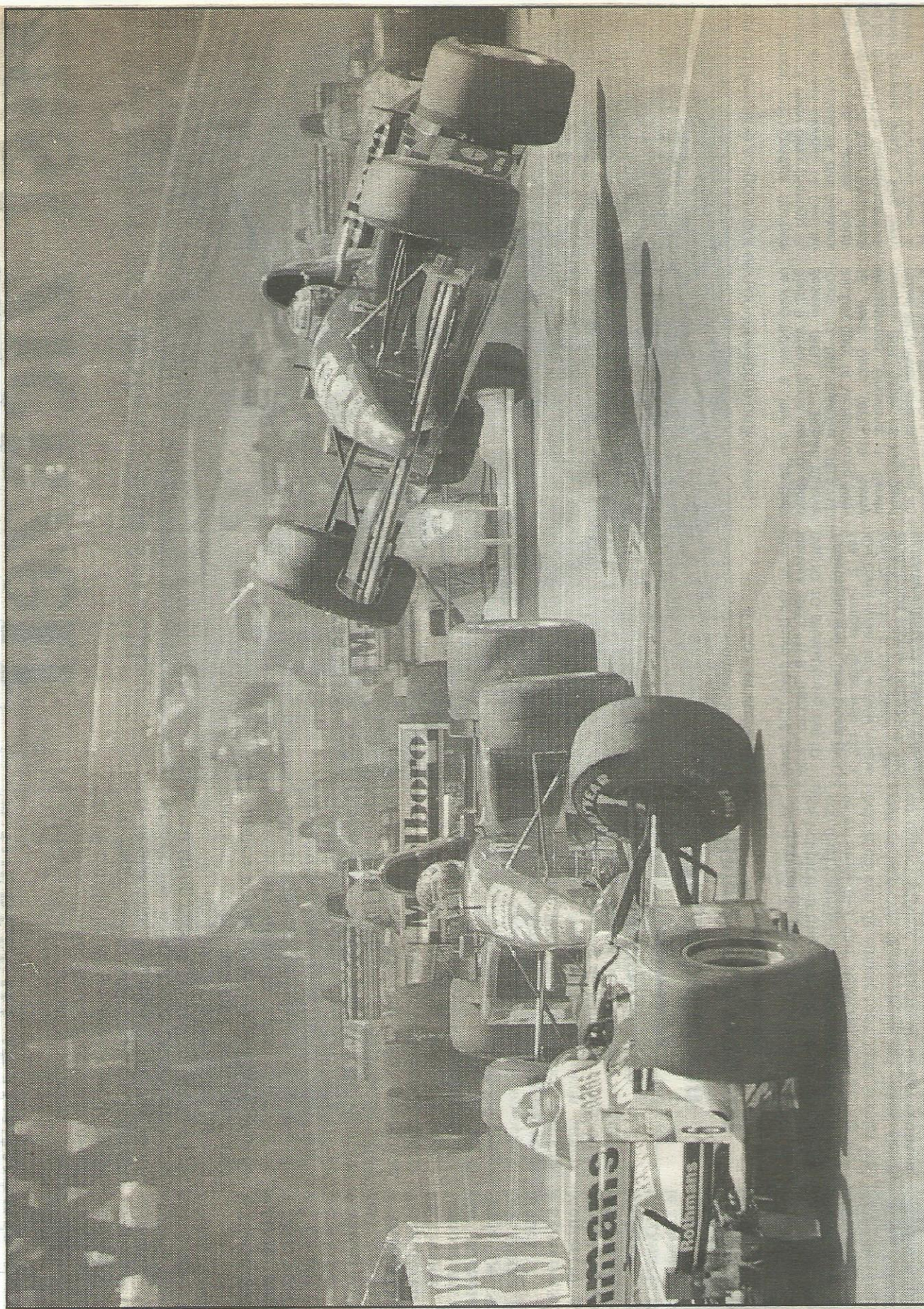
„Mijn wagen laat zich vlotter sturen met volle tanks“, reageerde Schumacher treiterig.

„Ik wist dat Damon twee keer zou stoppen, dus bleef ik braafjes achter hem en controleerde mijn achterstand. Eenmaal Hill binnen, duwde ik door. We hadden gevreesd in de finale nog zwaar te worden opgejaagd. Het verbaast me dat ik met een halve minuut voorsprong win.“

Schumacher was altijd een kei in het aanmoedigen van de tegenstander. De F1-liefhebber moet hopen dat Williams uit de uppercut – Coulthard viel nog uit – de kracht puurt om te reageren. En Ferrari een gunstiger lot toewensen. Alesi uitgetikt door Brundle, Bergers kansen gehypotekeerd door de massale carambolage na de

start. „Ik moest in de reserve-wagen stappen. En daar zat nog een oude motor in. In die omstandigheden ben ik al heel blij het podium te halen. Te meer omdat ook ik verkeerde gokte met twee stops. Wie die keuze dan maakt? Mijn vriendin.“

Niet eens uitgesloten, in het geval van Berger.



Gerhard Berger gaat met zijn wagen de lucht in. Alesi en Coulthard delen in de brokken.

Monaco by night

MONACO – Een blond spektakel met benen tot in St.-Jean-Cap-Ferrat kijkt wel lustig toe hoe zijn vingers de Benetton nr. 1 uitkleden. Onze man heeft geen oog voor de wiegende bijdrage tot de werkloosheid in de textielsektor. Oog, 't is te zeggen, een waterige, rozige spleet tussen halfneergelaten leden en ontelbare golvende wallen. „Twee blanke nachten”, zucht onze man, die we, diskretie ter wille, Steve zullen dopen. We knikken begrijpend. De uitspattingen van de mecaniciens zijn legendarisch. Enkelhoog in alcohol en vertier. En Monaco's nachten zijn lang en zwoel. De rozige spleet spuit gif. „Enkelhoog in de uitlaatspruitstukken en ophangingsarmen, zal je bedoelen. Of dacht je dat de autootjes netjes gemonteerd worden afgeleverd.”

Toen Michael Schumacher donderdagochtend met 280 per uur door de prinselijke straten scheurde, had een leger mecaniciens zich achtenveertig uur lang haast onafgebroken het pleuris gesleuteld om uit de chaos van staal en koolstofvezel dat de vrachtwagen, had uitgespuwd, een racewagen te bouwen die strijdt om duizendsten van een seconde. Achtenveertig uur maal zestien Grand Prix, het tikt aan. En daar houdt het niet mee op. Iets meer onderstuur, een beetje minder vleugel, enkele millimeters lager: de rijder vraagt, zijn mecaniciens draaien.

Zelfs op vrijdag, traditioneel rustdag in de meest prestigieuze Grand Prix, stijgt ge-

brul op vanonder de tentzeilen. Ook infrastruktureel is Monaco namelijk een anachronisme. De pitstraat is zo eng, de garages zo klein dat de wagens na elke rijbeurt worden afgevoerd naar een geïmproviseerd tentenkamp in de plezierhaven. Waar een volkje te hoop loopt dat graag laat zien dat het mag gezien worden. De bovenlaag slaat gade, champagne aan de lippen, vanop de dekken die jaarlijks samentroepen in het dure water. Een dobberende aanvulling op de tribunes die tot 30.000 zitjes zijn beperkt. En op de aanpalende appartementen en balkons die kortstondig van bewoners wisselen vanaf 120.000 frank voor drie dagen, respectievelijk 30.000 frank per dag.

Eén uur. De nacht heeft haar deken gespreid over het oord van plezier maar er ligt nog maar weinig volk onder. De miljoenenjachts flikkeren

van de lampions en een warme wind waait flarden mondaine klanken over de pier. Muziek en licht vinden we ook onder de tenten. Maar met minder feestelijke aspiraties. Bij Minardi geeft een ghetto-blaster het loeiharde ritme voor de sleutelaars aan. „Het valt nog mee”, zegt ingenieur Andrew Tilley. „Een paar jaar geleden heb ik hier eens drie dagen aan een stuk gewerkt.”

„We stellen de verhoudingen van de versnellingsbak bij”, verklaart, even verderop, Max Flückiger, sleutelchef van Schumacher. „Dat moet Michael toelaten sneller te gaan, straks in de zaterdagtraining.”

Benetton herstelt zich langzaam van de achterstand waarmee het aan het seizoen begon. De eerste weken waren onmenselijk voor het team. „In Brazilië en Argentinië waren we zo uitgeput, dat

we ei zo na de pitstops verknoeiden.” De boekhouder plakt cijfers op de uitputting. 108 uur klopte de Benetton-staff op de zes dagen dat ze in Buenos Aires toefden.

Je moet jong en goed gek zijn om het te doen. Een familie, een gezin is een ongepermitterde luxe. „De meesten van ons zijn ofwel vrijgezel, ofwel gescheiden”, zegt Flückiger. Het verloop is dan ook indrukwekkend. Zelfs de laaiendste passie houdt maar enkele jaren stand tegen zo'n regime. Zeker als dat vuur ook de beurs moet vullen. Want rijk word je er niet van. „Een Engelse mecanicien strijkt een jaarsalaris op van gemiddeld 1.100.000 frank”, klinkt het bij McLaren. „Daarvoor is hij dagelijks minstens veertien uur in de weer.”

Onder de zeilen denken ze zo het hunne van *Monaco by night*.



De Grand Prix blijft een gebeuren in Monaco. De jachthaven was de voorbije dagen dan ook aardig gevuld. (Foto Reuters)

■ DE STARTORDE

1ste rij: Damon Hill (GB/Williams-Renault) 1.21.952; Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 1.22.742; **2de rij:** David Coulthard (GB/Williams-Renault) 1.23.109; Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1.23.220; **3de rij:** Jean Alesi (Fra/Ferrari) 1.23.754; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.23.857; **4de rij:** Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1.23.885; Martin Brundle (GB/Ligier-Mugen Honda) 1.24.447; **5de rij:** Eddie Irvine (Ier/Jordan-Peugeot) 1.24.857; Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1.24.933; **6de rij:** Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.25.081; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.25.125; **7de rij:** Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 1.25.447; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford Zetec) 1.25.661; **8ste rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.25.808; Luca Badoer (Ita/Minardi-Ford) 1.25.969; **9de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.26.473; PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 1.26.913; **10de rij:** Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford Zetec) 1.27.145; Domenico Schiattarella (Ita/Simtek-Ford) 1.28.337; **11de rij:** Bertrand Gachot (Fra/Pacific-Lotus-Ford) 1.29.039; Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 1.29.244; **12de rij:** Jos Verstappen (Ned/Simtek-Ford) 1.29.391; Roberto Moreno (Bra/Forti-Ford) 1.29.608; **13de rij:** Andrea Montermini (Ita/Pacific-Lotus-Ford) 1.30.149; Takachiho Inoue (Jap/Footwork-Ford) 1.31.542.

Wreed accident

MONACO – Stijf van drama, de zaterdagtrainingen. Te beginnen bij Jean Alesi, de voorlopige polehouder. Amper op de piste viel Jean stil in Rascasse. Kommissarissen duwden de Ferrari binnen, maar het reglement zet de wagen in zo'n geval buitenspel. Alesi diende dus nagels te bijten tot het Berger beliefde zijn wagen af te staan. Toen dat gebeurde, minuten voor het einde, waren vier collega's hem al voorbijgegaan en Alesi slaagde er niet meer in zijn tijd van donderdag te verbeteren.

Heinz-Harald Frentzen kwam in de ochtendtraining in aanvaring met Schumacher en knalde enkele tientallen minuten later zijn Sauber tot schroot voor de Casino. Frentzen moest voor de kronosessie terugvallen op de wagen van zijn nieuwe ploegmaat Boullion, maar voor hij zich achter het stuur kon installeren, was deze ook al onklaar. Geen tijd voor Frentzen dus. Evenmin voor Montermini, die met de transmissie overhoop lag, en Taki Inoue die een medische onvoldoende kreeg.

Onwaarschijnlijk, wat de Japanner overkwam. Gespind in de eerste trainingen, werd hij na de sessie terug naar de pits getrokken. Tot een safety-car, bestuurd door rallyrijder Jean Ragnotti, hem op zijn kop keerde. Inoue, niet ingegespt, kreeg een behoorlijk klap, maar een scanner-onderzoek stelde gelukkig geen letsels vast.

Intussen vochten Schumacher en Hill een bloedstollende haasje-over uit voor de pole. Schumacher 1.23.600, Hill 1.23.294, Schumacher 1.22.742, Hill 1.22.115 en 1.21.952. Schumacher probeerde nog, maar moest de handdoek gooien.

■ **De uitslag:** 1. Michael Schumacher (Dui/Benetton-Renault) 259,584 km in 1u 53:11.258 (gem.: 137,603 km/u); 2. Damon Hill (GB/Williams-Renault) op 34,817; 3. Gerhard Berger (Oos/Ferrari) 1:11.447; 4. Johnny Herbert (GB/Benetton-Renault) 1 ronde; 5. Mark Blundell (GB/McLaren-Mercedes) 1 ronde; 6. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford) 2 ronden; 7. PierLuigi Martini (Ita/Minardi-Ford) 2 ronden; 8. Jean-Christophe Boullion (Fra/Sauber-Ford) 3 ronden; 9. Gianni Morbidelli (Ita/Footwork-Hart) 4 ronden; 10. Pedro Paulo Diniz (Bra/Forti-Ford) 6 ronden.

■ **De stand om het WK: Rijders:** 1. Michael Schumacher (Dui) 34 ptn; 2. Damon Hill (GB) 29; 3. Gerhard Berger (Oos) 17; 4. Jean Alesi (Fra) 14; 5. Johnny Herbert (GB) 12; 6. David Coulthard (GB) 9; 7. Mika Hakkinen (Fin) 5; 8. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 4; 9. Mark Blundell (GB) 3; 10. Eddie Irvine (Ier) 2; 11. Olivier Panis (Fra) 1.

■ **Konstruktors:** 1. Benetton-Renault 36 ptn; 2. Williams-Renault 32; 3. Ferrari 31; 4. McLaren-Mercedes 8; 5. Sauber-Ford 4; 6. Jordan-Peugeot 2; 7. Ligier-Mugen-Honda 1.

Simtek: het einde?

MONACO – „Zo hoeft het voor mij niet meer“, zucht Jos Verstappen. Bij Simtek staat het water tot de lippen. Woensdag valt de beslissing of het team al dan niet inscheept richting Canada en de volgende Grand Prix, heet het. Die dag heeft een beslissende ontmoeting met een potentiële sponsor plaats. Maar de Limburgse coureur heeft zich al bij het onvermijdelijke neergelegd. „Dit heeft geen zin. Ik kan me beter concentreren op mijn job als testrijder van Benetton.“ Als hij daar nog aan toekomt. Want na Barcelona eiste Herbert de beloofde testsessie op en in Monaco maakte het Italiaanse team bekend dat het de Fransman Collard als testrijder inhaalde. „Heeft niks te betekenen“, zegt Jos, nuchter als steeds. „Dat is alleen om Elf te sussen. Ik weet wat de afspraak met Briatore is.“