

Het milde klimaat van Monaco



Als Mika Hakkinen zondag wat overmoedig uit de startgrid schiet, riskeert hij in zijn keuken te belanden. En Barrichello doet er goed aan de rechtse van Mirabeau omzichtig te nemen wil hij zijn garagepoort ongeschonden houden. De helft van het cou-rante Formule 1-gild woont in Monaco. Wegens zijn 'veiligheid, privacy en milde klimaat'. Belastingklimaat wel te verstaan.

Het is simpel: Monaco kent geen personenbelasting. De bruine-omslag-met-het-venstertje die de werk-onbekwaamheid in het Belgische postbodebestand met heelder procenten de hoogte injaagt, is de Monegask onbekend. Hij moet wel btw dokken, volgens een akkoord met Frankrijk overigens aan Monaco, maar een beetje boekhouder weet daar wel raad mee. En wie in Monaco woont, heeft doorgaans meer dan een beetje boekhouder.

De hele kwestie is op die twee vierkante kilometer rots die in de Middellandse Zee steekt, te raken. De kandidaat-resident moet aan drie voorwaarden voldoen. Huurder of eigenaar zijn van een pand, uiteraard, een bewijs van goed zedelijk gedrag kunnen voorleggen en een werkcontract en/of bankgarantie. Van onbepaald volume, maar het aantal nulletjes ver-

houdt zich, naar verluidt, omgekeerd evenredig tot de reactietijd van de autoriteiten.

Wie aan de voorwaarden beantwoordt, mag een aanvraag tot vestiging indienen. Waarna een enquête volgt. In regel geleid door de politie-commissaris. Hem moet je proberen ervan te overtuigen dat je jaarlijks minstens zes maanden in het prinsdom zal doorbrengen. En overtuigingskracht alleen volstaat niet, je moet het ook doen. Want er wordt streng op toegezien. Door het navlooi-en van je telefoon- en elektriciteitsre-keningen met name. De minste afwijking is een reden om je woonvergunning in te trekken. Ongeacht de naam. Senna had de grootste problemen omdat hij zich zelden of nooit op zijn domicilie-adres vertoonde. Tot hij besloot een optrekje te kopen.

Legoland

Dat is jammer genoeg niet voor iedereen weggelegd. De prijzen van de Monegaskische immobiliënmarkt situeren zich iets boven het gangbare. Een studio of één-kamer-flat vind je niet onder de drie miljoen frank. Franse frank uiteraard. Aan huren hangt een maandelijks prijskaartje van 1.000 fr. per vierkante meter. Thierry Boutsen bij voorbeeld betreft aan de Sporting Club een appartement dat hem maandelijks op drie-tot vierhonderdduizend frank komt te staan. En dan zit hij al een eindje van

de jachthaven verwijderd. Nabijheid van het gouden dok en zicht op zee stuwen de prijs naar onverteerbare hoogten.

Toch blijft de vraag het aanbod overstijgen. In die mate dat er in de Formule 1-paddock een heus immobiliënnetwerk werd opgezet. Groentjes nemen de flats over van collega's die al een tijdje meedraaien, en -graaien, en zich een ruimer onderkomen kunnen permitteren. Coulthard bij voorbeeld, relatief nieuw in de hogere-in-komensklasse, betreft in Fontvieille een blok die bekend staat als *Lego-land*. Maar de Schot, en zijn levensge-zellin, voelen er zich goed.

Anderen niet. Schumacher met name. Hij wou een huis met een tuin. Zelfs met zijn salaris, niet te vinden in Monaco. Dus schafte de Duitser zich een villaatje in de Var aan, op zo'n drie kwartier rijden van Monaco. Officieel op naam van zijn manager Weber, maar Schumacher en vrouw en hond verbleven er de hele zomer. Verhalen in de Duitse pers wekten de argwaan van de Duitse fiscus. En Schumi moest zijn fiscale heil zoeken in een vlucht naar Zwitserland. Daar kennen ze wel personenbelasting, maar die is te onderhandelen. Makkelijk voor grootverdieners. Wat is tien of twintig miljoen als je er jaarlijks duizend opstrijkt?

Schumi heeft in de bergen trouwens bekende burens. Aznavour, Prost, Alessi... alles wat Frans is en schept. Fransen zijn namelijk niet gerechtigd te genieten van Monaco's milde klimaat, want Monaco behoort nog altijd Frankrijk toe. Meerdere plaatsen die gemeenzaam tot Monaco worden gerekend, liggen trouwens buiten de stadsgrenzen. De Monte Carlo Golf Club bij voorbeeld. Of Beausoleil, op

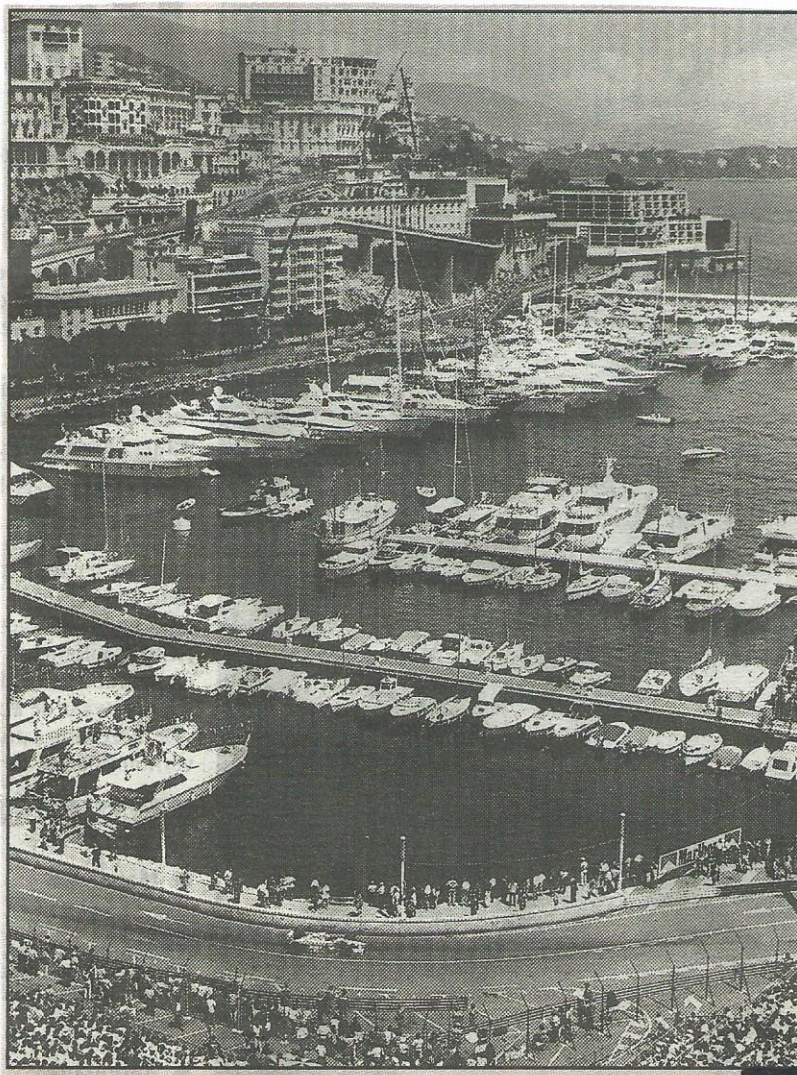
de Moyenne Corniche, waar de prijs van een hotelkamer gehalveerd wordt als je de straat oversteekt. Of Fontvieille, de nieuwste wijk die almaar dieper in Frankrijk uitdeint. In een vruchteloze poging de aanzwellende bevolking van 25.000 zielen te herbergen. Van wie slechts 5.000 autochtonen. Grootste werkgever: de politie.

Misschien valt dat de vreemdeling in Monaco nog het eerst op: de alomtegenwoordige politiemacht. Op elke hoek van de straat, in elke parking, in elke winkel. En waar geen mens staat, neemt een camera de functie over. *Big Brother is watching you*. Maar wel een absolute garantie voor veiligheid. In Monaco kan je je wagen gerust ongesloten achtergelaten. Ook al betreft het een Ferrari of een Porsche. Waarmee je hier trouwens volkomen in de massa opgaat.

■ **STAND WK RIJDERS:** 1. Hill 43; 2. Villeneuve 22; 3. Schumacher 16; 4. Alesi 11; 5. Irvine 9; 6. Berger en Barrichello 7; 8. Hakkinen 5; 9. Coulthard 4; 10. Salo 3.

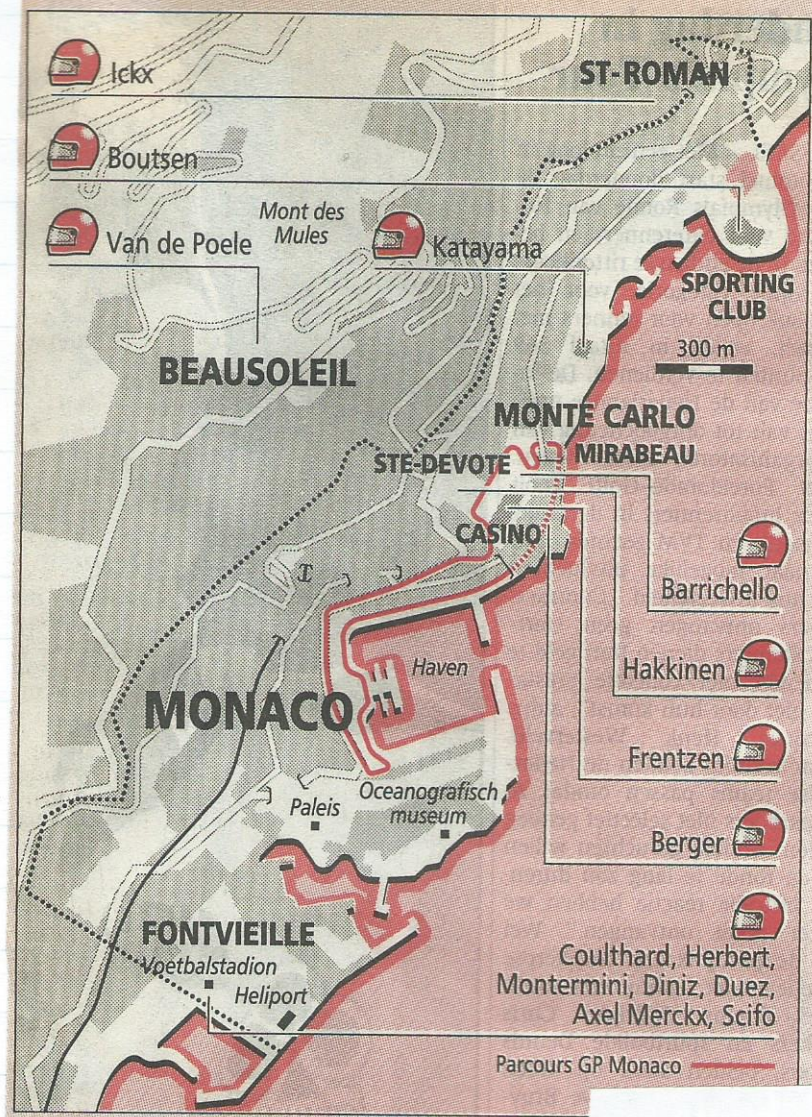
■ **STAND WK KONSTRUKTEURS:** 1. Williams-Renault 65; 2. Ferrari 25; 3. Benetton-Renault 18; 4. McLaren-Mercedes 9; 5. Jordan-Peugeot 8.

■ **DONDERDAG** al worden in Monaco de eerste vrije trainingen gereden. Vrijdag is traditioneel een rustdag.



De GP van Monaco. Dat betekent met een Formule-1-wagen rakelings voorbij de deur van de rijken scheuren. Dus van zichzelf voor de meeste autocoueurs.

De Gouden Gids



■ JACQUES VILLENEUVE, MONACO -

Ook Jacques Villeneuve woont in Monaco, maar, in tegenstelling tot zijn collega-buren, doet hij dat al zijn hele leven. Hij volgde op prille leeftijd zijn vader Gilles naar het prinsdom en bleef er, na diens dood, bij zijn moeder wonen. Waar, is een ander paar mouwen. Buiten enkele intimi kent niemand het adres van de nieuwste F1-ster. Zelfs Frank Williams niet. En zeker de fans niet. Die richten hun smachtende brieven dan maar aan **Jacques Villeneuve, Monaco**. En ze bereiken hun bestemming.

Jean Alesi:

„Ik ben normaal”

De vader van Jean Alesi was een rallyrijder. Zijn zoon ook, zij het in Formule 1. Zijn vranke stijl, op en naast de piste, stal het hart van Flavio Briatore. Zijn zege vorig jaar in Canada en, meer nog, de uitbundigheid die ze opwekte, opende de deur naar Benetton. Twaalf maanden later staan slechts twee enteringen, Irvine en Salo, en een boete van 675.000 fr. in het collectieve geheugen gegrift. Briatore reageerde al met een donderpreek in Imola: „In het drieluik Imola-Monaco-Spanje moet er iets gebeuren, zoniet beginnen we aan de wagen voor volgend jaar

te werken.” Luciano Benetton was nog directer: „Het is tijd Jean zich leert te beheersen.”

Een Engelse journalist schreef: „Jean Alesi is voor Formule 1 wat die Russische knaap, door zijn vader-piloot boven Siberië achter een Aeroflot-knuppel geduwd, is voor de commerciële luchtvaart: een knaap waar je een man verwacht.”

Laten we niet hypocriet zijn: het is de knaap in Alesi waarvan iedereen houdt. De ongedwongenheid, de onvoorspelbaarheid, de totale overgave. Diezelfde knaap van wie, na alweer een crash, iedereen zich afvraagt: moet zijn licentie niet dringend worden ingetrokken?

„Het begint me de strot uit te komen, al die vragen over mijn temperament”, stelt Alesi. „Men moet me maar nemen zoals ik

ben. De slechte met de goeie kanten. In Formule 1 willen ze robotten. Welnu, zo ben ik niet. Ik zeul niet overal mijn trainer rond. Ik heb geen manager en ik ben perfect normaal.”

Hemelvaart

Daar circuleren andere meningen over. Die van Martin Brundle bijvoorbeeld. Enkele jaren geleden in Imola reed hij Alesi in diens snelle ronde voor de wielen. De Fransman manoeuvreerde zich prompt langs zij, schoof zijn voorwielen voor Brundles achterwielen en ging op de rem staan.

„Hemelvaart anno 1992”, kan Brundle er nu om lachen. „De landing zal ik niet snel vergeten: zes maanden later had ik het nog aan mijn rug. En, terug in de pitstraat, beloofde hij me van kant te maken. Zo was hij. Tot

hij in Canada won. Daar werd hij in enkele uren volwassen. Ik heb nu geen enkel probleem meer met Jean. Ik ben er zelfs van overtuigd dat hij zijn daad van toen betreurt.”

„Alesi heeft de snelheid om wereldkampioen te worden”, analyseert Brundle verder. „Zijn controle over de wagen is uniek in het wereldje, namelijk onbestaande. Hij zal nóg races winnen, maar nooit de wereldtitel.”

Eddie Jordan denkt van wel. De Ier zette Alesi in 1989 in zijn F3000 en beleefde daar handenvol leut aan. Ook al begon de samenwerking eerder mank: op weg naar de fotosessie voor de eerste race, ramde Alesi een overstekende boom. Zijn bijzittende grootmoeder hield er een gebroken been aan over en de staff van Eddie Jordan Racing het formele verbod ooit nog met

Alesi in de wagen te kruipen. Maar Jordan neemt elke gelegenheid te baat Alesi opnieuw in één van zijn wagens proberen te krijgen.

Met Benetton zou hij de voornaamste titelconcurrent voor Hill worden, voorspelde iedereen voor aanvang van dit seizoen.

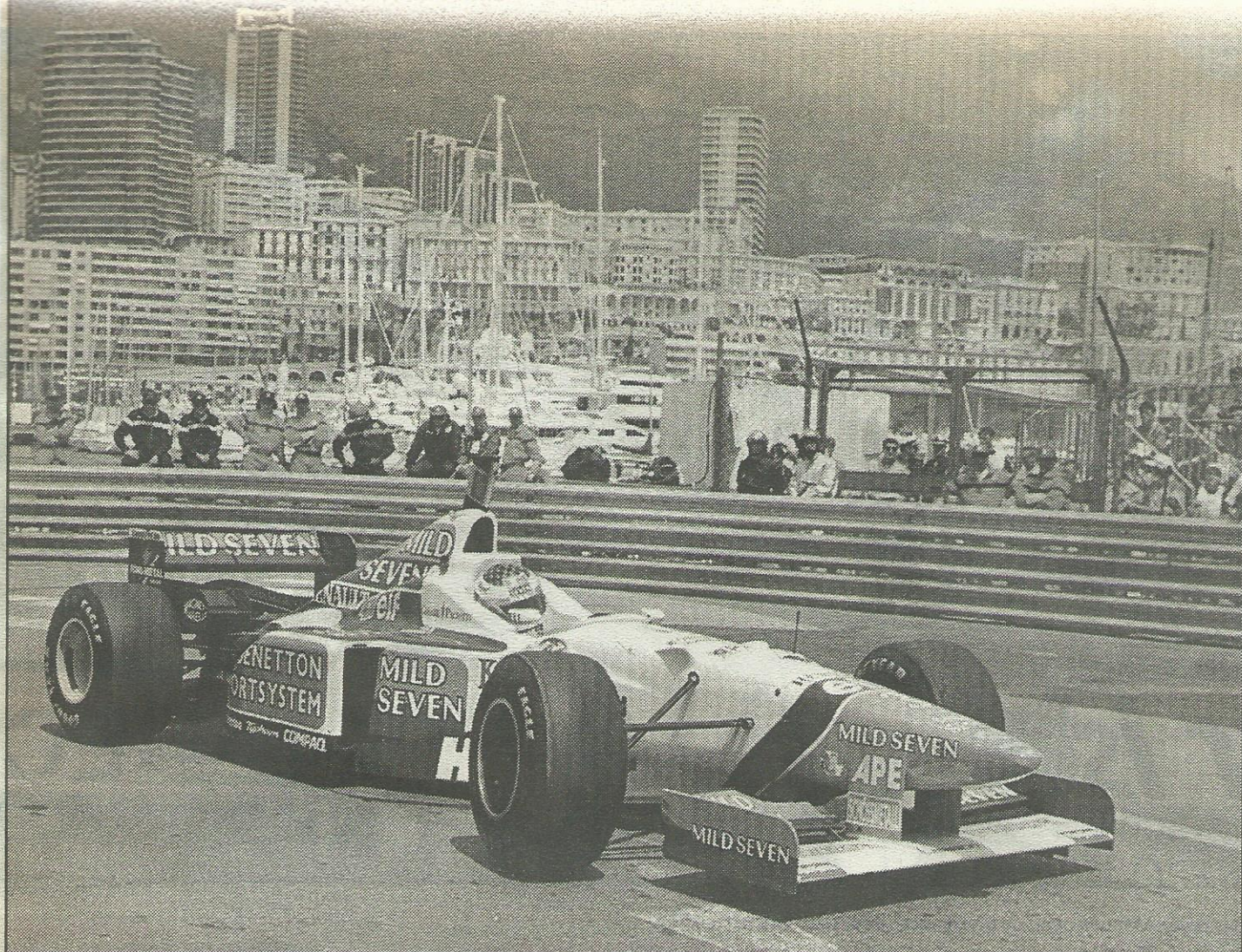
„Dat dacht ik ook”, aldus Alesi enigszins verward. „Ik kon mijn oren en ogen niet geloven dat ik zo’n kans kreeg. Ik vond het onwaarschijnlijk dat Schumacher het wereldkampioenenteam verliet en bovendien intact achterliet. Een Godsgeschenk.”

Een vergiftigd geschenk. Nogtans moet Alesi zich thuisvoelen bij Benetton. Met Briatore, onder Latijnen.

„Ook de jongens staan als één man achter mij”, aldus nog Alesi. „Ik dacht een wat koeler gezelschap te vinden dan bij Ferrari, want tenslotte is Benetton toch een Engels team. Maar niks daarvan: het betreft stuk voor stuk jonge, wild-enthousiaste

kerels. En die emotionele steun heb ik nodig. Als ik over het circuit raas en ik zie geen klappende handen en waaiende vlaggen, dan ga ik niet vooruit.”

Misschien is het dat wat er hapert. Twee weken terug in Imola werd Berger over meters linnen de hemel ingeprezen. Voor Alesi hing er welgeteld één spandoek.



De Benetton-druk op Jean Alesi neemt toe. In Monaco worden stilaan prestaties en geen uitschuivers verwacht van de Fransman.

■ **Berger in vieze papieren** - Gerhard Berger riskeert zich dra opnieuw naar Australië te moeten begeben. Niet voor een Grand Prix, of tests, maar naar de rechtbank. Ene Melanie Hilsinger beschuldigt er Berger van zich aan haar te hebben vergrepen in een toilet in Surfers Paradise. Samen met Barry Sheene, ex-wereldkampioen snelheid motoren en Bergers gastheer voor de GP van Australië. Berger weet nergens van, Sheene heeft het enkel over 'samen met een glas gedronken', teambaas Briatore over 'een slecht sluitende toiletdeur met verstekkende gevolgen'. Het incident zorgt in elk geval voor spanningen binnen het prille gezinnetje van Berger. Volgens welingelichte bronnen zou Ana Corvo, mevrouw Berger, voorlopig geen zin meer hebben in het echtelijke bed. Misschien ligt ze er dra moederziel alleen als het verhaal een Tyson-staartje krijgt.

Uitslag eerste vrije oefensessie: Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1'23"762 (gem: 143,033 km/u); Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1'23"801; David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1'23"850; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1'23"976; Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1'24"160; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1'24"167; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1'24"257; Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1'24"270; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1'24"285; Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1'24"585; Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1'24"757; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1'25"112; Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1'25"322; Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1'25"326; Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1'25"441; Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1'25"615; Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1'25"688; Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1'25"936; Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1'26"143; Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1'27"843; Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1'28"451; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1'28"512.

■ **Schumi verhuist** - Michael Schumacher maakt van de vrije vrijdag gebruik om met de familie even naar Zwitserland te gaan. Op zoek naar rust en naar de villa waar hij dra zijn intrek neemt. In Morges, zo'n dertig kilometer van Lausanne. Waarde, volgens de Italiaanse pers, 140 miljoen Bfr. „Maar ik huur”, stipt Schumi aan. „De Zwitserse wet schrijft voor dat je eerst enkele jaren in het land moet verblijven, vooraleer je er iets kan kopen.” Zoals we al meldde, zoekt de Duitser in de bergen in de eerste plaats fiscale rust.

■ **Gouden Jordans** - De Jordans staan hier in gouden livrei. De kleur van sponsor Benson & Hedges. Dat ze net een zon-
overgoten Grand Prix moesten kiezen om daarmee uit te pakken. Onze ogen doen er nog zeer van.

Zaterdag 18,
zondag 19 mei 1996

Moneyco houdt niet van Rosie

Als Damon Hill het gat in zijn palmares wil dichtten, moet hij maar even bij Rosie's langslopen. Voor een ontbijt van champagne met fruitsap. De cocktail stuwde zijn vader naar vijf overwinningen in Monaco.

Plakband kleeft diagonaal over de vensters. Om de bolides die met 250 per uur de Avenue d'Ostende komen opstormen te behoeden voor een dodelijke glasregen. 750 paarden maken een hels kabaal en de stoep is niet eens een meter breed. Te eng, te gevaarlijk voor toeschouwers. Zelfs met tien pasjes blijft dit sperzone. „Alleen twee pompiers staan hier”, zegt Rosie. En zij, natuurlijk. Hangend uit het raam, mijmerend over de gouden tijden: „Voor de start krijg ik nog altijd kippenvel. Die minuut van absolute stilte. Buitenaards haast. Dan een explosie van lawaai en een dreun die de grond haast vanonder je voeten doet wegdaveren.”

Heilige grond. 51 jaar al is dit de haard van de snelsten ter wereld. Britten vooral, die de bruine kroeg overnamen van hun landgenoten-mariniers die hier voet aan wel zetten toen Monaco nog een echte haven was. Geen glitterbassin.

Poepsjiek

„Toen had je nog de twee in Monaco”, aldus Rosie. „De rijkere buurt, rond het Casino. Maar ook volkse wijken. Nu is alles poepsjiek. Ik vind dat ze zich een beetje te veel axeren op het geld.”

Moneyco biedt geen plaats meer voor het gemiddelde inkomen. Zelfs Rosie moet wijken. Haar bar wordt opgeslorpt door de nabijgelegen kliniek. „Eén van de beste ziekenhuizen ter wereld. Prins Rainier werd er

twee jaar geleden van een fatale hartziekte gered.” Rosie houdt zich sterk, maar je ziet de spijt in haar ogen opborrelen. De vorige verhuis, in 1969, eiste het leven van haar vader. Ook al ging het om amper enkele meters, om de Avenue d'Ostende te verleggen.

1969 bracht grote treurnis, maar ook immense vreugde. „Dat jaar werd het Loews-hotel geopend”, denkt Rosie gelukzalig terug. „Graham Hill was bij de genodigden. Een paar uur slechts was hij in Monaco, maar op zijn terugweg naar de luchthaven liet hij de taxi voor mijn deur stoppen. Om nog even goeiedag te zeggen. Twee maanden later was hij dood. Een vliegtuigcrash.”

Champagne

Graham Hill was het grote idool van Rosie. Misschien ook de grote liefde. „Die kerels konden lol trappen”, klinkt het vol heimwee. „De week van de Grand Prix was één lang feest. Alleen zaterdagavond werd er niet gedronken. Alle andere avonden stond de champagne enkel-hoog. Ik herinner me dat ze de kurken door de open ramen op de voorbijrijdende wagens lieten ploffen. Op een dag blokkeerden ze met tafels en stoelen zelfs de straat. En werd er daar verder gefeest. De politie keek

glimlachend toe. Het ontbijt werd steevast hier genomen. Champagne met champagne, dat was hun energiedrankje. Graham Hill, Gilles Villeneuve, Hawthorne, Surtees, Fangio, Moss, allemaal kwamen ze bij Rosie's. Het was één grote familie.”

Maar Graham Hill was de uitverkorene. En nu zijn zoon, Damon. „Toen hij zijn eerste Grand Prix won, kreeg ik prompt een brief van zijn moeder Bette. *He has done it*, schreef ze. God, wat heb ik bewondering voor die vrouw. Wat zij heeft moeten doorstaan na de dood van haar echtgenoot. De verzekering weigerde geld uit te keren. Om weet ik welke reden. Ze heeft zwarte sneeuw gezien, maar ze beet door. En nu heeft ze Damon.”

Pelgrimstocht

Is Damon ook een geregelde bezoeker? „Ja.” Rosie wordt er stil bij. „Weet je, Damon is een gevoelsmens. En zijn vader was zijn grote toeverlaat. Hier voelt hij zich dicht bij zijn vader. Zoals een gelovige zich in de kerk dicht bij God voelt. Naar *Rosie's Bar* komen is voor hem een beetje een pelgrimstocht.”

Niet alleen voor Damon Hill. Het lijkt erop dat de hele autosport hier passeerde. De muren dragen er de geschreven sporen van. De moderne tijden moeten hun heil al op het plafond zoeken. In een vaster handschrift. Rosie grijnst: „De jeugd kan niet meer feesten. Wellicht vergt hun job zoveel van hen dat ze het zich niet meer kunnen veroorloven.”

„Autosport was synoniem voor sport en vriendschap, nu draait alles om prestaties en geld. Mansell was de laatste hijser. Bier weliswaar, champagne is onbetaalbaar geworden, en na de Grand Prix. De jongste lichting zelfs dan niet. Prost was hier. Hij deed niks op. Schumacher kwam zelfs niet binnen, hij hield alleen even halt voor de deur.”

Rosie is 64. Zondag zal een brullend peloton voor de laatste keer de grond onder haar voeten doen daveren. Ze hoopt, onder aanvoering van Damon Hill.

Belg op F1-grid

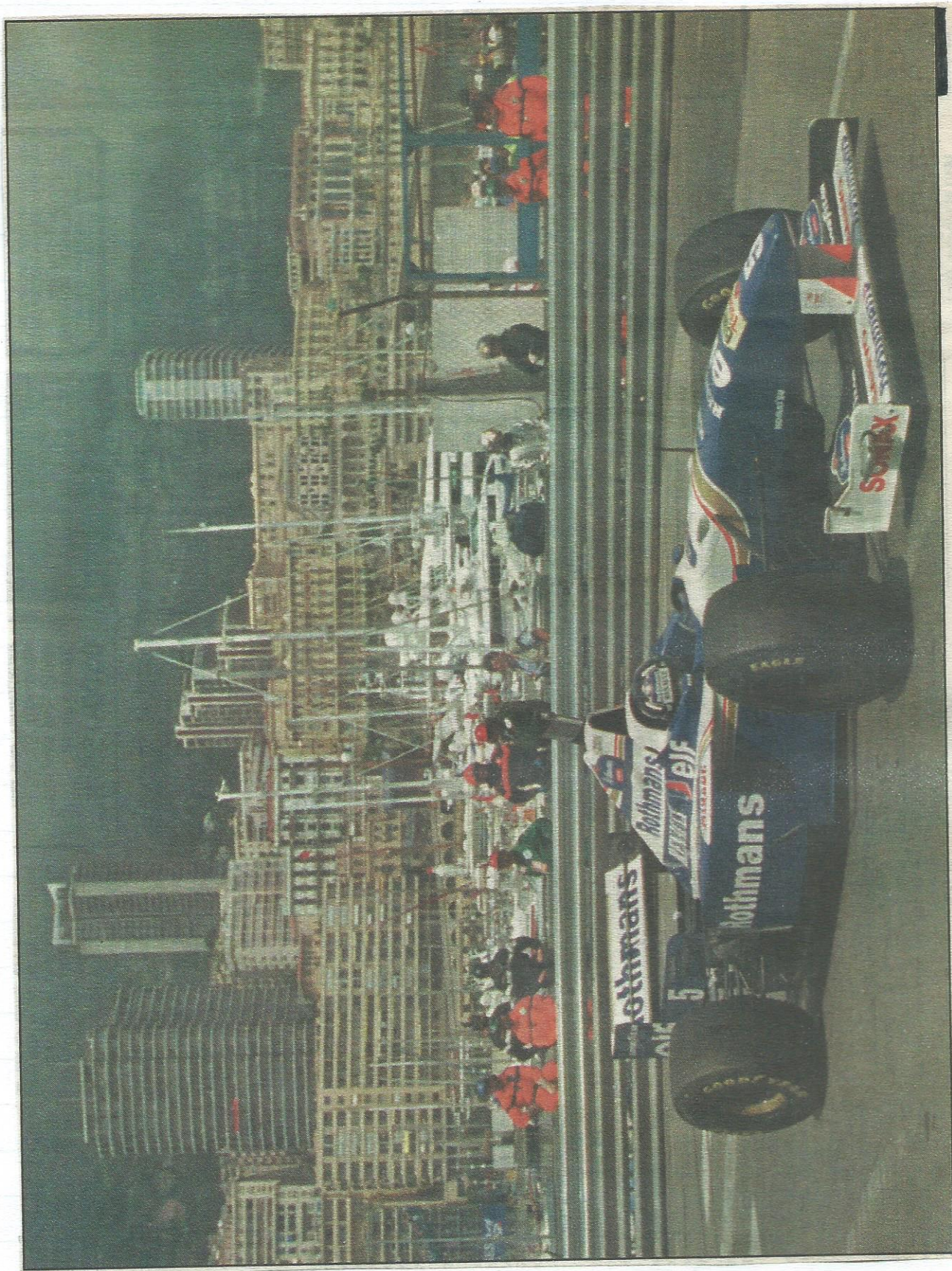
MONACO – Er zal zondag ook een Belg op de startgrid van de Grand Prix van Monaco staan. Weliswaar helemaal achteraan en in een Renault Laguna. Marc Duez bestuurt de wagen van professor Syd Watkins, hersenspecialist en de vaste arts van de Formule 1. „Ik zal een tijd mogen neerzetten”, zweet Marc. „Want tegen dat ik mijn rondje heb gedraaid, zit de kop van het peloton al in mijn rug. En ze maken het me niet makkelijk.” Duez opent de koffer, proppensvol interventiemateriaal. „En dan nog drie man in de auto plus een dikke sigaar in de mond van Watkins. Het wordt pezen.”

Cannes zakt af

MOANCO – Het nabijgelegen internationale filmfestival van Cannes stuurde al bekend volk naar de paddock. Al Pacino en Cher beten de spits af, het schone volk is, naar verluidt, voor vandaag. Chris Rea wandelde ook anoniem door de pitstraat, maar dat is niet ongevoel. Hij heeft centen in de Jordaan steken en Eddie Jordan behandelde de drums op drie van zijn platen.

Start om 14.30 uur

MONACO – De Grand Prix van Monaco blijft er een afwijkende timing op nahouden. Vrije trainingen op donderdag en gisteren rust. Ook de start staat een halfuur later dan normaal geprogrammeerd:
14.30 uur



Het zou vooral Rosie van de Avenue d'Ostende plezieren mocht deze Damon Hill zondag het ganze Formule 1-peloton het nakijken geven.

Onbekende Panis wint in Monaco

De 29-jarige Fransman Olivier Panis (Ligier) heeft zondag in Monaco zijn eerste Grote Prijs in de Formule 1 gewonnen. Hij haalde het voor David Coulthard (McLaren) en Johnny Herbert (Sauber). Damon Hill, die WK-leider blijft, viel in de 41ste ronde uit. Michael Schumacher verdween kort na de start uit de wedstrijd.



„Wie leent me een smoking?“

29-jarige Olivier Panis onverwachte winnaar
van onwaarschijnlijke afvallingsrace

Slechts drie wagens haalden de finish van de GP van Monaco. Regen herschiep de meest prestigieuze Grand Prix Formule 1 in een waar autokerkhof. Waaruit Olivier Panis als onverwachte winnaar verrees. Hij schonk Ligier de eerste overwinning sinds vijftien jaar.

Halfweg stond het vast dat Damon Hill eindelijk Monaco zou winnen en de familiescore tot zes opdrijven. Het niveau van Ayrton Senna. De Williams-rijder had bijna een halve minuut voorsprong op Jean Alesi, zijn dichtste achtervolger nadat Michael Schumacher, als tweede gestart, al in de eerste ronde in de rails was geschoven. Een zuivere stuurfout en daar had de perfectionist het moeilijk mee.

Als het een troost kan wezen: hij was niet de enige gisteren. Zelfs niet de eerste. Die eer genoot Verstappen, in de eerste bocht. Samen met Fisichella en Lamy die daar mekaar en Minardi platreden. Giancarlo zou sterk hebben overwogen zijn hoofdtelefoon op te eten, maar bij nader inzien stond zijn budget zulke uitspatting niet toe. Barrichello hield het tot in de haarspeld van Rascasse uit. Na tien ronden waren er slechts twaalf wagens meer in koers.

Toen iedereen het hoofdkussen al had geschikt voor een boeiende tweede wedstrijd helft, blies Hill in de tunnel zijn motor op. Jean Alesi erfde de leiding. Hij maakte een probleemloze tweede pitstop. Zeven ronden later een derde, en nog twee minuten later een vierde. „Het achter eind reageerde vreemd“, aldus Jean. „We vervingen de banden, maar het euvel bleef. De achterophanging bleek geraakt.“

Pech voor het zwalpende Benetton, dat eerder al Berger was verloren met een kapotte versnel-

lingsbak. Een godsgeschenk voor Olivier Panis. Verdiend weliswaar, want de Fransman had zich onwaarschijnlijk sterk tot in de rug van Alesi gewerkt. Op een circuit waar inhalen onmogelijk is, pakte hij achtereenvolgens Brundle, Hakkinen en Herbert vlotjes in. Alleen met Irvine had hij wat moeite.

Hij was niet de enige in Monaco. Frentzen, rondelang opgehouden, schond zijn neus aan de Ferrari. Coulthard zag de Ier in de finale voor hem de hele baan innemen. „Ik hield wijselijk afstand“, aldus de Schot. „Ik wist dat het een kwestie van tijd was voor hij zou verdwijnen.“

Dat gebeurde in de zeventigste ronde. Irvine draaide in Loews om zijn as, de achteropkomende Salo knalde erin, Hakkinen in Salo.

Irvine zat er niet te erg mee. „Had ik het einde gehaald, had er wellicht toch iemand klacht neergelegd. Wegens niet toegelaten hulp. Ik liep schade op en mijn motor sloeg af toen Panis me met een kamikaze-actie voorbijging. De marshalls dwuden me weer op gang. Het reglement bestraft dat met uitsluiting. Maar ik mocht doorgaan. In de pit verloor ik nog anderhalve minuut omdat de mecaniciens eerst de neus vervingen, terwijl die intact was.”

Panis kwam zonder kleerscheuren uit het incident weg. Alleen in de laatste twee ronden kreeg de Fransman het nog benauwd. „De pit seinde me constant in dat ik nipt zat in benzine, ik finishte met eieren onder het gaspedaal”

Dat was het geheim van zijn zege: geen tankstop, alleen een bandenstop, op het juiste moment. „De knappe koppen van Honda hadden berekend dat indien het minstens zesentwintig ronden nat bleef, ik het op één

tank kon redden”, legt Panis uit. „Ik vermoed dat ze een kristallen bol hebben, want dat was precies wat gebeurde. In de achtentwintigste ronde liep ik binnen voor slicks. Twee ronden eerder dan de concurrentie. Zodat ik twee ronden eerder snellere tijden kon neerzetten.”

Zo'n tien seconden scherper dan de heren op gesneden rubber. Dat tikte aan. Voor Panis' eerste zege sinds tweeënehalf jaar. „Het begon te kriebelen”, lachte Panis in het Frans. Engels, FIA-taal, is hij nog niet machtig. De man uit Grenoble werd in 1993 kampioen Formule 3000 en rolde als Elf-protégé haast vanzelf bij Ligier binnen. De *petrolier* hoestte de centen op die Panis ook dit seizoen bij Ligier, inmiddels in Brits-Italiaanse handen, hielden. In dezelfde week tekende hij trouwens ook een contract met Anne, inmiddels moeder van zijn zoon Aurélien.

Panis' eerste zorg gisteravond was iemand vinden die hem een smoking kon lenen. Voor het galadiner dat de stijve Automobile Club de Monaco pleegt aan te richten voor de winnaar van de Grand Prix. „Ik was hier niet op voorzien”, klomk het verontschuldigd.

Straffe wodka

MONACO – Voor de editie 1997 van de Grand Prix verwachten we ons aan een vliegdekschip of onderzeeër in de jachthaven. Met minder trek je niet meer de aandacht. En dat is toch het levensdoel van de blitse zonnebrillen en hoge benen die hier de open paddock overrompelen.

Dit jaar kon het nog met een amfibievoertuig. Een witte jeep, het ene moment op de kade, het volgende in zee. Paddock in rep en roer, orgasme bij de chauffeur.

Inventiever was de sloep met een rose Renault Twingo erop. Wat op het eerste gezicht een vulgair transport leek, bleek bij nader toezien een behoorlijk permanente combinatie: de boot werd bestuurd vanuit de Twingo, toegerust met een typische gashendel, kompas, klokjes en scheepsroer. En twee Mercury's die de Twingo bijna even snel door het water lieten klieven als op de weg.

Eén van de oogverblindende jachten voor anker onderscheidde zich van zijn burens door een blauwe romp en een metershoge fles midscheeps: *Kremlyovskaya Vodka*. De merknaam die zowat in elke bocht van dit circuit in koeien van rode letters te lezen viel en die ook op de helmen van de Jordan-rijders kleefte. Uiteraard Jordan, zijn we geneigd te stellen, na kennisname van de verhalen die over de wodka circuleren.

De export van geestrijke drank naar Moskou zou slechts een dekmantel zijn voor andere, niet zo welriekende, ergo lucratieve vormen van handel, zocht de gerechtspecialist van de Brusselse krant *Le Soir* uit. De journalist heeft het over banden met de Russische maffia, moord en een prominente plaats op het verlanglijstje van Interpol, FBI en andere vrolijke kerels. Veel eer voor ene Fanchini, een schuilnaam (?) voor een Pool die verblijft in ... Antwerpen en die, nog steeds volgens *Le Soir*, één tiende van het Jordan-budget voor zijn rekening zou nemen. Zo'n negentig miljoen frank.

Eddie Jordan valt uit de lucht: „Mister Kremlyovskaya levert slechts een kleine bijdrage en hij houdt zich helemaal niet schuil. Hij is gewoon hier.”

We raakten niet tot op het jacht om één en ander proefondervindelijk te checken. Wel op de kade, waar we zaterdagochtend mochten beleven hoe een verzameling platinablond met de grove borstel werd buitengekeerd. Naar hun kleding te oordelen waren ze niet op het jacht geweest om het ontbijt te gebruiken.

DE STARTORDE

■ **1ste rij:** Michael Schumacher (Dui/Ferrari) 1.20.356 (gem: 149,096 km/u); Damon Hill (GBR/Williams-Renault) 1.20.866; **2de rij:** Jean Alesi (Fra/Benetton-Renault) 1.20.918; Gerhard Berger (Oos/Benetton-Renault) 1.21.067; **3de rij:** David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) 1.21.460; Rubens Barrichello (Bra/Jordan-Peugeot) 1.21.504; **4de rij:** Eddie Irvine (Ier/Ferrari) 1.21.542; Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) 1.21.688; **5de rij:** Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.21.929; Jacques Villeneuve (Can/Williams-Renault) 1.21.963; **6de rij:** Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) 1.22.235; Jos Verstappen (Ned/Footwork-Hart) 1.22.327; **7de rij:** Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 1.22.346; Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.358; **8ste rij:** Ukyo Katayama (Jap/Tyrrell-Yamaha) 1.22.460; Martin Brundle (GBR/Jordan-Peugeot) 1.22.519; **9de rij:** Pedro Paulo Diniz (Bra/Ligier-Mugen Honda) 1.22.682; Giancarlo Fisichella (Ita/Minardi-Ford V8) 1.22.684; **10de rij:** Pedro Lamy (Por/Minardi-Ford V8) 1.23.350; Ricardo Rosset (Bra/Footwork-Hart) 1.24.976; **11de rij:** Luca Badoer (Ita/Forti-Ford V8) 1.25.059; Andrea Montermini (Ita/Forti-Ford V8) 1.25.393.

DE UITSLAG

■ 1. Olivier Panis (Fra/Ligier-Mugen Honda, de 249,600 km in 2u. 00'45"629 (gem: 124,014 km/u); 2. David Coulthard (GBR/McLaren-Mercedes) op 4.828; 3. Johnny Herbert (GBR/Sauber-Ford V10) 37.503; 4. Heinz-Harald Frentzen (Dui/Sauber-Ford V10) 1.05.532; 5. Mika Salo (Fin/Tyrrell-Yamaha) op 4 ronden; 6. Mika Hakkinen (Fin/McLaren-Mercedes) op 4 ronden; 7. Eddie Irvine (Ier/Ferrari) op 6 ronden; De overige deelnemers werden niet gerangschikt.

■ **Tussenstand WK rijders:** 1. Damon Hill (GBR) 43 ptn; 2. Jacques Villeneuve (Can) 22; 3. Michael Schumacher (Dui) 16; 4. Jean Alesi (Fra) en Olivier Panis (Fra) 11; 6. David Coulthard (GBR) 10; 7. Eddie Irvine (Ier) 9; 8. Rubens Barrichello (Bra) en Gerhard Berger (Oos) 7; 10. Mika Hakkinen (Fin) 6; 11. Mika Salo (Fin) 5; 12. Johnny Herbert (GBR) 4; 13. Heinz-Harald Frentzen (Dui) 3; 14. Jos Verstappen (Ned) en Martin Brundle (GBR) 1.

■ **Tussenstand WK constructeurs:** 1. Williams-Renault 65 ptn; 2. Ferrari 25; 3. Benetton-Renault 18; 4. McLaren-Mercedes 16; 5. Ligier-Mugen-Honda 11; 6. Jordan-Peugeot 8; 7. Sauber-Ford V10 7; 8. Tyrrell-Yamaha 5; 9. Footwork-Hart 1.

Jean Todt lacht

MONACO – *Delirium tremens* zaterdagmiddag. In de laatste minuut van de kwalificaties maakte Michael Schumacher een onwaarschijnlijke ronde af, ruim een halve seconde sneller dan Damon Hill, tot dan auteur van de snelste tijd. Veel gevaarlijker voor de Duitser waren de minuten die volgden, op zijn weg van de pitstraat naar de perszaal. Er kwam een busje en een politie-escorte aan te pas om Schumacher heelhuids door de wilde mensenzee te krijgen. We mogen er niet aan denken dat de Ferrari in Monza wint.

„Ik wist dat ik de pole niet kon houden”, mokte Hill. „Ik plaatste mijn slotoffensief te vroeg. Tien minuten voor tijd was ik al klaar. Dat doe je niet ongestraft op een sneller wordende parkoers. Maar ja, als er een gat in het verkeer valt, moet je daarin duiken. Zeker in Monaco.”

Dat gat zocht Berger tevergeefs. In zijn ultieme ronde botste hij bij het uitkomen van de tunnel op een uitbollende en handjes-wuivende Schumacher. Ei zo na letterlijk. Schumacher nam de uitlooptoneel, maar Berger was al om zijn as gedraaid. „Mijn fout”, sloeg de wereldkampioen mea culpa. „Ik dacht dat iedereen gedaan had.”

De koerscommissarissen onderzochten het incident, maar besloten geen maatregelen te treffen. Berger kon er niet om lachen. Jean Todt wel. Het was van zijn gloriëdagen bij Peugeot geleden dat zich nog eens een hartelijke grijns om zijn dunne lippen krulde. Duidelijk, het gaat steeds beter met Ferrari.

Geen 78 ronden

MONACO – De 78 voorziene ronden werden niet volgemaakt. Op de aanvankelijk natte piste werd zo traag gedraaid tot de maximumduur van twee uur werd bereikt. Panis werd na 75 ronden afgevlagd. Gelukkig, gezien zijn benzineschaarste.

Badoer: voorwaardelijke schorsing

MONACO – Jacques Villeneuve beet zich de tanden en de Williams stuk op de gedubbelde Luca Badoer, die onverhoeds de deur dicht deed. De Italiaan kreeg voor het manoeuvre 150.000 frank boete aangesmeerd en een voorwaardelijke schorsing van twee races. Die drie wedstrijden boven zijn hoofd blijft hangen.

Coulthard is Schumacher

MONACO – Consternatie bij de waarnemers die in de McLaren-Mercedes nr. 8 Michael Schumacher zagen zitten. Althans zijn helm. Coulthard bleek tijdens de gewinningssessie zoveel last te hebben van een aangeslagen vizier dat hij besloot een andere helm te gaan lenen. „Welke kon ik beter nemen dan die van de wereldkampioen”, vroeg Coulthard zich retorisch af. Inderdaad. Hij werd tweede.

Crashtest

MONACO – Tegen zondagmiddag dreef er twee centimeter water op het circuit. Omdat het de eerste regen van het Grand Prix-weekeinde was, werd een gewinningssessie ingelast. Het had meer weg van een crashtest. Alesi tikte de rail aan en liep een lekke band op. Hakkinen reed een McLaren plat en Montermini schuurde de grootste stuk van de linkerhelft van zijn Forti weg. De enige die Forti had. Geen Montermini dus aan de start.

Verstappen op zijn teentjes

MONACO – Arrows herschreef het scenario van zijn pitstops. De wagen wordt voortaan pas van de krik gelaten wanneer de benzineslang is losgekoppeld. „Zoniet wou niemand het nog doen”, lacht Verstappen.

In Imola ging de Nederlander iets te snel op het gas, trok de slang stuk en verrekte de kniebanden van een mecanicien. De videoband legde de schuld bij de chef-mecanicien die te vroeg het „Go”-bordje toonde. Niettemin stond gisteren opnieuw dezelfde man op dezelfde plaats.

„Die zal niet meer dezelfde fout maken. Een nieuwe misschien wel”, stelt Jos droog.

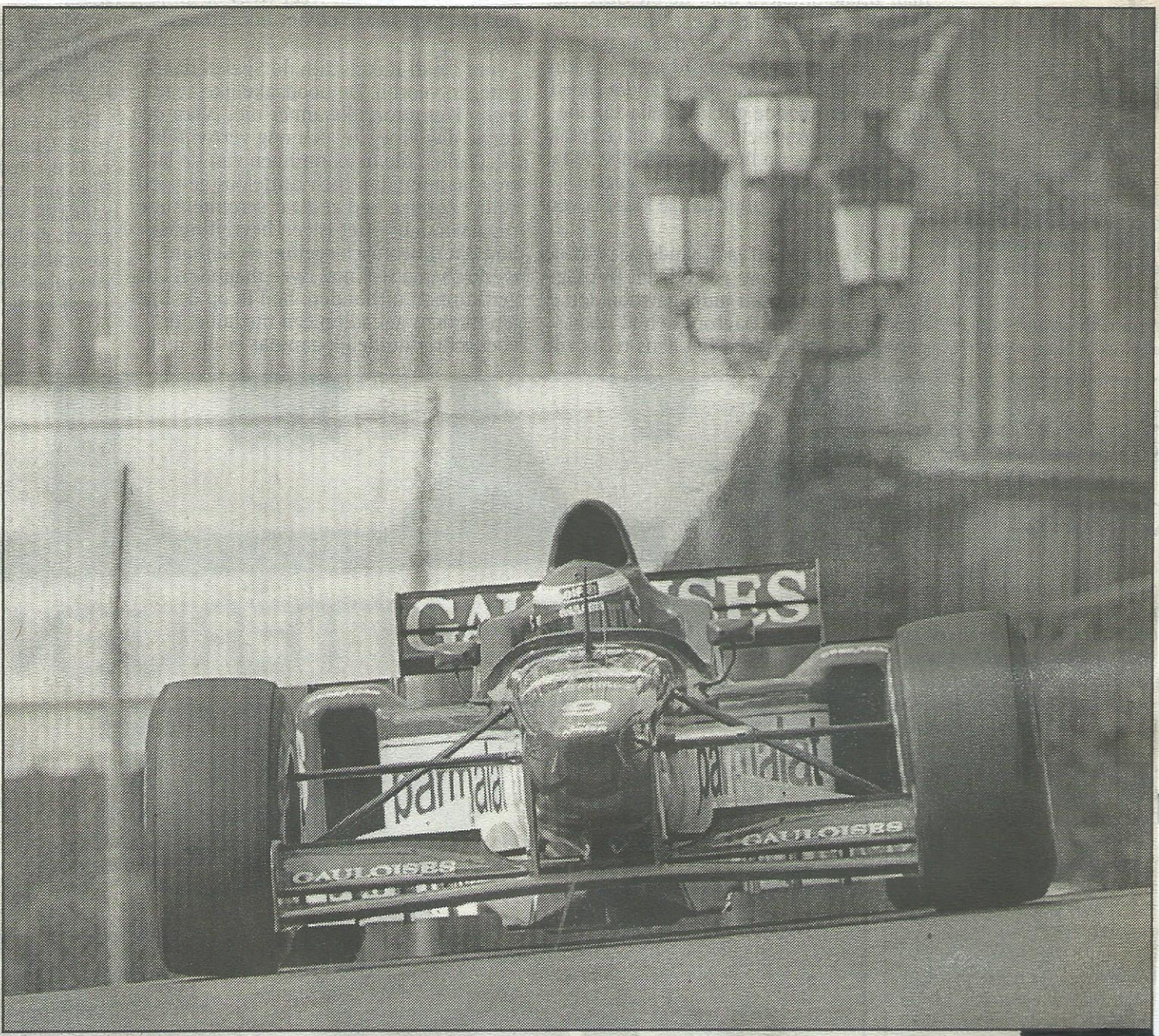
Droogte helpt in zijn situatie. Arrows was zo ongeveer het enige team dat niet testte na Imola. „Gebrek aan onderdelen”, geeft Jos als, alweer droge, verklaring. Er meteen aan toevoegend dat we voor de echte reden naar de bazen moeten. Walkinshaw en/of Oliver. De nieuwe, respectievelijk ex-eigenaar van Ar-

rows. „De heren vechten een bedrijfspolitiek spelletje uit”, denkt Jos. Op de rug van de rijders. Wat een Nederlandse collega inspireerde tot een nieuw koosnaampje: Jos de klos. The Boss is de klos.

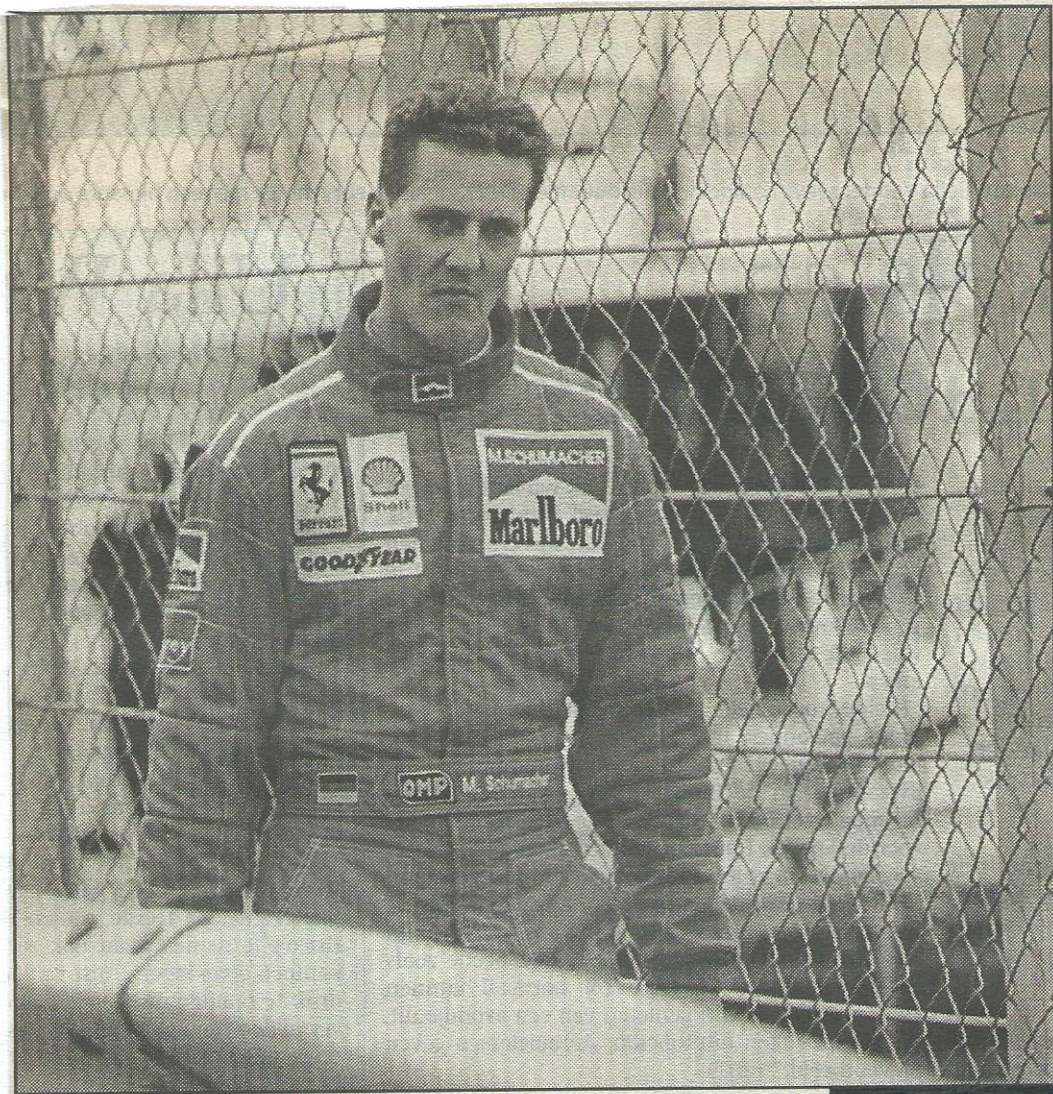
„Ik rijd nog altijd met de wagen van Brazilië”, treurt Jos. „We boeren langzaam maar zeker achteruit. In deze omstandigheden moeten van mij geen plaats bij de toptien verwachten. Ik moest al op mijn teentjes lopen voor de twaalfde chrono.”

Bijwijken liep hij zichzelf voorbij. Rosset en Verstappen regen zoveel schuivers aan elkaar dat Arrows alle zeven neuzen had opgebruikt en zijn rijders tot kalmte maande. „Tja, dat is Monaco”, aldus Verstappen. „Hier kan je niet effe door het gras gaan.”

Jos hoopt dat er voor Barcelona wel kan worden getest. Alhoewel, heeft hij daar wel tijd voor? Vrijdag stapt hij in een Hasseltse kerk in de boot met de Belgische Sophie Kumpen? „Die testen heb ik al achter de rug”, stelt Jos ons gerust.



De Grote Prijs van Monaco kreeg na het uitvallen van de tenoren Schumacher en Hill een onverwachte wending. De 29-jarige Olivier Panis behaalde met zijn Ligier de eerste overwinning in zijn Formule 1-carrière.



Voor Michael Schumacher ging het in Monaco mis. Bij de start verspeelde hij de eerste plaats aan Damon Hill. Even later moest hij definitief aan de kant en kon te voet richting aankomst.