

F1 RACING

F1

100%
FORMEL 1

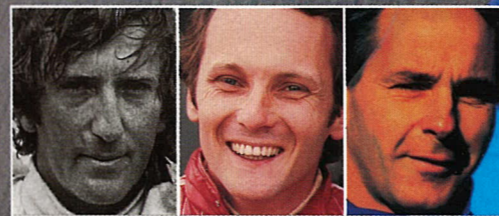
RACING

OKTOBER 10/97 DM 7.80 Ös 65,- Sfr 8.- Lit 11.000,- Ptas 900

FORZA MONZA!

JEAN ALESI PACKT AUS

ÖSTERREICH ZUM ZELTWEG-COMEBACK SPECIAL

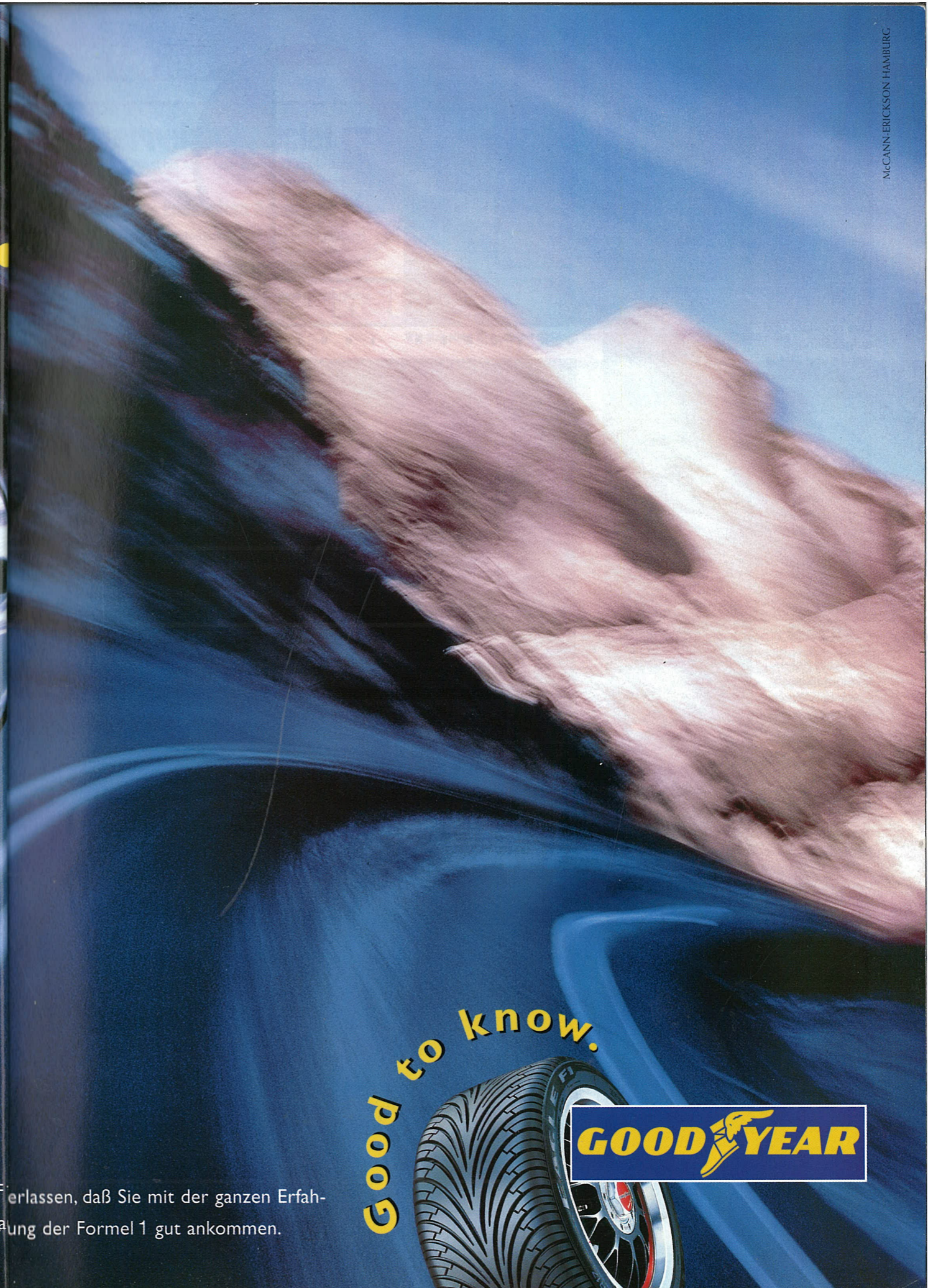
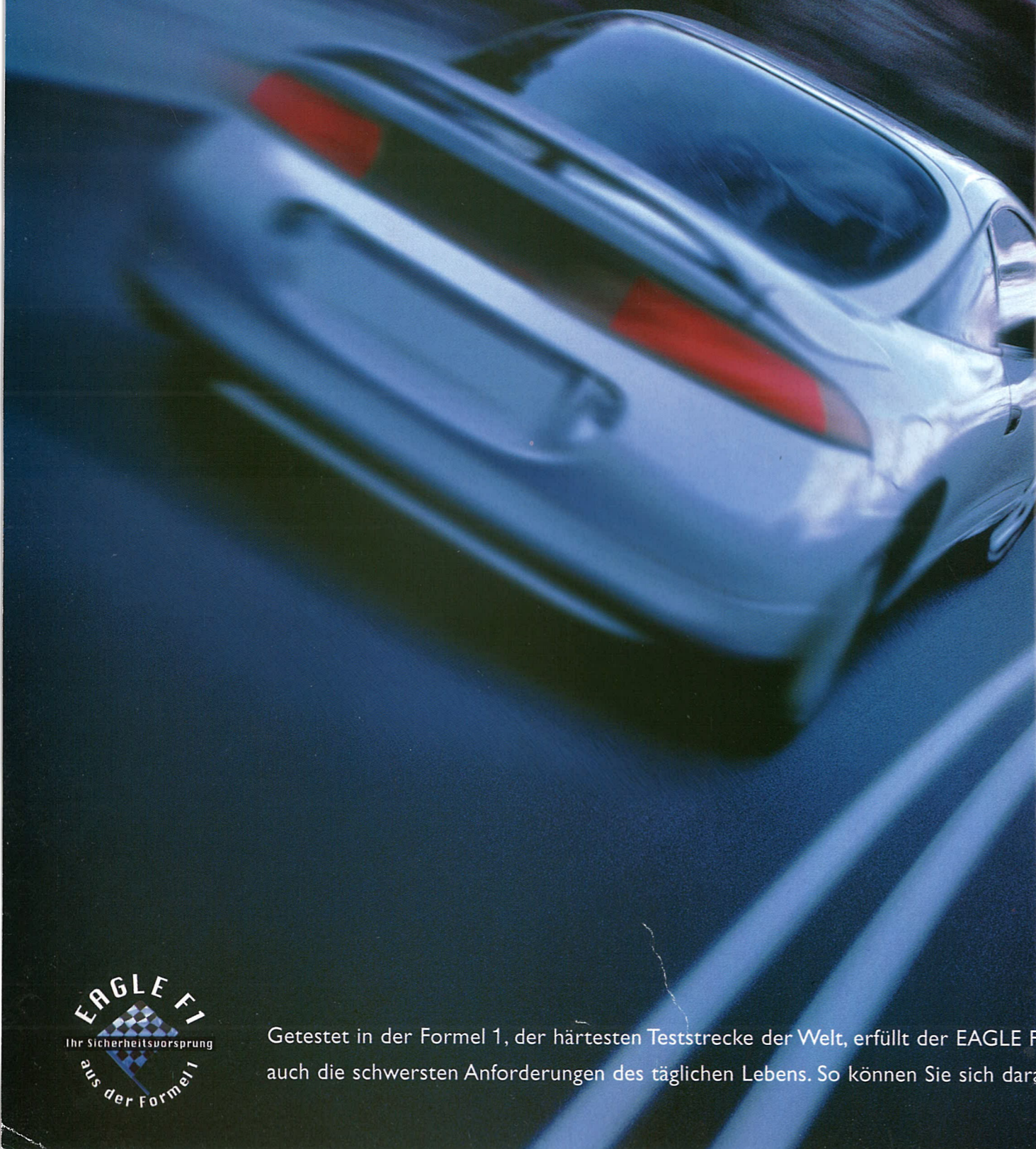


VON RINDT ÜBER LAUDA BIS BERGER



MICHAEL SCHUMACHER: HATTRICK IN SPA ● DAMON HILL: WAS LIEF SCHIEF?

GOOD drive.



Getestet in der Formel 1, der härtesten Teststrecke der Welt, erfüllt der EAGLE F1 alle Anforderungen, die Sie erwarten. Lassen Sie sich von der Erfahrung der Formel 1 gut ankommen. Erlernen Sie die Kunst des Fahrens, lassen Sie sich von der Erfahrung der Formel 1 gut ankommen.

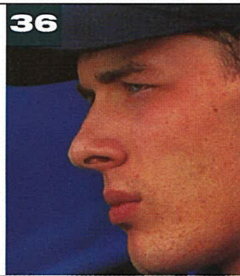
Good to know.



Features

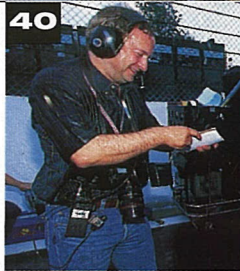
Auch Austria 36

Astrologisch: Was aus Wurz wird, steht in den Sternen, wer er ist, in F1 Racing



Radio Hinwil 40

Live miterlebt und aufgezeichnet: Höhen und Tiefen im Sauber-Funkverkehr in Spa



Frau mit Herz 46

Die Deutsche Barbara Behlau engagiert sich wie wenige – als Team-Sponsor



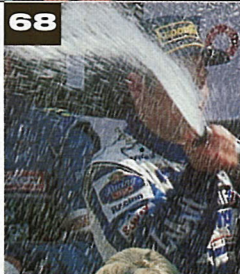
Statt Funk 54

Wer nicht hören kann, muß lesen – was laut Boxentafel das Gebot der Minute ist



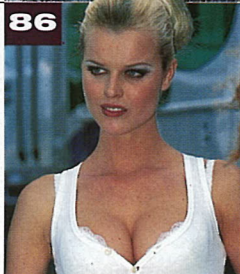
Auf der Couch 68

Warum machen F1-Piloten, was sie machen? Aus Liebe zu Autos, Gefahr oder Top-Geschwindigkeit?



Forza Monza 86

Voll im Bilde: Atemberaubende Aussichten auf Italiens Kurven im GP-Report



Abonnenten-Service: Der LeserClub, Postfach 11 12 08, D-60047 Frankfurt/Main, Hotline: 071 32/95 92 05, Fax: 071 32/95 92 09, Jahresabonnement Inland (zwölf Monate): DM 80,- inklusive Porto, Jahresabonnement Ausland (zwölf Monate): DM 90,- inklusive Porto, Ein Coupon befindet sich zwischen den Seiten 34 und 35

© Haymarket Magazines 1997

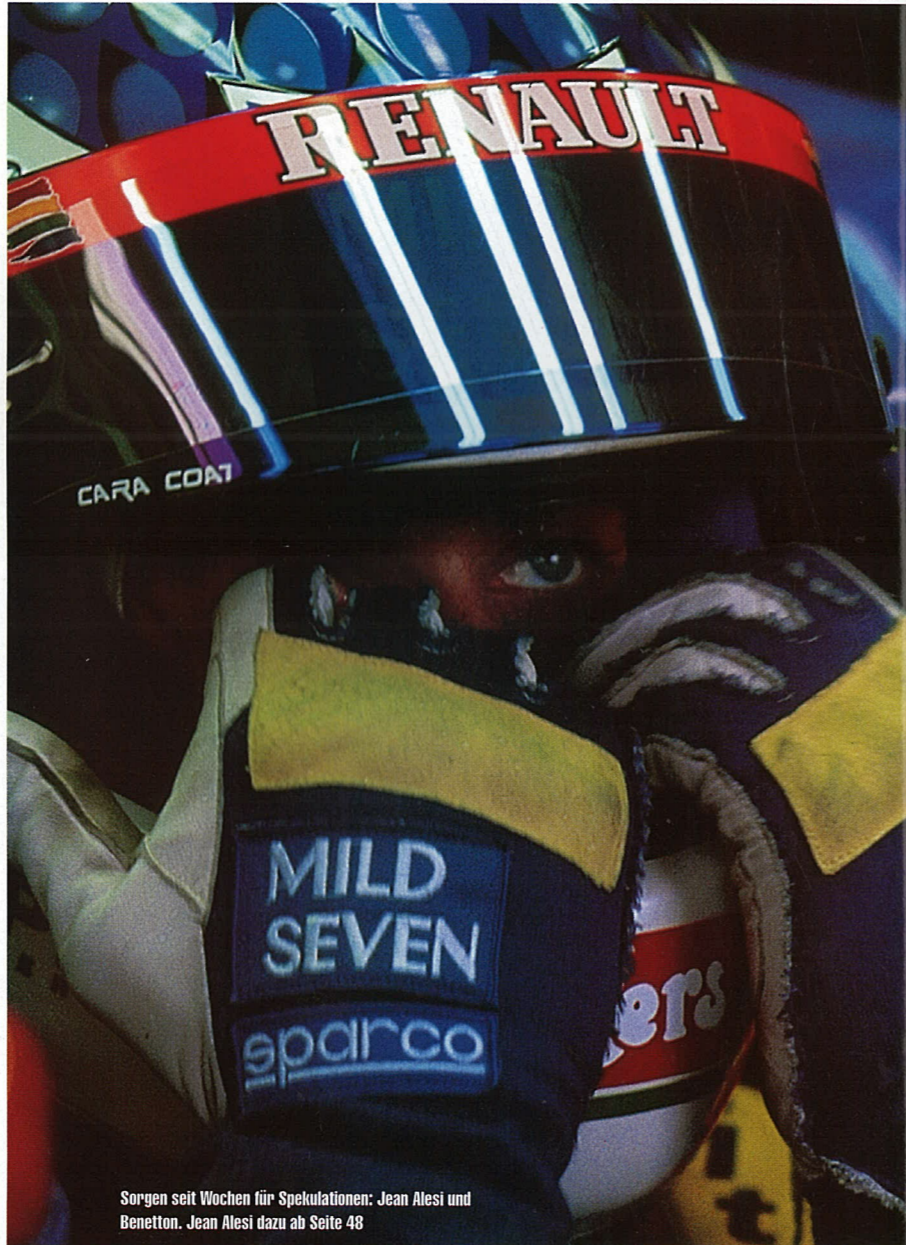
F1

RACING

O K T O B E R 1 9 9 7

Titelfoto von Bernard Asset

Fotos auf diesen Seiten: Darren Heath, Bryn Williams, Steven Tee/LAT, LAT Archive, LAT



Sorgen seit Wochen für Spekulationen: Jean Alesi und Benetton. Jean Alesi dazu ab Seite 48

Top-Stories

28 Österreich Special

Von Jochen Rindt bis Alexander Wurz – 11 pralle Seiten

48 Jean Alesi – Endstation Benetton?

Der Italofranzose über Jordan, Ferrari und seine Zukunft

60 Herr Weltmeister, was lief schief?

Überlegungen zur Karriereplanung des Noch-Champions



Wie man einen Titel gewinnt und dann noch mal gewinnt, muß Hill noch lernen – Tips ab Seite 60



Die Rückkehr des GP-Zirkus zum Alpenkurs ist Anlaß für ein ausführliches Österreich-Special. Alles über das glorreiche Dutzend (plus 1) ab Seite 28

Rubriken

- 8 **Galerie** Die Kerpener in Spa
- 14 **Damon Hill** Unter uns...
- 16 **Pit-Stop** Mordssachen aus Monza

- 22 **Im Visier** Patrick Healy 78
- 24 **Echodrom** Leserbrief 92
- 72 **F1 Menschen** Sharon Hopkins 94
- 74 **F1 Maschinen** 97er Gebote 98
- GP-Zoom** Belgien und Italien
- 1a F1 Grüße** Schnappgeschossen
- Unter der Lupe** Diagnostiziert
- Boxen-Spion** Genau genommen

Überraschend, wenn auch nicht spannend

Tja, wer hätte das gedacht? Das Autodromo Nazionale, gelegen mitten im Königlichen Park von Monza, die Heimstrecke von Ferrari, der Ort, an dem Michael Schumacher 1996 den Tifosi einen – schon vor der Saison versprochenen – dritten Sieg bescherte, bot Italien dieses Jahr nicht das, womit alle rechneten. Die Ferrari von Schumacher und Irvine qualifizierten sich schwach, dem Franco-Sizilianer Jean Alesi gelang zwar die zweite Pole Position seiner Karriere, nicht aber der zweite Sieg. Stattdessen stellte er sich auf dem Treppchen rechts neben den Sieger – zum fünfzehnten Mal. Schon letztes Jahr, als er noch vor der Curva Grande in die Führungsposition schnellte, bewies unser 'Titelheld' dieser Ausgabe im Tempo-Tempel, daß er GP führen kann. Mehr zu dem Mann, seiner Vergangenheit und seiner Position im F1-Zirkus ab Seite 48.

Alesi und Benetton's Zukunft war eins der heißesten Gesprächsthemen an diesem Septemberwochenende. Wenn Alessandro Benetton auch in Monza nicht den Managementwechsel verkündete, mit dem F1-Kenner seit langem rechnen, so meinte er immerhin, es sei „möglich, daß das Team nächstes Jahr einen britischen Manager hat“. Kann sein, daß der Wechsel mehr als die Versetzung von Flavio Briatore beinhaltet, zum Beispiel einen großen Sponsor, der bisher im Zusammenhang mit Minardi genannt wurde, dem Team, dessen Namensgeber Giancarlo Minardi ja nur 15% Anteile an dem Team besitzt, und das zu 70% der Firma Fondmetal gehört, die ihrerseits bei Benetton das eine oder andere Wörtchen mitzureden hat...

Ein weiteres Gesprächsthema war in Italien natürlich die Rückkehr von BMW in die Formel 1. Wenn Italien auch europaweit beim Auto-pro-Kopf-Verhältnis die Nase vorn hat (in Italien sind es 532 Autos pro tausend Einwohner, in Deutschland dagegen 489), so war es natürlich nur eine Frage der Zeit, wann die Münchner nachziehen würden. Für Mercedes-Sportchef Norbert Haug gab es also zweifachen Grund zur Freude: Der Sieg von David Coulthard und die starke Vorstellung Mika Häkkinens zeigt, daß die Stuttgarter auf dem richtigen Weg sind, BMW's Ankündigung garantiert, daß der Mercedes-Vorstand nicht allzu bald dem F1-Engagement die Gelder streichen wird.



Matthias Penzel

Die letzte gute Nachricht von Monza war natürlich der fast völlige Stillstand an der WM-Spitze: Alle Zeichen deuten darauf, daß der Titelkampf auch 1997 zu einem bis zum letzten Rennentobenden Duell werden wird.

MIT VON DER PARTIE

JOHN WATSON

Von Eurosport-Zuschauern der letzten Jahre schmerzlich vermisst, beobachtet John Watson, Gewinner von fünf Grand Prix, weiterhin die Formel 1. Seine Erinnerung an seinen ersten Sieg – 1976 auf dem Österreichring – gibt er auf Seite 34 zum Besten.



HEINZ PRÜLLER

GP-Reporter des ORF, Autor diverser Bücher über Jochen Rindt, Niki Lauda und andere Weltmeister, kennt Heinz Prüller die Formel 1 und ihre Akteure besser als die meisten unter uns. Sein Überblick über die Rolle der Österreicher ab Seite 28



GERALD DONALDSON

Immer an mehr als bloßer Berichterstattung aus der Boxengasse interessiert, hat sich der Kanadier diesmal die Untersuchungen diverser Psychologen vorgenommen, um auszuleuchten, was F1-Fahrer dazu bringt, Kopf und Kragen zu riskieren – ab Seite 68



BERNARD ASSET

Stets bemüht, F1-Piloten aus ungewöhnlichen Perspektiven abzulichten, hat der Fotograf dieser Titelseite nicht wirklich selbst geknipst: Bernard hat seinen Freund Jean Alesi damit beauftragt, den Auslöser im richtigen Moment zu betätigen.



Victory Travels at the Speed of Thought.



CHEFREDAKTEUR
MATT BISHOP
STELLVERTRETENDER
CHEFREDAKTEUR
MATTHIAS PENZEL
BERATUNG DER
CHEFREDAKTION
KATJA HEIM
ART DIRECTOR
STEVE MOORE

GP-REPORTER
ELMAR BRÜMMER, TONY
DODGINS, PETER WINDSOR
REDAKTION
ALEXANDER VON WEGNER,
CHRISTEL FLEISCH, TOM
CLARKSON, BEF HEIBL, ELIAN
DOIG, STEFAN WILAS
MITARBEITER DIESER AUSGABE
DAMON HILL, DR. HARVEY
POSTLETHWAITE, STEVE CROPLEY,
MEL NICHOLS
LAYOUT
TATIANA OKORIE,
JULIA GORDON
PRODUKTION
CAROLINE O'CONNOR
GP-FOTOGRAFEN
DARREN HEATH, LAT

FOTOS
BERNARD ASSET, RAINER
SCHLEGELMILCH, HOCH ZWEI
INTERNATIONALE
KOORDINATION
IAN BOND
MANAGEMENT & MARKETING
PETER FOUBISTER, JEREMY
VAUGHAN, GUY NICHOLLS,
PETER HIGHAM, JULIAN
DANIELS
ANZEIGENDISPOSITION
JOHN CHAMBERS (LTG.),
TIM BULLLEY, JERRY GILBERT,
EDWARD MARR
PRODUKTIONSMANAGER
MELRIG EVANS
PRODUKTIONSKONTROLLE
CAROLINE FELTHAM

REPROGRAPHIE
COLOUR SYSTEMS LTD.
DESIGN DIRECTOR
PAUL HARPIN
HERAUSGEBER
TONY SCHULP
VERLAGSLEITUNG
SIMON TAYLOR
REDAKTIONSADRESSE
F1 RACING
38-42 HAMPTON RD.
Teddington
MIDDLESEX TW11 0JE
ENGLAND
E-MAIL
LETTERS@F1RACING.
HAYNET.COM

DRUCK
TPL PRINTERS (UK) LTD.
ABONNEMENT-SERVICE
DER LESERCLUB
POSTFACH 11 18
74148 NECKARSULM
TEL.: (07132) 959 205
FAX: (07132) 959 209
VERTIEB
SPECIAL-INTEREST GMBH
WALDSTR. 70
63128 DIETZENBACH
ISSN 4114105000
EAN 43941141050003

F1 RACING IST EINE ZEIT-
SCHRIFT DER HAYMARKET
MAGAZINES LIMITED.
REPRODUKTIONEN JEDLICHER
ART SIND NUR MIT SCHRIFT-
LICHER GENEHMIGUNG DES
VERLAGES GESTATET. FÜR
UNVERLANGT EINGESANDTE
MANUSKRIPTE UND FOTOS
WIRD KEINE HAFTUNG
ÜBERNOMMEN.
F1 RACING IST DEM AUDIT
BUREAU OF CIRCULATION
(ABC) ANGESCHLOSSEN
© HAYMARKET MAGAZINES
1997

REDAKTION TEL. 0044-181-943 5806

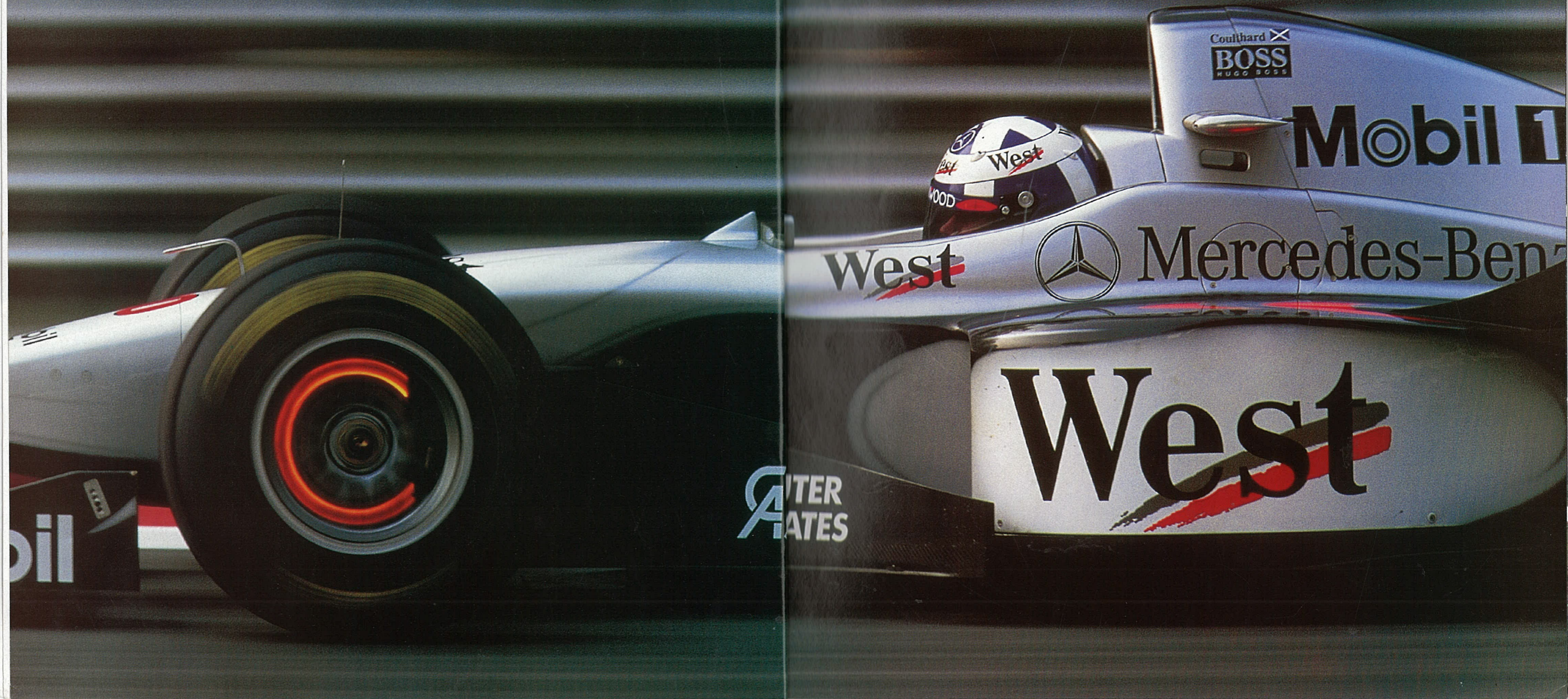
REDAKTION FAX 0044-181-943 5022

ANZEIGENABTEILUNG TEL. 0044-181-943 5078



Schnell langsam werden

Von 240 km/h in den zweiten Gang und eine Schikane zu gehen, ist kein simples Unterfangen. Schwieriger ist es, genauso schnell wieder daraus hervorzuschießen – wie Millionen Fernsehzuschauer beobachten konnten, als David Coulthard ausgangs der Variante Ascari für einen kurzen Moment mit seinem McLaren-Mercedes einen nicht planmäßigen Powerslide vorführte. Davon abgesehen kontrollierte der Schotte sein Auto souverän über die komplette Renndistanz und brachte Runde um Runde – wie hier in der Variante della Roggia – nur seine Bremsscheiben zum Erröten. Foto: Darren Heath. Canon EOS 1RS, 200mm Objektiv mit Converter, Fuji Velvia Film, 1/160 Sek. bei Blende 7,1



Spa muß sein

Seit seinem Formel 1-Debüt auf der Ardennen-Achterbahn hat sich die Strecke von Spa-Francorchamps ein bißchen zu einem Heimkurs für Michael Schumacher entwickelt. Der Kerpener hat hier, fast in seinem Vorgarten, auch Ende August bewiesen, daß er mit allen Wassern gewaschen ist, daß er vor kleinen Schauern nicht schauert und sich auch dann nicht aus der Ruhe bringen läßt, wenn andere panisch Regenreifen und Schwimmwesten anlegen. Mit ähnlicher Überlegenheit wie im spanischen Regen 1996 und in der monegassischen Waschküche diese Saison fuhr er vor dem Rest des Feldes fast spazieren – und warf dabei die Frage auf, wer eigentlich der letzte F1-Fahrer war, der ihm das Wasser hätte reichen können.

Foto: Paul Henri Cahier. Canon EOS 1n, 600mm Objektiv, Kodachrome 64 Film, 1/8 Sekunde bei Blende 18



Jogger, kommst du nach Spa

So fit wie Grand Prix-Fahrer sind die wenigsten Spitzensportler. So wie die U/Min. Rückschlüsse auf die Power eines Motors zulassen, gilt der Puls als Indikator dafür, wie durchtrainiert jemand ist. Im Schnitt liegt der Puls von Otto Normalverbraucher bei 80, der von Sportsfreunden bei 60, der von GP-Piloten darunter. Der niedrige Puls erlaubt es Sportlern, umso weiter aufzudrehen, nämlich bis zu 190 Schlägen pro Minute, ohne dabei Schaden zu nehmen. Die bis zu 50° C, die F1-Fahrer bis zu 3 Kilogramm Gewicht kosten, sind – in einer normalen Rennsituation – nur noch der Tropfen auf den heißen Stein. So gesehen war Ralf Schumachers zehninütige Joggingeinlage vor dem belgischen Grand Prix eher unbedeutend.
Foto: Mark Thompson/Allsport. Canon EOS 1n, 80-200 mm Zoom-Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/500 Sekunde bei Blende 2,8



Auf das Umfeld kommt es an

Damon Hill über die Beweggründe bei seiner Suche nach einem neuen Team

Was ich an Monza mag, sind die Italiener. Sie zeigen ihre Liebe zu unserem Sport mit großem Enthusiasmus, waren aber dennoch ruhig während der Schweigeminute, in der am Samstag das ganze Fahrerlager Prinzessin Diana gedachte. Es war ein weiterer Beweis dafür, wie sehr die schrecklichen Ereignisse in Paris Millionen von Menschen überall auf der Erde berührt haben.

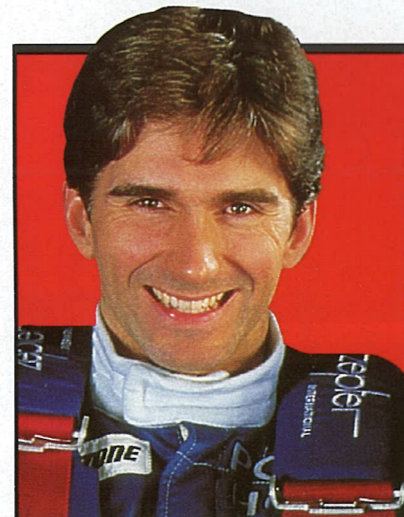
Diana überreichte mir 1994 beim britischen Grand Prix den Siegerpokal. Ich war damals ohnehin schon stolz auf den Sieg, aber ihre Anwesenheit machte den Sieg zu etwas ganz Besonderem. Sie war sehr human und ein außergewöhnliches Vorbild. Die Ereignisse haben für mich das ganze Wochenende in Monza überschattet, mir aber auch gezeigt, daß man alles tun muß, um sein Leben zu genießen.

Dieser Gedanke spielt auch bei meinen Zukunftsplänen eine wichtige Rolle. Auch wenn es sich banal anhört: Glücklich zu sein, ist mir wichtiger als alles andere. Nur so kann ich mein Bestes geben und in der Formel 1 weiterkommen. In der falschen Umgebung bleibt man erfolglos. Ich möchte das Gefühl haben, daß ich zum Erfolg des Teams beitragen kann. Ich glaube, daß es in den Fähigkeiten der Leute diverser Teams keine großen Unterschiede gibt. Sie müssen als Einheit funktionieren und arbeiten.

Ich möchte herausgefordert werden, weil ein Sieg dann eine noch größere Befriedigung darstellt – so wie es in Ungarn beinahe geschehen wäre. Ich habe nicht mit dem Rennsport angefangen, weil ich einfach nur so viele Rennen wie möglich gewinnen wollte. Am Anfang bin ich Rennen gefahren, weil es mir gefiel, mit dem Motorrad im Transporter wegzufahren, es zu reparieren, zu waschen und zu sehen, wie es lief. Einfach alles zusammen.

Natürlich ist es wichtig, vorne zu sein, aber das bedeutet nicht unbedingt, im besten Auto zu sitzen. Michael Schumacher wurde zum Beispiel dafür kritisiert, wegen des Geldes zu

Ferrari gegangen zu sein. Er aber bestand darauf, daß es die Herausforderung gewesen sei, das Team wieder nach vorne zu bringen, und ein klein wenig auch die Tatsache, daß es Ferrari war. Jetzt kann er sogar den Titel holen, und er sagt, daß das befriedigender sei, als sich für Williams, also das beste Auto, entschieden zu haben.



Irgendwo da draußen gibt es vielleicht einen Fahrer, der besser ist als Michael Schumacher

Ich war sehr stolz auf das, was ich 1996 bei Williams geleistet habe. Ich habe die Hälfte der Rennen gewonnen, was auch mit dem besten Auto nicht einfach ist. Bei Arrows konnte ich zeigen, was von einer weniger guten Position aus machbar ist. Seit John Barnard bei uns ist, hat sich unser Glück gewendet. Ich bin bei Arrows viel mehr involviert, als ich es bei

Williams je war, und das macht mir viel Spaß. In der Formel 1 ist es sehr wichtig, das richtige Umfeld zu haben. Als Fahrer muß man spüren, welchen Wert man für das Team hat. Geld ist wichtig, und zwar nicht aus den Gründen, an die Sie vielleicht denken, sondern weil es ein Maßstab der Wertschätzung durch das Team ist. Die Summe allein ist nicht entscheidend.

Der Wert eines Fahrers setzt sich aus vielen Faktoren zusammen. Irgendwo da draußen gibt es vielleicht einen Fahrer, der besser ist als Michael Schumacher. Aber keiner würde auch nur einen Pfennig für ihn ausgeben, einfach weil er nicht bekannt ist. Er müßte wahrscheinlich zahlen, um einen Platz zu kriegen. Aber wir alle wissen, wozu Michael in der Lage ist. Er kann wahrscheinlich jedes Team in ein Weltmeisterteam verwandeln, und deshalb bekommt er so viel Geld.

Irgendwo dazwischen befindet sich der Rest von uns. Ich habe einen bestimmten Status erreicht, kann Erfolge vorweisen und kann in zweierlei Hinsicht für ein Team von Wert sein: in Bezug auf meine Fähigkeit, die Entwicklung des Autos voranzutreiben, und im Hinblick auf die Vermarktungsmöglichkeiten eines Weltmeisters, also die Bindung von Sponsoren an das Team. Aber der Einsatzbereitschaft des Fahrers muß auch ein entsprechendes Engagement des Teams gegenüberstehen. Wenn das fehlt, ist der beste Deal nichts wert.

Ich glaube, daß ich mit meiner Schnelligkeit, Reife und Erfahrung, noch einmal Weltmeister werden kann. Aber ich werde mich für dieses Ziel nur krumm machen, wenn ich das Gefühl habe, daß es mir dabei gut geht. Wer seinen Kopf riskiert, sollte einen guten Grund dafür haben – und der beste Grund, den ich mir vorstellen kann, ist, das Leben zu genießen. Das Team, für das ich mich entscheide, wird mir die Möglichkeit geben, zu meinen Bedingungen wieder ganz nach oben zu oben.

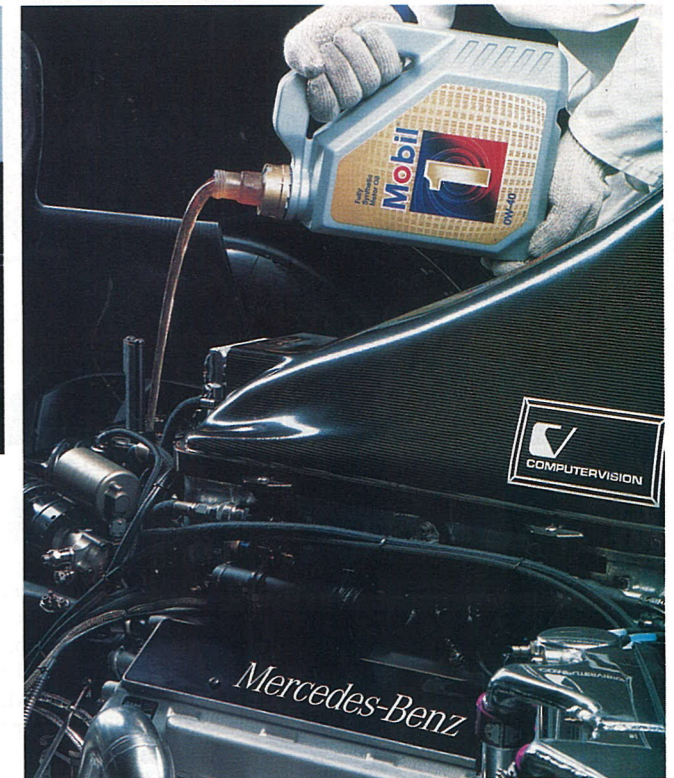
Hoffentlich behalte ich recht.



Leistung erleben

Stärke spüren

Sicherheit haben



Mobil 1
Feel the difference

pit-stop

VERSIERTER ALS RALFS ÜBERHOLMANÖVER

HILL RICHTET SICH AUF SEMINARE BEIM VIERFACHEN CHAMPION, DEM 'PROFESSOR', EIN

Hill scheinbar 1998 bei Prost

Letzten Meldungen zufolge wird Hill 1998 höchstwahrscheinlich zu Prost Grand Prix wechseln. Der amtierende Weltmeister traf sich mit Alain Prost in der Woche vor dem Grand Prix von Italien. Der Vertrag ist offenbar prinzipiell unterschrieben, nachdem man sich in der Hauptfrage – ums liebe Geld – offenbar geeinigt hat. Hill möchte ein Salär in Höhe von neun Millionen Dollar, während Prost eher an die Hälfte dachte.

Vor Spa brach Hill seine Verhandlungen zu McLaren ab, und Ron Dennis verkündete die erneute Verpflichtung von Coulthard und Häkkinen. Hill dazu: „Es gab Verhandlungen, die auch ein Angebot beinhaltet haben. Ich sah aber keine andere Möglichkeit, als dieses Angebot auszuschlagen, denn damit wollte man sich nicht wirklich zu mir als Fahrer bekennen.“ Die Offerte an Hill – Kennern zufolge eher ein Beschwichtigungsversuch gegenüber Mercedes als ein ernsthafter Versuch, sich die Dienste des Briten zu sichern – hat sich auf zwei Millionen Dollar und einen Bonus von einer Million pro Sieg belaufen.

„Unser vorrangiges Ziel sind Siege“, so Dennis, „und deshalb erachte ich einen leistungsabhängigen Vertrag als völlig angemessen. Auf diese Art kann man dem Können eines Fahrers am besten Rech-

nung tragen. Da dies für nicht von Interesse war, hegten wir kein weiteres Interesse an ihm.“

In der Formel 1 ist es eine geläufige Meinung, daß Michael Schumacher in einer anderen Sphäre schwebt und man keinen Schritt weiterkommt, wenn man anderen Fahrern ähnliche Gehälter zahlt. Hill aber vertritt die Meinung, daß seine 21 Einzelsiege und sein Weltmeistertitel für jedes Team einen erheblichen kommerziellen Wert besitzen: „Ich bin einer von zwei, drei Fahrern, die einen Titel gewinnen können“, sagt er. „Es ist unfair, von mir zu erwarten, daß ich auf einem niedrigeren Niveau neu anfangen und auf die Dinge verzichten soll, die ich mir in meiner Karriere erarbeitet habe.“

Das lukrativste Angebot an Hill soll von Sauber gekommen sein: Neunzehn Millionen Dollar für zwei Jahre – doch diese Chance scheint vorbei zu sein. Jordan und Hill wird kein großes gegenseitiges Interesse nachgesagt, obwohl Sponsor Benson & Hedges daran interessiert wäre. Benetton wird sich ebenfalls anderweitig umschauen, selbst wenn der Streit um Fisichella zugunsten von Jordan ausgehen sollte.

Hill und Alain Prost sind seit ihrer Zeit bei Williams 1993 befreundet.

Kettenreaktion zu erwarten

Sobald Damon Hill seine Entscheidung – für oder wider Arrows – getroffen hat, ist mit einigen schnell folgenden Entscheidungen anderer Fahrer zu rechnen. Mika Salo könnte dann beispielsweise zu Arrows gehen, Jos Verstappen bei Tyrrell bleiben; statt Salo würden Jean Alesi oder Jarno Trulli bei Sauber anheuern, falls der erstere nicht bei Benetton verbleiben sollte (siehe Gerüchteküche oben rechts)...

„Wäre doch gelacht, wenn wir die nicht alle noch ein Weilchen hinhalten könnten!“

MIT ÜBER 300 SACHEN...

...flog Johnny Herbert von der Start-Zielgerade in Monza, als Ralf Schumacher seinen Überholvorgang als beendet ansah. Wir freuen uns, daß es nur zu zerknitterter Kohlefaser und blauen Flecken kam.



PLUS BONUS



PLUS '99-OPTION



\$9 Mio.

\$2 Mio.



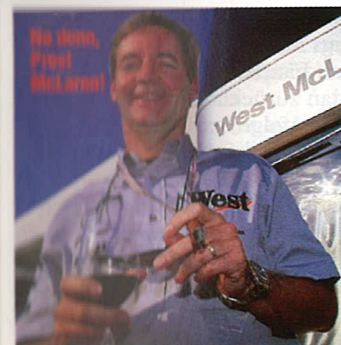
9 Millionen? Von mir? Alter, du machst wohl Witze!

MIT FERRARI FIT VOR ORT

Mit dem Umbau von Enzo Ferraris einstigem Büro in einen Fitneßbereich haben die Lenker der Scuderia bereits vor einem Jahr gezeigt, wie gerne sie ihrem Star-Fahrer jeden Wunsch erfüllen. Nun wurde Michael Schumacher auch ein mobiles Bodybuildingstudio eingerichtet – in einem Sattelschlepper, der die Folterinstrumente für eine bessere Figur zu jedem europäischen Grand Prix kart.



Luxus ist; ein Trimm-Dich-Rad immer dabei zu haben



Formel Wein

Dafür, daß man beim Stichwort Österreich nicht nur an renovierte GP-Strecken denkt, sorgt der Illmitzer Winzer Willi Opitz. Seine Weine stießen bei McLaren-Chef Ron Dennis auf so viel Freude, daß man sich kurzerhand entschloß, eine Selektion von drei Spitzenweinen (Scheurebe, Muskat, Riesling) zusammenzustellen, das ganze in eine von McLaren-Designer Neil Oatley entworfene Truhe zu verpacken und als 'McLaren Formula Wine Box' anzubieten.

Fast unentschieden

Wenige Rennen vor dem Saisonfinale geht der Kampf um die WM-Krone in den Endspurt. Mit 85 zu 84 Punkten hält Ferrari in der Konstrukteursweltmeisterschaft die Nase nur knapp vor Williams. Jacques Villeneuve braucht zehn Punkte, um den Punktestand von Michael Schumacher zu erreichen.

Nachdem Mika Häkkinens Belgien-Resultate annulliert wurden, rückte Williams zwei Punkte vor; die sechs Punkte von Monza taten ein übriges, um die Stellung von Williams zu verbessern. Das Belgien-Nachspiel beförderte Villeneuve vom sechsten auf den fünften Platz, H.-H. Frentzen vom vierten auf den dritten.

Die Ente des Monza-Wochenendes war das nach einem Artikel in einer italienischen Zeitung kursierende Gerücht, Eddie Irvine solle während der laufenden Saison ausgetauscht werden – aufgrund der geschwächten Ferrari-Position. Sein Ersatz, so der Artikel, sei Johnny Herbert. Der Sauber-Pilot, der bereits in der Vergangenheit nur ungern die zweite Geige

neben Schumacher spielte kommentierte das sehr kurz – und nicht mit Worten, die zum Abdruck geeignet schienen...



WM '97: Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen

GERÜCHTEKÜCHE

KLATSCH UND TRATSCH AUS MONZA

Wer geht wohin?

Hill begibt sich Richtung Prost, der Kampf zwischen Benetton und Jordan um Fisichella wird fortgeführt. Das einzig definitive, was in Monza bestätigt wurde, war Benettos Verpflichtung von Wurz. Alessandro Benetton ließ durchblicken, man werde möglicherweise mit Alesi weitermachen, sollte Fisichella nicht zu Benetton wechseln.



'98 zu 99% bei Benetton: Alex Wurz

Und Salo?

Mika Salo hat sich mit Arrows, Sauber und Jordan an den Verhandlungstisch gesetzt. Jordan galt als die favorisierte

Option, mit der unsicheren Situation um Fisichella scheint nun Sauber wahrscheinlicher. Gleichzeitig heißt es, Salo sei bei einem Besuch von der TWR-Basis des Arrows-Teams sehr beeindruckt gewesen...

Berger bald weißblau

Gerhard Bergers Zukunft bleibt unklar. Der Tiroler hat Gespräche mit Frank Williams aufgenommen, in denen es darum ging, ihn als Testfahrer und Berater der Williams-BMW-Partnerschaft einzusetzen. Berger war der letzte Mann, der in der Formel 1 mit BMW-Power gewann.

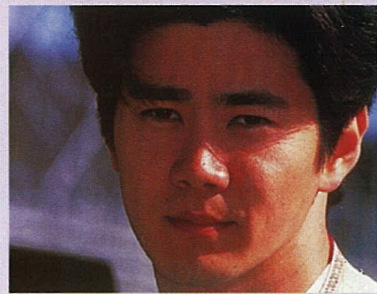


Berger in Benetton-BMW 1987

Kiesbett effektiv

Ukyo Katayamas Ausflug ins Kiesbett verlief fast ungebremst, als der Japaner Freitag die Botanik der Parabolica studierte. Den Mercedes-Benz, der unverzüglich Professor Watkins zum Unfallort brachte, bremste das Kieswerk dann umso effektiver: Gelenkt von dem Ex-F1-Piloten Arturo Merzario, blieb der Wagen der medizinischen Versorgung auf halbem Weg stecken.





KLARTEXT SHINJI NAKANO PROST

Was war dein erstes Auto?
Ein Honda Prelude.

Und was ist dein derzeitiger Wagen?
Ein Honda Legend.

Mit welcher Höchstgeschwindigkeit warst du bisher auf der Straße unterwegs?
Mit 320 km/h auf der Autobahn.

Was war dein peinlichstes Erlebnis?
Der Anfang der Saison lief schlecht, machte mir auch überhaupt keinen Spaß. Es gab da aber zu viele peinliche Momente, als daß ich einen hervorheben könnte.

Hast du je geraucht?
Ja, das war aber vor Ewigkeiten. Ich hörte auf, weil es mir eh nichts brachte.

Werden F1-Fahrer zu gut bezahlt?
Nein, das denke ich nicht.

Welchen Sportler außerhalb des Motorsports bewunderst du?
Keinen – ich interessiere mich nicht für andere Sportarten.

Wen würdest du am allerliebsten zum Abendessen begrüßen?
Niemanden. Ich bin lieber alleine. Kommt viel besser. Ich konzentriere mich lieber auf die Dinge, die ich tue.

Was ist deine Lieblingsstrecke?
Natürlich Suzuka. Aber Magny-Cours gefällt mir auch sehr gut.

Magst du Fastfood?
Ich vermeide es, wenn irgend möglich.

Wer ist deine Traumfrau?
Sie müßte möglichst unkompliziert sein.



GELB ODER BLAU – DIE FARBE DES GELDES WIRD ENTSCHEIDEN

Fiasko um 'Fisico'

Die Zukunft des 24jährigen Giancarlo Fisichella, in den Augen vieler einer der heißesten Newcomer der Formel 1 seit langem, bleibt unklar, da sich Jordan und Benetton noch nicht einigen konnten, für wen der Italiener 1998 ins Cockpit steigen soll.

Fisichellas Manager, Gianpaolo Matteucci, ließ verlauten, daß auch mögliche Personalwechsel an der Benetton-Spitze die Situation nicht beeinflussen würden: „Wir haben einen Vertrag mit Benetton Formula, für die Flavio Briatore ein Repräsentant ist, und nicht mit Herrn Briatore persönlich.“ Die Vereinbarung sieht einen Zweijahresvertrag mit Jordan vor,

allerdings mit der Optionsklausel, daß Benetton Fisichella nach einer Saison für Jordan zurückholen kann.

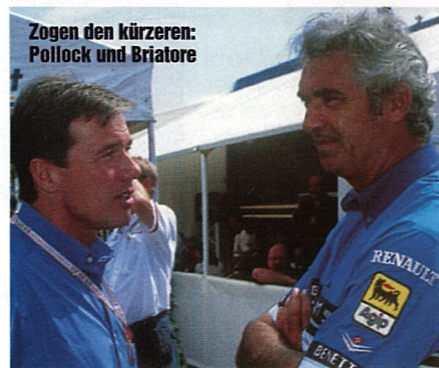
Jordan zufolge hat Benetton nicht die vertraglich geforderten Bedingungen der Option erfüllt. Aus diesem Grunde hat Eddie Jordan die Vereinbarung einer von den Teams und der FIA eigens zu solchen Zwecken eingerichteten Kommission für die Anerkennung von Verträgen vorgelegt – und damit demonstriert, daß er sich mit allen Mitteln dafür einsetzen wird, die Dienste Fisichellas für ein weiteres Jahr zu beanspruchen. Da es trotzdem nicht zu einer außergerichtlichen Einigung kam, ging Eddie Jordan in

„Der Erwartungsdruck bei Benetton“, warnen Jordan-Mitarbeiter Giancarlo Fisichella, „könnte deine Karriere zerstören.“

der nächsten Instanz, den Vertrag durchzuboxen, Mitte September in London vor Gericht.

Kennern zufolge geht es Eddie Jordan hierbei nicht lediglich um Fisichella, sondern auch um die Art und Weise, wie ihm schon 1991 ein heißer Newcomer von Benetton unter der Nase weggeschnappt wurde: Michael Schumacher. Sollte er 'Fisico' nicht behalten, so wird er es vermutlich darauf anlegen, Benetton diesmal wenigstens zur Kasse zu bitten.

Fisichella sagt zu alledem, daß ihm nur daran gelegen ist, Rennen zu fahren, daß er von juristischen Schlagabtauschen nichts wissen möchte.



Zogen den kürzeren: Pollock und Briatore

Aus der Traum

Die Pläne von Villeneuve-Manager Craig Pollock, mit dem Tabakgiganten BAT ein Superteam aufzubauen, sind gescheitert. Gegen die Übernahme Minardis haben die Concordeunterzeichner gestimmt; statt Briatore waltet bei Benetton (denen 70% von Minardi gehört) vermutlich bald David Richards und der hat mit BAT und Subaru bereits WM-Titel gewonnen. Benetton, deren Vertrag mit Mild Seven 1998 ausläuft, kann das nur recht sein.

Formel Rocky 1998 dabei

Sylvester Stallone kam zum Großen Preis von Italien, um im Tempo-Tempel mit Bernie Ecclestone den Papierkram für die Produktion eines Formel 1-Films zu erledigen.

„Wir können uns glücklich schätzen“, so Ecclestone, „einen Superstar wie ihn dabei zu haben. Er bringt eine Begeisterung zu diesem Projekt mit, wie man es sich wünscht.“

Stallone schätzt, die Produktion werde im Laufe der nächsten achtzehn Monate starten. „Ziel ist, einen Film zu machen, der den Sport ebenso wie seine Einzigartigkeit darstellt. Gefilmt wird in Europa; dabei sollen Rennaufnahmen ebenso wie Techniken, die so noch nicht eingesetzt wurden, vorkommen. Am wichtigsten ist aber natürlich die Story.“

Jacques-Attack via Viper wieder vome

Jacques Villeneuve hat einige tausend Zuschauer – sowie seine Geldgeber bei den Zigarettdrehern von Rothmans – jüngst mit einer Renneinlage bei den Rothmans Road Races in Dublin erfreut. Ganz wie es dem unerschrockenen Kanadier gefällt, war es eine Strecke ohne Leitplanken...



FINNISCHE NULLRUNDE IN SPA-FRANCORCHAMPS

Chemische Keule gegen Mika

Mika Häkkinen verlor seinen dritten Platz von Spa, weil die Benzinprobe von McLaren im Qualifying illegal war.

Das Wochenende in Belgien begann für Häkkinen und David Coulthard vielversprechend, als die Verträge beider für 1998 verlängert wurden, nachdem Damon Hill seine Verhandlungen abbrach. Doch dann begann das Pech.

Zuerst erlitt Häkkinen im Training nach einem Aufhängungsdefekt einen Hochgeschwindigkeitsunfall. Dann ergab eine Benzinkontrolle des Mobil-Treibstoffs, daß der 'chemische Fingerabdruck' nicht mit der im Juni bei der FIA hinterlegten Probe identisch war. Das Team mußte \$25.000 Strafe zahlen und Häkkinen vom Ende des Feldes aus starten. McLaren legte jedoch Berufung ein, und Mika durfte von seinem fünften Startplatz aus ins

Rennen gehen. Er sicherte sich Platz drei, doch in der Runde hinter dem Safety-Car überholte er nach einem Ausrutscher Diniz und Frentzen. Dafür erhielt er für zwei Rennen auf Bewährung eine Sperre für ein Rennen.

In Monza erfuhr Häkkinen, daß der McLaren-Berufung nicht stattgegeben worden war. Die Strafe für das Team wurde auf \$50.000 erhöht, und Mika verlor seine vier Punkte von Spa.

Ron Dennis erklärte: „Wir haben einen Fehler gemacht und sollten dafür bestraft werden, nicht der Fahrer.“

Max Mosley erklärte *F1 Racing*, daß McLaren bestraft wurde, weil wider besseres Wissen Berufung eingelegt worden war, wodurch das Team in den Genuß einer besseren, nämlich der ursprünglichen Startposition gekommen sei.



Ein ereignisreiches Belgien-Wochenende von Häkkinen endete zunächst mit einem Podiumsplatz, dann einer Disqualifikation



Klein, berühmt und italienischer Abstammung ist er schon. Jetzt will Sylvester Stallone auch in die Formel 1

Hill, Sportsmann in Ehren, angelt hier nicht nach Komplimenten, er geht beim Golfspielen – fast – baden



Jordan, drei Mark neunundneunzig

Endlich sind Jordans auch im Supermarkt erhältlich – die Rede ist natürlich nicht von den nikotingelben Kraftwagen aus England, sondern von den norwegischen Produkten für Zahnpflege.

OLIVIER PANIS OPTIMISTISCH, BEIM GRAND PRIX IN SUZUKA WIEDER MITZUFAHREN

Panis bald startklar

In Spa, beim ersten Grand Prix, den er seit seinem Unfall Mitte Juni in Montréal besuchte, verkündete Olivier Panis, daß er Mitte Oktober beim Großen Preis von Japan wieder in seinem Prost-Mugen-Honda Platz zu nehmen gedenke. „Für Mugen und Bridgestone ist Suzuka ein wichtiges Rennen, und daran möchte ich teilnehmen.“

Der 31jährige hat die letzten drei Monate in einer Reha-Klinik in der Bretagne mit intensiver Physiotherapie verbracht. „Der Heilungsprozess hat sich sehr lange hingezogen. Die Ärzte sind mit meinen Fortschritten aber zufrieden. Das einzige, woran ich denke, ist aber, zurück ins Auto zu steigen.“

Damit Panis, der sich beim kanadischen Grand Prix beide Beine brach, nicht vergißt, wie sein eigentlicher Arbeitsplatz aussieht, hat ihm sein Chef

Alain Prost schon mal ein Cockpit des diesjährigen JS45 in die Klinik geschickt – um seine Beinmuskulatur mit Pedalen zu trainieren.

Mit Panis, so Team-Chef Alain Prost, hätte das Team dieses Jahr Rennen gewinnen können: „Er war eine der tragenden Säulen. Er hat das Anfang der Saison im Auto bewiesen und ebenso während seiner Abwesenheit, als wir nicht auf seine Erfahrung zurückgreifen konnten.“

Panis, zum Zeitpunkt des Unfalls WM-Dritter, bestätigte in Spa, er werde während der nächsten zwei Jahre bei Prost bleiben. Sein Chef verkündete, daß der Tabakkonzern Seita, dem Gailoises gehört, für weitere drei Jahre dem Rennteam die Stange halten wird.



Dehnen, strecken, schwimmen – Panis übt schon heute kräftig für seine Rückkehr in die Formel 1

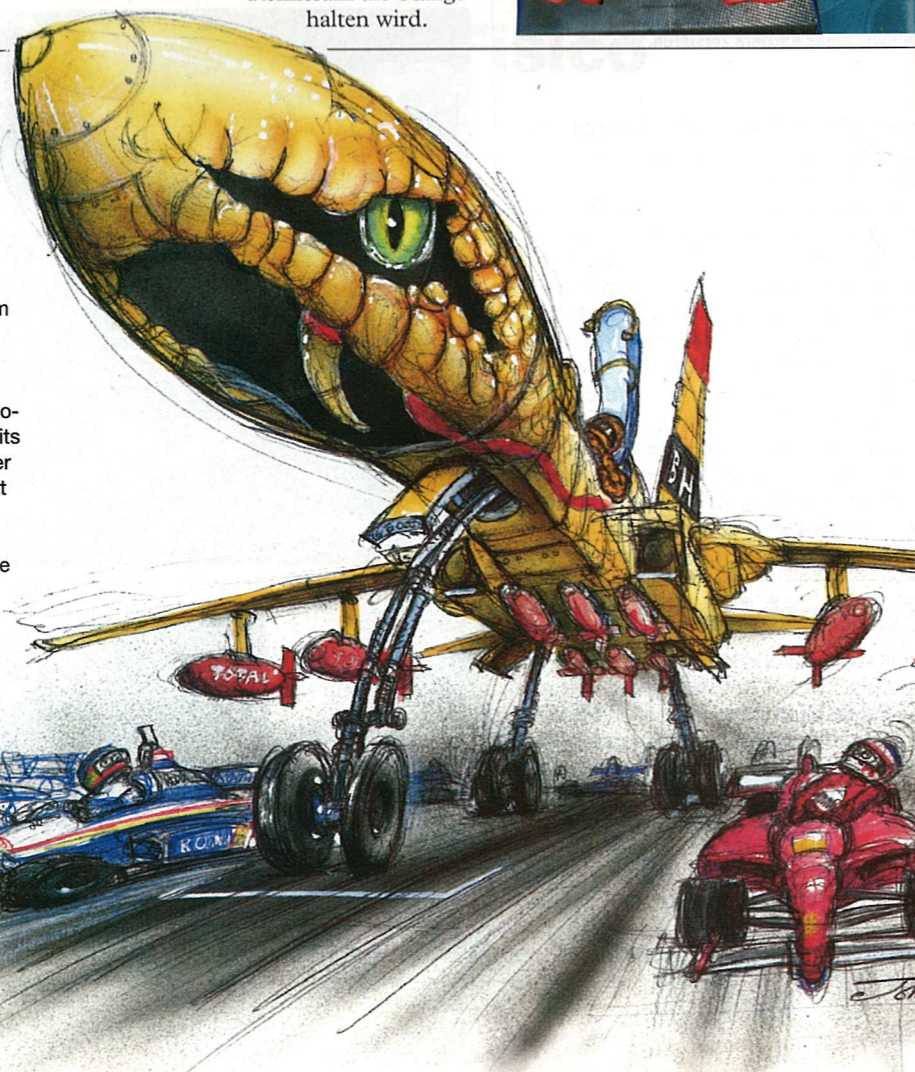


R. Schumacher am abfliegen

Der Ruf des Vaterlands hat seinen großen Bruder verschont (wegen Rückenleiden untauglich), doch Ralf Schumacher wurde von der Wehrpflicht nicht ausgemustert.

Er wird, voraussichtlich als einer der reichsten Rekruten der Bundesrepublik, am 3. November zur Grundausbildung seine gelbe Race-Uniform gegen eine olivgrüne mit nicht gar so vielen Aufnahmen austauschen. „Ich möchte nicht in Uniform fotografiert werden“, hat er die Paparazzi bereits gewarnt. Schumacher-Manager Willi Weber sieht es lockerer: „Vielleicht kann er ja statt des Helms seine Sponsormütze tragen.“

Vielleicht kann er auch die Technologie des Kölner Luftwaffenregiments 1998 in die Formel 1 mitbringen...



Villoresi (1909 – 1997)



Villoresi in Silverstone 1948

Luigi 'Gigi' Villoresi (im Bild links), einer von Ferraris ersten Fahrern und Mentor des doppelten Weltmeisters Alberto Ascari (rechts), ist im Alter von 88 Jahren gestorben.

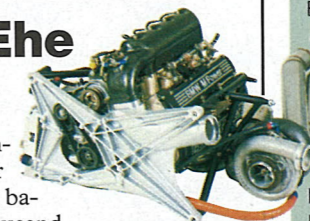
Nach dem Zweiten Weltkrieg, den er in Gefangenschaft verbrachte, konnte Villoresi nie wieder an seine vielversprechenden Erfolge (mit Maserati) anknüpfen.

BMW-Williams-Ehe

BMW's Rückkehr in die Formel 1 (F1 Racing berichtete in Ausgabe 2/97) scheint beschlossene Sache. Anfang September wurde auf der IAA in Frankfurt bekannt, daß der bayerische Autohersteller ab der Jahrtausendwende höchstwahrscheinlich V10-Aggregate an Williams liefern wird.

Bis dahin muß sich Williams bekanntlich mit Kundenmotoren der Firma Mecachrome abfinden.

Im Heck des McLaren F1 GTR beweist ein BMW-Zwölfzylinder seit 1995, daß die Bayern Mercedes-Benz nicht nur auf der Straße, sondern auch auf Rennstrecken das Leben schwer machen können.



1983 trieb ein Turbomotor BMW zum letzten WM-Titel

QUERBESCHLEUNIGUNG

ALLES ECHT!?!

Die Formel 1 braucht dringend schärfere Kontrollen. Mit wiegen und vermessen allein kann es nicht mehr getan sein. Künftig hat sich kurz vor dem Start jeder Fahrer noch einmal aus dem Cockpit zu erheben und den Kragen umzuschlagen. Nur wenn dort der Schriftzug „Offiziell lizenziertes Produkt“ zu finden ist, kann's losgehen – zahllose Raubkopien zwingen die Kommissare zu dieser Maßnahme: Wie soll man sonst sicherstellen, daß, wo Schumi draufsteht, auch Schumi drin ist?

Auf die Etikette(n) kommt es an. Souvenirs, Souvenirs – die Geldmeisterschaft im Fanartikelverkauf geht in die heiße Phase. Der Rubel rollt zur Startaufstellung. Unlängst hat ein englischer Fußballklub gleich dreimal in einer Saison das Trikot gewechselt und mit dem Erlös der immer neuen Merchandising-Produkte einen neuen Spieler finanziert. In der Formel 1 wäre das nicht so einfach. Der Ferrari mal in Blau, Gelb oder Grün? Dann könnte man ihn doch glatt für einen Benetton halten.

Wenn die Fanartikel-Verkäufer von roten Zahlen sprechen, meinen sie schwarze. Denn die Perfektion, die Michael Schumacher zum WM-Favoriten macht, zeichnet auch seine Berater aus: Sie vergeben die Lizenz zum Geld drucken. Der wahre Fan weiß das Collection-Logo zu schätzen. Für ihn ist Sicherheit oberstes Gebot, weshalb er auch den knallroten *Body-Safe*, die Geheimwaffe gegen Taschendiebstahl, sein eigen nennt. Farblich passend zum Blutdruckmeßgerät aus der Kollektion, damit er rechtzeitig gewarnt wird, bevor der Körper angesichts gefälschter T-Shirts rot sieht.

Die Fan-Behörde wird demnächst die Kappenspflicht auch fürs heimische Badezimmer erlassen – spätestens anlässlich des Duschgels Marke Sauber. Im Spiegelschrank stehen in der ersten Startreihe die Duftserien *Ferrari* (einmal riechen wie der Kommentator) und *Champion* (Aktiv, dynamisch, mit unkonventionellem Charme). Der Gegner wird wie bei James Bond eingenebelt.

Ein harter Wettstreit – ähnlich diffizil wie die Wahl zwischen 38 Reifenmischungen – ist die Rasur. Grundig bietet zwei Modelle an: Einmal *Schumacher sportsline*, oder das Modell *Pro*, im ergonomischen Design (windkanalgetestet?) mit platinveredeltem Scherblatt und gefedertem Folienkorb. Um das morgendliche Qualifying noch zu erschweren, geht Ralf Schumacher mit Akku-Netzrasierern vom Typ *Carrera* scharf in die Kurven.

Ein fantastischer Tag hat begonnen. Wir hüllen den Gasfuß in den Halbstiefel *Zoom Turf*, kühlen unser Mütchen mit dem Lieblingseis von Dr. Oetker, reißen die Formel 1-Dose mit zwei Rennwagen auf; nehmen ein Schlückchen aus der Thermoskanne (im Frenzen-Look) und lichten die Nachbarskinder mit unserem Einwegfotoapparat samt design-optimierter Schumacher-Hülle ab. Ach ja: Unser Besteck war schon vor dem Mercedes-Comeback silber. Später werden Haus, Hof und Fan-Ausrüstung mit einem Williams-Vorhängeschloß gesichert, ehe wir, vom 124seitigen Fan-Katalog leicht ermüdet, auf der signalroten Decke aus Merinowolle vom Titel träumen: Kommt schließlich vom Victoria-Versand.

Der wahre Gewinner ist – wie immer – die Bank. Die Spesen für den Selbstversuch des Kolumbisten belaufen sich auf rund 1800 Mark. Dafür ist aber auch alles echt.



ELMAR BRUMMER

F1

im Visier

Patrick Head

Der Williams-Vordenker blickt mit gemischten Gefühlen zurück

Sind Sie mit den Fortschritten des Williams-Teams in dieser Saison zufrieden?

Nein, denn unsere Leistungen sind nicht gerade berauschend. Nur selten sind beide Autos in die Punkteränge gefahren, so daß ich sagen würde, unser Team sieht sogar ziemlich schlecht aus.

Kann Williams Michael Schumacher und Ferrari auf dem Weg zum Titel noch schlagen?

Das werden die nächsten Rennen zeigen. Ich bin davon überzeugt, daß wir es schaffen können, aber ob wir unser Potential wirklich ausloten können, bleibt abzuwarten.

Wie beurteilen Sie die Fortschritte Ihrer beiden Fahrer Jacques Villeneuve und Heinz-Harald Frentzen in dieser Saison?

Ich glaube, Jacques war einfach exzellent. Er, oder wir, hatten zwar zwei böse Schnitzer in Magny-Cours und Montréal, aber in Silverstone und Ungarn hatten wir das Glück auf unserer Seite. Hockenheim war ein absoluter Tiefpunkt, aber ich denke, daß wir inzwischen sehr viel besser mit ihm zusammenarbeiten und wir blicken sehr zuversichtlich nach vorne. Wir haben aber größere Probleme, Heinz-Haralds Interpretation des Fahrverhaltens seines Autos zu verstehen. Es gibt ein erhebliches Kommunikationsproblem, das wir noch beheben müssen.

Wie sind die Fortschritte mit dem nach den neuen Regeln konstruierten Auto?

Die Tests sind sehr nützlich. Einerseits kann Goodyear die neuen Reifen entwickeln, andererseits lernen wir die Besonderheiten des neuen Autos kennen. Ich würde jedoch sagen, daß es keine allzu große Ähnlichkeit zwischen dem Versuchsträger und dem Auto für 1998 gibt. Aber wir haben schon heute ein paar wertvolle Hinweise, worauf wir bei der Konstruktion des Auto für 1998 achten müssen.

Glauben Sie, daß das neue Reglement den Wettbewerb in der Formel 1 verbessern wird?

Nein.

Die gleichen Teams werden sich also in etwa auf den früheren Leistungsniveaus befinden?

Ja.

Wie wird sich die Zusammenarbeit mit Motorenpartner Mecachrome 1998 entwickeln?

Renault hat uns versichert, daß es auch weiterhin eine volle Werksunterstützung geben wird und daß die Entwicklung ebenso schnell, wenn nicht sogar schneller voranschreiten wird als bisher. Man darf nicht vergessen, daß Mecachrome schon heute voll in das Renault-Motorenprogramm integriert ist. Dort werden alle Teile hergestellt, ja sogar schon die Hälfte aller Motoren wird dort gefertigt. Natürlich wird es ein paar Veränderungen geben, aber ich bin zuversichtlich, daß der Motor auch im kommenden Jahr hervorragend weiterentwickelt werden wird.

Einmal allgemein gefragt: Würden Sie ein offeneres und freizügigeres Formel 1-Reglement begrüßen?

Ich fände es begrüßenswert, wenn es anders verwaltet und durchgesetzt werden würde.

Wie schreitet der Senna-Prozeß voran?

Das Gericht trat Anfang September wieder zusammen, und das Verfahren wird noch mindestens bis Anfang Oktober dauern. Ich weiß wirklich nicht, was dabei herauskommt. Die Staatsanwaltschaft hat ihre Anklage erhoben, und wir müssen uns verteidigen. Ich glaube, daß unsere Argumentation auf gesunden Füßen steht und daß einige Schwachpunkte in der Anklage sehr gravierend sind. Aber ich weiß wirklich nicht, wie das Urteil lauten wird.

„Mit Heinz-Harald gibt es ein erhebliches Kommunikationsproblem, das wir noch beheben müssen“

Was halten Sie von Damon Hills Vorstellung in Ungarn?

Ich denke, das war eine herausragende Leistung; was sich nicht unbedingt auf sein Rennen bezieht, sondern die vorherigen Tests und sein

Können, ein Auto auf den Hungaroring abzustimmen. Ohne ihm Unrecht tun zu wollen, darf man aber nicht vergessen, daß seine Vorstellung unter anderem deshalb so eindrucksvoll erschien, weil die Goodyear-Pneus der meisten Teams im Sinne einer geringeren Blasenentwicklung etwa drei Sekunden langsamer gefahren wurden, als es ihr Potential erlaubt. Heinz-Haralds erster Satz erlaubte ihm noch in Runde 20 Zeiten von 1.18,3 Minuten, während Damon etwa 1.19,7 fuhr. Wäre Heinz-Haralds Tankverschlußproblem nicht aufgetreten, so würden viele Beobachter die Leistung von Damon gewiß ein wenig relativieren. **1**

DARRIN HEATH

Villeneuve willenlos?

Vor ein paar Wochen wollten wir einen Jacques Villeneuve Fanclub Deutschland gründen, aber wir bekommen von Craig Pollock, Jacques Villeneuves Manager, keine Erlaubnis. Stattdessen bat man uns, dem europäischen Fanclub beizutreten, und um das ganze „einfacher“ für uns zu machen, wurde auch sofort unaufgefordert eine Beitritts-erklärung beigefügt. Das Interesse an einem deutschen Fanclub ist unerwartet groß, und so können und wollen wir uns mit dieser Absage nicht zufrieden geben. Auf diesem Wege möchte ich alle Formel 1-Fans um Unterstützung bitten. Wir möchten eine Unterschriftenaktion starten und sind dankbar für jede Karte. Wir hoffen, Craig Pollock doch noch überzeugen zu können und Jacques Villeneuve auf uns aufmerksam zu machen, da wir bezweifeln, daß er über unser Anliegen informiert worden ist.

ULRIKE LAH,
HALBERSTÄDTER STR. 24,
28215 BREMEN

Johnny B. Good

Vielen Dank für den Artikel über Johnny Herbert. Ich habe mich zwar nie sonderlich für ihn interessiert, doch jetzt bewun-

Jacques Villeneuve: herzloser Umgang mit Fanclubs?



dere ich ihn. Ein Unfall hat seine Karriere zerstört. Woher hat er die Kraft genommen, wieder aufzustehen und einfach weiterzumachen? Er hat gesehen, daß Hill der ist, der er hätte werden können.

1995 vom Teamchef angelogen, von Teamkollege Schumacher die Einsicht in die Telemetriedaten verweigert, bei einem Sieg noch nicht einmal Gratulationen von Briatore (während bei Schumachers Triumphen wahre Freudentänze aufgeführt wurden) – sowas muß einen doch seelisch fertigmachen, und irgendwann sagt man sich dann: „Bis hierher und nicht weiter“.

Doch Johnny hat nicht aufgegeben. Ich wünsche ihm einen Sieg. Mehrere Siege. Er hätte es verdient!

ALEXANDRA LASSL,
INGOLSTADT

Ewige Treue

In Ihrem letzten Heft vertreten Sie die Meinung, man habe in Hockenheim „...die blauen Kappen an einem Finger abzählen können“.

War Vater Harald Frenzen, mit dem ich auf der Nordtribüne saß, der einzige Zuschauer, der seinem Sohn zu Liebe eine blaue Kappe trug?

Oder hat man von der Presse-Lounge aus keinen Ausblick auf die blauen Kappen der HHF-Fans? Auf der Nordtribüne befand sich nämlich der gesamte Mönchengladbacher Fan-Club.

Im übrigen kann ich Ihnen als Fanbetreuerin versichern, daß ihn seine Fans keinesfalls aufgegeben haben, sondern ihn – wie bisher – in guten wie in schlechten Zeiten unterstützen.

LISSY WEYER,
DÜSSELDORF



Verdient mehr als nur Podiumsplätze – Johnny Herbert hat Siegerqualitäten

Unberechenbar

Es gibt nichts langweiligeres als eine Formel 1-Saison, in der ein einziges Team die ganze Saison beherrscht – so wie McLaren 1988.

Was aber ist in diesem Jahr bloß los? Wie kann es sein, daß plötzlich so viele Autos so inkonsistent sind? Daß Jordan endlich in der Spitzengruppe mitmischt, ist ja sehr schön. Aber wie kann Benetton in Hockenheim siegen und auf anderen Pisten nur knapp um Top Ten-Plätze kämpfen?

Und worauf sind die mysteriösen, aber andauernden Formschwächen von Williams zurückzuführen? Weshalb sitzt Hill ein halbes Jahr lang in einer 'Gurke', aber plötzlich kann er fast gewinnen? Die Formel 1 ist doch hoffentlich nicht zu einem großen 'Gurkensalat' verkommen, oder?

Daß die Rennen so unberechenbar geworden sind, hat viele Ursachen – immer ähnlichere Grunddesigns, ein qualitativ dichtes Fahrerfeld, zwei Reifenhersteller – und vieles andere.

Aber wird durch eine an Chaos grenzende Unübersichtlichkeit wirklich Spannung erzeugt? Oder etwa durch häufige Ausfälle von Top-Piloten wie Villeneuve, der schon Meister sein könnte?

Wäre es nicht schöner, wenn sich spannende Rennen daraus ergäben, daß drei bis vier Top-Piloten kontinuierlich um Siege kämpfen würden?

JENS MEINBERG,
MÜNCHEN

Überreagiert?

Den Brief von Erika Watzka („Tränen für Panis“ in *F1 Racing* 9/97) betreffend, muß ich ihr doch ein wenig auf die Sprünge helfen, denn anscheinend hat sie ihr Gedächtnis total im Stich gelassen.

Die Behauptung, daß man in Imola „Champagner versprühte“, als sei nichts gesehen, ist absolut lächerlich. Ich habe die Bilder noch ziemlich gut in Erinnerung und habe noch einmal in einem Buch nachgeschlagen. Larini, Schumacher und Häkkinen stehen ziemlich betroffen auf dem Podest. Bildunterschrift: „Keine Freude, keine Champagnerdusche in Imola“.

Auch war über das Schicksal von Senna noch nichts bekannt. Die Fahrer und die Teams wurden hermetisch abgeschirmt, ohne Informationen zu erhalten. Während des Rennabbruches, als man Senna aus dem Wrack des Williams barg, fuhr sogar ein Larrousse, der wegen Problemen noch vor dem Crash die Boxen aufsuchte, auf die Strecke! Das zeigt doch, daß man im Boxenbereich wirklich keine Ahnung hatte, was passiert war. Aber die Frage, warum nicht das komplette Rennen abgebrochen wurde, stelle ich mir auch.

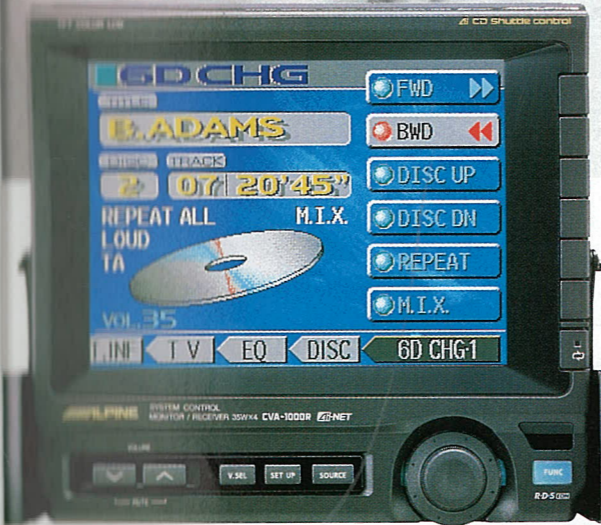
ANDRE KACZMAREK,
E-MAIL

Trauer für Ayrton Senna – kein Champagner in Imola 1994



RICHTEN SIE IHRE LESERBRIEFE AN:
F1 RACING, SPECIAL-INTEREST,
WALDSTR. 70, 63128 DIETZENBACH;
FAX: 0044-181-943 5022; E-MAIL:
LETTERS@F1RACING.HAYNET.COM

Jetzt zeigen wir's Ihnen.

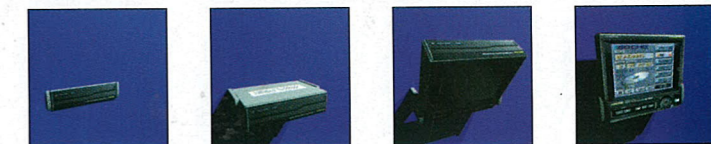


Sommertage. Nur Autofahren scheint mühsam. Der süchtig machende Motorsound, ein Gokart-ähnliches Handling und der noble Innenraum nützen ja wenig, wenn Sie im Stau stehen. Dann sind ganz andere Werte wichtig: eine furiose HiFi-Anlage zum Beispiel.

Ein Autoradio mit RDS-Funktionen, eigenem Verstärker und Multimedia-Display, das bis zu 6 CD-Wechsler, den Equalizer, den Signalprozessor, den Navigationsrechner, den Bordfernseher und mehr steuern kann. Daran direkt ein Navigationssystem anschließen. Umgehungskarten auf einem großen, ausklappbaren Monitor anzeigen. Das wäre was.

Träumen Sie nicht. Vorn gehts weiter. Der Alpine Monitor-Receiver CVA-1000R wird eben ausgeliefert. Damit sind Sie wirklich multimedial unterwegs. Das heißt, bestens informiert, furios unterhalten und, wenn Sie wollen, fehlerfrei geführt.

Alpine. Nichts weiter.



ALPINE
Car Audio and Navigation Systems

Discover the Future of
MOBILE MEDIA

ALPINE ELECTRONICS GmbH, Brandenburger Str. 2-6, D-40880 Ratingen, Germany, Tel: 0 21 02 - 45 50, Fax: 0 21 02 - 44 53 21



FOSTER'S
AN OFFICIAL SPONSOR
OF GRAND PRIX

F FOSTER'S[®]
AUSTRALIA'AMOUS BEER



FOSTER'S
AN OFFICIAL SPONSOR
OF GRAND PRIX



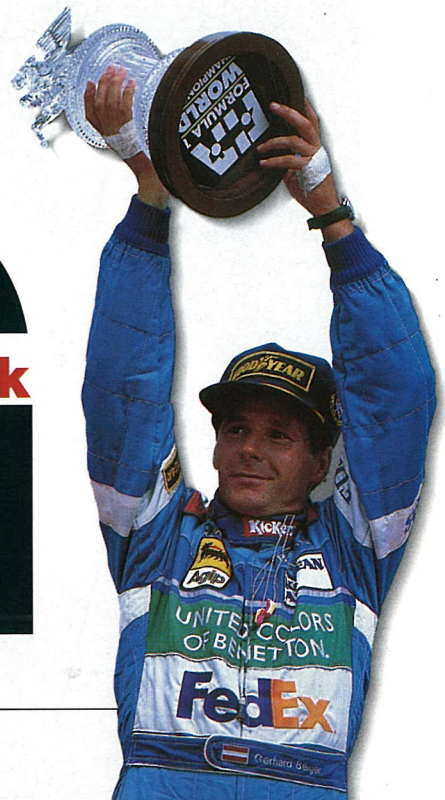
PHIPPS PHOTOGRAPHIC, BANNER SCHLEGELMILCH, ALLSPORT, MARTYN ELFORD/LAT

ÖSTERREICH SPECIAL

VON HEINZ PRÜLLER

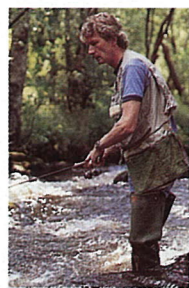
„Da wird eher noch Gerhard Berger Weltmeister, als daß Österreich seinen Grand Prix zurückbekommt!“ sagte mir Bernie Ecclestone 1990 in Phoenix – ein Stachel zwischen den Riesenkakteen von Arizona.

Jetzt kommt es doch anders. Der ganze Formel 1-Zirkus freut sich aufs Comeback des „Holiday Grand Prix“, wenn auch nicht zum traditionellen August-Termin, sondern am 21. September. Aber immerhin...



ZELTWEG is back

ÖSTERREICH-SPECIAL



Der GP-Zirkus kehrt zurück nach Österreich – dorthin, wo die Franzosen Prost, Laffite, Jabouille und Arnoux immer so gerne Forellen fischen, wo, noch früher, Jackie Stewart auf einem Bauernhof übernachtete und beim Frühstück beiläufig bemerkte: „Die Kühe haben mich mit ihrem Glockengebimmel aufgeweckt.“ Als Jackie gegen Abend vom Training zurückkam, staunte er: Man hatte den Kühen alle Glocken abmontiert – um Mr. Stewart einen besseren Schlaf zu ermöglichen.

Noch früher liefen die Wetten, ob schottische Formel 1-Piloten etwas unter dem Rock tragen. Graham Hill setzte Jim Clark auf die Probe – auf einem Kaktus. Der arme Jimmy hatte daraufhin ein paar leidvolle Tage als F1-Pavian. Dafür kletter-

te Innes Ireland 1961 im Siegesrausch auf den Kirchturm von Judenburg, um hoch oben weiter zu feiern. Jahre später, als er in die Steiermark zurückkam, ließ er sich nur mit Mühe davon abhalten, das mit einer Wiederholung des Aufstiegs zu beweisen. Ireland gewann auf der gefürchteten „Waschrumpel“, dem buckligen Militärflugplatz von Zeltweg, das erste je in Österreich gefahrene Formel 1-Rennen.

Zwei Jahre später, 1963, gab es wieder etwas fürs Geschichtsbuch: Jack Brabham siegte zum ersten Mal auf Brabham. Die Tradition der ersten Siege in den Karrieren diverser F1-Piloten blieb auf dem Österreichring bis in die frühen Achtziger erhalten: Vittorio Brambilla 1975, John Watson 1976 (siehe Seite 34), Alan Jones 1977 und Elio de Angelis 1982 feierten alle ihre ersten Siege in Österreich.

1964, beim ersten WM-Lauf auf der Zeltweg-Strecke, debütierte ein Fahrer, der heute noch in aller Welt Heldenverehrung auslöst. Wilde Frisur, unvorstellbarer Mut, bei allem Draufgängertum ein Mann, bei dem das Herz an der richtigen Stelle schlug: Jochen Rindt.

Damit sind wir bei einem Phänomen, das Race-Fans schon lange verblüfft: Die Erfolge der Österreicher in der Formel 1, fast nach dem System der Habsburger Dynastie. Dazu paßt, daß der Stammvater aller österreichischen Formel 1-Stars aus

der Familie der k.u.k. Hofjuwelierranten kam: Der rasende Wiener Juwelier Gotfrid Köchert, als Privatfahrer bei den letzten Mille Miglia 1957 Gesamtzehnter und Klassensieger – später väterlicher Freund des Vollwaisens Jochen Rindt.

Da Rindts Eltern (Vater Deutsche Mutter Grazerin) bei einem Bombenangriff auf Hamburg ums Leben gekommen waren, wuchs Karl-Jochen Rindt, wie er wirklich hieß, bei der Großmutter Graz auf. Er verbrachte einen wesentlichen Teil seiner Jugend mit Moped- und Autorennen, die letzten Jahre seiner Schulzeit im Internat von Bad Ausee im Salzkammergut. Dort traf Rindt auf Helmut Marko, den Sohn eines Grazer Lampenhändlers, der später einmal Rechtsanwalt werden sollte, aber auch schon total von Rennbazillus infiziert war.

Sämtlichen Geschichten, die Rindt und Marko zum Besten gaben, lauschte ein fünf Jahre jüngerer Mitschüler konzentriert: der gewisser Harald Ertl, der – wie Enzo Ferrari – Rennfahrer oder Sportreporter werden wollte. Ertl sog die Abenteuerstories der beiden auf wie Karl May und Lederstrumpf.

Viele Jahre später, als sie längst Rennfahrer waren, wunderten sich Rindt und Marko: „Ich schaff‘ bei größtem Risiko nicht mehr die Rekordzeiten, die wir früher von Graz nach Wien oder über den Grazer Hausberg Ries aufgestellt hatten – trotz schnelleren Autos und besseren Straßenversteht du das?“



ein Triumph in Monte Carlo gegen Jack Brabham in der letzten Kurve machte ihn überhört, die sensationelle Siegesserie nach seinem ersten Saisonsieg 1970 geendet) mit dem Lotus 72 bereitete ihm Angst: „Das Glück dieses Sommers beunruhigt mich.“ Die Siege übertünchten seine Skepsis gegenüber dem Lotus 72. Und seine Kommentare für Colin Chapman waren zweifelhafte. Es reichte vom „gegenseitigen Mißtrauen“ bis zum höchsten Lob: „Dein Auto ist so super, daß sogar ein Affe damit gewinnen könnte!“

Jochen Rindt war Basis und Spitze einer damals unvorstellbaren Pyramide: Motor-entbeisterung Österreich. Sein Tod in Monza am 6. September 1970 löste Nationaltrauer aus. Der erste posthume Welt-

Rindts erster Sponsor war die Großmutter. Als er auf der Fahrt zum Nürburgring, in Geldnot, bei der 'Gewürzmühle' von der Technik erschlagen wurde, ist Klein & Rindt' in Mainz vorbeischaute, gewährte ihm der Portier keinen Einlass. Jochen, der Erbe, darauf: „Machen's kein Blödsinn, mir gehört der Laden!“

Fasziniert waren damals beide, Rindt und Marko, vom ritterlichen, kühnen Kölner Wolfgang Graf Berghe von Trips. Dessen Tod in Monza am 10. September 1961 löste Bestürzung, aber auch noch mehr Heldenverehrung aus. Rindt dankte zu Marko: „Das mach' ich auch – ich werde Formel 1-Pilot!“ In einem Sport, der damals von den Engländern – plus Ferrari kontrolliert war. Jochen zeigte, wie das bewerkstelligen war. Er zeigte es allen.

1965 gewann er in Le Mans, verdiente seinem ersten Cooper-Jahr £2000, im zweiten schon £4000, im dritten £8000. Er hatte Pech bei Brabham, riskierte das große Abenteuer Lotus. „Wehtun kannst dir in der Formel 1 überall, aber Lotus wenigstens für viel Geld.“ Für Österreicher war Rindt so etwas wie der erste Astronaut: der Pionier, der in bisher unbekannte Dimensionen vorstieß.



Machte mehrfach in seinem Leben das Unmögliche möglich: Niki Lauda (mit Mütze) 1979 und 1972 im March in Frankreich)

In einem Sport, der von den Engländern – plus Ferrari – kontrolliert war, zeigte Jochen den Weg in die Formel 1. Er zeigte es allen.



BERNARD ASSET, PHIPPS PHOTOGRAPHIC, LAT ARCHIVE

Jochen Rindt läßt es sich in Mexiko '69 gutgehen. Oben: Jean-Pierre Jabouille beim Forellenfischen

Vorige Seite: Rindt beim US-GP 1969, Lauda in England 1984, Berger in Monaco 1997

der Markos Visier durchschlug, alle Hoffnungen des Grazers. Seither ist Helmut Marko auf einem Auge blind. Er würde aber den Rennsport niemals verdammen. Heute ist er als Geschäftsmann höchst erfolgreich, er ist als Hotelier des Schloßberghotels in Graz ebenso tätig wie als Fahrer-Manager und Formel 3000-Teambesitzer. 1996 führte er Jörg Müller zum EM-Titel, heuer dirigiert er den schnellen Kolumbianer Juan Pablo Montoya. Und vor allem: Marko war Steigbügelhalter für fast alle österreichischen Formel 1-Karrieren. An seinem 50. Geburtstag grübelte er, was alles hätte sein können, wenn... „Einerseits bin ich dankbar, daß ich meine Racing-Karriere überlebt habe, andererseits denke ich mir manchmal: Schade. Wer weiß, was ich noch alles hätte erreichen können.“ Neue Erfolgserlebnisse kann er mit anderen nachempfinden.

Während Marko also aufhören mußte, fährt und fährt und fährt Dieter Quester immer noch. 1974 im Heim-Grand Prix sogar Formel 1 – aber nur einmal. „Der John Surtees“, teilte Quester vor laufenden Fernseh-Kameras allen mit, „ist ein Schlitzohr.“ Der Spruch rettete Quester

das Leben: Team-Boß Surtees tauschte ihn für die letzten zwei Rennen der Saison gegen den Wiener Studenten Helmut Koinigg aus. Koinigg, ein Formel V-Weltmeister, war gebildet, belesen und sympathisch. Er verunglückte am 6. Oktober 1974 in Watkins Glen im Quester-Auto durch „schleichenden Plattfuß“, einen tödlichen Reifenschaden.

Im gleichen Jahr ärgerte sich Bernie Ecclestone über einen Formel Ford-Nachwuchsfahrer, der in Zeltweg schon im Morgengrauen seine heimlichen Trainingsrunden drehte. Denn Bernie schlief direkt über dem Ö-Ring, und der Motorlärm riß ihn aus dem Schlaf. „Selbst wenn dieser Kerl einmal Weltmeister wird, von mir kriegt er bestimmt nie ein Auto!“ Hans Binder, so hieß der Frühaufsteher, erhielt aber immerhin jeweils eine Chance 1976 in einem Ensign und einem Williams und in den Jahren darauf mit Surtees, Penske und ATS. Er war der erste Formel 1-Tiroler, als Holzhändler ist er heute Multimillionär.

Im damaligen Formel 1-Boom kam auch Harald Ertl, der Nachzügler aus dem Rindt-Marko-Internat, zum Zug. Vollbart, Ehrgeiz, aber auch viel Herz und Hirn. Als

ÖSTERREICH SPECIAL

er in Hockenheim 1978 kurz vor Schluß einen sicheren sechsten Platz durch Motorschaden verlor, tat er allen leid. Aber alle waren noch viel trauriger, als er 1982 bei einem Flugunglück ums Leben kam.

Der Fixstern, der in und für Österreich alles überstrahlte, war natürlich Niki Lauda, ein Mann, in dem sich anfangs viele irrten. Max Mosley, der heutige FIA-Präsident, gab ihm bei March die erste Formel 1-Chance – gegen Geld. „Niki war sicherlich gut genug für einen ordentlichen Grand Prix-Piloten, aber drei WM-Titel hätte ich ihm nie zugetraut.“ Lauda setzte im härtesten Sportbusiness der Welt neue Maßstäbe: in punkto Systematik und Analytik, Testarbeit in Fiorano, Fitnesstraining sowie Ernährung – und im Geldverdienen. Hatte er seine Formel 1-Karriere noch mit 2,7 Millionen Schilling Schulden begonnen und bei Ferrari im ersten Jahr nur 300.000 Schilling verdient, so war er der erste, der später die \$1.000.000-Grenze sprengte. Ende der Siebziger drehte er bei Brabham für Bernie Ecclestone bereits für das dreifache am Lenkrad.

Als Laudas damaliger Teamkollege Nelson Piquet bei Brabham-Boß Ecclestone zwecks Gehaltserhöhung vorsprach, wies ihn der zurecht: „Wenn du einem Weltstar wie Curd Jürgens die Freundin ausspannst, Weltmeister wirst, dein Auto am Nürburgring anzündest, schon die letzte Ölung bekommst, aber fünf Wochen später wieder im Rennauto sitzt, nochmals Weltmeister wirst, später bei Ferrari alles hinschmeißt – dann zahl’ ich dir drei Millionen Dollar. Aber vorher nicht!“

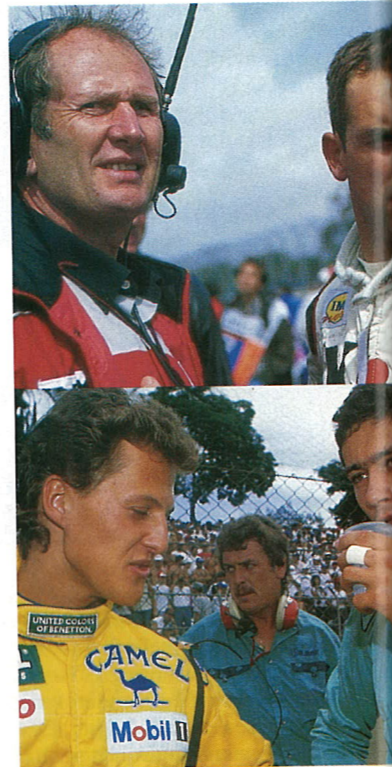
Auf Laudas plötzlichen Rücktritt 1979 folgte ein sensationelles Comeback mit dem dritten WM-Titel 1984, Lauda-Air, die heimliche Scheidung von Marlene, die nach Barcelona zog, „weil ich ihr in Salzburg keine Winterreifen kaufte“, die aufsehenerregende Nierentransplantation von Bruder Florian, der Botschafter-Posten bei Ferrari als ‘Piccolo Commendatore’.

Lauda ist der ‘Übervater’ des österreichischen GP-Wunders. In seinem Windschatten kamen viele. Männer, die ihren Weg nach oben durchboxten. Wie Jo Gartner, der beim Formel V-Teamchef ‘Master’ Bergmann die Kaimann-Rennwagen konstruierte: „kleine giftige Tiere“. Jo fand über die Technik den Weg in die Formel 1. Voll Lernbegierde wie später Alex Wurz, tapfer mit unterlegenem Material wie Osella. Aber beteiligt am großen österreichischen Formel 1-Tag 1984 in Monza: 1. Lauda, 5. Gartner, 6. Berger – ein Ereignis wie bei einem Skirennen. Tragisch, daß Gartner 1986 dort verunglückte, wo der Stern von Rindt, Marko und auch Wurz aufging – in Le Mans.

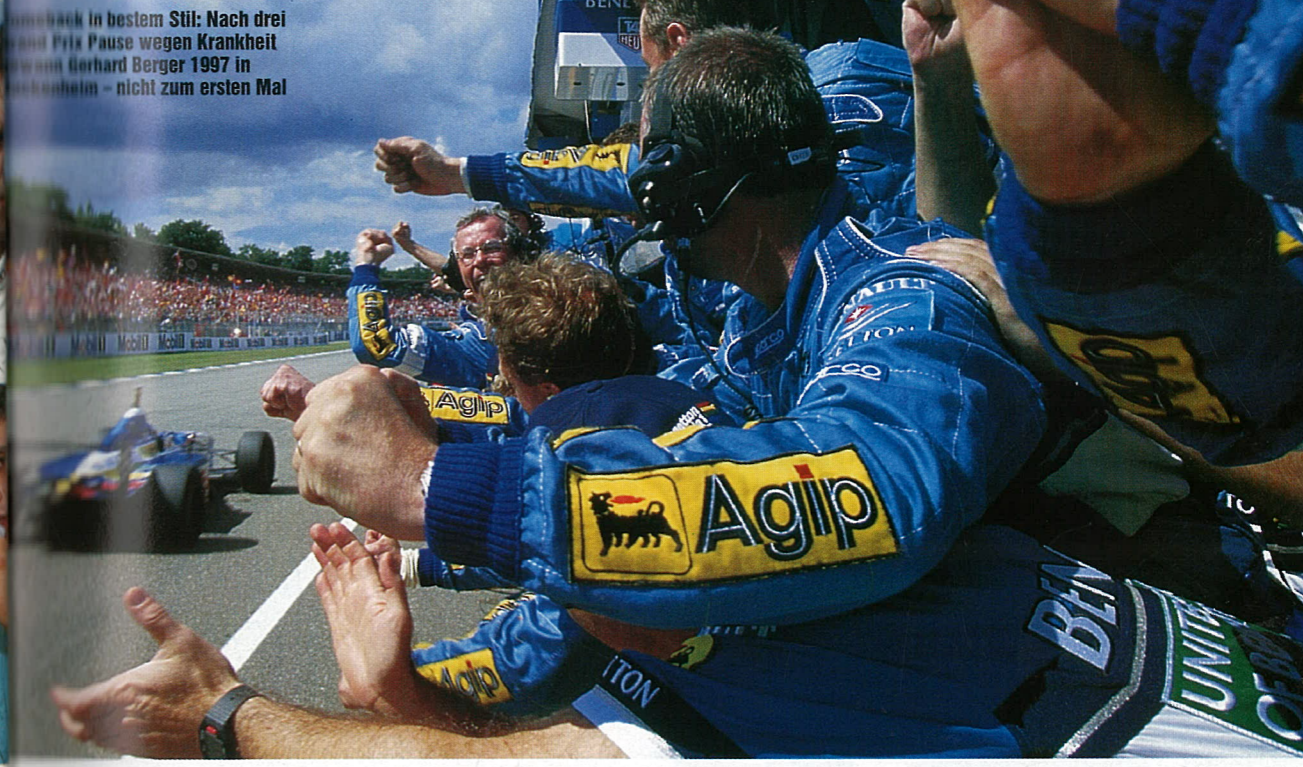
Zu dem Zeitpunkt war Gerhard Berger bereits „logischer Nachfolger“ von Lauda. „Ein Tiroler, der von den Bergen herunterkommt und glaubt, daß er Formel 1 fahren kann – nur weil er mit dem Piquet und dem Dieter Stappert Skilaufen war“, spürte der lebenslustige Berger erste Kritik. Aber sein Ziel war klar: „Ich will Formel 1 fahren!“

„Wirklich?“ checkte ihn Dr. Marko auf einer langen Autofahrt nach Graz. „Denk ans Risiko und sieh dir die anderen an: Rindt tot, Koinigg tot, Ertl abgestürzt, der Niki ist halb verbrannt und ich hab’ nur noch ein Auge – willst du wirklich Rennfahrer werden?“ Berger wollte. Unbedingt.

Und er verband schon relativ früh Rindts unbegrenztes Draufgängertum mit Laudas cooler Analytik, so daß ich schon im Jahre 1983 über ihn schrieb: „Der Jochen Lauda aus Tirol.“



Dr. Marko mit Jörg Müller, den er '96 zum F3000-EM-Titel führte; Mercedes-Junioren in der Formel 1: Michael Schumacher mit Karl Wendlinger



War Lauda Ferraris erfolgreichster Fahrer aller Zeiten, so wurde Gerhard Berger der fleißigste: 96 Grand Prix allein fürs springende Pferd

War Lauda Ferraris erfolgreichster Fahrer aller Zeiten, so wurde Berger der fleißigste: 96 GP allein fürs springende Pferd. Der letzte Pilot, den noch Enzo Ferrari persönlich engagiert hatte. Und Gerhard 1988 drei Wochen nach dem Tod des Commendatore sensationell in Monza gewann, jubelten die italienischen Schilfzeilen: „Enzo Ferrari hat Berger vom Himmel aus gelenkt“.

Am besten paßte Berger immer in den roten Ferrari: perfekt für seine Lebensweise, seinen Stil, seine Fahrweise – aber nie am Samstagabend von Imola. Vierbeste Auto. Bei McLaren war ihm sein Schwanz im Weg, „aber er wurde mein bester Rennfahrerfreund.“ Bis Imola alles auslöschte

Am selben Mai-Wochenende 1994, an dem Roland Ratzenberger verunglückte, der Salzburger war Formel Ford-Weltmeister, der erste Europäer, den Toyota als Fahrer engagierte. „Der Traum meines Lebens war immer die Formel 1.“ Er wurde erfüllt – leider nur für kurze Zeit.

„Wirst sehen, das bleibt nicht der einzige Unfall. Ich hab’ ein ganz schlechtes Gefühl, jetzt eine böse Serie losgeht: Schon morgen kann es den nächsten treffen“, sagte mir Berger – sensibler als viele glauben – am Samstagabend von Imola. Vierbeste Auto. Bei McLaren war ihm sein Schwanz im Weg, „aber er wurde mein bester Rennfahrerfreund.“ Bis Imola alles auslöschte

Karl III. – schon der Vater und Großvater waren Rennfahrer – war als Bub oft in der Berger-Box; schon früh fasziniert vom Rennsport. Besser als Herbert Völker, der Motorsport-Poet, kann keiner Wendlinger beschreiben: „Ein ganz junger Tiroler mit der Seele eines ganz alten Indianers“. Als er übers Go-Kart in die Formel 3 kam, half ihm Berger mit Motoren. Später, während der bitteren Tage nach Monte Carlo, ließ er den Ärzten seinen Jet, und Helmut Marko zog die Fäden zu ‘Wendys’ zweiter Karriere. Heute ist er Audi-Pilot, Ehemann und Vater einer kleinen Tochter – Laura.

Tu felix Austria? Von Rindt bis Wurz: ein teils glorreiches Dutzend. Zwölf Rennfahr-

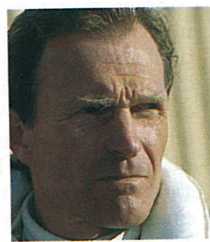
er, zwölf Schicksale. Wie sagte Dr. Marko noch vor einem Jahr? „Wenn man den Ehrgeiz von Wurz, den Speed von Oliver Tichy und die Geschäftstüchtigkeit des Salzburger Formel 3-Piloten Markus Friesacher kombinieren könnte – dann hätte Österreich wieder einen Rennfahrer, von dem die ganze Welt spricht.“

Es gibt aber auch einen 13. Österreicher in der Formel 1: Walter Wolf, der austrokanadische Millionär, war der letzte Formel 1-Teamchef, der ohne Sponsor auskam. 1977 kaufte er Frank Williams sein Team ab und engagierte Jody Scheckter, der anfangs leise Bedenken äußerte: „You are so much German-“

Wenn's 12 schlägt



Jochen Rindt
(1964-'70)
GPs 60
Siege 6
Poles 10
Schnellste Runden 3
Punkte 109
Weltmeister 1970



Dieter Quester
(1969; 1974)
GPs 1 (startete '69 wg. tödl. Unfall v. Teamkollege Mitter nicht)
Bester Platz 9. (Österreichring '74)
Punkte 0



Helmut Marko
(1971-'72)
GPs 9
Bester Platz 8. (Monaco '72)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 0



Niki Lauda
(1971-'79; 1982-'85)
GPs 170/171
Siege 25
Poles 24
Schnellste Runden 25
Punkte 420,5
Weltmeister '75, '77, '84



Helmut Koinigg
(1974)
GPs 2
Bester Platz 10. (Motorsport/Kanada '74)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 0



Harald Ertl
(1975-'78; 1980)
GPs 18/19
Bester Platz 7. (Brands Hatch/England '76)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 0



Hans Binder
(1976-'78)
GPs 13
Bester Platz 8. (Zandvoort/Holland '77)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 0



Jo Gartner
(1984)
GPs 8
Bester Platz 5. (Monza/Italien '84)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 2



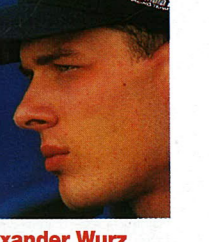
Gerhard Berger
(seit 1984)
GPs 206 (inkl. Monza)
Siege 10*
Poles 12*
Schnellste Runden 21*
Punkte 428/429*
(* bis Belgien 1997)



Karl Wendlinger
(1991-'95)
GPs 41
Bester Platz 4. (Kanada '92, Italien '93, San Marino '94)
Schnellste Runden 0
Punkte 14



Roland Ratzenberger (1994)
GPs 2
Bester Platz 11. (Aida/Japan '94)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 0



Alexander Wurz
(1997)
GPs 3
Bester Platz 3. (Silverstone/England '97)
Poles 0
Schnellste Runden 0
Punkte 4

ÖSTERREICH SPECIAL



Austrian, Mr Wolf, and I forgot to tell you I am Jewish. „Macht nichts, Jody, beruhigte ihn Wolf, ich such' ja einen Rennfahrer, keinen Priester. Als Jody beim anschließenden Dinner-Dance kurz den Busen der damaligen Mrs. Wolf berührte, wies ihn Walter scharf zurecht: „Du bist nur mein Chauffeur, genauso wie der andere. Einer fährt ein bißl schneller, einer ein bißl sicherer...“

Wolf hatte 12 Millionen Dollar Budget – genug, daß Scheckter mit drei Siegen Vize-Weltmeister wurde. „Als Jody dann zu Ferrari ging, verlor ich das Interesse.“ Aber jetzt spricht Wolf immer öfter von seinem Comeback: „Früher hat man in der Formel

Klassisches Debüt: Jody Scheckter (hier vor Niki Lauda) gewann Wolfs allerersten Grand Prix

Watsons Wehmut



John Watson drehte bereits 1996 ein paar Runden auf dem A1-Ring, doch der originale Österreichring gefiel ihm – aus gutem Grund – besser

Nach 10 Jahren Unterbrechung kehrt die Formel 1 wieder nach Österreich zurück. John Watson vergleicht die brandneue Strecke mit dem glorreichen Österreichring, auf dem er vor 21 Jahren seinen allerersten Grand Prix-Sieg feierte.

A1-Ring' heißt die neue Strecke auf dem Gelände des alten Österreichs. Allzu spannende Hochgeschwindigkeitsduelle sind dort allerdings kaum zu erwarten... Ich kenne die Piste, weil ich dort im August vergangenen Jahres bereits ein Formel 1-Auto fahren durfte.

Vorbei sind die Zeiten, als der Grand Prix in Österreich ein spektakuläres Festival gewesen ist. Die alte Strecke war fabelhaft und beängstigend schnell. Bis zum Bau der Schikane im Jahr 1977 gab es keine langsamen Kurven – man balancierte das Auto im absoluten Grenzbereich.

Der Österreichring behält in meinem Herzen jedoch für immer einen ganz besonderen Platz, da ich dort 1976 meinen ersten Grand Prix gewonnen habe. Ich pilotierte das einzige Auto für Roger Penske, denn Stammpilot Mark Donohue kam im Jahr zuvor bei einem tragischen Unfall um – auf dem Österreichring... Entsprechend war die Stimmung im Team, denn Mark fuhr zehn lange Jahre für Roger. Hier waren wir also, auf jener Strecke, die ihn vor zwölf Monaten das Leben kostete, während Niki Lauda gerade um das seine kämpfte.

Wir wurden von Rennen zu Rennen besser, außer auf dem Nürburg-

ring. Lassen Sie sich nicht von den Budgets der 90er Jahre irreführen – 1976 waren 25 Mann und 1,3 Millionen Mark Sponsorengelder von der Citibank eine solide Grundlage, fast schon großzügig. Im konkurrenzfähigen Penske PCA und mit dem allerbesten Reifensatz von Goodyear verfügte ich über eine ideale Kombination. Das Ergebnis: Startplatz zwei, ich war zum ersten Mal in der ersten Reihe, nur James Hunt war schneller. Im Warm-up war ich sogar Schnellster.

Nach einem Regenschauer war die Piste zum Start noch nicht ganz abgetrocknet – nicht naß genug für Profilreifen, aber stark adrenalinverdächtig auf Slicks. In der Aufwärmrunde entdeckte ich in der ultraschnellen Rechts nach Start und Ziel, der Hella-Licht-Kurve, noch richtig nasse Stellen. Als ich mich neben James einreichte, begann es wieder zu regnen.

Wir kamen beide gut weg und tobten auf gleicher Höhe auf die Hella-Licht-Kurve zu. Als wir einlenkten, ging ich zum ersten Mal in einem Formel 1-Rennen in Führung. Zwei Kurven später zog auch Ronnie Peterson an James vorbei und saß mir bald im Nacken. Er versuchte alles. Einmal habe ich ganz schön heftig zugemacht, aber in der Rindtkurve war er früher auf dem Gas als ich. Er nahm die Geschwindigkeit auf die Gerade mit und konnte mich überholen.

„Es war ein seltsames Gefühl, dem ersten Sieg entgegenzufahren“

etwas zu weit hinausgetragen – damit war ich plötzlich wieder in Schlagdistanz. Zu dritt nebeneinander stürmten wir zur Hella-Licht hoch und ich war ganz innen. Auf einmal war auch Gunnar Nilssons Lotus mit dabei, der sich an Hunt vorbeigemogelt hatte. Bei 260 km/h brach am Tyrrell plötzlich ein rechter Querlenker an der mittleren Achse. Der arme Jody wurde wie ein Tischtennisball zwischen den Leitplanken hin- und hergeschleudert, wurde aber nur leicht verletzt.

Als es immer mehr abtrocknete, konnte ich an Ronnie vorbeiziehen. Gunnar folgte mir, doch zur Halbzeit lag ich dann recht locker mit sieben bis acht Sekunden in Führung. Das Siegen erschien auf einmal so unglaublich einfach, falls die Technik halten würde – und sie hielt. Es war ein seltsames Gefühl, dem ersten Sieg entgegenzufahren, auch wenn man seit langem darauf gehofft hatte. Eigentlich ist es gar nicht so schwer – man muß den Vorsprung nur noch nach Hause tragen. Nach 54 Rennstrecken feierte ich meinen ersten und Penske seinen einzigen Sieg.

Keiner war enthusiastischer als Roger selbst – ein smarter Gentleman, der Wert auf eine gepflegte Erscheinung legte. Er konnte sich wohl nie an meinen Bart gewöhnen, bat mich aber auch nicht, ihn abzunehmen. Da ich spürte, daß er sich daran störte, versprach ich ihm, den Bart nach meinem ersten Sieg abzuschneiden. Nach unserer Landung in Heathrow und einer fröhlichen Siegesfeier im Post House Hotel rasierte ich mich mitten in der Nacht zum ersten Mal seit acht Jahren.

1 Geld verloren, heute kann man Geld verdienen. Bernie will, daß ich zurückkomme und ich bin immer noch dumm genug, es zu tun. Dagegen hilft keine Medizin.“

Vor Walter Wolf Racing hat erstmal die umgebaute Österreichring sein großes Comeback. Helmut Marko und Gerhard Berger haben den neuen Kurs auf ein Blatt Papier skizziert. Und irgendwann fragte Gerhard: „Könnte man nicht die Kurve nach mir benennen?“ Für einen Rennfahrer, entgegnete ich, normal ein schlechtes Zeichen. „Ich verstehe“, nicht Berger, „aber dann wenigstens ein kleines Stück Gerade.“

Aber die A1-Ring-Chefs geben ihm wirklich eine ganze Kurve – gleich nach Niki Lauda und vor der Rindt-Kurve. (



Lesespaß am Limit



**Abo-Hotline: 07132/959205
Oder den Coupon ausfüllen!**

Wie es ist, wenn sich der Vorhang unerwartet hebt und die erste tragende Rolle lockt, erfuhr Alexander von Wegner von Benetton-Testfahrer Alexander Wurz

Den Begriff 'Lampenfieber' kennt Alexander Wurz offensichtlich nicht – trotz der kleinen Klausel im Vertrag des Benetton-Testers. Während die 'echten' Helden im Rampenlicht der Formel 1-Bühne strahlen, müssen die Nachwuchsmimen im Schweiß ihres Angesichts malochen. Ihre undankbaren Kritiker: ein paar Ingenieure, die selbst bei Bestleistungen kaum applaudieren. Doch die Klausel weist Wurz auch als Ersatzfahrer aus. Fällt ein Mime der Stammbesetzung aus, so besteigt Alex über Nacht die Bretter, die die Weltmeisterschaft bedeuten – wie etwa in Kanada Mitte Juni, als sich Gerhard Berger eine Infektion zuzog.

Herr Wurz, Ihr Auftritt!

„Das Auto war noch auf Gerhard abgestimmt, und die Strecke war mir völlig unbekannt – das war schon sehr schwierig“, bekennt der Debütant. Doch der 23-jährige beherrscht die Kunst der Verfremdung perfekt, schlüpfte in die ungewohnte Rolle und präsentierte Bühnen- und Teamkollege Jean Alesi bereits im Qualifying einen Kelch voller Wermutstropfen: er war nur vier Zehntel hinter dem Franzosen, der diesen Auftritt im neunten Grand Prix-Jahr immerhin zum 125. Male vollführte.

In Magny-Cours vertauschte Alex gar das Rollenspiel und qualifizierte sich zwei Zehntel vor Alesi. Als die Wandertruppe in England gastierte, festigte er seinen Anspruch auf eine tragende Rolle mit einem schönen

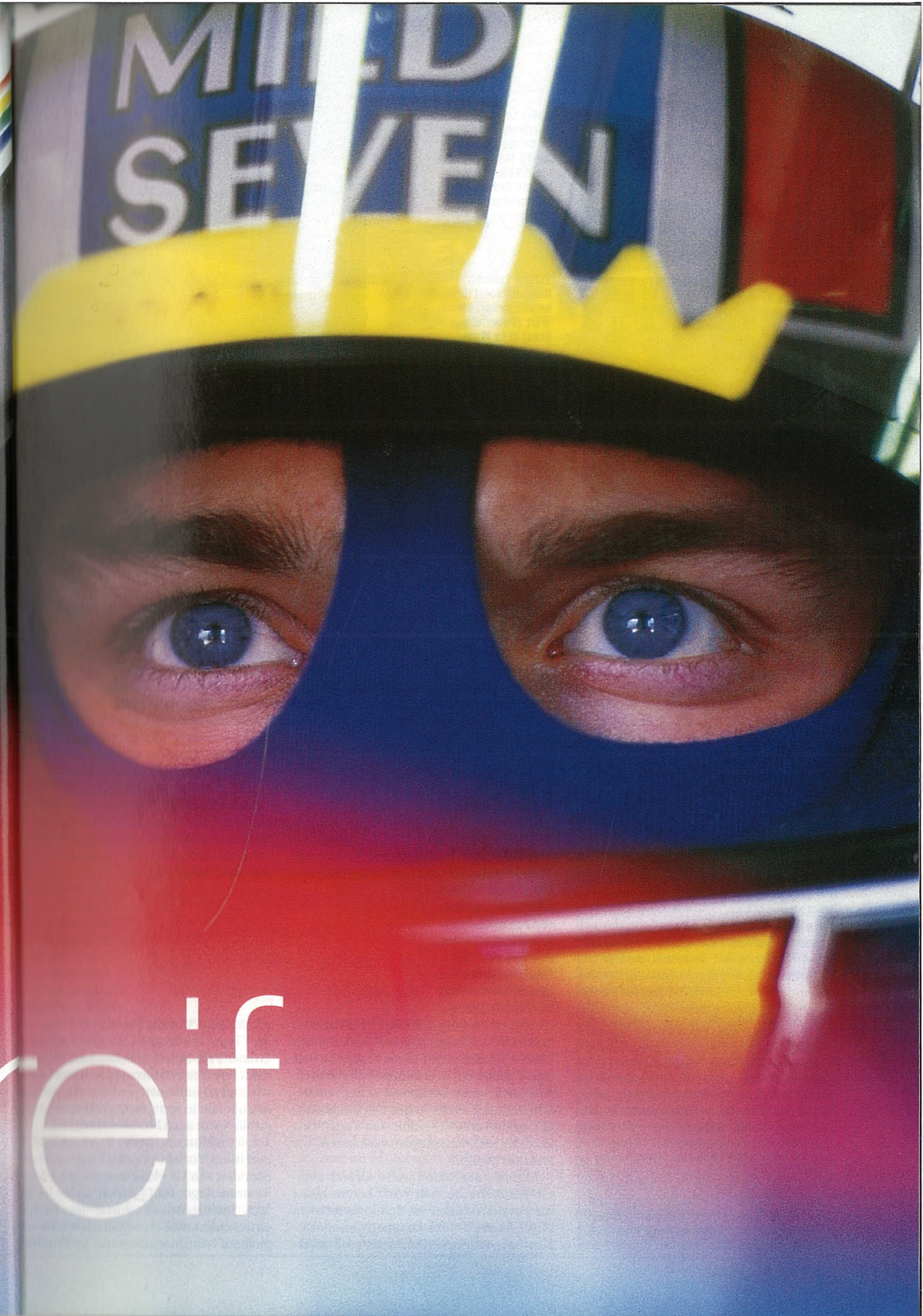
ritten Platz. Dieses Schauspiel dauerte nur einen Monat – und seither ist Alex wieder der 'Statist' im Testauto.

Wie viele Künstler bestreitet er aber mehrere Engagements und tritt parallel zur Formel 1 für AMG-Mercedes in der GT-Arena auf. „Ich bin mir mit meinem Benetton-Ingenieur Pat Symonds einig, daß die Formel 3000 nicht so viel bringt wie die GT-Serie“, so Wurz. Ähnlich AMG-Teammanager Jürgen Mattheis: „Der GT-Sport ist eine gute Schule – man muß sich die Rennen einteilen, die richtigen Reifen wählen, man erlernt den Umgang mit Fahrerpartnern, Werksteams und Medien, die Rennen sind sehr viel länger, und es wird mehr getestet. Man kann also sehr viel reichere Erfahrungen sammeln.“

Den Vertrag mit den Stuttgartern erhielt Wurz wegen seiner Vorjahresleistungen in der ITC und dank des guten Eindrucks bei einem Test im Klasse 1-Mercedes Ende 1994. Die Langstreckenrennen bestreitet er an der Seite des erfahrenen Bernd Schneider. „Wir wollten“, so Norbert Haug, „wie in der DTM Erfahrung mit jungem Talent in Verbindung bringen.“

Hätte man ihm 1996 dieses Mammutprogramm prophezeit – die Vier-Stunden-GT-Rollen und den Benetton-Dreiaxler –, der ruhige Wurz hätte vor Freude gewiß Purzelbäume geschlagen. Damals erlebte er gerade seine erste ITC-Bühnensaison, als Opel und Alfa das Stück absetzten. ▶

Bühnereif





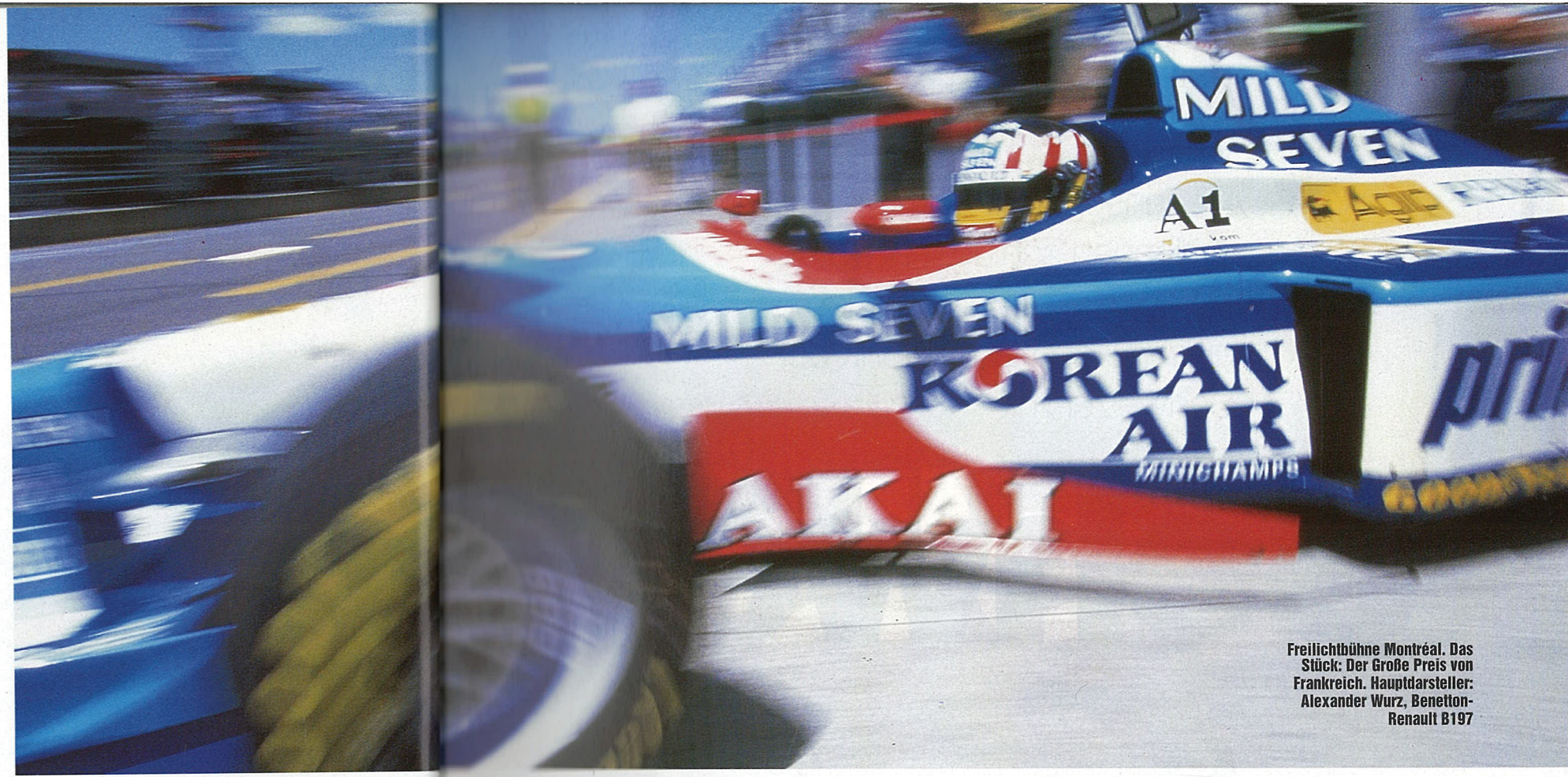
Bittere Lehrzeit: auf unterlegenem Material tat sich Alex in der ITC 1996 schwer – er mußte sich lange Zeit mit dem 95er-Calibra begnügen



Schöne Lehrzeit: Reinhold Joest (Dritter von rechts) bot Wurz (Dritter von links) in Le Mans eine Chance – Alex bedankte sich mit einem Sieg



Wertvolle Lehrzeit: Parallel zur Formel 1 begann Wurz für Mercedes die GT-Meisterschaft – eine Serie, die Experten als die beste Vorbereitung auf die Formel 1 ansehen



Freilichtbühne Montréal. Das Stück: Der Große Preis von Frankreich. Hauptdarsteller: Alexander Wurz, Benetton-Renault B197

Dabei war das Jahr alles andere als ein Laienschauspiel. „Die ITC ist in Fragen des Medienumgangs ideal gewesen“, urteilt der Betroffene, „außerdem war technisch fast alles erlaubt.“ Der Klasse 1-Epos – für wahr imposant: 500 PS-Motoren, komplexe Antriebe und edle Hydrauliksysteme ließen keinen Platz für stumme Rollen.

„Alex konnte recht präzise Aussagen abliefern“, lobt sein damaliger Ingenieur Stefan Strähnz. „Das ist erstaunlich, denn er mußte unter einer klaren Nummer 1-Politik bei Opel leiden und durfte kaum testen. Er nahm sich aber sämtliche Telemetriedaten mit nach Hause und konnte alles analysieren.“

Proben im stillen Kämmerlein, die sich ausgezahlt haben. Als Benetton-Intendant Flavio Briatore im letzten Oktober auf Nachwuchssuche ging, wurden neben einigen anderen auch Jarno Trulli, Giancarlo Fisichella und Alexander Wurz zum Vorspiel geladen – der Österreicher überzeugte die Truppe. Dabei kam ihm die Ausbildung an der Technischen Lehranstalt in Möglingen zugute, auch wenn die Rennerei für unendlich viele Fehlstunden sorgte. „Das Kollegium hat ihn zu seinen schulischen Zukunftsplänen befragt, aber Alex sagte einfach nur: 'Ich möchte in die Formel 1',“ erinnert sich sein Vater heute lachend an den schweren Entschluß, ein Jahr vor der Matura aufzuhören.

Trotzdem hatte er genug gelernt, um während des Benetton-Tests mit einer Abhandlung zum Differential zu überzeugen.

„Ich hab' ihnen nicht gleich alles verraten, damit sie sich etwas länger für mich interessieren“, verriet er danach augenzwinkernd.

Außenstehende unterschätzen ihn bisweilen, denn der höfliche Österreicher wirkt sehr ruhig. „Alex gehörte nicht von Anfang an zu den Besten, aber er baute sich ein großes theoretisches Wissen auf. Nach Beendigung solcher Lernphasen war er dann immer einer der Schnellsten“, erinnert sich sein Formel 3-Teammanager Marian Hamprecht.

Ein ähnliches Bild zeichnet Fitneßtrainer Toni Mathis: „Wegen seines jugendlichen Aussehens wird Alex manchmal als verweicht eingeschätzt, aber er ist's absolut nicht. Okay, vor etwa vier Jahren hielt er sich für ziemlich fit, bis ich ihn einen Berg über 700 Höhenmeter und 4.000 Treppenstufen hinaufgejagt habe. Da zählt Kraft allein nix mehr – da mußst' schon einen eisernen Willen haben. Alex hat in seiner Lernphase richtig hart gearbeitet, und jetzt – in der Doppelperiode GT und Formel 1 – zahlt sich's aus. 'Erst jetzt hab' ich Dich komplett verstanden', hat er zu mir gesagt.“

Mathis, der schon viele Grand Prix-Größen betreute, hält Wurz bereits heute für physisch stärker als den löwenstarken Nigel Mansell. Das knappe Monopostokostüm ist für den 1,86 Meter großen Ak-

teur nicht gerade maßgeschneidert, und noch vor einigen Jahren ließ er sich in der Formel 3 von nicht ideal eingestellten Außenspiegeln oder Gurten durchaus irritieren. Doch das scheint vergessen.

Physisch stark, psychisch auch? So positiv die ersten Kritiken auch waren, so schnell wächst doch der Erwartungsdruck.

Im Rennauto aber ist Alex zu Höchstleistungen fähig. „Er ist im Auto auffallend diszipliniert“, so sein AMG-Ingenieur Josef Spelic, „und kann diverse Aspekte bestmöglich verarbeiten. Beim Abstimmen geht es nicht nur um Technik, sondern auch darum, sich

„Alex ist im Auto auffallend diszipliniert und kann diverse Aspekte bestens verarbeiten“

selbst dem Auto durchwachen und der Streckenphase und anzupassen, was bei in der ITC er wirklich gab es großkann. Im Rennauto bleibt er ruhig – auch im Funkverkehr“, so Ralf Jüttner. „Alex war nun wirklich kein Kind von Traurigkeit.“

Dieses Können hat der Perchtoldsdorfer bereits im Vorjahr in einen Sieg bei den Stunden von Le Mans umgemünzt. Joest, der Teammanager Ralf Jüttner: „Alex ist ein fach intelligent. Er durfte im Rennen entscheiden, wie oft er fahren wollte und ging auf Nummer sicher. Als er Proble-

me rechten Fuß bekam, fuhr er nur zwei Turns und vermind so jegliches Risiko.“ Mit derlei Raison hebt er sich wohltuend von seinem mit überquellendem Verstand nicht immer allzu reich gesegneten Benetton-Kollegen ab. Jean Alesi sah in Australien – trotz vehementen Soufflörrens seiner Crew – über schikanöse Regiedetails wie Tankstopps großzügig hinweg.

Doch auch Wurz durchlief eine Reifeperiode. „In der Formel Ford war ich ziemlich defensiv“, sagt er freimütig. Auch ein Formel 3-Teamchef erinnert sich mit Unmut an so manch herben Crash in dieser

„Er kann sich nicht mehr wie in der ITC stundenlang mit seinen Technikern unterhalten“

„Alex war nun wirklich kein Kind von Traurigkeit.“ Doch bis zu seinem dritten Rennen hat kann das Team frühzeitig von strategischen Hinweisen profitieren. „Alex hat alle in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt“, lobt auch Norbert Haug. Dieses Können hat der Perchtoldsdorfer bereits im Vorjahr in einen Sieg bei den Stunden von Le Mans umgemünzt. Joest, der Teammanager Ralf Jüttner: „Alex ist ein fach intelligent. Er durfte im Rennen entscheiden, wie oft er fahren wollte und ging auf Nummer sicher. Als er Proble-

sich offensichtlich erst noch gewöhnen.“

Umso erstaunlicher, daß der 23jährige in Montréal in schnellen Kurven sogar schneller als Alesi war. „Alex ist einfach mutiger“, erklärt Nick Wirth den Speed des Mannes mit dem blauen und dem roten Schuh. Diese stilvolle Kombination – noch immer Lichtjahre entfernt von den gepflegten Farbakzenten der betörenden Gewänder eines Jacques Villeneuve – stammt aus der Zeit in Neuseeland.

Da die Ordnung in der Wurz'schen Requisite auf der anderen Halbkugel 1992 nicht die beste war, die Formel Ford-Auf-

tritte aber recht hektisch verließen, geschah das Unvermeidbare: Der zweite Rennschuh war unauffindbar, also rasch der Griff

zum Stück aus dem Ersatzpaar – und rotblau war kreiert. Seit dem gut verlaufenen Rennen dient die Kombination als Glücksbringer. Was Fortuna auch immer bringen mag – sollte sich Alexander Wurz eines Tages die Krone aufsetzen, dann verliert John Surtees ein Stückchen Einmaligkeit. Denn der Brite ist bisher der einzige Weltmeister im Motorsport auf zwei und vier Rädern. Auch Alex hat bereits einen Zweirad-Titel: 1986 wurde er Weltmeister – allerdings auf einem BMX-Rad. Eine solche Doppelrolle dürfte dem Mann so schnell keiner nachmachen. ❶

Franz Wurz



Bei Jacques Villeneuve und Damon Hill weiß es jeder – die (Über-)väter Gilles und Graham sind Formel 1-Legenden. Weniger bekannt ist aber, daß auch der Vater von Alexander Wurz

als Motorsportler in seiner Disziplin stolze drei Titel auf höchster Ebene gewonnen hat.

Franz Wurz betrat als Autocrosser die Motorsportszene und konzentrierte sich nach seinem Debüt 1967 bald auf eine neue, eigens für das Fernsehen erfundene Sportart: Rallycross. 1974 wurde Wurz in einem VW Käfer erstmals Europameister, verblies bei Vergleichs-Gastspielen 1975 Jody Scheckter, Alan Jones und Ronnie Peterson, sicherte sich den EM-Titel in einem Lancia Stratos 1976 zum zweiten Mal und setzte sich 1982 mit dem Audi quattro zum dritten Mal die Krone auf. 1983 und 1984 trat er zudem in einer artverwandten Disziplin an, dem Rallyesport – einmal sogar als Beifahrer von Weltmeister Björn Waldegaard.

Nach zwanzig Jahren beendete er 1987 seine Karriere. Heute ist der 50-jährige, der auch an der Planung des A1-Rings beteiligt war, für den Österreichischen Automobilclub ÖAMTC in Sachen Fahrsicherheitstraining aktiv.

Wie sich Sauber in der Regenschlacht in den Ardennen schlug, hat Tony Dodgins hautnah miterlebt – er hörte den Boxenfunk der Schweizer mit

Schweizer Welle

Spa-Francorchamps – die größte noch bestehende Herausforderung für einen Grand Prix-Piloten. Auf der Ardennenpiste haben sich die beiden Sauber-Piloten Johnny Herbert und Gianni Morbidelli als Elfter und als Dreizehnter qualifiziert. Das Training verlief für Johnny ziemlich frustrierend, denn die Federung ging in der Eau Rouge auf Block – nicht eben vertrauensfördernd bei einem Ritt durchs Nadelöhr mit 290 Sachen.

Herbert und sein Renningenieur Gilles Alege wollten das Problem durch eine höhere Bodenfreiheit lösen, doch eine Vibration im Chassis erschwerte die Jagd.

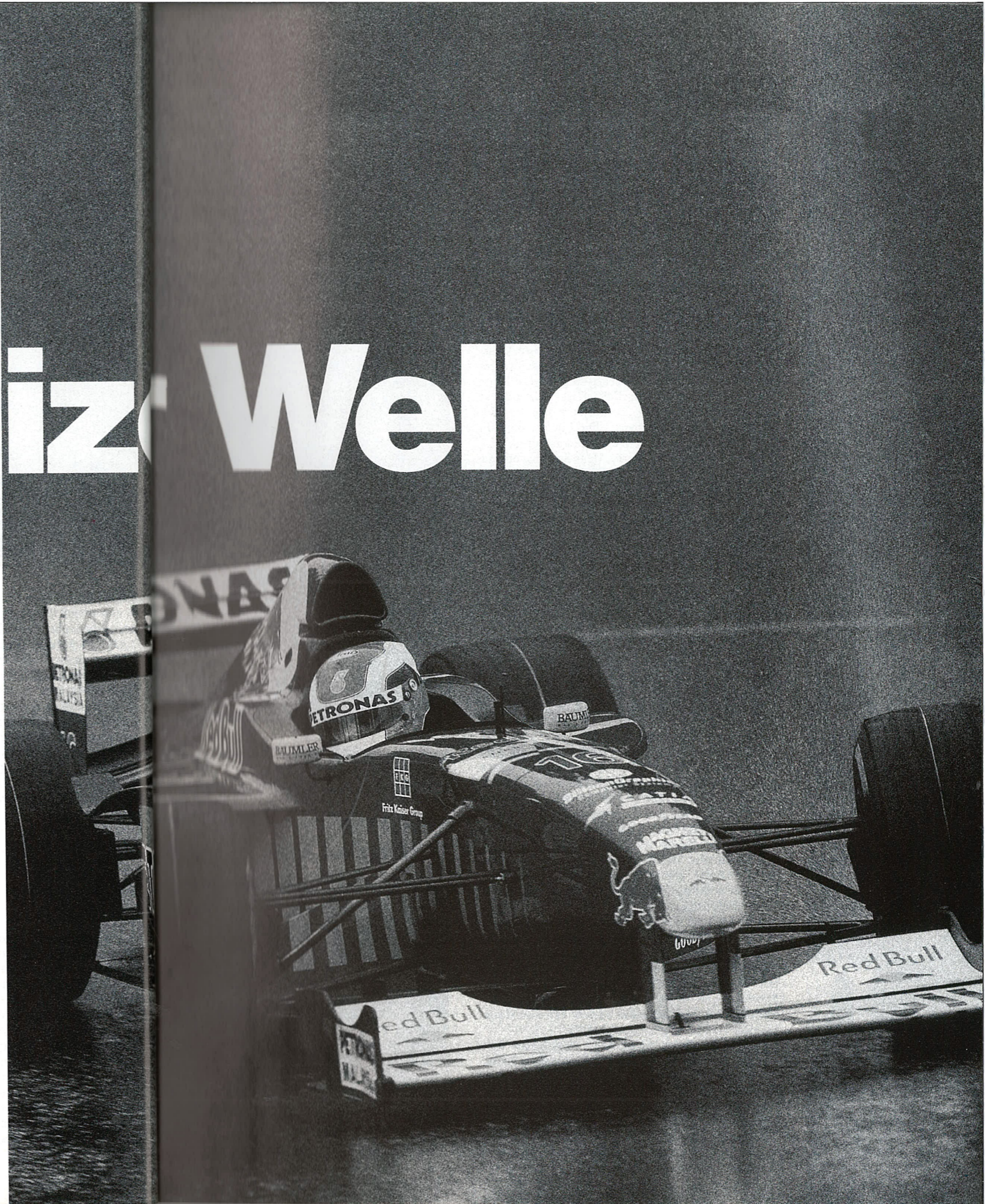
Er setzte sich in das Ersatzchassis, das sich ähnlich anfühlte, und legte im dritten Anlauf seine beste Zeit vor: 1.51,75 Minuten – 2,27 Sekunden hinter Jacques Villeneuve im Williams. Jegliche Hoffnungen auf eine fliegende Runde wurden von Tarso Marques torpediert. „Herab zur Eau Rouge lief ich auf ihn auf“, so Johnny, „als er den Berg hinunterzockelte. Ich war mir sicher, daß er nicht in die Spiegel schaute, also mußte ich zurückstecken. Das war unnötig und dumm.“

Morbidelli, der nur zwei ernsthafte Runden fahren konnte, war nach einem Drama im einzigen trockenen Training am Samstagmorgen drei Zehntel langsamer. „In der Bus-Stop-Schikane schien etwas an der Auf-



Erfrischend war's – Journalist, Team und Fahrer kämpfen in Spa-Francorchamps mit urgewaltigen Sintfluten

MARTYN LEFFORD/LAT, DARREN HEATH





hängung vorne rechts zu brechen, und das Auto schlug gegen die äußere Leitplanke. Ich verlor viel Zeit durch die Reparaturen. Das Heck fühlte sich danach noch nervöser an. Ich hatte nur noch zehn Minuten, und bei meinem dritten Versuch kam ich auf einen Randstein und endete im Kiesbett.“

Die Stimmung stieg sonntags im Warm-up, als Johnny die drittschnellste Zeit hinzauberte.

„Es ist immer wieder das gleiche“, grinste Johnny. „Kipp' ein bißchen Benzin hinein und es ist bestens. Wir müssen den richtigen Dreh finden, denn dann kann das Benzin in den Tanks schwappen und wir können die Reifen effizienter nutzen.“

13.30 Uhr: Herbert und Welti beenden ihr 11-Uhr-Meeting. Johnny winkt seinem Vater Bob zu, zieht die Ohrenstöpsel an, rollt sich die feuerfeste Maske über und stülpt sich seinen rot-weiß-schwarzen Helm auf. Welti und das Team stöpseln die Kopfhörer ein. Der Himmel in Belgien ist strahlend klar.

13.32 Uhr: Welti: „Johnny, kontrolliere die Position Deines Lenkrads.“ Herbert: „Die Funkverbindung ist völlig unbrauchbar. Ich kann nichts hören.“

13.33 Uhr: Welti: „Fangen wir an.“ Das Sauber Petronas Ferrari-Triebwerk heult auf, und Herbert zieht in die Boxengasse vor, als ihm Welti mitteilt, er solle direkt zur Startaufstellung fahren und nicht mehr in die Boxengasse. Morbidelli folgt ihm eine halbe Minute später.

13.34 Uhr: Lautes Motorgrollen auf dem Äther. Herbert: „Könnt ihr mich hören?“

Welti: „Das System ist jetzt in Ordnung. Gilles, sag mir, wenn das Auto in der Startaufstellung steht.“

13.36 Uhr: Herbert ist in der Aufstellung angekommen, während Morbidelli noch fährt. Welti meldet sich: „Hier bei uns hat es angefangen zu regnen.“ In der Box herrscht hektisches Treiben. Zügig werden die Regenreifen und die Intermediates auf die Startgerade gekarrt. An der Boxenmauer wirft Teammanager Beat Zehnder einen Blick in den Himmel. „Wir dürfen nicht überreagieren“, ermahnt Welti. „Laßt uns abwarten und sehen.“

13.38 Uhr: Lange muß das Team nicht warten, denn die Himmelsschleusen öffnen sich. Die Boxengasse gleicht einem wimmelnden Bienenstock. Reifen, Batterien und Kompressoren werden zur Strecke geschafft. Nur die Regenschirmträger für die VIP-Gäste sind noch einen Tick schneller. Tom Walkinshaw ist ein wenig zu langsam: Der schottische Grizzlybär wird klatschnaß. Als Rugby-Freak kümmert ihn das allerdings nicht. Die Fotografen fluchen, denn ihre japanische Spitzenelektronik ist nicht unterwasserreif.

13.42 Uhr: Michael Schumacher hat seine Runde zur Startaufstellung bis zur letzten Sekunde hinausgezögert. Der Regen nimmt inzwischen tropische Ausmaße an, und Schumacher fährt auf Regenreifen. Welti beobachtet den Ferrari in der Bus-Stop-Schikane und funkt sofort zu seinen Ingenieuren: „In der Bus-Stop-Schikane besteht extreme Aquaplaning-Gefahr. Warnt die Fahrer!“

13.47 Uhr: Welti fragt Morbidellis Ingenieur Willi Rampf, ob er sich noch an die Benzinverbrauchsdaten aus dem Regentraining am Freitag erinnern kann. „So etwa 93%“, erwidert Rampf.

13.50 Uhr: Der Wolkenbruch ist in Nieselregen übergegangen, und das Team entscheidet sich für einen Wechsel auf Intermediates.



Lange muß das Team nicht warten, bis sich die Himmelsschleusen öffnen. Die Boxengasse gleicht einem wimmelnden Bienenstock



13.51 Uhr: Leschiutta: „Noch acht Minuten. Sobald es auch paßt, sollten die Autos angelassen werden.“

13.52 Uhr: Welti: „Johnny, Funktest.“

Herbert: „Alles okay.“

13.53 Uhr: Zehnder: „Das Rennen wird hinter dem Safety-Car beginnen. Es gibt keine weitere Einführungsrunde, und das Rennen wird beginnen, sobald das Auto die Startlinie überfahren hat.“

13.54 Uhr: Trotz des hektischen Treibens ist genug Zeit, die Gegner zu beobachten. Welti: „Frentzen startet auf A Quattro-Reifen (echte Regenreifen), Michael auf Intermediates, Villeneuve ist auf A Quattros; genauso wie Alesi.“

13.55 Uhr: Zwischen dem tosenden Motorenlärm und einem Knistern auf den Kopfhörern sind Johnny Herberts Worte „viel zu naß“ und „Reifen“ gerade nicht entzifferbar. Herbert schwimmt mit seinen Intermediates und befürchtet, daß das Safety-Car am Ende der ersten Runde aussichert und er zu viel Zeit verlieren wird. Die Regengischt ist so stark, daß er nicht einmal Oliver Gavins Mercedes CLK sehen kann. Johnny will auf Regenreifen wechseln.

Weltis Reaktion: „Nein, Johnny, bleib draußen!“

13.56 Uhr: Das Team bereitet weitere Reifensätze vor. Untergeen Herberts Beobachtung geht das Team davon aus, daß beim ersten Stopp Slicks benötigt wer-

den. Für den Extremfall werden auch Regenreifen vorbereitet, während die Slicks in ihren Heizdecken bei 79 Grad Celsius vor sich hinschlummern.

14.11 Uhr: Die ersten drei Runden dauern länger als zehn Minuten, bis das Safety-Car das Feld endlich losläßt. Johnny und Gianni kommen als Zehnter und Zwölfter an der Box vorbei. Da Ralf Schumacher so freundlich war, auf der Fahrt in die Startaufstellung einen kleinen Ausflug ins Grüne zu unternehmen, mußte er aus der Boxengasse starten.

14.17 Uhr: Herbert ist Neunter, als Villeneuve in die Boxen fährt, um nach drei echten Rennrunden auf Intermediates zu wechseln. Für einiges Erstaunen sorgt Alesi, dem eine Runde später Slicks draufgeknallt werden. Auch Frentzen stoppt für Slicks, und als Herbert neben Hill auf der Innenseite kämpft, jubelt die Box. Nach nur acht Runden ist er bereits Sechster. Morbidelli hält Position 10 mit neun Sekunden Abstand.

14.26 Uhr: Die erste Funkbotschaft von Herbert lautet knapp: „Reifen!“ Die Mannschaft springt auf.

14.27 Uhr: Herbert: „Ich bin in der Boxengasse.“ Er stoppt exakt auf den Markierungen, das verbrauchte Gummi wird gegen warme Slicks getauscht, weg ist er. Ein klägliches Hilferuf von Morbidelli: „Meine Reifen sind völlig hinüber. Ich brauche neue!“ ▶

Eil-Genossen: Die emsigen Sauber-Werker vollbringen einen der schnellsten Boxenstopps des Wochenendes

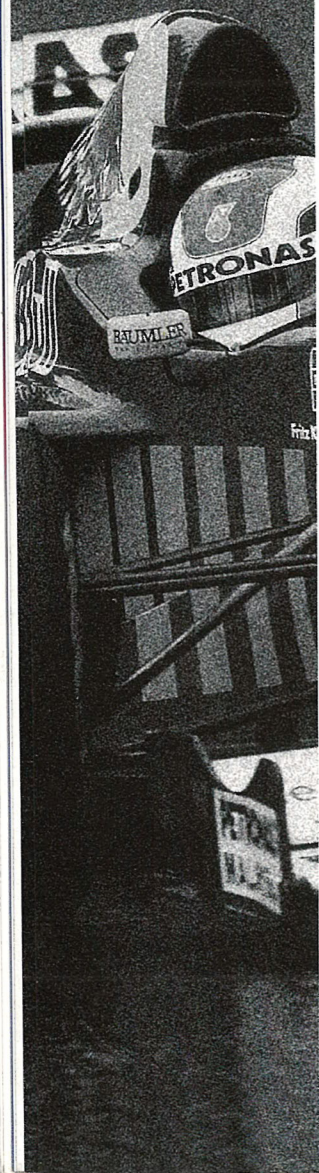
Johnny liegt mit 1,7 Sekunden zu Beginn der letzten Runde nur mehr einen Wimpernschlag vor Jacques Villeneuve. Totenstille im Funk



Die charakteristische La Source-Kehre entläßt die Fahrer in Richtung Eau Rouge

14.30 Uhr: Morbidellis Stopp verläuft planmäßig. Die Pneu von Johnny und Gianni werden auf ihren Luftdruck überprüft, aufgestapelt und weggekartt.
 14.40 Uhr: Nach einem Drittel der Renndistanz führt Schumacher komfortabel mit 40 Sekunden vor Alesi. Fisichellas Jordan liegt mit einem Abstand von 14 Sekunden dahinter, verfolgt von Häkkinens McLaren in 5-Sekunden-Schlagdistanz. Und auf Platz fünf tobt bereits Johnny hinter seinem früheren Lotus-Teamgefährten her. Im Spiegel des Briten tauchen Coulthard und Frentzen auf. Frentzen überholt den McLaren. Die schottische Bedrohung entfällt, als Coulthard sich auf einem rutschigen Kerb ins Aus dreht. Frentzen ist zu stark, aber Herbert wird seinen fünften Platz halten können, wenn Alesi einen ungeplanten Stopp einlegt.
 15.10 Uhr: Zwei Drittel der Distanz sind absolviert. Für fast eine dreiviertel Stunde gab es keinen Funkkontakt mehr. Herbert ist noch immer Fünfter, aber Villeneuve – inzwischen auf Slicks – jagt den Sauber im 4-Sekunden-Abstand. Beide stoppen in Runde 31 zum letzten Mal. Nach einem krachenden Motorengeräusch ist schließlich wieder Johnny Herberts Stimme zu hören: „Reifen!“ Die Crew fällt über den Monoposto her, und nach nur 29,45 Sekunden ist der Spuk vorbei und Johnny wieder auf der Strecke. Von allen 41 Stopps dieses Nachmittags sind nur drei schneller. Villeneuve braucht 30,39 Sekunden. Sauber-Physiotherapeut Josef Leberer jubelt, als Johnny wieder als Fünfter im Rennen ist.
 15.15 Uhr: Der letzte Stopp für Gianni ist mit 29,01 Sekunden sogar noch schneller. Sichtliche Entspannung im Team. Alle Arbeiten sind plangemäß erledigt worden, keine Stopps liegen mehr an.
 15.18 Uhr: Welti: „Der Benzinvorrat ist minus 1“. Keine Antwort von Herbert, der andere Sorgen hat. Er hat sich eine kleine Verschnaufpause geschaffen, da Villeneuve zeitweise von den Benetton von Alesi und Berger aufgehalten wird. Aus der Sicht von Sauber dauert diese Behinderung aber nicht lange genug. Noch fünf Runden. Doch Villeneuve ist gigantisch schnell. Nur fünf Autos durchbrechen an diesem

Nachmittag in Spa die 1.54 Minuten-Schallmauer und Villeneuve teufelt mit 1.52,96 durch die Ardenen. Er jagt Johnny Herberts Sauber mit nun noch 4,3 Sekunden Rückstand und knallt dann ein 1.52,71er Runde hin – damit ist er nur noch 2 Sekunden zurück. In Runde 43 zaubert Villeneuve mit 1.52,69 die schnellste Zeit des Rennens auf dem Asphalt. Mit 1,7 Sekunden liegt Johnny zu Beginn der letzten Runde nur mehr einen Wimpernschlag vor dem Kanadier. Totenstille im Funk. In dieser ultimativen Runde setzt Johnny seine eigene Bestzeit. Sie ist zwar immer noch neun Zehntel langsamer als Villeneuves Fabelzeit, aber dennoch ist sie die zweitschnellste des gesamten Rennens. Villeneuve ist geschlagen, und Johnny hat sich seinen fünften Platz verdient.
 15.34 Uhr: Welti: „Klasse! Super, Johnny! Herzliche Glückwünsche, toll!“
 Bob Herbert atmet aus und lacht zum ersten Mal seit 90 Minuten. Auf dem Weg zum Parc fermé applaudiert das Team Herbert spontan. Morbidelli kommt als Zehnter ins Ziel und ist der letzte nicht Überraschende. Nur knapp hinter dem mit Problemen kämpfenden Alesi passiert er die Ziellinie. Aber liegt eine Minute hinter Johnny und wirkt unglücklich. Schulterklopfen, doch er sagt nichts. Später wird er erklären, daß er zuviel Zeit mit den alten Intermediates auf der abtrocknenden Strecke verloren hat. Das Schicksal einer Nummer 2?
 15.36 Uhr: Peter Sauber und Teammitarbeiter Fritz Kaiser fallen sich um den Hals. Es ist das sechste Ergebnis in den Punkterängen in diesem Jahr. Sauber ist glücklich: „Johnny fuhr ein fantastisches Rennen und das Team hat hervorragend gearbeitet, vor allem in strategischer Hinsicht. Es war super.“
 Das war es wirklich. Die Reifenwahl hat genau gepaßt, die Stopps waren tadellos und als Belohnung gab's einen Platz zwischen den beiden Williams. Man spricht über Eidgenossen, über Schweizer Uhrenwerke, Präzisionswerke und Effizienz. Aber nicht immer kann alles so harmonisch laufen. Das Team hat in Spa wirklich einen tollen Dienst getan. ①



WILLANS RACING HARNESSES BELL HELMETS Arai HELMET RECARO EP RACING JAVEX SPAX MINTEX brake pads TSW und viel mehr!

Experience and off

UK SALES TEAM

EXPORT SALES TEAM

WHEEL & TYRE

demon tweeks
WORLD LEADERS IN MOTORSPORT MAIL ORDER

1997 £3.00

DEMON TWEKS
Weltführendes Motorsport - Verandhaus • 26 Jahre Erfahrung im Bereich des Motorsportzubehörs • Wir bieten Ihnen über 1000 Produkte der führenden Hersteller weltweit, an • Ausgezeichneter Kundendienst.

Schreiben Sie uns doch an - faxen Sie uns Ihre anschrift - oder schreiben Sie einfach eine Postkarte! Wir Schicken Ihnen sofort Ihren 252 - seitigen 'Demon Tweeks' Katalog kostenlos zu, 'Demon Tweeks' Abt 138, 75 Ash Road South, Wrexham Industrial Estate, Wrexham, Clwyd, LL13 9UG ENGLAND. Tel: 44 1978 664462 Fax: 44 1978 664467

sparco

Haben Sie schon Ihren Katalog bestellt?



Eine Dame von Welt

Als Formel 1-Mäzen unterstützt Barbara Behlau das Tyrrell-Team



Barbara Behlau genießt die Formel 1 an der Seite des 'Familienbetriebs' Tyrrell

Wieviele Privatpersonen kennen Sie, die Sponsor eines Formel 1-Teams sind? Wahrscheinlich nicht viele, denn im Augenblick gibt es nur eine.

Barbara Florentine Behlau ist deutsche Hamburgerin mit holländischer Mutter. Ihr Vater war Springreiter, und ihre Tochter, Bernadette Brune, ist eine international bekannte Reiterin mit Wohnsitz in Monaco. Barbara Behlau lebt seit fünfzehn Jahren in Monaco, das sie als 'internationales Dorf' bezeichnet. Dort betreibt sie ein Unternehmen Agence Barbara.

Zusammen mit zwei Mitarbeitern managt sie Künstlerkarrieren, vornehmlich von Musikern, deren Musik sie in einem Tonstudio in Südfrankreich auch gleich produziert. Gelegentlich organisiert sie auch Reitveranstaltungen, aber was hat sie mit der Formel 1 zu tun?

„Roland Ratzenberger war ein enger Freund von mir“, sagt sie. „Wir kannten uns seit

etwa drei Jahren, und eines Tages erzählte er mir, daß er gerne in die Formel 1 gehen würde, aber nicht das nötige Geld hätte. Ich sagte zu ihm: 'Okay, dann geb' ich es dir'. Das hat ihn sehr überrascht.“

Barbara Behlau war damals neben Nick Wirth und Konrad Schmidt Miteigentümerin am Simtek-Team, in dem Ratzenberger vor jenem schwarzen Wochenende in Imola seine so kurze Grand Prix-Karriere bestreiten sollte. Sie erinnert sich nicht gerne daran. „Roland war so ein guter Mensch. Er rief mich von überall auf der Welt an. Ich verstand nichts von der Formel 1. Einmal hat er mich gefragt, was ich tun würde, wenn ihm etwas passieren würde. Ich sagte ihm, er solle nicht so blöd sein, es würde ihm nichts passieren. Aber ich sagte ihm auch, daß ich weitermachen würde. Ich war damals nicht in Imola, weil ich etwas am Fuß hatte. Und dann geschah der tödliche Unfall. Es war wirklich sehr tragisch.“

„Rolands Teamkollege David Brabham besuchte mich danach. Ich erzählte ihm, daß ich Roland versprochen hatte, weiterzumachen. Und das wollte ich auch. Leider verwandelte sich dann alles in eine sehr schlechte Erfahrung. Ich verlor Geld, Jos Verstappen verlor Geld, denn einige Leute um uns herum waren echte Gangster. Nach Simtek beschloß ich, nie wieder zurückzukommen.“

Da aber die Formel 1 nach Barbara Behlaus Worten ein

echter Virus ist, begann sie den Zirkus bald zu vermissen. Sie wußte, daß es auch viele gute Leute in der Formel 1 gab, und außerdem war da noch etwas anderes. „Ich hatte ein gutes Verhältnis zu Rolands Eltern. Irgendwann störte es mich, daß alle nur von Senna redeten und fast keiner mehr von Roland. Eines Tages rief mich Rupert Manwaring von Tyrrell an. Ich sagte zu ihm, daß ich dieses Jahr in Monaco etwas tun wollte, zum Gedenken an Roland. Immerhin hatte er mir beim Entwurf meines Firmenlogos geholfen.“

Während Barbara Behlaus erster Anlauf in der Formel 1 einen unangenehmen Nachgeschmack hinterließ, empfand sie die Situation bei Tyrrell als positiv. „Das ist ein riesiger Unterschied“, erklärt sie. „Tyrrell ist ein ganz tolles Familienteam. Netter und zuvorkommender könnten die Leute kaum sein. Und Mika und Jos mag ich unheimlich gern.“

Aber es gefiel ihr auch, sich wieder unter das Boxengassenvolk und sogar die Presse mischen zu können. Nach Silverstone blieb sie in England, um das Tyrrell-Werk zu besuchen. Sie ist keine passionierte Grand Prix-Besucherin, trotzdem fuhr sie nach Ungarn, und auch in Österreich möchte sie dabeisein.

Es würde naheliegen, daß sie die Formel 1 für Geschäftskontakte nutzt, aber das tut sie nicht. „Mein Geschäft ist zwar sehr hart, aber es läuft gut und beansprucht viel Zeit. Die Formel 1 ist für mich ein Steckenpferd, ein immer faszinierenderes. Im Moment ist sie unbe-rechenbar. Langeweile kommt da nicht auf.“ 1



DARRIN HEATH

Endstation Benetton?



Ist Jean Alesi am Ende seiner Laufbahn? Der Franzose sieht das nicht so, wie Tony Dodgins erfuhr

Wenn man den im Sommerloch immer besonders wilde Blüten treibenden Gerüchten glauben darf, so ist er zum drogenabhängigen Strichjungen des Grand Prix-Sports verkommen, zu einem, der sich verzweifelt an jeder Ecke und für wenig Geld anbietet.

Es ist kaum vorstellbar, daß ein Fahrer wie Jean Alesi in der jährlich stattfindenden Reise nach Jerusalem ohne Stuhl bzw. Cockpit dastehen könnte, wenn die Musik verstummt. Und doch war in Ungarn zu hören, daß sich Alesi für eine Million Dollar bei Ferrari angeboten habe, bevor Eddie Irvine (für fünf Millionen) zum dritten Mal verpflichtet wurde. Und daß er Eddie Jordan geradezu angefleht habe, die Zusammenarbeit, die den beiden 1989 den Meistertitel in der europäischen Formel 3000 eingebracht hatte, zu erneuern.

Als Alain Prost dieses Jahr Ligier übernahm, sahen viele Alesi schon als dessen neuen Fahrer für 1998. Doch in Spa verkündete Prost, daß man Panis für weitere zwei Jahre verpflichtet habe und daß der zweite Fahrer mit Sicherheit kein Franzose sein werde.

Alesi's Formel 1-Debüt 1989 war eindrucksvoll. Seine Schnelligkeit bereitete der Karriere von Jonathan Palmer ein Ende, und ein Jahr später kämpfte er in Phoenix bereits mit Ayrton Senna um die Führung und belegte auch in Monte Carlo den zweiten Platz. Und zwar in einem Tyrrell. Alle Welt riß sich um ihn. 1991 saß er in einem Ferrari. Und genau da liegt das Problem. Es hätte ein Williams sein sollen. Der Vertrag mit Frank Williams war bereits unterschrieben, als Alesi der Anruf aus Maranello erreichte. ▶

BERNARD ASSET



„Wenn ich eine Möglichkeit sehe, zu Ferrari zu gehen, muß ich nicht mich für eine Million fahren zu lassen“

Wer weiß, was heute wäre, wenn damals statt Alesi Herz sein Verstand gesiegt hätte. Aber in seinen Adern fließt nun mal sizilianisches Blut, und sein Herz trägt er auf der Zunge. Welcher Mensch dieses Schlags hätte dem springenden Pferd widerstehen können?

Sieben Jahre später ist Alesi wieder auf Feld 1 angekommen und klopft an Eddie Jordans Tür. Das Wochenende vor Spa verbrachte er an Jordans Seite bei einem Fußballspiel von Oxford United. Nichts gegen Oxford United, aber es gibt sicher spannendere Partien – das letzte Spiel, das Alesi davor gesehen hatte, war immerhin Juventus Turin gegen den AC Mailand.

„Ich will ehrlich sein“, sagt Alesi. „Wenn ich heute in der Formel 1 bin, dann nur wegen Eddie. 1988 war ich am Ende. Mein Sponsor Marlboro war weg, alles war weg, und Eddie gab mir eine

Chance. Ich hab' sie ihm zurückgegeben, indem ich den Formel 3000-Titel holte. Aber das heutige Jordan-Team ist nicht das Team von früher. Jordan Grand Prix ist ein großes Unternehmen mit einem riesigen Budget. Für mich gehört Jordan zu den Top-Teams. Und deshalb ist die Situation heute eine andere.“

Das ist korrekt. Seit Alesi dem Team vor acht Jahren seinen ersten internationalen Erfolg bescherte, ist viel passiert. Jordan ist ein Team an der Schwelle zum Erfolg, dessen technische Mannschaft aber noch ohne große Erfahrung ist. Es wäre sicherlich sinnvoll, einen erfahrenen Mann mit einem etwas kühleren Kopf zu verpflichten. Bevor McLaren erneut zugriff, stand daher David Coulthard ganz oben auf der Liste. Und nun Alesi? Irgendwie kann ich den Mann bei Ferrari nicht vergessen, der mit dem Vorsatz, diplomatisch zu sein, Jean A

sis Kopf als etwas beschrieb, das sich ständig in einem Stadium des Ungleichgewichts befinde.

Jordan war stolz darauf, Alesi in der Formel 3000 die richtige Umgebung verschafft zu haben – etwas, das dem Oreca-Team ganz klar nicht gelang.

Könnte es sein, daß Alesi sieben Jahre lang nur geschlummert hat, durch widrige Umstände am Erfolg gehindert? „Die Formel 1 beschert einem ein fantastisches Leben“, sagt er. „Ich hatte die Möglichkeit, mir von Nelson Piquet helfen zu lassen, aber oft hat er nur nach den Mädchen geschaut. Ich fand ihn sehr witzig. Dann war ich Teamkollege von Alain Prost. Für ihn war die 91er Saison der Anfang vom Ende bei Ferrari. Jeder schoß auf jeden, und die Atmosphäre war sehr schlecht. Aber das Traurigste ist, daß ich in all den Jahren nur ein Rennen gewonnen habe. Es gibt aber auch etwas Positives. Bei den aufregendsten Kämpfen war ich immer dabei. Meine Fans erinnern sich an Szenen mit mir und Ayrton oder mir und Mansell. Darüber freue ich mich sehr.“

Okay, aber das wird ihm doch nicht gerecht. „Nein, aber man darf die Situation bei Ferrari nicht vergessen. Erst in meinem letzten Jahr dort war das Auto so gut, daß ich schließlich siegen konnte. Insgesamt hatte ich vielleicht drei Siegeschancen, die aber immer von Defekten vereitelt wurden. Ich habe keine Fehler gemacht oder Rennen verkorkst.“

Alesi streitet ab, sich zu Dumpingpreisen in Maranello angeboten zu haben – ein Unterfangen, das vielleicht sogar eines Tages hätte klappen können, wenn er sich nicht 1995 so öffentlich mit Jean Todt verworfen hätte. „Die Leute wis-

sen nichts“, sagt er ganz ernst. „Sie haben keine Ahnung, was ein Vertrag oder ein gutes Verhältnis bedeutet. Einen Tag vor Spa war ich mit Luca di Montezemolo auf einem Boot. Wir haben einen Ferientag zusammen verbracht. Wenn ich eine Möglichkeit sehe, zu Ferrari zu gehen, dann muß ich nicht Todt bitten, mich für eine Million fahren zu lassen. Es geht nicht um Geld. Bei Benetton macht es sicher einen Unterschied, ob man über eine oder zehn Millionen spricht, bei Ferrari nicht. Als ich bei Ferrari anfang, war Todt noch nicht da. Er kam erst viel später und fand eine Menge Probleme und noch mehr Politik vor. Zu Beginn war ich vielleicht zu direkt zu ihm und habe zuviel verlangt. Aber ich hatte ja auch vier Jahre auf den Erfolg gewartet. Inzwischen hat er vieles geändert, aber eben erst jetzt – und nicht, als ich ihn darum bat. Wahrscheinlich haben wir uns nicht verstanden, weil ich zu ungeduldig war.“

Fragt man Alesi, ob er sich um seine Zukunft in der Sorgen macht, dann schießen einem seine blauen, tiefgründigen Augen wie Feuerpfeile entgegen. „Über – haupt – nicht“, erklärt er mit Nachdruck, jede Silbe einzeln betonend. „Manchmal glaubt man, daß man nur eine Chance hat, und unterschreibt ganz schnell – und zwei Wochen später kommt ein anderes Angebot. Aber ich habe mein Geld gemacht. Ich habe eine Familie, alles ist in Ordnung, und ich will nichts überstürzen.“

Wer das nun so interpretiert, daß Alesi Leidenschaft verschwunden ist, der wird schell eines besseren belehrt. „Es ist nicht die Leidenschaft oder die Motivation, die sich im Laufe der Zeit

In Ungarn in Gespräche vertieft: Alesi und Jordan. Unten: Im Benetton oft gut aber selten glücklich



verliert, sondern die Bereitschaft, Kompromisse einzugehen. Man macht immer Kompromisse. Von zehn Vertragsbedingungen sind vielleicht drei wichtig, der Rest sind Kompromisse. Mein Vertrag wird keine Kompromisse enthalten, weil ich ein gutes Leben führe und in der Formel 1 Erfolg habe.“

Mit anderen Worten, er will Ärger vermeiden? „Nein, das ist es nicht; worum es mir geht, das ist die Qualität des Arbeitsumfelds. Vielleicht hat man irgendwann ein größeres Haus, aber das Erste, was man morgens machen muß, ist trainieren. Da geht kein Weg dran vorbei. Zusätzlich kommt das Team und sagt: 'Sprich nicht mit diesem und jenem, trink dies und das, und schreib heute und morgen jeweils 1000 Autogramme'. Kein Problem, dann schreib' ich 2000 Autogramme – aber nur am Samstag, und nicht am Freitag, Samstag und Sonntag. Die Arbeit muß doch noch Spaß machen.“

Das Problem mit den jungen Fahrern ist, daß sie einfach nur fahren wollen und alles unterschreiben. Oft bereuen sie es hinterher, aber dann gibt es kein Zurück mehr.“ Apropos junge Fahrer. Die Tatsache, daß Alexander Wurz sowohl in Magny-Cours als auch in Silverstone das Qualifikationsduell gegen Alesi gewann, war für den Marktwert des Franzosen alles andere als fördernd.

Alesi Fahrzeugkontrolle ist unübertröffen, aber im Benetton scheint immer nur ein Schatten des Mannes unterwegs zu sein, der einst den Ferrari auf einer Messerklinge entlang zu bewegen vermochte. „Manchmal baut man die Autos von vornherein aggressiver und weniger kontrollierbar, um die Leistung zu erhöhen. Und der Benetton paßt nicht zu meinem Fahrstil. Beim Ferrari ist der

Franco-italienische Fehde: Alesi und Briatore
Franco-japanische Entente: Jean und Kumiko



Auf Briatore angesprochen, macht Alesi lange Pause: „Es wäre mir lieber, Sie hätten nicht danach gefragt“



BRYN WILLIAMS, D.P.P.E.

Grenzbereich weich und fließend. Das ist zu leicht ist, hat man kein Gefühl, Benetton hat keinen Grenzbereich. Das Auto bricht dann hinten aus.“

„Ich muß mich im Qualifying jedesmal heimlich kämpfen. Ich kriege keine komplette Runde hin, denn das Auto ist zu unbeständig. Manchmal stelle ich in der Runde die Balance, dann bricht es eben hinten aus statt vor.“

Auf Briatore angesprochen, macht Alesi eine lange Pause. „Ich bin ne... Es ist frustrierend, besonders, wenn ich weiß, daß ich ein guter Starter und schnell fahren kann.“

Das klingt interessant, denn vor dem Rennen in Ungarn fand Martin Brundle bei einem Test in Silverstone heraus, daß beide Benetton extrem unterschiedlich sind. Bergers Lenkung war so leicht wie bei einem Cadillac, und die Lenkung war so schwer, daß Brundle Auto kaum fahren konnte. „Das Auto ist so nervös, daß ich die Reaktion der Lenkung einfach brauche“, erklärt Alesi.

daß er nicht traurig sein wird, wenn er das englische Team verlassen kann.

Den Sommer verbringt Alesi mit Freundin Kumiko und Tochter Helena auf seinem Boot an der Côte d'Azur, den Rest der Zeit in seinem Haus in Genf. Kumiko hat ihre Schauspielkarriere in Japan vorerst auf Eis gelegt. Alesi hat sein Geld gemacht, aber die Rennleidenschaft brennt eben noch, und er hat nicht vor, ohne Stuhl dazustehen, wenn die Musik aufhört zu spielen.

„Fest steht derzeit nur, daß ich nicht aufhören werde. Ich will keine Kompromisse mehr eingehen, und wenn ich in der Formel 1 keinen Platz mehr finde, dann gehe ich eben woanders hin. Es ist nicht so, daß ich glaube, daß ich einen Platz in der Formel 1 verdient hätte, sondern ich einfach will zeigen, daß ich immer noch motiviert bin.“



BERNARD ASSET, LAT ARCHIVE

ZEIT ZEICHEN

Boxentafeln wirken in der Formel 1 wie Überbleibsel aus der Antike. Caroline O'Connor fand heraus, wie und warum sie immer noch eingesetzt werden

Wir alle wissen, daß die Formel 1 die am höchsten technologisierte Rennserie der Welt ist und daß sich die Teams unglaublich ausgeklügelte Systeme und Hilfsmittel bedienen, um dies zu erreichen. Warum, fragt man sich da fast zwangsläufig, gibt es dann aber gleichzeitig immer noch Mechaniker, die sich in jeder Rennrunde über die Boxenmauer lehnen und den vorbeisenden Piloten Boxentafeln vor die Nase halten?

Die Antwort ist einfach. Boxentafeln sind die effizienteste und verlässlichste Form der Kommunikation zwischen den Fahrern und ihren Teams. Fernsehkommentatoren machen uns gerne glauben, daß Fahrer und Teamchefs während der Rennen ununterbrochen über Funk miteinander plaudern. Dies entspricht jedoch nicht den Tatsachen. Die Funkverbindung ist nämlich alles andere als zuverlässig. Auf den meisten Strecken funktioniert sie nur in bestimmten Abschnitten, niemals aber in allen Bereichen einer Runde.

„Wir machen an jedem Wochenende einen Funktest über eine komplette Runde“, erklärt Ian Phillips, der bei Jordan für Ralf Schumachers Boxentafel zuständig ist. „Dadurch finden wir he-



Das letzte, was Frenz vor seinem Sieg in San Marino zu lesen bekam: Mit 3,2 Sekunden Vorsprung auf erster Position, eine Runde vor Rennende

Der Kanzler hat keinen



3DE-7886R

Ein Autoradio hat ja jeder. Der CD-Wechsler im Auto ist ebenfalls ziemlich normal. Schade nur, daß Sie damit immer das Hören. Weil selbst kleine Wechsler aus Platzgründen im Kofferraum verschwinden, kommen Sie an das Ding einfach nicht ran. Jedenfalls ohne anzuhalten. Ein Unding im Stau. Und wenn's regnet eine Sauerbraten.

Wir stellen uns Fortschritt etwas anders vor. Nicht so ein bisschen, niemals umständlich, nicht so gewöhnlich.

Der 3DE-7886R ist Alpine-Tuner und CD-Wechsler in einem. Ein einziges Gerät für RDS-Empfang, Abspielen von CDs und Verstärkung der Musik. Ein Meilenstein der Audiotechnik, der sich wichtiger oder größer macht als ein gewöhnliches Radio.

In Zukunft schieben Sie unterwegs ein schlankes Magazin ein und hören 3 CDs. Oder 6 oder 9. Sie müssen zum Wechseln nicht aussteigen. Abnehmbares Bedienteil und elektronischer Code verhindern, daß Neider dieses Vergnügens rauben.

Alpine. Nichts weiter.

ALPINE

Car Audio and Navigation Systems

ALPINE ELECTRONICS GmbH, Brandenburger Str. 2-6, D-40880 Ratingen, Germany, Tel: 0 21 02 - 45 50, Fax: 0 21 02 - 44 50

DISCOVER THE FUTURE
MOBILE MUSIC

Aufgetafelt - und doch nutzlos



1

1 JAPAN '76

In Fuji, beim letzten GP der Saison, mußte James Hunt mindestens Vierter werden, um die WM zu gewinnen.

Während des gesamten Rennens hatte es heftig geregnet, und gegen Ende lag Hunt mit komfortablem Vorsprung in Führung. Allerdings ging es seinen Reifen schlecht: Sie hatten große Blasen geworfen. Hunt hätte auf der Start/Ziel-Geraden durch die Regen fahren müssen, um die Reifentemperatur abzusenken, aber Runde um Runde verschenkte er diese Chance. Also befahl ihm das Team per Boxentafel 'Hunt - Reifen kühlen!'. Da er diese Information nicht verstand, wechselte er bei jedem Passieren eine Reifenart, änderte aber nicht seine Linie. Es kam, wie es kommen mußte: Er hatte einen Platten. Er humpelte an der Box und stürmte frisch bereift auf die Strecke. Wie vom Teufel besessen fuhr er das Rennen zu Ende. Als er aus dem Auto kletterte, dachte er, er hätte es nicht geschafft. Aber er war Dritter - und somit Champion!

2 BRASILIEN '81

Obwohl Alan Jones der amtierende Weltmeister und bei Williams der Nummer 1-Fahrer war, hatte sein Teamkollege Carlos Reutemann das ganze Wochenende über die Oberhand behalten.

Trotzdem lautete die Teamorder, daß, wenn Reutemann weniger als fünfzehn Sekunden Vorsprung vor Jones hatte, der Argentinier den Australier vorbeilas- sen mußte. Reutemann dominierte im Rennen - aber hinter ihm kämpfte sich Jones langsam auf Platz zwei vor. Zu diesem Zeitpunkt beschloß Reutemann, sich mehr an die Buchstaben als die Teamorder zu halten. Er drückte mächtig auf die Tube und vergrößerte seinen Vorsprung auf über fünfzehn Sekunden. Gegen Ende des Rennens hielt ihm sein Team auf der Boxentafel die Nachricht 'Jones - Reut' vor die Nase. Er war jedoch nicht gewillt, Jones den Sieg zu überlassen. In der letzten Runde ging er etwas vom Gas, gewann aber immer noch mit viereinhalb Sekunden Vorsprung. Jones wechselte danach nie wieder ein Wort mit Reutemann.



2

raus, an welchen Stellen der Strecke die Funkverbindung funktioniert. Aber mit einem Motor im Rücken, der sich mit 16.000 Umdrehungen in der Minute die Seele aus dem Leib schreit, verstehen die Fahrer eh nicht viel, wie sich jeder leicht vorstellen kann.

Diesem Umstand ist es zu verdanken, daß die gute alte Boxentafel noch nicht ausrangiert wurde. In jeder Runde eines Rennens zeigt sie immer wieder neue große, leuchtende Buchstaben, Zahlen und Symbole auf. Für die Bestückung der Tafel ist normalerweise der Renningenieur eines Fahrers zuständig. Viele unter ihnen bezweifeln allerdings, daß die Piloten überhaupt die Zeit haben, die Tafeln zu lesen, und einige halten es auch nicht für nötig, in jeder Runde Informationen weiterzugeben. Mancher Fahrer hat auch schon offen zugegeben, nie auch nur einen einzigen Blick auf die Tafel zu werfen. „Ich schaue jedesmal“, meint dagegen beispielsweise Jos Verstappen. „Und ich kann auch immer alles erkennen, aber die wichtigste Information darauf ist für mich der Zeitpunkt, wann ich stoppen soll - und die eigene Position.“

Problematisch ist an manchen Strecken dann wiederum die Lage der Box eines Teams: Wer zum Beispiel in Brasilien am hinteren Ende der Boxengasse angesiedelt ist, hat schlechte Karten. Dort beginnt nämlich bereits die Bremszone für die scharfe Linkskurve, und die Fahrer haben alle Hände voll zu tun, um den richtigen Einlenkpunkt zu finden und womöglich auch noch Überholmanöver ihrer Verfolger abzuwehren. Zum Lesen der Boxentafel bleibt da nicht immer genügend Zeit. Dieses Problem kann nur dadurch umgangen werden, daß die Mechaniker mit ihren Tafeln an der Boxenmauer entlang weiter nach vorne rücken - und dabei unter Umständen ihren Kollegen der anderen Teams in die Quere kommen. ▶



3 ENGLAND '94

1994 überholte Michael Schumacher in Silverstone seinen Widersacher Damon Hill in der Aufwärmrunde. Nach dem Regelbuch hätte er dafür auf den letzten Platz der Startaufstellung verbannt werden müssen, aber in der allgemeinen Konfusion passierte nichts dergleichen. In Runde 14 wurde Schumacher jedoch eine Stop-and-Go-Strafe von zehn Sekunden auferlegt, die innerhalb der nächsten drei Runden abzuleisten war. In Runde 17 kam er zu einem geplanten Boxenstopp herein, fuhr jedoch an der Stelle vorbei, an der er seine Strafe hätte absitzen müssen. In den Runden 21, 22 und 23 wurde ihm schließlich die schwarze Flagge gezeigt. Erst als er in Runde 26 auf der Boxentafel den Befehl 'in' sah, leistete er wenig später seine Strafe ab. Das Rennen gewann Hill.

Fahrer erkennen ihre Tafel daran, an welcher Stelle sie herausgehalten wird. Als Unterscheidungsmerkmal zu der des Teamkollegen dienen Nationalflaggen und unterschiedliche Farben. Von den verschiedenen Informationen kann ein Fahrer schätzungsweise nur eine wahrnehmen. Deshalb pickt er sich diejenige heraus, die für ihn zu dem jeweiligen Zeitpunkt am wichtigsten ist. Im Angebot sind Details über die Position, wer hinter oder vor einem liegt – und mit welchem Abstand –, wieviele Runden es bis zum nächsten Boxenstopp oder Rennende sind. Manchmal sieht man auch ganz spezifische Mitteilungen wie 'langsam' oder einen Pfeil, der bedeutet, daß man die Box anfahren soll. In diesem Fall werden alle anderen Informationen von der Tafel entfernt, um die wichtigste hervorzuheben.

Aber manchmal ist auch das keine Garantie dafür, daß der Fahrer die Anweisung sieht oder lesen kann – oder sie befolgt. In der Praxis hat dies schon zu pikanten und bisweilen wenig erfreulichen Situationen geführt. ❶



4 PORTUGAL '89

Als Nigel Mansell 1989 in Estoril zu schnell in die Boxengasse einbog und an seiner Box vorbeifuhr, ahnte noch niemand, was dies zur Folge haben würde. Er setzte zurück und verstieß damit gegen das Reglement. Hätten ihn seine Mechaniker zurückgezogen, wäre alles okay gewesen...

Zurück auf der Strecke, beschloß er, Ayrton Senna die Führung abzunehmen. Später würde er zu Protokoll geben, die Boxentafel signale nicht gesehen zu haben, einschließlich der schwarzen Flagge, die ihm vier Runden lang gezeigt wurde. Was folgte, ist Geschichte: Zu Beginn der 49. Runde zwängte er sich innen an Senna vorbei, berührte dessen McLaren und beförderte sich und den Brasilianer ins Aus. Mansell zog mit einer Geldstrafe und einer Sperre für ein Rennen von dannen.

5 AUSTRALIEN '97

Jean Alesi lag beim diesjährigen Auftaktrennen in Melbourne auf einem guten fünften Platz, bis er vergaß, zum Boxenstopp hereinzukommen.

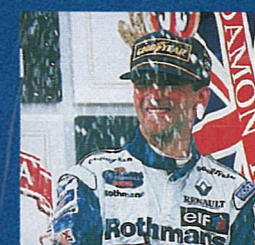
Sein Stopp war für die 31. Runde geplant, eine Runde nach Gerhard Berger. Durch die Stopps der anderen wurde er auf Platz 2 vorgespült, und währte sich wohl schon als Führender. Nur so ist es vielleicht zu erklären, daß er die Aufforderungen seines Teams, zum Tanken hereinzukommen, nicht wahrnahm. Benetton-Chefdesigner Nick Wirth streckte dem Franzosen mit der ganzen Länge seines nicht gerade kurzen Körpers mehrfach die Boxentafel entgegen. In Runde 35 war es dann zu spät: Der Benetton von Jean Alesi zuckelte vor sich hin, bis schließlich an Benzinmangel verdurstete und liegenblieb.



BOSS
HUGO BOSS

BRASTEM

Ganz **nah dran...**



Okay, er hat eine WM gewonnen, er ist reich und berühmt. Und doch läuft im Leben Damon Hills immer wieder viel verkehrt. Peter Windsor sucht nach Gründen

... und doch **so weit** entfernt

Aus den frühen Tagen ist mir vor allem ein Moment in Erinnerung geblieben: jener Tag im Golfclub, als Damon die Tür seines Reliant Scimitar öffnen wollte und ihm dabei der Türgriff in die Hand fiel. Er kringelte sich vor Lachen – doch diese Situation sollte charakteristisch für seine Karriere werden: so nah dran und doch so weit entfernt. Er hatte einen Firmenwagen, aber der neigte dazu auseinanderzufallen. Er hatte einen Formel 3000-Platz, aber das Team stand auf wackeligen Füßen. Doch Damon zeigte auch sein eigenes Wesen. Er konnte über die Situation lachen, spürte aber gleichzeitig eine starke Verantwortung für seine Familie. Man hatte immer den Eindruck, daß er irgendwie und irgendwo die Mittel zum Erfolg finden würde. Es hatte etwas mit seinen Schritten zu tun – lang und entschlossen – und mit seiner Einstellung – unkompliziert und resolut.

Und trotzdem: Auch als es Damon Hill bis ganz nach oben geschafft hatte, wurde ihm der Boden unter den Füßen weggezogen. Der Weltmeistertitel entglitt ihm noch bevor er ihn richtig auskosten konnte.

Doch gehen wir zurück zu den Anfängen. Im Winter 1990 wurde dem Williams-Testfahrer Mark Blundell ein fester Platz bei Brabham angeboten. Sein Nachfolger sollte möglichst in Großbritannien wohnen und frei von jeglichen Verpflichtungen sein. Als der neue Williams getestet werden sollte und Mansell nicht verfügbar und Patrese noch in Italien war, erhielt Damon seine Chance. Von nun an war er Williams-Testfahrer.

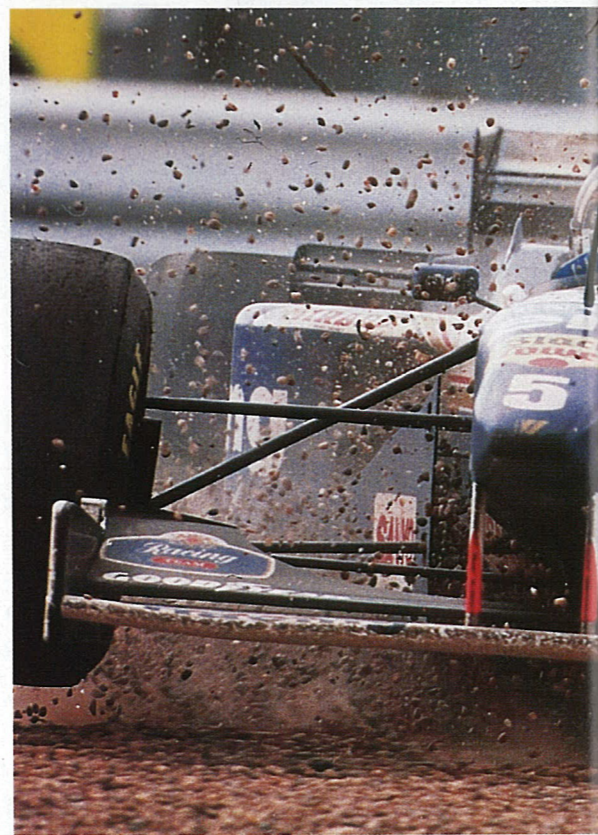
Er leistete gute Arbeit – wie immer –, aber seine Karriere als Rennfahrer stagnierte. Gute Leistungen seines Middlebridge Lola in der Formel 3000 waren eher sporadisch, und in Spa, wo es für die Formel 3000-Fahrer einfach war, ins Formel 1-Lager vorzudringen, rügte ihn Patrick Head dafür, daß er mehr Testrunden im Williams drehte als Rennrunden in der Formel 3000. „Von Rennfahrern erwartet man, daß sie Rennen fahren, Damon“, sagte er in einer Art und Weise, die einen im Unklaren darüber ließ, ob er es ernst meinte oder nicht. „Also zeig mal, daß du Rennen fahren kannst.“ Am nächsten Tag schied Damon wiederum früh aus.

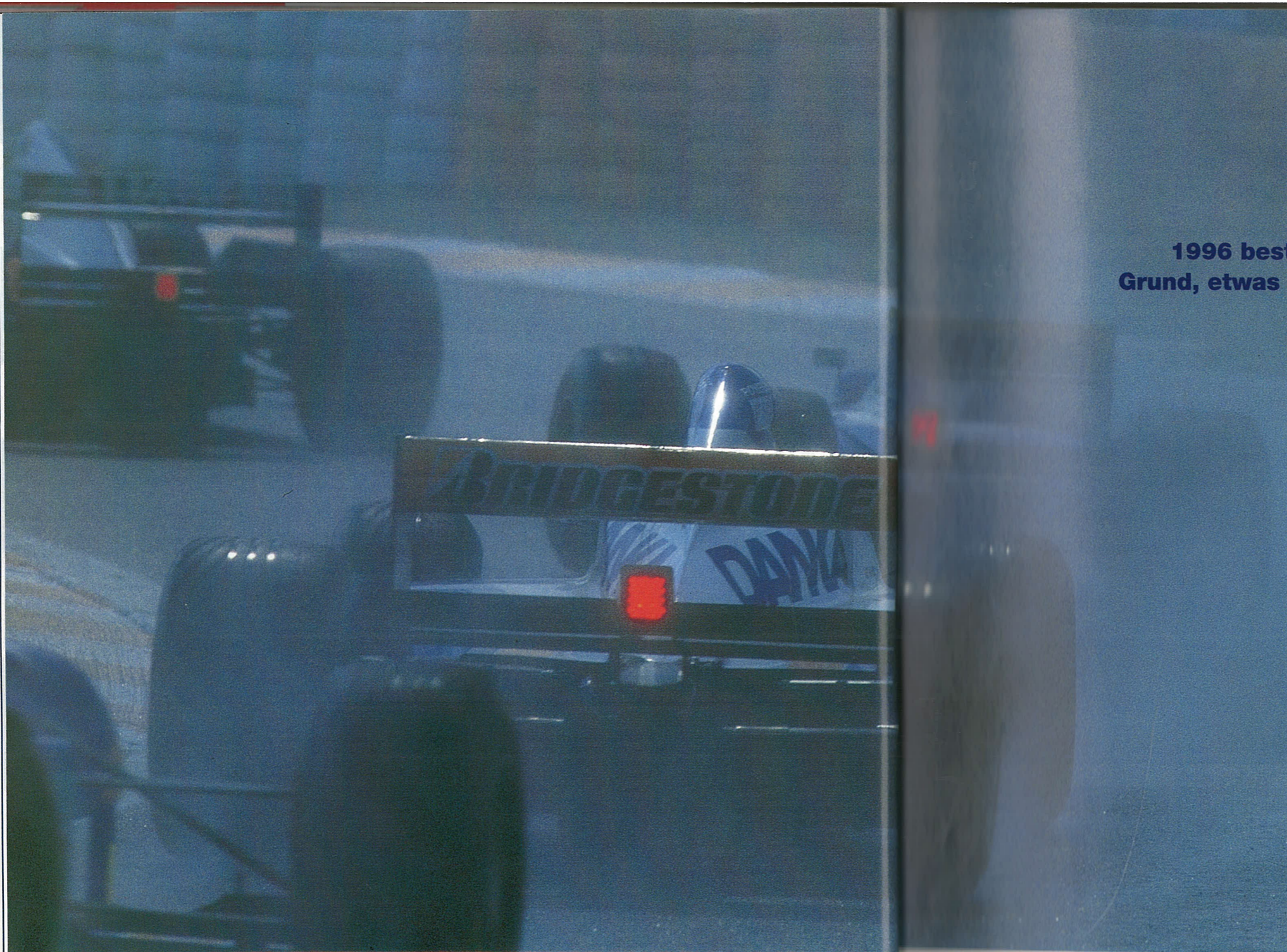
1992 wurde ihm ein Platz im Brabham angeboten, einem Auto, in dem viele Fahrer schon Mühe gehabt hatten, sich zu qualifizieren. In England und Ungarn schaffte es Damon bis in die Startaufstellung, aber ansonsten verlief das Jahr miserabel. Ende 1992 fragte ihn Renault, ob er Interesse hätte, für Ligier zu fahren. Was sollte er tun? Einerseits sah er die Chance, den Williams zu bekommen. Mansell war zurückgetreten, Prost würde kommen. Die Vermutung lag nahe, daß Williams für das zweite Auto einen Fahrer haben wollte, den man bereits kannte. Andererseits hatte er die Aussicht auf einen Ligier-Deal. Der Vorteil davon war, daß er in dem Wissen, einen festen Formel 1-Platz zu haben, nachts würde schlafen können.

Damon setzte auf Risiko. Er beschloß, auf den Williams zu warten – weshalb er heute Weltmeister ist. Nur sein fester Glaube an sich selbst ließ ihn das Risiko eingehen, und nur mit dieser Kühnheit kommt man an die Spitze. Aus seinem Platz bei Williams ▶

1995 waren die Zeiten vergessen, als er im F3000-Lola nicht ins Ziel kam oder in der F1-Brabham kaum die Startaufstellung zu sehen bekam

So enttäuschend die Bilanz 1997 auch ist, Damon Hill ist bereits besser gepunktet als die amtierenden Weltmeister: Alberto Ascari 1954 und Jody Scheckter 1979.





1996 bestand aus der Sicht von Williams kein Grund, etwas zu ändern. Sie waren es, die Damon zum Sieger gemacht hatten

Regen – der für Bridgestone-Fahrer prognostizierte Joker – brachte Damon Hill 1997 nicht viel Glück

Mitte 1995 waren die Zeiten vergessen, als er im Lola in der Formel 3000 nicht ins Ziel kam oder als er im Brabham kaum die Startaufstellung der Formel 1 zu sehen bekam. 1995 war er weltweit als der Mann bekannt, der Schumacher seinen zweiten WM-Titel streitig machen könnte. Die britischen Grand Prix-Fans trugen jetzt Mützen in den Farben des Londoner Ruderclubs, und dann wurde irgendwann im Williams-Motorhome kurz darüber diskutiert, wer 1996 für das Team fahren würde...

Frank Williams und Patrick Head wollten an Damon festhalten, nachdem sich das Ingenieur-Thema durch den Weggang von John Russell inzwischen selbst erledigt hatte und Damon regelmäßig Rennen gewann. Williams wollte seinen Vertrag um ein Jahr verlängern. Es war jedoch damit zu rechnen, daß er etwas mehr Geld auf den Tisch legen mußte, denn durch Schumachers Wechsel zu Ferrari gehörte nun auch Benetton zu den Interessenten. Inzwischen war Damon bei Williams also nicht nur zu einem Siegfahrer avanciert, sondern auch zu einem, der sich aus Steuergründen ins Ausland absetzte. Eine Situation, die von seiner unmittelbaren Vergangenheit Lichtjahre entfernt war.

Aus Damons Sicht hatten sich jedoch auch andere Dinge verändert. Williams hatte es ihm erlaubt, etwas zu beweisen, was er schon immer wußte: daß er fähig war, die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Wenn Williams ihn also behalten wollte, dann sollten sie ihn von nun an als potentiellen Weltmeister ansehen und nicht als einen jungen Testfahrer, der noch viel zu lernen hatte. Angesichts der Probleme, die Schumacher in seiner ersten Saison bei Ferrari zweifelsohne erleben würde, war Damon mit größter Wahrscheinlichkeit der Weltmeister 1996.

Aber wieviel ist einem Team ein Weltmeister wert? Im Fahrerlager erzählte man sich, daß Schumacher für mehr als 50 Millionen Mark für zwei Jahre zu Ferrari gewechselt war. Aber das war natürlich Ferrari-Geld und jeder weiß, wie einmalig Ferrari ist. Trotzdem hätte Damon den anderen Teams aber mindestens die Hälfte davon wert sein müssen. Wieviel wäre Williams bereit zu zahlen?

Damon ließ es darauf ankommen – so wie Ende 1992, als ihm das Angebot von Ligier vorlag, setzte er auf Risiko. Letzten Endes handelte er ein Gehalt aus, das er für bescheiden hielt – so um die 12 Millionen Mark. Mitte 1996 wollte er dann – in der Hoffnung, daß sich die Weltmeisterschaft für ihn positiv entwickelte – versuchen, das Doppelte herauszuschlagen.

Mitte 1996 bestand aus der Sicht von Williams kein Grund, etwas zu ändern. Sie waren es, die Damon zum Sieger gemacht

versuchte er zunächst das Beste herauszuholen, aber erst nach Ayrton Sennas Tod begann sich das Blatt für Damon zu wenden – und zwar nicht aus den naheliegenden Gründen.

In vielerlei Hinsicht war Damon der richtige Mann, um dem Williams-Team aus den dunklen Tagen herauszuhelfen – genauso wie es sein Vater Graham gewesen war, als der 1968 Lotus durch die düsteren Monate nach Clarks Ableben geführt hatte.

Innerhalb des Teams drängte Damon schon bald auf einen Wechsel der Ingenieure. Er wollte mit David Brown arbeiten, der schon die Autos von Mansell, Prost und Senna betreut hatte. John Russell, der früher für Patrese und jetzt für Damon zuständig war, sollte nach Damons Wunsch mit dem neuen Fahrer David Coulthard arbeiten. Diese Taktik barg jedoch eine gewisse Gefahr, denn Damons Auffassung, daß es bei Williams eine Hierarchie der Ingenieure gab, war Patrick Heads Denkweise fremd – und auch der der meisten anderen Teammitglieder. Williams gilt und sieht sich – mit berechtigtem Stolz – als Team.

Für das Team waren und sind die Renningenieure, wie Fahrer, Teil eines Gesamtbildes, und die Arbeit, die sie mit ihren Autos bei den Rennen und den Tests machen, steht in direktem Zusammenhang mit der Arbeit des allgemeinen Unterstützungsteams, als da sind Mechaniker, Elektronik-, Getriebe- und Konstruktions-Ingenieure sowie Designer und Aerodynamiker. In der Auffassung von Patrick Head haben einige Ingenieure etwas mehr Erfahrung als andere und sind besser dafür geeignet, vor Ort Renningenieure zu arbeiten, aber es gab keinen Grund, nach Sennas Tod die Renningenieure auszutauschen. Brown arbeitete an einem Auto, Russell an dem anderen. Ende der Fahnenstange

Aber Damon ließ nicht locker – und er bekam, was er wollte. Sein Wunsch, seinen Status als Nummer 1-Fahrer mit einem Nummer 1'-Renningenieur zu unterstreichen, ist noch heute manchmal Gesprächsthema in der Box. Mit der Entscheidung war man Williams aber nie glücklich, und für viele ist sie eine Sache, die man für immer mit Damon in Verbindung bringen wird.

Im Tagesgeschäft der Saison 1994 wurde das Thema jedoch schnell abgehakt. Es galt, Schumacher Paroli zu bieten. Man mußte dem Team hoch anrechnen, daß es ihm trotz des Todes von Senna gelungen war, Schumacher zu schlagen.

Damon kam das Jahr 1995. Damon gewann jetzt nicht nur mit regelmäßigkeit Rennen, er gewann auch an Profil – zumindest in seiner Heimat, wo man in ihm schon den nächsten Weltmeister sah. Das bedeutete, lernte er schnell: Boulevard-Presse, Talkshows, Mützen, Verlust der Privatsphäre, ständige Bitten und keine Zeit, über das nachzudenken, wofür er eigentlich bezahlt wurde – und schließlich die Einsicht, daß sich das Kämpfen gelohnt hatte und er fast am Gipfel des Berges, den er schon immer erklimmen wollte, angekommen war. Es bedeutete aber auch immer mehr Berater um ihn herum – Menschen, die ihm sagten, was er tun sollte und denken sollte und wie er sich zu verhalten hatte. Das gehört nun einmal dazu. Wenn man Erfolg hat und öffentliches Eigentum ist, ist man nicht mehr Herr seines Lebens.

CHARLES COATES/LAT

hatten. Wie wär's also mit einer Angleichung des Gehalts in Höhe der Inflationsrate? Sagen wir auf 13,2 Millionen Mark einschließlich Bonuspaket. Gutes Geld für Normalsterbliche wie uns – gutes Geld auch für einen Formel 3000-Fahrer, der nach oben kommen wollte. Und überhaupt: Wo wollte Damon denn sonst hingehen? Vielleicht konnte er woanders vier oder fünf Millionen Mark mehr verdienen, aber wo würde er dann in der Startaufstellung stehen?

Außerdem würde er 1997 gute Chancen haben, zum zweiten Mal Weltmeister zu werden. Ein Erfolg, der im Sport und vor allem in der Formel 1 von unschätzbarem Wert ist. Damit hätte er es für alle Zeiten geschafft. Was sind schon ein paar Mark mehr im Vergleich zu dem Glanz eines zweiten Titels? Er wäre wahrscheinlich auf lange Zeit der reichste Sportler Großbritanniens gewesen.

Die Frage war also folgende: Sollte sich Damon an die goldene Grundregel des Rennsports halten – erst für das bestmögliche Team fahren und dann Geld verdienen – oder sollte er es darauf ankommen lassen, um am Ende das schnelle Geld einzustecken? Schumacher hatte sich – zum ersten Mal in seiner Karriere – auch für das Geld entschieden. Aber er hatte bereits zwei Weltmeistertitel in der Tasche, und Ferrari hatte – von den Millionen einmal abgesehen – alle für den Erfolg nötigen Zutaten. Logisch, daß Schumacher sich für das Ferrari-Geld entschied.

Bei Damon war die Situation anders. Was wäre im Falle einer Absage von Williams die Alternative? Benetton? Vielleicht. Ligier? Vielleicht. McLaren? Vielleicht. Es war jedoch unwahrscheinlich, daß irgendeines dieser Teams mehr zahlen würde, als Williams angeboten hatte. Und, was noch wichtiger war, keines dieser Teams wäre imstande, ihm ein so gutes Auto wie den Williams zu geben – über eine ganze Saison hinweg, jahraus, jahrein.

Doch Damon entschied sich fürs Geld. Er hatte schon einmal auf Risiko gesetzt und gewonnen. Jetzt, mit dem richtigen Schwung im Rücken, wollte er es wieder so machen. Mit besagtem Angebot von Williams bereits in der Hand, bestand er Mitte 1996 auf mehr Geld.

Und was geschah? Ohne mit der Wimper zu zucken, verpflichtete Frank Williams den einsatzfreudigen und zurückhaltenden Heinz-Harald Frentzen, den er seit Ayrton Sennas Todestag nicht aus den Augen gelassen hatte. Vorausgesetzt, das Team würde weiterhin gute Arbeit leisten und ein gutes Auto bauen, so Frank Williams' Überlegung, könnte Williams mit Jacques Villeneuve und Heinz-Harald Frentzen genauso gut die Weltmeisterschaft gewinnen. Tschüss Damon.

Aber warum entschied sich Frank Williams so schnell? Ja, da war immer noch die Sache mit den Renningenieuren in seinem Kopf, und wahrscheinlich hatte er auch wenig Lust auf weitere, sicher endlose Verhandlungen. Und was hätten die nächsten Monate gebracht? Bluffs und nochmals Bluffs und darüber hinaus eine Menge Anrufe von der Presse. Es war noch nicht allzu lange her; da hatte Ayrton Senna angeboten, umsonst für Williams zu fahren.

Es mag sich banal anhören, aber ich halte Damon heute für besser als Ende 1996 – und da war er schon extrem gut. Er ist nicht aus demselben Holz geschnitten wie Einlenkentechniker vom Schläge eines Schumacher, Prost oder Mansell, und er wird deshalb von Natur aus nie so schnell sein wie diese. Dafür beherrscht er aber wie

fast kein anderer die Kunst des Übersteuerns. Er vermeidet die Kerbs wie der Teufel das Weihwasser und ist deshalb in Schikanen nicht besonders stark, aber in mittel- und ultraschnellen Kurven fährt er unglaublich weich und fließend. Pech, daß es davon heute nicht mehr viele gibt.

Als Damons Williams-Vertrag im Herbst 1996 nicht verlängert wurde, legte ich ihm in einem Artikel deshalb nahe, anstatt als Weltmeister für ein Mittelfeldteam zu fahren, lieber in die Indy-Serie zu wechseln, dort ein paar Jahre lang acht bis zehn Millionen jährlich zu verdienen und den Rest seines Lebens zu genießen. Aber er unterschrieb bei Arrows – eine Entscheidung, die zu nichts als harter Arbeit und viel Kummer führen sollte. Warum tat er das? Wollte er um jeden Preis in der Formel 1 bleiben? Als Ausgleich für einen derartigen Rückschritt hätte man dem Weltmeister Hill eigentlich das Dreifache des Williams-Gehalts zahlen müssen. Tat man aber nicht. Es war, als ob Damon den Weg nach unten eingeschlagen hatte, während Schumacher gleichzeitig immer neue Höhen erklomm.

Der einzige Hoffnungsschimmer im Winter 1996 war, daß der



Auch wenn ein Hydraulikdefekt Damon Hill in Ungarn an seinem ersten Sieg dieser Saison hinderte, so fühlte er sich auf dem Podium mindestens wie der Sieger des Rennens

Das Beeindruckende an Ungarn war, daß Damon, als der richtige Moment gekommen war, blitzschnell clever und aggressiv agierte. Wo waren die anderen Bridgestone-Fahrer?



Einstieg von Bridgestone die Karten gelegentlich neu mischen würde. Wenn Damon sich mit aller Kraft in die Arbeit stürzen und mit den Bridgestone-Jungs eng zusammenarbeiten würde, würde vielleicht das ein oder andere gute Rennergebnis herauspringen. Dieser Gedanke mußte sein Ansporn sein.

In Ungarn wurde er rehabilitiert. Das Beeindruckende an seiner Leistung war jedoch nicht seine erbarmungslose Schnelligkeit oder die optimale Abstimmung, die er gefunden hatte. Das Beeindruckende war, daß er, als der richtige Moment für Bridgestone gekommen war, da war, daß er blitzschnell clever und aggressiv agierte – und das, obwohl er mit ansehen mußte, wie jemand anderes im Williams saß, und obwohl ihm sein Stallgefährte Pedro Diniz mehr als einmal erschreckend nahe gekommen war. Wo waren die anderen Bridgestone-Fahrer? Wo waren Trulli, Barrichello und Magnussen?

Wenn Damon Mitte 1996 zu Frank Williams gesagt hätte: Frank, wir haben eine Menge zusammen erreicht, und ich bin sicher, daß wir noch eine Menge mehr erreichen können. Ich möchte eine fünfprozentige Gehaltserhöhung und einen Bonus von fünf Millionen Mark für jeden Weltmeistertitel, dann wäre Williams wahrscheinlich darauf eingegangen. Damit hätte Damon 1996 und 1997 mindestens 40 Millionen Mark verdienen können. Stattdessen wird er 1997 ohne Sieg bleiben. Und das bringt ihm – besonders in bezug aufs Geldverdienen – nichts.

Wie gut ist Damon Hill? Mindestens so gut wie Alan Jones – der Fahrer, dessen Fahrstil dem seinen am nächsten kommt. So gut wie sein Vater – was viel heißen will. So gut wie sein Auto – was Damon hat vergessen hatte. Ich glaube nicht, daß er mit dem Überholen ein

Problem hat – und wenn, dann geht das auf das Konto der heutigen Strecken – und ich bin sicher, daß er wieder gewinnen wird. In welchem Auto, bleibt allerdings abzuwarten.

Vor Spa lehnte er ein Angebot von McLaren-Mercedes ab. Er mußte es ablehnen, denn das Angebot von Ron Dennis war nichts anderes als eine Aufforderung, sich von neuem zu beweisen. Wenn man einem Fahrer ein niedriges Grundgehalt und einen hohen Erfolgsbonus anbietet, dann verlangt man ihm die Aussage ab: „Ja, ich habe noch den brennenden Wunsch, Rennen zu gewinnen“. Damon war mit Recht der Meinung, daß er das in Ungarn bereits bewiesen hatte. Abgesehen davon glaube ich, daß Ron Dennis Damon ein Angebot unterbreitete, von dem er von vorneherein wußte, daß es abgelehnt werden würde.

Damon sollte sich jetzt für das Team entscheiden, das ihm das beste Allround-Paket anbietet. Aus heutiger Sicht – zwei Wochen vor Monza – kann das nur heißen, bei Arrows zu bleiben oder bei Jordan Fisichella zu ersetzen. Benson & Hedges würde ihn mit offenen Armen empfangen. Auf jeden Fall aber sollte er in der Formel 1 bleiben. 1997 war demütigend, und im nächsten Jahr kann es nur besser werden.

Es ist jedoch fraglich, ob er den zweiten Weltmeistertitel, den er bei Williams so leicht hätte erreichen können, jemals wird einfahren können. Im Nachhinein betrachtet, waren die Dinge bei Williams 1996 zu einfach, war Damon Hills Erfolg zu explosionsartig.

Der logische Schritt, nämlich der, 1997 bei Williams zu bleiben und ein Rennen nach dem anderen zu gewinnen, war vermutlich zu simpel.

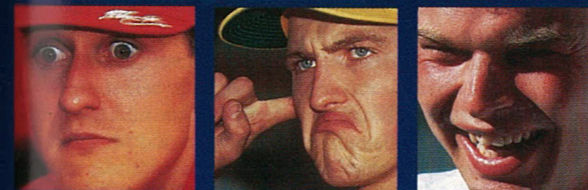
Die Gier nach Geld hat ihn verhindert. ❶



Formel 1-Fahrer sind sexuell verwirrt, Geschwindigkeits-süchtig und mit einem Minimum an Gehirnzellen ausgestattet, behaupten Psychologen. Wir fragen: Sind denn wirklich alle...

VERRÜCKT GEWORDEN?

VON GERALD DONALDSON





Beim Studieren psychoanalytischer Untersuchungen über den Geisteszustand von Formel 1-Piloten verschlagen einem einige der extremeren Schlußfolgerungen immer wieder die Sprache: Da ist von „geheimen Todessehnsüchten“ die Rede, von niedrigen Intelligenzquotienten und, vermutlich kaum zu vermeiden, vom Ödipuskomplex. Warum tun Formel 1-Fahrer aber wirklich das, was sie tun?

Als Antwort auf diese Frage wird immer wieder gerne die Theorie angeführt, daß durch das Riskieren von Leib und Seele das Leben erst so richtig genossen werden kann. Hierauf wies auch Jacky Ickx in seiner Eloge auf Jochen Rindt hin, die er nach dessen Tod

‘Motivation’ ist in der Tat ein beliebtes Wort unter Formel 1-Fahrern, aber entspringen ihre Motive wirklich sexuellen Abartigkeiten und Frustrationen? „Nach Freud hat alles – egal, was man tut und mit wem man es tut – mit Sex zu tun“, relativiert der Sportpsychologe Dr. Dan Marisi die F1-Thesen Freud’scher Prägung. „Diese Auffassung finde ich lächerlich.“ Marisi und sein Kollege Dr. Jacques Dallaire, ein Sportphysiologe, gelten unter den einschlägigen Forschern als diejenigen mit den modernsten Studien über Psyche und Physis von Rennfahrern. Die beiden Kanadier haben sich mit ihrem Unternehmen Human Performance International (HPI) auf Fahrerförderungsprogramme spezialisiert. „Außer den Anhängern von Freud glaubt doch heutzutage kein Mensch mehr diesen Unsinn, am wenigsten die Fahrer selbst“, so Dr. Dallaire. Mehr Glaubwürdigkeit finden er und Marisi in den Schluß-

ist. Ein Rennfahrer muß mit weitaus schlimmeren Konsequenzen rechnen, würde er nicht die nötige Sorgfalt walten lassen.“

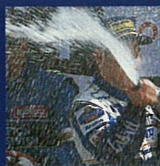
Aber warum spielen sie dann nicht Tennis oder Golf oder gehen anderen weniger gefährlichen Sportarten nach? Der dreimalige Weltmeister und heutige Teambesitzer Jackie Stewart hätte beispielsweise auch ein erfolgreicher Psychologe werden können, betrachtet man seine Fähigkeit, seine eigenen Bedürfnisse zu analysieren und zu interpretieren. Als er sich 1973, nachdem er zu viele seiner Freunde hatte sterben sehen, zurückzog, nannte er das Rennfahren einen „verdammten blöden Sport“. Jahre später überdachte er seine Äußerung und führte Gründe an, warum seiner Meinung nach die Freuden die Risiken überwiegen. „Man weiß, daß Autorennen nutzlos und dumm sind, und trotzdem macht man weiter“, argumentierte Ste-

„ansteckend wie eine Krankheit, die einen ins Koma versetzt und nicht mehr losläßt“. Seine Worte spiegeln auch die Empfindungen des Ferrari-Fahrers Peter Collins wider, der kurz vor seinem tödlichen Unfall beim Grand Prix von Deutschland 1958 sagte: „Rennen zu fahren ist wie eine Droge. So wie andere Morphium brauchen, sind wir danach süchtig.“

Für die Abhängigkeitstheorie gibt es sogar wissenschaftliche Beweise. Pathologen, die sich mit der Erforschung der Streßchemie befassen, haben herausgefunden, daß durch das Freisetzen von sogenannten Kick-drive-Hormonen durch die Nebennieren eine Reihe von angenehmen Gefühlen ausgelöst werden. Die im Adrenalin enthaltenen Substanzen führen zu jenen High-Zuständen, die von Langstreckenläufern und den Anhängern von Aerobic-Workouts erlebt werden; sie sind dafür verantwortlich, daß manche Menschen diesen Sportarten geradezu verfallen.

Trotzdem sind nicht alle Extremsportarten lebensbedrohend, und so bleibt der Verdacht, daß in den Köpfen derer, die einen Sport betreiben, der für viele nur ein leicht verändertes Russisches Roulette ist, etwas nicht in Ordnung ist. Was ist es also, das einen Formel 1-Fahrer antreibt? Die beste Antwort auf die Frage, warum sie tun, was sie tun, und was man braucht, um das zu tun, liefern Dr. Marisi und Dr. Dallaire. Auf der Grundlage ihrer eigenen Untersuchungen bei einer Reihe von Topfahrern und glaubwürdiger Literatur zu diesem Thema haben sie ein ‘Psychologisches Profil von Rennfahrern’ zusammengestellt.

Danach sind die Fahrer zunächst einmal alles andere als dumm. Dr. Marisi: „Die negative Schlußfolgerung, daß Menschen, die sich gefährlichen Situationen aussetzen, weniger intelligent oder weniger kritisch seien, wird von der einschlägigen Literatur widerlegt. Im Gegenteil: Es besteht Einigkeit darüber, daß mit wachsendem Risiko auch die Wahrscheinlichkeit steigt, daß es sich um einen Menschen mit überdurchschnittlichen Abstraktionsfähigkeiten handelt. Aufgrund ihrer Ziele, ihres Verlangens nach Erfolg, ihres Ehrgeizes und ihres Bedürfnisses, als jemand anerkannt zu werden, der seinen Gegnern leistungsmäßig überlegen ist, gehören Formel 1-Fahrer in Sachen Intelligenz zu den oberen 25 Prozent der Bevölkerung.“



Klein und Konsorten schlossen ihre Analyse sprühen von Champagner mit der Ejakulation

beim Grand Prix von Italien 1970 verfaßte. „Es gibt wohl keinen Zweifel daran“, sagte Ickx, „daß er bis zum letzten Moment glücklich war, denn am Steuer eines Rennwagens sind wir Fahrer immer glücklich. Die zwei Sekunden unmittelbar vor seinem Tod können daran nichts geändert haben, denn der Kampf mit einem ausgebrochenen Wagen hat etwas sehr Leidenschaftliches. Es gibt keinen einzigen Fahrer, der sich beim Verlassen seines Hotels am Morgen nicht bewußt wäre, daß er möglicherweise nicht mehr zurückkommen wird. Das Wissen, daß am Abend alles vorbei sein könnte, läßt uns die Wunder des Lebens und alles, was damit zusammenhängt, nur noch intensiver genießen.“

Diese Art von Fatalismus fasziniert schon seit langem Psychiater, Psychologen und all diejenigen, die den Geisteszustand von risikobereiten Menschen untersuchen. Zu den ersten Forschern, die der Psyche von Formel 1-Fahrern auf den Grund gingen, gehörten auch die Jünger von Sigmund Freud, dem Erfinder der Psychoanalyse. Da fast alle Freud’schen Theorien mit Sex zu tun haben, gilt hier die Auffassung, daß Menschen, die ihr Leben in Rennwagen aufs Spiel setzen, sowie die Fans, die ihnen dabei zuschauen, gefährliche sexuelle Spiele spielen. Vor einigen Jahren kam der Psychoanalytiker Peter Fuller zu dem Schluß, ein Rennwagen sei „die Externalisation von phallischen Fantasien der Teilnehmer sowie der Zuschauer“.

Fullers Kollegin Melanie Klein kam bei ihrer Analyse mehrerer Formel 1-Fahrer zu der Schlußfolgerung, daß sie verwirrte kleine Jungen seien, die die Rennstrecke mit dem Körper ihrer Mütter und die Autos mit den Genitalien ihrer Väter assoziierten. Schenkt man ihr Glauben, dann symbolisiert das Bewältigen einer Kurve den Koitus mit der Mutter und die Gefahr eines Unfalls die Kastration des Vaters. Klein und Konsorten schlossen ihre Freud’sche Analyse damit ab, daß das Versprühen von Champagner auf dem Podium mit dem männlichen Orgasmus und der Ejakulation gleichzusetzen seien. Peter Fuller kam zu der Ansicht, daß „Rennen fahren zwanghaft ist und die Fahrer von einem Kastrationskomplex und von der Rebellion gegen ihre Väter motiviert werden“.

folgerungen von Berenice Krikler, einer Klinikpsychologin, die ihre Untersuchungsergebnisse im *British Journal of Psychiatry* veröffentlichte.

In ihrer Abhandlung ‘Eine vorläufige psychologische Beurteilung der Fähigkeiten von Rennfahrern’ schrieb Berenice Krikler: „Mit diesen Geschwindigkeiten zu fahren und Dinge zu tun, die offensichtlich höchst gefährlich sind, erzeugt ein Hochgefühl der besonderen Art sowie eine Genugtuung über die erfolgreiche Kontrolle über sich selbst... Sie gehen fast jede Woche ein Todesrisiko ein. Ganz offensichtlich denken sie darüber nicht bewußt nach, aber es scheint ihnen nicht zu genügen, einfach nur mit anderen Menschen oder ihrem eigenen inneren Perfektionsanspruch in Konkurrenz zu treten. Indem sie ans Limit gehen, spielen sie mit dem Tod, womit sie zu beweisen versuchen, daß sie letztendlich alles unter Kontrolle haben; das vermittelt ihnen ein Gefühl von Omnipotenz.“

Dr. Marisi stimmt Berenice Krikler in einigen Punkten zu. „Die Idee mit der Kontrolle gefällt mir. Es ist wichtig für die Fahrer, alles unter Kontrolle zu haben, nicht nur ihre Autos, sondern auch sich selbst als Interaktionspartner ihres Autos. Auch der Sache mit dem Hochgefühl stimme ich zu, aber ich glaube nicht, daß sie mit dem Tod spielen. Wer mit dem Tod spielt, müßte psychotisch sein – losgelöst von der Realität. Psychoten sind Menschen, die generell ihre Ängste nicht kontrollieren können. Davon sind Formel 1-Fahrer weit entfernt. Sie sind professionelle Geschäftsleute mit einem starken Lebenswillen, nicht übertriebenem Todestrieb. Es gibt nun wirklich andere Dinge, die man tun kann, wenn man Todessehnsucht hat. Russisches Roulette zum Beispiel. Diese Fahrer verwenden soviel Mühe darauf, das Auto und sich selbst optimal hinzukriegen. Wozu? Für den Tod? Nie im Leben!“

Und Dr. Dallaire fügt hinzu: „Dan und ich sprechen oft über die enorme Professionalität der Fahrer, mit der sie nichts dem Zufall überlassen. Wir haben herausgefunden, daß dies einer der großen Unterschiede zwischen Motorsportathleten und Athleten anderer Sportarten ist. Ein Tennisspieler braucht sich nur zu bücken, wenn ihm sein Schläger aus der Hand gefallen

damit ab, daß das Vergleichszusetzen sei



Schenkt man Melanie Klein Glauben, dann symbolisiert das Bewältigen einer Kurve den Koitus mit der Mutter und die Gefahr eines Unfalls die Kastration des Vaters



Ein Rennwagen als „Externalisation von phallischen Fantasien der Teilnehmer sowie der Zuschauer“?

wart. „Und zwar deshalb, weil die Dinge, die man auf der Strecke erlebt, für uns egoistische Fahrer absolut berauschend sind. Es ist, als hätte uns jemand eine Spritze gegeben, die uns gegen die Gefahren narkotisiert und uns in diesen wundervollen, durch nichts zu ersetzenden Erregungszustand versetzt.“

Stewart blickt ohne Reue zurück. „Wenn ich die Chance hätte, mein Leben noch einmal neu zu beginnen, ich würde nichts anders machen. Die Glücksgefühle, die ich hatte, waren oft so intensiv, daß sie mich fast ängstigten. Der Motorsport hat mein Leben einem Kaleidoskop aus Farbe, Bewegung und Gefühlen ausgesetzt, das meine Wertschätzung des Lebens weit mehr geschärft hat, als es irgendeine andere Sache hätte tun können.“ Stewart nannte den Motorsport auch

Laut den Forschungsergebnissen von HPI sind Formel 1-Fahrer keine Verrückten, sondern lediglich „Stimulationsabhängige“ und „Emotionsjäger“. Die Männer in den Cockpits sind „ungewöhnlich ehrgeizig und selbstbewußt, schnell gelangweilt, relativ intolerant und derart eigenwillig, daß sie ein sehr geringes Bedürfnis nach intimen, persönlichen Beziehungen und Harmonie haben. Darüber hinaus sind sie wahrscheinlich nicht sentimental, und sie sind ganz sicher keine verwirrten kleinen Jungen, die sich nach Sex mit ihrer Mutter sehnen. Sie haben lediglich ein hohes Verlangen nach Aufmerksamkeit von Mitgliedern des anderen Geschlechts.“ Diese Erkenntnis dürfte eine schlechte Nachricht für die Anhänger Freuds sein, aber eine gute für alle weiblichen Fans. ①



Sharon Hopkins

Von Kabeln, Kontakten und Computern

Das Lächeln der 33jährigen Sharon Hopkins ist ansteckend und gleichzeitig Ausdruck dessen, daß sich die Engländerin in ihrer Umgebung pudelwohl fühlt. Es ist eine reine Männergesellschaft, in der sie arbeitet, aber das stört sie nicht, denn sie war nach eigenen Worten noch nie ein „richtiges Mädchen“. Und weil das so ist, interessierte sie sich schon früh für alles Technische. In der Schule waren Mathematik und Physik ihre Lieblingsfächer. Was lag da näher, als eine Ausbildung als Flugzeugtechnikerin bei der Royal Air Force zu absolvieren?

„Anfang der achtziger Jahre war es nicht einfach, als Frau eine Lehrstelle in einem technischen Beruf zu bekommen“, sagt Sharon Hopkins. „Immer wieder mußte ich mir Vorurteile wie ‘in ein paar Jahren bekommen Sie Kinder, und dann sind Sie weg’ anhören.“ Bei der Air Force klappte es schließlich, und Sharon blieb sechs Jahre – bis sie nichts mehr dazulernen konnte. „Die Flugzeuge, an denen ich dort gearbeitet habe, waren wirklich supermodern“, lacht sie mit einem gehörigen Schuß Sarkasmus in der Stimme. „Die waren fast alle aus den fünfziger Jahren.“

Heute, acht Jahre später, arbeitet Sharon als Elektronikerin bei Arrows. Dazwischen liegen drei Jahre als Elektrikerin im Werk bei Williams und vier Jahre Hongkong. Hongkong? „Ja, mein Mann war dort bei der Air Force stationiert, und ich wollte mir die Erfahrung nicht entgehen lassen.“ Die Erfahrung lehrte sie, daß es in Fernost noch ein wenig härter zugeht als in der Heimat. Zwar fand sie für kurze Zeit eine Stelle in einer Technikfirma, aber überwiegend betätigte sie sich als Fitneßlehrerin, und verband auf diese Weise das Hobby mit dem Nützlichen.

Bei Arrows ist sie für die Elektrik und Elektronik der drei Autos zuständig. Im Klartext heißt das, daß sie Kabelbäume anfertigt und einbaut, Sensoren installiert, die Autos mit den Computern in der Box verbindet, die Telemetriedaten überwacht und auswertet. Letzteres überläßt sie allerdings gerne den Kollegen, denn eigentlich fühlt sie sich erst so richtig wohl, wenn sie mit ihren Händen wurschteln und werkeln kann. Und das tut sie manchmal bis zu achtzehn Stunden am Tag.

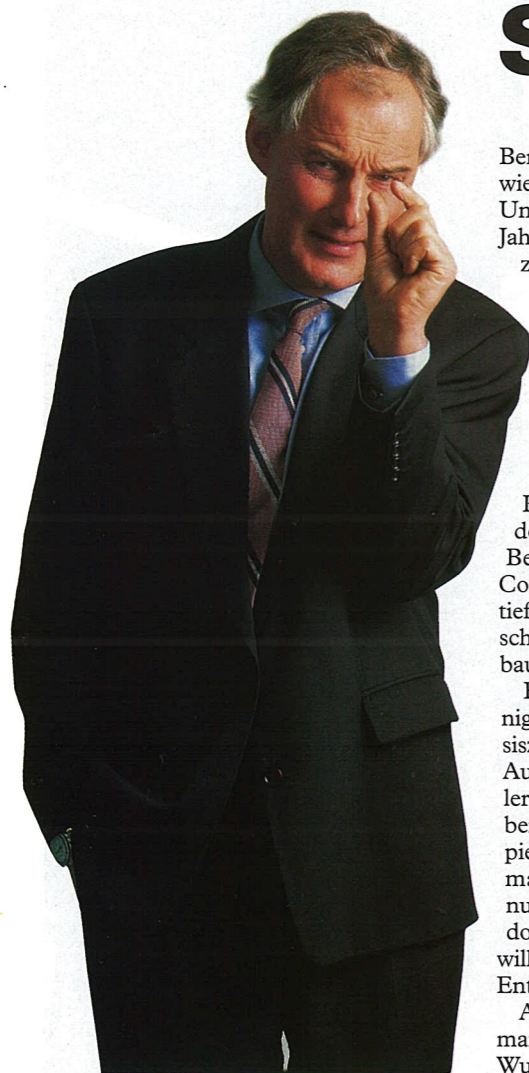
„Ein normaler Tag beginnt für uns um 8.00 Uhr morgens und endet gegen 21.00 Uhr. Aber was ist schon normal in der Formel 1? Wenn wir zum Beispiel am Samstagabend ein Leck im Motorsystem feststellen, dann muß alles ausgetauscht und neu verkabelt werden. Dann kann es auch schon mal 2.00 Uhr nachts werden. Und um 5.30 Uhr heißt es bereits wieder aufstehen.“

Manchmal fragt sie sich, warum sie sich das antut. Aber sie weiß es ganz genau und liefert auch gleich die Antwort: „Dieser Job ist einer der wenigen, bei dem man das Endresultat sieht. Wenn man die Autos am Sonntag im Rennen erlebt und weiß, daß man daran mitgearbeitet hat, und wenn man dann auch noch einen Punkt holt wie in Silverstone oder sogar fast ein Rennen gewinnt wie in Ungarn, dann geht einem das sehr nahe.“

„Ein normaler Tag beginnt für uns um 8.00 Uhr morgens und endet gegen 21.00 Uhr. Aber was ist schon normal in der Formel 1?“



DARRIN HEATH



Schlank ist schön

Bereits heute weiß jedes Team genau, wie die Autos für 1998 aussehen werden. Und weil sich alle bereits auf das nächste Jahr konzentrieren, werden die Abstände zwischen den kleinen und den großen Teams ab jetzt etwas größer. Die reichen Teams können es sich leisten, die aktuellen Autos im Kampf um die Weltmeisterschaft bis zum bitteren Ende weiterzuentwickeln, während alle anderen auf neues Glück im neuen Jahr hoffen.

Für 1998 muß jedes Team neue Kohlefasermonocoques entwerfen, denn die Änderungen, vor allem im Bereich der Radaufhängungen und Cockpitöffnungen, sind natürlich sehr tiefgreifend. Das ist allerdings kein entscheidendes Problem, denn jedes Team baut sowieso neue Monocoques.

Bei Tyrrell haben wir gelegentlich einige Vorjahreswerkzeuge für die Chassiszellen benutzt, aber wenn man ein Auto 17 Mal eingesetzt hat, ist man vieler Details so überdrüssig, daß man lieber wieder von einem weißen Blatt Papier aus starten möchte. Manchmal will man verschiedene Aufnahmepunkte nur um wenige Millimeter verschieben, doch wenn man das an zwölf Stellen tun will, kann eine neue Zelle der weisere Entschluß sein.

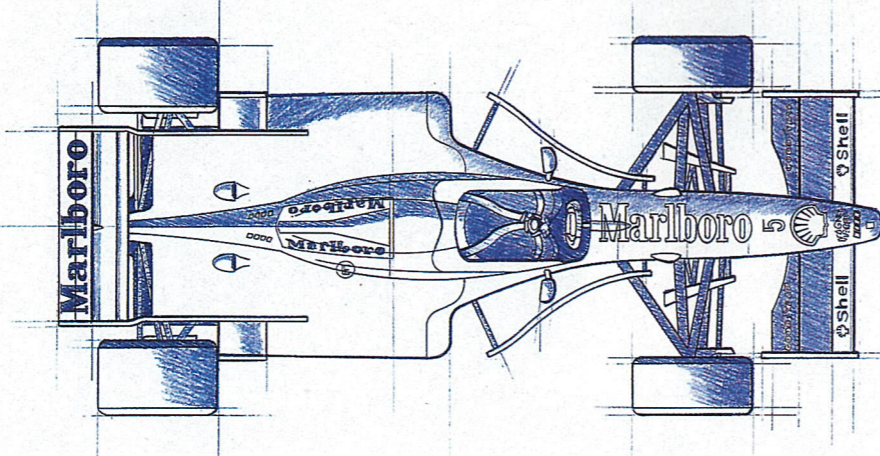
Außenstehende fragen sich, weshalb manches Chassis nicht auf Anhieb ein Wurf ist. Man könnte argumentieren,

daß ein neues Reglement die Kräftekonstellationen verschiebt, doch nicht jedes Jahr werden neue Regeln verabschiedet. Natürlich könnten die Formel 1-Oberen einmal eine fundierte Entscheidung fällen und dann ewig daran festhalten. Sehr zum Nachteil unserer Budgets ist es aber nicht immer so leicht, denn die technologische Basis der Formel 1 ändert sich ständig. Die Reifen werden besser, die Flügel effizienter, und vieles mehr. Jede Änderung betrifft das Monocoque und rechtfertigt ein Neudesign des Chassis.

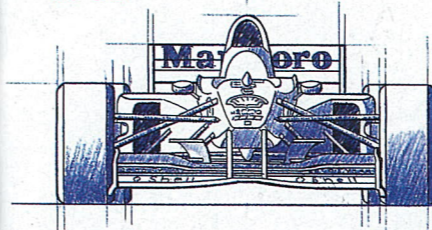
Man beginnt mit der Kritik an einem neuen Chassis quasi mit der ersten Ausfahrt und prägt sich die Schwachpunkte ein. Die ersten Schwachpunkte entdeckt man schneller, als man denkt. Das ist natürlich auch sehr erfrischend, denn trotz noch so eng definierter Regeln gehen uns offenbar nie die Ideen aus.

Betrachten wir uns die typische Genese eines Autos einmal näher. Nach vier oder fünf Rennen, also im Mai in Monaco, konzentrieren sich unsere Gedanken bereits auf das Nachfolgemodell. Zum britischen Grand Prix im Juli ist das Layout entworfen, und man macht sich erste Gedanken über die aufwendigeren Details. Teams, die nicht ihre eigenen Motoren produzieren – also alle außer Ferrari –, investieren die meiste Zeit in die Konzeptionierung des Getriebes. Wenn man zum Beispiel für nächstes Jahr ein längs statt eines quer eingebau-

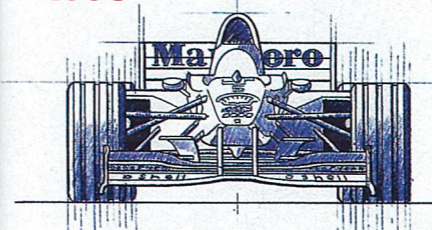
1997



1997



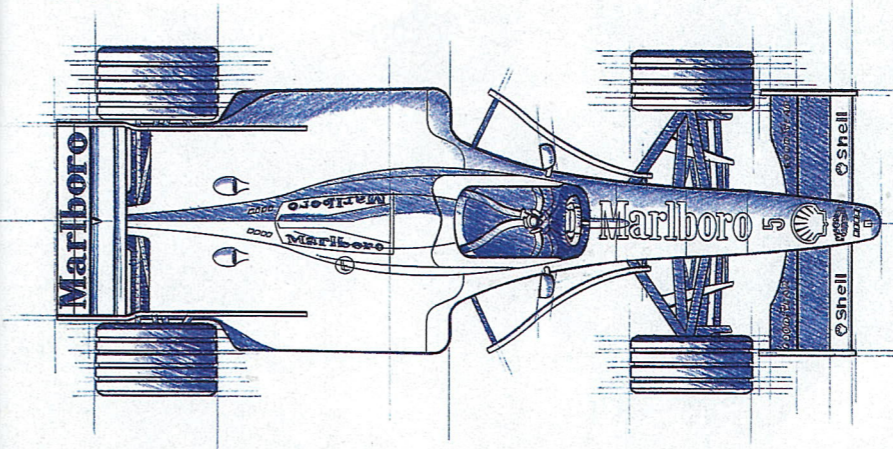
1998



Man könnte glauben, Computer verkürzten den Designvorgang, aber wir sind heute nicht schneller als früher

ILLUSTRATION: IAN HOWATSON

1998



Das neue Reglement verlangt den Designern einiges ab – neben der schmaleren Spur wollen auch die Auswirkungen von Profireifen bedacht werden

ten Getriebes plant, muß man im Juli mit den ersten Zeichnungen beginnen, denn der Fabrikant muß spätestens im Oktober mit dem Modellbau beginnen, um zu Weihnachten den ersten Prototyp präsentieren zu können.

Die meisten Designer würden ihre Autos gerne immer weiter entwickeln, bevor sie sie bauen, doch irgendwann muß man einen Schlußpunkt setzen, denn sonst wird das Auto nicht fertig. Die Teams sind inzwischen viel besser organisiert als noch vor zehn Jahren. Wir haben heute Planungsprogramme, die uns genau sagen, was wann begonnen und beendet sein muß.

Früher war es nicht so wichtig, zum ersten Rennen der Saison auch neue Autos am Start zu haben. Man konnte sich stattdessen auf die reizvolle Option einlassen, statt eines neuen, unterentwickelten lieber noch ein altes, ausgereiftes Auto einzusetzen. Doch diese Zeiten sind vorbei. Computergestütztes Konstruieren und dynamische Aufhängungstests in den Labors (der reicheren Teams) sind so effizient, daß viele Funktionsstörungen, die früher zeitraubend waren, einfach nicht mehr so oft auftreten. Man würde sich im Falle der ersten Option zu Saisonbeginn noch an einem Scheinvorteil erfreuen, doch spätestens beim dritten Rennen würde man diese Entscheidung bitter bereuen.

Der bedeutendste Wandel im Design eines Formel 1-Autos innerhalb des letzten Jahrzehnts ist zweifellos auf den Einsatz von Computern zurückzuführen – nicht nur im Bereich von CAD, sondern auch im gesamten Umfeld. Ein Auto wird heute nicht nur auf dem Bildschirm kreiert, sondern es kann gemessen, belastet, ja sogar gecrasht werden.

Man könnte glauben, der Computer würde den Designvorgang erheblich verkürzen – vielleicht auf ein Viertel der Zeit. Und trotzdem – in der Formel 1 ist alles hektisch. Mit den Computern arbeiten wir heute nicht schneller als früher. Auf dem Weg zur Ideallösung wiederholen wir uns öfter und nehmen uns die Zeit, mehr Möglichkeiten in Betracht zu ziehen. In den Tagen von Reißbrett und Zeichenstift haben wir fast keine Details wiederholt konstruiert, wodurch die Autos weniger ausgefeilt waren.

Der Wandel erstreckt sich aber noch auf einen zweiten Bereich. Die Zeit, um ein Formel 1-Auto fertigzustellen, hat sich stark verkürzt. Früher brauchte man sechs oder acht Wochen, um es zu bauen, denn man wußte, daß viele Modifikationen und Kompromisse erforderlich sein würden. Die Mechaniker waren ständig am schneiden und hämmern. Heute kann man das ganze Auto praktisch zusammenstecken, denn alles ist qualitativ weitaus hochwertiger.

Die meisten Autos Jahrgang 1998 müssen schon Mitte Januar laufen, doch selbst zu Weihnachten sind noch nicht einmal alle Komponenten fertiggestellt – man braucht die Teile einfach noch nicht so früh. Zum Jahresbeginn bricht dann aber wieder eine große Hektik aus. Die ersten Tests beginnen, die Präsentationen der Schmuckstücke stehen bevor. Wir alle wollen einen fahrtüchtigen Rennwagen vorzeigen, doch es gibt immer wieder Teams, die Autos mit Holzteilen in der Radaufhängung vorstellen oder mit einer kleinen Abdeckung an der Stelle, wo das Getriebe sein sollte. Es ist immer wieder ganz lustig, solche Details zu entdecken, aber bald müssen wir uns wieder dem harten Alltag zuwenden. Um das Auto fürs nächste Jahr zu entwickeln. ①

DR. HARVEY POSTLETHWAITE IST DER TECHNISCHE DIREKTOR VON TYRRELL

THE POWER OF NOW



West McLaren Mercedes



12. LAUF, 24. August
GRAND PRIX VON BELGIEN

13. LAUF, 7. September
GRAND PRIX VON ITALIEN

GOODYEAR

Nach seiner Spa-Maßnahme baute Michael Schumacher die Führung vor Jacques Villeneuve um weitere acht Punkte aus, doch die beiden letzten Punkte-ränge der Rivalen in Monza ändern am WM-Stand nicht viel

FAHRER-WELTMEISTERSCHAFT

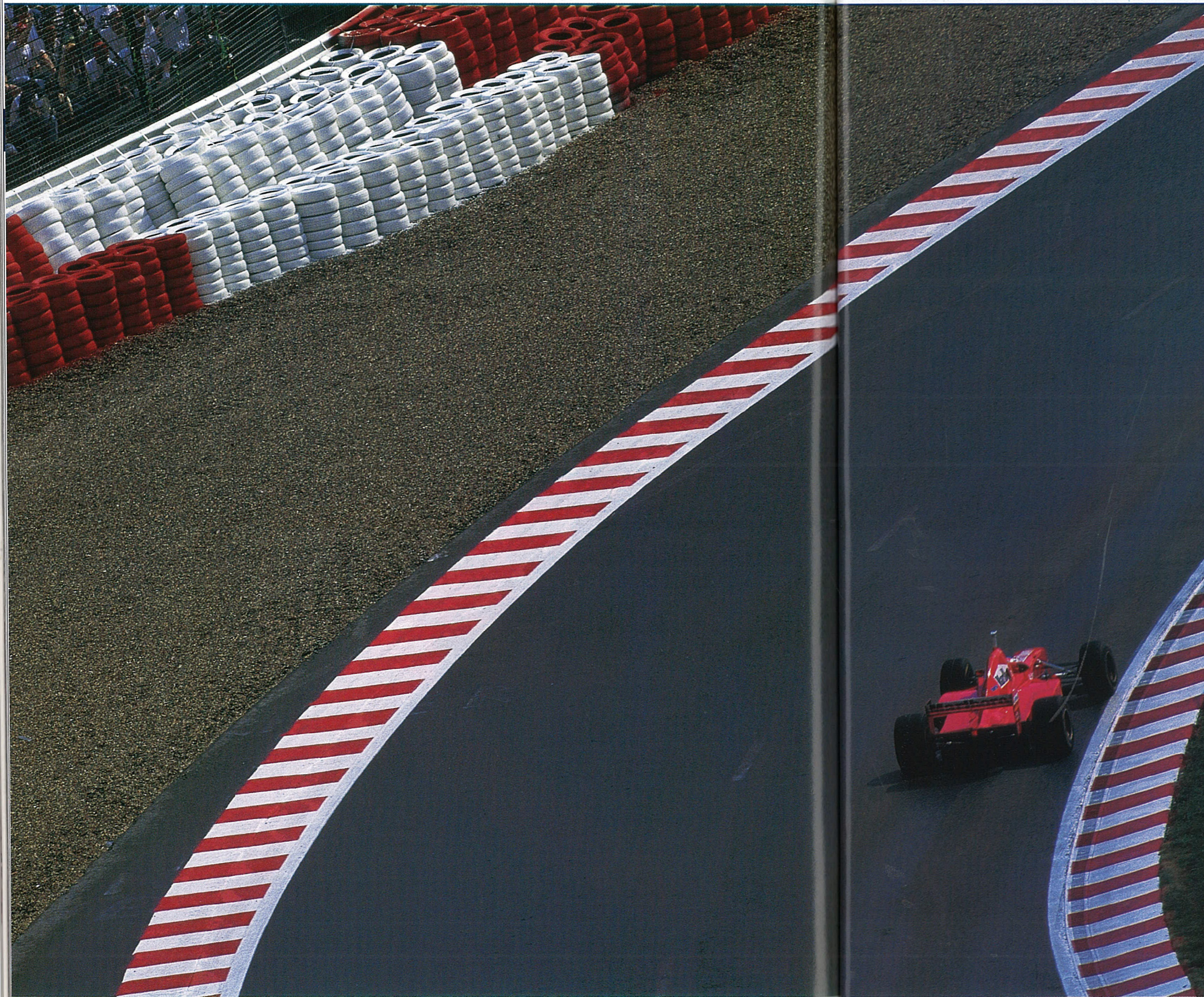
1.	MICHAEL SCHUMACHER	67 PUNKTE
2.	JACQUES VILLENEUVE	57 PUNKTE
3.	JEAN ALESI	28 PUNKTE
4.	HEINZ-HARALD FRENTZEN	27 PUNKTE
5.	DAVID COULTHARD	24 PUNKTE
6.	GERHARD BERGER	21 PUNKTE
7.	EDDIE IRVINE	18 PUNKTE
8.	GIANCARLO FISICHELLA	17 PUNKTE
9.	OLIVIER PANIS	15 PUNKTE
10.	JOHNNY HERBERT	14 PUNKTE
10.	MIKA HÄKKINEN	14 PUNKTE
12.	RALF SCHUMACHER	11 PUNKTE
13.	DAMON HILL	7 PUNKTE
14.	RUBENS BARRICHELLO	6 PUNKTE
15.	ALEXANDER WURZ	4 PUNKTE
16.	JARNO TRULLI	3 PUNKTE
17.	MIKA SALO	2 PUNKTE
17.	SHINJI NAKANO	2 PUNKTE
19.	NICOLA LARINI	1 PUNKT

KONSTRUKTEURS-WM

1.	FERRARI	85 PUNKTE
2.	WILLIAMS-RENAULT	84 PUNKTE
3.	BENETTON-RENAULT	53 PUNKTE
4.	McLAREN-MERCEDES	38 PUNKTE
5.	JORDAN-PEUGEOT	28 PUNKTE
6.	PROST-MUGEN-HONDA	20 PUNKTE
7.	SAUBER-PETRONAS	15 PUNKTE
8.	ARROWS-YAMAHA	7 PUNKTE
9.	STEWART-FORD	6 PUNKTE
10.	TYRRELL-FORD	2 PUNKTE

GRAND PRIX ZOOM





GP BELGIEN

In rötlicher Mission

Wie ein Geheimagent setzt Michael Schumacher den Plan zum Titelgewinn um

Für einen Moment war der Reporter versucht, den Befehl „Kopieren“ aus dem Menü seines Laptops zu wählen, und einfach den Rennreport aus Monaco noch einmal auszudrucken. Gemerkt hätte das so schnell wohl keiner. Denn schon Mitte Mai hat Michael Schumacher mit seiner Cleverness in letzter Sekunde die Konkurrenz im Regen stehen lassen, ähnlich überlegen, wie er es jetzt in Spa-Francorchamps wiederholen konnte. Nur der Regenbogen, der sich über die Ardenen spannte, fehlte damals. Wenn sich die Formel 1-Mythologen nicht irren, liegt an dessen Ende ein Schatz namens Weltmeisterschaft. Der schillernde Erfolg beim Großen Preis von Belgien bringt den deutschen Ferrari-Piloten ein gutes Stück weiter in Richtung dieser Truhe. Aber vorher gilt: Ein bißchen Spa muß sein...



Links: Oh, Rouge! Schon wieder ein Sieg des 'Roten'
Oben: Der Jordan'sche Knoten scheint zu platzen – Fisichella auf Rang zwei

Selbst die direkt hinter ihm platzierten Fahrer, der Italiener Giancarlo Fisichella und der Finne Mika Häkkinen, hatten keine realistischen Chancen auf den Sieg, von den beiden Williams-Piloten einmal ganz zu schweigen. Zum zweiten Mal – noch eine Parallele zu Monte Carlo – vergriff sich das britische Favoriten-Team in der Reifenwahl. Das könnte bereits eine Vorentscheidung im Titelrennen gewesen sein. So hat Schumachers härtester Rivale, der Kanadier Jacques Villeneuve, mit einem sechsten Rang weiter an Boden verloren.

Teamkollege Heinz-Harald Frentzen lieferte nach einem seriösen Rennen mit Rang vier eine ordentliche Vorstellung ab. Die Startübungen, die er zuvor auf dem englischen Privatflugplatz Santa Pod so lange üben konnte, bis die Kuppung seines Williams verrauchte, wären gar nicht nötig gewesen. Denn der Start spielte diesmal keine Rolle. ▶

GRUSSER FOTO: DARREN HEATH; KLEINES BILD: MARTYN ELFORD/LAT

Wer sich donnerstags vom blauen Himmel über dem Hohen Venn hatte täuschen lassen, wurde für den Rest des Wochenendes kräftig naß gemacht. Exakt 19 Minuten vor 14 Uhr öffnete sich der blitzschnell aufgezoogene graue Vorhang zur Vorstellung eines echten belgischen Landregens. Bei den hektischen Wechselspielen in der Boxengasse blieb kein Auge trocken. So begann der elfte WM-Lauf mit einem Novum in der Formel 1-Geschichte. Das Feld ging hinter dem Sicherheitsfahrzeug ins Rennen, da in Senken wie der Eau Rouge die Querströmung der Sturzbäche erst zögernd nachließ. Eigentlich haben wir uns unter den Heilquellen von Spa bisher etwas anderes vorgestellt.

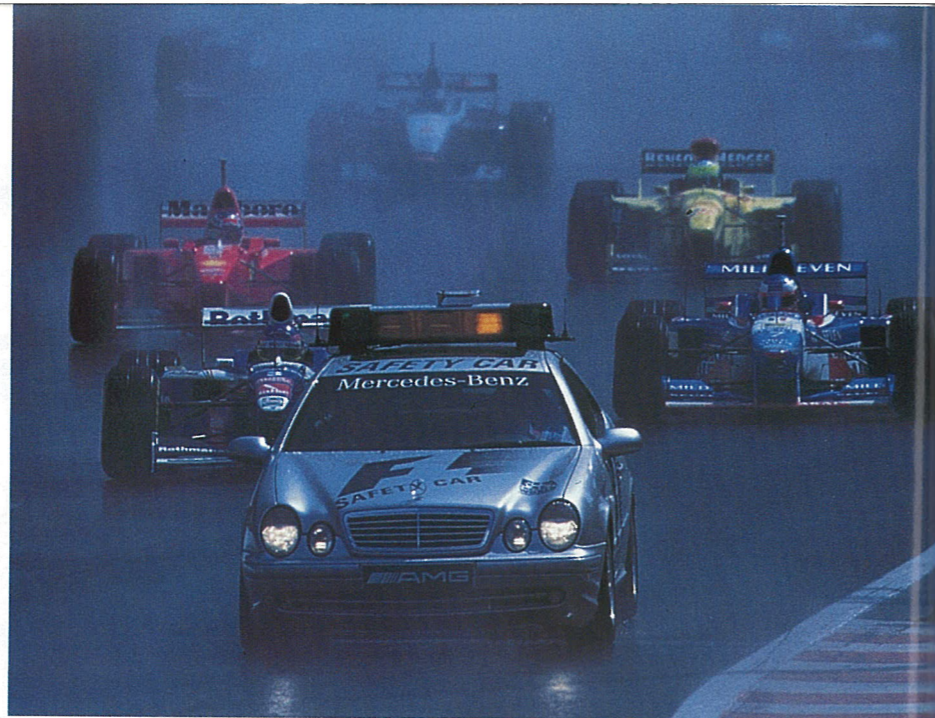
Offensichtlich fiel es, wie die lang andauernden Protestwellen zeigten, vielen schwer, während der Safety-Car-Phase die angebrachte Neutralität zu wahren. Mika Häkkinen mußte nach einem kleinen Ausritt ins Grüne Heinz-Harald Frentzen und Pedro Diniz passieren lassen. Er reihte sich an nächstmöglicher Stelle wieder in die Perlenschnur ein, überholte dann aber, um seine ursprüngliche Position wieder zu erlangen. Auf diese war er ohnehin nur unter Protest gelangt. Ein Routine-Test des McLaren-Sprits hatte samstags Unstimmigkeiten mit der bei der FIA vor der Saison hinterlegten Probe ergeben. Samstagnacht noch waren deshalb alle Häkkinen-Zeiten gestrichen und der Finne ans Ende des Feldes strafversetzt worden. Am Sonntagmorgen hatte das Team dann erfolgreich interveniert. Das Überholmanöver aber bescherte umgehend neuen Schriftverkehr. Nach langer Debatte kam Häkkinen mit der vor Ort getroffenen Entscheidung davon, Diniz mit einem Verweis auf Bewährung, und Frentzen wurde gänzlich freigesprochen. Anschließend hat dann Williams, auf jedes Pünktchen angewiesen, erneut eine Disqualifikation Häkkinens gefordert. Schuld an der Paragraphenschlacht in den Ardennen ist vor allem eins: ein Reglement, das offenbar nicht für jeden Fall der Fälle gerüstet ist.

Michael Schumachers Husarenstück hatte Sekunden, bevor die Boxengasse geschlossen wurde, stattgefunden. Gerade hatte er seinen schwer atmenden Bruder Ralf vorbeilaufen sehen, der mit seinem Jordan gegen die Leitplanken geschwemmt ist, gerade hatten die meisten verantwortungsbewußten Teamchefs Regenreifen mit ihren reliefartigen Strukturen aufziehen lassen. Die weitere Prognose war ungewiß, zumal die längste Strecke im WM-Kalender ein Kurs ist, auf dem es in einer Ecke heftig regnen kann und in der anderen schon wieder Trockenheit herrscht. „Eine sehr schwierige Entscheidung“, gab auch

Schumacher später zu, allerdings mit einem Augenzwinkern. Zunächst machte er überraschend sein Ersatzauto zum Einsatzfahrzeug, das ihm im Nassen einfach geeigneter erschien. Dann sattelte er auf den Mittelweg bei den Pneus um, die nur leicht angeritzten Intermediates, was sich bereits beim Einordnen in der Startaufstellung als golden herausstellen sollte, denn abrupt lüftete sich der Regenschleier wieder. Mit ihren durch die Sonnenstrahlen trocknenden und dampfenden Kunststoffhüllen wirkten die Rennwagen wie Musterbeispiele alternativ betriebener Krafffahrzeuge. Und die Grid-Girls sahen so begossen aus, als ob sie beim „Miss Wet-T-Shirt“-Wettbewerb mitmachen sollten.

Schumacher wirkte zu diesem Zeitpunkt bereits erleichtert. „Ich habe wirklich gepokert. Aber als ich sah, daß die Sonne bereits wieder hinter den Wolken hervorkam, konnte ich mir ein Lächeln nicht verkneifen.“ Wahre Sieger treffen ihre Entscheidungen aus dem Bauch heraus. Sein Manager Willi Weber frönte angesichts dieser beachtlichen Wetterfähigkeit dem Übermut: „Besser als Regen wäre nur Schnee gewesen.“ Und die *Süddeutsche Zeitung* folgerte ganz einfach: Formel 1 ist, wenn 22 Autos im Kreis fahren und am Ende Michael Schumacher gewinnt.

Drei Runden lang, bis die Pfützen auf der Ideallinie auf tolerante Größen geschrumpft waren, hielt das Startfahrzeug die Pole Position. In der zweiten „echten“ Runde des Rennens fiel dann bereits die Entscheidung zugunsten des Ferrari-Piloten. Zunächst bremste er auf der Innenseite der Haarnadelkurve La Source den Franzosen Jean Alesi in einem atemraubenden Manöver aus, zwischen die beiden Boliden hätte kein Regentropfen mehr gepafßt. Wenig später wurde auch der führende Ville-



„Besser als der Regen wäre für Michael nur noch Schnee gewesen“

WILLI WEBER



ICON, DAREEN HEATH, CHARLES COATES/LAT, DPPI, BRYN WILLIAMS

neue leichte Beute, der mit seinen Regenreifen auch nicht groß hätte Paroli bieten können. Innerhalb einer halben Runde baute Schumacher seinen Vorsprung dann ganz trocken auf sechs Sekunden aus. Während die Verfolger bei abtrocknender Strecke neue Gummis aufziehen mußten, zog Schumacher unbeirrt seine Kreise. Er preschte durch Eau Rouge, ohne rot zu werden, was die sich alle zwei Wochen im Ferrari-Taumel befindenden italienischen Zeitungen nicht zu Unrecht mit den Step-Tänzen eines Gene Kelly gleichsetzten. Beim ersten planmäßigen Stopp nach 14 Runden hatte er die Distanz bereits auf eine komfortable Minute ausgedehnt. Der Rest des Rennens wurde zu einer ziemlich einsamen Dienstfahrt. Schumacher grinsend: „Wenn etwas schwie-

rig wird, dann scheint mir das sehr gut zu liegen. Besonders auf dieser Strecke.“ Zum dritten Mal in Folge wurde er auf der majestätischsten Grand Prix-Rennstrecke als Formel 1-König von Belgien auf den Thron gehoben.

Das war's dann auch schon fast mit der Spannung. Hinter Schumacher konnte sich Jean Alesi im offenbar wiedererstarteten Benetton halten. Der Franzose legte jedoch einen überflüssigen Reifenwechsel ein, da er Blasen auf den Goodyear-Gummis zu erkennen glaubte. Das war allerdings ein Irrtum. Alesi fiel schließlich gegen Ende des Rennens immer weiter zurück. Er spürte, daß ein Aufhängungsteil am Benetton gebrochen sein mußte. Frentzen auf der Jagd nach Häkkinen und Villeneuve sorgte hinter dem Sauber-Piloten Johnny Herbert für einigermaßen unterhaltende Zwischenspiele. Ziemlich genau ab Mitte des regulären Rennens wurde die zweite Position von Giancarlo Fisichella im Jordan eingenommen.

Der junge Italiener sollte sie nicht mehr hergeben – und landete damit seinen bisher größten Erfolg. „Dritter in Kanada, Zweiter hier, mein nächstes Ziel ist ein Sieg. Aber das wird schwierig.“ Aufmunternd klopfte ihm Michael Schumacher auf die Schultern: „Abwarten.“ Fisichella, auch auf Intermediates ins Rennen gegangen, bewegte sein Auto anfangs sehr vorsichtig, gewann aber immer mehr Zutrauen. Ganz im Gegensatz zu Teamkollege Ralf Schumacher, der zwar minutenlang die Fernsehbilder dominierte, aber nur laufender Weise, als er nach seinem Crash in der Aufwärmrunde im strömenden Regen zurück zur Box schniefte und triefte. Ein unwillkommenes Ausdauer-Training für die bevorstehende Einberufung zur Bundeswehr. Als Letzter aus der Boxengasse gestartet, fand nach 22 Runden in Les Combes seine Fahrt

endgültig ein unrühmliches Ende, als er nach einem Dreher die

Von oben: Gavin allein zu Haus – Oliver Gavin im Safety-Car. Rauchzeichen – Coulthard im Aus. Kerb und würgzig – das Duell Alesi gegen 'Fisico'. Verbissen – Ralfs Schlange hat Karies. Rechts: Todt gelacht – Freude bei Ferrari



Nase des Jordans wegoperierte. Währenddessen waren Alesi und Villeneuve für Fisichella keine Gegner, nur Opfer. So etwas stärkt das Selbstbewußtsein ungemein. Und gibt ihm neue Munition für den Kampf, bei Jordan bleiben zu können. „Heute ist ein Traum für mich wahr geworden“, strahlte der junge Römer mit wachen Augen.

Eher alptraummäßig verlief die Wirklichkeit für McLaren-Mercedes. Dabei war alles so schön geplant. Mittwochs hatten sich der Daimler-Vorstand, McLaren-Boss Ron Dennis und Mercedes-Rennleiter Norbert Haug darauf geeinigt, mit David Coulthard und Mika Häkkinen eine weitere Saison zu bestreiten, „damit die beiden, die in der Aufbauphase viel für uns getan haben, 1998 auch die Früchte ihrer Arbeit ernten können.“ Für den Samstagmittag war die Präsentation („Hier sind unsere neuen Fahrer – die alten“) angesetzt. Doch am Freitag kam ein hektisch hektographiertes Bekenners Schreiben von Damon Hill in Umlauf – Mercedes habe ihm so schlechte Konditionen geboten, daß ihm nichts anderes übrig geblieben sei, als abzusagen. Wohlformulierter, aber mit ähnlicher Panik brachte am Spätnachmittag dann McLaren-Mercedes die eigene frohe Botschaft unter die Journalisten. Hills Anschuldigungen wollte man nicht auf sich sitzen lassen. David Coulthard atmete entspannt seiner Heidi ins Ohr, Mika Häkkinens Grinsen war unverkrampft wie im ersten Mercedes-Werbespot. Doch das Glück – des Finnen Odyssee durch die Reglementsclippen ist ja bereits bekannt – war dem um die Wette strahlenden Duo nicht hold. Häkkinen zerstörte am Samstagmorgen seinen Silberpfeil an wassergefüllten Plastikbarrieren, nachdem ihn das linke Hinterrad verlassen hatte, Coulthard stellte nach einem Dreher in Runde 19 den Griff nach den Sternen vorzeitig wieder ein.

Nach seinem Sieg konnte der sonst sehr sprachgewandte Michael Schumacher seine Antrittsrede nur stockend hinter sich bringen: „Es ist schwer, für meine Gefühle jetzt Worte zu finden. Da oben auf dem Podium – mein Kopf völlig leer. Ich habe einfach nur genossen.“ Den von Ferrari Anfang Januar formulierten Auftrag nach einem Sieg mehr als im Vorjahr hat er mit seinem vierten Saisonsieg bereits erfüllt: „Aber ich hoffe, daß ich mich noch über eine paar Siege mehr freuen kann.“ Spa, der beliebte belgische Kurort aus dem Kreuzworträtsel, war wie ein Erfrischungsbad auf dem Weg dorthin.

Elmar Brümmer



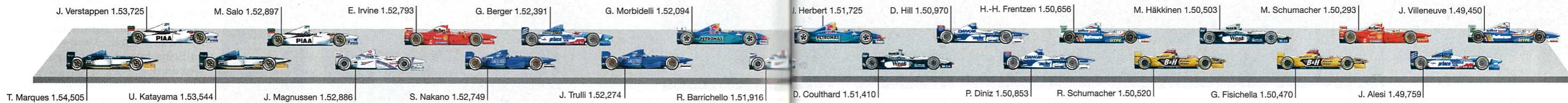
GOODYEAR SPA-FRANCORCHAMPS

Reifen
Goodyear brachte 2300 Eagle Rennreifen nach Spa: 1000 Prime- oder Optional-Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone kam mit 1268 Reifen: 548 Prime- oder Optional-Slicks und 720 Regenreifen

Wetter
Qualifying: heiß und trocken
Rennen: naß, abtrocknend

Rennabstimmung
Spa-Francorchamps bleibt eine der Lieblingsstrecken der Fahrer, denn der Kurs ist schnell und flüssig. Die gefährlichen Kurven Eau Rouge und Blanchimont sind eine absolute Herausforderung. Eine Abstimmung ist schwierig, denn im Interesse hoher Geschwindigkeiten darf man nicht zuviel Flügel fahren, aber die schnellen Kurven verlangen viel Grip. Das unberechenbare Wetter spielt jedes Jahr eine Rolle.

Startaufstellung



Trotz Regen Heiterkeit im Hause Schumacher

Frühes Pokerspiel zahlt sich aus
Zum ersten Mal wird ein Grand Prix hinter dem Safety-Car gestartet, weil die Strecke förmlich überschwemmt ist. Der frühere britische F3-Meister Oliver Gavin führt das Feld im Mercedes CLK drei Runden um die Strecke. Der Regen hört abrupt auf, und Schumachers Intermediates sind die Wahl der Stunde, während Villeneuve, Frentzen und Alesi auf Regenreifen danebenliegen. **Ralf S. und die Exkursion in die Ardennebotanik**
Ralf Schumacher muß im Ersatzauto aus der Boxengasse starten, nachdem er seinen Jordan in der Aufwärmrunde weggeschmissen hat. Jarno Trulli gesellt sich im Ersatz-Prost nach einem Elektrikproblem im Rennauto zu ihm, doch er ist nicht in der richtigen Position, als das Feld startet, und muß eine Runde aussetzen.

'Enfant terrible': Villeneuve zeigt erneut Nerven
Villeneuve macht einen entscheidenden Fehler, als er die Bus-Stop-Schikane verpaßt und durch die Boxengasse fahren muß. Williams nutzt die Chance, um ihm Intermediates aufzuziehen, doch er geht nur als 18. wieder ins Rennen.

Barrichello - im Regen tescch oder im Regen Crash?
Rubens Barrichello fällt nach acht Runden und einer Berührung mit Frentzen einem Aufhängungsschaden zum Opfer.

Arrows wieder pfeilschnell
Pedro Diniz ('Ich habe einen Williams überholt') ist auf Rang drei hinter Schumacher und Häkkinen, als in Runde 11 die Stopps beginnen, geht aber nur als Zwölfter nach einer wiederbefestigten Reifenmutter ins Rennen. Er fährt die viertschnellste Renn-



DATUM 24. August 1997
STRECKE Spa, Belgien
LÄNGE 6,928 Kilometer

runde, wird aber am Ende nur Achter. **Potential gezeigt, Rennen vergeißt - David Coulthard**
David Coulthard, der nach dem Wechsel von Intermediates auf Slicks Siebter ist, setzt den McLaren in der Stavelot-Kurve nach 19 Runden ins Aus. „Ich war wohl ein wenig zu ehrgeizig, kam vorne links auf einen Randstein, und weg war ich.“ **Jos Verstappen, der fliegende Holländer**
Jos Verstappen, als Achter nur fünf Sekunden hinter Frentzens Williams, dreht sich in der Rivage bei dem Versuch, Eddie Irvines Ferrari in Schach zu halten. ①



Jacques Villeneuve setzte in Spa auf die falschen Reifen

STATISTIK SPA-BELGIEN

- RENNERGESCHENIS**
1. Michael Schumacher
Ferrari F310B; 1:33.46,717 (44 Runden, 196,149 km/h)
 2. Giancarlo Fisichella
Jordan-Peugeot 197; 1:34.13,470 (195,221 km/h)
 3. Mika Häkkinen
McLaren-Mercedes MP4-12; 1:34.17,573 (195,079 km/h)
 4. Heinz-Harald Frentzen
Ferrari F310B; 1:34.18,864 (195,035 km/h)
 5. Johnny Herbert
Sauber-Petronas C16; 1:34.25,742 (194,798 km/h)
 6. Jacques Villeneuve
Williams-Renault FW19; 1:34.28,820 (194,692 km/h)
 7. Gerhard Berger
Benetton-Renault B197; 1:34.50,458 (193,952 km/h)
 8. Pedro Diniz
Arrows-Yamaha A18; 1:35.12,648 (193,198 km/h)
 9. Jean Alesi
Benetton-Renault B197; 1:35.28,725 (192,656 km/h)
 10. Gianni Morbidelli
Sauber-Petronas C16; 1:35.29,299 (192,637 km/h)
 11. Eddie Irvine
Ferrari F310B; 43 Runden, nicht im Ziel
 12. Mika Salo
Tyrrell-Ford 025; 43 Runden
 13. Jan Magnussen
Stewart-Ford SF1; 43 Runden
 14. Damon Hill
Arrows-Yamaha A18; 42 Runden, nicht im Ziel
 15. Ukyo Katayama
Minardi-Hart; 42 Runden, nicht im Ziel
 16. Jarno Trulli
Prost-Mugen-Honda JS45; 42 Runden

AUSFÄLLE

- Jos Verstappen**
Tyrrell-Ford 025; 25 Runden, Dreher
- Ralf Schumacher**
Jordan-Peugeot 197; 21 Runden, Dreher
- David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-12; 19 Runden, Dreher
- Tarso Marques**
Minardi-Hart; 18 Runden, Dreher
- Rubens Barrichello**
Stewart-Ford SF1; 8 Runden, Spurstange
- Shinji Nakano**
Prost-Mugen-Honda JS45; 5 Runden, Elektronik

SCHNELLSTE RUNDEN

Jacques Villeneuve	1.52,692
Johnny Herbert	1.53,615
Gerhard Berger	1.53,649
Pedro Diniz	1.53,652
Heinz-Harald Frentzen	1.53,874
Damon Hill	1.54,074
Mika Häkkinen	1.54,175
Giancarlo Fisichella	1.54,688
Gianni Morbidelli	1.54,818
Jarno Trulli	1.55,152
Eddie Irvine	1.55,290
Michael Schumacher	1.55,340
Jean Alesi	1.55,348
Ukyo Katayama	1.55,413
Jan Magnussen	1.55,726
Mika Salo	1.56,919
Ralf Schumacher	1.57,784
David Coulthard	1.59,169
Jos Verstappen	1.59,409
Tarso Marques	2.02,753
Rubens Barrichello	2.16,804
Shinji Nakano	2.19,161

© 1997 FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE, 8 PLACE DE LA CONCORDE, 75008 PARIS, FRANKREICH

Italienische Momente

Die Tifosi hatten auf Michael Schumacher gehofft, Benetton auf Jean Alesi. Am Ende aber sicherte David Coulthard McLaren-Mercedes den zweiten Saisonsieg

Die italienischen Zeitungen hatten der Nation bereits in der Woche vor dem Grand Prix von Monza die Blutprobe genommen. Das Ergebnis verkündet eine Schlagzeile von *La Stampa*: „Italien im Delirium – wegen eines Deutschen.“ Nach dem 13. Rennen der Saison hat der Satz Gültigkeit behalten, müßte aber korrekt so lauten: „...wegen eines deutschen Motorenherstellers.“ Während sich Michael Schumacher über seinen sechsten Platz beim Heimspiel für Ferrari nicht zu ärgern brauchte, gebührte die Siegestrunkenheit dem Team von McLaren-Mercedes und dem großen Gewinner David Coulthard. Der Schotte, der beim Saisonauftakt in Australien auf Anhieb den ersten Erfolg in der Geschichte der modernen Silberpfeile landen konnte, bestätigte mit dem zweiten Streich seine erst kürzlich erfolgte Vertragsverlängerung. Etwas schal war der Geschmack, den die Williams-Piloten hinterließen. Jacques Villeneuve, nach Schumacher der zweite WM-Aspirant, konnte mit Rang fünf lediglich einen Punkt im Titelrennen gutmachen. Heinz-Harald Frentzen schaffte mit einer erneut tadellosen Leistung zwar den Sprung aufs Treppchen, doch er gab sich ein bißchen verkatert: er sei zu früh an die Boxen gerufen worden. Weitere schnelle Runden mit dem leichteren Auto und damit eine vielleicht noch bessere Platzierung seien durch die Teamstrategie verschenkt worden.

Schon sind wir mitten in der spannendsten, aber leider auch der kürzesten Phase des Rennens – als zwischen der 28. und der 35. Runde alle Fahrer der eng zusam-



Links: P1 und die blau-weiße Flagge – Sieger David Coulthard ist Schotte. Oben: Ausgelassene Freude bei McLaren-Mercedes – Vorstandsmitglied Jürgen Hubbert (links) freut sich mit Sportchef Norbert Haug (rechts) über den Sieg von David Coulthard (Mitte). Die Siegetrophäe geht mit zur IAA

HAUPTFOTO: DARREN HEATH; KLEINES FOTO: LAT

menliegenden Spitzengruppe zum einzigen planmäßigen Stopp in die Boxengasse abbogen. Ansonsten nämlich verlief die Hochgeschwindigkeitsfahrt – zumindest für die Rekordkulisse der 115.000 Zuschauer – eher wie eine 305 Kilometer lange Reise im Schlafwagen. Zeitgleich führen der bis dahin führende Jean Alesi und Verfolger Coulthard vor den Garagen vor. Nicht nur die Preßluftschrauber bei McLaren-Mercedes drehten offenbar einen Tick schneller, auch der Tankvorgang wurde – selbstverständlich auf legale Art und Weise – beschleunigt, so daß der Silberpfeil mit knappen zwei Sekunden Vorsprung auf die Piste fuhr. Mit etwa diesem katapultierte sich Coulthard schließlich vor Alesi auf die oberste Stufe des Podiums. Der Pilot widmete den Sieg ganz bescheiden auch gleich seinen Mechanikern. Wäre nicht kurz vor dem Start noch ein kleines Leck am Tankstutzen entdeckt worden, hätte Coulthard wohl noch mehr Zeit gutmachen können.

Den anderen Schlüssel zum Erfolg drehte der McLaren-Pilot bereits beim Start um, als er sich von Platz sechs auf die dritte Position vorschoben konnte und sich in eine strategisch äußerst günstige Ausgangslage manövrierte. Michael Schumacher, der die Verfolgergruppe dahinter anführte, mußte sich angesichts der bekannten aerodynamischen Mängel an seinem Ferrari mit einer Sicherheitsstrategie begnügen. Einen kleinen Vorteil verschaffte er sich zumindest dadurch, daß er erst als Letzter zum Tanken rollte. Er war daher alles andere als unzufrieden mit Rang sechs: „Unter diesen Umständen kann ich wirklich zufrieden sein, wir haben nur einen Punkt in der WM verloren. Das hätte schlimmer sein können, denn auf solchen Strecken sind uns die anderen einen Schritt voraus. Die beiden nächsten Strecken liegen uns besser.“ Nach Weltweg fährt er mit einem beruhigenden Punkteverhältnis von 67:57 gegenüber Villeneuve.

Sein Bruder Ralf im Jordan sorgte für den einzig spektakulären Vorgang auf der Rennstrecke selbst. Im Kampf um Platz neun mit Sauber-Pilot Johnny Herbert – Schumachers Teamkollege Giancarlo Fisichella hatte sich längst auf dem vierten Rang festgesetzt – geriet er im verzweifelten Bemühen, für das erste wirkliche Überholmanöver dieses Großen Preises zu sorgen, mit dem Briten im Schweizer Dress gehörig aneinander. Herbert bezahlte die kurze



Alesi war sichtlich gerührt angesichts seiner 'Pole'. Doch im Rennen war er nur der 'zweite' Sieger...

Berührung mit einem heftigen Aufprall in die Reifenstapel, Schumi zwo mußte nach insgesamt 41 Runden an der Box die Flügel hängen lassen. Schuld oder Unschuld, wer will selbst nach Superzeitlupe darüber endgültig urteilen? Schumachers Verteidigung: „Ich dachte, ich hätte Johnny überholt, und daß er genügend Raum haben würde, doch beim Bremsen habe ich gemerkt, daß er mein rechtes Hinterrad touchiert hat.“ Herberts Gegenangriff: „Ich konnte gerade noch ein wenig bremsen, als Ralf auch schon nach rechts zog, direkt auf meine Linie. Mir macht ein kleiner Kampf nicht das Geringste aus, aber so nicht.“ Für Teamchef Peter Sauber war das Manöver an einer der gefährlichsten Stellen des Kurses „eine der negativsten Erfahrungen im Motorsport. Rennfahrer, die auf diese Weise einen Vorteil suchen, gefährden nicht nur die Gesundheit Anderer, sondern erweisen unserem Sport auch einen schlechten Dienst.“

Die Ferraristi hatten ihre Deutschland-Fahnen trotzdem nicht ganz umsonst mitgebracht. Sie konnten einem historischen Erfolg von Mercedes – vor 42 Jahren hatte an gleicher Stelle Juan Manuel Fangio den letzten Sieg der „alten“ Silberpfeile errungen – den würdigen Rahmen geben. Eine noch größere Genugtuung bezogen die Stuttgarter aber daraus, daß umgehend nach der Aberkennung des dritten Platzes von Mika Häkkinen in Belgien wegen nicht reglementkonformen Benzins das Konstrukteurs-Punktekonto wieder aufgestockt werden konnte. Dem Finnen selbst



Johnny Herberts unfreiwillige Flugeinlage endete unsanft in einem Reifenstapel

„Ich hatte ein gutes Auto, eine gute erste Rennhälfte und konnte auf den Sieg hoffen – bis David kam“

JEAN ALESI

blieb das Pech treu. In der 37. Runde mußte er nach einem Reifenschaden den Kampf um den Sieg aufgeben, wurde noch Neunter und konnte sich wenigstens die schnellste Rennrunde gutschreiben lassen.

Aber das ist schon Rennhistorie. Nicht so schnell vergessen werden wir den bewegenden Moment, als die Formel 1 Punkt Zwölf am Samstag für eine Minute stillstand. Damon Hill organisierte die zunächst nur für die britischen Mitglieder der Grand Prix-Kommune ersonnene Gedenkminute in der Boxengasse für die Beerdigung von Prinzessin Diana. Als Sieger des Großen Preises von England 1994 hatte er persönlich die Bekanntschaft mit Lady Di gemacht. Den ganzen Tag über wechselten sich auf den allgegenwärtigen Monitoren im Fahrerlager die Zeitentabellen des vorentscheidenden Tages beim Großen Preis von Italien mit den Bildern

der Liveübertragung aus Westminster Abbey ab. Auch der Champagner auf dem Podium floß nicht wie gewohnt. In kaum einer anderen Sportart ist der schmale Grat zwischen Leben und Tod permanent so präsent wie in der Formel 1. Schon am späten Sonntagnachmittag bestätigte sich das erneut, als während der zahlreichen VIP-Zubringerflüge zwei Hubschrauber kollidierten und abstürzten. Ein Pilot wurde verletzt.

Die Gesichtszüge und die Ausdrucksweise von Michael Schumacher verhärten sich stets, wenn in Monza die Rede auf das unheimliche Phänomen der Paparazzi kam: „Ich kann mich von der Aufmerksamkeit her sicher nicht mit Diana vergleichen. Aber in dem kleinen Bereich, wo ich das mitmache, stinkt's mir schon. Diese Menschen nehmen sich Rechte heraus,

hängen jede Sekunde auf dir, sind aggressiv, dreist und hinterlistig. Ich weiß nicht, wie ich reagieren werde, wenn mir das nächste Mal einer auf die Füße tritt. Ich würde wahrscheinlich ausrasten.“ Der emotionale Monolog wurde jäh unterbrochen durch die unsinnige Frage, ob ihm seine rennfahrerischen Qualitäten in solchen Situationen nicht entgegenkommen würden. Schumacher ließ sich von seiner Linie nicht abbringen: „Es geht doch darum, gar nicht erst in solche Situationen zu geraten. Ich finde einfach, daß ein anderes Gesetz hergehört. Letztendlich sind wir auch nur Menschen; wir sind zwar populär, aber das heißt nicht, daß wir Freiwild sind.“ Fotos von der Zeremonie in den Boxen waren ausdrücklich erlaubt. Damon Hill: „Es ist die richtige Zeit und der richtige Ort.“

Auf der Lauer lagen während des 13. Rennwochenendes auch alle schreibenden Paparazzi – allerdings zur falschen Zeit am falschen Ort. Die anstehende Entscheidung von BMW über eine Rückkehr als Motorenlieferant in die Formel 1 und eine generelle Umstrukturierung der eigenen Rennaktivitäten war erst für den Fünf-Uhr-Tee am Tag nach dem Grand Prix – dem Tag vor der Internationalen Automobil-Ausstellung – in Frankfurt angekündigt. Doch Mercedes konnte sich schon mal darauf gefaßt machen, in naher Zukunft den Rivalen als Co-Piloten des Williams-Teams zu begrüßen. Mercedes-Sportchef Norbert Haug reagierte gefaßt: Das kann, wenn das Projekt gut geführt wird, eine Riesenchance für die Formel 1 sein, wenn zwei Hersteller mit diesem Renomme gegeneinander antreten.“ Keiner weiß so gut wie Haug, daß Siegen niemandem leicht gemacht wird. Vorerst sind es jetzt die Silberpfeile, die einen Vorsprung auf den weiß-blauen Rennstall besitzen. Daimler-Vorstandsmitglied Jürgen Hubbert nahm den Erfolg



Ganz oben: Gedenkminute – die Fahrer halten für Lady Di inne. Darunter: Häkkinen fuhr die schnellste Rennrunde – doch seine Reifen hielten nicht



Historisch: Genau 42 Jahre nach Fangio sicherte Coulthard Mercedes wieder einen Sieg in Monza

von David Coulthard und den dazugehörigen Pokal als willkommene Werbebeigabe mit zur IAA. Hubbert freut sich auf die frühestens 1999 bevorstehende Herausforderung: „Der Formel 1 kann das nur gut tun. Es ist wichtig für uns, daß wir im Sport gegen einen Konkurrenten antreten, mit dem wir es auch im täglichen Wettbewerb zu tun haben.“

Das reichhaltige Angebot der Spekulation wurde über das BMW-Engagement hinaus auf dem Basar im Königlichen Park durch den am Freitagabend verklausuliert angekündigten Rücktritt von Benetton-Teamchef Flavio Briatore noch erweitert. Auch Damon Hill orakelte in eigener Sache, daß er nun wisse, wo man seinen Helm 1998 sehen könnte. Konkret gefragt, wach der noch amtierende Weltmeister allerdings umgehend ins Reich der Märchenerzähler: „Mir geht es wie Rumpelstilzchen.“ Mit einem kräftigen „Ach wie gut, daß niemand weiß...“ rotiert das Transfer-Roulette in die finalen Runden. Ein Spielchips, auf den mindestens zwei Teamchefs setzen, ist Giancarlo Fisichella. Er baut angesichts seiner noch im Aufbau befindlichen Englisch-Sprachkenntnisse auf Unverständnis: „Ich bin im Augenblick ein an Jordan ausgeliehener Benetton-Fahrer, und wenn mich Benetton als Fahrer will, muß ich dorthin gehen.“

Die Situation ist zum Davonfahren. Und nichts anderes hat die Entdeckung des Jahres beim Heimspiel auch getan. Alles, was auf den Tribünen von der Montur her eigentlich hätte rot sehen müssen, wußte die Gelbe Gefahr zu schätzen: Ein Land, in dem sich amore auf motore reimt, huldigt bereits einem kommenden Kronprinzen. Zitat vom Plakat: „Fisico, ganz Italien ist mit dir!“ Eine halbe Stunde konnte sich der 24-jährige im Qualifying schon an der Spitze halten, ehe Heinz-Harald Frentzen ihn wieder ablöste. Doch am Ende hatte Jean Alesi die blaue Nase des Benetton ganz vorn, mit der Kleinigkeit von 52/1000 Vorsprung auf den Deutschen. Dem 33-jährigen war noch Minuten nach Ende der Session anzusehen, wie sehr ihn diese Platzierung – seine zweite Pole Position in Monza, die zweite seiner Karriere überhaupt – bewegte: „Vom Paß her bin ich zwar Franzose, aber mein Blut ist italienisch.“ Allerdings fand er es gar nicht bellissimo, als Zweiter gekürt zu werden: „Ich hatte ein gutes Auto und auch eine gute erste Rennhälfte und konnte mir Hoffnungen auf den Sieg machen – bis David kam.“

Was wir daraus lernen? Ganz einfach: Daß Michael Schumachers Grundsatz im Umgang mit der schier erdrückenden Begeisterung der Ferraristi auch auf der Strecke uneingeschränkte Gültigkeit besitzt: „Du mußt eben schneller sein.“

Elmar Brünner



Gleich Feuer und Flamme – Jarno Trulli brannte im Training eindrucksvolle Erinnerungen in den Asphalt



GOODYEAR

MONZA

Reifen

Goodyear brachte 2300 Eagle-Rennreifen nach Monza: 1000 Prime- oder Optional Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone brachte 1200 Pneu: 584 Prime oder Optional Slicks und 616 Regenreifen.

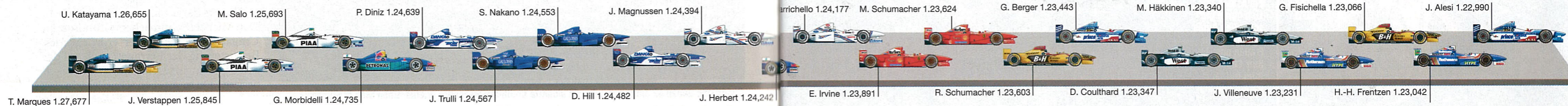
Wetter

Qualifying: heiß und trocken
Rennen: heiß und trocken

Rennabstimmung

Monza ist die schnellste Formel 1-Strecke und erfordert eine Flügelstellung mit ganz wenig Abtrieb. Gleichzeitig sind alle Kurven extrem schnell, außer den Schikanen. Eine gute Balance und viel mechanischer Grip sind daher essentiell. Auch die Bremsen werden extrem belastet, denn sie müssen die Autos von Höchstgeschwindigkeit bei Start und Ziel und von 280 km/h nach der Curva Grande verzögern.

Startaufstellung



McLaren gewinnt mit Köpfchen und Können

Superbe schottische Startprozedur

David Coulthard zaubert wieder einmal einen wunderbaren Start auf den italienischen Asphalt. Startplatz sechs wandelt er schon in der ersten Runde in Rang drei um und legt damit den Grundstein für seinen zweiten Saisonsieg. Den restlichen Anteil am Erfolg haben seine Mechaniker, die den einzigen Stopp des Nachmittags unter 20 Sekunden vollführen. Dadurch ging Coulthard nach 35 Runden wieder vor Alesi ins Rennen, und diese Konstellation war rennentscheidend.

Arrows – die Rückkehr zur Unbeständigkeit

Pedro Diniz hatte einen schlechten Start und behauptete, im Armaturenbrett sei ihm der falsche Gang angezeigt worden. „Der Motor starb ab, und ich verlor viele Plätze. Ich schloß schon wieder auf Morbidelli auf, als die Hinterradaufhängung eingangs der Variante Ascari zu Bruch ging.“ Teamkollege Damon Hill war sechs Runden vor Schluß Neunter, als sich sein Yamaha-Motor in Rauch auflöste.

Technische Teufelchen im tapferen Tyrrell-Team

Die britische Truppe erlebte einen schwarzen Tag. Jos Verstappen verlor Pneumatikdruck im Getriebe und mußte mit einem steckengebliebenen fünften Gang in Runde 13 aufgeben. Mika Salo zog sich Bremsplatten zu, als er in der ersten Kurve ein ultraspätes Bremsmanöver wagte. Bis zum ersten Reifenwechsel kämpfte er mit Barrichello, fiel aber am anderen Streckenende mit Motorschaden aus. „Ich brauchte eine Stunde für den Rückweg. Das Team dachte, ich sei von Aliens entführt worden.“



DATUM 7. September 1997
STRECKE Monza, Italien
STRECKENLÄNGE 5,768 km

Der baldige Rekrut übt schon mal Feindbeschuß...

Ein kontroverser Unfall zwischen Ralf Schumacher und Johnny Herbert brachte beide Piloten um jede Chance. Schumacher glaubte, es sei genug Platz gewesen, Herbert sagte: „Er zog nach rechts auf meine Linie und ließ mir keinen Platz. Er scheint nicht zu verstehen, daß man dem anderen bei solchen Geschwindigkeiten Platz lassen muß. Es war unnötig und ein Zeichen dafür, daß er noch ein sehr unerfahrener Pilot ist, der im Hinblick auf Hochgeschwindigkeitsmanöver noch viel lernen muß.“



Da war die Welt für Frenzen noch in Ordnung: vor Coulthard und vor seinem Boxenstopp

STATISTIK MONZAITALIEN

RENNERGEBNIS

1. David Coulthard
McLaren-Mercedes MP4-12; 1:17.04,609 (53 Runden, 238,036 km/h)
2. Jean Alesi
Benetton-Renault B197; 1:17.06,546 (237,936 km/h)
3. Heinz-Harald Frenzen
Williams-Renault FW19; 1:17.08,952 (237,813 km/h)
4. Giancarlo Fisichella
Jordan-Peugeot 197; 1:17.10,480 (237,734 km/h)
5. Jacques Villeneuve
Williams-Renault FW19; 1:17.11,025 (237,706 km/h)
6. Michael Schumacher
Ferrari F310B; 1:17.16,090 (237,447 km/h)
7. Gerhard Berger
Benetton-Renault B197; 1:17.17,080 (237,396 km/h)
8. Eddie Irvine
Ferrari F310B; 1:17.22,248 (237,132 km/h)
9. Mika Häkkinen
McLaren-Mercedes MP4-12; 1:17.53,982 (235,522 km/h)
10. Jarno Trulli
Prost-Mugen-Honda JS45; 1:18.07,315 (234,852 km/h)
11. Shinji Nakano
Prost-Mugen-Honda JS45; 1:18.07,936 (234,821 km/h)
12. Gianni Morbidelli
Sauber-Petronas C16; 52 Runden
13. Rubens Barrichello
Stewart-Ford SF1; 52 Runden
14. Tarso Marques
Minardi-Hart M197; 50 Runden

AUSFÄLLE

- Damon Hill
Arrows-Yamaha A18; 46 Runden, Motor
- Ralf Schumacher
Jordan-Peugeot 197; 39 Runden, Unfall
- Johnny Herbert
Sauber-Petronas C16; 38 Runden, Unfall
- Mika Salo
Tyrrell-Ford 025; 33 Runden, Motor
- Jan Magnussen
Stewart-Ford SF1; 31 Runden, Getriebe
- Jos Verstappen
Tyrrell-Ford 025; 12 Runden, Hydraulik
- Ukyo Katayama
Minardi-Hart M197; 8 Runden, Bremsen
- Pedro Diniz
Arrows-Yamaha A18; 4 Runden, Aufhängung

SCHNELLSTE RUNDEN

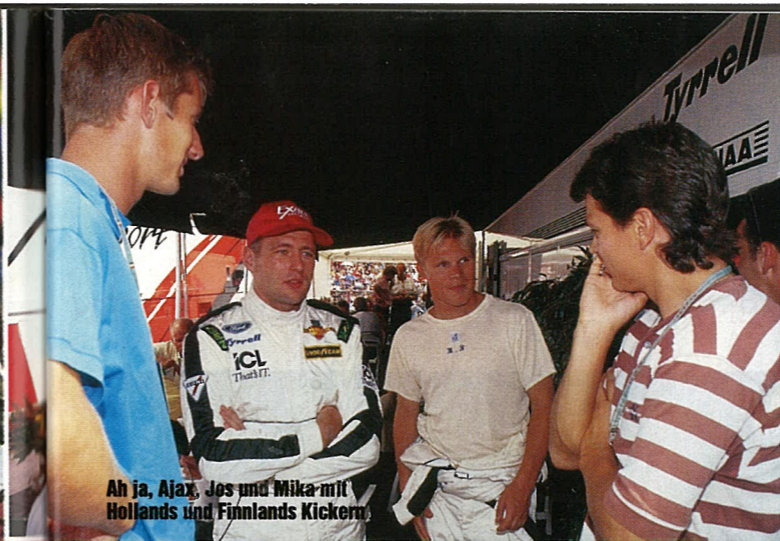
- Mika Häkkinen 1.24,808
- Heinz-Harald Frenzen 1.25,600
- Gerhard Berger 1.25,653
- Eddie Irvine 1.25,655
- Jacques Villeneuve 1.25,715
- Michael Schumacher 1.25,863
- Ralf Schumacher 1.25,909
- Giancarlo Fisichella 1.25,960
- David Coulthard 1.25,975
- Jean Alesi 1.26,067
- Shinji Nakano 1.26,383
- Johnny Herbert 1.26,572
- Jarno Trulli 1.26,718
- Damon Hill 1.27,081
- Gianni Morbidelli 1.27,257
- Jan Magnussen 1.27,447
- Ruben Barrichello 1.27,571
- Mika Salo 1.28,004
- Jos Verstappen 1.28,227
- Pedro Diniz 1.28,569
- Tarso Marques 1.29,116
- Ukyo Katayama 1.29,133

© 1997 FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE, 8 PLACE DE LA CONCORDE, 75008 PARIS, FRANKREICH

1a F1 Grüße



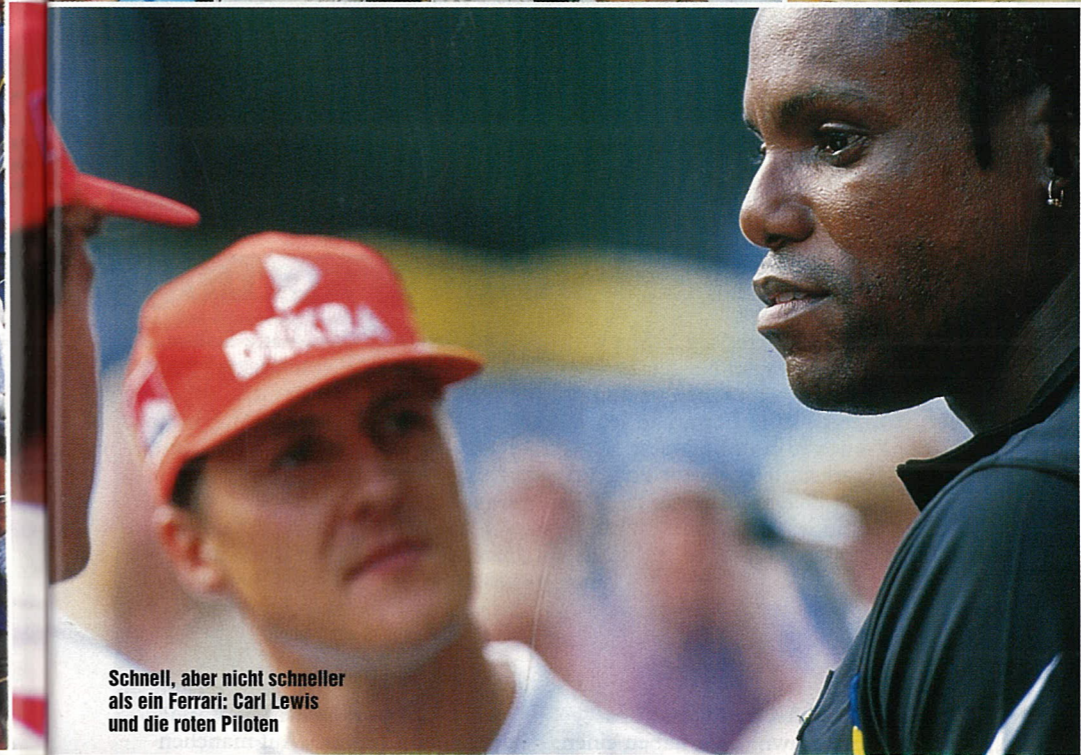
Objektiv betrachtet:
Sicherer als Glück – KLICK!



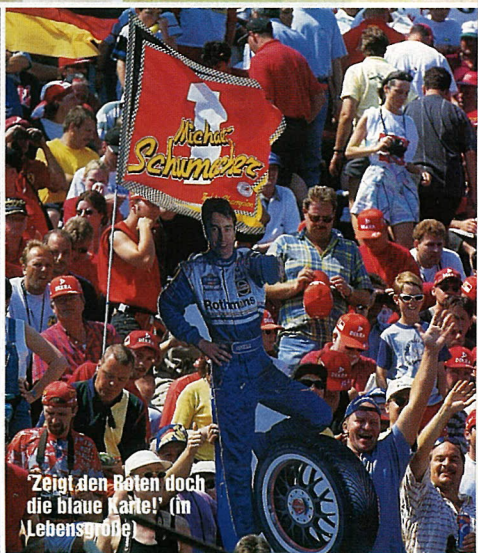
Ah ja, Ajax, Jos und Mika mit
Hollands und Finnlands Kickern



Die wichtigsten Wegbegleiter von
Michael vergleichen Tricks für die
Gesichts- und Nackenmassage

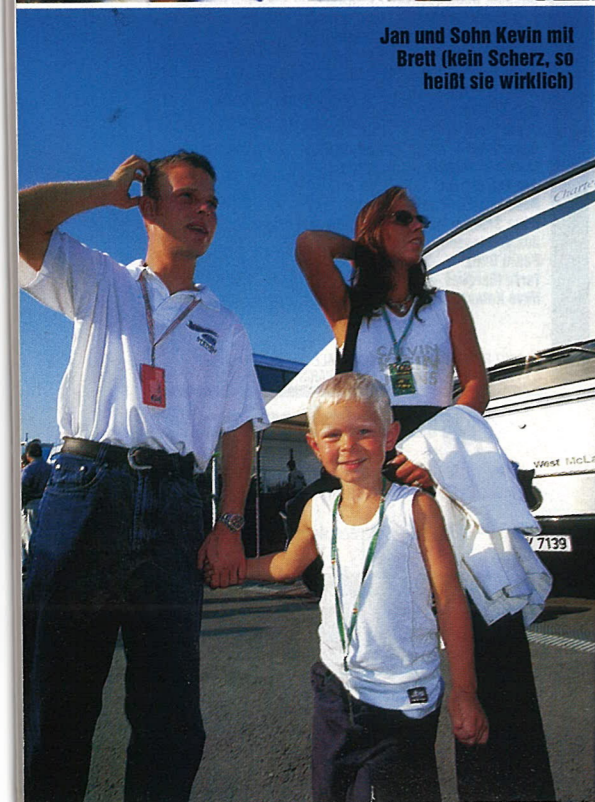


Schnell, aber nicht schneller
als ein Ferrari: Carl Lewis
und die roten Piloten



Zeigt den Baten doch
die blaue Karte! (In
Lebensgröße)

Ed Jordanien mit Miss Germany, der
von Willi Weber gemanagten Schön-
heitsgöttin aus Leipzig



Jan und Sohn Kevin mit
Brett (kein Scherz, so
heißt sie wirklich)



Ein Ästhet, der
sich gerne mit
schnellen Autos
und hübschen
Frauen umgibt:
Herr Ecclestone
(hier mit fami-
liärem Anhang)



Die Lieblingsfrau aller GP-
Fotografen zum Essen
beim Lieblingsteam



DIE GEHEIMNISSE DER SCHNELLSTEN – DIE FEHLER DER LANGSAMSTEN

Echte Kraft-Pakete

Mercedes	760 PS
Renault	740 PS
Peugeot	740 PS
Ferrari	720 PS
Mugen	710 PS
Yamaha	700 PS
Ford V10	700 PS
Ford V8	665 PS
Hart V8	650 PS

Hydraulischer Horror

Damon Hills Technikprobleme gegen Ende des Grand Prix von Ungarn waren auf einen 50%igen Druckverlust im Hydrauliksystem infolge einer defekten Dichtung zurückzuführen.

Der Pfennigartikel im Arrows-Yamaha ging zwei Runden vor Schluß zu Bruch, so daß das Auto des amtierenden Weltmeisters Hydraulikflüssigkeit verlor. Hills Auto war im zweiten Gang blockiert, als er die Box anfuhr. Er konnte noch den dritten Gang einlegen, doch der blieb für den Rest des Rennens arretiert. Auch die Gaspedalbefehle setzte der Arrows nur mehr sporadisch um.

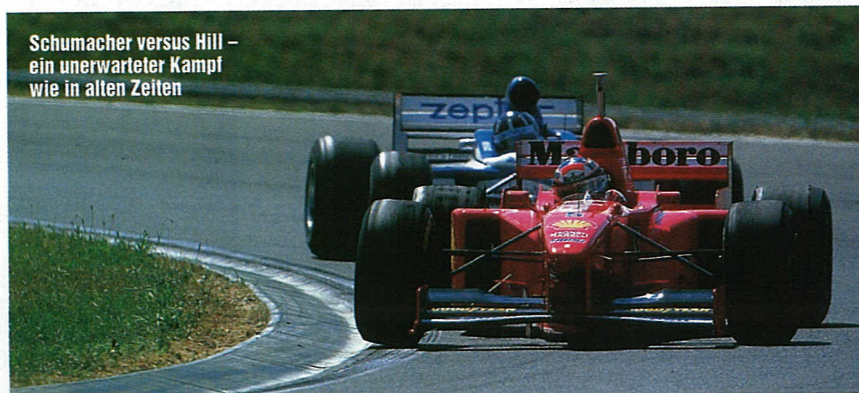


Eine defekte Versiegelung überließ Hills sicher dem gestauchten Jacques Villeneuve

Überraschende Reifenwahl im Regen in Spa

Intermediate-Reifen waren in Spa die richtige Wahl, wie Michael Schumacher bewiesen hat.

Williams kämpfte mit A Quattro-Reifentypen (Regenreifen, 1996 konstruiert), während der viertplatzierte Giancarlo Fisichella der einzige war, der auf weichen V-förmigen Reifen



Schumacher versus Hill – ein unerwarteter Kampf wie in alten Zeiten

Hält Ferrari den Vorsprung?

Michael Schumachers Sieg in Spa ist seinem Fahrkönnen im Nassen zu verdanken, denn im Trockenem und auf rauhen Belägen stößt Ferrari an seine Grenzen – wie etwa in Budapest.

Der Ferrari startete aus der Pole, litt aber ab der sechsten Runde unter Reifenblasen und wurde Vierter. Gegen Ende saßen Schumacher sogar Eddie Irvine und Shinji Nakano im Nacken. Hätte er besser seine Reifen geschont?

„Man kann Michael kaum kritisieren, denn er ist in allem extrem gut, und er konnte einfach nicht absehen, was mit den Reifen passieren würde“, erklärte Ross Brawn. „Wir haben einen Fehler gemacht und das Rennen nicht korrekt nach Plan gefahren. Das war der Fehler von Michael, mein eigener und der des ganzen Teams. Michael hat wahnsinnig Tempo gemacht, aber wir hätten ihn auch einbremsen können. Es war nicht allein seine Schuld.“

Schumacher wäre es schwer gefallen, die Leistung von Damon Hill auf Bridgestone-Reifen zu überbieten, denn der Brite hatte mit zwei Stopps einen weniger geplanten als der Deutsche. Nur bei ähnlichen Strategien und schnelleren Stopps, durch die Ferrari auf der Strecke in Führung

hätte gehen können, hätte Schumacher den Weltmeister einbremsen können.

Ferrari hat offenbar nicht unbedingt damit gerechnet, zu den Titelaspiranten zu zählen, denn zunächst hegte man Pläne, noch vor Saisonende mit einer Hybrid-Version und der ab 1998 vorgeschriebenen schmalen Spur anzutreten. Stattdessen baute man aber ein weiteres Leichtgewicht-Chassis, das erstmals in Ungarn eingesetzt worden ist.

„Der Evo 2 hat mehr Leistung, aber er verbraucht mehr, und er wiegt auch mehr“, erläutert Brawn die Vorteile des neuen Chassis. „Auf manchen Strecken, wie etwa in Ungarn, ist der Leistungsvorteil nicht so gravierend, aber der Verbrauch ist höher, weshalb wir den neuen Motor dort nicht führen. Bei bestimmten Ein-Stopp-Rennen haben wir wiederum ein Tankkapazitätsproblem. Es war wichtig, das Chassis vor Monza einzuführen. Wir haben im Zuge der Überarbeitung auch Gewicht eingespart.“

Auf dem Höhepunkt des Titelkampfes glaubt Brawn noch immer, daß Williams das beste Auto hat: „Michael ist der beste Fahrer, aber im Grunde ist der Williams das bessere Auto.“



Moderne Handarbeit zahlt sich aus

Schrecksekunden für Mika

Der Aufhängungsschaden an Mika Häkkens McLaren bei weit über 300 km/h in der Anfahrt zu den Les Combes-Kurven im freien Training des GP von Belgien ist auf einen Ermüdungsbruch zurückzuführen. Der aus Aluminium gefertigte linke untere Querlenker an der Hinterachse wurde zum Corpus Delicti.

Ursprünglich hielt das Team den oberen Kohlefaserquerlenker für die Ursache, weshalb dieses Teil an allen

Autos durch stabilere Stahlelemente ersetzt wurde. Der Grund für die Materialermüdung ist derzeit aber noch ungeklärt.

In der Woche nach Belgien wurde Häkkinen das Opfer eines zweiten High-Speed-Unfalls in Monza – ebenfalls wegen einer gebrochenen Radaufhängung. Wegen einer undichten Spritleitung brannte der McLaren in der Parabolica, wodurch die Radaufhängung geschwächt worden ist.



Wasser marsch – Mika Häkkinen wurde zweimal in einer Woche das Opfer eines Technikdefektes

Von Klammern, Ventilen, Muffen und Düsen

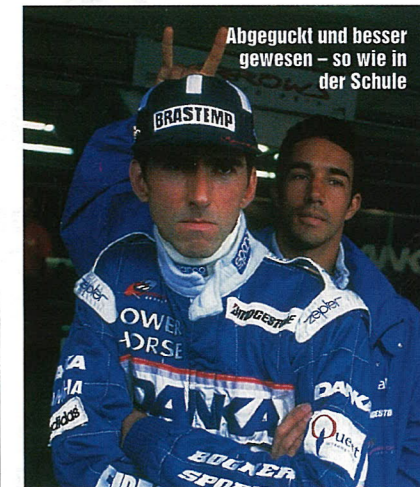
Heinz-Harald Frentzens Auto konnte in der 29. Runde beim Grand Prix von Ungarn nicht aufgetankt werden, weil eine Drahtklammer, die die Muffe im Nachfüllventil arretiert, sich in der Runde vor dem ersten Stopp losvibriert hat. Aus diesem Grund konnte

das Team die Betankungsdüse nicht korrekt aufsetzen.

Vier Runden vor dem Stopp brannte Frentzen die schnellste Rennrunde in den Asphalt. Sie war sieben Zehntel schneller als alle anderen Zeiten des gesamten Nachmittags.



Der Teufel steckt im Detail – wieder einmal wieder Frentzen das Opfer



Abgegrüßt und besser gewesen – so wie in der Schule

Diniz vor Damon

Die Runde, in der sich Pedro Diniz in Belgien vor Damon Hill qualifizierte, war das Ergebnis einer exakten Analyse. Diniz entnahm der Telemetrie, daß Hill die Eau Rouge Vollgas fuhr – und tat anschließend dasselbe.

In seiner schnellsten Runde war Diniz auf der Geraden vor den Les Combes-Kurven 15 km/h schneller als am gesamten Wochenende.

„Pedro war wegen eines Unfalls im Training kaum im Trockenem gefahren“, so Renningenieur Steve Clark. „Er schaute sich Damons Runde an, schloß die Augen und gab Gas.“

IN KÜRZE

Langsam zum Sieg

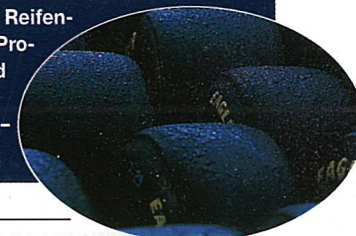
Michael Schumacher legte in Belgien nur die zwölfte beste Rundenzeit hin – volle 2,65 Sekunden langsamer als Jacques Villeneuve. Wegen des Regen-Set-ups war der Ferrari-Pilot in den drei Sektoren nur auf den Plätzen 8, 14 und nochmals 8.

Beflügelt zum Erfolg

Damon Hill katapultierte seinen Arrows-Yamaha in Ungarn in die zweite Startreihe, obwohl er auf der Abschnittsmessung bei Start und Ziel nur an 15. Position war, im Sektor 1 gar nur an 16. und in Sektor 2 nur an 13. Stelle. Alle drei Meßpunkte liegen auf kurzen Geraden, was darauf hindeutet, daß Hill offenbar mit viel Flügel fuhr.

Verstehen sie Spa?

Goodyear und Bridgestone waren für den Ardennenregen gewappnet. Beide Hersteller kamen mit sechs unterschiedlichen Reifentypen – drei Profilformen und drei Gummimischungen – nach Spa.





Red Bull
SAUBER PETRONAS

Team News

Die Hotline ins Zentrum von Red Bull-Sauber-Petronas



Johnny auf dem Podium!

DAS RED Bull-Sauber-Petronas-Team hatte im letzten Monat einiges zu feiern. Erst erzielte Johnny Herbert in Ungarn mit einem starken dritten Platz den ersten Podiumserfolg der Saison, dann fuhr er in Spa auf einen beeindruckenden vierten Rang.

„Ungarn war die Belohnung für den

großen Einsatz unseres Teams und eine Entschädigung für das Pech, das wir zu Jahresbeginn hatten“, so Herbert. „Unsere Boxenstoppstrategie war ausgezeichnet. Nach dem letzten Stopp war Michael Schumacher hinter mir, also mußte ich nur ähnliche Rundenzeiten fahren und meine Reifen im Auge behalten. Dabei hat mir die Erfahrung aus Barcelona und Kanada sehr geholfen. Ich freue mich unheimlich für das Team – wir haben uns diesen Erfolg redlich verdient.“

Herberts vierter Platz in Belgien war ein weiterer Beleg für die anhaltenden Fortschritte des Teams Red Bull-Sauber-Petronas.



Top-Fahrer als zweiter Mann für '98 gewünscht

ES IST kein Geheimnis, daß Red Bull-Sauber-Petronas mit einigen Top-Fahrern über eine Zusammenarbeit – neben und mit Johnny Herbert – für die kommende Saison verhandelt. Fritz Kaiser erläutert die Philosophie dieses Ansatzes folgendermaßen:

„Wir haben die Erfolgsfaktoren definiert, die uns unserem Ziel näher bringen werden, Rennen zu gewinnen. Und wir haben damit begonnen, den Weg dafür zu ebnen. Unsere Philosophie ist nicht, einfach nur dabei zu sein. Wir investieren beträchtliche Ressourcen, um so schnell wie möglich Rennen zu gewinnen. Dabei ist wichtig, daß man die richtigen Strategien

entwickelt und Prioritäten festlegt. Wir haben die Erfolgsfaktoren identifiziert und beobachten ständig unsere Mitbewerber. Die Hauptfaktoren sind: Fahrer, Motor, technische Kompetenz, Geld, ein gutes Management und als neuer Faktor die Reifen. Wenn ich mir die finanzielle Situation ansehe, dann weiß ich, daß wir eine solide Grundlage haben. Was die Piloten angeht: Johnny ist ein sehr guter Fahrer, dessen Potential immer mehr zum Vorschein kommt und noch lange nicht am Ende ist. Aber neben Johnny brauchen wir einen

weiteren Fahrer, der genauso wie er unser Technologiepaket aufs Podium bringen kann. Denn letzten Endes sind es nur die Punkte, die zählen.“

1996 haben sich Johnny Herbert und Heinz-Harald Frentzen gegenseitig stark vorangetrieben.

Jetzt steht das Team an der Schwelle zu einem weiteren Sprung in Richtung Erfolg. „Nächstes Jahr brauchen wir

zwei starke Fahrer“, sagt Kaiser. „Es gab auch Gespräche mit Damon. Wir sind aber zu keiner Einigkeit mit ihm gelangt.“

In der Zwischenzeit hat Red Bull-Sauber-Petronas andere aufsehenerregende Entwicklungen vorangetrieben, die das Team der Öffentlichkeit in der nächsten Ausgabe von *F1 Racing* – und an dieser Stelle – präsentieren wird.



Saubers Ziel für 1998 ist, mit Top-Fahrern regelmäßig aufs Treppchen zu geben



Wussten Sie schon, daß Red Bull-Sauber-Petronas das einzige Team ist, das sein Kohlefaser-Monocoque aus zwei spiegelverkehrten Längshälften zusammensetzt, anstelle eines oberen und eines unteren Teils, wie es die anderen Teams tun? Der Technische Direktor Leo Ress ist überzeugt, daß das Auto dadurch mehr Verbindungssteifigkeit erhält.

IM FAHRERLAGER ist er einer der Kleinsten, aber Osamu Goto, Leiter der Sauber-Petronas-Motorenabteilung, drückt der Formel 1 schon seit vielen Jahren seinen Stempel auf. Seinen ersten Einsitzer baute der 48jährige Japaner während seiner frühen Tage bei Honda.

„Kleiner Motor, nur 500 ccm!“ sagt er. „Ich bin selbst damit Rennen gefahren, habe aber nie gewonnen. Ich bin kein Fahrer, ich bin Konstrukteur.“

Das fand Honda auch. 1984 wurde er zum Formel 1-Projekt befördert, und bis 1990 war er für die Entwicklung der Motoren zuständig, mit denen Williams und McLaren ihre Weltmeistertitel gewannen. Nach einem Fehlstart bei



Osamu Goto
LEITER MOTORENABTEILUNG

McLaren, wo sein Motor nie zum Einsatz kam, ging er zu Ferrari. Dort trug er die Verantwortung für eine neue Generation von Aluminiummotoren einschließlich der Einfüh-

rung neuer Gußtechniken. Außerdem unterstand ihm die Forschungs- und Entwicklungsabteilung.

Als überzeugter 'Europäer' pendelt Gotosan zwischen seinem Wohnort in der Schweiz und seinem Arbeitsplatz in Maranello. „Ich lebe gern in Europa. Japan ist noch dabei, zu einer offenen Gesellschaft zu werden. Europa ist dort bereits angekommen.“

Sein jetziges Leben ähnelt dem eines kleinen Jungen in einem Spielzeugladen. Auf der einen Seite ist da Ferrari, auf der anderen seine langfristige und völlig autonome Entwicklungsarbeit, die dazu führen soll, Red Bull-Sauber-Petronas als selbständigen Motorenhersteller zu etablieren.



Sauber Kurzinfos

FLUG-AKROBATIK

Vor dem Ungarn-GP war Johnny Herbert zu Gast bei einem Wettbewerb, den Red Bull in Zürich veranstaltet hatte. „Die Teilnehmer sprangen aus einem niedrig fliegenden Flugzeug ins Wasser und wurden für ihre Haltung und die Sprungweite benotet“, berichtete Johnny. „Eine ziemlich kalte und nasse Angelegenheit – ich war froh, nur als Punktrichter und nicht als Teilnehmer dabeizusein!“



EXPO-NAT

Ein ungewöhnliches Maskottchen durfte Johnny Herbert beim Grand Prix von Ungarn begrüßen. Die knallbunte Figur ist schon heute für die im Jahre 2000 in Hannover stattfindende Weltausstellung Expo auf einer Promotion-Tour unterwegs.

ITALIEN-EXKURSION

Vor dem belgischen Grand Prix konnte das Team zum ersten Mal in dieser Saison zwei Autos testen. Johnny Herbert und Gianni Morbidelli probierten in Mugello modifizierte Unterböden aus.

VOLLES PROGRAMM

Auch nach Spa waren beide Fahrer wieder voll in Aktion. Bei weiteren Tests in Monza bereiteten sie sich auf den Grand Prix von Italien vor.

Vergessen Sie nicht: Red Bull-Sauber-Petronas ist auch im Internet: <http://www.redbull-sauber.ch>

Lieber Patrick,

kürzlich saß ich in der *F1 Racing*-Redaktion und leerte dort mein zweites Glas Schierlingssaft – von dem mir Tom Walkinshaw freundlicherweise ein ganzes Faß zugeschickt hat.

Dabei fiel mein Blick auf 'Im Visier', das Interview mit Dir, das sich in dieser Ausgabe (auf Seite 23) befindet.

Fast konnte ich die theatralische Stille Deiner einsilbigen Antworten spüren. Alles sehr feinfühlig. Aber ich verstehe nicht, warum Du Dir die Impertinenz einiger dieser sogenannten Journalisten gefallen läßt.

Doch letzte Woche mußte ich ein wenig kichern, als ich im Bildschirmtext las, daß Frank Williams Heinz-Harald Frenzen mit Lob überhäuft hatte. Irgendwie verstehe ich das nicht. In den letzten Monaten haben meine Kollegen den Eindruck gewonnen, daß Eure Interpretation des Frenzenschen Potentials von einer gewissen Skepsis geprägt ist.

Weiß Du noch, wie er in Monaco während des Trainings in die Mauer fuhr? Und auf einmal stellt sich Frank Williams hin und erzählt, was für ein toller Typ HHH doch sei. Sehr schnell, nicht sein Fehler, daß er so lange gebraucht habe, das Auto abzustimmen. Es sei eben ein kompliziertes Auto, er aber ein netter Kerl. Natürlich werde man ihn 1998 behalten. Alles in allem eine befremdende Demonstration lebenswürdigster Zuneigung von einer Organisation, die sich noch nie als ein seelischer Ruheort für Fahrer erwiesen hat, die bereits die ersten Vorstellungen vermässelt haben.

Einige meiner zynischen Kollegen haben mir geraten, mein Teleskop mal in Richtung München auszufahren. Schnellvorlauf zur IAA nach Frankfurt. BMW stellt sich auf die Hinterbeine und gibt den Abschluß eines Deals bekannt, wonach man Euch ab dem Jahr 2000 langfristig mit Motoren versorgen will. Was für eine Überraschung! Die Obermacker von BMW sind in den letzten drei Jahren ständig zwischen München und Kidlington Airport hin- und hergeschwirrt, um den Deal zu besprechen. Schön, daß unsereiner gelegentlich auch was mitbekommt.

Und plötzlich hat es bei mir klick gemacht. BMW ist eine deutsche Firma – und Heinz-Harald ein deutscher Fahrer. Wirklich dumm von mir, dies nicht früher erkannt zu haben. Wenn ich Frank nicht besser kennen würde, würde ich glatt annehmen, daß seine Süßholzraspelei in Richtung Mönchengladbach etwas mit der neuen Situation zu tun hätte.

Aber Du und ich sind alt genug zu wissen, daß BMW in der Formel 1 kein Unbekannter ist. Du erinnerst Dich sicher an die 83er Weltmeisterschaft, als sich Piquet mit einem ihrer kleinen Vierzylinder-Turbomotoren in seinem Brabham den Titel holte. Und

vielleicht weißt Du auch noch, daß es bezüglich der Legalität des Benzins, das Piquet in den letzten Rennen jener Saison benutzte, einen ziemlichen Aufstand gegeben hatte. Bis heute vertritt man bei Renault die Meinung – wenn auch nur hinter vorgehaltener Hand –, daß sie mit unfairen Mitteln besiegt wurden.

Ich bin sicher, daß BMW aus seiner Entscheidung, den Motor selbst zu bauen, keine große Befriedigung ziehen wird. Einer aus der Münchner Brigade erklärte – ziemlich hochnäsiger, wie ich fand –, daß man nicht plane, die Mercedes-Route zu nehmen und den Bau

des Motors in England bei einer Firma in Auftrag zu geben, die bereits in der Formel 1 sei.

Da kann ich nur sagen: Hoffentlich bereuen sie das nicht. Die Formel 1 ist vornehmlich ein britisches Geschäft, und Mercedes-Benz hat sicherlich nicht zufällig an die Tür von Ilmor geklopft. Vielleicht sollte sich BMW in Brian Harts kleine Firma einkaufen, um die nicht selten schmerzlichen Lektionen in Verbindung mit der Motorenentwicklung zu umgehen. Manchmal glaube ich, ich sollte meine Ratschläge eigentlich in Rechnung stellen – auch wenn sie noch so

logisch sind.

Trotzdem bin ich sicher, daß Euch mit BMW eine wunderbare Zeit bevorsteht, lieber Patrick. Der Vertrag ist ja so langfristig angelegt, daß er Dich – und mich – wahrscheinlich in den Ruhestand begleiten wird. Die Münchner

sind sicherlich nicht so geheimnisvoll, wie es die Honda-Leute waren, und bestimmt nicht so impulsiv und sprunghaft wie die Renault-Meute. Wir sind alle schon gespannt wie die Flitzebogen, wie es einem Williams-BMW gegen einen McLaren-Mercedes ergehen wird. Und wer von beiden sich als erster die Dienste von Michael Schumacher sichern kann. Vorausgesetzt, er fährt im nächsten Jahrtausend noch.

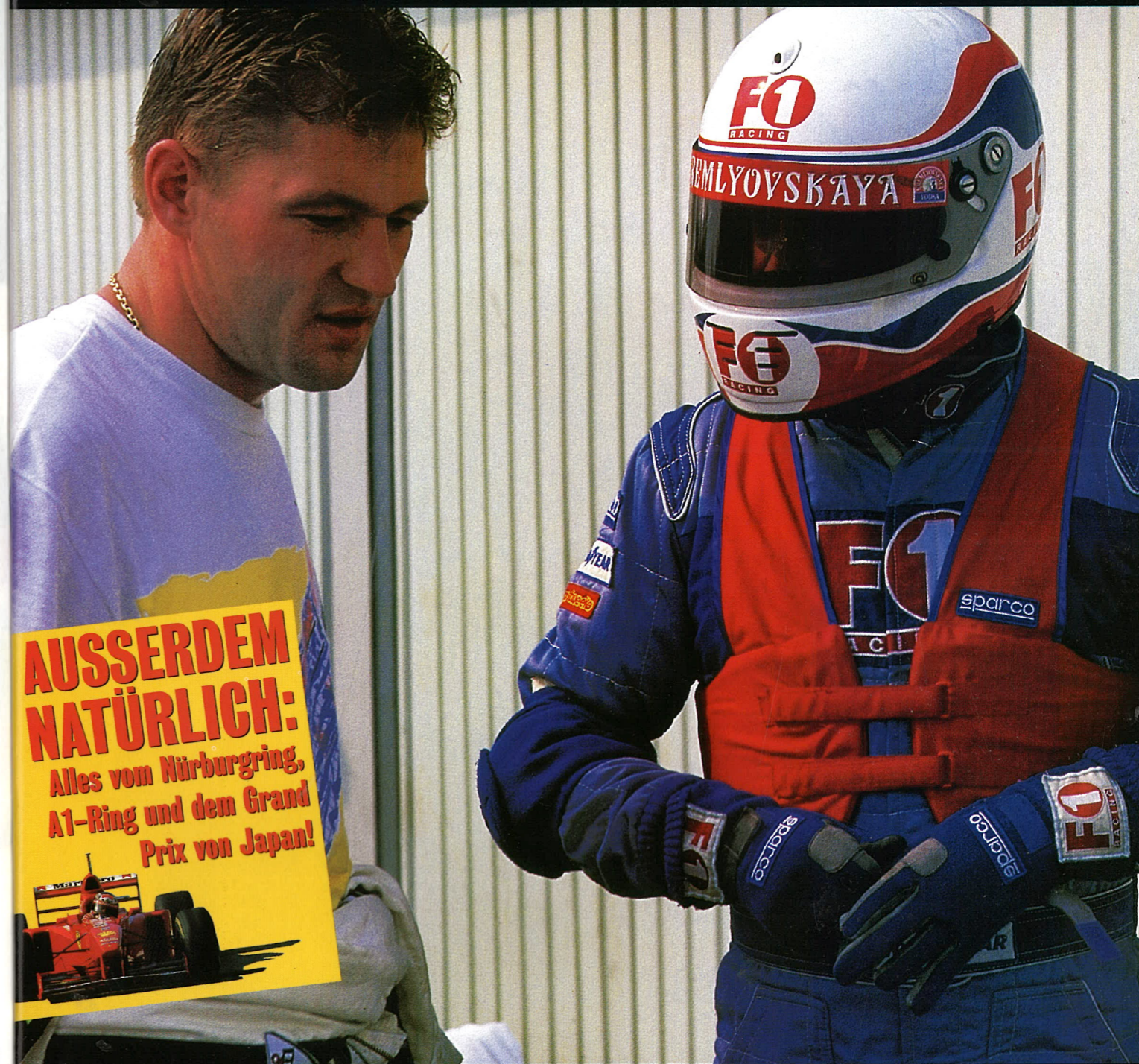
Ah, und noch etwas, bevor ich auflage. Dieser BMW-Sportwagen, den Du als Teil des Deals für den GT-Sport zusammenschusterst. Frag doch mal Deinen alten Kumpel Nigel Mansell, ob er nicht Lust hätte, ihn ein bißchen herumzuwirbeln. Mit seiner endlosen Geduld wäre er doch genau der richtige für die Test- und Entwicklungsarbeit. Genau der richtige Zauberer. Meinst Du nicht?

Hallo, hallo Patrick? Bist Du noch da?

DER BOXEN-SPION.



Die Stunde der Wahrheit



**AUSSERDEM
NATÜRLICH:
Alles vom Nürburgring,
A1-Ring und dem Grand
Prix von Japan!**

Wer ist wirklich besser? Ein F1-Profi wie Jos Verstappen oder ein Normalsterblicher wie *F1 Racing*-GP-Reporter Tony Dodgins? Der ultimative Vergleich (plus vieles mehr). In *F1 Racing*.

AUSGABE 11/97 ERSCHEINT AM
22. Oktober

McCANN ERICKSON HAMBURG

elf

GOOD choice.

EAGLE F1
Ihr Sicherheitsursprung
aus der Formel 1

Getestet in der Formel 1, der härtesten Teststrecke der Welt, erfüllt der EAGLE F1 auch die schwersten Anforderungen des täglichen Lebens. So können Sie sich darauf verlassen, daß Sie mit der ganzen Erfahrung der Formel 1 gut ankommen.

Good to know.

GOODYEAR