

DEZEMBER 12/96 DM 7,80 Ös 65,-; Str. 8,-; Lit. 11,000; Plus 900

MICHAEL SCHUMACHER
NICHT ALLEIN ZUHAUS

WILLIAMS
DAS ERFOLGSGEHEIMNIS

NIGEL MANSELL
IMMER AM LIMIT

F1 RACING
F1
RACING



EXTRA
EO
Kalender 1997

FRENTZENS
ERSTER AUSRITT



ORIENTAL PHOTO AGENCY

In den 80er Jahren bekamen unsere Reifen mächtig Druck.



Dank Turbotechnik mit über
1000 Pferdestärken, stürmischen Windkanälen
und dem Eifer der Formel 1-Mechaniker
wurden unsere Reifen in den 80er Jahren
dermaßen hart beansprucht, daß man schon
fast von Sabotage sprechen konnte.
Der Drang nach mehr Power und somit
höherem Anpressdruck verlangte von den
Reifen und unseren Entwicklern alles.
Wir haben es geschafft – und den härtesten
Prüfstand der Welt genutzt, damit Sie heute
mit noch mehr Fahrspaß und Sicherheit
unterwegs sind.

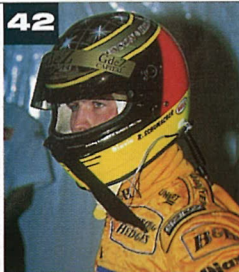


Ihr Sicherheitsvorsprung
aus der Formel 1.

Features

F1-Neulinge

Namen, Daten und mögliche Perspektiven der künftigen Formel 1-Rookies



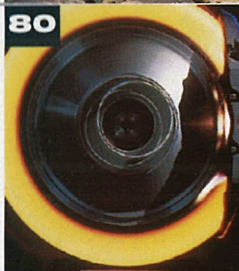
Im Aufmarsch

China bereitet sich auf 1998 vor, auf sein erstes Gastspiel der Formel 1



Gebremst

Alles, was Sie schon immer über Kohlefaserbremsen wissen wollten



Pedro Kuli

In der Formel 1 spielt Lamy nicht die erste Geige, wohl aber in Portugal



Sextatisch

Soll mal keiner behaupten, im F1-Fahrerlager wären nur Kfz-Mechaniker



Im Zoom

Die Saison '96 in Zahlen und Fakten, bunten Bildern und Grafiken



Abonnenten-Service: Der LeserClub Postfach 11 12 08, D-60047 Frankfurt/Main Jahresabonnement Inland (zwölf Monate): DM 80,- inklusive Porto. Jahresabonnement Ausland (zwölf Monate): DM 90,- inklusive Porto. Ein Coupon ist dieser Ausgabe von F1 Racing lose beigelegt.

© Haymarket Magazines 1996

F1

RACING

DEZEMBER 1996



Titelfoto von Bryn Williams

Fotos auf diesen Seiten Sutton Images, Darren Heath, Brembo, Bernard Asset, Autosport, LAT/ASA



Rubriken

- 14 **Simon Taylor** Es köchelt und dampft
- 16 **Gerhard Berger** Ferienpläne
- 18 **Pit-Stop** Neue Teams & Gerüchte

- 26 **Im Visier** Hans-Joachim Stuck
- 28 **Echodrom** Leserbrief
- 60 **Retrospektiv** McLaren in Rotweiß
- 78 **Augenweide** Die Nasen des Jahres

Titel-Stories

- 46 **Frentzen in Estoril**
Escort auf der Piste, Panik in der Box
Erste Eindrücke von Adam Cooper
- 62 **Mansell auf dem Golfplatz**
Ein Siegertyp, den Millionen lieben
Eine Home-Story von James Allen
- 68 **Schumacher im Rückspiegel**
Trotz schwacher Saison respektiert wie nie
Eine Analyse von Derick Allsop



Williams' Weg zur Spitze der Formel 1 war lang. Williams' erster Champion Alan Jones über Frank, Peter Windsor und Sid Watkins über den Unfall, der Franks Leben veränderte – ab Seite 32



- 90 **Crashkurs im F1** AGS-Lehrgang
- 100 **F1-Menschen** F1-TV-Reporterin
- 102 **Kaufrausch** Eingepackt & behalten
- 114 **Boxen-Spion** Zeilen für Michi



Wir warten einen Blick in das schweizer Heim der Schumachers – ab Seite 68

Von Geheimmissionen und Gurken

Die Weltmeisterschaft ist gelaufen, alle Zweifler und Skeptiker, die seit der ersten Ausgabe von *F1 Racing* vermuten, daß wir die hohe Qualität nicht aufrechterhalten können, rufen erneut in der Redaktion an, klopfen an die Tür, um uns – wieder einmal – daran zu erinnern, daß es jetzt doch sicher ganz besonders schwierig für uns wird. Keine Rennen, keine Stories?

In der Branche nennt man es die 'Saure Gurken Zeit', bei uns in der Redaktion nur noch 'von wegen'. Bei einem exklusiven Bericht von dem Mann, der vor zehn Jahren neben Frank Williams im Auto saß, als der den schlimmsten Unfall seines Leben – Gottseidank –



Nimmt nach wie vor kein Blatt vor den Mund: Hans-Joachim Stuck

überlebte, bei einem Frontbericht aus dem Hause Schumacher, einer Geschichte über das nicht mehr schnauzbärtige Löwenherz Nigel Mansell, Underdog Pedro Lamy, einen F1-Kursus in Südfrankreich... Tja, bei dem, was in dieser Ausgabe zu finden ist, kann davon eigentlich nicht die Rede sein. Denken wir.

Auch in der Gerüchteküche hat keiner was von sauren Gurken gehört. Stattdessen wurde uns auch dort Vielfalt à la carte präsentiert: Da ist von Porsches Rückkehr in die Formel 1 die Rede, von neuen Teams, alten Herstellern und jungen Piloten – und von einer exklusiven Geheimmission, das Design des 97er McLaren auszuspitzeln. Auch mit Neugier hier erwartet: ein Gespräch mit einem Fahrer, der in seiner Karriere schon manche Gurke gelenkt hat, nicht mehr gar so jung ist, aber nach wie vor im Rennsport aktiver als viele – Hans-Joachim Stuck, (fast) Urgestein der deutschen Motorsportgeschichte und Idol manches Redaktionsseniors. Er erzählte uns, was von den Sicherheitsvorkehrungen der Formel 1 heute zu halten ist: „Eine Schikane wie das Castrol-Z am Nürburgring ist ein Faustschlag ins Gesicht eines jeden Rennprofis.“

Nach Portugal begab sich zeitgleich ein Mann, der Tests normalerweise fernbleibt – Frank Williams wollte Heinz-Harald Frentzen bei seiner ersten Spritztour im Williams FW18 beäugen. Was auch wieder mit sauren Gurken nichts zu tun hat.

Matthias Penzel

MIT VON DER PARTIE

BRYN WILLIAMS

Der Cover-Fotograf dieser Ausgabe lichtet F1-Ereignisse seit zehn Jahren ab. Die Arbeiten seiner Agentur Words & Pictures können in zahlreichen Büchern – und seit neuestem auch auf seinem Website (www.f1picturenet.com) – bewundert werden.



PETER WINDSOR

Windsor, neun Jahre lang Redakteur bei *Autocar*, dann Manager von Nigel Mansell und Pressemann bei Williams, saß 1986 bei Frank Williams' schlimmster Autofahrt auf dem Beifahrersitz. Zum ersten Mal berichtet er darüber – ab Seite 32.



BEN EDWARDS

Als TV-Kommentator hinlänglich bekannt, jobbte Ben schon während seiner Schulzeit bei einem Formel Ford-Team. 1987 gewann er die erste Formula First-Serie aller Zeiten, seit 1991 arbeitet er für *Eurosport*, seit 1993 hauptberuflich.



MARKUS SCHOCKER

Markus hat drei Jahre lang als Redakteur bei *Motorsport* aktuell gearbeitet und danach, 1994/95 für *Eurosport* die IndyCar-Serie kommentiert und beobachtet. Heute arbeitet der Oberschwabe vom Bodensee als freier Journalist für die *Süddeutsche Zeitung* u.a.



Der Verkehr wird dichter

Die Temperatur steigt

Alles wie unter Strom

Sonntag nachmittag

In jedem Auto

Mobil 1

Der spürbare Unterschied



CHEFREDAKTEUR
MICHAEL HERD
STELLVERTRETENDER
CHEFREDAKTEUR
MATTHIAS PENZEL
BERATUNG DER
CHEFREDAKTION
KATJA HEIM
ART DIRECTOR
TIM SCOTT

GP-REPORTER
TONY DODGINS
REDAKTION
NICOLAUS C. KORETZKY,
CAROLINE O'CONNOR,
NICK BAGOT, TOM
CLARKSON, EVERHARD
HEBLY, STEVE CROPLEY
MITARBEITER DIESER
AUSGABE
GERHARD BERGER, MEL
NICHOLS, CHRISTEL
FLEXNEY, MARKUS
SCHOCKER, THOMAS
IMHOF, MAREN BRAUN,
THOMAS BAUMANN

LAYOUT
SIMON WALLIS
BILDREDAKTION
JED LEICESTER
GP-FOTOGRAFEN
DARREN HEATH, SUTTON
MOTORSPORT IMAGES
FOTOS
BERNARD ASSET, RAINER
SCHLEGELMILCH
INTERNATIONALE
KOORDINATION
IAN BOND
MANAGEMENT &
MARKETING
PETER FOUBISTER
JEREMY VAUGHAN
VICTORIA MARR
JULIAN DANIELS

ANZEIGENDISPOSITION
JOHN CHAMBERS (LTG.)
TIM BULLEY
GORDON HENDERSON
PRODUKTIONS-MANAGER
MEURIG EVANS
PRODUKTIONS-KONTROLLE
KAY DAYLAMI
REPROGRAPHIE
COLOUR SYSTEMS LTD.
DESIGN DIRECTOR
PAUL HARPIN
HERAUSGEBER
TONY SCHULP
VERLAGSLEITUNG
SIMON TAYLOR

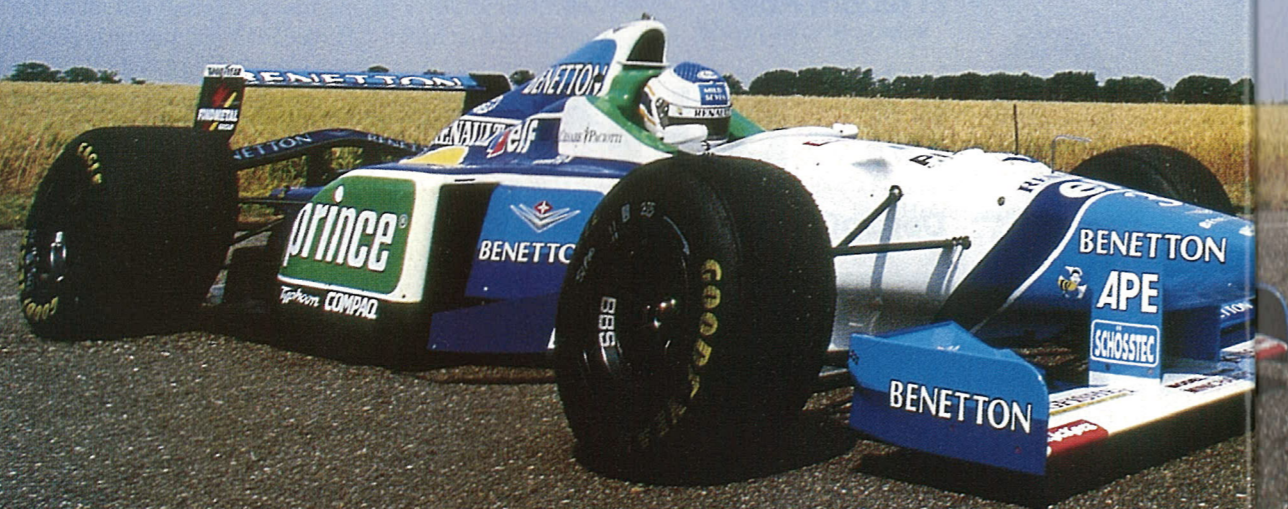
REDAKTIONSADRESSE
F1 RACING
38-42 HAMPTON RD.
TEDDINGTON
MIDDLESEX TW11 OJE
ENGLAND
E-MAIL
LETTERS@F1RACING.
HAYNET.COM
DRUCK
TPL PRINTERS (UK)
LTD.
ABONNEMENT-SERVICE
DER LESERCLUB,
POSTFACH 11 18,
74148 NECKARSULM
TEL.: (07132) 959 205
FAX: (07132) 959 209

VERTRIEB
SPECIAL-INTEREST GMBH,
WALDSTR. 70,
63128 DIETZENBACH
ISSN 4114105000
EAN 439411410500003
F1 RACING IST EINE
ZEITSCHRIFT DER HAYMARKET
MAGAZINES LIMITED.
REPRODUKTIONEN JEGLICHER
ART SIND NUR MIT
SCHRIFTLICHER GENEHMIGUNG
DES VERLAGES GESTATTET. FÜR
UNVERLANGT BINGESANDTE
MANUSKRIPTE UND FOTOS WIRD
KEINE HAFTUNG ÜBERNOMMEN.
© HAYMARKET MAGAZINES 1996

REDAKTION TEL. (0044) 181 943 5806

REDAKTION FAX (0044) 181 943 5022

ANZEIGENABTEILUNG TEL. (0044) 181 943 5078



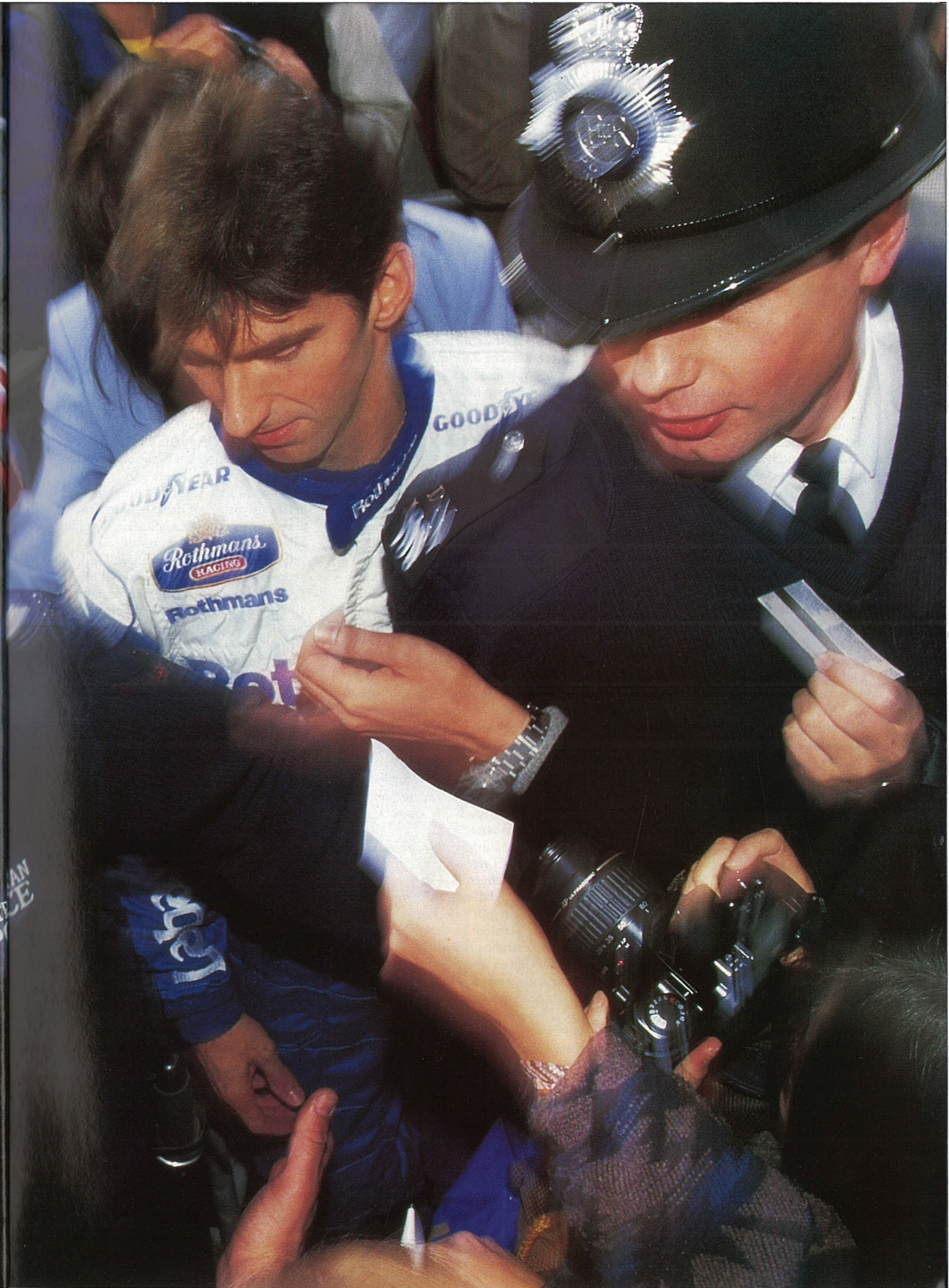
Gleich qualmt's...

Einer ganz besonderen Art von GP-Vorbereitung bedient sich das Benetton-Team. Vor jedem Rennen rollen die Benetton-Transporter zum Drag-Strip im englischen Santa Pod. Dort werden die Autos zusammengebaut und die Viertel-Meile einmal rauf- und einmal runtergejagt. Anschließend wird wieder eingepackt und auf geht's zum nächsten Grand Prix-Event. Hier bereitet sich Testfahrer Vincenzo Sospiri gerade auf seinen Kurz-Einsatz vor. Gleich wird er die Reifen mächtig qualmen lassen.
Foto: Darren Haath. Canon EOS 1nRS, 14mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/250 Sek. mit Blende 11



Ein Tag wie kein anderer

Bei seinem letzten Grand Prix für das Sauber-Team beschlichen Heinz-Harald Frentzen wehmütige Gefühle: „Ohne die Unterstützung von Peter Sauber hätte ich es nie mehr in die Formel 1 geschafft.“ Umso härter arbeitete er mit den Ingenieuren, um seinem Boß zum Abschluß der Zusammenarbeit noch ein gutes Ergebnis präsentieren zu können. Mit Erfolg: Der sechste Platz bedeutete Saubers 53. WM-Punkt – an Peter Saubers 53. Geburtstag.
Foto: Bernard Asset. Canon EOS1n, 14mm Objektiv, Fuji Provia Film, 1/60 Sek. mit Blende 5,6



Weltmeister verhaftet?

Richtig ist, daß so mancher britische F1-Weltmeister der Vergangenheit bei seiner Rückkehr nach London noch im Siegerauto die Oxford Street runterrührte. Falsch dagegen ist, daß der von vielen als Normalbürger geschätzte Damon Hill mit der U-Bahn kam; auch wenn sich der Schupo rechts außen an einem – beschlagnahmten? – Fahrschein festhält.

Foto: Gavin Lawrence. Canon EOS 1n, 20/35mm Objektiv, Fuji Provia Film; 1/15 Sek. mit Blende 11

...Mmmh, echt lecker...

IN DER GERÜCHTEKÜCHE DER FORMEL 1 KÖCHELT UND BRODELT ES TAG UND NACHT

Erst wenige Wochen sind seit dem Saison-Finale vergangen, doch schon scheint es eine Ewigkeit her zu sein, daß Damon Hill seinen WM-Titel in Suzuka unter Dach und Fach gebracht hat. Heute können wir uns kaum noch erinnern, wie Michael Schumacher in Barcelona den Rest des Feldes alt, ganz alt aussehen ließ, oder was sonst noch Außergewöhnliches in der Saison 1996 passierte.

Nichts und niemand in der Formel 1 steht still. Wer es doch tut, wird überholt. Die Frage, um die es einzig und allein geht, lautet: Wie geht es weiter?

Schon dreht Hill in Suzuka seine Runden, um die neuen Bridgestone-Pneus kennenzulernen. Schumacher hat seinen nächsten Vertrag abgeschlossen und freut sich, daß in Zukunft DM 3.593.750,- auf seiner monatlichen Gehaltsabrechnung stehen wird. Williams hat das erste Auto für Renaults neuen RS9 gebaut und in Brands Hatch bereits getestet. Also alles unter Kontrolle, oder?

Bei fast jedem Team gibt es noch ein paar weiße Stellen im Drehbuch für '97. Überall köcheln die Gerüchte, bei Tests, an Mittagstischen und an den Handys. So scheint Adrian Newey jetzt doch bei Williams zu bleiben – und Ron Dennis' Langzeit-Plan, Michael Schumacher mit einem Newey-Auto zu McLaren zu locken, ist höchstwahrscheinlich gescheitert. Dafür wird nun wohl F3000-Europameister Jörg Müller der nächste Deutsche sein, der im größten Motorhome des Fahrerlagers eine Bleibe findet.

Auch wird spekuliert, ob alte Partner wieder zusammenfinden. John Barnard erinnert sich gerne an die Tage zurück, als er mit Alain Prost bei McLaren das Sieger-Gespann bildete. Barnards Ferrari-Vertrag läuft im August '97 aus. Damit wäre er gerade rechtzeitig für das 98er Lieblingsrezept der Gerüchte-

Köche – Prost/Ligier/Peugeot/Marlboro – frei verfügbar. Barnards Job bei Ferrari könnte Ross Brawn übernehmen – und damit die bei Benetton sehr erfolgreiche Zusammenarbeit mit Michael Schumacher fortsetzen. Allerdings hat Brawn auch mit Tom Walkinshaw schon viele Erfolge gefeiert, und der ist jetzt der Macher bei Arrows. Die Folge: Noch'n Gerücht.

Auch die Fahrer-Börse ist noch geöffnet. Manche glauben, Alesi bleibt bei Benetton, obwohl Briatore und er momentan nur per Anwalt kommunizieren. Andere vermuten, daß das 97er Gehalt bei Benetton vom 96er Ergebnis abhängt und daß Alesis Abflug in Suzuka, der das Team den zweiten Platz in der Konstruktors-WM kostete, so auch Alesi Geld kosten wird. Und daß bei Jordan Eddie das zweite Cockpit für Jean freihält. Eddie wäre happy, seinen alten F3000-Europameister zurück zu haben. Oder Alessandro Zanardi aus der Indy-Serie zurück nach Europa zu locken. Während Brundle & Co. auf der Warteschleife kreisen müssen.

Emmanuel Collard glaubt seinen Tyrrell-Vertrag in trockenen Tüchern, Jos Verstappen hofft, daß das ein Irrtum ist. Und dann gibt's noch ein paar neue Namen: In den Aufnahmestudios bei Funk und Fernsehen üben die Kommentatoren schon mal, wie denn wohl Shinji Nakano, Esteban Tuero und Toranosuke Takagi korrekt ausgesprochen werden, während Tom Kristensen sich für seinen wahrscheinlichen Einsatz im neuen Lola-Team (mit 94er Ford-Motor!) schon mal mit der 107-%-Regel vertraut machen sollte.

A propos Motoren: Renaults RS9 ist komplett neu, mit einem weiteren V-Winkel. Renault will sich im letzten F1-

Jahr auf keine Kompromisse einlassen.

Auch Brian Hart, zwischenzeitlich schon aus dem Rennen, ist doch wieder dabei. Er wird 1997 mit Giancarlo Minardi versuchen, den Großen das eine oder andere Bein zu stellen. Während Sauber für 1998 Porsche hofiert, sich bis dahin aber mit Tyrrell den Ford ED4 teilen wird.

Zwei weitere Fragen: Wird der neue Ford Werks-Motor RV10 besser als der 96er? Und wie gut wird Alan Jenkins' neuer Stewart F1? Und – abhängig von den Antworten auf diese beiden Fragen: Werden wir herausfinden, was Jan Magnussen wirklich drauf hat?

Und dann gibt's ja noch den Geheim-Favoriten Arrows. Obwohl Major Toms Truppe mit dem 96er Yamaha in die Saison gehen wird, dürfte der Motor bis zum Beginn der Europa-saison unter den kundigen Händen von Geoff Goddard zu einer echten Alternative gereift sein. Und auch die Bridgestone-Reifen sollten wir nicht unterschätzen. Durchaus möglich, daß Hill auch 1997 Rennen gewinnt.

Jaja, die Saison 1996 ist lange vergessen, und, für die Formel 1, ist das Jahr 1997 schon fünf Wochen alt. **O**



Simon Taylor ist GP-Reporter für BBC Radio



Ihr elektronischer Co-Pilot

Die Zukunft hat bereits begonnen - mit dem neuen Car-Navigationssystem von Alpine. Problemlos in Ihrem Fahrzeug installiert, weist Ihnen dieses auf Satelliten basierende Ortungssystem den besten und schnellsten Weg zum Ziel - per CD-ROM mit angenehm freundlicher Sprachführung und einem ebenso kompakten wie übersichtlichen Farbdisplay mit Zoom-Funktion.

Intelligente Streckenführung eindrucksvoll umgesetzt durch Zieleingabe mit vielfältiger Menü-Funktion, automatische Routen- und Alternativroutenberechnung, Richtungsfehlerkorrektur und durch vieles, vieles mehr.

Dank der offenen Systemkonzeption ist das Navigationssystem zudem automatisch für jegliche zukünftige Software gerüstet. Höchste Bedienerfreundlichkeit, Genauigkeit, Vielseitigkeit: Attribute, die den richtigen Weg vorgeben - typisch Alpine.

Das Alpine Car-Navigationssystem - wegweisende Spitzentechnologie



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 53 21

Ein Mann spannt aus

BERGER FREUT SICH: AUF DIE FAMILIE, AUFS SKILAUFEN UND AUF DIE SAISON '97

Seit Japan geht es ziemlich ruhig zu. Und das ist mir auch ganz recht. Es tut gut, eine Weile zu Hause zu sein, sich mit der Familie beschäftigen und entspannen zu können. Doch wenn diese Kolumne erscheint, werde ich wahrscheinlich schon den ersten der für diesen Monat geplanten Goodyear-Tests hinter mir haben. Und im Hinblick auf unser neues Auto, das, wenn alles klappt, um Weihnachten herum fertig sein soll, müssen wir auch noch einige andere Sachen testen. Im Augenblick arbeiten alle mit Vollgas und Hingabe am 97er Auto. Das ganze Team macht seine Arbeit wirklich großartig.

Ich denke, Goodyear wird uns jede Menge neue Reifen testen lassen, um auf alles, was Bridgestone aus den Transportern zaubern wird, die passende Antwort zu haben. Da alle Top-Teams bereits bei Goodyear unterschrieben haben, werden die sich wohl nicht allzuviel Gedanken über die Bridgestone-Konkurrenz machen. Aber wir wissen ja alle, wie schnell sich Dinge in der Formel 1 verändern können.

Zweifellos wird Bridgestone auch in der F1 gute Arbeit abliefern. Sie haben – mit ihrer Marke Firestone – reichlich IndyCar-Erfahrung und dort gezeigt, daß sie nicht sehr lange brauchen, um an der Spitze mithalten zu können.

Das wird der neuen Saison sicherlich zusätzliche Würze verleihen. Genau wie die Tatsache, daß wir 1997 keine größeren Regeländerungen haben. So werden viele Teams die Möglichkeit haben, den technischen Rückstand auf die Spitze zu verkleinern, und es wird mit Sicherheit mehr enge Rennen geben. Es sollte mich wundern, wenn wieder ein Team so dominant sein und zwölf Rennen gewinnen könnte, wie es heuer Williams gelang.

Ferrari wird vom Startschuß an stark sein, und ich denke, auch Benetton dürfte von Saison-Beginn an in der

Lage sein, Rennen zu gewinnen. In der vergangenen Saison wechselten beide Teams ihre Fahrer komplett aus, und es dauert immer einige Zeit, bis sich alle aneinander gewöhnt haben und als Einheit arbeiten können.

Zum Ende der Saison liefen die Dinge bei uns im Benetton-Team wesentlich besser und die Kommunikation – und damit auch die Arbeit – zwischen dem Team und mir funktionierte viel reibungsloser. Deshalb freue ich mich auch richtig auf 1997. Ich hoffe, daß wir die neue Saison mit wesentlich weniger Unbekannten, dafür aber mit einem siegfähigen Paket beginnen

werden. Unglücklicherweise dürfte für McLaren und Ferrari dasselbe gelten.

Villeneuve sollte wesentlich besser aus den Startlöchern kommen als '96, und – soweit ich gehört habe – hat auch Frenzen bei seinen ersten Williams-Tests überzeugt. Ich bin sicher, daß Williams auch 1997 in guter Form auf die Jagd gehen wird. Ich hoffe nur, daß Renaults neuer Motor soviel besser sein wird, als die Konkurrenz-Maschinen, daß der Rest des Feldes Probleme hat,

mit uns und den Williams mitzuhalten.

So langsam fällt bei uns in Österreich der erste Schnee, und es wird nicht mehr lange dauern, bis ich mich auf meinen ersten Skilanglauf-Trip begeben kann. Eine phantastische Art, sich fit zu halten. Darüber hinaus kann ich dabei auch sehr gut meine mentalen Batterien wieder aufladen, die nach der hektischen Saison doch ziemlich leer waren.

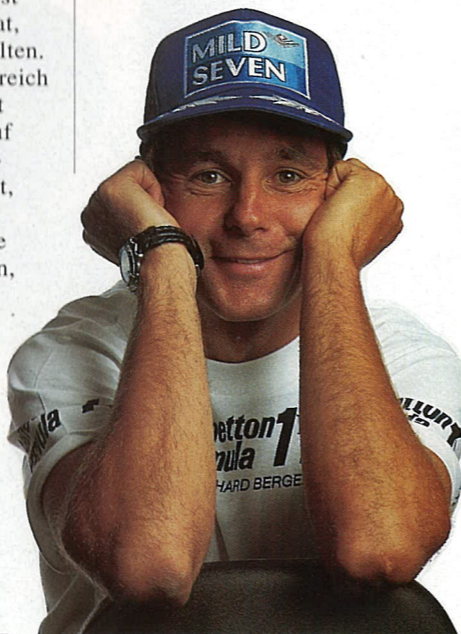
Da ist es doch etwas ganz anderes, ganz allein in frischgefallenem Schnee auf einem Berg zu stehen und die Aussicht genießen zu können. Selbst ein so leidenschaftlicher Rennfahrer wie Ayrton Senna mußte im Winter ein paar Monate abschalten und sich auf seiner brasilianischen Insel ent-

spannen, um auf alle Unbilden der kommenden Saison vorbereitet zu sein.

Während der Saison verschafft mir das Fliegen meines eigenen Flugzeugs viel Spaß und Ablenkung. Seit ich mir in meiner McLaren-Zeit meinen ersten kleinen Business-Jet angeschafft habe, ist es für mich viel einfacher, meinen immer enger werdenden Terminplan einzuhalten. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln wäre das oft gar nicht mehr möglich, vor allem, wenn man – wie ich – abseits der großen Städte lebt.

Lange flog ich nur als Passagier mit und hatte kein Interesse am Selbst-Fliegen, obwohl mein Vater eine kleine einmotorige Maschine besaß und auch meine Schwester einen Flugschein hatte. Doch dann begann ich, mit dem Flieger meines Vaters ein wenig herumzudüsen – und hing am Haken. Also machte ich den Flugschein und anschließend auch die Instrumentenfluglizenz, mit der man auch bei schlechtem Wetter fliegen darf.

Unter den wachsamen Augen meines Piloten begann ich, mich mit den Kontrollen meines eigenen Jets vertraut zu machen. Und heute fliege ich – außer wenn ich wirklich müde bin – eigentlich immer selbst. ①



„Viele Teams werden '97 die Möglichkeit haben, den Rückstand auf die Spitze zu verkleinern“

Unübersehbar. Unüberhörbar.

Kompetenz ohne Kompromisse - eine Herausforderung, die sich in Leistung und Qualität definiert und der sich Alpine seit jeher stellt. Das überzeugende Ergebnis: High-End-Komponenten für ein Car-Audio-Erlebnis auf höchstem Niveau. Beispielhaft dokumentiert durch den Leistungsverstärker MRV-F400S - als Alpine V12-Verstärker ein Garant für maximierten Wirkungsgrad bei gleichzeitig vorbildlicher Signalreinheit.

Den richtigen Ton trifft Alpine Car-Hifi dabei in jeglicher Hinsicht. Denn neben lupenreinem Klang läßt auch das einzigartige Design von Alpine keinerlei Sinneswünsche offen.

Das Auge hört eben mit!

Alpine - der Car-Hifi-Spezialist mit dem Blick für Design.



MRV-F400S

ALPINE

Car Audio and Navigation Systems

pit-stop

DIE ZEITSCHRIFT, DIE SO ERSTKLASSIG MÜNDET



GESCHENKIDEEN VON EDDIE UND EDDIE

Ferraris Nr. 2-Fahrer Eddie Irvine wird hier nicht beim Ladendiebstahl erwischt und abgeführt – auch nicht beim Kidnapen eines Minderjährigen. Eddie wurde hier mit Edward Asprey dabei beobachtet, wie er einen neuen Ferrari – zwecks Test unterm Tannenbaum – abtransportierte. Auto und Baum und Asprey-Dekorationen im Wert von DM 5000,- werden Anfang Dezember für wohltätige Zwecke versteigert.



MICHAEL SCHUMACHER HAT SEINEN VERTRAG VERLÄNGERT

Schumacher bis 1999 bei Ferrari

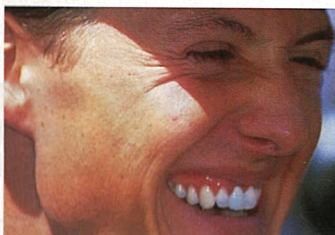
Michael Schumacher hat seinen Vertrag mit der Scuderia um zwei Jahre verlängert. Im Gegenzug wird er bis zur Jahrtausendwende eine Viertel Milliarde Dollars eingenommen haben.

Schumachers Gehaltserhöhung wird sein Jahreslöhler – ohne Sponsoreinnahmen – auf ungefähr 30 Millionen Dollar erhöhen. Im direkten Vergleich zu anderen Sport-Spitzenverdienern kann sich der Kerpener am Gipfel der obersten Liga – neben seinen Namenscousins Tyson und Jordan – fest einrichten. Auch wenn er von jedem Banker weltweit bis an sein Lebensende immer freundlich begrüßt werden wird, so nimmt Schumacher für seine Arbeit immer noch 5 Millionen Dollar weniger ein als Mike Tyson, der aus einem halbstündigen Kampf gegen Evander Holyfield als Verlierer hervorging...

Schumachers bisheriges Jahresgehalt bei Ferrari wird auf 25 Millionen Dollar geschätzt. Obwohl er weiterhin betont, es sei nicht das Geld, das ihn in erster Linie motiviert, verriet er *F1 Racing* in einem Interview (in dieser Ausgabe ab Seite 68): „Ich will dem Gegenwert meiner Arbeit entsprechend bezahlt werden.“

Zur Arbeit gehören selbstverständlich auch Überstunden und abgebrochene Ferien, wie Familie Schumacher feststellte, als die Winterpause frühzeitig abgebrochen werden mußte, da Goodyear den Ex-Weltmeister zurückpiff und nach Estoril beorderte. Grund der Aktion: Immer bessere

Ergebnisse diverser Teams auf Bridgestone-Pneus bereiten Goodyear schlaflose Nächte (siehe pit-stop-Story auf Seite 20), und im Hause Goodyear kam man zu dem Schluß, ein erfahrener Tester muß her – und zwar einer, dessen Aussagen jeder respektiert.



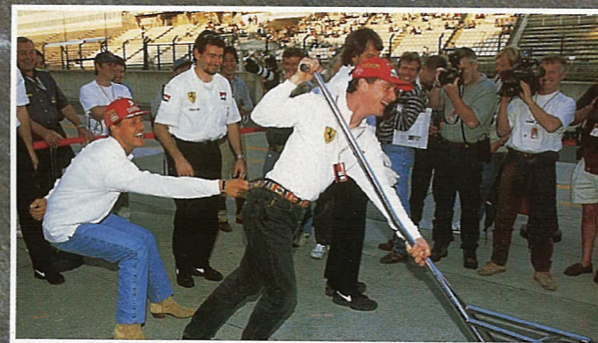
Wieviel?! Das kann doch nicht wahr sein!

Schumachers Entscheidung, eine Vertragsverlängerung schon jetzt zu unterschreiben, hat Kenner und Fachleute überrascht. Man erwartete, daß er abwarten würde, womit John Barnard für 1997 aufwarten würde, bevor er sich festlegen würde. Gleichzeitig sollte vermutlich auch diese Vertragsverlängerung so verstanden werden wie alle anderen – als Vereinbarung, als Einigung, an die man sich nicht unbedingt und mit allen Mitteln halten wird. Schumachers Vertrag für 1996 sah einige Ausstiegsmöglichkeiten für den Fahrer vor – etwa, wie zu vernehmen war, im Falle eines allzu schwachen Autos oder eines Ausstiegs Barnards; letzterer Punkt dürfte heute anders lauten.

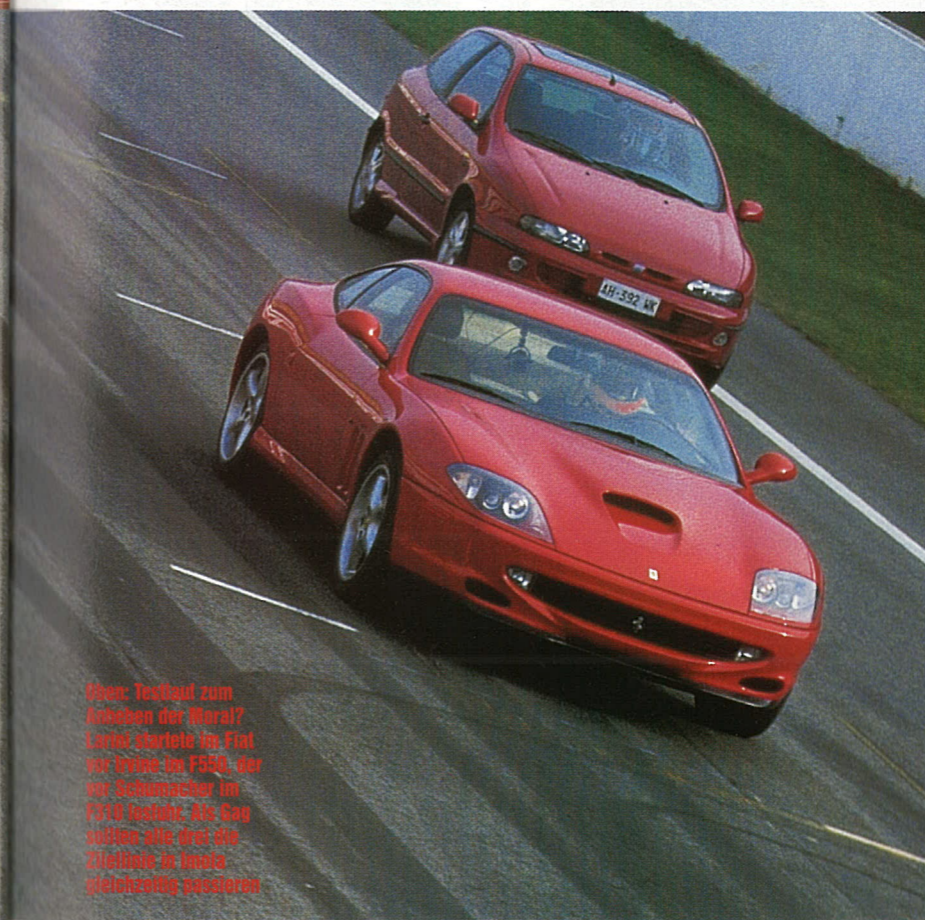
Auf jeden Fall nimmt die Verkündigung der Vertragsverlängerung Ferrari einiges an Last von den Schultern.



Ein Duell, das Schumacher nicht für sich entscheiden konnte: Bei Ferraris internem Wagenheberwettbewerb zog der Ex-Weltmeister den kürzeren (und Eddie deshalb fast die Nase aus)



Oben: Testlauf zum Anheben der Moral? Lariel startete im Fiat vor Irvine im F500, der von Schumacher im F310 beherrscht. Als Sag wollte alle über die Zylinder in Honda gleichzeitig passieren



Werden die letzten die ersten sein?

Minardis Aussichten für 1997 sehen langsam immer vielversprechender aus. Das Hinterbänkler-Team wird nicht nur mit neu entwickeltem Bridgestone-Gummi auf die Startgerade rollen, es wird 1997 auch von Brian Harts V8-Modul angetrieben. Fügt man Giancarlo Minardis Chassis und Harts Luftventil-Motoren noch ein Fahr-Talent wie Giancarlo Fisichella hinzu, dann erhält man – mit der Unbekannten Größe Bridgestone – möglicherweise einen Cocktail, der andere das Fürchten lehren und uns beste Unterhaltung bieten könnte!



Muß Boullion bald Suppe selbst auslöffeln?

Der Job des Williams-Testfahrers könnte demnächst frei werden – vorausgesetzt, Jean-Christophe Boullion sichert sich den zweiten Jordan – neben Ralf Schumacher – für die kommende Saison.

Der Franzose hat Jordan mit flotten Runden in einem 196 in Estoril beeindruckt – aber noch nicht vollends überzeugt, da er seine vierrädrige Leihgabe in der letzten Kurve in den Sand setzte. Seither sind seine Chancen ungewiß.

„Wir sind mit JCB sehr zufrieden“, sagt Williams-Pressechefin Ann Bradshaw dazu. „Wir wissen, daß er mit seiner Karriere an einem Wendepunkt angekommen ist, und wir können ihm eben nichts versprechen.“ Den Williams-Job als Testfahrer nutzen in der Vergangenheit bereits Damon Hill und David Coulthard als Sprungbrett.



Zuversicht ist halb gewonnen: Jean-Christophe Boullion bei Jordan-Test

MOTOREN-ENGPASS KOMMT PEUGEOT RECHT

Honda und BMW haben verkündet, ihre Aktivitäten in absehbarer Zukunft nicht in die Formel 1 auszudehnen – mit Sicherheit nicht vor 1999. Das Interesse von Williams und Benetton an Peugeots V10 erhält dadurch einen entsprechenden Schub, der Druck auf Jordan wird gleichzeitig umso stärker.

Bei BMW's Pressekonferenz zum Saisonende hat Marketing-Direktor Karl-Heinz Kalbfell unlängst offiziell verkündet, der Münchner Hersteller werde nicht innerhalb der nächsten zwei Jahre in die Formel 1 zurückkehren; dieser Entscheidung war die von Honda-Boß Nobuhiko Kawamoto vorausgegangen, der beim Grand Prix von Japan dasselbe bekanntgab.

Selbstverständlich ist es möglich, daß beide pokern. BMW, die 1987 das letzte Mal in der Formel 1 aktiv waren, haben bereits zugegeben, an einer Rückkehr prinzipiell interessiert zu sein.



GP-KALENDER '97 NIMMT KONKRETE FORMEN AN

Bis auf vier Rennen steht der Formel 1-Kalender für 1997 – fast – fest. Da sich die FIA weiterhin darum bemüht, ihr angeblich Renault gegebenes Versprechen wahrzumachen, das Saison-Finale in Europa abzuhalten, stehen die angegebene Daten für GP-Rennen in Österreich, Ungarn und Portugal derzeit noch auf wackligen Füßen.

Auch der Nürburgring ist derzeit weder als Schauplatz für den Grand Prix von Europa noch einen Grand Prix von Luxemburg bestätigt.

- 09. 03. GP Australien, Melbourne
- 30. 03. GP Brasilien, Sao Paulo
- 13. 04. GP Argentinien, Buenos Aires
- 27. 04. GP San Marino, Imola
- 11. 05. GP Monaco, Monte Carlo
- 25. 05. GP Spanien, Barcelona
- 15. 06. GP Kanada, Montreal
- 29. 06. GP Frankreich, Magny-Cours
- 13. 07. GP Großbritannien, Silverstone
- 27. 07. GP Deutschland, Hockenheim
- 10. 08. GP Ungarn, Budapest
- 24. 08. GP Belgien, Spa
- 07. 09. GP Italien, Monza
- 21. 09. GP Österreich, Zeltweg
- 05. 10. GP Luxemburg, Nürburgring
- 19. 10. GP Japan, Suzuka
- 02. 11. GP Europa in Jerez oder Estoril?

Bridgestone überschwemmt Brands Hatch

Die jüngsten Bridgestone-Tests haben die Mannen von Goodyear so beunruhigt, daß sie sogar Michael Schumacher zum Unterbrechen seines Urlaubs und zur Teilnahme an Tests in Estoril überredet haben.

Ricardo Rosset war bei seinem letzten Bridgestone-Test in Suzuka mit seinem Arrows vier (!) Sekunden schneller als beim Qualifying des GP. Danach ging's nach Brands Hatch, wo Bridgestone für Regenreifen-Tests an die 100.000 Liter Wasser auf die Strecke pumpt.

Seit Mitte November greift auch Damon Hill in Bridgestones Testgeschehen ein. Allerdings im Bridgestone-Testauto, einem 95er Ligier, da er in den 96er Arrows nicht reinpaßt.



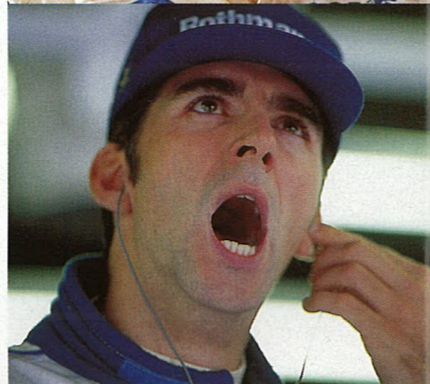
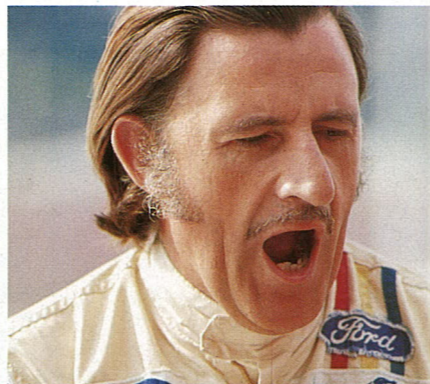
Um 1997 konkurrenzfähig zu sein, scheut Bridgestone keine Kosten – Wassermarsch in Brands Hatch



Goodyear-Manager Stu Grant: „Wir wollen 60%“

Goodyear rechnet in der kommenden Saison mit harter Konkurrenz von Bridgestone, ist aber bestens vorbereitet.

Manager Stu Grant: „Wir begrüßen unseren Wettbewerber und werden ihn nicht unterschätzen. Die Regeln besagen, daß wir genug Reifen für 60% des Feldes mitbringen müssen, also werden wir versuchen, auch 60% unter Vertrag zu nehmen. Wenn wir die Reifen schon mitbringen, dann sollen sie auch benutzt werden. Die vier Top-Teams sind sowieso alle bei uns in festen Händen, mit Vertrags-Dauer zwischen einem und drei Jahren.“



Wie der Vater, so der Sohn. Nicht nur, daß sowohl Papa Graham (oben) als auch Junior Damon Hill Weltmeister wurden, auch sonst gibt's – vom Helm bis zum Gähnen – reichlich Gemeinsamkeiten

Coulthard rauft sich schon die Haare?

David Coulthard hat gegen IMG (International Management Group), die Firma seines Managers Mark McCormack, eine Klage eingereicht. Der McLaren-Fahrer legt Einspruch ein gegen eine Verlängerungsoption in seinem 1993 für ein Darlehen über DM 345.000,- unterzeichneten Vertrag.

Coulthard hat in der Vergangenheit, nach einer Anhörung beim Contracts Recognition Board der Formel 1, seine Vertragsbedingungen bei Williams einer Revision unterziehen lassen. IMG denkt aber, daß die Umstände, unter denen dem

Schotten Geld für ein Paul-Stewart-Racing-Cockpit in der Formel 3000 geliehen wurde, durchaus legitim und fair waren. Das zinsfreie Darlehen von IMG ist von Coulthard, laut Vertrag, nur im Falle einer erfolgreichen Karriere zurückzahlen. Im Gegenzug erhielt IMG außerdem 10% von Coulthards Einnahmen als Fahrer und 25% seiner Sponsorenerträge.

Mit einer bis 1999 gültigen Laufzeit macht IMG dabei ein gutes Geschäft. „Aber“, verteidigt ein Sprecher vom IMG, „Willi Weber erhält 20% von Michael Schumachers Fahrer Gehalt.

Außerdem muß man sich an die Situation 1993 erinnern. Die Chancen für einen 22jährigen F3000-Fahrer schienen denkbar dünn.“



Laß Dir doch deshalb nicht die Haare ausfallen, rät Herbert Herr Coulthard

BRUNDLE AUF FELD-, KIES- UND ANDEREN ABWEGEN

Noch steht Martin Brundles F1-Zukunft in den Sternen. Führt er bei Jordan, fährt er nicht, wird er TV-Kommentator oder wie oder was. Dem Briten selbst ist scheinbar nicht besonders bange, er ist schon auf dem Sprung in eine neue Karriere. Nachdem er bereits im Sommer eine erste Ausfahrt im Subaru des Rallye-Weltmeisters Colin McRae unternommen hatte, nimmt er Ende November auf einem Ford Escort an der britischen RAC-Rallye teil.



Sauber-Porsche nur ein Gerücht

Entgegen jüngst kursierenden Gerüchten, nach denen das Sauber-Team und sein Hauptsponsor Petronas, Porsche dazu überredet hätten, ein 1994 geplantes V10-Projekt wiederzubeleben, verkündete der schweizer Rennstall Mitte November, einen Zweijahresvertrag mit Ferrari abgeschlossen zu haben.

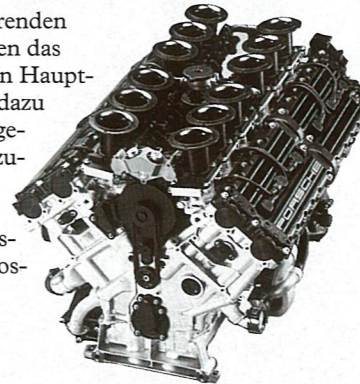
Statt einem wiederbelebten V10 aus Zuffenhausen, den Porsche Mitte der Neunziger aus finanziellen Gründen verwarfen, wird es nun ein 96er V10 aus Maranello, bei dessen Modifikationen Petronas mehr als ein Wörtchen mitreden wollen – und werden.

Gespräche zwischen Sauber und Ferrari fanden bereits im Sommer '96 statt (siehe 'Roter Bulle mit Hengst im Heck?' in F1 Racing 8/96, S. 26). Der Motor soll unter Petronas' Aufsicht weiterentwickelt und auf Sauber abgestimmt werden; und zwar in Maranello und mit Ferraris Expertise.

Die von Träumen einer Zuffenhausener F1-Erfolgsmaschine verklärten Nachrichten 'wußten' auch, daß Mitarbeiter Porsches gekündigt und bei Sauber angeheuert hätten. Porsches Motorsport-Pressechef Jürgen Pippig dazu: „Keiner unserer Ingenieure hat gekündigt, um zu Sauber zu gehen. Das einzige, worum es in Gesprächen zwischen der Sauber Petronas Engineering AG und uns ging, ist ein neuer Vierzylinder, der für den malaysischen Automobil-Hersteller Proton gebaut werden soll.“

Allerdings sagte Pippig auch: „Wenn jemand bereit ist, genügend Geld auf den Tisch zu legen, ist das Haus Porsche selbstverständlich hochinteressiert daran, in die Formel 1 zurückzukehren; und auch technisch dazu in der Lage.“

Es darf also weiter von einem F1-Comeback Porsches geträumt werden – nur eben erstmal nicht bei Sauber.



Der V12 von 1990 war einer der wenigen Porsche-Flops. Mit dem Tag-Turbo dagegen gab es von '84 bis '86 drei Titel in Folge



Als 1996 mit modifiziertem Ferrari V10

Schwarze Flagge

Eddie, laß Martin bleiben!

Neulich traf ich Eddie Jordan beim Pokal-Spiel Oxford United gegen Port Vale. „Ehrlich“, verriet er mir in der Halbzeit, „ich verhandle nicht mit Jean Alesi. Ich habe momentan noch keine Ahnung, wen wir verpflichten werden.“

Doch die Alesi-Gerüchte sind logisch. Jean und Flavio liegen im Clinch, und Flavio ist zweifellos nicht gerade happy, daß den elf Siegen von '95 eine Nullrunde folgte. Drum ist es auch leicht zu verstehen, daß Michael Schumachers Schatztruhe wesentlich voller ist als die von Jean und Gerhard. Aber, auch wenn die beiden im Vergleich zu Michael billig sein mögen, streichen sie noch immer ein beträchtliches Sümmchen ein. Kann es sich Briatore überhaupt erlauben, mit allen beiden weiterzumachen? Würde er vielleicht gerne den unbeständigen Alesi loswerden?

Für Alesi wäre Jordan die einzig realistische Alternative. Eddie weiß alles über Jean. 1989 setzte er in der F3000 schon mal auf ihn, und der Rest ist – wie man so schön sagt – Geschichte. Kein Zweifel also, Eddie und Jean können sehr gut miteinander. Wenn

TONY DODGINS



Es mag sentimental sein, doch ich wäre happy, Jordan und Brundle als GP-Sieger zu sehen

Alesi also zu haben wäre, wäre Jordan mit Sicherheit interessiert. Und Peugeot? Alle glauben, der Hersteller sei an Jean, dem Franzosen, interessiert. Doch wie denkt man bei Peugeot über sein Temperament und sein umstrittenes technisches Feedback? Mit Martin Brundle haben die Franzosen einen, der da wesentlich zuverlässiger ist. Vielleicht nicht so erregend wie Jean, aber auch nicht so erregbar.

Was also tun? Jordan testete in Estoril Jean-Christophe Boullion, und der frühere F3000-Champion war schnell. Seine Speed ist unumstritten, aber vom Sauber-Team hört man, daß er nicht mal für zehn Runden Kondition hat. Und auch an seiner mentalen Stärke haben sie Zweifel. Gut, an beidem kann man arbeiten, aber mit ihm und Schumi II hätte Jordan in einem extrem wichtigen Jahr ein außerordentlich unerfahrenes Fahrer-Duo. Ein Vabanque-Spiel!

Ich würde Martin wirklich eine Chance mit einem guten Chassis und Peugeot-

Power gönnen. Manche Leute sind angesagt in der Formel 1, und Martins Problem ist, daß er es momentan nicht ist. Alessandro Zanardi dagegen ist es – weil er für Chip Ganassi bei den IndyCars eine Super-Rookie-Saison hingelegt hat. Aber hatte das nicht mehr mit der Überlegenheit des Reynard-Honda zu tun? Schließlich holte sein Teamkollege Jimmy Vasser den Titel. Wie auch immer. Es mag zwar sentimental sein, aber ich wäre happy, Jordan und Brundle als GP-Sieger zu sehen. Ich weiß, daß das nicht allzu wahrscheinlich ist, aber irgendwie erscheint es mir nicht gerecht, daß der einzige Mann, der Schumacher als Teamkollege Paroli bieten konnte, sieglos abtreten soll.



KLARTEXT MAX MOSLEY FIA

Wie ist Ihr Fazit der Saison 1996?

Es war ein sehr interessantes Jahr. Wir hatten keine schwerwiegenden Unfälle, die neuen Sicherheits-Regelungen haben ihren Wert bewiesen, und die Meisterschaft wurde erst beim letzten Rennen der Saison entschieden.

Ist Ihnen die Sicherheit von Straßenautos wichtiger als die Formel 1?

Ehrlich gesagt, ja. Denn das Ergebnis des FIA-Programms könnte dazu führen, daß wir jedes Jahr bis zu 90.000 Verletzte und Tote verhindern.

Profitieren die Alltags-Autos auch heute noch von der Formel 1?

In einigen Bereichen – wie der Sicherheit – bestimmt. So könnte beispielsweise der neue Cockpit-Kopfschutz ähnlich für Kindersitze verwendet werden.

Wie lange wollen Sie FIA-Präsident bleiben?

Ich arbeite auf eine Wiederwahl 1997 hin. Aber danach, 2001, werde ich aufhören und Jüngeren Platz machen.

Sind Befürchtungen berechtigt, daß wegen des Pay-TV's bald nicht mehr jeder die Formel 1 verfolgen kann?

Nein. Die Formel 1 wird auch in Zukunft für jedermann zugänglich sein. Pay-TV ist nur eine Ergänzung für Insider, die an mehr und detaillierteren Informationen interessiert sind.

Würden Sie gerne mehr Grand Prix im Kalender sehen als sechzehn?

Sechzehn sind optimal, doch um zusätzliche GP in Nordamerika und Asien zu haben, könnten wir auf achtzehn gehen. Neun GP in Europa mögen – global gesehen – nicht angemessen wirken, doch dafür gibt es historische Gründe.



Aufgehende Sonne bei Tyrrell & Ligier

Satoru Nakajima, der in den Achtzigern mit seinen mittels Borkamera übertragenen Ausritten (Lotus, Tyrrell) den F1-Zuschauern viele langweilige Nachmittage verschönte, ist zurück in der Formel 1. Nein, nicht als Fahrer! Als Sportdirektor von Tyrrell.

Naka, wie er genannt wurde, fungiert als Mentor des aufstrebenden japanischen Fahrers Toranosuke Takagi, der als Teil des Deals '97 Tyrrell-Testfahrer wird – mit der Aussicht auf ein GP Cockpit für 1998.

Nakajimas Langzeitsponsor PIAA wird einer von Tyrrells Hauptpon-

soren der neuen Saison und „Nakajima Planning“ will in Japan weitere Sponsoren auftreiben.

Takagis Kollege Shinji Nakano ist inzwischen aussichtsreichster Kandidat aufs zweite Ligier-Cockpit. Nicht, weil er das Super-Talent wäre, sondern weil Team-Boss Flavio Briatore so den Deal mit Motoren-Lieferant Mugen leichter bezahlen kann.

Die Formel 1-Zukunft von Ukyo Katayama, der vier Jahre lang für Tyrrell fuhr, sieht dagegen nicht so rosig aus. Doch möglicherweise darf er als Takagis Lehrmeister noch ein weiteres Jahr bei Tyrrell bleiben.



War in seiner aktiven Formel 1-Zeit immer für interessante Einlagen gut: Satoru Nakajima

ZWEI FREUNDE, EIN HOME VIDEO

„Eddie ist der beste Teamkollege, den ich je hatte“, sagte Michael Schumacher in Estoril. So gute Freunde sind sie, daß sie nun gemeinsam ihr Leinwand-Debüt gaben – in Ferraris neuestem Straßenfeger! Tja, echte Freunde halt – wie schon von Trips und Phil Hill oder Jean Alesi und Gerhard Berger...



Mit MasterCard will Lola auf den Gipfel

Als Konstrukteur von Kunden war Lola schon mehrfach (zuletzt 1993 für die Scuderia Italia) in der Formel 1 vertreten, doch noch nie unter eigener Flagge. Das wird jetzt anders. Mit Hauptsponsor MasterCard, der in den kommenden vier Jahren jährlich mindestens 23 Millionen Mark auf den Tisch blättern wird, will Lola, einer der erfolgreichsten Renn- und Sportwagen-Hersteller der Welt, nun auch den F1-Gipfel stürmen. Doch bei Lola ist man realistisch. In der ersten Saison – mit dem Ford Zetec-R V8, den Forti in dieser Saison benutzte, sei man schon froh, wenn es regelmäßig gelänge, die 107-Prozent-Hürde zu überwinden, sagt Lolas Marketing-Direktor Brett Trafford. Doch in den kommenden fünf Jahren will Lola zumindest in den Kampf um die WM ernsthaft eingreifen können.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist das Team bereits dabei, einen eigenen Motor zu bauen.

Die Fahrerfrage ist zwar noch nicht geklärt, doch gibt es schon eindeutige Favoriten. Der Däne Tom Kristensen gilt als so gut wie sicher, um Cockpit zwei streiten Ricardo Rosset und Ricardo Zonta

Alles so schön bunt hier: Team Lola – und das Geld anderer Leute – in der Formel 1



(beide Brasilien). Der Grund für den Wunsch nach einem brasilianischen Fahrer ist leicht zu finden. Der Großteil des MasterCard-Geldes kommt aus der südamerikanischen Filiale des Kredit-Karten-Giganten.

Jetzt wird's ernst mit der Blackbox

Schon 1995 sollte die Blackbox kommen, doch damals scheiterte das Projekt noch an Befürchtungen von Fahrern und Teams, die Daten könnten benutzt werden, um die Schuldfrage bei Unfällen zu klären.

Doch nachdem ins 97er Reglement eine Klausel aufgenommen wurde, daß alle Daten nur genutzt werden sollen, um zu erforschen, was bei Unfällen geschieht und dadurch für die Zukunft die Sicherheit weiter zu erhöhen, haben alle Teamchefs zugestimmt.

Das von Delco Electronics entwickelte, 1,3 Kilo schwere Datenaufzeichnungs-Gerät wird unter dem Fahrersitz installiert und soll die Effektivität von Kiesbetten und Leitplanken dokumentieren.

ALESI: ERSTER SAISON-SIEG

Auch nach seinem überlegenen Sieg bei einem Wohltätigkeits-Kartrennen zugunsten der UNESCO ist Jean Alesi Zukunft bei Benetton keineswegs gesichert. Der Franzose und sein Boss Flavio Briatore beendeten die Saison nicht gerade als Busenfreunde, und Flavio soll aufgrund seines leistungsbezogenen Vertrags mit Mild Seven Probleme haben, zwei so teure Fahrer wie Alesi und Gerhard Berger weiter bezahlen zu können. Eddie Jordan darf also weiter hoffen.

Alesi bei seinem ersten Saison-Sieg – im Kart!



BARRICHELLO STÄNKERT

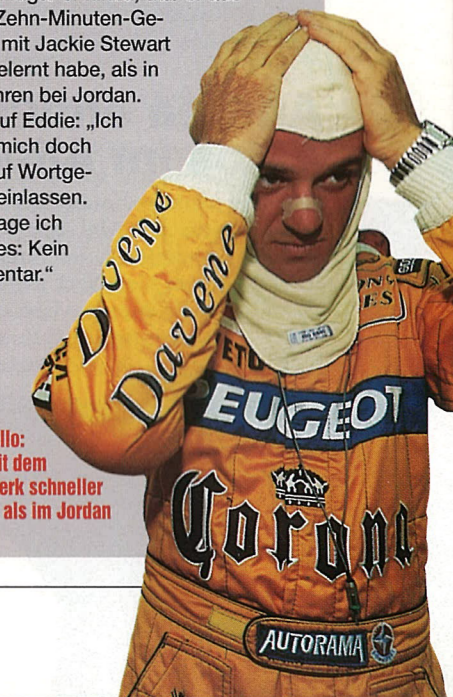
Rubens Barrichello hat sich nicht viel Zeit gelassen, um Jordan nach der Auflösung der vierjährigen Partnerschaft ein paar 'nette' Worte hinterherzuschicken.

Bei der offiziellen Bekanntgabe seiner Verpflichtung durch Stewart GP sagte er in Sao Paulo: „Ich will ja nicht behaupten, daß Eddie nicht professionell ist, aber Stewart spielt in einer anderen Liga.“

Dann fügte er hinzu, daß er aus einem Zehn-Minuten-Gespräch mit Jackie Stewart mehr gelernt habe, als in vier Jahren bei Jordan.

Darauf Eddie: „Ich werde mich doch nicht auf Wortgefechte einlassen. Dazu sage ich nur eines: Kein Kommentar.“

Barrichello: Mit dem Mundwerk schneller als im Jordan



Von Benetton, Byrne, Brawn und Barnard

Es sieht ganz so aus, als würde Benettos Technik-Abteilung demnächst ganz schön ausgedünnt. Und ausgerechnet die führenden Köpfe – Ross Brawn und Rory Byrne – sind auf dem Sprung. Brawn soll angeblich zu Ferrari wechseln und dort Super-Designer John Barnard ersetzen, der wiederum mit Alain Prost und seinem erneuten Versuch, ein französisches National-Team auf die Beine zu stellen, in Verbindung gebracht wird. Und Byrne will in F1-Rente gehen und zukünftig in Thailand leben.

Ross Brawn wird speziell von Michael Schumacher seit der erfolgreichen Zusammenarbeit bei Benetton sehr geschätzt. Nachdem der zweifache Weltmeister seinen Ferrari-Vertrag

bis 1999 verlängert hat, dürfte Brawn – so es zum Vertrag kommt – für drei Jahre nach Maranello gehen.

Barnards Ferrari-Vertrag läuft Mitte '97 aus, was hervorragend in Prosts Zeitplan für sein 'Team Tricolore' passen dürfte. Es wird vermutet, daß Barnards Vertrag ihm ein Vorkaufsrecht auf Ferraris Design- und Entwicklungszentrum in Shalford/England einräumt. So könnte er an gewohnter Stelle für den Professor und sein wohl auf Ligier basierendes Team arbeiten. Was Barnard davon hält, ist nicht bekannt.

SCHUMACHER FEATURE, SEITE 68 ►

BENETTON – DIE ZWEITE

Nachdem Ross Brawn allem Anschein nach auf dem Sprung zu Ferrari ist, sieht es ganz danach aus, als werde Schumachers ehemaliger und Jean Alesi's bisheriger Renn-Ingenieur Pat Symonds neuer Technischer Direktor bei Benetton. Nick Wirth, Ex-Simtek-Boß, gilt als Favorit auf den Posten des Abteilungsleiters der Forschungsabteilung, da der bisherige Designer Rory Byrne die F1 satt hat und zukünftig in Thailand eine Tauchschule leiten will. „Ich war bisher alle sechs Wochen zum Tauchen da“, sagt Byrne. „Es wird Zeit, die Rennautos zu vergessen und mit dem Tauchen ernstzumachen. Auch sind mir unsere Winter zu kalt.“

Andrea entwickelt ihre Fotos im Alleingang

Andrea Murray, Fotomodel und Lebensgefährtin des schottischen McLaren-Piloten David Coulthard, hat sich jüngst von ihrem David verabschiedet, um in New York die Schulbank zu drücken. Sie arbeitet in Manhattan daran, ihre Abschlußmappe mit Aufnahmen, die sie während der letzten Jahre gemacht hat, zu vervollständigen.

Andrea Murray übt sich in der 'Ohne Augen-Technik'



Zusammenarbeit mit Tradition: Prost (im Cockpit) und Barnard (rechts mit Kopfhörer) 1984

AUTOSPORT, BERNARD ASSSET, DPPI, PARCELFORCE, LAT

Hilft Streik F1-Professor Prost?

Alain Prost's Traum einer *Équipe nationale* könnte durch einen Streik der französischen Transport-Gewerkschaft den nötigen Schub bekommen haben.

Peugeot mußte einige seiner Fabriken vorübergehend schließen, nachdem LKWs mit Teile-Lieferungen aufgrund des Streiks nicht eingetroffen waren. Nun verlangt der französische Automobil-Hersteller von der Regierung Entschädigung und soll auch Zusagen bekommen haben – sofern im Gegenzug Monsieur Prost mit F1-Motoren versorgt werde.

Der ehemalige 110-Meter-Hürden-Weltrekordler Guy Drut, inzwischen Frankreichs Jugend- und Freizeit-Minister hat sich bereits mit Spitzenkräften von Peugeot getroffen, um den Weg zu Alain Prost zu bereiten.

Der vierfache Weltmeister wieder-



1992 testete Prost bereits für Ligier, in Zukunft will er dort die Fäden ziehen

um wurde bereits im Marlboro-Hauptquartier gesichtet. Dort soll er versucht haben, Geld zum Erwerb des Flavio Briatore gehörenden Ligier-Teams lockerzumachen. Die Übernahme des französischen Teams, deucht dem Professor wohl als der leichteste Weg zum eigenen Formel 1-Team.

FALSCH



Exklusive Enthüllung: McLaren '97

Enthüllungsgeschichten immer auf der Spur (manchmal auch voraus) konnte ein Top-Team Reporter folgende Nachricht in Erfahrung bringen: Das nächstjährige McLaren-Modell wird erstens silbern und zweitens im Design einer Zigarettenschachtel ausfallen, wie hoch-exklusive Entwürfe aus der Designwerkstatt des Rennstalls zeigen.

FAST RICHTIG



Nicht bestätigt wurde von unserem Team der Teamspione das Gerücht, nach dem der McLaren-Mercedes MP4/12 eher einem Silberpfeil als einer Schachtel Marlboro gleichen solle. In den sonst auch nicht besser informierten Kreisen und Zirkeln des Grand Prix war zu vernehmen, das Auto solle weder einer Schachtel Marlboro noch einem Silberpfeil ähneln. Es sei stattdessen der Optik einer silbrigen Schachtel West Lights entlehnt und tragt somit alle Spekulantent Lügen – und spart allen Entblößung, weil jeder ein bißchen Recht hatte.

Pitlane Hero

LYNDEN SWAINSTON



Nationalität: Britisch

Firma: Travel Places

Wo ist ihr Platz im F1-Fahrerlager?

Sie erledigt die gesamten Reise-Arrangements für Williams, Benetton, McLaren, Tyrrell, Jordan und Arrows. Das bedeutet sechs mal vierzig Leute pro Rennen. Auch ein Großteil der britischen Motorsport-Journalisten läßt sich von ihr die Reisen organisieren.

Sicher schafft sie das nicht alles ganz allein?

Richtig, das schafft sie nicht. Mit ihrem Kompanion Bob Warren hat sie aus Travel Places eine Firma mit elf Mitarbeitern gemacht. Mit Sicherheit die größte eigenständige Reise-Agentur, die in der Formel 1 beschäftigt ist.

Reist sie selbst zu allen Rennen?

Ja. Nur so kann sie auch 'Last Minute'-Probleme ihrer Kunden lösen. Beim GP von Ungarn beispielsweise standen neun VIPs ohne Leihwagen da, als sie in Budapest ankamen. Und als sechs Leuten auf dem Weg nach Belgien auf dem Londoner Flughafen ihr Gepäck abhanden kam, mußte sie es wieder auftreiben.

Sie kennt bestimmt fast jeden im Fahrerlager?

'Lindy', wie sie allgemein genannt wird, ist sehr beliebt. Sie schätzt, daß sie nach Max Mosley überall am leichtesten Zutritt hat, weil sie von keinem Team als Bedrohung angesehen wird. Oft steht sie während des Qualifyings in Williams' Box und hält ein Schwätzchen mit ihrer Freundin Anne Bradshaw. „Das stört sie nicht“, sagt Lynden. „Sie wissen, daß ich von Telemetrie keine Ahnung habe.“

Fordert ihr Job versteckte Qualitäten?

Eigentlich nicht, aber Sprachkenntnisse sind sehr wichtig. Sie spricht fließend Französisch und Deutsch und kommt auch mit Spanisch und Italienisch zurecht. Und augenblicklich lernt sie noch Serbo-Kroatisch.

Hans-Joachim Stuck

DER GAUDIBURSCHE DER NATION HAT NOCH IMMER VIEL ZU SAGEN

Sie waren von '74 bis '79 für vier Teams in der F1 aktiv. Trotz Ihrer großen Erfolge in allen anderen Klassen blieb der ganz große Durchbruch aus. Warum?

Das waren sicherlich zwei Gründe. Zum einen war ich einfach noch nicht reif genug, um die Chance – und den Ernst der Lage – zu erkennen. Der andere Grund war, daß es, mit Ausnahme von '77, wo ich für den Bernie im Brabham-Alfa gefahren bin, sicherlich auch am Material gekrankt hat. Wie ich dann '77 in Watkins Glen auf der Pole gestanden bin, sagt der Bernie: „Wenn Du das Rennen gewinnst, kannst bei mir bleiben. Dann hab' ich ein gutes Argument, statt daß wir da den Lauda nehmen müssen.“ Wobei mir klar war, es gibt ja keine Frage, Lauda oder Stuck, Lauda ist die Nr. 1. Gut, mir ist dann das Kupplungsseil gerissen, da war ein Abflug mit verbunden, da war das Thema sowieso erledigt.

Was ist Ihre schönste Erinnerung an die Formel 1?

Die schönsten Erinnerungen sind mit einer Person verbunden, die heute leider nicht mehr lebt. Das ist der Ronnie Peterson, von dem ich bei March unheimlich profitiert habe, auch meine Grundeinstellung gelernt habe: Mit einem Auto erstmal so schnell fahren, wie es körperlich und vom Eigenvermögen geht, und dann erst anfangen rumzumeckern. Und wir waren auch vom Naturell her sehr ähnlich. Also die Zeit mit dem Ronnie, und die ganzen Geschichten, die drumherum passiert sind, das war einfach die schönste Zeit.

Fragen Sie sich denn manchmal, wie sie heute abgeschnitten hätten?

Nee, also erstmal bin ich Realist, da stellt sich die Frage gar nicht. Aber es ist auch so, daß die heutige Generation, also sagen wir mal ein Schumacher, Coulthard oder Häkkinen, daß die natürlich eine ganz andere Einstellung haben zum Formel 1-Sport. Eine total erfolgsorientierte Gesellschaft, die auch wirklich kompromißlos in allen Belangen zu Werke gehen. Und da muß ich schon sagen: Bewundernswert. Da ist der Senna Pate gestanden, der als erster vorgeführt hat, wie man das konsequent bis zum Exzeß treiben kann.

Nicht Niki Lauda?

Ja gut, der Lauda, das war ja schon 1894. Aus der

Neuzeit war der Senna der erste. Und der Lauda war ja auch einer, der den Schwanz eingezogen hat, wenn's brenzlich wurde – und der Senna hat ihn gerade dann rausgetan.

Ist der Einstieg heute schwerer oder leichter?

Ich würde sagen, eigentlich leichter. Alle Länder bauen ja jetzt konsequent junge Fahrer auf. Da hat Mercedes mal mit angefangen, dann gab's mal acht Italiener in der F1, waren da mal eine Menge Franzosen. Also ich glaube, man hat jetzt, wenn man wirklich erfolgswillig ist als junger Mensch, schon über den Go-Kart-Sport, Bambini-Cup, mit acht Jahren die besten Möglichkeiten. Aber es ist natürlich so: Es gibt in Deutschland, sagen wir mal, vielleicht 1000 Befähigte, von denen dann, sagen wir mal, 25 ins Auto kommen. Und von den 25 schafft's dann in zehn Jahren einer. Das ist ein Filtersystem, das ist brutal. Und Glück gehört auch noch dazu. Wenn der Schumacher nicht ins richtige Auto gestiegen wär', wer weiß, wo der gelandet wäre?

„Also dieses Castrol-Z am Nürburgring, also sowas ist ja ein Faustschlag ins Gesicht eines jeden Rennprofis“

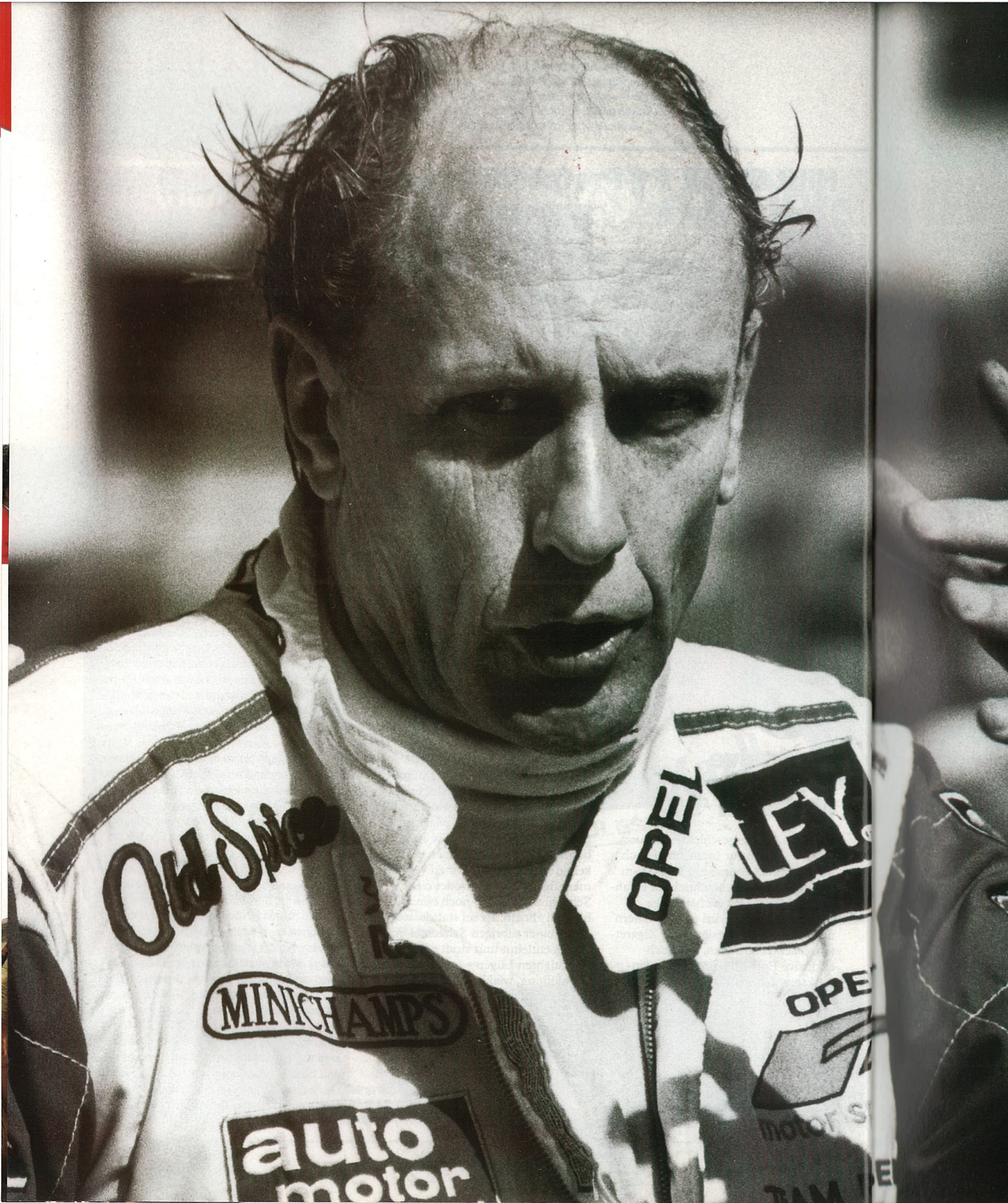
Wie ist Ihre Meinung zum heutigen Sicherheitsdenken in der Formel 1?

Da gibt's zwei Seiten. Wenn ich heute in Donington ins Wheatcroft-Museum gehe und mir die Autos anschau, mit denen ich gefahren bin, da muß ich sagen, da haben wir wirklich Schwein gehabt, daß wir noch leben. Also was die Sicherheit der Fahrzeuge angeht, ist bestimmt der richtige Weg eingeschlagen worden. Was den Umbau der Strecken angeht – da ist der Nürburgring das beste Beispiel: Wenn man da so eine Schikane einbaut, also dieses Castrol-Z, also sowas ist ja ein Faust-

schlag ins Gesicht eines jeden Rennprofis. Und da ist auch noch richtig Platz. Eine Schikane muß man halt so anlegen, daß auch fahrerisch noch was drin ist. Aber da am Ring ist man weit übers Ziel hinausgeschossen.

Auf welches Duell der kommenden Saison freuen Sie sich am meisten?

Auf das zwischen den deutschen Journalisten, die den Frenzen bzw. den Schumacher unterstützen werden. Die beiden werden bestimmt froh sein, wenn sie den Helm aufhaben und fahren können. Da freu ich mich wirklich drauf. **1**





Die Saison ist gelaufen, aber die Fluten an Leserbriefen kommen hier an wie eh und je. Wie immer gilt: Nicht alle können berücksichtigt werden. Daher ist auch diesmal die Auswahl kunterbunt: Der eine schimpft über die Raffgier von Ferraris Nummer 1-Pilot, andere kritisieren oder erfreuen sich an TV-Moderatoren, Jacques Villeneuves Kritik an zuviel Sicherheit in der Formel 1 und Damon Hills Status als neuer Weltmeister.

Noch zu retten?

Die Raffgier des Ex-Weltmeisters nimmt langsam gigantische Formen an. Fünfundzig Mio. von Ferrari? Kein Problem – warum verlangt er nicht das Zehnfache? Oder gleich den Gesamtgewinn von Fiat?

Schumacher soll bloß nicht glauben, er wäre unersetzlich. Leute wie Salo, Panis, Verstappen oder Fisichella wären nach kurzer Zeit sicher ebenso gut. Auch Frenzen ist eine Gefahr für Schumi – und das für einen geringen Teil des von Schumacher geforderten Salärs. Kann Michael Schumacher mit diesem Verhalten überhaupt seine Glaubwürdigkeit aufrecht halten? Man denkt doch eher an eine Figur wie Dagobert Duck als an einen Sportler – nicht zuletzt auch wegen der totalen Kommerzialisierung des Namens.

Aber derartige Einwände wollen die vom Personenkult eingelullten, beinhaltenen Fans und hündisch ergebenen Verehrer ihres Helden nicht hören. Stecken sie doch lieber ihr Geld in überbewertete Dekra-Mützen (den Gewinn, den Weber und Schumi damit machen, traut man sich gar nicht zu schätzen – ganz zu schweigen von den anderen Fanartikeln! Wie wäre es mit Schumi-Socken oder mit Kondomen in Ferrari-rot?). Und die RTL-Übertragung-

gen sind inzwischen zum reinen Schumacher-Forum geworden, haben mehr Ähnlichkeit mit Propaganda als mit fairem Sportfernsehen. Der emsige Kai Ebel schüttet uns mit News über Schumi zu und ist immer parat an der von Ferrari-Box, um auch ja kein Gähnen des Kerpeners zu verpassen; derweil kann in der Boxengasse die Hölle los sein – Hauptsache, Schumacher-Fans sind bedient.

Und nach dem Rennen – während der sogenannten Highlights – verschlimmert sich die Atmosphäre noch, wenn Niki Lauda seinen Senf

zum Rennen abgibt. Schumi kann in Monaco gegen die Leitplanke fahren oder wie in Monza gegen den Reifenstapel brettern – Niki Lauda schweigt über solche Fehler und richtet sein Augenmerk lieber auf Damon Hill, dessen Fehler er hämisch dramatisiert und dessen Leistung er herunterzieht.

Von wegen Sicherheit

Jacques Villeneuve wird nach Suzuka '96 hoffentlich umdenken. Ein Riesen Kiesbett fing ihn auf. Ayrton Senna hatte dieses Glück nicht. Und der war gewiß kein „Feigling“. Und was ist eigentlich falsch daran, das Problem der freistehenden Räder neu zu überdenken? Der in diesem Zusammenhang oft gebrauchte Vergleich mit Autoscootern ist lächerlich. Es kann doch nicht verkehrt sein, nach einer technischen Lösung zu suchen, mit deren Hilfe Marcos Campos, Jeff Krosnoff und nicht zuletzt auch Jacques' Vater Gilles überlebt hätten!

TOBIAS WALLAT, BERLIN

BRIEF DES MONATS



Martin Brundle: „Ein F355 ist Welten von der Formel 1 entfernt!“

Martin Brundles Statement aus *F1 Racing* 4/96 ein („Ein F355 ist Welten von der F1 entfernt“). Und schlagartig verhandelt sich der Respekt vor den F1-Fahrern. Unvorstellbar, daß es eine höhere Beschleunigung, eine größere Bremsverzögerung und noch größere Querschleunigungen gibt. Man sollte es sich also zweimal überlegen, jemanden, der 21 Rennen und eine WM gewonnen hat, als 'kein richtiger Rennfahrer' abzustempeln.

TOBIAS REHN, BAMBERG

Au weh!

Au weh – das ist das einzige, das man zu Äußerungen wie „Damon Hill ist kein richtiger Rennfahrer“ sagen kann. Als mein Bruder einmal, mit mir als Beifahrer, seinen 355er Ferrari auf dem Ring fliegen ließ, fiel mir

Entsetzt

Mit Entsetzen habe ich vernommen, daß Eurosport ab 1997 endgültig keine Übertragungsrechte mehr für die Formel 1 besitzt. Sollte es wirklich wahr werden, daß wir auf das inkompetente Gequatsche der Möchtegern-F1-Spezialisten Waßer/Mass angewiesen sind, falls die Rennen nicht gerade durch einen der zahlreichen, endlosen Werbeblöcke unterbrochen sind?

BIRGIT BUCKO, LÜBECK

Teenie-Schwarm Villeneuve?

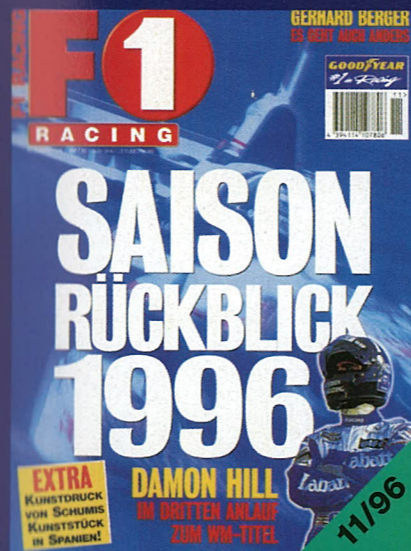
Wie recht Sie doch haben, wenn Sie im Artikel zur 'Sexy-Hitliste' der Fahrer (*F1 Racing* 11/96) schreiben, über Geschmack könne man hervorragend streiten! Das wollte ich nach dem Lesen der Liste auch tun, allerdings nicht mit Ihnen, sondern mit den Leuten, die Jacques Villeneuve als 'Teenie-Schwarm' abstempeln. Für diesen Job sind doch Leute wie Take That zuständig. Und mit diesen singenden Bubis kann man Jacques ja nun wirklich nicht vergleichen. Ich zähle vom Alter (16) zwar ebenfalls zu den Teenagern, doch meine Mutter (46) gehört ebenfalls zu Jacques' weiblicher Fangemeinde, und selbst meiner Oma gefällt der „sympathische junge Mann mit den blauen Augen“.

Sicher, Jacques hat eine Art, die vor allem jüngere Frauen anspricht, aber auch viele Damen reiferen Alters finden ihn attraktiv.

Und was die Presse-Sprecherin von Williams betrifft: Nichts gegen die Dame, aber war sie tatsächlich jemals 15? Sie sieht jedenfalls aus, als sei sie schon bei ihrer Geburt so alt gewesen wie heute!

CHRISTINE MOJE, BAD SODEN

Neue Restposten entdeckt! Jetzt zugreifen!



BESTELLCOUPON
Ich bestelle folgende Ausgaben von F1 Racing à DM 10,00*

Ausgabe	4/96	5/96	6/96	7/96	8/96	9/96	11/96
Anzahl							

Name, Vorname _____
 Straße _____
 PLZ _____ Ort _____
 Datum _____ Unterschrift _____

* Das Angebot gilt für den Versand innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Versand ins Ausland auf Anfrage.
 Coupon ausschneiden und an folgende Adresse senden:
F1 Racing Nachbestellungen, Special-Interest!
Waldstr. 70, 63128 Dietzenbach
 WICHTIG: Kein Bargeld, keine Briefmarken. Schecks bitte an HAYMARKET MAGAZINES LTD. richten. Pro Ausgabe bitte einen Scheck ausstellen!

HUGO BOSS AG, D-72635 METZINGEN, GERMANY



BOSS
HUGO BOSS

Photograph by Richard Avedon



EIN AUTO ÜBERSCHLÄGT SICH,
EIN MENSCHENLEBEN ÄNDERT
SICH FÜR ALLE ZEITEN. WIE ES
FRANK WILLIAMS GELANG, SEIN
TEAM TROTZDEM AN DER
FORMEL 1-SPITZE ZU HALTEN,
ERZÄHLT PETER WINDSOR

Der Mann dahinter



Ich erinnere mich, daß es warm war an jenem Samstag im März 1986 in Le Castellet. Zum ersten Mal sollte der neue FW11-Honda getestet werden, und Frank Williams war in Hochstimmung. Er hatte Nelson Piquet und Nigel Mansell unter Vertrag genommen, hatte mit Honda, Mobil, Canon und ICI erstklassige Sponsoren an Land gezogen und würde mit Sicherheit in der bevorstehenden Saison Rennen gewinnen. Mit 43 war Frank auf dem Höhepunkt seiner körperlichen Leistungsfähigkeit. An diesem Samstagmittag wollte er nach England zurückkehren, um am folgenden Tag an einem Semi-Marathon teilzunehmen.

Wir verlassen die Strecke in Franks gemietetem Ford Sierra. Er fährt schnell und aggressiv, eben wie einer, der mit Autorennen zu tun hat. Ich bin zum ersten Mal sein Beifahrer, aber ich weiß, daß er früher mal ein Formel 3-Rennen gewonnen hat und bei einem Prominentenrennen 1971 in Brands Hatch eine gute Figur gemacht hat. Er weiß, was er tut.

Er geht mit Karacho in die vor uns liegende abschüssige Haarnadelkurve. Das Heck des Wagens bricht aus. Mit einem heftigen Ruck am Lenkrad holt Frank ihn zurück. „Sind die Bremsen in Ordnung?“ frage ich und verkneife mir hinzuzufügen „Wir haben jede Menge Zeit“.

„Vollkommen“, antwortet Frank lächelnd. „Aber das Heck ist ein bißchen weich.“ Ich versuche mich zu entspannen, indem ich ein wenig über Frank nachdenke. Das Besondere an ihm ist sein Lebensenthusiasmus. Es war schon zur Institution geworden, daß wir am Samstagabend vor einem Rennen um die Strecke liefen. In der Zeit, in der ich eine Runde schaffte, lief er drei, und ich sagte anschließend immer so was wie: „Tolle Atmosphäre, oder?“. Und er antwortete: „Phantastisch! Ich möchte heute abend nirgendswo anders auf der Welt sein als hier. Einfach phantastisch!“

Im Frühjahr 1978 hatte Frank mich zu einem Drink in den Steering Wheel Club in London eingeladen, wo er mir mit leuchtenden Augen verkündete: „Die Zukunft liegt im Nahen Osten! Saudi Arabien hat unglaublich große Reserven, und ich werde sie in die Formel 1 holen. Die Verträge habe ich

schon. Ich möchte, daß du einen Presseservice für sie aufbaust, ihnen die Formel 1 ins Haus bringst. Bestärke sie darin, daß sie die Besten im Westen sein können. Ich habe ihnen das schon gesagt, und sie sind begeistert. Darauf müssen wir bauen.“

Und das tat Frank. Seine Verbindung mit den Saudis brachte ihm 1980 den ersten Weltmeistertitel. Anfang 1986 hatte sich Williams Grand Prix Engineering Ltd. zu einem absoluten Erfolgsteam gemauert. In den kommenden zwei Jahren sollten Titel Nummer 4 und 5 hinzukommen.

Wir haben inzwischen die Berge verlassen. Die Straße ist breiter geworden, die Kurven seichter. Es ist herrliches Wetter, und niemand hält uns auf. Vor uns macht die Straße einen leichten Linksknick. Frank geht mit ungefähr 110 km/h in die Kurve, und erneut bricht das Heck aus. Wieder versucht er gegenzulenken, diesmal etwas zu stark. Der Sierra fängt an zu schlittern. Frank kämpft mit dem

„Ich bin eingeklemmt. Ich kann mich nicht bewegen. Stell den Motor ab!“ Ich kann den Zündschlüssel nicht finden...

Lenkrad, reißt es erst nach rechts, dann links. Ich sehe eine Steinmauer auf uns zukommen. Ich kauere mich zusammen und warte auf den Aufprall. Alles ist still. Nichts scheint zu passieren. Plötzlich ein heftiger Schlag, dann ein zweiter und ein dritter. Mit meinen Händen umfasse ich meinen Nacken. Meine Augen sind geschlossen. Dann, endlich: wieder Stille. Mein erster Gedanke – wie absurd – ist, daß jetzt alles vorbei ist und wir weitermachen können. Aber womit? Ich denke, daß wir unser Flugzeug verpassen werden.

„Bist du ok?“ rufe ich hinüber zu Frank. „Ich bin eingeklemmt. Ich kann mich nicht bewegen. Zieh mich raus und stell den Motor ab!“ Ich kann den Zündschlüssel nicht finden.

Wir haben uns ein paarmal über schlagen, liegen auf dem Dach, und überall liegt zerbrochenes Glas. Wir hängen beide in unseren Sicherheitsgurten. Endlich finde ich ihn. Wir



Ein Gewinner-Team: Patrick Head und Frank Williams mit ihrem ersten Weltmeister, Alan Jones

müssen hier raus, bevor das Auto vielleicht Feuer fängt. Ich muß versuchen, Frank unter den Achseln zu greifen und ihn rauszuziehen. Ich löse den Gurt und bewege mich zentimeterweise in Richtung Heckscheibe, um einen Weg ins Freie zu bahnen. Aber die ist nicht zerbrochen, sondern lediglich gerissen.

Als ich versuche, sie nach außen wegzudrücken, bemerke ich auf der anderen Seite ein Paar Beine. Ich klopfe an die Scheibe, und plötzlich kracht ein Stein ins Auto, und die Scheibe zerbricht in tausend Stücke. Ich krieche zu Frank und fange an, ihn herauszuziehen. Seinen Kopf stütze ich dabei an meinem Brustkorb ab.

Mein Helfer und ich ziehen Frank ca. zehn Meter vom Auto weg. Dann bitte ich ihn, nach Paul Ricard zurückzufahren und die Leute zu informieren. „Fragen Sie nach Nelson Piquet!“ sage ich zu ihm. „Nelson hat ein Telefon im Auto. Fragen Sie nach Piquet.“ Frank und ich bleiben in der Stille der südfranzösischen Landschaft zurück. Frank ist sehr ruhig, sehr bedächtig. Er erzählt mir, daß alle Verträge und Sponsorendeals unter Dach und Fach sind, und daß das Team sich eine Zeitlang selbst helfen kann, sollte er für ein paar Tage ausfallen. Bald danach wird er müde und sagt nichts mehr.

Der Sierra ist eine etwa drei Meter hohe Böschung hinunter in ein ge-

pflügte Feld gerast. Er ist vorne aufgeschlagen und nach mehreren Drehungen auf dem Dach liegengelassen. Auf Franks Seite ist der Türpfosten eingeknickt und zu einem flachen Stück Metall zerdrückt. Wenn wir in einem Mercedes oder einem Volvo gesessen hätten (wie Nelson später sagen wird), wäre Frank wahrscheinlich nichts passiert. Aber so bricht die Kraft des Schlages, den sein Kopf senkrecht von oben abbekommen hat, seine Wirbelsäule zwischen dem vierten und dem fünften Wirbel und zerquetscht das Rückenmark.

Man sagt, die ersten vierzig Minuten nach einer Wirbelsäulenverletzung seien die alles entscheidenden. Wird das Trauma rechtzeitig stabilisiert, besteht die Chance, die verletzten Nerven zu retten. In Südfrankreich vergehen diese vierzig Minuten wie im Zeitraffer. Nach fünfzig Minuten warten wir immer noch auf Hilfe. Der Rettungswagen – eine Rostlaube vom Typ 2CV – kommt etwa zur selben Zeit an wie Nelson und Nigel im Mercedes. Die Ärzte verfrachten Frank in den Rettungswagen und machen sich auf den Weg nach Toulon. Vom Autotelefon aus rufen wir Jackie Oliver an, der Bernie Ecclestone informiert, der wiederum F1-Arzt Sid Watkins anruft. Bernie stellt Sid seinen Privatjet zur Verfügung. Ich rufe Ginny an, Franks Frau.

In Nelsons Mercedes folgen wir dem 2CV über die buckligen Straßen und durch den abendlichen Berufsverkehr. Wie schnell wird Sid wohl hier sein können, und wie wird es weitergehen? Eine Stunde später, nachdem Frank ein Streckverband angelegt wurde, teilt man uns mit, daß er in ein besser ausgerüstetes Krankenhaus, und zwar nach Marseille, gebracht werden muß, wo man ihn operieren wird. Warum war er nicht gleich dorthin gebracht worden? Weil der Unfall im Zuständigkeitsbereich des Krankenhauses von Toulon passiert war. *C'est ça.*

Die Fahrt nach Marseille kann Frank in einem komfortableren Krankenwagen antreten. Nigel begleitet ihn. Er setzt sich nach vorne neben den Fahrer, den er unaufhörlich auffordert, schneller zu fahren, hier noch zu überholen und sich da noch vorbeizuquetschen. Frank liegt hinten im Streckverband und muß sich die ganze Zeit Mansells Gerede anhören. „Alles ok da hinten? Wo wir schon hier zusammen sind, laß uns doch nochmal über mein Gehalt reden...“

Wir anderen kehren ins Hotel zu-



Montag, 9. März 1986. Die Bremsspuren sind einen Tag nach dem Unfall noch erkennbar



Professor Sid Watkins über die Zeit nach dem Unfall

Es war an einem Sonntagabend im März 1986, als ich nach Hause kam und erfuhr, daß Bernie Ecclestone auf der Suche nach mir sei. Ich rief ihn zurück und er informierte mich darüber, daß Frank Williams in Le Castellet einen Auto-Unfall gehabt und eine Genickverletzung habe. In aller Eile packte ich ein paar Sachen, dann hatte ich auch schon Nelson Piquet am Telefon. Er erzählte mir, daß Franks Genick gebrochen sei und daß er in einem Krankenhaus in Toulon liege. Daraufhin setzte ich mich mit dem dortigen Chirurgen in Verbindung und einigte mich mit ihm darauf, daß Frank ins Marseiller Hospital Timone verlegt werden solle, das eine sehr gute Neurochirurgie hatte.

Mittlerweile hatte Bernie mir einen Citation Jet bereitgestellt, der mich von Biggin Hill nach Marseille flog, wo mich Nelson Piquet mit einem dicken Mercedes abholte. Auf der Autobahn Richtung Stadt fuhr Nelson wie ein Verrückter und hätte beinahe die Abfahrt verpaßt. Jeder normale Mensch wäre geradeaus weitergefahren, aber Piquet, rief nur: „Scheiße, fast verpaßt“, als wir schon praktisch neben der Ausfahrt waren und riß das schwere Auto noch herum.

Im Krankenhaus warteten schon Nigel Mansell und sein Manager Peter Windsor, und wir redeten kurz über den Unfall. So erfuhr ich, daß sich Frank mit seinem Leihwagen überschlagen hatte und sein Kopf vom Dach eingeklemmt worden war. Peter Windsor, der mit im Auto gesessen hatte, hatte ihn aus dem Fahrzeug befreit. Frank war bereits im OP, also zog ich mich um und ging hinein. Ich stellte mich Dr. Vincentelli, dem operierenden Neurochirurgen vor. Er hatte mich schon erwartet und war sehr erfreut über mein Eintreffen. Auf den Röntgenbildern sah ich, was ich befürchtet hatte. Es war höchstwahrscheinlich, daß der Nervenkanal irreparable Schäden davongetragen hatte. Eine vollständige Genesung schien unwahrscheinlich. Doch Dr. Vincentelli tat alles menschenmögliche. Eine anschließende Hirnuntersuchung ergab, daß bleibende geistige Schäden nicht zu erwarten waren.

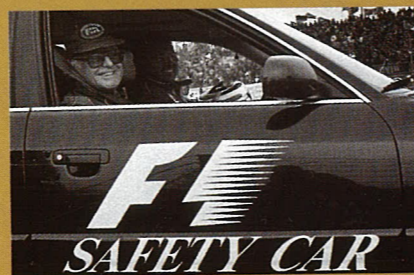
Zurück in der Intensiv-Station öffnete Frank seine Augen und erkannte mich. Er schien erfreut, mich zu sehen und sagte lächelnd: „Hallo Prof, danke, daß sie gekommen sind, um mir zu helfen.“

Vincentelli und ich kamen sehr gut miteinander aus, und er bot mir an, bei ihm zu übernachten. Die Nacht war schon fast vorüber und ich war dankbar für die Möglichkeit, ein paar Stunden zu schlafen. Vorher schauten wir nochmal nach Frank. Es war klar, daß er von den Schultern abwärts gelähmt war, aber Atmung und Herzfunktionen waren ruhig und regelmäßig. Obwohl sein Zustand unverändert war, war er am nächsten Morgen bemerkenswert gut gelaunt. Nelson, Nigel und Peter waren ebenfalls da, und gegen



Rückkehr zur Formel 1 in Brands Hatch '86: Flankiert von Mansell und Piquet

Mittag traf auch Franks Frau Ginny ein. Es ist immer sehr schwer, Verwandten schlechte Nachrichten mitteilen zu müssen, selbst für zynische Neurochirurgen. Mein alter Chef hatte mir nach seiner Pensionierung einmal gesagt, das Beste daran sei, daß er keine schlechten Nachrichten mehr überbringen müsse. Es war ein schwieriges Gespräch, vor allem, weil ich ihr keine großen Hoffnungen machen konnte, daß Frank wieder gesund werden würde. Sie war zwar sehr aufgeregt, aber mutig, und auch dem Rest von uns ging das ganze



Die gute Seele der Formel 1: Prof. Sid Watkins

zu Herzen. Nigel war völlig melancholisch und Nelson war – äußerst ungewöhnlich – ernst wie ein Kirchendiener.

Am folgenden Donnerstag wurde Frank nach London überführt. Der Transport klappte gut, obwohl wir in dieser Nacht noch mit einem Brustkorb-Problem zu kämpfen hatten.

In den kommenden Tagen und Wochen verheilte der Genickbruch sehr gut, so daß wir bald mit einem Bewegungsprogramm beginnen konnten. Ginny und Peter waren dabei eine große Hilfe – Peter war so oft da, daß er bald das Idol der Intensiv-Station wurde.

Überhaupt war dort immer jede Menge los. Von Jackie Stewart bis Sebastian Coe besuchten Frank jede Menge Berühmtheiten. auch Nelson und Nigel hielten Kontakt und sogar Ayrton Senna rief regelmäßig an. Auch Bernie und Ron Dennis waren während der ganzen Zeit eine unglaubliche Stütze für Frank.

Vor seinem Unfall hatte Frank immer sehr auf seine Kondition geachtet. Auch heute noch tut er viel, um – so weit möglich – in Form zu bleiben. Wir sind zwar nie enge Freunde geworden, doch ich respektiere ihn und bewundere ihn für seine seelische Stärke und seine guten Manieren.

Rund acht Jahre nach dem Unfall, als ich gerade die Boxen von Montreal verließ, sprach mich ein Williams-Mitarbeiter an. Er bat mich zu Frank, und ich dachte, es gebe ein medizinisches Problem. Doch als ich ankam, sagte Frank – für mich völlig unerwartet: „Prof, ich habe Ihnen nie dafür gedankt, daß Sie mir damals das Leben gerettet haben. Das möchte ich jetzt nachholen.“ Damit hatte ich überhaupt nicht gerechnet, und ich antwortete – reichlich unpassend: „Schon ok, Frank.“ *Sid Watkins' Memoiren 'Life at the Limit: Triumph and Tragedy in Formula One' erscheinen im Dezember bei Macmillan Books, London.*

rück, ziehen uns um und hängen uns ans Telefon. Später fahren wir alle zusammen nach Marseille. Nelson, der uns chauffiert, faßt die Stimmung zusammen, indem er sagt: „Ich hoffe, es macht niemandem etwas aus, wenn ich nicht so schnell fahre...“

Das Marseiller Krankenhaus ist groß – ein 1000-Betten-Monstrum, das ständig am Limit operiert. Stundenlang harren wir vor dem OP aus. Mansell und Nelson haben sich auf einer Matratze in einer Ecke zusammengerollt und versuchen zu schlafen. Um 2.00 Uhr nachts kommt Sid Watkins, der gegen 23.00 Uhr eingetroffen war, aus dem OP. „Ich war fast während der ganzen Operation dabei. Die Jungs haben gute Arbeit geleistet. Es hat ein wenig gedauert, bis Frank wieder bei sich war, aber jetzt geht es ihm gut, und er fragt, wie die Tests gelaufen sind. Im Moment können wir nichts mehr tun, deshalb schlage ich vor, daß wir alle zurück ins Hotel fahren.“

Es ist gut, daß es Dinge gibt, die einen ablenken. Das Buchen von Hotelzimmern, das Bestellen von Taxis, das Wechseln von Geld. Am nächsten Morgen treffen Franks Frau Ginny und Patrick Head ein. Sid ist unnachgiebig. Wir könnten hier nichts weiter für Frank tun; er sei in guten Händen, und man würde ihn, sobald er sich etwas erholt habe, nach England fliegen. Ginny solle natürlich bleiben, und ich solle Ginny zur Seite stehen. Die anderen sollten an ihre Arbeit zurückkehren.

Virginia 'Ginny' Williams hat die weiteren Ereignisse 1991 in ihrem Buch *Dein Schmerz geht durch mein Leben* festgehalten. Anstandshalber eher versteckt, berichtet sie, wie es in Marseille eine Zeit gab – die ersten drei bis vier Tage – in der die Ärzte davon überzeugt waren, daß Frank sterben würde. Ginny kämpfte hartnäckig gegen diese Einstellung an – und rettete damit sein Leben.

Drei Tage nach dem Unfall wurde Ginny Williams vom Chefarzt der Neurochirurgie ohne Umschweife gefragt, wann sie ihr Einverständnis für Franks Rücktransport nach England geben würde. Sie antwortete, daß er dann transportiert werden solle, wenn er dafür fit genug sei. Professor Vincentelli erwiderte, daß er keine Probleme wolle und daß es besser wäre, Frank sofort nach England zurückzuflogen. „Wollen Sie damit sagen, daß Sie nicht wollen, daß Frank in Ihrem Krankenhaus stirbt?“ fragte

Ginny ihn entsetzt. „Ja, so ist es“, antwortete Vincentelli. „Es wäre für uns eine sehr schwierige Situation, wenn es so käme, und im Moment ist sein Zustand sehr schlecht. Wir würden es daher begrüßen, wenn er unser Hospital verlassen würde.“

Ginny war erbost, um nicht zu sagen wütend. Sie rief sofort Sid an. Der sagte ihr, sie solle sich keine Sorgen machen. Frank sei in guten Händen und wäre sicher bald soweit, daß er

transportiert werden könne. Es war unschwer zu erkennen, daß Ginny anderer Meinung war. Sie fing an zu weinen, zu schreien und bedrängte Sid mit all ihren Kräften. Schließlich gab er nach. Er sagte zu, einen seiner jungen Anästhesisten nach Marseille zu schicken, der sich Frank nochmals anschauen sollte.

Am nächsten Morgen holte ich Paul Yate vom Flughafen ab. Im Krankenhaus wollte man ihn zunächst nicht auf



Damon Hill fühlte sich von Frank Williams überrumpelt, gewann aber mit einem Williams seinen Titel

„Es gab eine Zeit im Krankenhaus, da dachte ich, ich würde verrückt. Aber das hat nicht lange gedauert“



AUTOSPORT/EMPICS, MATTHIAS SCHNEIDER

die Intensivstation lassen. Aber Paul ließ sich nicht entmutigen. Er erzählte irgend eine Geschichte vom guten Ruf des Krankenhauses und welche Ehre es sei – für ihn als unbedeutenden englischen Arzt – in die inneren Heiligtümer vorzudringen. 45 Minuten später kam er zurück. „Wenn wir ihn nicht innerhalb der nächsten 24 Stunden hier rausholen, überlebt er nicht. Wir müssen einen Luftröhrenschnitt machen, um ihm das Atmen zu erleichtern, aber hier gibt es nicht die erforderliche Ausrüstung. Und was ich da drinnen gesehen habe, gefällt mir auch nicht. Vorhin haben alle Schwestern die Station verlassen, um Kaffee zu trinken. Eine Intensivstation muß immer besetzt sein.“

Als wir Frank endlich in einem Lear Jet eines schweizer Rettungsdienstes nach England zurückfliegen konnten, hätte uns rasch aufkommender Nebel in England fast noch einen Strich durch die Rechnung gemacht. Mit Polizei-Eskorte wurde er ins London Hospital gebracht, wo sich Sid Watkins und zwei Ärzte sofort an die Arbeit machten. Der Luftröhrenschnitt wurde durchgeführt, und abgesehen ▶

von zwei kleineren Rückschlägen, ausgelöst durch ein Phlegma, das sich in Franks Lungen aufbaute, war er auf dem Weg der Besserung.

Ein Jahr später habe ich Frank zu einem Interview der Zeitschrift *Paris Match* begleitet. Der Journalist wollte wissen, ob der Unfall seine Lebenseinstellung verändert habe. „Eigentlich nicht“, antwortete Frank. „Es gab eine Zeit im Krankenhaus, da dachte ich, ich würde verrückt. Ich begann zu wünschen, daß ich öfters Urlaub gemacht hätte, den Duft von Blumen genossen hätte, naja, lauter so Zeug eben. Aber das hat nicht lange gedauert, ich habe mich schnell wieder berappelt.“

Dieser geistigen Stärke hat es Frank zu verdanken, daß er seine Verletzung wegstecken und mit seinem Leben auf dem Top-Level der Formel 1 weitermachen konnte. Er hätte natürlich auch den Rest seines Lebens damit verbringen können, seine Muskeln zu trainieren und die Beweglichkeit von Armen und Beinen zu verbessern. Aber er entschied sich für den anderen Weg. Er erlaubte sich nicht, allzu lange über seine körperlichen Gebrechen nachzudenken und stürzte sich stattdessen mit all seiner geistigen Kraft in das Rennengeschehen.

Schon vom Krankenhaus aus – während er sich langsam erholte – übernahm er wieder die Kontrolle über seine Firma. Das Gute am Renngeschäft ist seine Schnellebigkeit. Das nächste Rennen, der nächste Test steht immer schon vor der Tür. Dieser Druck war es, der Frank ins Leben zurückholte. Er baute um sich herum ein Team von Helfern auf: mehrere Krankenschwestern, die sich rund um die Uhr um ihn kümmerten, zwei Piloten, die ihn in seinem Privatflugzeug überall hinfliegen.

Der Unfall brachte es auch mit sich, daß sein Verhältnis zu Patrick Head enger wurde, so eng, daß nur ein plötzliches Desinteresse am Rennsport sie jemals wieder auseinanderbringen kann. Die Partnerschaft Williams/Head reifte über die Jahre zu einer im Rennsport noch nie dagewesenen Einheit heran.

Heute verbringt Frank die meiste Zeit damit, dafür zu sorgen, daß Patrick ein ausreichendes Budget und die notwendigen Einrichtungen für den Bau der besten Autos im Grand Prix-Sport hat. Um der Bedeutung von Patrick's Arbeit Rechnung zu tragen, nahm er 1977 das Wort Engineering in den Firmennamen auf. Dies ist der



Aus Alan Jones' Sicht

ALAN JONES WAR DER ERSTE WELTMEISTER AUF WILLIAMS – UND EINER VON FRANKS LIEBLINGSFAHRERN

Nur wenige Fahrer in der Geschichte des Williams-Teams hatte eine so enge Beziehung zu Frank Williams und seinem Team wie Du. Wie erklärst Du Dir das?

„Ich habe es in dem Jahr gesagt, als ich das Team verließ, und ich sehe es noch heute so: Frank war ohne jeden Zweifel der beste Bursche, für den ich je gefahren bin. Und der beste Analytiker. Wenn du sagtest: 'Schau Frank, meiner

auch keine gravierenden. Doch ich glaube, das wichtigste an unserer Beziehung war, daß uns beiden klar war, daß wir dasselbe Ziel hatten. Auch hatte ich mit Patrick ein ganz ausgezeichnetes Arbeitsverhältnis. Das ging sogar so weit, daß ich nur einige wenige Worte sagen mußte, und er wußte genau, was ich wollte – fast, als ob er meine Gedanken lesen könnte. Manchmal haben wir sogar

Strecken nicht kannte, aber trotzdem bis zum letzten Rennen eine Bedrohung für Hills Titel war. Ich weiß nicht so recht...“

Wie hast Du reagiert, als Du von seiner Entlassung erfahren hast?

„Ich habe sehr gemischte Gefühle was Damon betrifft. Manchmal sehe ich ihn fahren und denke: 'Ja Mann, das ist es, der Typ fährt mit dem Messer zwischen den Zähnen. Der will's wirklich wissen.' Ich habe ihn also brillante Rennen fahren sehen und gedacht, er ist phantastisch. Dann, zwei Rennen später, fuhr er wie eine alte Oma.

Entweder zögert er das halbe Rennen lang und eiert so rum, oder er fährt dem Burschen, an dem er nicht vorbeikommt, mit 300 Sachen hinten drauf. Das ist natürlich nicht das Gelbe. Es gibt keinen Zweifel, daß Damon in einem Formel 1 schnelle Zeiten fahren kann, aber ob er ein guter Rennfahrer ist... ich weiß nicht.

Ist er beispielsweise aggressiv genug? Der Mann, mit dem man ihn da vergleichen muß, ist eindeutig Michael Schumacher. Wenn der in einen Zweikampf gerät, weißt du, er gibt alles. Doch wenn Damon im Zweikampf mit ihm in eine Kurve geht, und die Kamera schwenkt weg, dann kannst Du Dein Leben darauf wetten, wer vorne sein wird, wenn die Kamera sie wieder einfängt, selbst wenn Damon vorher auf der Innenbahn war: Michael Schumacher!“

Was denkst Du über den Mann, der Damon ersetzen wird?

„Um ehrlich zu sein, ich bin leicht verwirrt. In seinen letzten vier oder fünf Rennen hat mich Frenzen nicht gerade vom Hocker gerissen. Er hat sich selbst nicht gerade mit Ruhm bekleckert.

Aber ich weiß auch nichts über die Umstände, die dazu geführt haben. Ich weiß, daß er den Ruf hat, schnell zu sein, schneller sogar als Schumacher in deren gemeinsamer Sportwagen-Zeit, und als Frank ihn verpflichtet hat, hat er mit Sicherheit bessere Leistungen gezeigt als während der letzten Rennen. Vielleicht hat er ja von seinem Team das schlechtere Auto bekommen, weil er auf dem Sprung war... keine Ahnung.“



Rollentausch Jones/Williams: Der Fahrer gibt dem Team-Manager Tips und Ratschläge

Meinung nach hat der Motor zu wenig PS', zweifelte er deine Meinung niemals an. Er war immer sehr logisch. Er sagte sich: 'Hey, ich zahle diesem Typ eine Menge Geld, damit er mein Auto fährt. Wenn ich mich nicht um das kümmere, was er sagt, müßte ich ja ein Idiot sein, ihm soviel Geld zu zahlen.' Also sagte er: 'Wenn Du meinst, der Motor ist zu schlapp, dann wechseln wir ihn.'

Gott sei Dank lag ich mit meinen Aussagen neun von zehn Malen richtig, denn im Zweifelsfalle entschied er – zumindest zu meiner Zeit – immer zugunsten des Fahrers. Sicher, auch wir beide hatten kleine Auseinandersetzungen, doch glücklicherweise nicht zu viele und

noch in der Startaufstellung Änderungen am Auto vorgenommen. Ich machte dem Team nicht zuviel Druck und das Team mir auch nicht. Wir hatten ein großartiges Arbeitsverhältnis aber auch jede Menge Respekt füreinander. Ich hatte und habe noch immer großes Vertrauen in Franks Fähigkeit, ein Team zu managen.“

Wie siehst Du Damon Hills aktuelle Situation. Er ist Weltmeister, hat an 67 Grand Prix teilgenommen, 21 davon gewonnen, und wurde jetzt dennoch von seinem Team fallengelassen.

„Das ist richtig. Aber ich habe auch einen Burschen gesehen, der noch nie Formel 1 gefahren ist und die meisten

Der Williams ist das beste Auto, aber denkst Du, ein Fahrer, der für Frank fahren will, sollte wegen der guten WM-Chance auf Geld verzichten?

„Das ist wieder der alte Streit. Aber ich habe immer schon gesagt: 'Selbst Lester Pigott hätte auf einem Esel keine Chance, das Derby zu gewinnen, und der tollste Gaul mit einer Flasche im Sattel ebenso wenig.' Es muß schon ein guter Fahrer in einem guten Auto sein, und es zeigt sich immer wieder, daß die guten Fahrer irgendwann auch in den guten Autos landen. Klar, man braucht ein gutes Auto, aber man muß auch was damit anfangen können. Diese Verbindung ist es, die ein gutes Team ausmacht.

Genauso wenig hilfreich ist es, wenn Auto und Fahrer gut sind, aber der Renn-Ingenieur oder die Mechaniker nichts taugen. Das Gesamt-Paket muß eben stimmen, nicht einzelne Elemente.“

merkwürdig, Dinge auf diese Art und Weise zu erledigen. In meiner ganzen Williams-Zeit hatte ich ein offenes und geradliniges Verhältnis mit Frank und Patrick. Und sonst niemandem. Und das galt für praktisch jeden Bereich.

Wenn ich irgendetwas wollte oder zu sagen hatte, bin ich zu ihnen und hab's ihnen gesagt. Und umgekehrt lief es genauso. Und wir haben uns immer bemüht, unseren Deal so schnell wie möglich unter Dach und Fach zu kriegen. Umso schneller konnten wir uns zurücklehnen und entspannen.

Wofür braucht man einen Manager? Manager sind gut, um Geschäfte mit Außenstehende abzuwickeln, wie zum Beispiel möglichst hohe Sponsoren-Unterstützung herauszuholen und solche Sachen. Aber mit dem Burschen, für den ich fahre, würde ich auf jeden Fall immer noch selbst verhandeln.“



„Frank (hier mit Ecclestone) war ohne Zweifel der beste Bursche, für den ich je gefahren bin“

Wie wichtig war für dich das Geld?

„Ich habe mich bei Williams immer wohlfühlt, und das einzige Mal, daß ich mit Wechselgedanken gespielt habe, war Ende 1980. Aus finanziellen Erwägungen. Ich habe immer mit Frank direkt verhandelt. Entweder kam er zu mir nach Hause, oder ich bin zu ihm gefahren. Ich hatte nie einen Manager oder so 'nen Mist. Wir haben die Sachen von Mann zu Mann ausdiskutiert.“

Es gibt Spekulationen, daß die Sache für Damon anders gelaufen wäre, wenn er seine Verhandlungen selbst geführt hätte, statt seinen Rechtsanwalt einzuschalten?

„Ich persönlich halte es sowieso für

Wie schätzt Du Damon Hill ein?

„Eine schwierige Frage. Er ist Weltmeister, hat 21 Grand Prix gewonnen und ist allem Anschein nach ein sehr guter Formel 1-Pilot.

Aber der Fahrer, den ich wirklich hoch einschätze, ist der junge Däne Jan Magnussen, den Stewart Grand Prix vor einigen Wochen unter Vertrag genommen hat. Gleichgültig, wozu Jan Magnussen seinen Hintern auch gesetzt hat, der war immer und überall superschnell. Wirklich sehr beeindruckend. Ich an Frank Williams Stelle hätte daher Jan Magnussen vier oder fünf Millionen Mark gezahlt und ihn unverzüglich in mein Team geholt.“

Punkt, an dem sich Frank von einem Ron Dennis oder einem Ken Tyrrell unterscheidet. Er weiß, daß der Erfolg seines Unternehmens auch das Resultat einer sehr intensiven Partnerschaft mit einem ganz besonders fähigen Designer ist.

Daher trägt das Williams-Werk auch genauso sehr Patricks wie Franks Handschrift. In dem großen, und dennoch einfachen Bürokomplex hat Frank das Sagen. Hier verhandelt er mit Fahrern, mit der FOCA, mit Sponsoren und entscheidet, ob ein neuer Kleintransporter gekauft wird oder nicht. Die Fabrik dagegen untersteht Patrick Head – vom Entwicklungsbüro über die Fabrikationshalle bis zur Montageabteilung. Keiner seiner Kollegen im GP-Sport ist in der Lage, die Entwicklung und den Bau eines Prototypen so kosteneffizient und rationell zu bewerkstelligen wie Patrick. Es war weder Glück noch Zufall, daß die Leistung beider Motorenlieferanten, mit denen Patrick in den letzten zwölf Jahren zusammengearbeitet hat, positiv beeinflusst werden konnte. Der Erfolg sowohl von Honda als auch Renault ist unter anderem Patricks Fähigkeit zu verdanken, das Auto als die Summe vieler Einzelteile zu betrachten und die Motorenentwickler zur richtigen Zeit in die richtige Richtung zu lenken. Patrick baut Autos, die auf der Leistung und Qua-

Das Williams-Werk trägt genauso sehr Patrick Heads wie Franks Handschrift. Im Bürokomplex hat Frank das Sagen

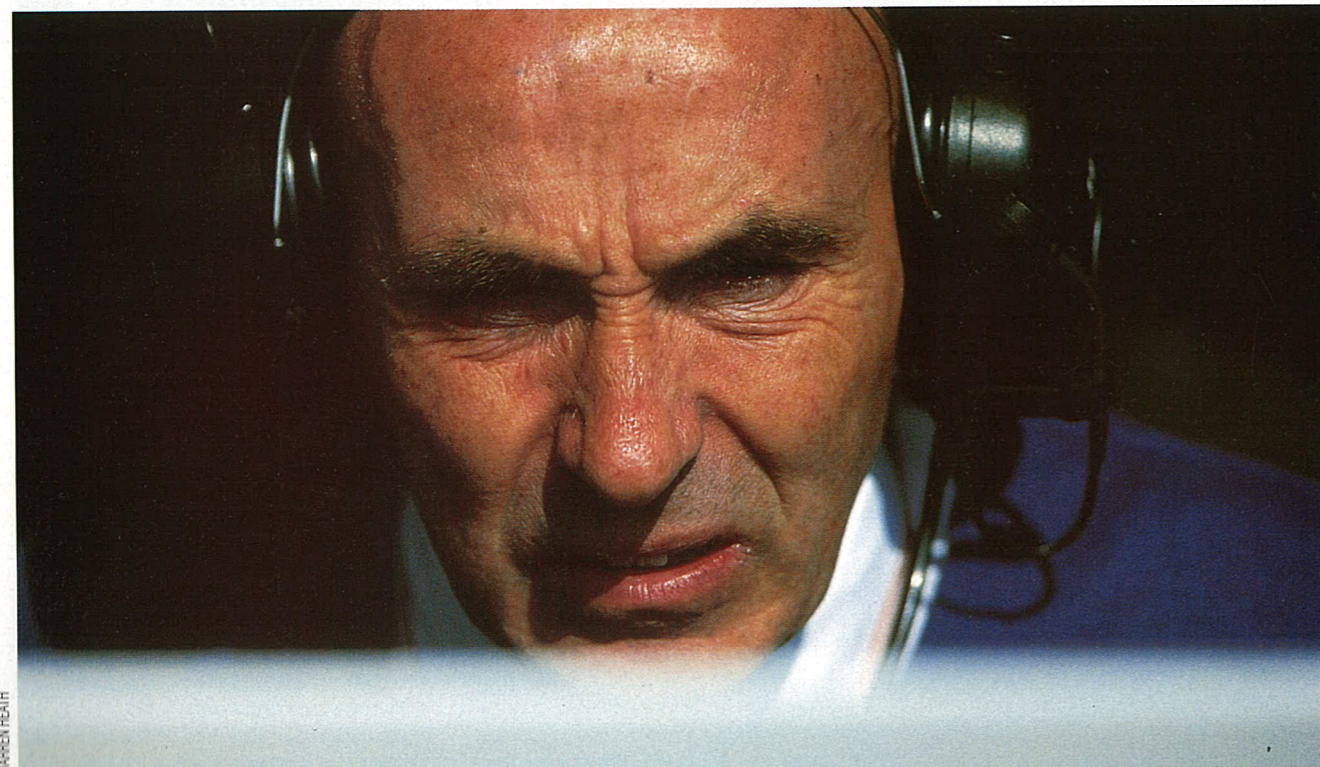
lität der Motoren aufbauen. Zusammen mit seinem Sinn für Disziplin und Wettbewerb ergibt dies eine perfekte Einheit: Frank schafft an, und Patrick liefert das Ergebnis.

Eines sollte aber klar sein: Frank war schon immer der Kaufmann und das Verhandlungsgenie. Er war es, der Canon in die Formel 1 holte, als alle – auch die Canon-Leute selbst – noch überzeugt waren, Canon werde die Sportwagen-Szene nie verlassen. Er war es, der Mansour Ojeh in die Formel 1 brachte. Er war und ist derjenige, der neue Sponsoren in die Formel 1 lockt. Seine Partnerschaft mit Patrick Head dauert nun schon zwanzig Jahre – genauso lange wie Colin Chapmans aktive Formel 1-Karriere. Etwas Vergleichbares gibt es nicht. Ferrari – einst ein Mann – wurde zu einer Plattform für verschiedene Designer und hat seit 1979 keine Welt-

meisterschaft gewonnen. Bei McLaren gab es am Anfang Bruce und seit den frühen Achtzigern Ron Dennis, den brillanten Strategen, der aber nicht in der Lage ist, ein technisch so perfektes Paket wie das von Williams-Renault auf die Beine zu stellen.

Ich bin sicher, daß Frank Williams als zukunftsorientierter Denker sich manchmal ein Rennleben ohne Patrick Head ausmalt, genauso wie Patrick manchmal davon träumt, für den Rest seines Lebens um die Welt zu segeln. Tatsache ist jedenfalls, daß Williams Engineering nichts anderes ist als Williams/Head. Das Unternehmen ist mittlerweile groß genug, daß es auch ohne die beiden als Technologieschmiede überleben könnte. Die Magie allerdings würde wohl auf der Strecke bleiben.

Der Zusammenhalt zwischen den beiden ist so groß, daß es dem Team selbst im tragischen Jahr 1994, als Ayrton Senna in einem Williams in den Tod raste, beinahe gelang, den Weltmeistertitel zu holen. 1996 war ein Williams/Head-Klassiker, nur noch steigerungsfähig durch das, was man immer tut: in die Zukunft blicken. Auf den ersten Frenzten-Einsatz, den nächsten Windtunnelversuch, den nächsten Test – aber auch auf die fundamentalen Elemente des Rennsports, die Frank vor zehn Jahren durch jene Krise hindurch Kraft gaben. ❶



DARRIN HEATH

Ein Mann, dessen Mimik mindestens ebenso legendär ist wie der Haarschnitt des Bernie Ecclestone: Frank Williams

Entwickelt von Williams

Der neue Williams Renault FW/18. Entwickelt, um das fortschrittlichste Fahrzeug der Welt zu sein.

Angetrieben von Renault

Jedes einzelne Teil dieser Rennmaschine steht für Höchstleistung und absolute Zuverlässigkeit.

Gezündet von Champion

Und im Zentrum seines Kraftwerks: zehn Zündkerzen von Champion auf ihrem Weg zum Erfolg.



ÜBER 300
Grand Prix Siege

Spitzentechnologie für jede Straße.



Die jungen Wilden

Ein Überblick der F1-Fahrschüler und möglicher Newcomer für 1997 – von ersten Gehversuchen bis zu jüngsten F1-Kontakten

Am Fahrerkarussell wird gedreht und geschraubt, vor den Türen der F1-Teams stehen die Talente Tag und Nacht Schlange. Außer dem Manager bringt mancher Pokale und Belege bisheriger Erungenschaften mit, andere einen Haufen Sponsoren. Hier die Steckbriefe und Bewerbungsunterlagen der möglichen 'Rookies' der nächsten Saison...

Ralf Schumacher
(30.6.75, Hürth)

KARRIERE: Der kleine Bruder des zweifachen Weltmeisters begann der Legende nach 2jährig mit dem Kartfahren, gewann 1991 erste Pokale, wurde 1992 Zweiter bei der deutschen Kart-Meisterschaft, im folgenden Jahr der deutschen Meisterschaft der Formel Junior. 1993 Debüt in der Formel 3 mit WTS. Dritter in der deutschen F3-Meisterschaft '94, und ein Jahr später Vizemeister.

HIGHLIGHTS: Macht bei seinem ersten Rennen in der Formel Junior (Norisring '93) den zweiten Platz. Erster beim F3-Finale in Macau '95. 1996 Formel Nippon-Meister mit dem Le Mans-Team (für das Bruder Michael '91 ein Rennen fuhr).

F1-KONTAKTE: Im Sommer '96 erste Tests auf McLaren, seit September bei Jordan unter Vertrag.

FLUCH/SEGNE: Der Nachname verpflichtet.



Jan Magnussen
(4.7.73, Roskilde/Dänemark)

KARRIERE: 1985 dänischer Kart Champion, '87 und '89 Junior World Kart Champion. 1991 und '92 Formel Ford 1600 (1992 Dritter in britischer FF1600-Meisterschaft, Sieger beim Formel Ford Festival). 1993 Vierter bei Opel-Lotus Europameisterschaft, debütiert im selben Jahr in der Formel 3 für Paul Stewart Racing bei den letzten drei Rennen der Saison. Entgegen den Wünschen seines Team-Chefs und dessen Vater, Paul und Jackie Stewart, steigt er 1995 nicht in die Formel 3000 ein, sondern auf Tourenwagen um; wird auf Mercedes Zweiter bei ITC, Achter bei DTM. 1996 in der ITC aktiv, fährt die letzten vier Rennen der Saison mit Mercedes in der IndyCar-Serie.

HIGHLIGHTS: 1990 Kart World Champion. Mit 14 Siegen 1994 Meister der britischen F3-Meisterschaft. „Der beste F3-Fahrer, den ich je gesehen habe“, schwärmt Jackie Stewart. Bei F1-Debüt '95 (als McLaren-Testfahrer) in Aida Zehnter.

F1-KONTAKTE: 1995 und '96 offizieller Testfahrer für McLaren. 1997 neben Barrichello bei Stewart Grand Prix.
SEINE TRÜMPFE: Mercedes-Benz mag Magnussen und gab ihm deshalb in allen Serien immer gerne Schützenhilfe; McLaren-Mercedes-Marlboro-Team-Boss Ron Dennis mochte allerdings seine Nikotingewohnheiten wenig und wollte ihn daher nur als Testfahrer.



Toranosuke Takagi
(12.2.74,
Shizuoka/Japan)

KARRIERE: Mit 12 Karts, massig Pokale. In Japan 1992 in der Formel Toyota, ersetzt '93 Jacques Villeneuve in Toris-F3. Ende '94 Einstieg in die Formel Nippon, in der er '96 Vierter wird (vor Fontana).

HIGHLIGHTS: Bei Japans Kart-Meisterschaft '90 gewinnt er jedes Rennen. 1995 mit drei Siegen 'Rookie des Jahres' der Formel Nippon.

F1-KONTAKTE: Bisher keine. Wird im Januar '97 als offizieller Testfahrer von Tyrrell debütieren.

AUSSICHTEN: Als Schützling des Ex-F1-Fahrers (und neuen Sport-Direktors bei Tyrrell) Satoru Nakajima hat er gute Karten, bei Tyrrell 1998 mehr zu machen als Tests zu fahren.



Shinji Nakano
(1.4.71, Japan)

KARRIERE: Erste Gehversuche im Kart, 1989 in die japanische Formel 3. 1990 und '91 in der Formel Vauxhall, '92 Rückkehr in die japanische F3. Im folgenden Jahr außerdem Formel Nippon (mit Satoru Nakajima), wo er die Saison '96 (wie im Vorjahr mit Dome) als Sechster beendet.

HIGHLIGHTS: Direkter Wechsel von Kart in die Formel 3. 1991 Zweiter der britischen Formel Vauxhall.

F1-KONTAKTE: Nach 96er Grand Prix von Japan in Suzuka Test mit Ligier Mugen-Honda. Zufriedenstellend, zweiter Test in Barcelona soll folgen.

AUSSICHTEN: Heißer Favorit bei Ligier als zweiter Mann neben Olivier Panis.

Falls das nicht klappt, sollte ein F1-Cockpit bei Dome '98 drin sein.



Giancarlo Fisichella
(14.1.73,
Rom/
Italien)

KARRIERE: Ab '82 Kart, zehn Jahre später Einstieg in die italienische Formel 3, Sieg beim Saison-Finale. 1993 Dritter der italienischen Formel 3 mit Jolly Club Dallara-Fiat. In der ITC seit 1995 auf Alfa dem Material entsprechend ordentlich.

HIGHLIGHTS: 1990 Gewinner beim Hongkong Karting Grand Prix. Sieg beim Saison-Finale seines ersten Jahres in der Formel 3, im folgenden Jahr Champion. Gilt als italienisches Talent der Zukunft.

F1-KONTAKTE: Seit 1996 mit Minardi aktiv. Beeindruckte '96 bei Tests für Ligier in Portugal.

AUSSICHTEN: Würde sich als Benetton-Fahrer anbieten, sollte Alesi beispielsweise zu Jordan wechseln, orakelt *Motorsport aktuell*.



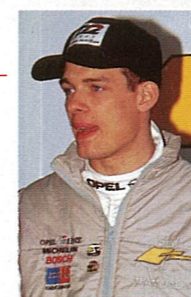
Alexander Wurz
(15.2.74, Perchtoldsdorf/Österreich)

KARRIERE: Mitte der Achtziger erfolgreicher BMX-Fahrer. 1989 und '90 Kart-Meisterschaften in Österreich und im Mittleren Osten. 1991 Zweiter bei österreichischer Junior Formel Ford 1600 Meisterschaft, ebenso (auf internationaler Ebene) beim FF1600-Cup. 1993 in der deutschen Formel 3 aktiv, wo er im folgenden Jahr Zweiter und '95 Sechster wird. 1996 auf Opel in der ITC am Start.

HIGHLIGHTS: BMX-Weltmeister. 1992 FF1600-Champion in Österreich, Deutschland und beim International Cup. Le Mans-Sieger '96 auf Joest-Porsche (mit M. Reuter und D. Jones).

F1-KONTAKTE: Jungfernfahrt und Sauber-Test auf A1-Ring in Österreich. Anfang November als Testfahrer mit Benetton in Estoril.

AUSSICHTEN: Wahrscheinlicher Testfahrer für Benetton, ansonsten '97 eher in der GT-Serie aktiv.



Dario Franchitti
(19.5.73,
Edinburgh/
Schottland)

KARRIERE: Ab 1981 Karts; 1984 schottischer Junior Kart Champion, 1985 und 1986 britischer Junior Kart Champion, 1987 World Kart Championship Finalist, 1988 wieder schottischer Junior Kart Champion, 1989 Zweiter beim British Senior Kart Championship. 1992 Vierter beim Formel Vauxhall Lotus Championship. 1994 Vierter bei britischer Formel 3-Meisterschaft. 1995 auf Mercedes Fünfter in DTM-Serie, Dritter in ITC-Serie, 1996 weiter in ITC aktiv.

HIGHLIGHTS: Zig Kart-Siege. 1993 Formel Vauxhall-Lotus Champion.

F1-KONTAKTE: Ende 1995 McLaren-Test (mit mehreren talentierten Frischlingen) in Jerez/Spainien.

AUSSICHTEN: Ende des Jahres offenbar nicht mehr so viele wie während der Saison.



Jörg Müller
(3.9.69, Hückelhoven)

KARRIERE: Kindheit in Karts, 1988 Formel Ford 1600, 1989 deutsche Formel Opel-Lotus, von 1990 bis 1995 Formel 3, wo er sofort mit Superspeed überzeugt ('91 Vierter, '92 Siebter); bleibt in der F3 allerdings dann doch ganze fünf Saisons hängen. „Meine ersten drei Jahre, mit dem Malte Bongers Team, waren schwierig, weil ich ganz auf mich gestellt war. Wenn das Team sagt, ein Problem sei auf mich zurückzuführen, und ich sage, es läge am Auto oder dem Motor, dreht man sich schnell im Kreis. Mit einem zweiten Fahrer im Team passiert einem so was nicht.“ 1995 Super-Touren-Wagen-Cup mit BMW. 1996 Formel 3000, Ende des Jahres Tests für Bettenhausen in der IndyCar-Serie.

HIGHLIGHTS: Gilt schon 1988 in der FF1600-Serie als 1A-Talent, mindestens auf einer Stufe mit Michael Schumacher, der im selben Jahr in derselben Formel debütiert. 1989 Meister der deutschen Formel Opel-Lotus. Gewinnt mit Bongers F3 in Monaco, ab '94 mit Dr. Markos massig F3-Rennen. In der F3000 '96 trotz schwierigen Bedingungen Sieger des zweiten Rennens in Pau/Frankreich, am Ende der Saison Europameister.

F1-KONTAKTE: Zwei Tests 1996 für Arrows, doch das Rennen macht Pedro Diniz, der in Suzuka offiziell als Hill-Kollege für '97 verkündet wird.

AUSSICHTEN: BMW mag ihn, würde ihn trotzdem sowohl in der Formel 1 als auch der IndyCar-Serie der Obhut Mercedes' überlassen. Tom Kristensen hat ihn zwar im Bettenhausen-IndyCar ausgestochen, gilt aber als heißer Tip für das F1-Comeback von Lola. Daher bleibt Müller für 1997 im Gespräch bei Sauber.

Falls das nicht klappt, will er auf keinen Fall als F1-Testfahrer jobben, dann lieber für ein Jahr in die USA (und irgendwann in einem von BMW motorisierten Auto in die F1 zurückkehren?).





BEIM ERSTEN MAL...

MIT SPANNUNG ERWARTET, SEIT JAHREN ERHOFFT:
HEINZ-HARALD FRENTZEN IM WILLIAMS.
ABER WAS HAT ZZ TOP DAMIT ZU TUN?

STORY VON ADAM COOPER. FOTOS VON GAVIN LAWRENCE/SUTTON

Der 22. Oktober 1996. Estoril. Für Heinz-Harald Frenzen ein ganz besonderer Tag. Denn erstmals darf er sich hinter das Steuer eines F1-Autos seines neuen Arbeitgebers Frank Williams klemmen. In dessen Team – in den Neunzigern ständig das Maß aller Dinge – wird Frenzen nächstes Jahr seinen ersten Angriff auf den WM-Titel starten.

8.30 Uhr: Ein herrlicher Morgen. Die aufgehende Sonne scheint auf verlassene Tribünen, nur ein älterer Mann, der geruhsam einen Besen schwingt, stört das ruhige Bild. Hinter den Boxen stehen einige Williams- und Renault-Trucks, ansonsten herrscht im riesigen Fahrerlager gähnende Leere.

Dann erscheinen ein paar Fotografen in Leihwagen und laden ihre Ausrüstung aus. Der erste Hinweis darauf, daß hier und heute etwas Besonderes stattfinden wird.

Erst vor neun Tagen ertönte in Suzuka der Schlußgong der Saison '96, doch die F1-Uhr steht nie still. Andere Fahrer mögen jetzt Urlaub haben, aber HH Frenzen ist ganz heiß darauf, endlich zum ersten Mal sein neues Spielzeug zu begutachten. Wie ein Tiger im Käfig streicht er – in Jeans und kariertem Hemd – durch die Boxengasse. In der Box vollzieht derweil Williams' Test-Team die letzten Handgriffe am FW18/05, der, genau wie Frenzen, aus Japan zurückgefliegen wurde. Dort diente er als fünftes, als Ersatz-Ersatz-Chassis. Es ist das

Chassis, in dem Jacques Villeneuve den GP auf dem Nürburgring gewann, und das er später, beim Qualifying in Magny-Cours, einem äußerst heftigen Crashtest unterzog.

9.15 Uhr: HH Frenzen hat sich umgezogen. Da er bis Jahresende noch bei Sauber, Ford und den dazugehörigen Sponsoren unter Vertrag steht, ohne deren Entgegenkommen dieser erste Williams-Einsatz nicht möglich wäre, ist seine Montur sponsorenfrei: der Rennoverall strahlend weiß und neutral, den Gürtel zieren lediglich sein Name und die deutschen Farben, den Helm das dunkelblaue HHF-Design mit den schwarz-rot-goldenen Streifen. Die Boxen-Tore bleiben verschlossen, und die sechs TV-Teams sowie das Dutzend Fotografen müssen sich in Geduld üben.

9.55 Uhr: Seit zwanzig Minuten sitzt Frenzen im Auto. Vor Suzuka wurde in der Williams-Fabrik eine Anprobe vorgenommen, und nun sitzt er in einem leicht überarbeiteten Hill-Sitz. Noch sucht er nach der optimalen Sitzposition, macht sich dabei mit den Knöpfen und Armaturen vertraut. Endlich röhrt der Renault-V10 los. Fotografen und Kamera-Männer springen auf, und die Tore öffnen sich. Der Williams schiebt sich aus der Box. Erstaunlich geruhsam rollt Frenzen die Boxengasse hinunter. Er muß ein neues Getriebe einfahren und ist zum ersten Mal seit seiner Kart-Zeit mit zwei Pedalen – und Handkupplung – unterwegs. Da ist es schon eine Leistung, daß er weggommt, ohne das Auto ein einziges Mal abzuwürgen.

Früh übt sich, wer 1997 Weltmeister werden will. Für Frenzen begann der Marsch zum möglichen Titel am 22. Oktober '96 – In Estoril

Der 'Feger' läßt sich durch die Aktivitäten auf der Strecke nicht von seiner Arbeit ablenken, die Tribüne ist mittlerweile mit vier Zuschauern besetzt, Nach einer langsamen Runde steuert Deutschlands neue WM-Hoffnung wieder die Box an.

10.11 Uhr: Nach einem schnellen Check werden vorgewärmte Slicks aufgezogen, und HH macht sich erneut auf den Weg. Dieses Mal läßt er's schon in der Boxengasse ordentlich krachen und wirbelt riesige Mengen Staub auf, während er auf die noch sehr Grip-arme Strecke geht. Test-Team-Ingenieur Grant Tuff eilt mit dem Rest der Truppe zur Boxenmauer, an der die Signal-Tafel lehnt. Sie ist schon mit einer deutschen Flagge versehen, und der Signal-Geber grinst: „Das ist hier schon fast wie bei der UNO.“ In seiner Kiste mit Buchstaben und Zahlen hat er Villeneuves Ahornblatt, die Trikolore des Testfahrers Jean-Christophe Boullion und sogar eine schweizer Flagge für den Gelegenheits-Tester Alain Menu. Desweiteren der jetzt unnötige Union Jack für Damon Hill. 'L5' wird gezeigt, und Frenzen macht sich auf einen 5-Runden-Run.

Zwar geht es nicht um gute Zeiten, aber Villeneuves schnellste Renn-Runde war eine 1.22,873. Frenzen hat eine schwierige Aufgabe vor sich. Ein ungewohntes Auto, ein anderer Motor, ein einzufahrendes Getriebe und ein Armaturenbrett und Bedienungselemente, die soweit von dem entfernt sind, was er kennt, daß sie genauso gut aus einem UFO stammen könnten. Und er experimentiert mit dem 'Linksbremser'. Die Signal-Tafel spiegelt seinen Lernprozeß deutlich wieder: 1.32,4; .30,7; .28,6; .27,2. Und wieder

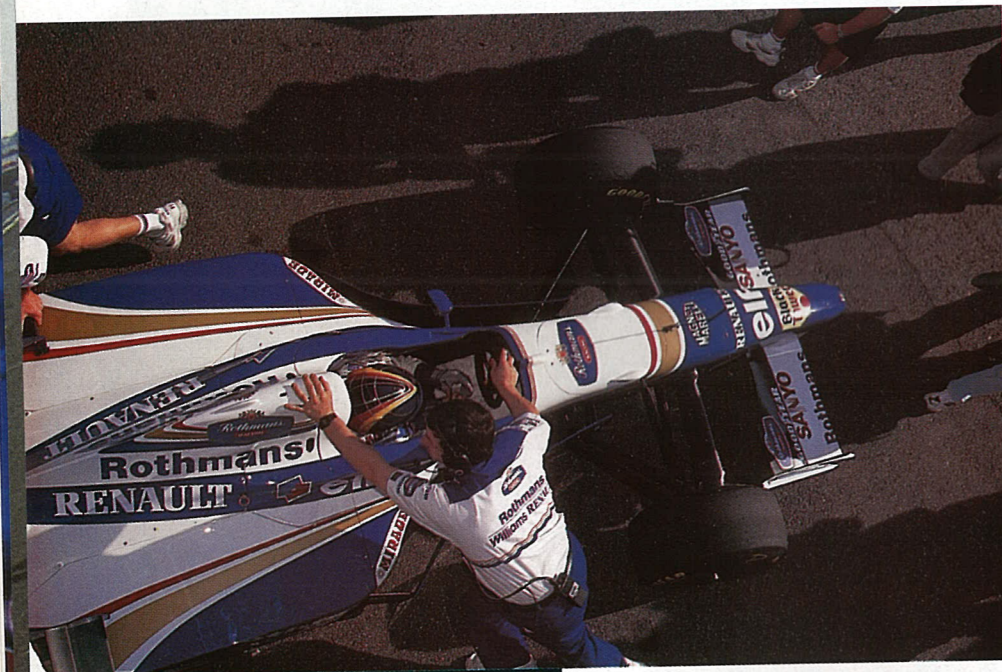
zurück in die Box. Er hat, so sagt er, noch Probleme, den linken Fuß beim Fahren von der Bremse zu halten.

10.40 Uhr: Kurze Diskussion mit den Ingenieuren, ein paar kleine Änderungen am Auto und weiter geht's. Sofort findet er ein paar weitere Sekunden, legt eine Serie von .25,0; .24,8; .25,1 und .25,2 hin, bevor er erneut in der Box eintrifft. Mit der zweiten Runde dieses Runs, der sechsten seiner schnellen im Williams, hat er seine beste Rennrunde im Sauber egalisiert. Das ist doch schon was. Mittlerweile sind Wolken aufgezogen, und das Wetter droht zu kippen. Die Mittagszeit naht, und das Team beschließt, ihn vorher nicht mehr rauszuschicken.

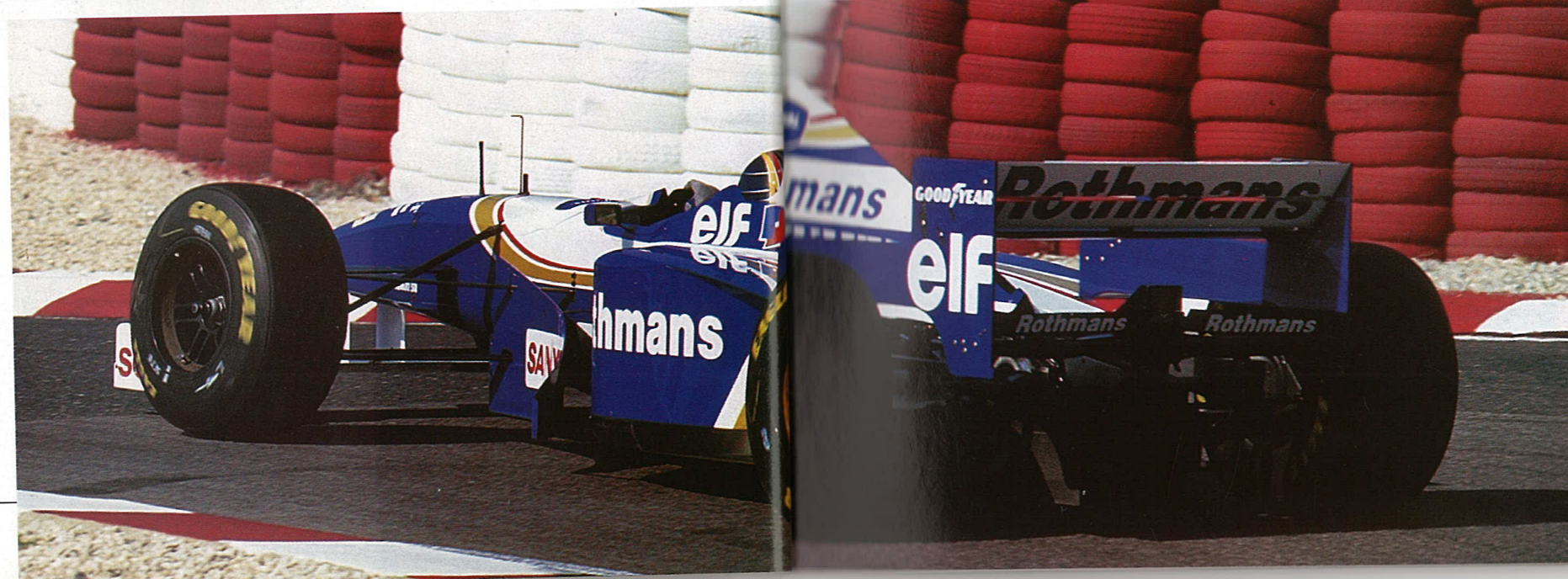
11.57 Uhr: Renaults Presseemann geleitet Frenzen zur Rückseite der

Box, wo die Presse wartet. TV-Interviews auf deutsch, französisch, portugiesisch und englisch stehen an. Doch aus Vertragsgründen darf er nicht allzuviel sagen, seine Hände sind gebunden. Keine Chance, daß er Ford peinliche Momente verschafft, indem er Renault über den grünen Klee lobt. Doch das Leuchten in seinen Augen spricht Bände.

12.25 Uhr: HH schlendert zur Catering-Box, um ein paar Happen zu sich zu nehmen. In der Williams-Küche hat er einen alten Bekannten: Paul 'Fat Controller' Edwards verköstigte ihn schon 1992, als er für Euro Racing Sportwagen-Rennen fuhr. Bei einem Teller Nudeln trifft er jemanden, der in seinem zukünftigen Leben eine große Rolle spielen wird: Erwin Göllner. ▶



„Mich '97 an Hill zu messen, ist nicht fair. Der ist schließlich zwei Zentimeter größer als ich“



Frank Williams:
„Heinz-Harald sollte hier keine tollen Runden hinlegen, sondern Team und Auto kennenlernen, und wir ihn“

Genießen Sie die Klangreinheit von Klassik, Jazz oder Rock



Testen Sie die neue SOUND-Taste



Let's make things better.

SOUND TASTE

Die SOUND-Taste bringt Ihnen Musikgenuß vollendung. Der digitale Sound Processor wählt exakt Audio-Frequenz-Kurve für Ihre Lieblingsmusik. Erleben Pop, Jazz, Klassik und Rock als wäre es Live!



PHILIPS



Frentzen: Gejagt von den Medien (oben), wohlwollend beobachtet von Papa Harald (unten)

der in dieser Saison für Damon Hills körperliche und geistige Fitneß sorgte. Eines der Service-Mädels fragt: „Nachtisch?“ „Gerne“ antwortet HH, „wie wär's mit einem Steak Mignon?“ „Ääh, da muß ich mal...“ „Hey, war nur ein Scherz!“ Eindeutig, an Frentzens Art von Humor wird sich das Team erstmal gewöhnen müssen.

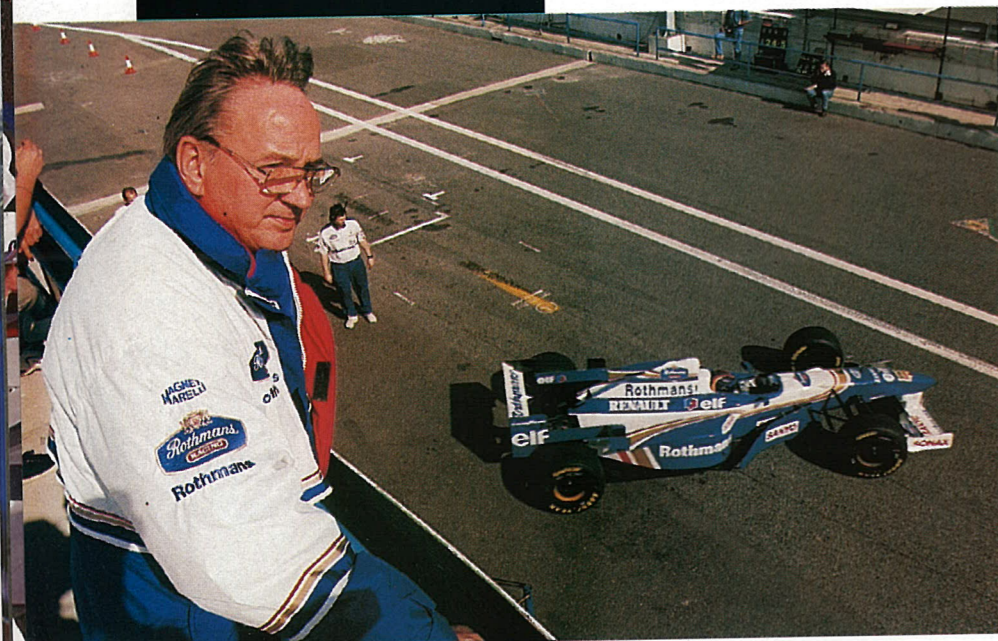
13.00 Uhr: Ein lächelnder Besucher trifft ein. HH's Vater Harald, begleitet vom Schwiegersohn und dem 72-jährigen Kurt Wilms, einem früherer Mille Miglia-Fahrer, der heute Präsident des Frentzen-Fan-Clubs ist. „Ein großer Tag für ihn“, frage ich Frentzen Sr., und der antwortet: „Für mich auch.“

13.36 Uhr: Mittlerweile ist Jock Clear, Villeneuves Renn-Ingenieur, aufgetaucht. Er möchte sich einen Eindruck vom Verlauf der Dinge verschaf-

fen. Hills Ingenieur Tim Preston, der sich in Zukunft um Frentzens Auto kümmern wird, ist noch im Urlaub. Die Strecke ist wieder offen, und auf neuen Reifen startet Frentzen wieder durch. Das Team erwartet weitere fünf Runden, doch schon nach einer .23,8 und einer .24,3 kommt Frentzen wieder angerollt. Inzwischen geht es etwas lockerer zu, und das Boxentor bleibt offen. An der vorderen Aufhängung werden einige Veränderungen vorgenommen, während Frentzen im hinteren Teil der Box mit den Ingenieuren spricht. Die Zuschauer-Menge ist auf 29 angewachsen, darunter einer, der aussieht wie einer von ZZ Top.

13.55 Uhr: Erneut heißt die Devise: Runter mit den Reifendecken und rauf auf die Piste. Für den Rest des Nachmittags folgt ein 'Short Run' dem nächsten. Die dunklen Wolken haben sich verzogen, und die portugiesische Sonne gibt, was sie kann. Frentzen fährt eine .24,0, eine langsamere .27,6 und eine .24, 9. Immer wieder werden kleinere Änderungen am Auto vorgenommen. Mittlerweile hat ein Mädchen in der ersten Tribünenreihe die Aufmerksamkeit des Teams erregt. Mit weißem Top und Sonnenbrille sieht sie bemerkenswert cool aus. Während einer eher schlaffen Phase erklärt sich ein mutiger Freiwilliger bereit, rüberzufahren und sie in die Box einzuladen. Kurz darauf nimmt er auf der Tribüne neben ihr Platz. Kurz darauf erheben sich die beiden. Die Boxencrew grölt – ob dieser Leistung – anerkennend. ZZ Top schmolzt.

14.59 Uhr: Wieder mit neuen Reifen auf die Strecke. Erneut ist die erste Runde schnell, eine .22,8, gefolgt von einer .23,4. Beim übernächsten Run würgt HH den Motor beim Verlassen



Getestet und für gut befunden

Beim ersten Test im Williams ging es für Heinz-Harald Frentzen um einiges: Offiziell war es zwar nur ein Test zum Eingewöhnen, doch für den Mönchengladbacher galt es auch, Zweifel an seinem technischen Verständnis auszuräumen. Die – stellvertretend für viele – Benetton-Boß Flavio Briatore jüngst publik machte: „Der Frentzen ist doch noch weniger in der Lage, ein Auto abzustimmen als Alesi.“

Doch auch diese Hürde nahm HH locker. Das Team hatte am Auto einige Änderungen vorgenommen, ohne ihn zu informieren, doch Frentzen kam den Dingen schnell auf die Spur. „Er hat uns genau das gesagt, was wir hören wollten“, freute sich Team-Manager Dickie Stanford. Auch Frank Williams lobte seinen neuen Fahrer: „Heinz-Harald sollte hier keine tollen Runden hinlegen, sondern Team und Auto kennenlernen, und wir ihn. Doch er hat uns bereits gezeigt, was er kann.“

Diese Hürde bestand Frentzen also ebenfalls mit Auszeichnung. So gut lief die Arbeit, daß der ursprünglich auf vier Tage angesetzte Test in Estoril schon nach drei Tagen beendet wurde. Nur an den Humor des Deutschen wird sich das Team erstmal gewöhnen müssen (Siehe Story). Weiteres Beispiel gefällig?

Frage: Du wirst '97 an Damon Hill gemessen werden. Ist das fair?
HHF: „Das ist nicht fair, der ist schließlich zwei Zentimeter größer als ich!“

„Hey, ich werde hier gerade von einem Ford Escort überholt.“ Schon wieder das Humor-Problem

Patrick Head in Japan zu Frenzen: „Das wird kein Ritt auf einem fliegenden Teppich. Auch der Williams ist nur eine Maschine...“

der Box ab. Der erste und einzige Fehler des Tages, aber, wie ein Team-Mitglied erläutert: „Das passiert Damon und Jacques ständig.“ Noch ein paar Runden, dann hat er Zeit, aus dem Auto zu klettern, die Beine zu strecken und seine Gedanken zu sammeln. Er mümmelt an einer Banane, trinkt einen Schluck Mineralwasser und wirft einen Blick auf die Telemetrie. Jetzt ist auch das Mädel da. Eine Stewardess aus Pedro Lamys Heimatstadt, spricht perfekt Englisch und ist eine Art Rennsport-Fan. Sie erhält einen Paß mit handgeschriebenem Namen; ihrer ist es allerdings nicht. Auf ihre Frage, wer C. Rumpet sei (crumpet = englisch für Miese), antwortet niemand.

16.39 Uhr: Heinz Harald beginnt eine neue Serie von 'Runs'. Das Team hatte Probleme, ihn über Funk zu ver-

mal darf er richtig Gas geben und zeigen, was er kann. Seine bisher beste Runde ist die .22,8, und an der Boxenmauer werden inoffizielle Wetten abgeschlossen, was er für eine Zeit schaffen wird. Die Schätzungen liegen zwischen 1.21,6 und 1.22,3. Der Mann mit der Uhr sagt, daß er versuchen wird, es so hinzukriegen, daß er selbst gewinnt, und als HH die Linie überquert, bleibt die Uhr bei 1.21,7 stehen. Eine schnelle Überprüfung bei den Jungs von der Telemetrie – und tatsächlich: 1.21,68 sagt der Computer. „Das wird auf .27 aufgerundet“, fordert einer der Wetter.

17.11 Uhr: Zwar dürfte noch eine Stunde gefahren werden, doch es sind ja noch drei Tage Zeit, also gibt es keinen Grund, es zu übertreiben. Frenzen scheint mit sich selbst sehr zufrieden zu sein. Darf er auch. Vor gut einem Monat fuhr er sich fast das Herz aus dem Leib, um seinen Sauber mit 1.22,325 auf die elfte Start-Position zu fahren, doch in diesem Auto werden solche Zeiten zur Routine-Übung, selbst mit reichlich Sprit an Bord. Alles in allem hat er 54 Runden gefahren, die Hälfte davon allerdings aus der Box raus oder wieder rein.

Noch ein schnelles Treffen mit der Presse, dann geht es mit den Ingenieuren zum 'Debriefing' ins Motorhome. Fräulein C. Rumpet verabschiedet sich, sagt, daß sie ihren Blick hinter die F1-Kulissen sehr genossen hat.

19.00 Uhr: Frank Williams und Patrick Head treffen ein, wollen ihren neuen Mann mal unter die Lupe nehmen. Doch der steckt gerade tief in einem zweiten 'Debriefing', das Gespräch wird also noch warten müssen. Stanford und die Ingenieure informieren die Teamoberen aber schon mal über die Ereignisse des Tages.

20.10 Uhr: Inzwischen ist es stockfinster. Die Mechaniker haben sich ihre Lasagne zu Gemüte geführt, das Debriefing ist zu Ende, und Frenzen begibt sich mit seinem Manager Ortwin Podlech zur Catering-Box.

Bald gesellt sich Frank Williams zu einem Informations-Gespräch dazu. Etwas früher schon hatte Patrick Head Ortwin gefragt, wie der Tag gewesen sei, doch da hatte Podlech geantwortet, er habe noch keine Zeit gehabt, mit seinem Mann zu reden.

„Das habe ich ihm schon in Japan vorausgesagt“, antwortet Patrick Head, „daß das hier kein Ritt auf einem fliegenden Teppich wird. Jeder glaubt, man muß sich nur reinsetzen und losfahren, aber auch der Williams ist eben nur eine Maschine...“

stehen, also wurde ein Funk-Test vereinbart. Soweit das Team ihn nun versteht, sagt er irgendetwas über ein Straßenauto auf der Strecke. Panik bricht aus, und Team-Manager Dickie Stanford sprintet zu den Marshals, um sie über den unwillkommenen Eindringling zu informieren.

Aber Heinz-Harald dreht weiter seine Runden, also bleiben die Sicherheits-Fahrzeuge, wo sie sind. Als Frenzen wieder reinkommt, erzählt er, was los war. Um den Funk-Test gebeten, sagte er ins Mikrofon: „Hey, ich werde hier gerade von einem Ford Escort überholt.“ Schon wieder das Humor-Problem.

17.05: Der letzte Run des Tages, und der Scherzbold bekommt einen letzten Satz neue Reifen verpaßt. Dies-



Sitz- und Pedal-Position bereiten Probleme, dennoch läuft der Test vielversprechend

Nur DM 475,-



sparco



GRAND PRIX LEGENDS

Originalgetreue Sparco-F1-Overall-Replika-Jacken

Offiziell anerkannte Kopien der Originaljacken von Rennfahrer-Overalls wie sie von den Formel 1-Teams Rothmans Williams Renault und Benetton getragen werden

F1-Overalls erfüllen heute nicht nur Lebensrettungs- und Feuerschutz-Funktionen. Durch die Aufnäher der Sponsoren von Teams und Fahrern sind die Overalls von heute so farbenprächtig und optisch aufregend wie nie zuvor.

Die Mehrheit der F1-Fahrer setzt auf Sparco-Overalls. Ab sofort können auch Sie sich im Look der Formel 1 kleiden- und zwar mit Jacken im originalgetreuen Overall-Design der Williams-Fahrer Damon Hill und Jacques Villeneuve sowie der Benetton-Fahrer Gerhard Berger und Jean Alesi.

Mit den Aufnehmern aller 96er Sponsoren haben sie mit diesen Sparco-Williams- und Benetton-Replika-Jacken somit Gelegenheit, hochaktuelle und aufsehenerregende Kleidungsstücke zu erwerben. Sie sind in den Größen Klein, Mittel, Groß und Extragroß für DM 475,- - erhältlich.

Bitte bestellen Sie umgehend. Lieferungen nur solange der Vorrat reicht!

PRIORITÄTS-AUFTRÄGE FAX NR: 00 (44) 171 727 8054

Senden Sie an: Grand Prix Legends, Unit 15, Ruston Mews, London W11 1BR, England

Eine Sparco-Replika-Overall-Jacke kostet DM 475,- inklusive Versandkosten

Bitte senden Sie mir: Rothmans - Größe/Menge: S M L XL

Bitte senden Sie mir: Benetton - Größe/Menge: S M L XL

Zahlung: mit Euro Scheck oder Kreditkarte, zahlbar an Grand Prix Legends.

Ich bezahle mit: Euro Scheck Kreditkarte

Karte Nr:

Ablaufdatum: / (Kreditkarten Kontauszüge zeigen den Zahlungsempfänger als Lylebam Ltd an)

Unterschrift: Herr/Frau/Fräulein

Adresse:

Land:

Postleitzahl: Tel Nr:

Bitte berücksichtigen Sie, daß wir bis zu 28 Liefertage benötigen. Wenn Sie mit Kreditkarte bezahlen, kann der Betrag geringfügig höher oder niedriger liegen, je nach Währungskurs.

Made in China

STATT REIS UND
OCHSEN:
LÄRM IN DEN
BOXEN

STORY VON JEREMY HART
FOTOS VON DARREN HEATH

Ob auf zwei Fliegen, die über eine Fensterscheibe krabbeln, oder auf zwei Fahrrädern, die sich durch den Verkehr schlängeln: Chinesen wetten auf alles, was sich bewegt.

Doch zu Beginn der dritten Oktoberwoche hätte selbst der optimistischste Zocker keinen Pfifferling darauf gesetzt, daß die Geröll-übersäte Baustelle sich rechtzeitig in die Rennstrecke verwandeln würde, auf der die donnern-den Le Mans-Sportwagen den Höhepunkt ihrer WM bestreiten sollten.

Weniger als zwei Wochen, bevor Chinas erste permanente Rennstrecke mit den Porsche und McLaren ihre Feuertaufe bestehen sollte, hätte man auf dem 4,02-Kilometer-Kurs von Zuhai, auf der 1998 der erste Große Preis von China stattfinden soll, kaum eine Rallye, geschweige denn ein Straßenrennen, abhalten können.

Die Arbeiter campierten in den Boxen – auf Holzbrettern und in Moskitonetze gehüllt. Ihren Reis kochten sie in Wasser aus einem trüben “Teich” hinter dem Boxengebäude, und 14 Stunden täglich arbeiteten sie auf einem höchst fragilen Baugerüst aus Bambus am Skelett des Kontroll-Turms.



Vater der Strecke:
Joe Lim (rechts)

In jedem anderen Land der Welt würde die so späte Fertigstellung einer ▶





Rennstrecke dazu führen, daß die FIA-Mächtigen einen Gehirnschlag erleiden und die Teams eiligst ihre Flügel ins nahegelegene Hongkong stormieren würden. Nicht so in China.

China will so dringend einen Grand Prix, daß dieser Wunsch dem Land schon fast Schmerzen verursacht. Vom IOC bei der Bewerbung um die Olympischen Spiele 2000 brüskiert, von vielen anderen Sport-Hoheiten für die schrecklichen Ereignisse auf dem Platz des Himmlischen Friedens geächtet, sehen die ultra-ehrgeizigen Chinesen die Formel 1 als den Weg zurück in die sportliche Akzeptanz.

„Ein Grand Prix könnte für Chinas

die Sponsoren der Formel 1 zu erobern.

Chinas Provinz Guandong hat sich mittlerweile zum kapitalistischen Zentrum einer ehemals vom Kommunismus gebeutelten Region entwickelt. Guandong befindet sich augenblicklich auf dem Gipfel einer wirtschaftlichen Flutwelle, die von Hongkong über den Perlenfluß hinwegströmt und ist kapitalstark wie nie zuvor. Es ist Chinas wirtschaftliche Vorzeige-Provinz, wohingegen selbst Peking wohl kaum die nötigen finanziellen Mittel für den Bau einer F1-würdigen Rennstrecke aufbringen könnte.

Daß die meisten Chinesen kein Privat-, geschweige denn ein Renn-Auto



Auf der Großbaustelle wird die erste Rekord-Runde geplant – die der Aufpasser verhindern soll – was ihm nicht gelingt



beliebt. Er ist eben erfolgreich.“ Dennoch sind die chinesischen Yuppies, auch Chuppies genannt, nur vorübergehend damit zufrieden, eine deutsche „Langnase“ anzufeuern. Wesentlich lieber würden sie einem chinesischen Fahrer – wie beispielsweise Kwok Hoi Sang – zujubeln.

Kwok ist einer der jungen aufstrebenden chinesischen Teilzeit-Rennfahrer. Einmal im Jahr steigt er in einen Mitsubishi Lancer, um mit rund einem Dutzend Konkurrenten bei einem Rennen à la Markenpokal Farbe und Karosserie-Teile auszutauschen. Das 1994 zum ersten Mal ausgetragene Rennen – damals auf den huckligen

Straßen des Hafens – diente als Rahmenveranstaltung für das internationale Sportwagen-Rennen. Dieses Jahr führen die chinesischen Fahrer, genau wie die Sportwagen, auf dem brandneuen Zuhai International Circuit.

„Es wird nicht mehr lange dauern, bis China seinen ersten internationalen Rennfahrer hat“, sagt Kwok, der für den Rest des Jahres damit zufrieden sein muß, im Ferrari 348 seines Freundes Wu Ion Meng durch Zuhai zu göndeln. „Es ist schwer, genau zu sagen, wie lange es noch dauern wird, aber China ist ein starkes Land, und wenn

besitzen, dämpft ihre Begeisterung für den Rennsport nicht im geringsten. Jeder Grand Prix wird vom Staatskanal CCTV in voller Länge live übertragen, und mehr als 500 Millionen, rund das Doppelte der Bevölkerung der USA, schaut regelmäßig zu.

„Für die jungen Chinesen gehört der Motorsport zur Kultur“, sagt Lim, „genauso, wie sie heute den Unterschied zwischen Armut und Reichtum kennen, können sie zwischen den erfolgreichen und weniger erfolgreichen Teams der Formel 1 unterscheiden. Deshalb ist Michael Schumacher hier auch so

wir erst mal einen eigenen GP haben, wird das Interesse weiter wachsen.“

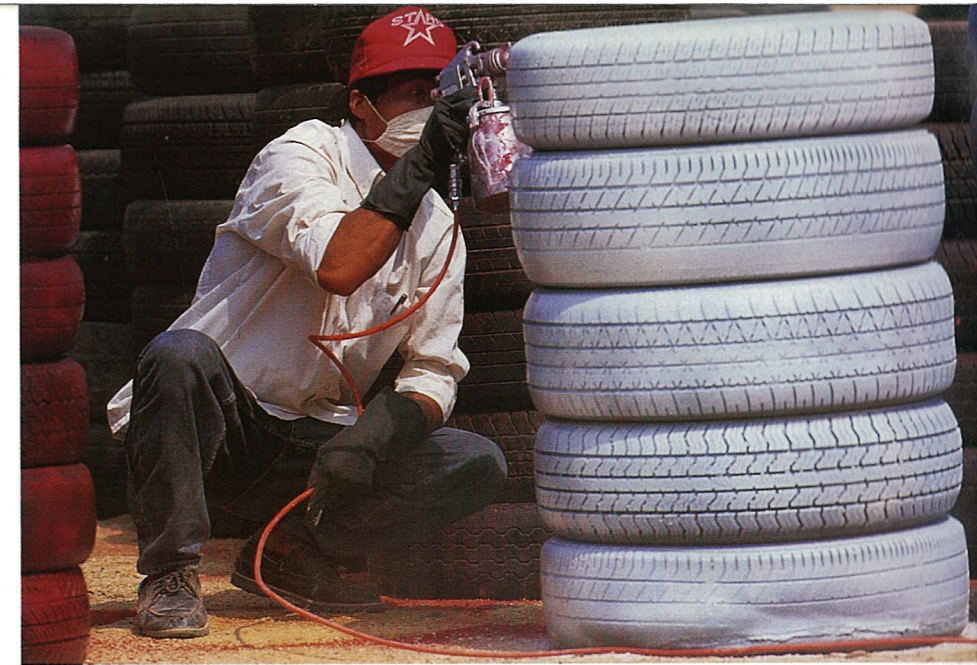
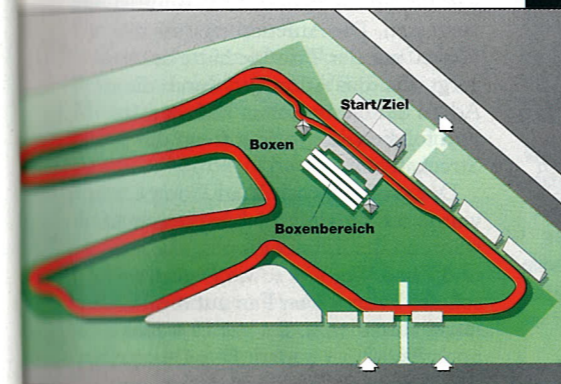
Beim ersten Versuch, mit Wus makellosen Ferrari 348 (dem einzigen in Zuhai) auf dem noch ungetesteten Kurs eine erste schnelle Runde in einem leistungsfähigen Auto zu drehen, war die Hupe mein wichtigstes Ausstattungs-Detail. Mit einer langen Geraden, die von einem ständigen LKW-Strom blockiert und dauernd von Transport-Rikschas überquert wurde, bestand absolut keine Chance, eine komplette schnelle Runde zu drehen.

Der Versuch, die erste Kurve, eine Haarnadel, nach einem stehenden Start so schnell wie möglich zu durchqueren, endete mit auf dem Staub durchdrehenden Rädern und einer Wolke aus verbranntem Gummi, die sich träge durch die dicke tropische Luft wälzte.

Für Rennen ist Erstkurven-Chaos damit vorprogrammiert, da sich das Feld nach der langen Geraden plötzlich auf die einzig mögliche Linie zum Umrunden der Haarnadel wird einordnen müssen. Beim scharfen Anbremsen schleudert das Heck des Ferrari auf dem schlüpfrigen Beton-Staub hin und her und driftet eher wie ein Rallye-Auto als ein Rennwagen durch die Kurve.

Kommt man aus der Haarnadel, fühlt sich das an, als verlasse man einen Tunnel. Die Strecke öffnet sich wie die Startbahn eines Flughafens. Ich reiße den silberglänzenden Schalthebel vom vierten in den fünften Gang. Der Tacho funktioniert zwar nicht, aber so um die 200 Sachen werde ich wohl drauf haben. Aus dem Augenwinkel erkenne ich Arbeiter mit konischen Hüten und Mao-Anzügen, die rostige Schubkarren durch den Scheitelpunkt der Gegengeraden-Schikane schieben. Die Schockwelle des vorbeidonnernenden Ferrari reißt ihnen fast die Hüte vom Kopf.

Aus der Luft betrachtet hat die Strecke die Form einer Maschinenpistole, und vom Boden aus wirkt sie in



SCHRITT FÜR SCHRITT...

1907 gewann Prinz Scipione Borghese in einem Itala ein Rennen von Peking nach Paris. In 60 Tagen – während derer er zum Überqueren von Bergpässen sein Auto auseinandernahm, es auf Eisenbahn-Schienen fahren und die unmenschliche Hitze der Wüste Gobi ertragen mußte.

78 Jahre später war China Gastgeber seiner zweiten Motorsport-Veranstaltung, der Rallye Hongkong-Peking. Die mörderische 4000-Kilometer-Rallye wurde drei Jahre lang mit Erfolg ausgetragen, dann bereiteten die Ereignisse auf dem Platz des Himmlischen Friedens dem motorsportlichen Erwachen Chinas ein jähes Ende.

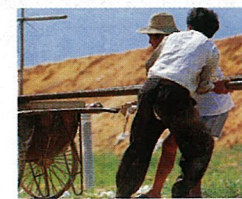
Drei Jahre nach dem Massaker von Peking wurde das Rennen von 1907 in umgekehrter Richtung als 'Rallye Paris-Moskau-Peking' wiedergeboren. Die 16.000-Kilometer-Hatz durch zwei Kontinente, elf Länder, drei Wüsten und ungezählte Flüsse dauerte gerade mal 27 Tage. Im Anschluß an diese französische Veranstaltung wurde 1993 auch die Rallye Hongkong-Peking wieder ausgetragen.

Im selben Jahr schrieb Zuhai, die Hafenstadt an der Grenze zum Motorsport-Mekka Macao, Geschichte und veranstaltete Chinas erstes Straßenrennen.

Das Rennen auf der zeitweiligen Rennstrecke wurde deutlich aufgewertet, als Zuhai 1994 ins Programm Teil der internationalen Sportwagen-Meisterschaft aufgenommen wurde.

Jetzt folgt mit der permanenten Rennstrecke vor Zuhais Toren der nächste Schritt.

Oben: Nicht schon wieder diese Reifstapel! Rechts: Mit modernstem Gerät wird der Bauschutt abtransportiert



etwa so bedrohlich wie eine solche. Lange schnelle Geraden, die mit gemeinen Schikanen vermint sind und von insgesamt sechs bremsenfressenden Haarnadelkurven umrahmt werden. Zuhai wird Autos morden.

Mit in den Kurven schon leicht glühenden Bremsen setzt der Ferrari seine Dragster-Rennen ähnliche Start-Stop-Fahrt zwischen den Kurven fort. In der dritten Runde ruhen alle Arbeiten an der Strecke. Die Chinesen bekommen langsam einen ersten Eindruck davon, was sich auf der Strecke abspielen wird, wenn sie zum Leben erwacht.

Um auf die Herausforderung der Strecke noch eins draufzusetzen, hat die Baumanschafft rund um den Kurs verstreut mit Betonstaub verstärkte Bambus-Gerüste aufgebaut, die verhindern sollen, daß jemand versucht, vorzeitig einen inoffiziellen Rundenrekord hinzulegen. Genau wie ein an der Gegengeraden postierter Aufpasser, der vor jedem unerlaubten Testfahrer auf die Strecke springen soll.

Doch bei meinem 200-km/h-Vorbeiflug entschied er, daß ich wohl kaum würde rechtzeitig anhalten können.

Vor zwei Jahren setzten sich Chinas erste Rennfahrer auf Zuhais altem Straßenkurs im Hafen derselben Herausforderung aus.

In diesem Land, wo Chinas gerade flügge gewordenen Motoristen regelmäßig die falsche Seite der neuen Straßen benutzen und wo die Bauern ihr Getreide zum Trocknen schon mal

ES BRENNT DIE LUFT IN HONGKONG

Ein anonymen Anruf, Ort und Zeit werden genannt, und schon wird aufgelegt. So werden in Hongkong Rennen veranstaltet. Gefahren werden sie nachts, auf den Straßen der pulsierenden Metropole – mit allem, vom Ferrari bis zum Vier-Tonner. Die Sieger ernten Ruhm und Millionen, die Besiegten verlieren ihr Gesicht, manchmal sogar ihr Leben.

Eine andere Möglichkeit, in Hongkong Rennen zu fahren, gibt es nicht. Rennstrecken und Rennen sind geächtet, doch das hindert niemanden. Nicht einmal die Anti-Rennen-SOKO der Hongkong-Polizei

kann den Wahnsinn stoppen. Erst unlängst mußte sie untätig zusehen, wie ein LKW auf Hongkongs Synonym des Kuddamms außer Kontrolle geriet und vier Zuschauer tötete. Nur eine Sache holt Hongkongs frustrierte Rennfahrer von den Straßen – ein echtes Rennen.

Bisher mußten sie dafür nach Thailand oder Indonesien reisen – als müsse ein Deutscher nach Finn- oder Griechenland, um Rennen zu fahren. Doch jetzt, mit der nur 58 Kilometer entfernten Strecke von Zuhai, werden die Nächte auf Hongkongs Straßen vielleicht wieder etwas ruhiger.

auf der Überholspur auslegen, in diesem Land ist die Hupe das mit Abstand wichtigste Ausstattungsdetail im Sicherheitspaket eines jeden Autos.

Deshalb wurde beschlossen, daß in der ersten Kurve, einer Haarnadel, die Benutzung der Hupe Pflicht sein sollte. Ungeachtet der Tatsache, daß alle 15 in die selbe Richtung fahren sollten.

Das war vor zwei Jahren, als China noch keinen einzigen richtigen Rennfahrer hatte; eine Handvoll Träger Rallyefahrer gab es zwar, aber keinen werdenden Schumacher oder Hill.

Aber nun, wo China kurz davor zu stehen scheint, seinen eigenen GP auszurichten, ist die Suche nach einem landeseigenen Talent im vollen Gange. Eine Talentsuche, die Ed Ordynski, ehemaliger australischer Rallye-Champion und Rennfahrlehrer aus Adelaide, in die Hand genommen hat.

„Ihnen beizubringen, vor einer Kurve zu hupen, gehörte nicht zum ursprünglichen Ausbildungsziel“, stammelt der schockierte und leicht verlegene Ordynski.

Über die chinesischen Automobilclubs hatte die nationale Sportbehörde (FSAC) Unterlagen ausgesandt, mittels denen man sich darum bewerben konnte, an Chinas allererstem Autorennen teilzunehmen. 3000 hoffnungsvolle Bewerber antworteten.

„Indem wir alle Leute durchs Sieb fallen ließen, die keine Fahr-Erfahrung oder Verbindung zum Sport hatten, haben wir diese Zahl auf dreißig gedrückt“, erzählt Ordynski. „Die haben wir dann für einen 6-Tage-Kurs nach Peking geholt und einem Rundum-Test unterzogen. Vom Bremsen über Unfall-Vermeidung bis zur Fitneß.“

Die chinesischen Fahrerschüler machten sich gut. „Einige hatten schon Cross-Motorräder gefahren, andere Begleit-Fahrzeuge bei der Rallye Paris-Peking und einige Karts“, erklärt Ordynski. „So waren sie schon relativ kompetent. Und vor allem sind sie sehr

Den Reis kochen die Arbeiter im schlammigen Wasser eines 'Teichs' nahe der Baustelle, das Privat-Leben spielt sich in den Boxen ab. Und die Mitsubishi Lancer scharren ungeduldig mit den Hufen



viel vernünftiger als junge Leute aus vielen anderen Ländern.“

Mitsubishis Einsatz als Sponsor ist natürlich – wie jede Aktivität der internationalen Multis, die in dieses Rennen eingebunden sind – kein Akt der reinen Nächstenliebe. Die chinesische Regierung sucht momentan nach einem Partner für den Bau eines chinesischen Familien-Autos – eine Art chinesischem VW Käfer. Die Suche nach einem chinesischen F1-Star wird Mitsubishis Chancen, diesen milliardenschweren Auftrag zu erhalten, um den 24 Firmen buhlen, auf keinen Fall schmälern.

„Bei einer Bevölkerung von über einer Milliarde sollte es doch nicht schwerfallen, darunter einen Ayrton Senna zu finden“, sagt Akira Kondo, Chef von Mitsubishis Motorsport-

Abteilung, die hofft, bis zum Ende des Jahrhunderts einen chinesischen F1-Star ausfindig zu machen. Nimmt man allerdings Japans Versuch, den F1-Durchbruch zu schaffen, als Maßstab, dann wird es wohl eher noch bis 2020 dauern, bevor diese Suche vom Erfolg gekrönt sein wird. „Seit 1963 hat Japan versucht, Fahrer in die Formel 1 zu bringen“, sagt Kondo, „doch bis heute hat noch keiner von ihnen den ganz großen Erfolg geschafft.“

Das erste Rennen der chinesischen Piloten in Zuhai vor zwei Jahren hatte geradezu magnetische Wirkung auf die



Bevölkerung. Die Kakophonie der Rennmotoren, die durch das Meersalz-verkrustete Beton-Zentrum der Stadt hallten, lockte Zehntausende von Neugierigen an, die sich um die zehn Kurven der Strecke drängten.

Und das waren keine Passanten, die mal eben für einen kurzen Blick stehen blieben. Die Veranstalter verkauften für das Spektakel 100.000 Tickets zum Stückpreis von 50 Hongkong-Dollars (ca. DM 12,-). Ein stolzer Preis, wenn man bedenkt, daß das durchschnittliche Monats-Einkommen in Zuhai rund DM 108,- beträgt.

In dem Augenblick, als das grüne Licht über der Start-Linie aufleuchtete, war Ordynskis 'Safety first'-Anweisung vergessen. Die Anfeuerungsrufe der 50.000 auf der Tribüne hatte dafür gesorgt, daß das Adrenalin durch die Adern der chinesischen Fahrer raste und folglich ihre Vernunft auf der Strecke blieb.

Der große Favorit Xian Dong Chun wurde schon beim Start kalt erwischt, während die Polizei-Piloten Lui Shi und Zhao Wei Wei sowie Ölgesellschafts-Fahrer Wen Fan auf die Haarnadel zuschossen. Da gab es weder Zeit noch Anlaß, zu hupen. Das Quietschen der Reifen war Warnung genug, um

jeden Unvorsichtigen oder Störenfried von der Strecke zu scheuchen. Hinter den Draufgängern drehten die weniger stürmischen Konkurrenten eher zaghaft ihre Runden um den rund vier Kilometer langen Kurs. Langsamer zwar, aber dennoch nicht davor gefeit, beim Kontakt mit der Konkurrenz oder den Leitplanken Karosserie-Teile abzuschütteln wie eine Eidechse ihren Schwanz. Weniger als die Hälfte des Feldes entkam den Karambolagen mehr oder weniger unbeschädigt. Und Ed Ordynski stand in der VIP-Suite, beobachtete nervös den Monitor und winselte bei jedem neuen Kratzer.

„Wenigstens waren nicht alle Hitzköpfe“, würgte er hervor, als Lui Shi als erster die Ziellinie überquerte, nur Sekundenbruchteile vor Wen Fan. Zehn Runden lang hatten sich die beiden einen erbitterten Kampf um die Führung geliefert und sich dabei ein ums andere Mal gegenseitig verdrängt.

Lui war zwar ein Motorsport-Novize, doch feiern konnte er schon wie ein alter Hase. Mit dem chinesischen Schaumwein feierte er seinen Rennsieg auf ganz traditionelle Art und Weise, und das Bild, wie er sechzig Fotografen eine Dusche verpaßte, erschien auf der Titelseite jeder großen Zeitung Chinas.

Mit 35 ist Lui allerdings schon zu alt, um noch Chinas erster Formel 1-Pilot zu werden, was ja das eigentliche Ziel von Ordynskis Programm ist.

„Die Verwirklichung dieses Ziels mag nicht ganz einfach sein“, so Ordynski, „doch wenn es einem Land gelingen sollte, jemanden zum Formel 1-Fahrer zu machen, dann mit Sicherheit China. Schauen Sie sich doch nur an, welchen Aufwand die für ihr Olympia-Team betreiben.“

Für den chinesischen Motorsport war dieses Rennen allerdings ein Meilenstein. Fast einhundert Jahre nach der Erfindung des Automobils hat das Land mit der größten Bevölkerung des Planeten endlich den Schritt in die internationale Motorsport-Gemeinde geschafft, die von Mosambik bis Monte Carlo reicht.

Dennoch: Der Motorsport in China braucht noch einiges an PR. Sechs Monate, in denen Kolonnen von betonmischenden Betonmischern an ihnen vorbeizogen, haben viele der Einwohner Zuhais nicht unbedingt dafür begeistern können, daß ihre Heimat Chinas neues Motorsport-Mekka sein wird.

Bis vor wenigen Monaten war das Gelände, auf dem jetzt die Rennstrecke liegt, noch ein typisches Stück China. Ochsen zogen schwerbeladene Holz-



Ob die IG Bau mit diesen Arbeitsbedingungen einverstanden wäre? Und das ganze ohne Gefahreuzulage

karren über ausgefahrene Wege, in den wasserüberschwemmten Feldern standen Feldarbeiter bis zu den Knien im Schlamm und ernteten Reis, und in einer Regierungs-eigenen Fabrik im Dorf Shia Sha produzierten Arbeiter in blauer Mao-Kluft hölzerne Baubretter im Akkord.

Wong Shei Yat ist in diesem Dorf ein Wachmann. Er wurde dort geboren und erwartete, den Rest seines Lebens



Welten, die aufeinanderprallen: Eine Rikschascha mit Kundschaft passiert das Monument des Fortschritts, während der Radfahrer im Blaumann sich nach den alten Zeiten sehnt



auf diesem Land – zwischen der Südchinesischen See und den Bergen – zu verbringen. Aber innerhalb weniger Monate sind die Reisfelder unwiederbringlich verschwunden.

Wo sich bisher die Felder bis an den Fuß der Berge erstreckten, haben Bulldozer das Land ausgetrocknet, eingeebnet und in die Rennstrecke, einen Golfplatz und zwei Fünf-Sterne-Hotels verwandelt. Der Reis ist weg, und die Ochsen sind überflüssig geworden.

Einen größeren Kontrast kann es wohl kaum geben. Wo sich bis vor gar nicht so langer Zeit noch die Ochsen dahinschleppten und Wong Shei Yat auf seinem Fahrrad entlangierte, werden, vorausgesetzt es läuft alles nach Joe Lims Hoffnungen und Plänen, Michael Schumacher & Co 1998 um Punkte in der Formel 1-Weltmeisterschaft kämpfen. **1**



Niki Lauda in Monaco '84



Ayrton Senna in Imola '91



James Hunt in Watkins Glen '76

DAS ENDE DES ABENTEUERS

KURZ VOR DER SILBERHOCHZEIT STEHT McLAREN OHNE COWBOY DA. 1997 KÄMPFEN DIE EX-PARTNER GEGENEINANDER. UND WER GEWINNT?



'Emmo' feiert seinen Sieg in Nivelles '74



Monaco '85



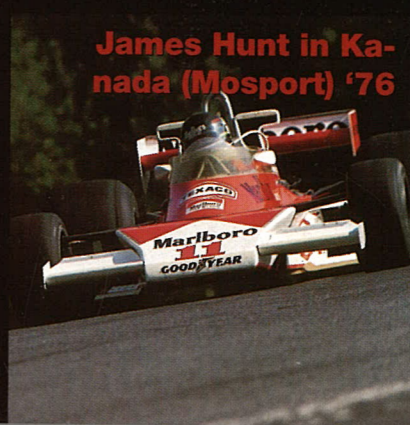
Ayrton Senna und Alain Prost



Mika Häkkinen in Imola '96



Alain Prost in Frankreich (Paul Ricard) '85



James Hunt in Kanada (Mosport) '76

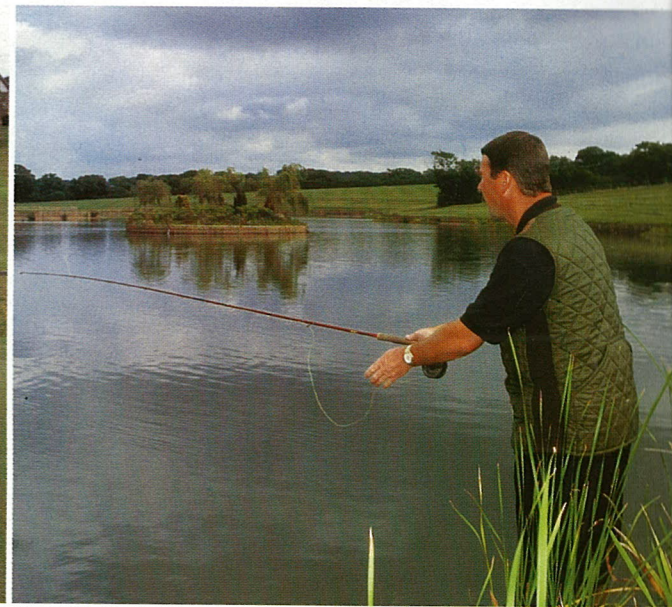


Emerson Fittipaldi in Belgien (Nivelles) '74

ER GALT ALS *DER* KÄMPFER DER FORMEL 1.
UND HEUTE? EGAL WAS NIGEL MANSELL TUT,
FÜR SIEGE ZERREISST ER SICH NOCH IMMER

Locker bleiben,

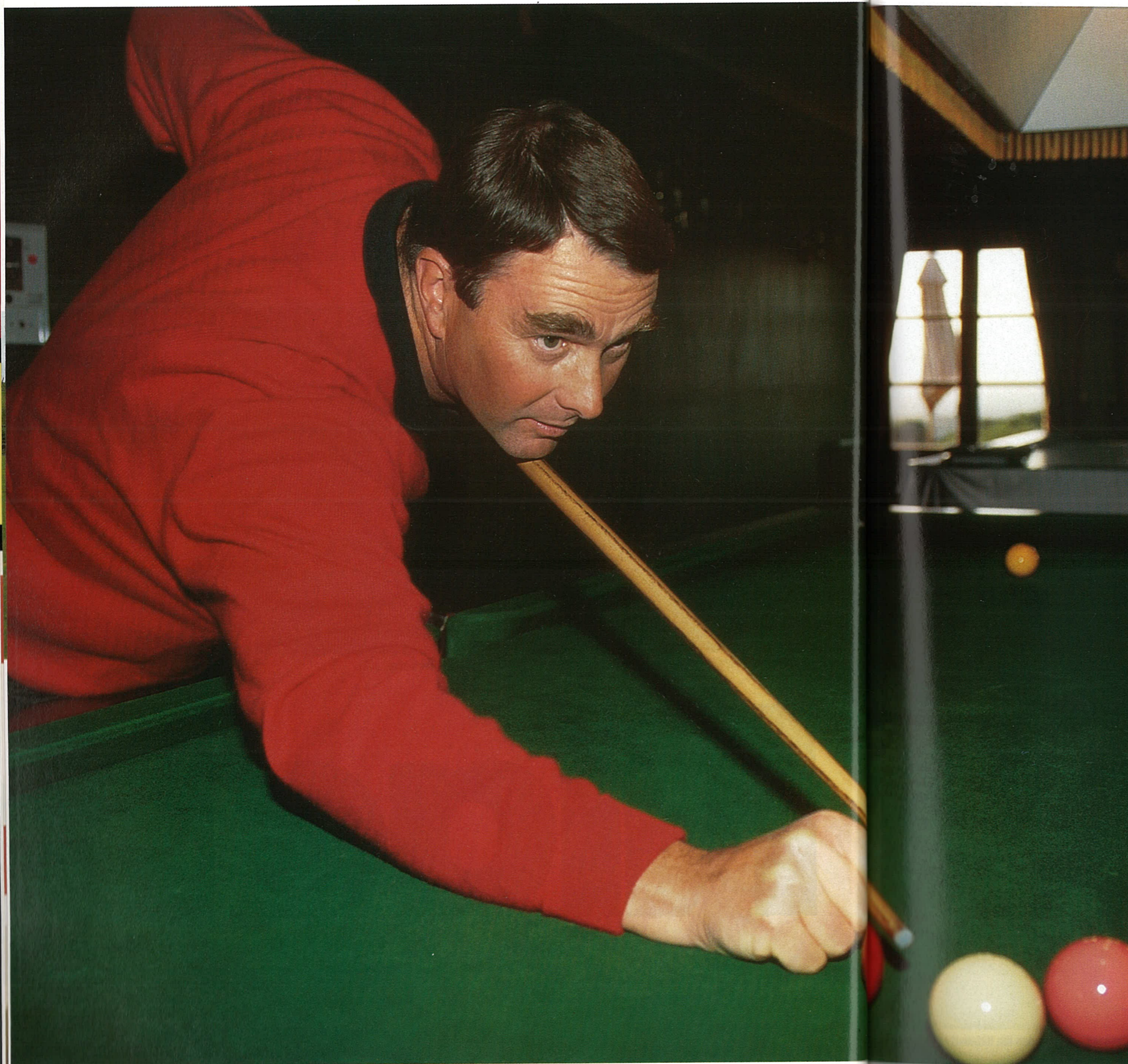
STORY VON JAMES ALLEN. FOTOS VON JOHN TOWNSEND



Von links nach rechts: Alles, was Männern Spaß macht, macht Nigel Spaß. Denn er ist gut darin

Nigel





In jedem Sport ist der Wettkampf das wichtigste. Auch in der Formel 1 wird jeder Rennfahrer, der diese Bezeichnung verdient, den Wettbewerb als seine Hauptmotivation nennen – noch vor dem Geld, den Learjets oder den süßesten Mädels. Bei 300 km/h mit einem Rivalen Rad an Rad um Positionen zu kämpfen ist vermutlich – abgesehen vom Schlachtfeld oder Boxing – die purste Art des Wettkampfes.

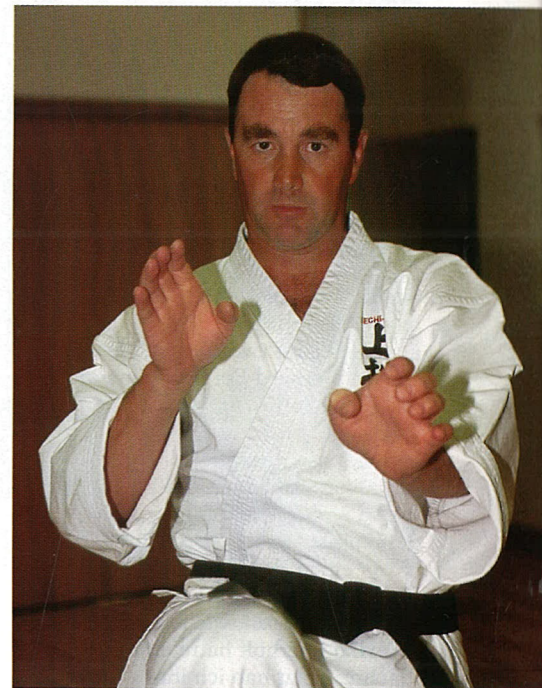
Der richtige, der echte Rennfahrer wartet genau auf diese Momente, um die Rivalen dann zu besiegen. Siegen an sich ist ja schon etwas Schönes, aber noch süßer schmeckt ein Sieg, wenn man seinen Rivalen niederkämpfen konnte. Selten war Damon Hill so euphorisch wie 1994, nachdem er Michael Schumacher im Regen von Suzuka besiegt hatte. Einige der F1-Stars lieben es, schnell zu fahren und zu gewinnen, sind aber nicht unbedingt scharf auf haarige Manöver. Andere verbergen ihren Spaß am Zweikampf hinter einer coolen, abgebrühten Fassade. Und dann gibt es noch Nigel Mansell.

Ob bei Fußball, Tennis, Schwimmen, Golf, Karate, Rad- oder Jet-Ski-Fahren, nirgends kann es Mansell ertragen zu verlieren. Auch wenn er nur aus Spaß an der Freude spielt, immer zeigt er einen Einsatz, als hinge sein Leben davon ab. Selbst wenn Sie bei einem Tennis-Trainingspielchen im eigenen Garten schon fast uneinholbar in Führung liegen – er wird das Ding noch umbiegen. Vor Ihren Augen wird sein Ehrgeiz eventuell vorhandene technische Mängel ausgleichen, und auf fast geheimnisvolle Art und Weise gewinnt er plötzlich Punkt um Punkt. Und bevor Sie sich versehen, ist er der Sieger – und glücklich. Nicht, daß er ein schlechter Verlierer wäre; nur ist er eben Niederlagen nicht gewohnt.

Während Mansell hart von der Mole wegbeschleunigt, während Sie sich an ihm festklammern und um Ihr Leben bangen, während der Jet-Ski über das schimmernd blaue Wasser zischt – freut er sich schon auf das kleine Spielchen, das er gerne mit neu eingetroffenen Gästen veranstaltet. Sobald Sie beginnen, zu entspannen und die Umgebung zu bewundern, biegt er scharf nach links ab – Sie aber nicht.

Als er klein war, mußte er wegen des Berufs seines Vaters von Schule zu Schule wechseln und wurde jedesmal als 'Der Neue' ziemlich rauh empfangen. So wurde er früh sehr selbstständig. „Das mußte ich“, sagt er grübelnd. „Wenn du niemanden kennst ▶

Ob bei Fußball, Tennis, Billard, Golf, Karate, Rad- oder Jet-Ski-Fahren, nirgends kann es Mansell ertragen zu verlieren



In einem Jahr zum schwarzen Karate-Gürtel – eine Leistung, die wohl nur mit der Besessenheit eines Nigel Mansell zu schaffen ist

und keiner an dich glaubt, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder du schrumpfst zu einem Nichts oder du beginnst, selbst an dich zu glauben.“

Die Notwendigkeit, seine Fähigkeiten zu beweisen sowie sein unbändiger Siegeswille machten ihn – wie seine Rennfahrer-Karriere beweisen sollte – zu einem entschlossenen Kämpfer. Kein anderer Fahrer dieser Ära war Ayrton Senna auch nur annähernd so ebenbürtig.

Dave Price, für den er F3 fuhr, erinnert sich, daß das Team während der Rennwochenenden

oft in einen Pub einkehrte und wie Mansell ihn dann zu einer Partie Darts herauszufordern pflegte. „Er warf die Pfeile so hart, daß ich sie kaum wieder aus dem Dartboard herausziehen konnte“, lacht Price.

Im Rennsport kann Nigel seinen Wettkampfgeist ideal ausleben. Mit dem richtigen Material ausgestattet gab er immer 100% und scheute auch vor den wahnwitzigsten Überholmanövern nicht zurück.

„Nigel hat zwei Seiten“, bestätigt Gerhard Berger. „Einerseits ist er ein Softie, schon fast übersensibel, andererseits ist er ein unglaublicher Kämpfer. Er kann unfassbare Energien freisetzen, wenn er der Meinung ist, daß er kämpfen muß. Als ob er in seinem Kopf einen Schalter umlegt und plötzlich über Superkräfte verfügt. Ich werde nie vergessen, wie ich ihn 1990 in Mexiko überholt hatte und mir dachte: 'Jetzt hab ich ihn' – als er plötzlich in der Peraltada außen neben mir auftauchte. Es war ein unglaubliches Manöver.“

Während seiner zwei IndyCar-Jahre in den USA entdeckte Mansell auch Karate wieder, was er schon als Teenager trainiert hatte. Er begann, den örtlichen Dojo von Clearwater zu besuchen, der von Ric Martin betrieben wurde, einem Vollkontakt-Karate-Champion, der den sechsten Dan besitzt.

Nach kurzer Zeit kam Mansell jeden Tag, trainierte drei bis vier Stunden am Stück und maß sich mit seinem Ausbilder – einem Weltmeister – wobei er Schläge einsteckte, aber auch austeilte. Schon beim Zusehen

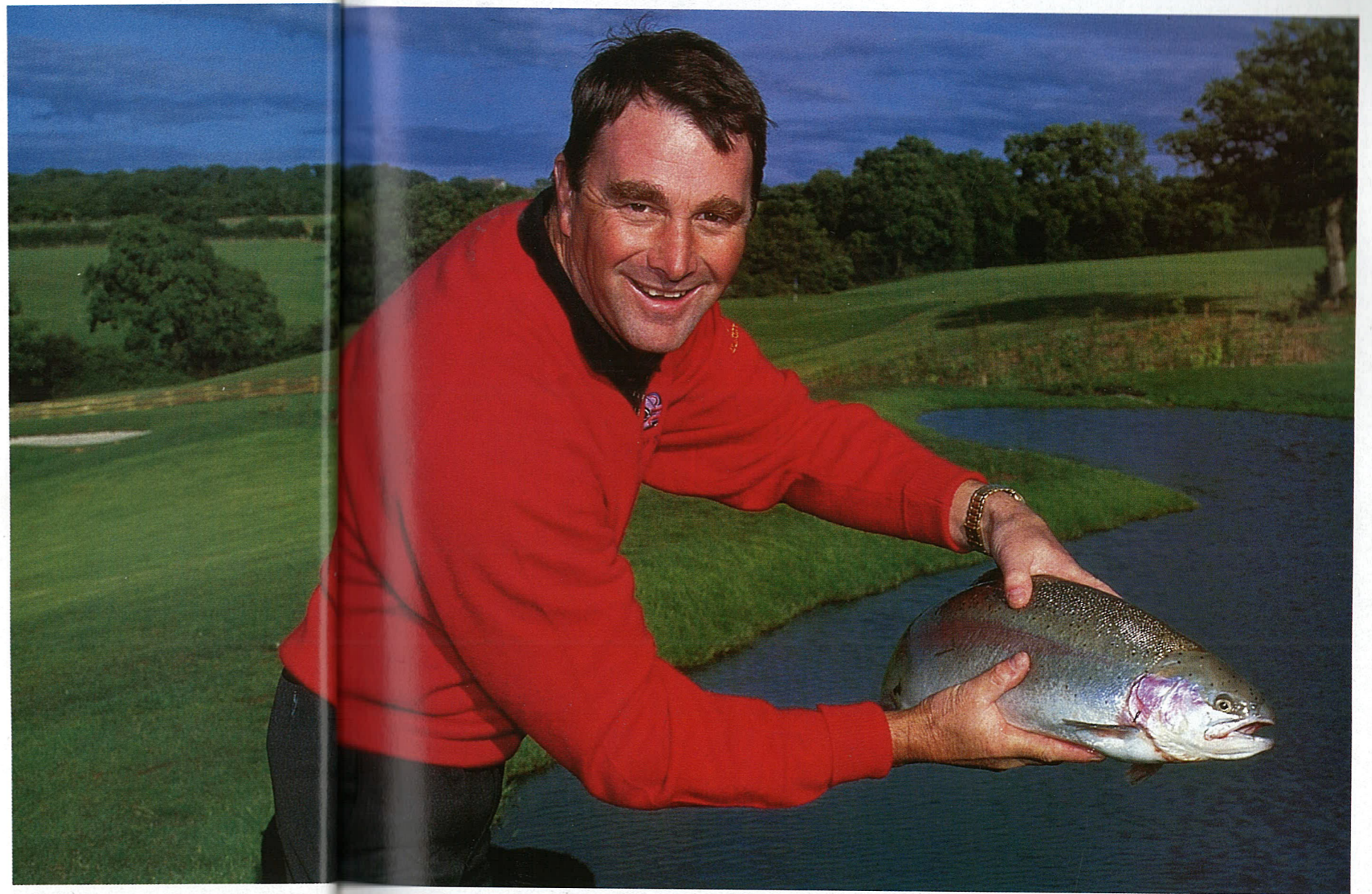
wurde einem angst und bange. Jede Nacht trainierte er Bewegungen und Techniken, als sei er ein Student, der sein Examen ablegen müsse.

Er *mußte* das nicht tun, doch ließ ihm sein Charakter keine andere Wahl. Ende '94, kurz nach seinem letzten GP-Sieg in Adelaide, ging er nach nur einem Jahr Training nach Japan, um den schwarzen Gürtel zu erwerben – überflüssig zu erwähnen, daß er Erfolg hatte.

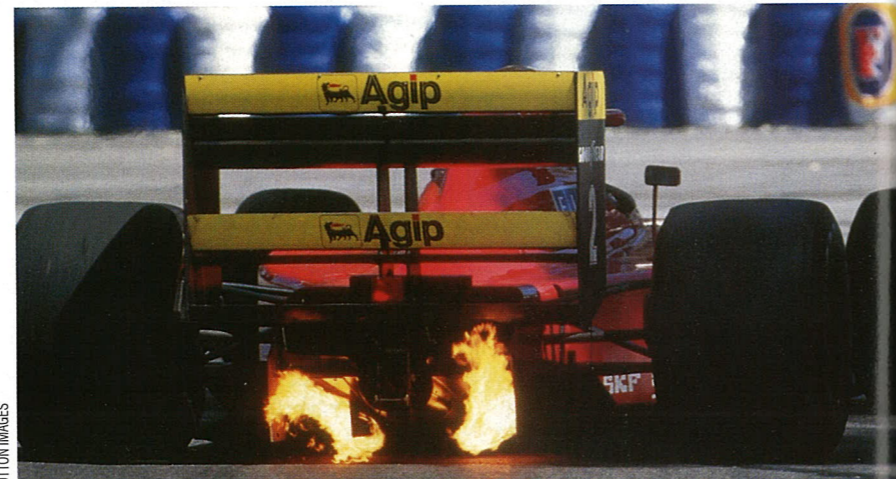
Jetzt gibt es auch ein Dojo in Woodbury Park, dem Golf-Club und Freizeitzentrum, das er nach seinem Ausstieg bei McLaren gebaut hat. Sein neuer Trainer, ein früherer Karate-Doppelweltmeister, leitet das Sport-Zentrum, das auch noch ein Fitness-Studio, eine Billiardhalle sowie Tennis- und Squash-Courts bietet.

Woodbury Park ermöglicht es Mansell auch, seiner anderen großen Leidenschaft – Golf – nachzugehen. 1985 nahm er an den Australian Open teil, irgendwann möchte er bei den British Open dabeisein. Mit seinem Handicap von nur 1,6 scheint dieser Wunsch auch erfüllbar.

Er nähert sich seinem Traum Schritt für Schritt. Unlängst nahm er an dem prestigeträchtigen Amateur-



„Er warf die Pfeile so hart, daß ich sie kaum wieder aus dem Dartboard herausziehen konnte“



Mansell 1990: Im Ferrari eroberte er die Herzen der Italiener – sie nannten ihn fortan: Il Leone – der L

turnier des London Club teil. Er wollte unter die ersten Acht kommen, erwartete aber, das Finale nicht zu schaffen. Also checkte er morgens aus seinem Hotel aus, weil er annahm, am Final-Tag nicht mehr dabei zu sein. Prompt stand er Stunden später wieder an der Hotelrezeption. Er hatte den Cup natürlich geschafft. Am nächsten Tag wurde er Sieger des Turniers und noch am selben Wochenende Zweiter der Clubmeisterschaft seines Woodbury Park-Clubs. Golf befriedigt Nigel Mansells Wettkampf- und Sieg-Bedürfnis vollauf. Zur Zeit.

Dennoch hat Nigel Mansell noch immer den Wunsch, Autorennen zu fahren – aber brennt das alte Feuer noch genügend?

Er ist vorsichtig bei diesem Thema, doch er gibt zu, daß er wirklich gerne noch einmal in den Rennsport zurückkehren würde – falls sich die ihm richtige Möglichkeit bietet.

Immer wieder ist zu vernehmen, daß diverse IndyCar-Teams ihn gerne verpflichten würden und IndyCar-Präsident Andrew Craig macht keinen Hehl daraus, daß er die Zukunft seiner Serie auf dem internationalen Parkett sieht.

Mit 43 Jahren hat Nigel Mansell sicher noch mehrere Jahre als IndyCar-Pilot vor sich. Aber muß er sich – oder anderen – noch etwas beweisen?

Eine Frage wie diese stellt sich ein Wettkämpfer, der aus dem Holz eines Nigel Mansell geschnitzt ist, überhaupt nicht. ❶



Diese Flagge liebt Mansell noch mehr, als den Union Jack



Bei Ferrari war '96 der Wurm drin – warum, wollte niemand. Von Personalmangel konnte jedenfalls nicht die Rede sein

Wie man einen Titel verliert und dabei den Ruf zementiert

ER SAH ZU, WIE IHM DER TITEL AUS DEN HÄNDEN GLITT, KÄMPFTE MIT EINEM PROBLEMATISCHEN AUTO – UND WIRD HEUTE MEHR RESPEKTIERT DENN JE ZUVOR

STORY VON DERICK ALLSOP

Er verzichtete auf seinen dritten Titel und akzeptierte eine Nebenrolle in der Meisterschafts-Show, bei der Damon Hill und Jacques Villeneuve dem ultimativen Preis des Motorsports nachjagten. Und doch geht er mit dem Wissen in die Winterpause, daß sein Status als bester Fahrer der Welt während der Saison '96 sogar noch gefestigt wurde.

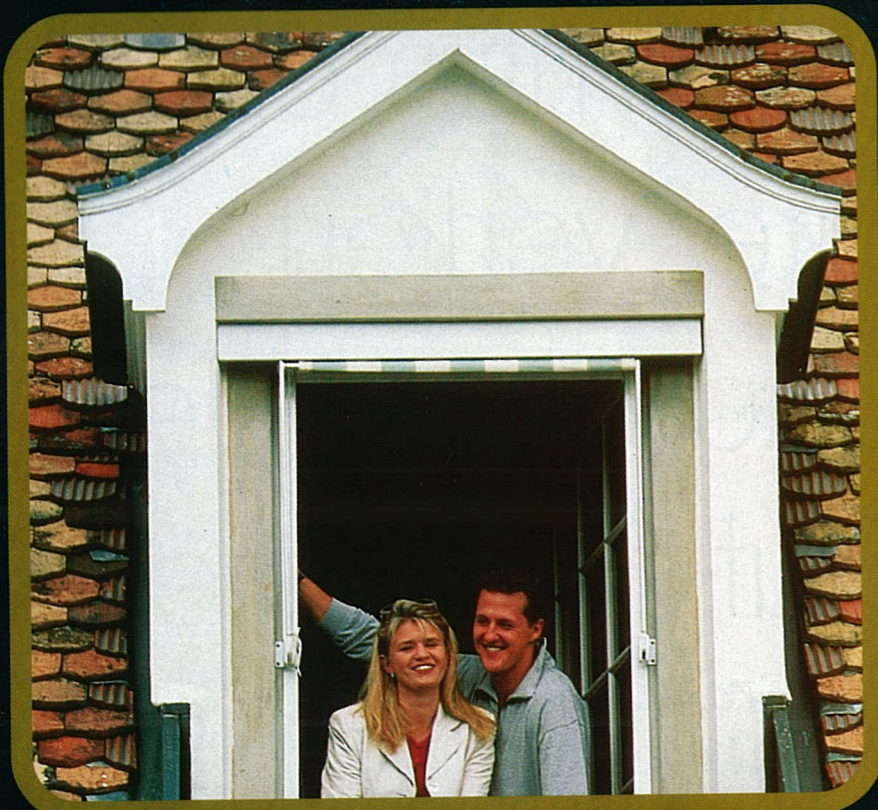
Michael Schumacher ist eine Klasse für sich, was einige Ereignisse dieser Saison deutlich machten. Und seine ehrfurchterweckenden Auftritte bekamen noch zusätzlichen Glanz durch die anhaltenden und oftmals hilflos wirkenden Versuche des Williams-Duos, den Team-internen Zweikampf zu entscheiden.

Natürlich ist die Formel 1 kein Spielfeld, auf dem alle mit den gleichen Mitteln antreten. Dennoch war

Michael Schumacher von Zeit zu Zeit außergewöhnlich genug, um seinen Anspruch auf eine Sonderstellung zu unterstreichen. Einige Experten stellen den Kerpener mittlerweile sogar auf eine Stufe mit den allergrößten Legenden in der Königsklasse des Motorsports: Bernd Rosemeyer, Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Jim Clark sowie Ayrton Senna.

Andere jedoch halten sich da noch zurück und warten auf das Erscheinen echter Konkurrenz, wie sie beispielsweise Ayrton Senna hatte. Bevor dieser sich nämlich mit Michael Schumacher selbst auseinandersetzen mußte, hatte er sich schon mit Leuten wie Nelson Piquet, Alain Prost und Nigel Mansell so manche Schlacht geliefert.

Derek Warwick sagt dazu: „Schumacher ist ehrfurchtgebietend, doch er ist augenblicklich der einzig wirklich große Fahrer der Formel 1. Als ich selbst noch Grand Prix gefahren bin, ►



Zwei, die sich auf Nachwuchs freuen: Corinna und Michael Schumacher



SHUTTER IMAGES ALLSPORT/ASA/LIT

„Was ich versuche, ist ehrlich zu sein. Das ist mein Lebens-Prinzip. Ehrlichkeit war für mich immer die Basis für meine Arbeitsweise“

gab es eine ganze Reihe von Ausnahme-Talenten. Schade, daß wir nicht Schumacher und Senna gemeinsam bei Williams erleben konnten.“

Vergleiche Michael Schumachers mit Ayrton Senna sind unvermeidbar und werden entsprechend häufig gezogen. Schumacher war für Williams in seinem noch in der Entwicklungsphase steckenden Ferrari in etwa dieselbe Art von Bedrohung wie einst Senna im nachlassenden McLaren. Wenn Schumachers Berechnungen und Ferraris Träume aufgehen, dann wird sich das Kräfte-Verhältnis schon 1997 zugunsten von Ferrari ändern. Auch das wäre dann eine Leistung, an der Schumachers außerordentlichen Qualitäten abzulesen wären.

Als Michael Schumacher noch für Benetton fuhr, nannten ihn selbst die Teams, für die es an sich immer darum geht, andere Teams zu besiegen, als ihren Hauptkonkurrenten. Und daran hat sich nach seinem Wechsel nach Maranello/Italien nichts geändert.

Selbstverständlich macht sein Naturtalent nur einen Teil seiner Sonderstellung in der heutigen Formel 1 aus. Er vermeidet zwar Vergleiche mit anderen Fahrern tunlichst, doch hat er den Professionalismus von Prost und Senna übernommen.

„Es reicht nicht, das Talent zu haben“, sagt Michael Schumacher selbst dazu, „man muß sich immer weiter verbessern.“

Normalerweise ist der Weg durch eine Sportlerkarriere, ja, durch das ganze Leben, gepflastert mit den Überresten gescheiterter Hoffnungen und Träume. Doch Michael Schumachers Weg ging ständig steil nach oben. Schon an seinem allerersten Grand Prix-Wochenende, beim Grand Prix von Belgien 1991 in Spa, war es offensichtlich, daß die Formel 1 hier die Geburt eines neuen Ausnahmetalents und eines außerordentlich konzentrationstüchtigen jungen Mannes miterlebt hatte.

Außerdem hinterließ er schon damals bei vielen den Eindruck, für sein Alter äußerst reif zu sein und weit selbstsicherer als das mit seiner wenigen Erfahrung zu erwarten war, allerdings oft auch auf geradezu unangenehme Weise arrogant. Er beharrt jedoch darauf, daß er damals alles andere als selbstbewußt war, doch dann erinnert er uns wieder daran, daß er noch bis in die Formel 3 nur aus Spaß an der Freude gefahren sei, und daß der Professionalismus ihn verein-

nahmt habe und nicht umgekehrt.

„Ich war sehr vorsichtig, als ich jünger war“, sagt der heute 27jährige. „Ich versuchte, nichts falsches zu sagen oder über Sachen zu reden, von denen ich keine Ahnung hatte. Also hielt ich den Mund. Aber heute äußere ich mich zu mehr Sachen, denn erstens weiß ich heute mehr und zweitens bin ich selbstbewußter. Durch meine Formel 1-Karriere bin ich sehr schnell älter geworden, und reifer. Heute bin ich mit Sicherheit ein anderer Mensch. Ich bin erwachsen geworden und habe mich entwickelt. Manche denken in die richtige Richtung, andere in die falsche. Doch ich habe mich so entwickelt, wie ich es wollte. Ich verstehe Menschen und Dinge jetzt wesentlich besser.“

Es wäre gelogen, wenn ich behaupten würde, es verletze mich nicht, wenn Menschen mich als arrogant bezeichnen. Doch unglücklicherweise bezeichnen mich einige so, und es ist mir klar geworden, daß es unmöglich ist, von allen gemocht zu werden. Manche Fahrer mögen sich, manche lassen sich. So war es schon immer.

Ich selbst habe mit Sicherheit nicht das Gefühl, arrogant oder kalt zu sein. Ich mag es nicht, wenn andere arrogant sind. Ich kann damit nicht umgehen und würde auch nicht mit arroganten Menschen zusammenarbeiten wollen.

Was ich versuche, ist, ehrlich zu sein. Das ist mein Lebens-Prinzip. Ehrlichkeit war für immer die Basis für meine Arbeitsweise, für meine Zusammenarbeit mit anderen. In meinen Augen ist das nicht nur fair, sondern man erzielt so auch die besten Ergebnisse. Man sollte offen sein und die Wahrheit sagen.“

Allein die Vorstellung, daß Schumacher so edle Ideale für sich in Anspruch nehmen könnte, bringt manchen möglicherweise zum Kichern, läßt andere vermutlich sogar in schallendes Gelächter ausbrechen. Wie war das noch mit der Legalität seines Benetton und der entscheidenden Kollision mit Hill 1994? Wie mit dem Gewichts-Wunder zu Beginn der Saison 1995? In all diesen Fällen beharrt er auf seiner Unschuld.

Was man jedenfalls zugeben muß, ist, daß er kein Geheimnis um seine Ansprüche innerhalb eines Teams macht, und daß der andere Fahrer immer weiß, wo er steht. Wenn nicht, dann ist er über alle Maße naiv. Schumachers Vertrag mit Ferrari ist nach unbestätigten Meldungen 25 Millionen Dollar im Jahr wert und, obwohl ▶

Seit dem Großen Preis von Italien wissen wir, daß im Hause Schumacher Nachwuchs erwartet wird. Als Michael die frohe Botschaft in der Startaufstellung live in die Kamera von RTL sprach, war ihm die Vorfreude schon im Gesicht abzulesen. Jetzt, da die Saison vorbei ist, haben er und Ehefrau Corinna auch die Muße, sich dieser Freude hinzugeben. Sie sind gerade in die Schweiz umgezogen, wo sie hoffen, ein glücklicheres Familienleben führen zu können als in dem von Schein und High Society geprägten Monaco.

„Ich bin ein sehr naturverbundener Mensch. Ich liebe die hohen Berge, die Täler und die Seen. Aber wir haben hier auch Sicherheit und Frieden, und das ist mir sehr wichtig“, erklärt Michael. „Außerdem zählen die schweizer Schulen zu den besten weltweit.“

Zur 'Familie' Schumacher zählen inzwischen auch vier Hunde: zwei Wachhunde mit Namen Bonny und Tracey, der Highland-Terrier Jenny sowie Promenadenmischung Floh, den Corinna Anfang des Jahres vor seinem südamerikanischen Hundeleben gerettet hat. Die neu bezogene Villa wurde in den fünfziger Jahren gebaut und liegt inmitten eines 40.000 qm großen Parks in einem kleinen Ort zwischen Lausanne und Genf. Da die schweizer Gesetzgebung nicht zuläßt, daß Angehörige anderer Staaten sofort Immobilienbesitz erwerben, wurde das Haus zunächst gemietet.

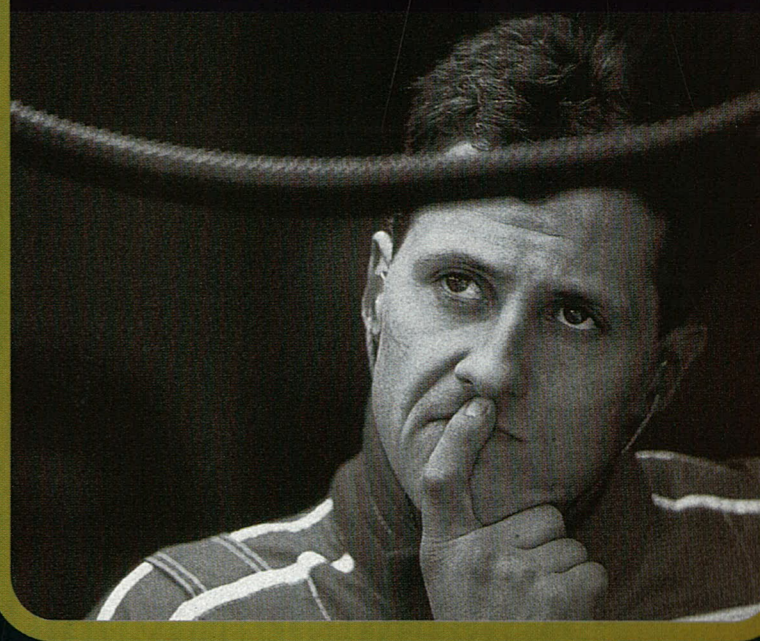
„Weil wir keine Schweizer sind, müssen wir erst mal ein paar Jahre hier gelebt haben, bevor wir kaufen können. Aber unser Traumhaus, so wie wir es uns vorstellen, müssen wir uns eh irgendwann selber bauen“, erläutert der Hausherr.

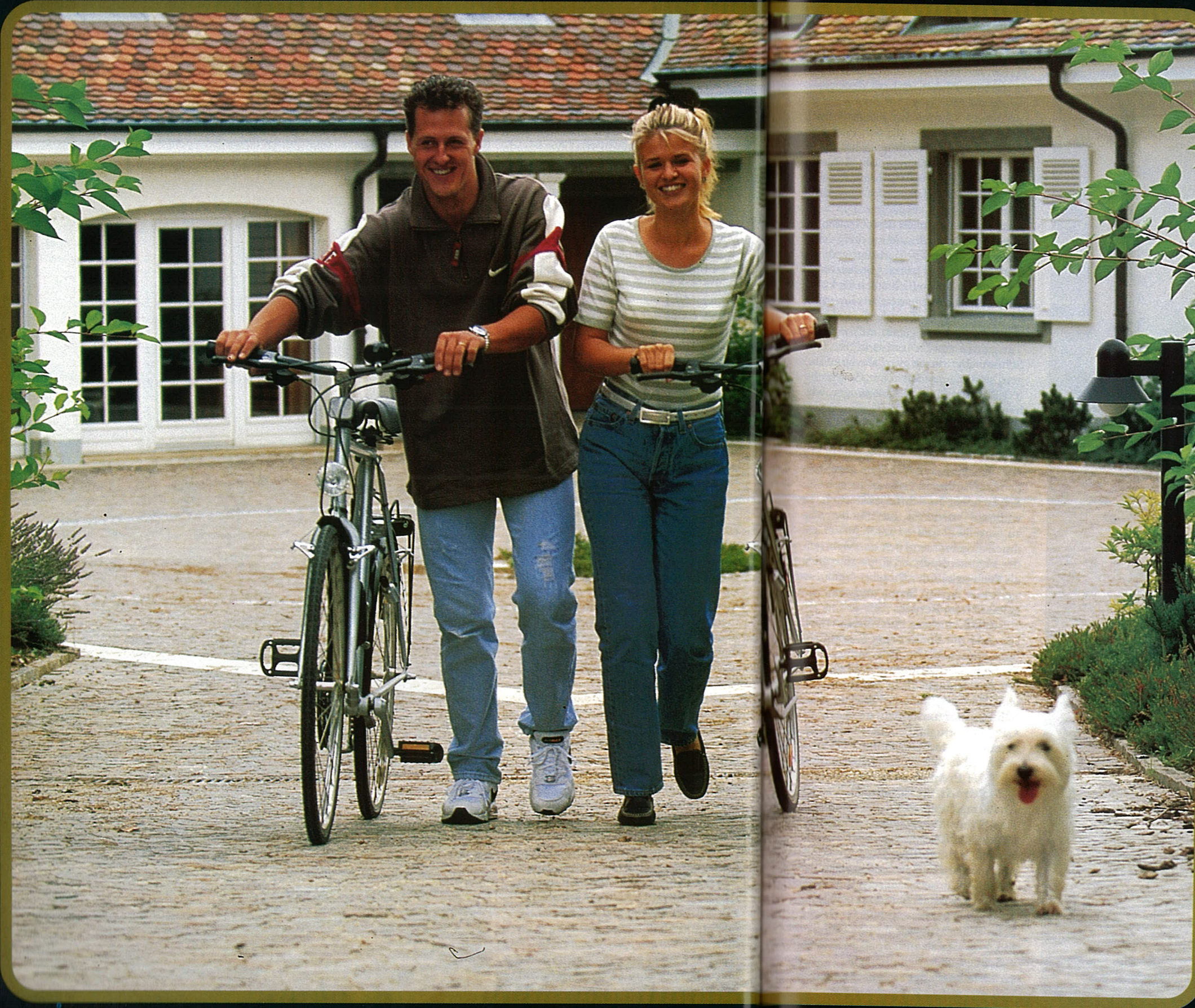
Vorerst haben die Schumachers drei Schlafzimmer, drei Badezimmer, eine Küche, ein Wohnzimmer, ein Eßzimmer und natürlich ein Büro. Außerdem beherbergt das Haus ein separates Appartement für die Haushälterin, einen Fitneßraum, eine Sauna und einen Swimmingpool.

Die Inneneinrichtung bekamen bisher nur Freunde und Familienangehörige zu sehen.

„Sie ist modern“, erzählt Michael, „aber nicht avantgardistisch. Dafür sind wir zu konservativ.“ Die Auswahl der Möbel ist im allgemeinen Corinnas Sache. „Wir diskutieren darüber, aber Corinna trifft die Entscheidungen, und bisher hat sie immer Dinge gefunden, die auch mir gefallen.“

An dem guten schweizer Essen hat Michael auch schon Geschmack gefunden. Vor allem die Rösti haben es ihm angetan. Am meisten freut er sich jedoch über die friedvolle Atmosphäre seines neuen Heims. „Das hier ist eine der reizvollsten Landschaften der Schweiz. Unsere Kinder sollen hier eine unbekümmerte Kindheit verbringen. Wir sind glücklich.“





er dabei bleibt, daß Geld nicht seine Motivation sei, sagt er: „Ich will dem Gegenwert meiner Arbeit entsprechend bezahlt werden.“

Diese Arbeit ist auf seine Bedürfnisse zugeschnitten. Selbst bei Ferrari ist er die eindeutige Nummer 1 und entscheidet darüber, wieviele Tests er fährt – und so auch darüber, wieviele sein Team-Kollege Eddie Irvine. Diese Politik hat bei Benetton schließlich reichlich Früchte getragen – zwei Fahrer- und ein Konstruktors-Titel – und wird trotz der Kritik von Seiten der italienischen Medien nun auch von Ferrari angewandt.

Und wer sonst hätte in diesem Jahr die Erfolge feiern können, die Ferrari und ganz Italien so gefallen haben? Michael Schumacher wird verwöhnt, weil er Erfolg hat. Sein Engagement und seine Hingabe an die Team-Arbeit können von niemandem überboten werden. Er versprüht Optimismus und Teamegeist durch Worte und Taten. Er nimmt sich die Zeit, mit seinen Mechanikern über ihr Leben und ihre Probleme zu sprechen und spielt mit ihnen in Arbeitspausen Fußball. Dann wieder liegt er gemeinsam mit ihnen in der Box unter dem Auto oder checkt die Computer-Daten.

„Ich könnte auch zum Team sagen: ‘Macht dieses oder jenes’ und dann weggehen, um einen Kaffee zu trinken, Witze zu reißen oder sonst was zu machen. Doch das ist nicht meine Art, das war nie meine Art. Ich arbeite mit meinem Team zusammen, das halte ich für professionell.“

Diese Übereinkunft und dieses Gefühl für Loyalität wurden durch Schumachers Toleranz und Bescheidenheit während der Tests Mitte der 90er Saison noch verstärkt. Wenn das Team Fehler machte oder das Auto Defekte hatte, zeigte er Verständnis und Geduld. Als Team-Direktor Jean Todt unter Beschuß geriet, hielt ihm Michael Schumacher öffentlich die Fahne. Der Kontrast zur Situation zwischen Damon Hill und Williams war ebenso offensichtlich wie kraß.

Niki Lauda behauptet, nur der sehr Starke und Beharrliche könne bei Ferrari überleben und erfolgreich werden. Er selbst ist der Beweis dafür. Außergewöhnliches Talent alleine mag dagegen oft nicht genug sein. Selbst Alain Prost, der vier WM-Titel und mehr Grand Prix als jeder andere gewonnen hat, hatte nicht den richtigen Charakter oder die richtige Lösung. Senna hätte sie möglicherweise gehabt, und Schumacher ►



In der Schweiz fühlen sich die naturverbundenen Schumachers viel wohler als in Monaco

„Wenn man Erfolg haben will, muß man diszipliniert sein. Wenn man dagegen versucht, sich mit jedermann gutzustellen, bleibt der Erfolg wahrscheinlich auf der Strecke“

hat sie allem Anschein nach.

Luca di Montezemolo, seines Zeichens Ferrari-Präsident, vergleicht Schumachers heutigen Einfluß auf Ferrari mit dem von Lauda während der siebziger Jahre und mit dem von Senna auf McLaren.

Michael Schumacher löst außerhalb seiner Heimat keine gigantischen Begeisterungstürme aus, er hat auch keine Versuche gemacht, die Herzen der Massen zu erobern. Auch das ist nicht sein Stil. Er zieht es vor, sich ihren Respekt zu verdienen. Die Szenen, die sich nach dem Großen Preis von Italien abspielten, zeigten wie sehr ihn die Tifosi mittlerweile ins Herz geschlossen haben, nachdem sie ihm doch ursprünglich so einen kühlen Empfang bereitet hatten, als ihr so heißgeliebter, emotionaler Jean Alesi seinetwegen hatte gehen müssen. (Die Tausenden aus Deutschland, die Schumacher durch ganz Europa folgen, sind eine ganz andere Geschichte.) Wir hatten die Senna-Jünger, wir hatten die Mansell-Mania, doch sowas gab's noch nie.

Die vielgefürchteten italienischen Medien, die ihre Klauen schon in viele der Großen und Mächtigen geschlagen haben, wurden in Gegenwart von Schumacher zu Schmusekätzchen. Er widmete ihnen Zeit, gab ihnen etwas zu schreiben, und – vor allem – er gab ihnen Ergebnisse. Auch die Mehrheit der Fahrer respektiert ihn – sowohl auf als auch neben der Strecke. Genau wie sie früher Ayrton Senna und seinem gelben Helm Respekt zollten.

Eddie Irvine machte früher in diesem Jahr die Bemerkung, Schumacher habe ein ernsthaftes Entspannungs-Problem – er wisse nicht, wie das gehe. Ob der Ire damit recht hat, ist nicht ganz klar, jedenfalls verbrachten er, Schumacher und Villeneuve nach dem GP von Portugal die ganze Nacht in einem Club in Estoril. Ohne Hill.

HH Frentzen ist auch einer von denen, die sagen, daß es Schumacher schwerfalle, seinen Kampfgeist abzuschalten. Michaels ehemaliger Teamkollege und – mit Villeneuve – zukünftiger Hauptkonkurrent um den Titel, erinnert sich: „Während unserer Mercedes-Junior-Zeit mußte Michael immer gewinnen, egal, was wir gemacht haben – selbst beim Billard. Es war ihm nicht möglich, nur so zum Spaß zu spielen.“

Schumacher, dem dieser Kommentar nicht besonders schmeckte, nahm sich seinen Landsmann zur Brust: „Ich erklärte ihm, daß er solche Bemerkungen doch lieber lassen sollte, weil sie nicht der Wahrheit entsprechen.“

Heinz-Harald war immer jemand, der das Leben genossen hat. Er ließ sich Wein, gutes Essen und so weiter schmecken, kurzum, das Wort 'ernsthaft' existierte für ihn gar nicht. Er trainierte nicht, und er hatte einfach keine Disziplin. Ich aber habe trainiert, und deshalb wirkte ich auf ihn wahrscheinlich sehr ernsthaft und als ob ich alles gewinnen wolle – was ja auch irgendwie stimmte. Klar, wenn wir gespielt haben, wollte ich auch gewinnen, aber ich bin nicht durchgedreht, wenn's nicht geklappt hat. Aber es ist doch wohl normal, daß man sich auch bemüht zu gewinnen, wenn man einen Sport treibt, oder?

Ich denke, daß sich Heinz-Harald in dieser Beziehung sehr gebessert hat. Er ist jetzt ganz anders als damals. Ich bin sicher, daß ihm mittlerweile klargeworden ist, daß Trainieren wesentlich wichtiger ist, als er früher glaubte.“

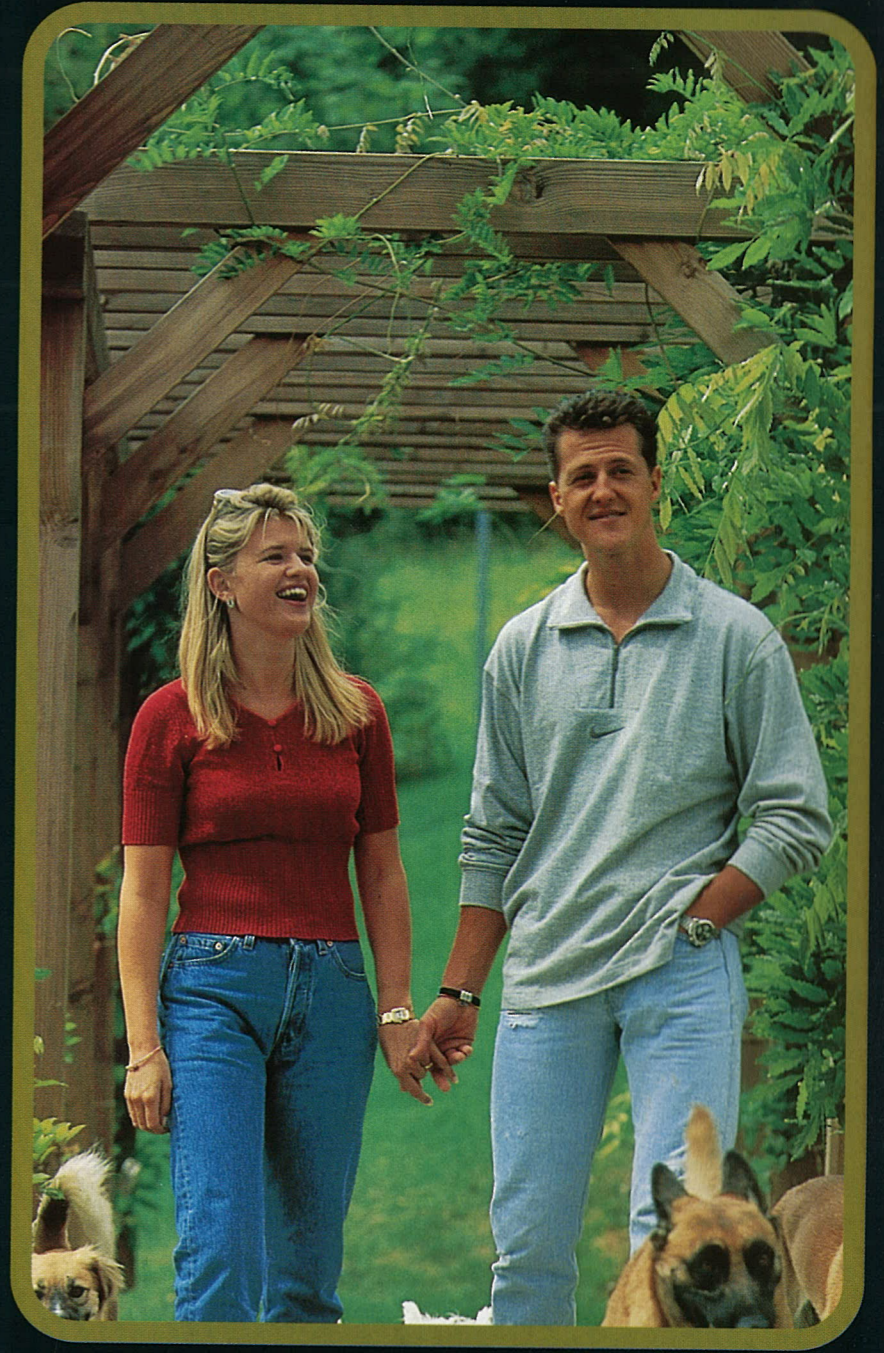
Schumacher weist die Bemerkung, er sei übermäßig ernst, entschieden zurück: „Es ist ja kein Witz, was wir hier machen, sondern eine professionelle Angelegenheit, die meiner Meinung nach, wenn ich Erfolg haben will, vernünftig angepackt werden muß. Natürlich habe ich Spaß und genieße mein Leben. Über den Winter haben wir Partys, bei denen wir uns gut amüsieren und uns am Schluß gegenseitig in den Pool schmeißen. Doch diese Seite von mir kennt halt kaum jemand.“

Es ist bekannt, daß er schon mal einen Drink zu sich genommen hat, und er wurde sogar schon mit einer Zigarette in den Fingern gesichtet. Was allerdings nicht heißt, daß man ihn als Raucher bezeichnen könnte. „Es war ungefähr wie bei einem 12-jährigen, der zum ersten Mal eine Zigarette probiert“, erzählt ein amüsiertes Beobachter. „Er hat mehr den Rauch ausgeblasen als daß er inhaliert hat, sehr komisch.“

Schumacher hat in der Formel 1 neue Fitneß-Standards gesetzt, indem er sich an einen strengen Plan hält, der normaler Weise weder Alkohol noch Nikotin zuläßt. Und er betont, daß die geistige Fitneß genauso wichtig ist wie die körperliche.

„Ganz klar, Fitneß ist wichtig, aber genau so wichtig ist, mit welcher Einstellung du ins Auto steigst. Wie hart ist es, das Auto ans Limit zu fahren? Einige Fahrer stehen unter äußerst starker Anspannung, und es ist nicht einfach oder natürlich für sie, damit umzugehen. Es geht also um ▶

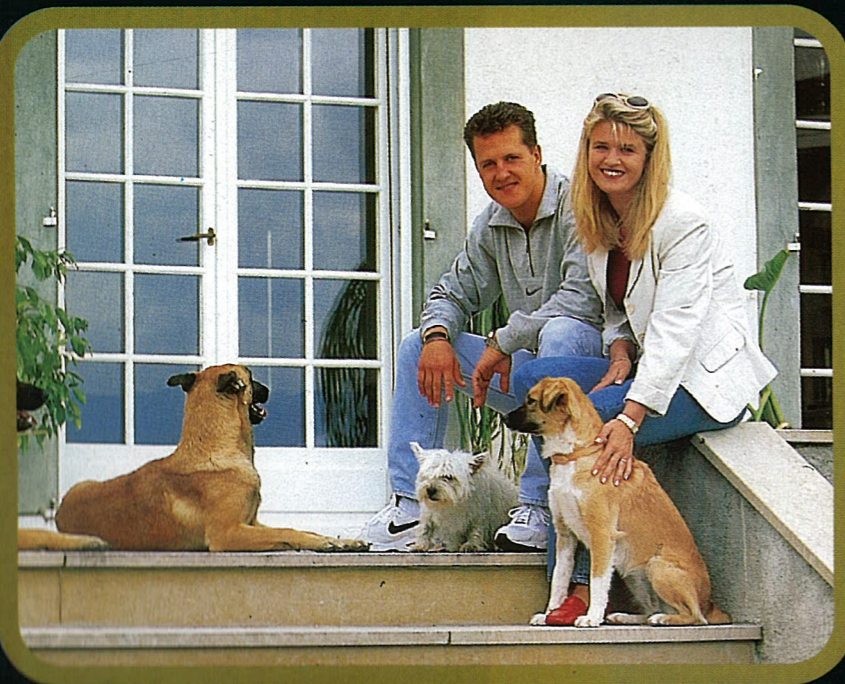
„Über den Winter haben wir Partys, bei denen wir uns gut amüsieren und uns am Schluß gegenseitig in den Pool schmeißen. Diese Seite von mir kennt kaum jemand“





Haben immer ein wachsames Auge auf Corinna und Michael: Die Wachhunde Bonny und Tracey

„Ich bin sicher, daß Heinz-Harald mittlerweile klargeworden ist, daß Trainieren wesentlich wichtiger ist, als er früher glaubte“



Fitneß, Selbstvertrauen und darum, es dir selbst möglichst leicht zu machen. Manche zeigen Überreaktionen und bekommen Probleme, andere bleiben ganz ruhig und können daraus normalerweise Profit ziehen.“

Diese ernsthafte, disziplinierte Herangehensweise bringt uns zurück zum Vergleich mit Senna. „Es ist nicht in Ordnung, diesen Vergleich zu ziehen“, sagt Schumacher. „Doch wenn man Erfolg haben will, muß man diszipliniert sein. Wenn man dagegen versucht, sich mit jedermann gutzustellen, bleibt der Erfolg wahrscheinlich auf der Strecke. Es gilt, den richtigen Mittelweg zu finden. Ich persönlich bevorzuge Zusammenarbeit, um zum Erfolg zu kommen, anstatt meinen eigenen Weg zu gehen und die Leute dazu zu bringen, mir zu folgen.“

Senna ist etwas besonderes unter den F1-Piloten, die ich kennengelernt habe. Prost ebenfalls. Sie beide ragen nicht nur wegen ihrer Erfolge aus dem Feld der anderen Fahrer heraus, sondern auch wegen ihrer individuellen Charaktere. Mein Charakter wird wohl erst verstanden werden, wenn ich keinen Rennsport mehr betreibe.

Ich höre von Leuten oft, daß ich dies oder jenes so ähnlich mache wie Senna oder Prost, aber ich denke nicht, daß das richtig ist. Ich habe meine bisherigen Erfolge auf einem anderen Weg erreicht, und ich werde auch in Zukunft andere Wege beschreiten. Aber das wird erst später bemerkt werden, nicht schon heute.“

HERBST 1996
3. AUSGABE - DM 8,50

STARS & CARS

Powered by Mercedes-Benz



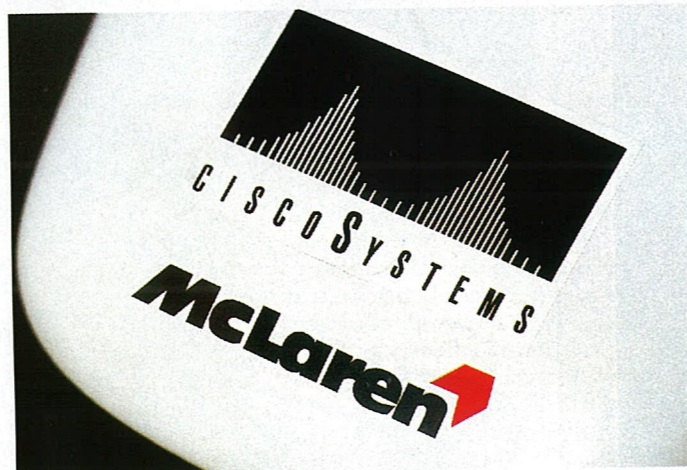
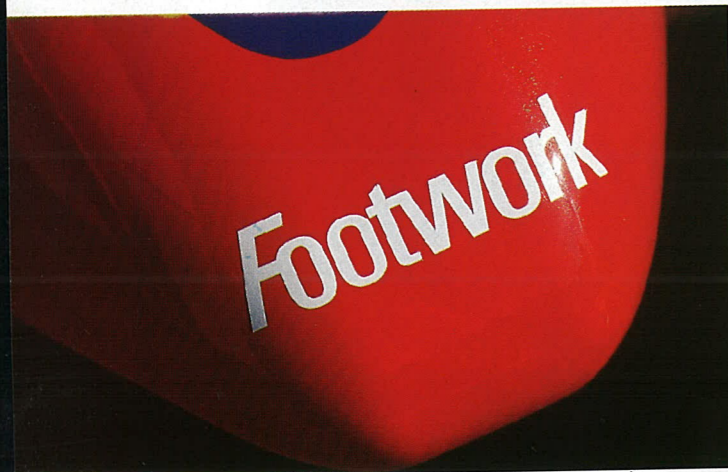
FORMEL 1
Das passiert
in der Stunde
des Qualifying

DTM & ITC
32 Siege mit
der C-Klasse,
50 mit dem 190

INDYCAR
Im Vergleich
mit C-Klasse
und Formel 1

CLASSIC
Caracciola
als Star der
Mille Miglia

3. AUSGABE: JETZT AM KIOSK!

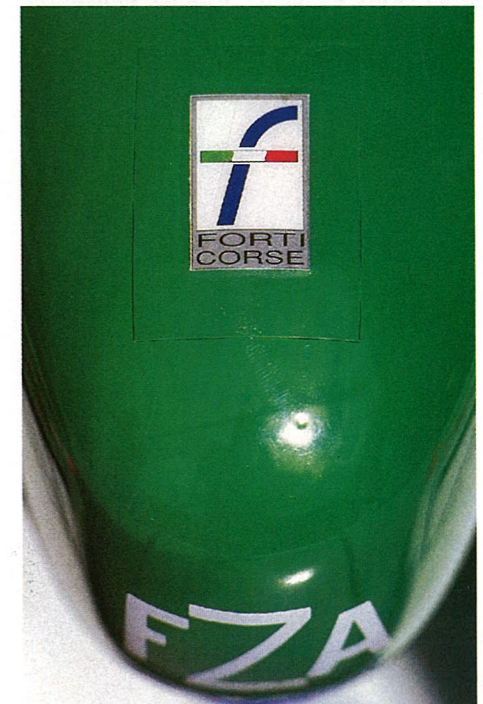


WIE HEISST ES DOCH?
 WIE DIE NASE
 DES MANNES,
 SO SEIN JOHANNES.
 FÜR DIE F1-RENNER GILT
 DAS ALLERDINGS NICHT

FOTOS VON DARREN HEATH

Sag's
 DURCH DIE

Nase





STOP!

SIE SIND RUND, GLÜHEN MANCHMAL UND KÖNNEN RENNEN ENTSCHIEDEN

STORY VON EUROSPOORT-KOMMENTATOR BEN EDWARDS

Gewaltig für die Fahrer, unfaßbar für die Zuschauer, eine Quelle von kostbaren Sekundenbruchteilen für die Mechaniker – die Wirkung der F1-Bremsen hat die Grenze des Vorstellbaren längst überschritten.

Stellen Sie sich vor, Sie fahren mit 340 km/h auf die erste Schikane in Hockenheim zu, auf einem Stück Asphalt, nicht breiter als eine Autobahn-auffahrt. Die Schikane – oder, übertragen auf den Straßenverkehr, die Haltelinie der Kreuzung – kommt mit 90 Meter pro Sekunde auf Sie zugeflogen. Sie bleiben voll auf dem Gas bis Sie das Gefühl haben, es ist zu spät, und erst beim 100-Meter-Schild springt Ihr Fuß auf die Bremse.

Mit aller Wucht wird Ihr Kopf nach vorne geworfen, und Ihre Nackenmuskeln brennen vor Anstrengung (versuchen Sie mal, auf dem Boden liegend Ihren Fernseher auf dem Hinterkopf nach oben zu stemmen). In dieser kurzen Zeit müssen Sie die

Bremsen so dosieren, daß die maximale Bremsleistung erzielt wird, ohne daß die Räder blockieren, und gleichzeitig die Schaltwippe betätigen, um mit der richtigen Geschwindigkeit (ca. 80 km/h) am Einlenkpunkt anzukommen. Einen Sekundenbruchteil zu spät und Ihr Rennen dürfte beendet sein – ein bißchen zu früh, und die daraus resultierende schlechte Rundenzeit könnte dafür sorgen, daß Sie sich für das nächste Jahr ein neues Team suchen müssen.

Der Druck läßt niemals nach in der F1, und schon gar nicht der auf die Bremspedale. Jenes kirschrote Glühen, das so schön anzusehen ist, entsteht durch Temperaturen von über 1000° C. Was, nicht heiß genug? Kein Problem. Kohlefaserbremsen werden mit zunehmender Hitze immer besser. Aber: Jenseits von 1100° nimmt ihre Abnutzung stark zu.

Laut Steve Hallam, Mika Häkkinens Renn-Ingenieur bei McLaren, gehört das Nachlassen der Bremswirkung der Vergangenheit an. Es ist die

Begrenzung der Temperatur, die sich als problematisch erweist. „Bevor es Kohlefaserbremsen gab, setzte das Nachlassen der Bremsen bei etwa 600° C ein, ohne daß das für den Fahrer am Gaspedal spürbar gewesen wäre. Aber die Hitze bewirkte, daß sich die Bremsbeläge auflösten und auf der Scheibe einen Schmierfilm bildeten, der die Bremsleistung erheblich einschränkte. Heute besteht die Herausforderung darin, die Temperatur so zu begrenzen, daß der Biß der Bremsen bei erträglicher Abnutzung erhalten bleibt. Das Design von Kühlkanälen und die Effizienz der Luftströmung zur Bremsscheibe und durch sie hindurch können auf die Bremsleistung einen erheblichen Einfluß haben.“

Williams-TD Patrick Head erinnert sich, daß die Entwicklung von Kohlefaserbremsen anfangs mehr mit dem Streben nach Gewichtsreduzierung zu tun hatte als dem Wunsch nach höherer Bremskraft. „Die Brabham-Alfas der späten 70er waren unter den er-

sten, die diese Bremsen hatten. Sie sollten das höhere Gewicht des 12-Zylinders ausgleichen. Damals spielte der verbesserte Reibungskoeffizient eine untergeordnete Rolle. Die Bremsen waren sehr temperaturempfindlich – bis zu einem gewissen Punkt funktionierten sie eher schlecht, aber wenn der erreicht war, packten sie voll zu.“

Das Abnutzungstempo war ebenfalls indiskutabel. 1982 testete Keke Rosberg zum ersten Mal Kohlefaserbremsen im Williams und schaffte gerade mal fünf Runden, bevor die Hitze sie zerstörte. Seitdem hat sich durch Experimentieren mit der Kohlefaser ihre Qualität stetig verbessert. Heutzutage erwartet man von einem Satz Bremsen eine Lebensdauer von 1000 Kilometern. Ein Satz wird für Training und Qualifying benutzt, fürs Rennen wird ein neuer eingebaut. Danach werden diese Bremsen für Testfahrten benutzt, bis sie ihre Schuldigkeit getan haben. Bei einem Preis von DM 5.800,- pro Satz verschenkt man eben keinen Kilometer.

Aber damit nicht genug. Natürlich gibt es verschiedene Ausführungen der wertvollen Scheiben. Je nach Strecke und Anforderung stellt Carbone Industry, die den Großteil der Teams beliefern, drei verschiedene Stärken zur Verfügung. Auf einer Strecke wie Hockenheim werden die dicksten benutzt, um der hohen Abnutzung genug Material zu bieten und die Betriebstemperatur auf den langen

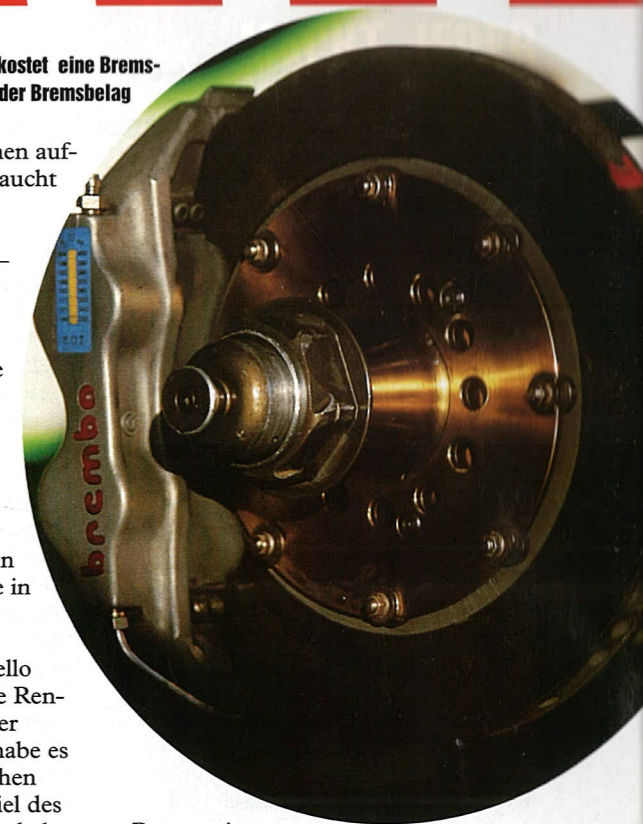
Geraden zwischen den Schikanen aufrechtzuerhalten. In Monaco braucht man dagegen eine dünnere Scheibe, die die Hitze schnell aufnimmt und blitzschnell die – wohlgeerntet eher moderate – Bremsleistung entwickelt.

Auch das Verhalten des Bremspedals ist wichtig. Einige Fahrer bevorzugen ein Pedal ohne viel Spiel, andere wollen lieber weniger Kraft ausüben und arbeiten mit mehr Spiel. Bei Jordan gab es in diesem Jahr Vertreter beider Richtungen. Martin Brundle, der ein hartes Pedal vorzieht, probierte in Hockenheim die weichere Pedaleinstellung seines Teamkollegen Rubens Barrichello aus. „Im Hinblick auf das harte Rennen wollte ich gerne mit weniger Pedaldruck arbeiten, aber ich habe es nicht geschafft, mich im kritischen Moment an das zusätzliche Spiel des Pedals zu gewöhnen. Die Räder haben ständig blockiert.“

Auch Nigel Mansell fuhr stets mit einem steinharten Pedal und war imstande, enorm großen Druck darauf auszuüben. Ganz anders Ayrton Senna. Er wollte im Auto so wenig Kraft wie möglich einsetzen. Die Servobremsen, die McLaren während der 93er Saison entwickelte, paßten perfekt zu seinem Fahrstil.

Das Abstimmen des Bremssystems ist eine enorm wichtige Aufgabe. Die Fahrer müssen hundertprozentiges Vertrauen entwickeln, um ihren Fuß bis zur letzten Sekunde auf dem Pedal zu lassen. „Es ist erstaunlich, wieviel Zeit durchs Bremsen gewonnen oder verloren werden kann, obwohl die Bremsen nur relativ kurze Zeit in Aktion sind“, sagt TWR Arrows-Designer Frank Dernie. „Ricardo

Rund 1400 Mark kostet eine Brems-scheibe, ca. 300 jeder Bremsbelag

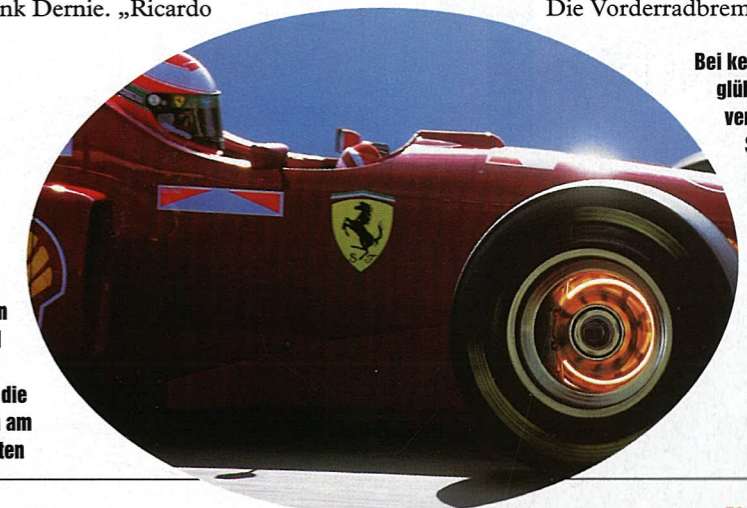


Rosset, einer der neuen Fahrer in der Formel 1, war überrascht, wie komplex und kompliziert das Abstimmen der Bremsen sein kann. In den unteren Formeln wird man auf F1-Bremsen einfach nicht vorbereitet. Nicht nur in bezug auf die Kraftentfaltung, sondern auch, was die Auswirkungen auf das Handling angeht. Irgendwann fängt man an, die Einstellung der Federn und Stabilisatoren zu ändern, und zwar nicht um das Handling in den Kurven zu verbessern, sondern um die Stabilität beim Bremsen zu erhöhen.“

Lassen Sie uns für einen Moment darüber nachdenken, was passiert, wenn ein F1-Bolide aus voller Fahrt Kurve abgebremst wird. Sobald die Bremsen greifen, wird das Gewicht des Autos in die Vorderräder gedrückt.

Die Vorderradbremse ▶

Bei keinem Auto glühten in der vergangenen Saison die Brems-scheiben so schön wie bei Ferrari



Zwischen 900° und 1000° C arbeiten die Bremsen am effektivsten

„Die beim Abbremsen entstehende Kraft war so groß, daß die Tränen auf die Innenseite meines Visiers geschleudert wurden“

fangen blitzschnell an zu glühen. Die weniger belasteten Hinterradbremzen heizen sich langsamer auf. Während des Abbremsvorgangs verliert das Heck des Autos Abtrieb und die Hinterräder an Bodenhaftung. In dieser Situation passiert es oft, daß die Hinterradbremzen, die inzwischen auch ganz schön heiß geworden sind, blockieren. Das ist in etwa so, als würden Sie in Ihrem Auto bei voller Fahrt die Handbremse anziehen und dann versuchen, das schlingende Auto vor der nächsten Kurve wieder zu stabilisieren. In diesem Moment helfen sich die Fahrer damit, daß sie durch Drücken eines Schalters im Cockpit noch mehr Bremskraft auf die Vorderräder bringen. Nicht selten büßen sie damit aber einen Teil der erforderlichen Bremsleistung im ersten Teil der Kurve ein.

Die Lösungsansätze reichen vom Versuch, ein Chassis zu bauen, das auch bei geringen Geschwindigkeiten noch viel Abtrieb hat, bis zu Experimenten mit dem Kühlsystem und unterschiedlichen Materialien für Vorder- und Hinterradbremzen. Einige der Top-Teams forschen auch in Richtung eines Systems, mit dessen Hilfe es möglich ist, die Bremsbalance zwischen Vorder- und Hinterrädern während des Bremsvorgangs zu verstellen.

Die Frage stellt sich allerdings, ob ein solches System bereits in die Grauzone der Fahrerhilfen, die ja laut Reglement nicht erlaubt sind, hineinspielt. Es käme wohl auf die Arbeitsweise des Systems an. 'Fly-by-wire'-Gaszüge sind erlaubt, und vielleicht könnte eine ähnliche elektronische Schnittstelle zwischen Bremspedal und der Hydraulik eine bessere Kontrolle der Bremsbalance ermöglichen.

Die Teams sind verständlicherweise nicht bereit, Ergebnisse ihrer Forschungen preiszugeben, und so wird man in den nächsten Monaten ein wachsames Auge auf mögliche Entwicklungen werfen müssen.

Doch zurück zur Praxis und der Beschreibung von Martin Brundle, wie es ist, wenn man im Cockpit einer Kraft ausgesetzt ist, die drei- bis viermal so groß ist wie die Erdanziehungskraft. Aber bitte für Laien: „Ich habe einmal bei sehr kaltem Wetter getestet, und der Luftstrom durch den Helm trieb mir die Tränen in die Augen. Die beim Abbremsen entstehende Kraft war so groß, daß die Tränen von meinem Auge weg auf die Innenseite des Visiers geschleudert wurden.“ Eine sehr plastische Darstellung, die aber

nicht daüber hinwegtröstet, daß es aufgrund dieser unvorstellbar schnellen Bremsmanöver auf der Strecke fast keine Zweikämpfe mehr zu sehen gibt.

Steve Hallam schätzt, ein Verbot von Kohlefaserbremsen würde diesen Zustand aber nicht beenden. „Letztes Jahr haben wir mit Bremscheiben aus Gußeisen und Belägen aus einem Kohle-Metall-Gemisch getestet, und die Leistung war fast dieselbe. Die Fahrer meinten zwar, daß die Reaktion der Bremsen zum Schluß etwas nachließ, aber die Bremswerte waren annähernd identisch.“

Die meisten Zuschauer wünschen sich mehr Überholvorgänge, aber es scheint, daß des Rätsels Lösung nicht bei den Bremsen zu suchen ist. Faktoren wie die Erhöhung des Gewichts oder die Reduzierung des Abtriebs werden wohl eher eine Rolle spielen. Vielleicht werden uns die Forschungen zur Reduzierung der Luftturbulenzen, die durch das dichte Auffahren auf ein vorausfahrendes Auto entstehen, wieder echte Windschattenkämpfe bescheren. Bis es soweit ist, werden sich die Bremsingenieure weiter mit den kleinen, heißglühenden Kohlefaserscheiben beschäftigen. 



Das Abstimmen der F1-Bremsen, die Bremskräfte bis zu 5 g entwickeln, ist eine komplizierte Angelegenheit

JED LEICESTER

Die Spatzen pfeifen es inzwischen von den Dächern: Ein Abo lohnt sich



FÜR F1 RACING MACHT JEDER AUCH GERNE MAL EINEN UMWEG. FÜR ABONNENTEN MACHT IHN DER BRIEFTRÄGER

Ein Jahresabonnement von F1 Racing (12 Ausgaben) kostet DM 80,-*

Einfach den dieser Ausgabe beigelegten Coupon ausfüllen – und an diese Adresse schicken:

F1 Racing Der LeserClub
Postfach 11 12 08
60047 Frankfurt

* Das Angebot gilt für den Versand innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Ein Auslandsabonnement kostet DM 90,-

F1 RACING



Daheim ein Held

HIERZULANDE DEM NAMEN
NACH KAUM GELÄUFIG, IST
PEDRO LAMY IN SEINER
HEIMAT EIN STAR

STORY VON CAROLINE O'CONNOR
FOTOS VON BERNARD ASSET

Am Donnerstagabend vor dem Grand Prix von Portugal steigt in der kleinen Hafenstadt Cascais der Bär. Es ist 20 Uhr, und um die Bühne am Strand haben sich an die 5000 Leute versammelt. Ähnlich wie in Imola oder Monza klettern die Einheimischen auf Bäume, erklimmen Gerüste und nutzen jede sich bietende Gelegenheit, um einen noch besseren Blick auf die Bühne zu erhaschen. Von einem Boot draußen auf dem Meer strahlt das Licht eines riesigen Scheinwerfers herüber – außer der Bühnenbeleuchtung die einzige Lichtquelle, die den dunklen Septemberabend erhellt.

Alle Augen sind auf die Bühne gerichtet. Nicht einmal der stechende Geruch des Fischfangs, der in der Bucht um die Ecke an Land gebracht wird, vermag die Anwesenden abzulenken. Die portugiesische Band Delfins gibt ihr Äußerstes, und obwohl sich die Menge prächtig amüsiert, spürt man, daß das Beste erst noch kommt. Und dann ist er da, ihr Held. Als er auf die Bühne klettert, legt die Menge noch einen Zahn zu. Mit lautem, rhythmischem Singen seines Namens heizt die Menge die Stimmung erst so richtig an, bis es auch für die letzten ungläubigen Nichtportugiesen keinen Zweifel mehr gibt, daß die 'Pedro! Pedro!'-Rufe dem Minardi-Fahrer Pedro Lamy gelten.

Hier kümmert es keinen, daß Pedro Lamy meistens in der letzten Startreihe steht, und auch nicht, daß ihn außerhalb Portugals kaum einer kennt. Hier ist er ein Star. „Mein Gesicht ist in Portugal sehr bekannt“, erklärt Lamy. „Schon seit ich in den unteren Formeln meine ersten Rennen gewann, mache ich ▶

für meine Sponsoren TV-Werbung.“

Heute gewinnt Lamy zwar keine Rennen mehr, aber seine Sponsoren halten die markanten Gesichtszüge trotzdem für werbetätig. Mit seinen 24 Jahren macht er heute nicht nur TV-Werbung, er begegnet einem auch ständig in Zeitschriften, auf Plakaten und als lebensgroße Pappfigur (für Goodyear), die einem in Estoril an jeder Ecke begegnet. Drei der vier Flugzeuge, die am Rennsonntag über der Strecke kreisen, ziehen Spruchbänder mit seinem Namen hinter sich her. „Ich werde oft erkannt, aber das macht mir nichts. Ich wünschte nur, ich hätte ein Auto, mit dem ich zeigen könnte, was ich wirklich drauf habe.“

Pedro lebt ca. 50 Kilometer von Estoril entfernt in der Nähe des Städtchens Torres Vedras. Er liebt die Ruhe des ländlichen Lebens, weil es ihn vor

größten Banken Portugals – sich auf dem Konzert der Delfins zu zeigen, leistet er genauso gerne Folge wie der Aufforderung der Versicherungsgesellschaft Imperio, die ihn schon seit vielen Jahren unterstützt, in der Nähe von Estoril eine Galerie zu eröffnen.

„Ich habe so viel zu tun hier in Estoril“, seufzt Pedro. „Manchmal weiß ich gar nicht, wie ich die Termine alle unterbringen soll. Aber so geht es wohl den meisten bei Heim-Rennen. Bei mir ist es vielleicht ein wenig schlimmer, weil ich ja der einzige portugiesische Fahrer bin.“ Trotzdem gefällt ihm die Rolle des nationalen Helden, genauso wie das Fahren auf der heimischen Strecke. „Ich liebe Estoril, aber es ist eine Motorenstrecke und für den Minardi mit der relativ geringen PS-Leistung eher ungünstig. Wir müssen hier von Anfang an hart kämpfen.“

„Ich wünschte, ich hätte ein Auto, mit dem ich zeigen könnte, was ich wirklich drauf habe“



Em dias de prova. E nas provas diárias.

Ao conduzir, a segurança é a minha preocupação constante. Por isso escolho sempre pneus a toda a prova. Para os dias de prova... e para todos os outros. Da Goodyear, evidentemente.



GOODYEAR
The Best of Both Worlds

vom Rest des Autos löste und seine Beine die volle Wucht des Aufpralls zu spüren bekamen. Beide Beine erlitten Frakturen und seine Knie wurden ausgekugelt. Er fiel für ein Jahr aus.

In dieser Saison hat er mit dem untermotorisierten Minardi kein Glück gehabt. Achtmal ist er ausgefallen, davon fünfmal wegen eines Defekts. Sein bestes Ergebnis war ein neunter Platz in Imola. In den acht zu Ende gefahrenen Grand Prix erreichte er im Durchschnitt den zwölften Platz. Er weiß, daß – solange er in der Formel 1 ist – die Dinge nur besser werden können; und, was noch wichtiger ist, daß ganz Portugal hinter ihm steht. Denn wenigstens konnten sich seine Fans in der Gewißheit wiegen, daß er normalerweise vor seinem zahlenden italienischen Teamkollegen Giovanni Lavaggi ins Ziel kommen würde.

Estoril, Sonntag, 14.00 Uhr: Lamy rollt auf den Startplatz mit der Nummer 19 – vor Lavaggi. Als die Einführungsrunde anläuft, kann er sich endlich auf seinen Job konzentrieren, weg



allzu viel Beobachtung durch die Öffentlichkeit schützt. Normal reist er alleine zu den Rennen, doch hier in Portugal geben ihm seine Freundin, die sich extra ein paar Tage von der Uni freinimmt, seine Schwester und ihr Sohn moralische Unterstützung.

„Eigentlich bin ich bei jedem Rennen nervös“, sagt Pedro. „Aber hier ist der Druck immer ein bisschen größer. Ich versuche, mich von der Begeisterung meiner Fans ein wenig tragen zu lassen, aber wenn ich im Auto sitze, ist es wie bei jedem anderen GP auch – ich versuche, mein Bestes zu geben.“

Es ist Pedros dritter Grand Prix in Estoril, und so langsam hat er sich an das Tamtam gewöhnt. Trotz der unzähligen Interviews, der vielen Partys und anderen Termine bleibt er ruhig und professionell, und vieles scheint er auch gerne zu machen. Dem Wunsch seines Sponsors Banco 7 – einer der

Nach dem Qualifying wird Pedro von Journalisten gelöchert. Es lief nicht gut, und alle wollen wissen, warum. Die Benzinpumpe war defekt, und zwar nicht nur in seinem Auto, sondern auch im Ersatzwagen. Für die fünfzig Meter von der Box zum Minardi-Motorhome braucht er 55 Minuten, und fünf Minuten vor dem wichtigsten Termin des Tages steckt er noch im Rennoverall. „Ich dachte, nach dem Qualifying hätte ich etwas Zeit. Aber dann wollten auf dem Weg ins Motorhome immer mehr Leute mit mir sprechen. So hatte ich keine Zeit mehr, mich umzuziehen, bevor er kam.“

Er – das ist Portugals wichtigster Mann, Präsident Sampaio. Wenn es an diesem Wochenende einen Moment gibt, an dem man befürchten könnte, Pedro würde ausrasten, dann ist es dieser. Aber als die Fotografen und Journalisten über ihn und den Präsi-

denten herfallen wie Bienen über einen Honigtopf, behält der kleine Junge im Rennanzug die Fassung. Der Presse-rummel scheint ihm genauso wenig auszumachen wie dem Präsidenten selbst. Nicht schlecht für einen Fahrer, der nie auch nur in die Nähe eines Formel 1-Podiums gekommen ist.

Doch Auftritte vor der Kamera sind Pedro nicht fremd. Radio Televisao Portuguesa (RTP) ist bei jedem GP dabei und interviewt Lamy regelmäÙig. Vor den Kameras in Estoril zeigt Pedro keine Anzeichen von Panik. Zwar sind seine Finger anfangs etwas unruhig und sein Gesicht verrät einen Anflug von Aufregung, aber nachdem die erste Frage beantwortet ist, lächelt er charmant und läßt sich von der ungezwungenen Plauderei scheinbar davontragen. Die Zeitungen, sagt Pedro, berichten im Vorfeld eines Rennens viel über ihn, aber nachher schreiben

alle nur noch über die Top-Fahrer. „Trotzdem werde ich aber immer kurz erwähnt“, freut er sich.

Nicht nur Pedro selbst, auch Minardi-Pressesprecher Renato Cappuci und Jane Parisi müssen mit der besonderen Belastung fertig werden. Natürlich ist es ihr Job, die Presse mit Informationen zu versorgen und, wenn möglich, Interview- und Terminwünsche zu erfüllen. In Estoril jedoch ist das Minardi-Motorhome – sonst Zufluchtsort für Ruhesuchende – besonders voll.

Als einziger Repräsentant Portugals in der Formel 1 spürt und akzeptiert Pedro eine gewisse Verantwortung, vor allem auch gegenüber den portugiesischen Fahrern in den unteren Formeln. Er verrät, daß er in diesem Jahr den Formel 3000-Rookie Pedro Couceiro besonders aufmerksam verfolgt hat. „Für Pedro wird es wahrscheinlich schwieriger werden, in die Formel 1

aufzusteigen, als damals für mich. Die internationale Konkurrenz ist sehr groß, und Portugal ist ein kleines Land, in dem es nicht viele große Firmen gibt, die als Sponsoren auftreten könnten.“ Bisher hat Couceiro außerhalb Portugals noch nicht viele Rennen gewonnen, und Lamy meint, daß er bald damit anfangen muß, wenn er weiterkommen will. „Es ist schwierig, entdeckt zu werden, wenn man nicht auf internationaler Ebene Rennen gewinnt“, erklärt er.

Trotz seiner Erfolge in anderen Kategorien (1992 gewann er die deutsche Formel 3-Meisterschaft) muß auch Pedro Lamy in der Formel 1 noch überzeugen. Sein acht Rennen währendes Engagement bei Lotus endete mit einem Desaster, als er bei Testfahrten im Mai 1994 in Silverstone einen schweren Unfall hatte, bei dem sich das Monocoque seines 107C

von all dem Rummel und den Fans, und als er zum zweiten Mal seinen Startplatz anfährt, bereitet er sich auf einen ganz besonderen Einsatz vor. Hier – zu Hause – muß er gut wegkommen. Als die Drehzahlgeräusche ein fast unerträgliches Maß erreichen, hält die Menge den Atem an. Die Autos bewegen sich – aber Pedro bleibt wie angenagelt stehen. Er hat den Motor abgewürgt.

Die Fans auf den Tribünen sind zutiefst enttäuscht, als das Fahrerfeld ohne ihren geliebten Pedro Lamy an ihnen vorbeirauscht. Mit zwei Runden Rückstand nimmt er endlich das Rennen auf, gezwungen, Runde für Runde als Letzter abzuspuhlen. Als Letzter kommt er auch ins Ziel – mit fünf Runden Rückstand auf den Sieger Jacques Villeneuve. Aber wenigstens blieb er vom Defekt-Teufel verschont und hat das Rennen beendet. ❶

Der Hai-Angriff

WENN SIE ALS MOTORSPORT-UNBEFLECKTER EINE FORMEL 1-RAKETE STEUERN, KOMMT ES AUF DIE RICHTIGE INFORMATIONSPOLITIK GEGENÜBER DEM ENGSTEN FAMILIENKREIS AN ...MEINT UNSER MANN IN FRANKREICH



STORY VON MARKUS SCHOCKER
FOTOS VON MORELLI BERTIER PHOTOGRAPHY

Liebe Oma, hier unten in Südfrankreich ist es einfach toll. Die Sonne scheint, und das Meer ist schön. Morgen nehme ich einen Mietwagen und erkunde ein bißchen das Landesinnere. Bis dann, Dein Markus

Hört sich lieb an, oder? Oma macht sich nämlich gerne Sorgen. Aber nicht nach dieser Karte, würde ich sagen. Daß der Mietwagen AGS-Ford heißt und 300 Sachen fährt? Und das „Landesinnere“ die Rennstrecke von Le Luc ist? Hätte Oma nur verwirrt. Außerdem kann man so viele Vaterunser gar nicht beten.

Formel 1-Fahren für jedermann also. Da werden selbst die stärksten Männer schwach. Zum Beispiel Joa-

chim. Seine Freundin hat ihm die F1-Fahrkarte zum Geburtstag geschenkt, ihm für 3400 Mark einen Traum erfüllt. Doch jetzt sitzt ihr Liebhaber nagekauend in der Ecke und ist verdächtig ruhig. „Ich hab’ mich seit Monaten auf diesen Moment gefreut – aber jetzt...“ Er stopft sich eine Papierserviette als Lärmschutz ins Ohr und zieht den Helm über. Er ist als erster dran. Fünf Runden hat er gebucht. Als er in den AGS steigt, begleiten ihn die Blicke seiner Mitfahrer. Georg zum Beispiel, der in einem Preisausschreiben gewonnen hat. Oder Thomas, den alle nur ‘Simpson’ nennen, weil er sich extra für diesen Tag komplett neu eingekleidet hat: 2000 Mark für Overall, Schuhe, Unterwäsche und Helm – eben von Simpson. Dabei wird doch

alles gestellt. Aber Simpson, Verzeihung Thomas, ist ja nicht irgendwer: Einst raste er in dunklen Nächten zusammen mit Freunden in geliehenen Ferrari F40 den Aichelberg hoch – ein noch nicht eröffnetes Autobahn-Teilstück südlich von Stuttgart. Weil er damals glänzen konnte, nennen sie ihn ‘Turbo-Spieder’. Was er jetzt groß auf dem Overall stehen hat.

Die Vorspeise am Morgen haben alle noch gut verdaut: 25 Runden in einem 170 PS-Opel Lotus-Monoposto. Idealnie finden, Bremsübungen – alle kamen irgendwie rum. Die größten Probleme bereitete das Zwischengas-Geben: Die wenigsten wußten bis dato, daß man mit dem gleichen Fuß im gleichen Moment Gas geben und Bremsen kann... Instruktor Jean-Louis

macht derweil auf lässig und postiert sich in der Ecke nach Start/Zielgerade gerade mal zwei Meter vom Streckenrand. Sein Kollege liegt seit dem vorigen Kurs wegen desselben Leichtsinns mit gebrochenem Schultergelenk und Schienbein im Krankenhaus.

Nach dem Mittagessen naht die Stunde der Wahrheit. Noch einmal kurz Theorie: Es gilt, sich das dritte Schaltschema des Tages einzuprägen: Nach 5-Gang-Seriengetriebe meines VW Passat und 5-Gang-Opel-Lotus-Renngetriebe nun 6-Gang-Formel 1. Bei einer letzten Strecken-Besichtigung, alle Mann in einem Klein-Bus, fragt einer nach dem schwarzen Fleck dort in der Boxenmauer. Das sei beim Schalten vom dritten in den vierten passiert, so Jean-Louis. Der Junge sei

Es ist, als ob der weiße Hai dir ins Kreuz schwimmt und dich davon zieht. Du kannst nichts mehr machen, bist starr vor Schreck



kurz vorm Kiosk zum Liegen gekommen. Es wird ruhig im Mercedes-Bus. Eine Stunde später rolle ich den 91er AGS auf die Strecke. Im zweiten Gang, ohne abzuwürgen – die erste ganz große Hürde wäre also gemeistert. Zwar scheuert der Oberschenkel am Schalthebel, was einige Vershalter mit sich bringt – trotzdem fährt sich’s ganz gemütlich. Erste Runde: Alles easy, alles locker. Zweite Runde: Ein bißchen mehr Gas – kein Problem. Dritte Runde: Noch mehr Gas – kein Problem. Vierte Runde: Vollgas – immer noch kein Problem. Moment mal, das kann doch nicht alles sein. Ich brems dort, wo von Jean-Louis empfohlen, ich beschleunige und schalte, wo von ihm empfohlen... Bingo, jetzt fällt der Groschen. In Runde 5 ▶



Die Geschichte von AGS Die Männer aus dem Hinterhof

Henri Julien – der typische Südfrenze im Rentenalter: Ein gebeugter Herr mit Schnauzbart und Zigarillo im Mundwinkel.

Es war 1968, als der Inhaber einer kleinen Tankstelle und Kfz-Werkstatt die Firma AGS (*Automobiles Gonfaronaises Sportives*) gründete. Über die F Renault, F 3, F 2 und F 3000 arbeitete er sich bis in die Formel 1. In Monza und Estoril '86 fuhr Ivan Capelli ein altes Renault-Chassis mit dem unsäglichen Motor-Modem-V8-Turbo in die letzte Startreihe, fiel in den Rennen aber früh aus.

wurde vom Team stiefmütterlich behandelt, scheiterte immer in der Vor-Quali und schmiß nach dem Frankreich-GP das Handtuch.

Nun ging's bergab: '90/'91 häuften sich die Nicht-Qualifikationen, '91 stand man noch kümmerliche drei Mal am Start, der JH26 für die Saison '92 steht noch unbenutzt in der Fabrik, auf den Seitenflanken klebt der Name Grouillard. Henri Julien hatte



Letzte Anweisungen vor dem Start in die unbekannte Welt der Formel 1 – da war der Hai noch hinter Gittern



1987 lief nur unwesentlich besser: Pascal Fabre und später Roberto Moreno qualifizierten sich bei allen 16 GP entweder als Vorletzte, Letzte oder gar nicht. Dennoch holte Moreno in Australien Platz 6 – und so den ersten WM-Punkt.

1988 gewann AGS an Speed. Philippe Streiff, bereits in F 2 und F 3000 für AGS unterwegs, fuhr den vom belgischen Konstrukteur Christian Vanderpleyn gezeichneten JH23 immer wieder auf Mittelplatz-Startplätze, wenngleich es nicht zu Punkten reichte. Zu Beginn 1989 folgte der Umzug in eine neue Fabrik in der Nähe der Provinz-Rennstrecke Circuit du Var – womit AGS seine eigene Teststrecke hatte. Doch bei den Vortests in Rio verunglückte Philippe Streiff und ist seither vom Hals ab gelähmt. Gabriele Tarquini übernahm das Auto, holte in Mexiko Rang 6 – den zweiten und letzten WM-Punkt der Firmengeschichte. Auto Nr. 2 war ein Totalausfall: F1-Debütant Joachim Winkelhock

AGS bereits zu Beginn 1989 an Cyril de Rouvre verkauft, dieser wollte AGS an das italienische Duo Rafanelli/Rumi weiterverscherbeln, die freilich nie bezahlten. Also kam de Rouvre auf die Idee mit der Rennfahrerschule, die Anfang '95 ein französischer Industrieller übernahm.

Henri Julien lebt in Gonfaron, baut das Streiff-Unfallauto von Rio '89 wieder auf und leitet daneben den Racer 500-Club für Liebhaber alter Formel 3-Autos. Sein langjähriger Konstrukteur Vanderpleyn starb vor Jahren bei einem Autounfall.

schalte ich eingangs Start/Ziel nicht an der rot-weißen Pylone in den vierten. Nein, ich bleibe im dritten, ich bleibe auf Vollgas – und harre der Dinge die da kommen mögen. Und sie kommen.

Erst dieser Sound des V8: ein nettes Rasseln, doch es wird immer lauter, immer nerviger, immer ekliger. Es weicht einem Kreischen, und das wird noch lauter, noch nerviger, noch ekliger. Plötzlich vibriert alles um mich herum, das Auto, die Strecke, die Bäume, die Leitplanken, alles scheint zu vibrieren. Und just in dem Moment, als ich alles nicht mehr ertrage – da passiert's. Es ist, als ob der weiße Hai dir ins Kreuz schwimmt und dich davon zieht. Du kannst nichts mehr machen, du bist starr vor Schreck, du bist gelähmt, du bist nur noch ein hilfloses Bündel im Maul einer schrecklichen Kreatur. Eine halbe Sekunde dauert der Alptraum. Dann erlöse ich mich mit dem vierten Gang. Der weiße Hai hat wieder losgelassen.

Später an den Boxen wird mir alles klar. Drei Runden lang war ich zwischen 4000 und 8000 U/min herumgeturnt, ich wog den Cossi-V8 im Tiefschlaf. Erst in Runde 5 kam ich über 9000 U/min – und urplötzlich schreckte das Ding hoch. Da waren sie, diese unheimlichen 650 PS bei

Du kannst nichts mehr machen, du bist starr vor Schreck, du bist nur noch ein hilfloses Bündel

lächerlichen 500 Kilogramm. Fahrphysikalische Zusammenhänge können so einfach sein: Mehr PS als Kilo – da kommt der Hai.

Natürlich sind sechs Runden viel zu wenig. Nach 15 Runden würde ich nichts anderes sagen, auch nach einem Tag nicht. Irgendwann aber, in ferner Zukunft, da bin ich mir sicher, käme selbst bei mir der Punkt, an dem diese 650 PS nicht mehr reichen. Alles Gewöhnungssache. Wie muß das damals gewesen sein, Mitte der 80er, mit den 1300-PS-Turbos...

Beim Abschied in der



AGS-Fabrik fällt auf, wie locker Jean-Louis plötzlich ist. Scheint nicht so selbstverständlich zu sein, daß ein 10-Mann-Kurs den ganzen Tag keinen einzigen Dreher vorführt. Dann läßt er uns noch wissen, daß auf der schnellen Geraden vor der Zielkurve einige von uns um die 240 km/h schnell waren. Mein Gott – wenn das Großmutter wüßte.

Tja, liebe Omi, der Ausflug ins Landesinnere war ganz gut, der Mietwagen ein bißchen eng. Und laut. Französischer Kleinwagen halt... ①

DER MIT DEM WOLFF TANZT...

...erlebt etwas. Ob Formel 1-Fahren in Le Luc, mit dem Motorschlitten durch Lappland, im Kart 24 Stunden um Le Mans oder im Turbinen-Helikopter durch die französischen Alpen: René Wolff vermittelt über seine Agentur TBF alles, was die Nerven kitzelt. Den F1-Spaß gibt's in verschiedenen Dosierungen: Von zwei Runden für DM 2500 bis zu 15 Runden für DM 6400, 25 Opel-Lotus-Runden zum Aufwärmen inbegriffen. Wolff selbst hat zu AGS eine besondere Bindung: Der Lothringer und gelernte Ingenieur fertigte einst Detailzeichnungen für die AGS-Boliden.

TBF-Organisation, René Wolff, Wilhelmstr. 35a, D-50996 Köln
Tel. (0221) 39 26 64, Fax (0221) 39 24 71





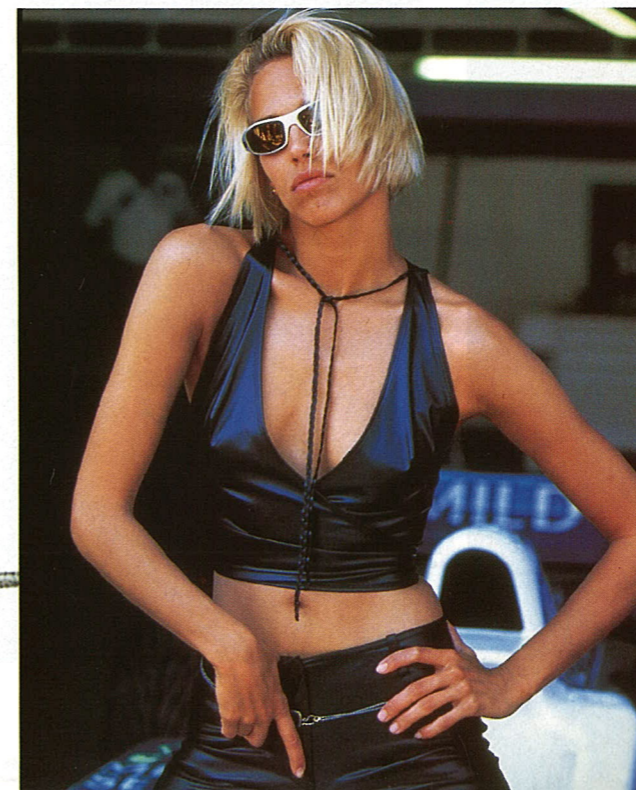
Die Erlesenen, denen Zutritt in die heiligen Gefilde des Formel 1-Zirkus gewährt wird, die wenigen Wichtigen, die einen Blick hinter die Umzäunung wagen, wissen, was der Rest der Welt schon lange vermutet: nämlich, daß es zwischen Boxen und Motorhomes nicht nur von Wichtigtuern und Handlampen (sprich: Armleuchtern) wimmelt.

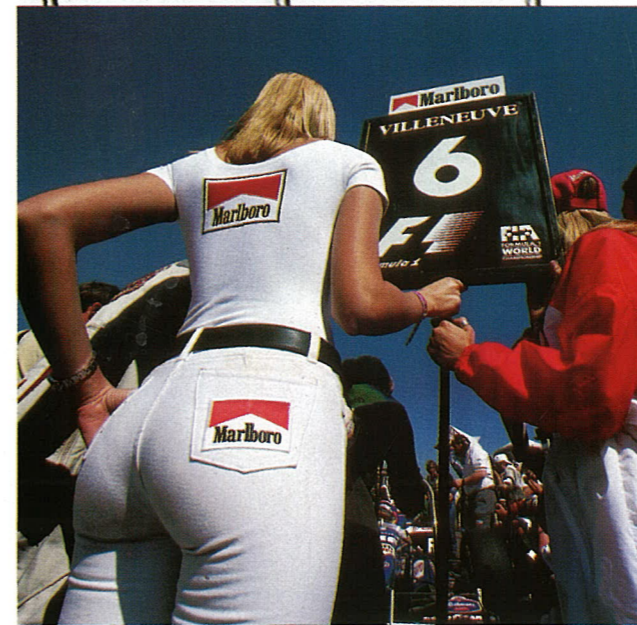
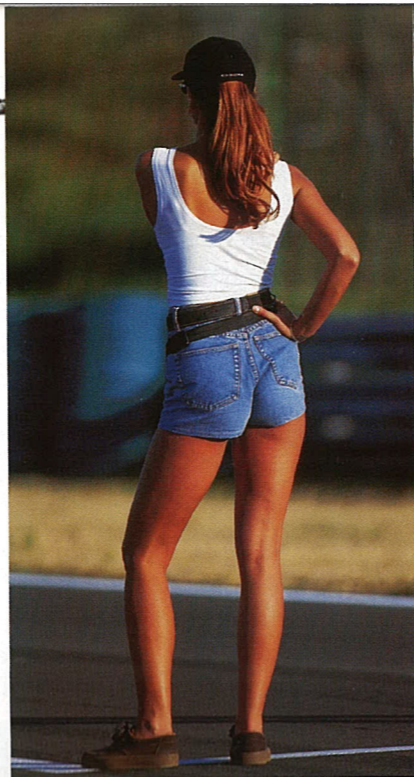


SUTTON IMAGES, VANDYSTADT, DARRIN HEATH, BERNARD ASSET

Einblicke und Ansichten

WER SAGT EIGENTLICH, DIE FORMEL 1 SEI EIN EXKLUSIVER HERRENVEREIN?





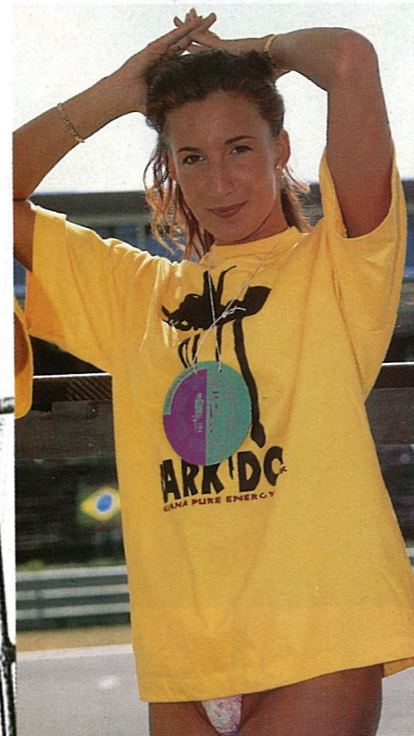
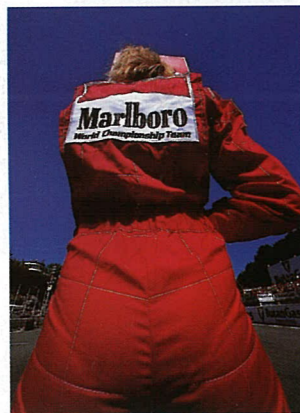
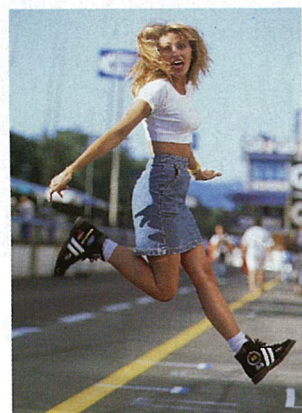
Die Besucherinnen, die den Boxenbereich so angenehm bereichern, sind – selbstredend – der Hauptgrund dafür, daß das Paddockgehege der Formel 1 besser von den Annäherungsversuchen und Blicken der neugierigen Außenwelt abgeschirmt ist als die Hauptzentrale des CIA. Von Spionage kann da keine Rede sein. Aber jeder mit Fernglas hantierende Besucher der Haupttribüne weiß das ja ohnehin schon seit langem...



SUTTON IMAGES, DARREN HEATH, JED FOSTER, BERNARD JASSET, BRUNO WILLIAMS

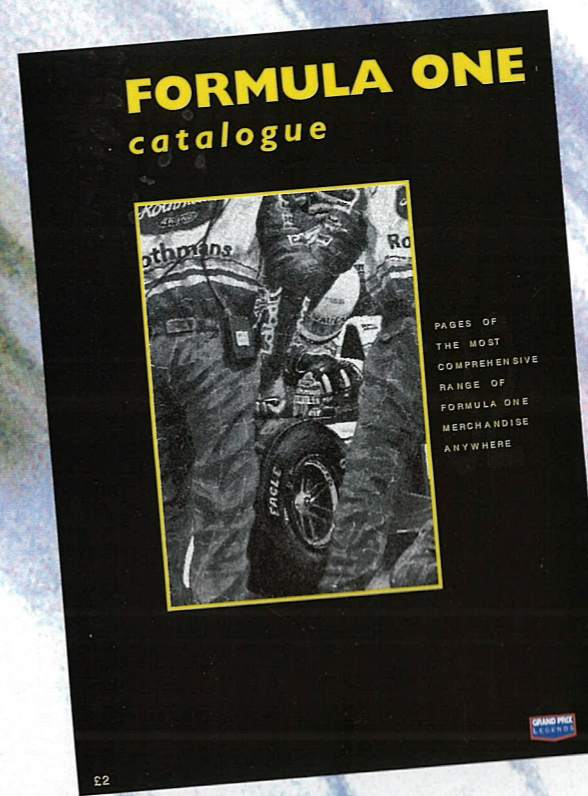


Gesehen und gesehen werden – das ist eben nicht nur das Motto der Besucher des exklusiven Paddock-Clubs. Überall zwischen Sao Paulo und Suzuka, Hockenheim und Monza sorgen die leicht-bekleideten feschten Mädels für etwas Ablenkung im von Terminen und Technik-Meetings geprägten Alltag jedes Grand Prix-Profis.



SUTTON IMAGES, CARREN HATH EMPICS

DER UMFANGREICHSTE KATALOG ÜBER F1 ARTIKEL DER WELT



Grand Prix Legends kündigen die Herausgabe ihres umfangreichsten Warenkatalogs über F1 an, den es je gegeben hat.

In diesem Katalog finden Sie alles, von einem Damon Hill Schlüsselring zu einer Sony Play Station, ausgerüstet mit Steuer und Pedal und es gibt sogar auch ein Williams Italjet Motorrad. Unser Katalog führt eine grosse Anzahl von Artikel die mit dem berühmten F1 zusammenhängen. Viele davon werden Sie kaum im Geschäft finden, selbst wenn es sich um ein Spezialgeschäft F1 handelt.

Tatsächlich gibt es hier für jeden etwas: angefangen vom zarten Alter von sechs bis sechzig Jahre! Normalerweise kostet unser Katalog im Einzelhandel DM 5,- wenn Sie sber bei uns vor Weihnachten bestellen, erhalten Sie ihn kostenlos.

So eine Gelegenheit können Sie nicht verpassen, bestellen Sie rasch, damit Sie die gewünschten F1 Artikel auch mit Sicherheit erhalten.

Senden Sie diesen Kupon an: Grand Prix Legends, PO Box 2989 London W10 6GH England.

Oder faxen Sie uns unter: 00 (44) 171 727 8054.

Bitte senden Sie mir meinen kostenlosen F1 Grand Prix Legends Katalog

GF1R /CAT/12

Herr/Frau/Fräulein: _____

Adresse: _____

Land: _____

Postleitzahl: _____

Telefon: _____



**PRIORITÄTS-
AUFTRÄGE FAX
NR: 00 (44) 727
8054**

**GRAND PRIX
LEGENDS**

Claudia Peroni

FERNSEHREPORTERIN FÜR ITALIA 1

Okay, Kai Ebel ist charmant und beherrscht seinen Job, aber wäre es Ihnen nicht lieber, er würde aussehen wie Claudia? Zumindest die Hälfte unserer Leser würden das bejahen. Italiens F1-Fans erfahren alle Boxengassen-Geschichten von Claudia Peroni, die schon mit 14 von dem Motorsport-Virus infiziert wurde.

„Ich bin damals mit Schulfreunden zur Rallye San Remo. Damit fing alles an. Später war ich mit einem Rallye-Fahrer befreundet, mit dem ich vier Jahre lang von Rallye zu Rallye gefahren bin.“

Claudias erstes Jahr als F1-TV-Reporterin war 1982. Allerdings ging sie schon wenig später wieder in den Rallyesport und kam erst 1993 zur F1 zurück. „Ich mag die Formel 1, aber mein Herz schlägt immer noch für die Rallyes. In der Formel 1 ist vieles sehr schwierig. Manchmal ist es einfach, ein Interview mit Schumacher, Hill oder Villeneuve zu bekommen, am nächsten Tag kann es fast unmöglich sein. Da wir live senden, ist es mitunter schwierig, die Fahrer gerade zum richtigen Zeitpunkt vor die Kamera zu bekommen.“

Ist es denn für eine attraktive Frau in einer Horde von schweißgebadeten Männern nicht einfacher, ein Interview zu bekommen? „Überhaupt nicht. Männer sind weniger empfindlich, können Schwierigkeiten oder eine Auseinandersetzung besser wegstecken. Wenn bei mir was schiefläuft, werde ich nervös. Eben typisch Frau.“

Für alle TV-Reporter, die Live-Reportagen machen, gehört die Gefahr, die ganze Sache zu vermurksen, zum Geschäft. Und oft läuft auch etwas schief, wie für Claudia dieses Jahr in Estoril. „Ich wollte nach dem Training ein Interview mit Schumacher machen. Als er endlich kam, hatten wir nur noch wenige Sekunden. Ich stand so unter Druck, daß ich, während ich mit ihm sprach, aus Versehen in die Kamera eines anderen Senders sah. Ich bat ihn, doch in meine Kamera zu schauen, aber er zwinkerte mir nur zu. Er hatte sofort erkannt, was passiert war. In dem Moment schrie jemand über Kopfhörer in mein Ohr: 'Das ist nicht unsere Kamera!' Michael fand das sehr witzig.“

Claudia verrät nicht, welche Fahrer sie besonders mag, aber sie sagt: „Es macht Spaß, mit Schumacher zu arbeiten, auch mit Damon und Jean Alesi. Jean ist ein guter Freund, wir sind oft zusammen Ski gefahren. Außerdem kenne ich natürlich alle italienischen Fahrer sehr gut.“

Geht ihr denn nach 15 Jahren das ständige Herumreisen nicht langsam auf die Nerven? „Ich bin ja früher selbst Rallye gefahren. Außerdem fahre ich Ski, spiele Tennis und mache Gymnastik. Ich bin also körperlich ziemlich fit, und deshalb machen mir die Reisen nichts aus. Außer vielleicht wenn es nach Japan geht, wo der Jet-lag sehr groß ist und man nicht viel Schlaf bekommt. Aber sonst ist es erträglich, und ich muß ja auf niemanden Rücksicht nehmen, keine Familie, keine Kinder. Mein Freund begleitet mich manchmal, und wer weiß, was in der Zukunft passiert. Es käme auf den Mann an!“

„Jemand schrie über Kopfhörer in mein Ohr: 'Das ist nicht unsere Kamera!' Michael fand das sehr witzig“



DARREN HEATH

Kaufrausch

Formel 1-Shop



Schöner wohnen und konzentrierter arbeiten

Der Schreibtisch **F1 Grand Prix**, entworfen von Burkhard Miko, ist optisch ebenso wie in seiner Detailliebe auffällig: von der Tischplatte aus sternförmig angeordnetem Buchenfurnier bis hin zur in die Tischplatte eingelassenen Startaufstellung und den Tankdeckeln. Je nach Ausführung kostet der Spaß zwischen DM 6850,- und 12.500,-. Werkstatt für individuelles Wohnen, Tel.: 02381-85065

IN LETZTER MINUTE

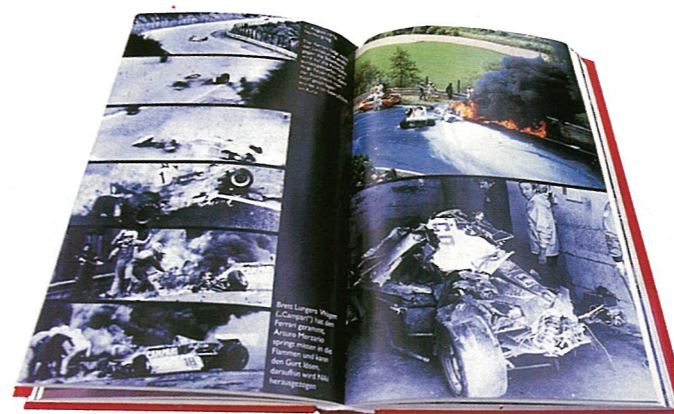
auf dem Wunschzettel

NACH DEN GESCHENKIDEEN DER LETZTEN AUSGABE HIER NUN VORSCHLÄGE, WAS MIT DEM VERBLIBENEN KLEINGELD ANZUSTELLEN IST...



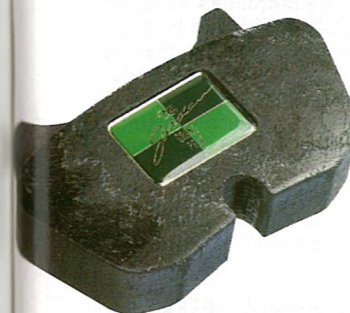
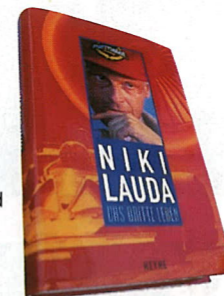
Und für kleinere Ansprüche...

Zwei Geschenke, die jeder seinem Kind, den Neffen oder der Nichte schenken kann – und mit denen man dann selbst bis Neujahr spielen kann: zum einen ein 'fast originalgetreuer' Williams FW ab 2 Jahre von Smoby Max, zum anderen eine ganze Kiste voller Autos, Spielmatte und Zubehör (vom Abschleppwagen bis zu Bernies Motorhome). Beides für um die 60,- Mark, zum Beispiel bei **Grand Prix Legends**; Fax: (0044-171)727 8054



Laudatio im Höhenflug

Nach der „Grillparty“ am Nürburgring '76 begann Niki Lauda sein zweites Leben, das dritte nach seinem Ausfall aus der Führungsposition bei seinem letzten Grand Prix 1985 mit McLaren. **Das dritte Leben** ist eingerahmt von in echter F1/Lauda-Manier abgespulten Erinnerungen der Frühzeit und Reflexionen zu Enzo Ferrari, seiner Botschafterrolle in Maranello, Schumacher und der Formel 1 heute. Wie der Titel verspricht, behandelt das Gros allerdings die Bühne, auf der der Vorfahre aller Rotkappl sein drittes Leben lebt: mit Lauda Air, seiner trotz Hürden und Beamtenfilz, trotz Niederlagen und Fehlkalkulationen weiterhin laufenden Firma. Atemlos-schnell in den F1-Kapiteln, spannend in den Air-Kapiteln und durchgehend unsentimental, knapp auf den Punkt gebracht und mit dieser verblüffenden Mischung aus kühler Abgeklärtheit und wahnwitziger Naivität. *Niki Lauda: Das dritte Leben*; Wilhelm Heyne Verlag, München; DM 39,80; ISBN 3-453-11572-4



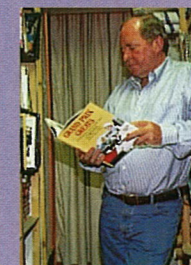
Gebremster Party-Gag

Als Briefbeschwerer optimal zu verwenden, außerdem relativ gut geeignet, um offene Türen vorm Zuschlagen zu bewahren, vom Einbau im Manta ist allerdings abzuraten: ein Bremsklotz wie ihn Jordan 1996 eingesetzt hat. Für ca. DM 32,- bei G.P.T. erhältlich – (Tel.: 0044-1279) 843 999



EINO YOUNG

Momentaufnahmen



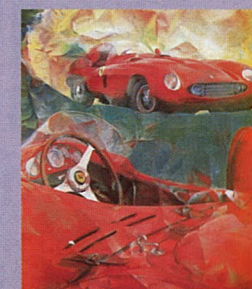
Der Ferrari mit der Hai-fisch-schnauze war das beste und zugleich das schlechteste Ferrari-Design aller Zeiten, und es hat die roten Boliden der sechziger Jahre zu einem unvergessenen Auto gemacht. Phil Hill gewann damit 1961 die Weltmeisterschaft, nachdem sein Teamkollege Graf Bergh von Trips in Monza ums Leben gekommen war. Im Jahr

darauf schickte Enzo Ferrari fast identische Autos ins Rennen, die Saison wurde aber zum Desaster. Die britischen Teams hatten aufgeholt, und Graham Hill – Damos Daddy – wurde auf BRM Weltmeister. Die rassigen Ferrari mit der auffälligen Nase wurden daraufhin auf Geheiß des Commendatore vernichtet.

Heute, 35 Jahre später, mußte für Chris Reas Film *La Passione* eine Replica dieses Autos sowie des Le Mans-Sportwagenmodells mit der gleichen Nase gebaut werden. Einige Spezialfirmen machten Rea für den Nachbau des F161 ein Angebot über um die DM 600.000 – aber seine Kollegen in der Caterham Super Seven-Rennserie lachten nur, als sie ein Foto des tubenförmigen Chassis sahen. Sie fanden, daß ihre Lotus-Nachbauten dem Ferrari von 1961 technisch überlegen waren und bauten eine hervorragende Replica des F161 zu einem Zehntel des Preises. Zu bestaunen ist der Nachbau in Chris Reas Film *La Passione*, der ab Januar in die Kinos kommt.

Rea, der Sänger mit der rauchigen Stimme, hat nicht nur das Drehbuch zu dem Film geschrieben und ihn produziert, sondern auch die Musik geschrieben und gespielt, die die Handlung zusammenhält und einem noch lange Zeit in den Ohren klingt. Rea hat im von Tripschen Familiensitz in Kerpen ausgezeichnetes Filmmaterial gefunden. Als begeisterter Fotograf ließ von Trips bei Testfahrten in Monza 1960 eine Kamera auf der Nase seines F2-Porsche befestigen, die in hypnotisierenden Schwarz-Weiß-Bildern zeigt, wie er sich auf die Strecke konzentriert, auf der er ein Jahr später seinen Tod finden sollte.

Rea ist Realist. Er verfügt über den Reichtum eines Stars, verschwendet ihn aber nicht. Bei einer Konkursversteigerung in Italien kaufte er kürzlich einen Haufen übergroßer Ferrari-Gemälde des Künstlers Franco Vasconi, die jetzt allesamt in seinem hochmodernen, computerisierten Tonstudio hängen. Natürlich sind sie auch in seinem Film zu sehen, aber nicht nur das. Rea hat Drucke der acht Bilder im Format 62 x 55 cm in einer auf 500 Stück limitierten Auflage herausgebracht. Die Drucke sind in einer Box enthalten, die von Chris Rea handsigniert ist. Sie ist für ca. 640 Mark (zzgl. Verpackungs- und Versandkosten) bei *Grand Prix Sportique* (Fax: 0044-1666-504 385) zu bestellen.



DAS MEISTERWERK

Haben Sie DM 103.500,- über? Gönnen Sie sich doch diesen F310, der sogar Luca di Montezemolo ergriffen schweigen ließ. Sterling Silber, 120 Teile, 44 cm lang, 20 cm breit und 10 cm hoch.



Passionierter Tribut an von Trips

Der Soft-Rocker Chris Rea, der auf dem Ölgemälde seines Albumcovers zu *Auberge* noch mit einem Caterham durch die Prärie preschte, hat seinen Respekt vor dem Kölner Ferrari-Fahrer Wolfgang Graf Berghe von Trips (1928-1961) bereits mehrfach öffentlich bekundet. Sein Film *La Passione* behandelt Leben und Karriere des Formel 1-Urgesteins. Der Film kommt im Januar in die Kinos, der Soundtrack erscheint bei eastwest Records.



Mit 33 MHz durch Mercedes-Benz' Firmengeschichte

Im Bereich Formel 1 nur bedingt interessant, werden an der CD-ROM *Die große Automobilgeschichte Mercedes-Benz* eher Festplatten-Surfer als F1-Verkürzte Spaß haben. Es geht um Fahrzeuge der Geburtsstunde des Autos bis heute, um Sicherheit usw., aber auch – illustriert mit Videoclips und 600 Bildern – um die Rennsport-Aktivitäten der Untertürkheimer. *United Soft Media; DM 99,- ISBN 3-8032-8936-X*



Grundstock für F1-Team gefällig?

Der Zwillingbruder des links durch die Straßen von Monaco fahrenden *Brabham BT59* steht zum Verkauf. Das Modell mit der Startnummer 7 wurde 1990 von David Brabham gelenkt.

Der erwerbbar BT59 kommt mit neu eingebautem V8 Judd-Motor und einem „großen Sortiment Ersatzteile sowie technischer Unterstützung“, schwärmt sein amerikanischer Verkäufer (der allerdings auch damit wirbt, zu den Fahrern zählen Martin Brundle und Mark Blundell, was nicht stimmt). Außer beim GP von Frankreich beendete David Brabhams Brabham keins der sieben Rennen, für die er sich qualifizierte.

Mehr Informationen gibt es von Dan Rosenau bei *GT Vintage Motorsports in Michigan/USA*. Tel.: (001-313) 591 6783; Fax: (001-313) 591 6383

Asprey glänzt für Maranello

Ferrari-Sponsor Asprey, Englands Nobel-Juwelier, bietet jetzt allen Ferrari-Besitzern – und denen, die es werden wollen – die Möglichkeit, mit schmucken Accessoires ihre Verbundenheit mit der berühmtesten Sportwagenschmiede der Welt kundzutun. Gerade noch rechtzeitig zum Weihnachtsfest haben Aspreys Designer die exklusiven Stücke fertiggestellt.

Manschetten-Knöpfe, Sterling-Silber, DM 575,-



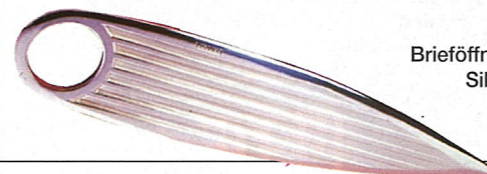
Manschetten-Knöpfe, 18 Karat Gold, DM 4.105,-

Pillen-Döschen, Sterling Silber, DM 750,-



Zigarrenspitzen-Abschneider, Sterling Silber, DM 1670,-

Schlüssel-Anhänger, Sterling Silber, DM 1210,-



Brieföffner, Sterling Silber, DM 1670,-

Formel 1 online

Wo gehen Formel 1-Fahrer hin, wenn Sie den Zirkus verlassen haben? Ins Internet natürlich, wo sich ihre Fans noch Jahre danach an Erinnerungen erfreuen können und dabei vergessen, daß ihre Helden heute nur noch Golf spielen, Fluggesellschaften leiten und an der Tour de France teilnehmen.

Eigenartig nur, daß die Schreiber dieser übertexteten Portraits allesamt von Gedächtnisschwund befallen sind. Man nehme z. B. die Ultimate Lion Page (<http://www-hppool.cs.uni-magdeburg.de/-schoeneb/red5.html>), einen

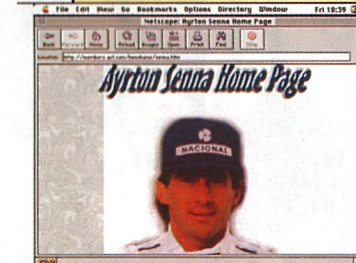
Website, der sich mit einer umfangreichen Biografie, einer Bildergalerie und ganzen Megabytes voller statistischer Daten der Karriere von Nigel Mansell angenommen hat. Hinweise auf Mansell bei Ferrari: jede Menge. Hinweise auf Mansell bei McLaren: ein einziger, klein und peinlich.

Ähnlich bei Alain Prost (<http://www.glink.net.hk/-alanw/prost.html>), wo jede Kontroverse fein säuberlich überpinselt wurde, als ob die Fehde mit Senna nie bestanden hätte. Die mit Informationen vollgepackte Nelson Piquet Page (<http://www.iis.com.br/-luizcool/>) mag zwar mehr Wahrheit beinhalten, ist aber nur für Fans gedacht, die des Portugiesischen mächtig sind. Schöne Bilder aber, und auf jeden Fall besser, als einige Minuten damit zu verbringen, den Mario Andretti Site (<http://www.mcmillanet.com/andretti/index.html>) downzuloaden, nur um herauszufinden, daß dort ein Buch an den Mann gebracht werden soll.

Eine der besten Gedenk-Pages ist zweifellos die von Jochen Rindt (<http://www.uic.edu/-wap/Jochen.html>) – klein aber fein. Kein Feuerwerk und keine Girlanden, dafür eine sehr bewegende Biografie eines unvergessenen Mannes. Gilles Villeneuve-Fans finden Interessantes im Villeneuve Museum (<http://www.villeneuve.com/>), und von allen Senna Sites sind die Ayrton Senna Home Page (<http://members.aol.com/benchams/senna.htm>) und Ayrton Senna Memorial (<http://www.africanet.com.br/senna/ingles/index.html>) die besten, auch wenn vieles wiederum nur auf Portugiesisch daherkommt.

Wem das Nachschauen im englisch-portugiesischen Wörterbuch (<http://www.if.ufrj.br/general/dictionary/html>) zu mühsam ist, kauft sich am besten ein Buch.

Andy Stout kann auch per email erreicht werden: andy@stout.demon.co.uk





WHAT WOULD
HAPPEN IF YOU PUT
**MICHAEL
SCHUMACHER**
IN THE SAME EQUIPMENT
AS **JOHNNY HERBERT,
PEDRO LAMY,
ANDREA MONTERMINI**
AND EVERYONE ELSE IN THE RACE?

FIND OUT AT THE ELF KARTING MASTERS
ON SATURDAY NOVEMBER 30 AND SUNDAY DECEMBER 1,
LIVE AND EXCLUSIVE ON EUROSPORT.



ALSO DUE TO RACE ARE: PEDRO DINIZ, OLIVIER PANIS, GIANCARLO
FISICHELLA, JOS VERSTAPPEN, THIERRY BOUTSEN, JACQUES LAFFITE
AND MANY MORE.

GRANDPRIX ZOOM

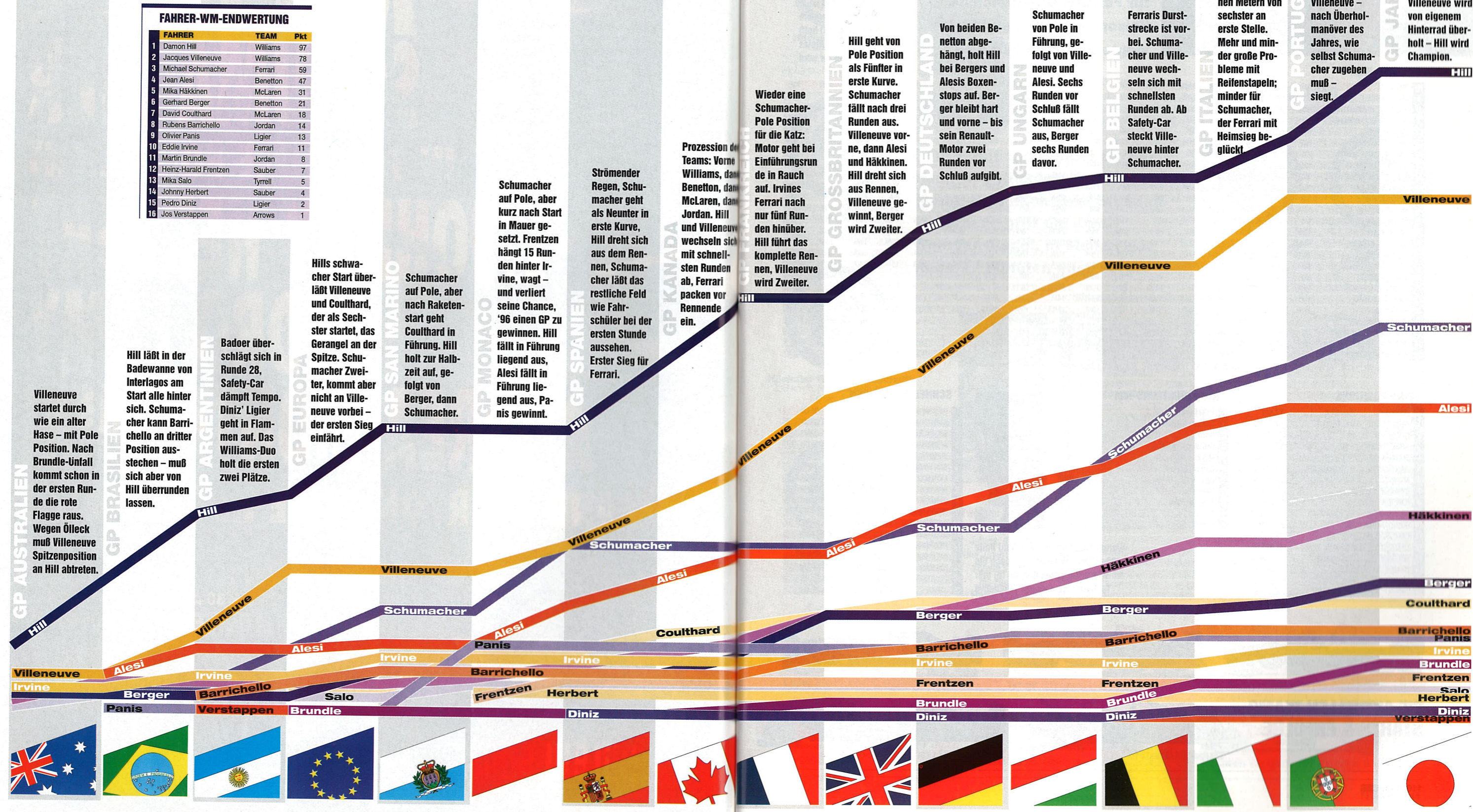
DIE FORMEL 1-SAISON 1996 IN ZAHLEN UND FAKTEN, KURVEN

UND GRAFIKEN – PLUS VIELES MEHR!



FAHRER-WM-ENDWERTUNG

FAHRER	TEAM	Pkt
1 Damon Hill	Williams	97
2 Jacques Villeneuve	Williams	78
3 Michael Schumacher	Ferrari	59
4 Jean Alesi	Benetton	47
5 Mika Häkkinen	McLaren	31
6 Gerhard Berger	Benetton	21
7 David Coulthard	McLaren	18
8 Rubens Barrichello	Jordan	14
9 Olivier Panis	Ligier	13
10 Eddie Irvine	Ferrari	11
11 Martin Brundle	Jordan	8
12 Heinz-Harald Frentzen	Sauber	7
13 Mika Salo	Tyrrell	5
14 Johnny Herbert	Sauber	4
15 Pedro Diniz	Ligier	2
16 Jos Verstappen	Arrows	1



Hill läßt in der Badewanne von Interlagos am Start alle hinter sich. Schumacher kann Barrichello an dritter Position ausstechen – muß sich aber von Hill überrunden lassen.

Badoer überschlägt sich in Runde 28, Safety-Car dämpft Tempo. Diniz' Ligier geht in Flammen auf. Das Williams-Duo holt die ersten zwei Plätze.

Hills schwacher Start überläßt Villeneuve und Coulthard, der als Sechster startet, das Gerangel an der Spitze. Schumacher Zweiter, kommt aber nicht an Villeneuve vorbei – der ersten Sieg einfährt.

Schumacher auf Pole, aber nach Raketenstart geht Coulthard in Führung. Hill holt zur Halbzeit auf, gefolgt von Berger, dann Schumacher.

Schumacher auf Pole, aber kurz nach Start in Mauer gesetzt. Frentzen hängt 15 Runden hinter Irvine, wagt – und verliert seine Chance, '96 einen GP zu gewinnen. Hill fällt in Führung liegend aus, Alesi fällt in Führung liegend aus, Panis gewinnt.

Strömender Regen, Schumacher geht als Neunter in erste Kurve, Hill dreht sich aus dem Rennen, Schumacher läßt das restliche Feld wie Fahr Schüler bei der ersten Stunde aussehen. Erster Sieg für Ferrari.

Prozession der Teams: Vorne Williams, dann Benetton, dann McLaren, dann Jordan. Hill und Villeneuve wechseln sich mit schnellsten Runden ab, Ferrari packen vor Rennende ein.

Wieder eine Schumacher-Pole Position für die Katz: Motor geht bei Einführungsrunde in Rauch auf. Irvines Ferrari nach nur fünf Runden hinüber. Hill führt das komplette Rennen, Villeneuve wird Zweiter.

Hill geht von Pole Position als Fünfter in erste Kurve. Schumacher fällt nach drei Runden aus. Villeneuve vorne, dann Alesi und Häkkinen. Hill dreht sich aus Rennen, Villeneuve gewinnt, Berger wird Zweiter.

Von beiden Benetton abgehängt, holt Hill bei Bergers und Alesis Boxenstops auf. Berger bleibt hart und vorne – bis sein Renault-Motor zwei Runden vor Schluß aufgibt.

Schumacher von Pole in Führung, gefolgt von Villeneuve und Alesi. Sechs Runden vor Schluß fällt Schumacher aus, Berger sechs Runden davor.

Ferraris Durststrecke ist vorbei. Schumacher und Villeneuve wechseln sich mit schnellsten Runden ab. Ab Safety-Car steckt Villeneuve hinter Schumacher.

Alesi fliegt binnen Metern von sechster an erste Stelle. Mehr und minder große Probleme mit Reifenstapeln; minder für Schumacher, der Ferrari mit Heimsieg beglückt.

Hill startet ordentlich, kann sich aber nicht Titel sichern, da Villeneuve – nach Überholmanöver des Jahres, wie selbst Schumacher zugeben muß – siegt.

Sauberer Start Hills, rauchende Reifen bei Villeneuve entscheiden Rennen und Titel. Villeneuve wird von eigenem Hinterrad überholt – Hill wird Champion.

GRANDPRIXZOOM



Alle Ergebnisse der Formel 1-Saison 1996... Hill holte neun Poles, Schumacher sorgte mit drei Siegen für Ferraris erfolgreichste Saison seit 1990, und Ligier siegte erstmals seit 1981



Trotz mäßigen Materials konnte Schumacher (links) seinen Ruf noch festigen. Genau wie McLaren (oben) hofft er, daß '97 vieles besser wird

FAHRER-WM

Nr	FAHRER	AUS	BRA	ARG	EUR	SMR	MON	SPA	CDN	FRA	GB	D	UNG	BEL	ITA	POR	JPN	Pkt
5	DAMON HILL	2/1	1/1S	1/1	1/4S	2/1S	2/A	1/A	1/1	2/1	1/A	1/1S	2/2S	2/5	1/A	1/2	2/1	97
6	JACQUES VILLENEUVE	1/2S	3/A	3/2	2/1	3/11	10/A	2/3	2/2S	6/2S	2/1S	6/3	3/1	1/2	2/7	2/1S	1/AS	78
1	MICHAEL SCHUMACHER	4/A	4/3	2/A	3/2	1/2	1/A	3/1S	3/A	1/NG	3/A	3/4	1/9	3/1	3/1S	4/3	3/2	59
3	JEAN ALESI	6/A	5/2	4/3S	4/A	5/6	3/AS	4/2	4/3	3/3	5/A	5/2	5/3	7/4	6/2	3/4	9/A	47
7	MIKA HÄKKINEN	5/5	7/4	8/A	9/8	11/8	8/6	10/5	6/5	5/5	4/3	4/A	7/4	6/3	4/3	7/A	5/3	31
4	GERHARD BERGER	7/4	8/A	5/A	8/9	7/3	4/A	5/A	7/A	4/4	7/2	2/13	6/A	5/6S	8/A	5/6	4/A	21
8	DAVID COULTHARD	13/A	14/A	9/7	6/3	4/A	5/2	14/A	10/4	7/6	9/5	7/5	9/A	4/A	5/A	8/13	8/8	18
11	RUBENS BARRICHELLO	8/A	2/A	6/4	5/5	9/5	6/A	7/A	8/A	10/9	6/4	9/6	10/A	10/5	9/A	11/9	14	
9	OLIVIER PANIS	11/7	15/6	12/8	15/A	13/A	14/1	8/A	11/A	9/7	16/A	12/7	11/5	14/A	11/A	15/10	12/7	13
2	EDDIE IRVINE	3/3	10/7	10/5	7/A	6/A	7/7	6/A	5/A	22/A	10/A	8/A	4/A	9/A	7/A	6/5	6/A	11
12	MARTIN BRUNDLE	19/A	6/12	15/A	11/6	12/A	16/A	15/A	9/6	8/8	8/6	10/10	12/A	8/A	9/4	10/9	10/5	8
15	HEINZ-HARALD FRENTZEN	9/8	9/A	11/A	10/A	10/A	9/4	11/4	12/A	12/A	11/8	13/8	10/A	11/A	13/A	11/7	7/6	7
19	MIKA SALO	10/6	11/5	16/A	14/DQ	8/A	11/5	12/A	14/A	13/10	14/7	15/9	16/A	13/7	17/A	13/11	15/A	5
14	JOHNNY HERBERT	14/NG	12/A	17/9	12/7	15/A	13/3	9/A	15/7	16/DQ	13/9	14/A	8/A	12/A	12/9	12/8	13/10	4
10	PEDRO DINIZ	20/10	22/8	18/A	17/10	17/7	17/A	17/6	18/A	11/A	17/A	11/A	15/A	15/A	14/6	18/A	16/A	2
17	JOS VERSTAPPEN	12/A	13/A	7/6	13/A	14/A	12/A	13/A	13/A	15/A	15/10	17/A	17/A	16/A	15/8	16/A	17/11	1
22	LUCA BADOER	NQ	19/11	21/A	NQ	21/10	21/A	NQ	20/A	20/A	NQ	-	-	-	-	-	-	-
21	GIANCARLO FISICHELLA	16/A	-	-	18/13	19/A	18/A	19/A	16/8	17/A	18/11	-	-	-	-	-	-	-
18	UKYO KATAYAMA	15/11	16/9	13/A	16/DQ	16/A	15/A	16/A	17/A	14/A	12/A	16/A	14/7	17/8	16/10	14/12	14/A	-
20	PEDRO LAMY	17/A	18/10	19/A	19/12	18/9	19/A	18/A	19/A	18/13	19/A	18/12	19/A	19/10	18/A	19/16	18/12	-
23	TARSO MARQUES	-	21/A	14/A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	ANDREA MONTERMINI	NQ	20/A	22/10	NQ	NQ	22/NG	NQ	22/A	21/A	NQ	-	-	-	-	-	-	-
16	RICARDO ROSSETT	18/9	17/A	20/A	20/11	20/A	20/A	20/A	21/A	19/12	20/A	19/11	18/8	18/9	19/A	17/14	19/13	-
21	GIOVANNI LAVAGGI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NQ	20/10	NQ	20/A	20/15	NQ

S: Schnellste Runde; A: Ausgefallen; NQ: Nicht qualifiziert; DQ: Disqualifiziert; NG: Nicht gestartet

POLE POSITIONS

RENNEN	FAHRER	TEAM	
1	AUSTRALIEN	VILLENEUVE	WILLIAMS
2	BRASILIAN	HILL	WILLIAMS
3	ARGENTINIEN	HILL	WILLIAMS
4	EUROPA	HILL	WILLIAMS
5	SAN MARINO	SCHUMACHER	FERRARI
6	MONACO	SCHUMACHER	FERRARI
7	SPANIEN	HILL	WILLIAMS
8	KANADA	HILL	WILLIAMS
9	FRANKREICH	SCHUMACHER	FERRARI
10	G.BRITANNIEN	HILL	WILLIAMS
11	DEUTSCHLAND	HILL	WILLIAMS
12	UNGARN	SCHUMACHER	FERRARI
13	BELGIEN	VILLENEUVE	WILLIAMS
14	ITALIEN	HILL	WILLIAMS
15	PORTUGAL	HILL	WILLIAMS
16	JAPAN	VILLENEUVE	WILLIAMS

KONSTRUKTEURS-WM

KONSTRUKTEUR	Pkt	
1	Williams-Renault	175
2	Ferrari	70
3	Benetton-Renault	68
4	McLaren-Mercedes	49
5	Jordan-Peugeot	22
6	Ligier-Mugen Honda	15
7	Sauber-Ford	11
8	Tyrrell-Yamaha	5
9	Footwork	1
-	Minardi	0



Weltmeister Damon Hill (oben) holte 1996 die meisten Poles (9), doch die meisten schnellsten Runden (6) fuhr Teamkollege Jacques Villeneuve

SCHNELLSTE RUNDEN

RENNEN	FAHRER	TEAM	
1	AUSTRALIEN	VILLENEUVE	WILLIAMS
2	BRASILIAN	HILL	WILLIAMS
3	ARGENTINIEN	ALESI	BENETTON
4	EUROPA	HILL	WILLIAMS
5	SAN MARINO	HILL	WILLIAMS
6	MONACO	ALESI	BENETTON
7	SPANIEN	SCHUMACHER	FERRARI
8	KANADA	VILLENEUVE	WILLIAMS
9	FRANKREICH	VILLENEUVE	WILLIAMS
10	G.BRITANNIEN	VILLENEUVE	WILLIAMS
11	DEUTSCHLAND	HILL	WILLIAMS
12	UNGARN	HILL	WILLIAMS
13	BELGIEN	BERGER	BENETTON
14	ITALIEN	SCHUMACHER	FERRARI
15	PORTUGAL	VILLENEUVE	WILLIAMS
16	JAPAN	VILLENEUVE	WILLIAMS



Forti 25 Grand Prix



Jordan 97 Grand Prix



Minardi 188 Grand Prix

DIE AKTUELLEN TEAMS STARTS & ERFOLGE



Sauber 64 Grand Prix



Benetton 177 Grand Prix, 26 Siege, 2 Titel



Ligier 326 Grand Prix, 9 Siege



Tyrrell 385 Grand Prix, 23 Siege, 2 Titel



Ferrari 570 Grand Prix, 108 Siege, 9 Titel



Arrows 288 Grand Prix



Williams 362 Grand Prix, 95 Siege, 6 Titel



McLaren 443 Grand Prix, 104 Siege, 9 Titel

Die 96er Speed-Rekorde



Höchste Topspeed des Jahres
352 km/h, David Coulthard, McLaren-Mercedes, Monza



Höchster Runden-Schnitt im Qualifying
247 km/h, Damon Hill, Williams-Renault, Monza



Höchster Renn-Durchschnitt
236 km/h, Michael Schumacher, Ferrari, Monza



Niedrigster Renn-Durchschnitt
123 km/h, Johnny Herbert, Sauber-Ford, Monaco



SUTTON IMAGES, DARRIN HEATH, EMPICS

NATIONEN-WERTUNG

NATION	Pkt	
1	Großbritannien	127
2	Kanada	78
3	Deutschland	66
4	Frankreich	60
5	Finnland	36
6	Österreich	21
7	Brasilien	16
8	Irland	11
9	Holland	1

GOODYEAR

WER FÜHRTE AM MEISTEN?

FAHRER	KM	% DER RUNDEN	
1	DAMON HILL	2.183,619	47,436
2	JACQUES VILLENEUVE	1.353,555	27,712
3	MICHAEL SCHUMACHER	596,080	11,440
4	JEAN ALESI	316,869	6,016
5	GERHARD BERGER	211,513	3,057
6	DAVID COULTHARD	112,008	2,664
7	OLIVIER PANIS	78,272	1,578
8	MIKA HÄKKINEN	13,936	0,197

In Monaco holte Olivier Panis holte seinen ersten und Ligiers neunten GP-Sieg. Fürs Team endete eine 15jährige Durststrecke

Zeiten-Rekorde 1996



Längste Renn-Dauer des Jahres
GP v. Monaco, 19 Mai
2 Std., 0 Min., 45,6 Sek.



Kürzeste Renn-Dauer des Jahres
GP v. Italien, 8. September
1 Std., 17 Min., 43,6 Sek.

Laut Reglement endet ein GP nach 300 Kilometern, aber spätestens nach zwei Stunden. In Monaco griff die Zwei-Stunden-Regel, in Monza war nach 77 Minuten alles vorbei

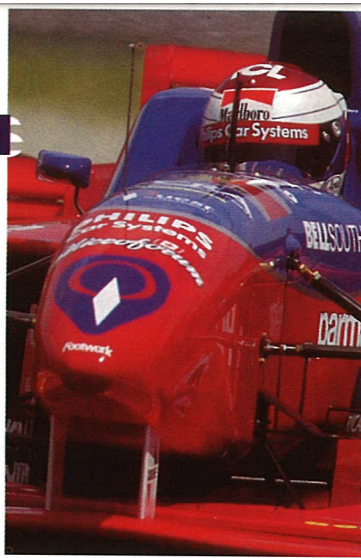
'Villeneuv' fährt am längsten

FAHRER	% GESAMT-DISTANZ	KM '96	RD-SCHNITT	AUSFÄLLE	
1	JACQUES VILLENEUVE	92,406	4.493,561	1.32,027 (3)	4
2	MIKA HÄKKINEN	88,757	4.280,676	1.32,101 (4)	5
3	DAMON HILL	82,939	4.016,139	1.31,374 (1)	4
4	JEAN ALESI	80,276	3.840,626	1.31,643 (2)	5
5	RUBENS BARRICHELLO	77,318	3.846,353	1.32,755 (8)	7
6	GERHARD BERGER	76,331	3.791,250	1.34,093 (15)	8
7	DAVID COULTHARD	72,781	3.508,905	1.32,812 (9)	7
8	OLIVIER PANIS	71,893	3.360,403	1.33,614 (11)	7
9	MICHAEL SCHUMACHER	71,105	3.592,833	1.32,614 (7)	6
10	JOHNNY HERBERT	70,611	3.307,122	1.32,126 (5)	7
11	HEINZ-HARALD FRENTZEN	70,118	3.339,439	1.32,134 (6)	10
12	MARTIN BRUNDLE	69,527	3.463,711	1.34,366 (16)	8
13	MIKA SALO	68,343	3.331,185	1.33,880 (13)	8
14	PEDRO LAMY	63,708	3.205,808	1.34,007 (14)	8
15	UKYO KATAYAMA	60,750	3.035,258	1.35,554 (17)	9
16	RICARDO ROSSETT	60,552	3.076,952	1.36,260 (19)	8
17	PEDRO DINIZ	59,862	2.980,756	1.36,031 (18)	10
18	EDDIE IRVINE	56,706	2.758,176	1.33,752 (12)	11
19	JOS VERSTAPPEN	47,337	2.360,928	1.33,275 (10)	12
Starts/Ausfälle					
	LUCA BADOER	27,909	1.198,073	1.29,253	6/4
	GIANCARLO FISICHELLA	25,247	1.221,246	1.42,777	8/5
	GIOVANNI LAVAGGI	13,708	586,042	1.29,242	3/2
	ANDREA MONTERMINI	11,736	512,083	1.31,173	5/3
	TARSO MARQUES	3,254	140,547	1.32,925	2/2

Zwar war Villeneuve 'nur' der Rookie des Jahres, doch dank seiner Zuverlässigkeit konnte er die WM bis zum Saison-Finale offenhalten

GRANDPRIXZOOM

Williams dominierte fast alle Qualifying-Sessions des Jahres 1996. Hill stand bei jedem Rennen in der ersten Reihe, und wo waren die anderen Teams?

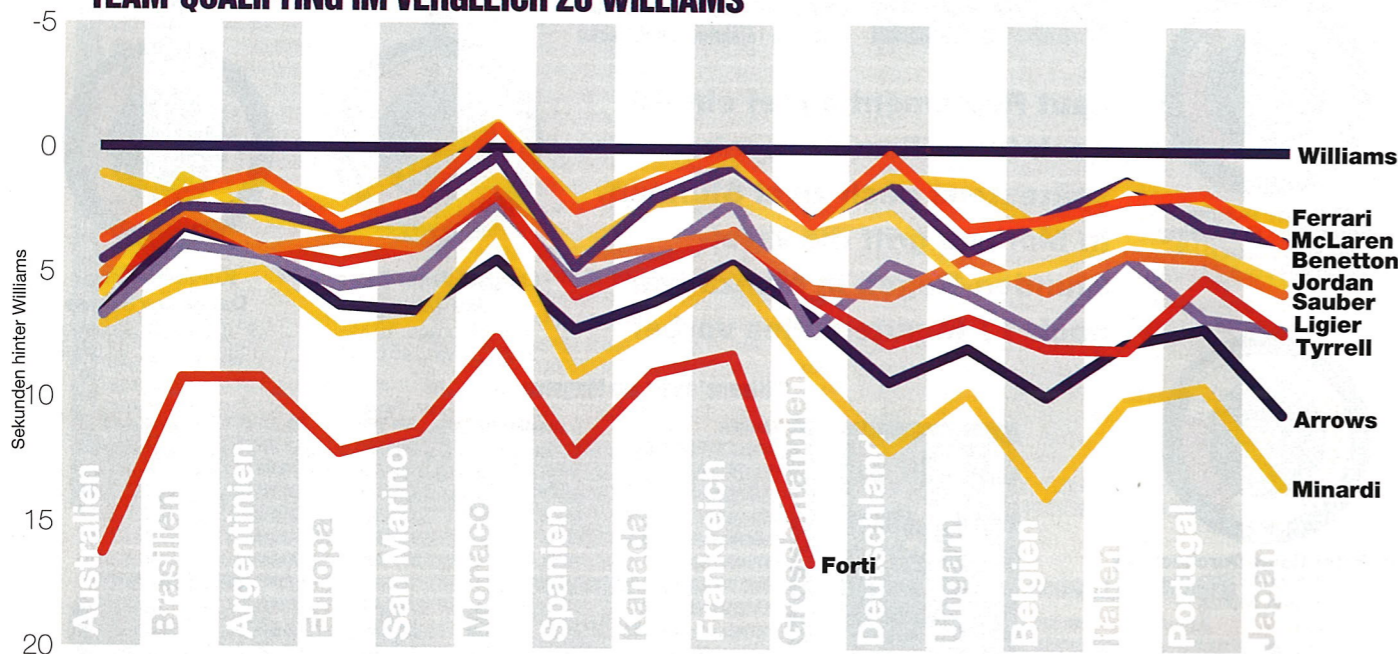


Jos Verstappen war 1996 der 'Meister aller Qualifying-Duelle'

TEAM-INTERNE QUALIFYING-WM

TEAM	FAHRER	16	0	FAHRER
ARROWS	Jos Verstappen	16	0	Ricardo Rosset
FERRARI	Michael Schumacher	15	1	Eddie Irvine
LIGIER	Olivier Panis	15	1	Pedro Diniz
SAUBER	Heinz-Harald Frentzen	13	3	Johnny Herbert
WILLIAMS	Damon Hill	13	3	Jacques Villeneuve
BENETTON	Jean Alesi	13	3	Gerhard Berger
McLAREN	Mika Häkkinen	12	4	David Coulthard
JORDAN	Rubens Barrichello	12	4	Martin Brundle
TYRRELL	Mika Salo	11	5	Ukyo Katayama

TEAM-QUALIFYING IM VERGLEICH ZU WILLIAMS

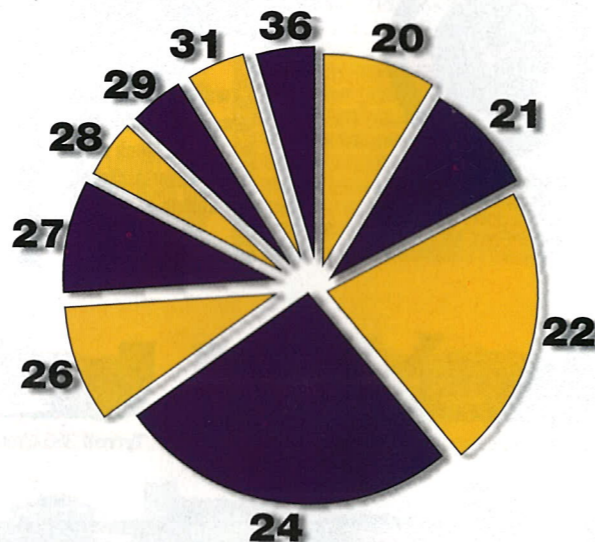


FAHRER STARTAUFGSTELLUNG DER SAISON

POSITION	FAHRER	AUTO	ZEIT GESAMT	SCHNITT	KM/H
1,44	Damon Hill	Williams-Renault	23.08,498	1.26,781	190,781
2,63	Michael Schumacher	Ferrari	23.16,545	1.27,284	189,682
3,06	Jacques Villeneuve	Williams-Renault	23.14,018	1.27,126	190,025
4,88	Jean Alesi	Benetton-Renault	23.26,253	1.27,891	188,372
5,75	Gerhard Berger	Benetton-Renault	23.27,301	1.27,956	188,232
6,63	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	23.29,789	1.28,112	187,900
7,88	Eddie Irvine	Ferrari	23.30,837	1.28,177	187,760
8,06	Rubens Barrichello	Jordan-Peugeot	23.35,247	1.28,453	187,175
8,25	David Coulthard	McLaren-Mercedes	23.33,921	1.28,370	187,350
10,56	Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Ford	23.41,291	1.28,831	186,379
11,13	Martin Brundle	Jordan-Peugeot	23.41,830	1.28,864	186,308
12,75	Olivier Panis	Ligier-Mugen Honda	23.45,967	1.29,123	185,768
12,94	Johnny Herbert	Sauber-Ford	23.49,335	1.29,333	185,330
13,25	Mika Salo	Tyrrell-Yamaha	23.51,152	1.29,447	185,095
14,06	Jos Verstappen	Footwork-Hart	23.53,834	1.29,615	184,749
15,00	Ukyo Katayama	Tyrrell-Yamaha	23.57,167	1.29,823	184,320
10,38	Pedro Diniz	Ligier-Mugen Honda	23.59,333	1.29,958	184,043
18,44	Pedro Lamy	Minardi-Ford	24.14,808	1.30,926	182,085
19,13	Ricardo Rosset	Footwork-Hart	24.17,137	1.31,071	181,794

Die Startaufstellung der Saison wurde unter Ermittlung der Gesamtzeiten der jeweiligen Fahrer erstellt. Fahrer, die sich nicht für jedes Rennen qualifizieren konnten, wurden nicht berücksichtigt. Die Qualifikationszeiten von Irvine und Rosset, deren Zeiten (1.17.443 in Frankreich, 1.30.529 in England) nachträglich aberkannt wurden, sind hier einbezogen, da beide letzten Endes dennoch zu den Rennen zugelassen wurden. Wären die Zeiten anerkannt worden, hätten sie sich als 10. und 17. qualifiziert. Als Position (erste Spalte) wurde bei beiden für die jeweiligen Rennen die 22. zugrunde gelegt. Die Gesamtzeit für Pole war 1996 23.06.646 (Schnitt: 1.26.665, die 107%-Grenze lag im Schnitt bei 1.32.732).

F1-EINSCHULUNGSALTER



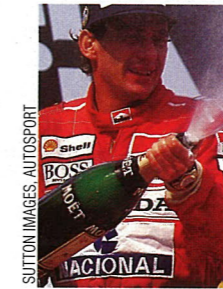
Die meisten F1-Fahrer der Saison 1996 debütierten als 22- oder 24-jährige in der Königsklasse des Motorsport

Trotz schwacher Gesamtbilanz '96 bleibt Michael Schumacher in den Ranglisten regelmäßiger Grand Prix-Gewinner vor dem neuen Weltmeister



TOP 20 ALLER ZEITEN PUNKTE INSGESAMT

FAHRER	PUNKTE
1 Alain Prost (F)	798,5
2 Ayrton Senna (BR)	614
3 Nelson Piquet (BR)	485,5
4 Nigel Mansell (GB)	482
5 Niki Lauda (A)	420,5
6 Michael Schumacher (D)	362
7 Jackie Stewart (GB)	360
8 Gerhard Berger (A)	359
9 Damon Hill (GB)	326
10 Carlos Reutemann (RA)	310
11 Graham Hill (GB)	289
12 Emerson Fittipaldi (BR)	281
12 Riccardo Patrese (I)	281
14 Juan Manuel Fangio (RA)	277,14
15 Jim Clark (GB)	274
16 Jack Brabham (AUS)	261
17 Jody Scheckter (ZA)	255
18 Denny Hulme (NZ)	248
19 Jacques Laffite (F)	228
20 Clay Regazzoni (CH)	212



Senna (oben) ist bei Siegen und Punkten die Nummer 2, gefolgt von Mansell (darunter)

KONSTRUKTEURS WM-TITEL FAHRER WM-TITEL

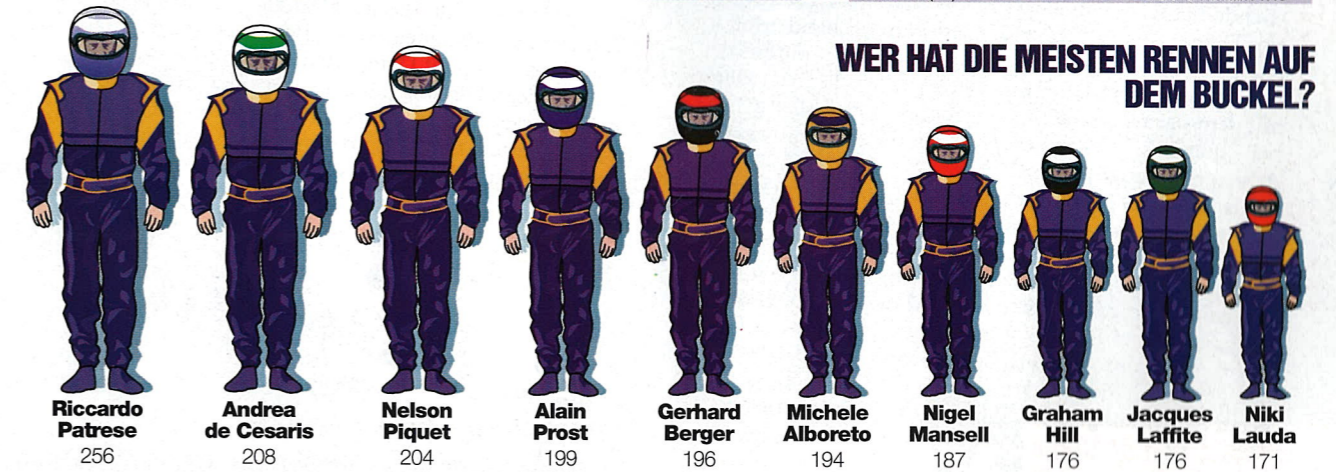
TEAM	FAHRER	AUTO
Werksteam	1950 Giuseppe Farina (I)	Alfa Romeo 158/159sc
Werksteam	1951 Juan Manuel Fangio (RA)	Alfa Romeo 159 sc
Werksteam	1952 Alberto Ascari (I)	Ferrari 500
Werksteam	1953 Alberto Ascari (I)	Ferrari 500
Werksteam	1954 Juan Manuel Fangio (RA)	Mercedes-Benz W196/Maserati 250F
Werksteam	1955 Juan Manuel Fangio (RA)	Mercedes-Benz W196
Werksteam	1956 Juan Manuel Fangio (RA)	Lancia-Ferrari D50
Werksteam	1957 Juan Manuel Fangio (RA)	Maserati 250F
Vanwall	1958 Mike Hawthorn (GB)	Ferrari Dino 246
Cooper-Climax	1959 Jack Brabham (AUS)	Cooper-Climax T61
Cooper-Climax	1960 Jack Brabham (AUS)	Cooper-Climax T53
Ferrari	1961 Phil Hill (USA)	Ferrari Dino 156
BRM	1962 Graham Hill (GB)	BRM P57
Lotus-Climax	1963 Jim Clark (GB)	Lotus-Climax 25
Ferrari	1964 John Surtees (GB)	Ferrari 158
Lotus-Climax	1965 Jim Clark (GB)	Lotus-Climax 33
Brabham-Repco	1966 Jack Brabham (AUS)	Brabham-Repco BT19/BT20
Brabham-Repco	1967 Denny Hulme (NZ)	Brabham-Repco BT20/BT24
Lotus-Ford	1968 Graham Hill (GB)	Lotus-Ford 49/49B
Matra-Ford	1969 Jackie Stewart (GB)	Matra-Ford MS10/MS80
Lotus-Ford	1970 Jochen Rindt (A)	Lotus-Ford 49C/72
Tyrrell-Ford	1971 Jackie Stewart (GB)	Tyrrell-Ford 001/003
Lotus-Ford	1972 Emerson Fittipaldi (BR)	Lotus-Ford 72
Lotus-Ford	1973 Jackie Stewart (GB)	Tyrrell-Ford 005/006
McLaren-Ford	1974 Emerson Fittipaldi (BR)	McLaren-Ford M23
Ferrari	1975 Niki Lauda (A)	Ferrari 312T
Ferrari	1976 James Hunt (GB)	McLaren-Ford M23
Ferrari	1977 Niki Lauda (A)	Ferrari 312T2
Lotus-Ford	1978 Mario Andretti (USA)	Lotus-Ford 78/79
Ferrari	1979 Jody Scheckter (ZA)	Ferrari 312T3/312T4
Williams-Ford	1980 Alan Jones (AUS)	Williams-Ford FW07B
Williams-Ford	1981 Nelson Piquet (BR)	Brabham-Ford BT49C
Ferrari	1982 Keke Rosberg (SF)	Williams-Ford FW08
Ferrari	1983 Nelson Piquet (BR)	Brabham-BMW BT52B
McLaren-TAG Porsche	1984 Niki Lauda (A)	McLaren-TAG Porsche MP4/2
McLaren-TAG Porsche	1985 Alain Prost (F)	McLaren-TAG Porsche MP4/2B
Williams-Honda	1986 Alain Prost (F)	McLaren-TAG Porsche MP4/2C
Williams-Honda	1987 Nelson Piquet (BR)	Williams-Honda FW11B
McLaren-Honda	1988 Ayrton Senna (BR)	McLaren-Honda MP4/4
McLaren-Honda	1989 Alain Prost (F)	McLaren-Honda MP4/5
McLaren-Honda	1990 Ayrton Senna (BR)	McLaren-Honda MP4/5B
McLaren-Honda	1991 Ayrton Senna (BR)	McLaren-Honda MP4/6
Williams-Renault	1992 Nigel Mansell (GB)	Williams-Renault FW14B
Williams-Renault	1993 Alain Prost (F)	Williams-Renault FW15C
Benetton-Renault	1994 Michael Schumacher (D)	Benetton-Ford B194
Benetton-Renault	1995 Michael Schumacher (D)	Benetton-Renault B195/6
Williams-Renault	1996 Damon Hill (GB)	Williams-Renault FW18

TOP 20 ALLER ZEITEN GRAND PRIX GEWINNER

FAHRER	GP-SIEGE
1 Alain Prost (F)	51
2 Ayrton Senna (BR)	41
3 Nigel Mansell (GB)	31
4 Jackie Stewart (GB)	27
5 Jim Clark (GB)	25
5 Niki Lauda (A)	25
7 Juan Manuel Fangio (RA)	24
8 Nelson Piquet (BR)	23
9 Michael Schumacher (D)	22
10 Damon Hill (GB)	21
11 Stirling Moss (GB)	16
12 Jack Brabham (AUS)	14
12 Emerson Fittipaldi (BR)	14
12 Graham Hill (GB)	14
12 Alberto Ascari (I)	13
16 Mario Andretti (USA)	12
16 Alan Jones (AUS)	12
16 Carlos Reutemann (RA)	12
19 James Hunt (GB)	10
19 Ronnie Peterson (S)	10



Alain Prost kann weit mehr GP-Siege verbuchen als jeder andere Fahrer. Ende '97 könnte Gerhard Berger zum zweithäufigsten GP-Startler avancieren...



WER HAT DIE MEISTEN RENNEN AUF DEM BUCKEL?

Lieber Michael,

Den 5. November werden wir und Du wohl noch lange in Erinnerung behalten – den Tag, an dem Du Deinen Ferrari-Vertrag bis 1999 verlängert hast. Ich muß schon sagen,

mit dieser Kühnheit und Deinem so bewiesenen Selbstvertrauen hast Du einige Leute in der Formel 1-Bruderschaft mehr als nur ein bißchen überrascht. Aber genau diese Hingabe ist es, die die Scuderia braucht.

Übrigens, Dein Willi Weber muß ja ein wahrer Verhandlungskünstler sein. Mit all den Fiat-Dollars auf Deinem Konto wirst Du Ende '99 ein gemachter Mann sein. Einer meiner Freunde hat ausgerechnet, daß Du in den kommenden drei Jahren rund 80 Millionen Dollar aus Maranellos Schatztruhe heimtragen darfst. Bei diesen Summen braucht Dein Manager wahrscheinlich bald selbst einen Manager. Okay, die Zyniker unter uns werden dagegenhalten, daß Frank Williams derjenige ist, der von diesem Deal am meisten profitiert. Sie werden sagen, daß Ferrari bald wieder das übliche Titanic-Szenario präsentieren wird, und daß der Maranello-Hengst mal wieder untergehen wird, sobald er mit dem F1-Äquivalent eines Eisbergs zusammenstößt. Das würde Frank die Tür zu weiteren Siegen weit öffnen, egal, was für Billig-Fahrer er in seine Autos schnallt. Ich aber, mein lieber Michael, bin keiner dieser Schwarzmalen. Und, was Dich vielleicht interessieren wird, Frank ebenfalls nicht. Niemand hält irgendwas für sicher, solange Du in irgendeinem F1-Auto sitzt. Hoffen wir also, daß die Geschichte sich nicht wiederholt.

Interessanterweise könnten Deutsch sprechende Fahrer genau das sein, was Maranello braucht. Vor Deiner Ankunft waren Ferraris durchgehend erfolgreichste Jahre die drei bis 1977 mit Niki Lauda an Bord. Ein Typ, von dem Du schon gehört haben dürftest. Der mit dem Parmalat-Käppi. Der mit der Airline, der nebenbei – quasi als Steckenpferd – als F1-Berater bei Deinem Arbeitgeber fungiert.

Als Lauda 1974 bei Ferrari unterschrieb, sorgte seine professionelle und geradlinige Arbeitsweise umgehend für eine Leistungssteigerung im Team. Seine Logik ersetzte die in Maranello übliche Panik und Planlosigkeit. Auch war er ein geduldiger Testfahrer, der mit Mauro Forghieri, dem damaligen Chef-Ingenieur, extrem gut klarkam.

Vor nicht ganz so langer Zeit hatte Gerhard Berger einen ähnlich motivierenden Effekt, wenn auch mit geringeren Auswirkungen. Nach einem dreijährigen Ausflug zu

McLaren kehrte er 1993 zu Ferrari zurück. Doch hatte er halt nie ganz Deine Speed. Das – so magst Du vielleicht versucht sein, zu denken – ist eben der Unterschied zwischen einem 8- und einem 25-Millionen-Dollar-Mann.

Der Nachteil dieses Ferrari-Deals ist natürlich, daß du jetzt bis '99 einen Titel abliefern *mußt*. Du bist die magische Zutat, der Mann, der den Unterschied ausmacht. Einige Leute nennen Dich den perfekten Fahrer. Und ich bin sicher, daß Du ständig danach strebst, genau das zu sein.

Wie aber schon Lauda feststellen mußte, dauern Ferrari-Revivals höchstens drei Jahre. Dann wird die Maranello-Brigade von den Emotionen überwältigt, und sie versagt beim Versenken des entscheidenden Elfmeters. Davor mußt Du Dich mehr als vor allem anderen hüten. Denn sonst könntest selbst Du Probleme bekommen.

Was mich auf die Frage nach Ausstiegsklauseln bringt. Ich kann, um ehrlich zu sein, nicht glauben, daß Du Dich bis zum Ende des Jahrtausends an Ferrari gebunden hast, ohne Dir – für den Fall der Fälle – ein Schlupfloch gelassen zu haben. Einige meiner Freunde sagen, daß Gianni Agnelli und Luca di Montezemolo dieses Jahr nur deshalb nach Silverstone geflogen sind, weil Dir die alarmierenden Probleme der Saison-Mitte die Möglichkeit gegeben hätten, zum Jahresende zu kündigen, falls Du diesen Wunsch verspürt hättest. Eine These, die ich gut glauben kann. Der Motorschaden in der Warm-up Runde von Magny-Cours war sicher nicht der erhebenste Moment der Saison, vor allem, nachdem Du die Pole geholt hattest. Jedenfalls muß es ein gutes Gefühl sein zu wissen, daß

Du mit einem Fingerschnippen jedes andere F1-Cockpit haben könntest – falls das jemals nötig werden sollte.

Ein weiterer erwähnenswerter Punkt scheint mir, daß Du auch nach Ablauf Deines neuen Ferrari-Vertrages 1999 gerademal dreißig Jahre alt sein wirst. Und dann möglicherweise bereits Fangios Rekord von fünf WM-Titeln eingestellt hast. Und der hat seinen letzten Titel mit 46 Jahren geholt. Na, das kann ja heiter werden.



Wahrscheinlich braucht Willi Weber bald selbst einen Manager

DER BOXEN-SPION.



Onkel Ken gratuliert Jackie und Sohn zur Team-Gründung

DIE STEWART GP STORY

AUSGABE 1/97 ERSCHEINT AM 18. DEZEMBER

**Was sind schon
10 Zylinder, 650 PS
und über 300 km/h
ohne uns?**



Eagle F1

Die Formel 1 ist das High Tech-Labor des Motorbaus. Was auf Grand Prix-Strecken wie Monza auf die Piste rollt, hat häufig genug den Trend für das folgende Jahrzehnt vorgegeben. A propos „Rollen“: Für die Reifen gilt natürlich genau dasselbe. Seit dreißig Jahren lassen die Ingenieure von Goodyear auf der Piste für die Straße testen. Die Ergebnisse können sich sehen (und fahren) lassen – wie zum Beispiel der Goodyear Eagle F1, der Hochleistungsreifen für mehr Fahrspaß und Sicherheit.



**Ihr Sicherheitsvorsprung
aus der Formel 1.**