

F1 RACING

# F1

100%  
FORMEL 1

RACING

AUGUST 8/97 DM 7.80 Os 65; Str 8 - Lit 11.000; Plus 900

**EXTRA** DIE TOP 100  
ALLER ZEITEN

**AYRTON SENNA**  
UNBEKANNTE FOTOS

**ABGEHOBEN**  
DIE JETS DER  
FORMEL 1

IM 50. JAHR: WM-TITEL IN GREIFBARER NÄHE

# FERRARI

HAT DIE SCUDERIA DIE KURVE GEKRATZT?

08 >



4 394114 107806

**GOODYEAR**  
#1 in Racing

HAUTNAH DABEI: GP IN MAGNY-COURS UND SILVERSTONE ● BEI TESTS MITGEHÖRT

# GOOD drive.



Getestet in der Formel 1, der härtesten Teststrecke der Welt, erfüllt der EAGLE F1 auch die schwersten Anforderungen des täglichen Lebens. So können Sie sich darauf

verlassen, daß Sie mit der ganzen Erfahrung der Formel 1 gut ankommen.

Good to know.



## Vergleich

Daß der Vergleich unfair ist, wußten wir vorher – aber wieviel schneller ist die Formel 1?



## Wer war Bello?

Der Mythos um den in unseren Top 100 bestplatzierten sieglosen Formel 1-Piloten

## Mitgehört

Stewart bei der Arbeit über die Schulter geschaut und in die Kopfhörer gehorcht



## Jetset-Jets

Einer der wenigen Bereiche, in denen noch gilt: Wer den größten hat, ist der Größte



## Senna-Special

Fotos über und zu Ayrton Senna, wie sie niemand kennt. Fast niemand



## Gut, ja(hr)

Kurzer Rückblick auf Good-years Highlights unter den letzten 350 Siegen



Abonnenten-Service: Der LeserClub, Postfach 11 12 08, D-60047 Frankfurt/Main, Hotline: 071 32/95 92 05, Fax: 071 32/95 92 09, Jahresabonnement Inland (zwölf Monate): DM 80,- inklusive Porto, Jahresabonnement Ausland (zwölf Monate): DM 90,- inklusive Porto. Ein Coupon liegt dieser Ausgabe lose bei.  
© Haymarket Magazines 1997

# F1

## RACING

AUGUST 1997



Titelfoto von Darren Heath

Fotos auf diesen Seiten: Darren Heath, Hartmut Helm, LAT, Paul-Henri Cahier, Philip Meech, Mats Larsson, Grafik: Neil Randon



Zum ersten Mal seit acht Jahren haben die Roten in der Formel 1 wieder die Nase ganz vorne – wie es dazu kam ab Seite 28

# Titel-Stories

## 28 Rote Revolution

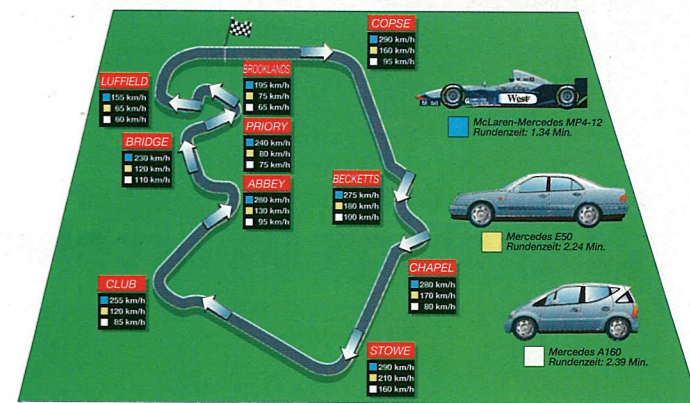
Hat die Scuderia Ferrari im 50. Jahr die Kurve gekratzt?

## 54 Abgehobenes Steckenpferd

Über den Wolken... muß die Freude wohl grenzenlos sein...

## 60 Ayrton Senna Foto-Special

Aufnahmen zu Senna, wie sie wenige kennen



## 36 Schnell... aber wie schnell ist die Formel 1 wirklich?

F1 Racing hat einen McLaren auf die Jagd nach zwei Straßenautos geschickt

# Rubriken

- 8 **Galerie** Schnapschüsse wie nie
- 14 **Damon Hill** Unter uns
- 16 **Pit-Stop** Neues von Boris u.a.

- 22 **Im Visier** David Coulthard
- 24 **Echodrom** Leserbrief
- 72 **F1 Menschen** Marc Surer
- 74 **F1 Maschinen** Aerodynamik

- 76 **GP-Zoom** Magny-Cours, Silverstone
- 90 **1a F1 Größe** Abgeblitzt
- 92 **Unter der Lupe** Im Nachhinein
- 98 **Boxen-Spion** In-Team?



Bestieg in Monaco '84 – so wie Senna – das erste Mal ein F1-Podium: der Gießener Stefan Bellof. Story ab Seite 42

## Standort Deutschland

Die große Auto-Nation Deutschland“, meinte Niki Lauda vor einem Jahr in *F1 Racing*, „hat mit Michael Schumacher das menschliche Problem des ersten deutschen Automobil-Weltmeisters gelöst.“ Daß inzwischen immer mehr Faktoren und weltbekannte Gesichter zu der Lösung des 'Problems' beitragen, wird mit fast jedem Rennen deutlicher. Am Start in Frankreich standen die drei Deutschen ganz vorne, und in Silverstone gesellten sich (wieder nur in der Startaufstellung) zu den Kerpenern und dem Mönchengladbacher die McLaren-Mercedes unter die ersten Sechs.

Bevor wir jetzt aber allzu schnell allzu laut auf deutsche Wertarbeit, Stolz und wehende Fahnen eingehen, wollen wir uns lieber dies vor Augen halten: In allen Fällen handelt es sich um die Resultate jahrelanger Bemühungen multinationaler Teams (wie auch die aktuelle Titelstory zeigt). Vorsicht also mit Trompeten und Hymnen.

Sicher finden wir es schön, daß vermehrt auch Leute aus der Nachbarschaft in der Formel 1 mitfahren. Fantastisch auch, daß Alexander Wurz innerhalb von drei Rennen bereits gezeigt hat, was in ihm steckt. Abseits der Strecke und zumeist hinter verschlossenen Türen gibt es in unseren Breiten aber noch ganz andere Entwicklungen – die gleichermaßen begrüßt, aber auch mit wachen Augen beobachtet werden wollen.

Zum Beispiel das Kanzlertreffen mit Herrn Ecclestone vor einigen Wochen. In beidseitigem Einverständnis einigten sich der große Herrscher und der kleine Zampano darauf, der Nürburg-Region Millionen-Einkünfte zu garantieren – und gleichzeitig auch das zu bieten, was Bernie sonst im Fernen Osten sucht: Tabakwerbung. Mit Kompromißbereitschaft lassen sich Gesetze, das wissen beide, interpretieren. Vielleicht plauderten die zwei sogar über Sinn und Unsinn der nun ja auch offiziell F1-tauglichen Strecke in Oschersleben? Sowie des Lausitz-Rings, der auf Betreiben der DEKRA in Brandenburg entstehen soll? Die eine Strecke zwischen Volkswagens Wolfsburg und der Hauptstadt gelegen, die andere geht (fast) auf Schumis Käppi – wären das nicht tolle Austragungsorte für einen dritten, vielleicht gar einen vierten Grand Prix in diesem Auto-Land (stelle ich mir die Worte des einen vor; woraufhin der andere antworten könnte: Beispielsweise einen GP von Polen – ist ja auch nicht viel weiter weg als Luxemburg von der Eifel; oder der Sachsenring von Ungarn, dessen Hungaroring ja schon seit längerem auf der Abschußliste steht...) Fortsetzung folgt bestimmt.

**Matthias Penzel**



Weiß, wo bei Ferrari der Hammer hängt: Elmar Brümmer



CHEFREDAKTEUR  
MATT BISHOP  
STELLVERTRETENDER  
CHEFREDAKTEUR  
MATTHIAS PENZEL  
BERATUNG DER  
CHEFREDAKTION  
KATJA HEIM  
ART DIRECTOR  
PETER CHARLES

GP-REPORTER  
ELMAR BRÜMMER, TONY  
DODGINS, PETER WINDSOR  
REDAKTION  
ALEXANDER VON WEGNER,  
CHRISTEL FLEXNEY, TOM  
CLARKSON, BEF HEBLY  
MITARBEITER DIESER  
AUSGABE  
DAMON HILL, DR. HARVEY  
POSTLETHWAITE, STEVE  
CROPLEY, MEL NICHOLS  
LAYOUT  
TATIANA OKORIE,  
JULIA GORDON  
PRODUKTION  
CAROLINE O'CONNOR

GP-FOTOGRAFEN  
DARREN HEATH, LAT  
FOTOS  
BERNARD ASSET, RAINER  
SCHLEGELMILCH, HOCH ZWEI  
INTERNATIONALE  
KOORDINATION  
IAN BOND  
MANAGEMENT &  
MARKETING  
PETER FOUBISTER, JEREMY  
VAUGHAN, GUY NICHOLLS,  
PETER HIGHAM, JULIAN  
DANIELS

ANZEIGENDISPOSITION  
JOHN CHAMBERS (LTG.)  
TIM BULLEY, JERRY GILBERT,  
EDWARD MARR

PRODUKTIONSMANAGER  
MEURIG EVANS  
PRODUKTIONSKONTROLLE  
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 0JE  
ENGLAND

E-MAIL  
LETTERS@F1RACING.  
HAYNET.COM  
DRUCK  
TPL PRINTERS (UK) LTD.  
ABONNEMENT-SERVICE  
DER LESERCLUB  
POSTFACH 11 18  
74148 NECKARSULM  
TEL.: (07132) 959 205  
FAX: (07132) 959 209  
VERTRIEB  
SPECIAL-INTEREST GMBH  
WALDSTR. 70  
63128 DIETZENBACH  
ISSN 4114105000  
EAN 43941141050003

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

REDAKTION TEL. (0044-181) 943 5806

REDAKTION FAX (0044-181) 943 5022

ANZEIGENABTEILUNG TEL. (0044-181) 943 5078

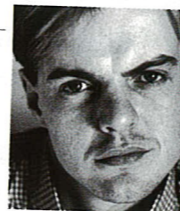
6 F1 RACING

## MIT VON DER PARTIE

### DARREN HEATH

Seit der ersten Stunde dabei, fotografierte Darren bereits den Schumacher-Titel von *F1 Racing* 3/96. „Michael ist so gut, daß es fast unfair ist“, findet er.

„Wenn er aufs Treppchen geht, freut er sich jedesmal, als wäre es das erste Mal – super!“



### MATS LARSSON

Statt nach Schweden heimzukehren, verbrachte Mats nach dem brasilianischen GP noch ein paar Tage in São Paulo, um auf den Spuren von Ayrton Senna zu wandeln. Die Fotos und Motive, die er fand, gibt es ab Seite 60.



### JEFF HUTCHINSON

Seine Autorenkarriere begann Jeff bei *Autosport*. Seine Leidenschaft, Flugzeuge, führten ihn zu seinem Job als Pilot für Gerhard Berger und – diese Saison – Heinz-Harald Frentzen sowie ein Feature über die Jets der Formel 1 – ab Seite 54.



### LEO MEHL

Was Leo Mehl, dreißig Jahre lang die treibende Kraft hinter Goodyears Engagement in der Formel 1, für den Gummiersteller erreichte, ist ebenso legendär wie seine Liebe zu Motorsport. Ab Seite 66 erinnert er sich an seine Liebessiege.



The fastest line

exists


only in your mind.

**NO FEAR**

Face your fears.

Live your dreams.

tel: 49 89 324 4383  
fax: 49 89 324 2056  
http://www.sportsnet.de



## Harte Zeiten für Frentzen

Heinz-Harald Frentzen war in Silverstone einfach nur zu bedauern. Er hatte – dramatisch und kurz vor Schluß – Mika Häkkinen um seine sicher geglaubte Pole Position gebracht, war zufrieden mit der Arbeit aus dem Cockpit gestiegen – schon jagte ihm Jacques Villeneuve in der letzten Minute mit 13 Hundertstel Vorsprung diesen Platz ab! Als es in die Einführungsrunde ging, würgte er den Williams ab und mußte von ganz hinten starten. Beim Aufrollen des Feldes geriet er noch in der ersten Runde mit dem Tyrrell von Jos Verstappen aneinander – und beendete das Rennen im Kiesbett.

*Foto: Darren Heath. Canon EOS 1n, 20mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/30 Sekunde bei Blende 22*



**Völlig losgelöst... von der Erde...**

„Michael ist gefahren wie ein Außerirdischer“, lobte Luca di Montezemolo seinen Nummer-1-Fahrer nach dem Grand Prix von Frankreich. Mika Häkkinen ließ sich den Ausspruch schon vorher durch den Kopf gehen – und checkte beim Yuri-Gagarin-Kosmonauten-Ausbildungszentrum ein, um sich in die Welt der Außerirdischen, die der Schwerelosigkeit zu begeben. Häkkinen, auch bekannt als Hobby-Fotomodel und gütiger Autofahrer, wie jeder Fernsehzuschauer seit seinen Mercedes-Benz-Kampagnen weiß, verglich nach dem Experiment seine g-Kraft-Erfahrungen mit denen der Astronauten-Azubis.  
*Foto: Jürgen Tap. Canon EOS 1n, 20-35mm Objektiv, Fuji Provia 100 Film, 1/250 Sek. bei Blende 2,8*

### Schumi hui, Schumi pfui

Für viele war der Grand Prix von Frankreich der Tag der Deutschen: Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Ralf Schumacher belegten die ersten drei Startpositionen. Die Senioren blieben vorne, und der Neue schlug sich wacker; kurz vor Schluß sogar recht beeindruckend, als er in Villeneuves Windschatten den verduzten David Coulthard überholte. Aber wie gewonnen, so zerronnen – zwei Kurven später huschte Ralf ins Kiesbett (und Coulthard ein Lächeln über die Lippen). Bruder Michael hat, wie keiner vermutet, alles natürlich stets aus den Augenwinkeln mitverfolgt – weswegen er Sekunden vor seiner Zieldurchfahrt so weise war, seinen Bruder in dieselbe Runde aufschließen zu lassen, was dem schließlich noch einen WM-Punkt einbrachte.

Foto: Darren Heath. Canon EOS 1n,  
20mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/60 Sek. bei Blende 3,5



## Gegen Kurzsichtigkeit

SILVERSTONE, MAGNY-COURS UND DIE ZUKUNFT DER FERNSEHFREUNDLICHEN FORMEL 1

**D**ieses Jahr hat Silverstone meine Erwartungen erfüllt. Obwohl es unangenehm begann. Als ich ankam, erfuhr ich, daß Tom Walkinshaw mit mir unzufrieden war. Nicht gerade die Sorte von Unterstützung, die man sich als Fahrer wünscht. Der Rest des Tages gestaltete sich zum Spießrutenlauf, auf Schritt und Tritt verfolgten mich die Geier und Hyänen der Weltpresse. Ich gebe zu, daß ich wütend war, weil ich der Meinung bin, daß ich schon genug getan habe, um mich zu beweisen. Jetzt ist Tom an der Reihe. Aber diese Art von Erfahrung habe ich schon oft genug gemacht, um zu wissen, wie man damit umgeht. Nach ein paar Tagen kann man dann darüber lachen.

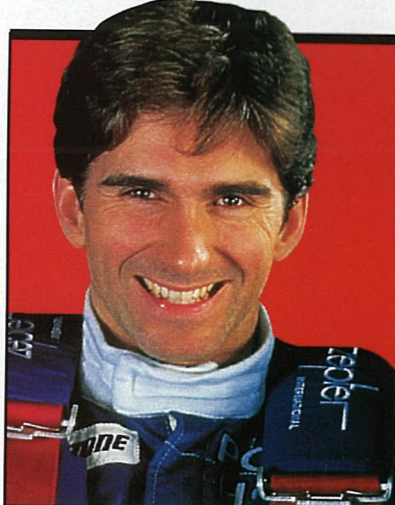
Meine Fans unterstützten und ermutigten mich in einem Maß, wie ich es noch nie zuvor in Silverstone erlebt habe. Ich hatte das ganze Wochenende ein schlechtes Gewissen, weil ich nicht alle Autogrammwünsche erfüllen konnte. Aber ich mußte mich eben darauf konzentrieren, aus dem Auto alles herauszuholen, und das bedeutete eine Menge Zeit beim Briefing. Am Ende habe ich meinen ersten Punkt in dieser Saison geholt.

Ansonsten wird in Silverstone immer darüber gemunkelt, wer im nächsten Jahr wo fährt. Eines ist sicher: Ich werde bestimmt nicht nach Amerika gehen, auch wenn es dort viel aufregender zugeht, wie das letzte Rennen in Portland wieder einmal gezeigt hat, das – sehr zu meiner Freude – der uner-müdliche Mark Blundell gewonnen hat. Die ersten drei Autos führen innerhalb von 0,055 Sekunden über die Ziellinie, und mein alter Sparringpartner aus der Formel Ford-Zeit ließ es sich nicht entgehen, auf die Unterschiede zur Formel 1 und auf seine Vorliebe für die Indy-Cars hinzuweisen. Ich konnte ihn verstehen. Ich war so aufgeregt, daß ich die sieben (oder sogar acht?) Pace Car-Phasen gar nicht richtig mitbekam.

Am Wochenende darauf gewann Michael Schumacher mit großem Vorsprung den Grand Prix von Frankreich.

„Daß er gewinnen würde“, sagte jemand danach zu mir, „konnte man schon in der zweiten Runde sehen.“ Die Formel 1 geht an die Börse, und die Aktionäre zahlen 3,5 Milliarden Mark dafür, Michael Schumachers Dominanz zu beobachten. Ich weiß ja, daß er gut ist, aber so viel? Kann irgend etwas überhaupt soviel Geld wert sein? Ja, und ich sag' Ihnen auch warum.

Manche Leute schauen sich vier Stunden lang ein Tennisspiel an. Andere verfolgen vier Tage lang ein Golfturnier.




**Ich fand Magny-Cours großartig, besonders aufgrund der schwierigen Bedingungen am Ende**

nier. Wieder andere würden lieber einen Nonstop-Flug nach Australien und zurück in der Raucherzone über sich ergehen lassen als Tennis oder Golf. Die Leute begeistern sich aus den unterschiedlichsten Gründen für Sport, und deshalb gibt es kein Richtig oder Falsch in der Beurteilung der Verdienste der Formel 1. Manche hielten

Magny-Cours für langweilig. Ich fand es großartig, besonders aufgrund der schwierigen Bedingungen am Ende, als Michael und Heinz-Harald mit ihrer Entscheidung, auf Slicks zu bleiben, ein großes Risiko eingegangen sind.

Ich weiß, daß ich vieles anders sehe als der Durchschnittszuschauer. Für mich liegt die Faszination in der Kontinuität des Rennens und der Fähigkeit des Fahrers, die richtigen Entscheidungen zu treffen. Seit Boxenstopps ein fester Bestandteil der Rennen sind, ist es schwierig, das Geschehen ohne die Hilfe eines Computers oder eines kompetenten Kommentators zu verfolgen. Boxenstopps können aufregend sein, aber sie sind eine listige Erfindung und der unverfrorene Versuch, die Indy-Serie zu kopieren. Damit die Formel 1 den Nervenkitzel von einst zurückbekommt, müssen wir die Störfaktoren so weit wie möglich beseitigen, so daß die Spannung auf der Strecke den Zuschauer wieder ganz in ihren Bann schlägt. Für Finanzanalytiker ist die Formel 1 natürlich nur soviel wert wie ihre Fernsehverträge. Und je genauer man hinschaut, desto deutlicher erkennt man, daß wir gegen die Indy-Serie antreten, die sich nach Japan und Europa ausdehnen will. Sollte das passieren, dann werden die Zuschauer das letzte Wort haben.

Aber die Formel 1 hat eine gewisse Aura. Sie ist ein Ort, der seit eh und je die besten Fahrer angezogen hat, und wer hier wirklich erfolgreich ist, darf sich zu den ganz Großen zählen. Wenn wir uns für kurzfristigen Nervenkitzel entscheiden, laufen wir Gefahr, die Formel 1 dieser Aura zu berauben. Ihre Reinheit und ihre Komplexität sind Teil ihrer Schönheit.

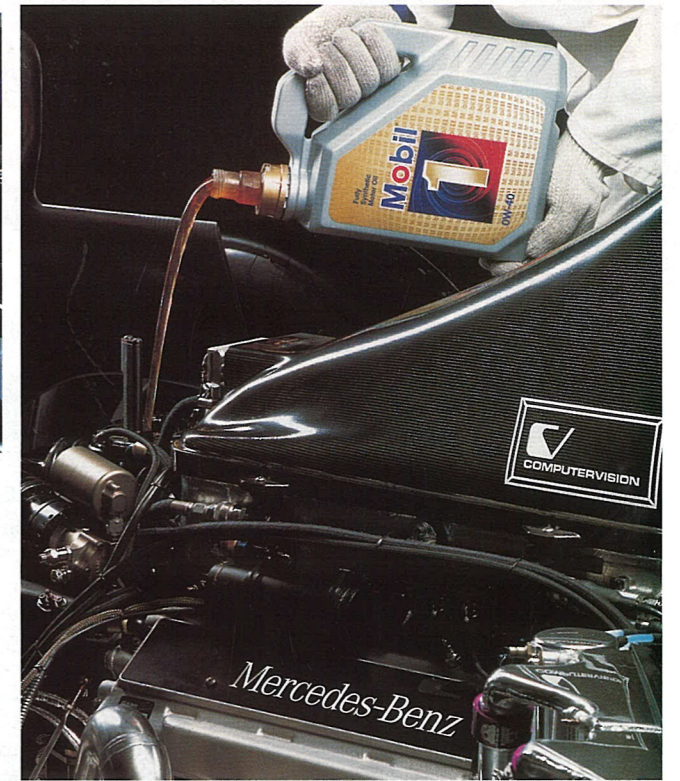
Leider leben wir in einer Welt, die nach sofortiger Belohnung verlangt, und daher befürchte ich, daß nach dem Börsengang der Formel 1 ein noch größerer Druck auf ihr lasten wird, die Fans in aller Welt zufrieden zu stellen – koste es, was es wolle. Dann wird sie wirklich zum Zirkus. Ich hoffe nur, daß ich dann keinen mit Pailletten besetzten Stretchanzug tragen muß. 



**Leistung erleben**

**Stärke spüren**

**Sicherheit haben**



**Mobil 1**  
Feel the difference

# pit-stop

DIE LETZTEN AT-TRAKTIONEN DER FORMEL 1

GESPRÄCHSTHEMA NUMMER 1 IN DER BOXENGASSE: GRIP MIT GRIPS

## Nur nicht durchdrehen, Ferrari...

Läßt sich Michael Schumachers Hochform durch eine Grauzone im Motorelektronik-Kapitel des Reglements erklären? Der Deutsche fuhr in Magny-Cours nach einer Pole einen überlegenen Sieg und schlug damit seit achtzehn Monaten erstmals Williams in einem direkten Zweikampf auf einer überwiegend trockenen Strecke. In Silverstone war Schumis Rekordrunde um über eine halbe Sekunde schneller als die anderen, doch er fiel in Runde 38 aus.

Gerüchten zufolge benutzt Ferrari eine illegale Drosselklappenkontrolle durch eine dreidimensionale Motor-Elektronik.

„Anstelle einer zweidimensionalen, direkten elektronischen Verbindung des Gaspedals mit der Drosselklappe fließt als dritter Parameter die Drehzahl mit in die Berechnungen ein, wodurch ein dreidimensionales Programmfeld geschaffen wird“, erklärt Ilmor-Chef Mario Illien.

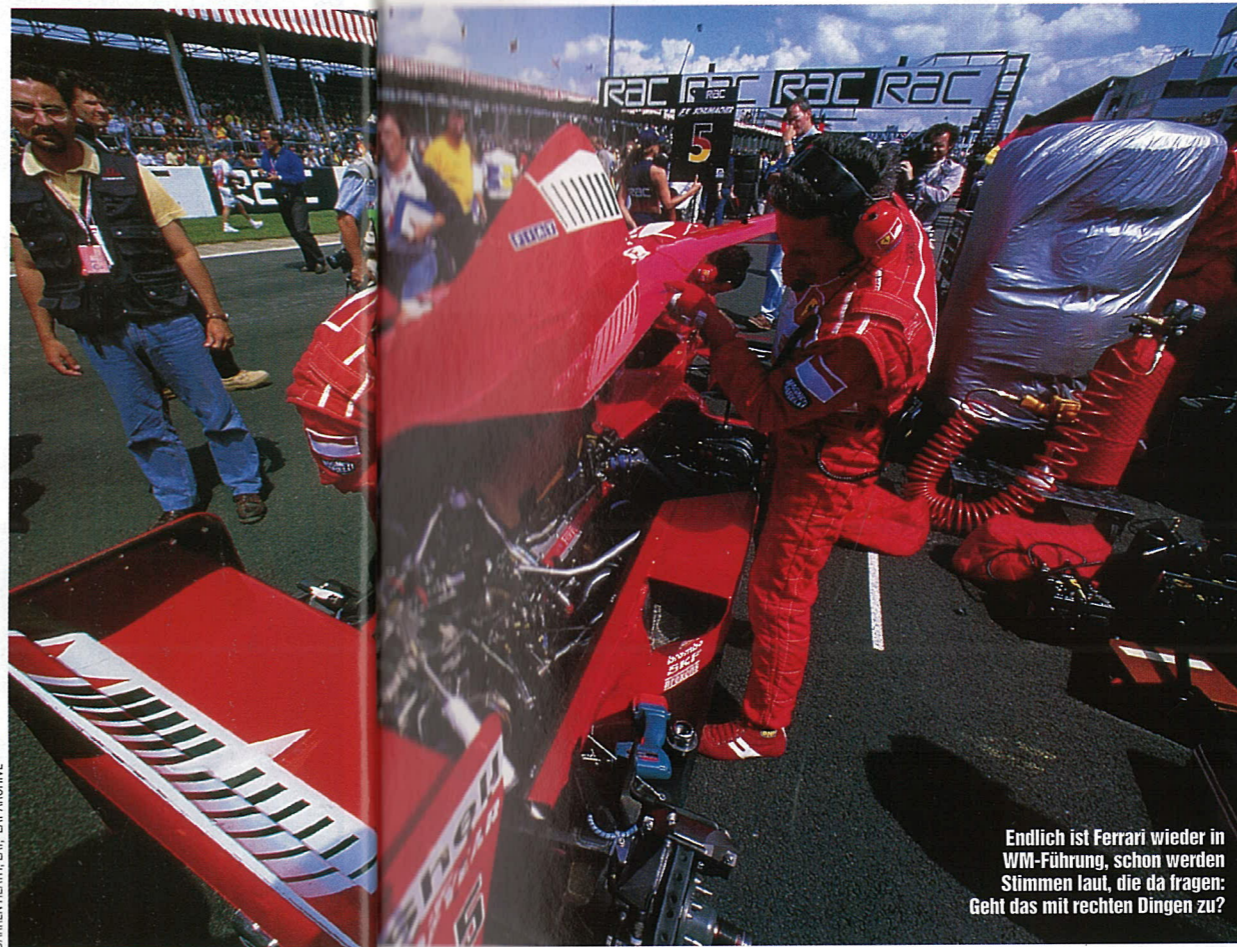
Viele führende Techniker sehen in dreidimensionalen Feldern ungeahnte Mög-

lichkeiten. Illien distanzierte sich aber von dem Begriff Traktionskontrolle. „Ich habe keine Ahnung, was Ferrari macht, vielleicht sind die ein bißchen schlauer als wir. Wir wollen jedenfalls unter keinen Umständen ein Äquivalent zu einer Traktionskontrolle entwickeln.“

Nach dem Grand Prix von Kanada verlangte McLaren von der FIA eine Klärung der Benutzung dreidimensionaler Systeme. Vor zwei Jahren erhielt bereits Renault eine Absage auf eine solche Anfrage. Die FIA hat die Verwendung nun aber genehmigt, da sie glaubt, einen Mißbrauch ausschließen zu können.

Ron Dennis sagte verklausuliert: „In Magny-Cours könnte jemand den Tempobegrenzer für die Boxengasse als Traktionskontrolle genutzt haben.“

In Silverstone kursierten Gerüchte, dem Ferrari-Benzin sei Nitrogen zugefügt worden. Shell aber sagt, diese Chemikalie sei mit voller Kenntnis der FIA nur für diagnostische Zwecke eingesetzt worden.



Endlich ist Ferrari wieder in WM-Führung, schon werden Stimmen laut, die da fragen: Geht das mit rechten Dingen zu?

DARREN HEATH, LAT. ARCHIVE

### GOLFEN FÜR GUTEN ZWECK



Montags nach dem britischen Grand Prix trafen sich Nigel Mansell, John Watson und diverse andere Größen der F1-Vergangenheit und Gegenwart zu einem etwas anderen Wettkampf: einem Golfturnier zugunsten der Britischen Vereinigung für Rückenmarksgeschädigte.

Ausführliche Story in der nächsten Ausgabe ▶

### Wann tanzt der Wolf wieder mit?

Walter Wolf spielt mit dem Gedanken, in die Formel 1 zurückzukehren.

„Wenn man einmal so verrückt war, Motorsport zu machen, dann gibt es keine Medizin dagegen“, vertraute der Austrokanadier dem ORF-Reporter Heinz Prüller neulich an, „Ich bin immer noch so verrückt. Viele Leute haben mich ermutigt, zurückzukommen, darunter Frank Williams und Bernie Ecclestone.“

Schon bei seinem ersten GP-Einsatz, in Argentinien 1977, überraschte der von der 20. Position gestartete Jody Scheckter mit einem Sieg für das letzte nicht-gesponserte Auto und Team der Formel 1. „Früher“, erinnert sich Wolf an seinen damals für eine Rekord-Gage angeheuertem Fah-

rer, „hat man in der Formel 1 Geld verloren, heute kann man Geld verdienen.“ Über den letzten Punkt sprach Wolf bereits mit Ecclestone, der den Fernsehsendern dieser Welt mindestens zwanzig Autos pro Rennen vertraglich garantiert – und für Teams mit klangvollen Namen dankbar wäre.



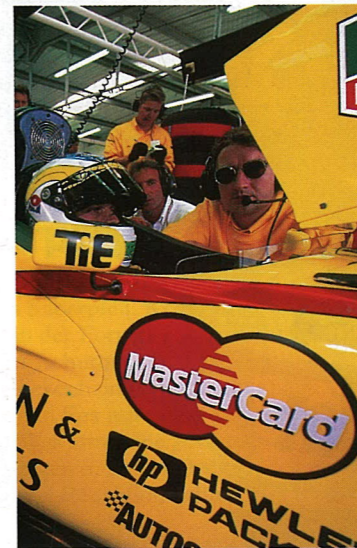
### Jordan will (und bekommt) mehr

Bei Jordan gab es zur Saisonhalbe wiederholt Anlässe, den Champagner kaltzustellen. Anderthalb Wochen nach dem französischen Grand Prix und eine halbe Woche, nachdem das Team seinen eigenen Windkanal eingeweiht hat, bestätigte Benson & Hedges, Jordan bis ins Jahr 2000 zu sponsern.

Vorausgegangen war die offizielle Bestätigung für Motoren, die die gelben Flitzer ab 1998 antreiben sollen: die V10-Zylinder von Mugen Honda, die von anderen Teams hofiert wurden, seit bekannt wurde, daß sie nächstes Jahr nicht bei Prost bleiben würden.

Zu allem Überfluß hat sich Eddie Jordan den heiß begehrten Deal mit MasterCard zugesichert, für den sämtliche Rennstall-Oberer nach dem Ende von Lola ständig nach New York und zurück gejettet sind.

Die Frage wäre nun nur noch: Was soll Edmond mit dem ganzen Geld anfangen?



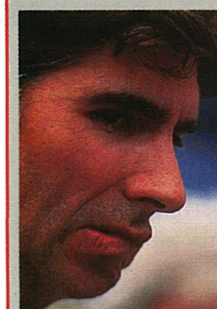
### Herzlich willkommen im Club der Allerbesten

Mit dem Sieg in Silverstone kam nun auch Williams in den Club der Rennställe, die dreistellige Siege hinter sich haben. Es ist ein kleiner Club. Ferrari, seit 1950 dabei, brach die 100-Schallmauer 1990 mit Alain Prost in Frankreich und brachte es in 271 Rennen mehr als Williams auf 111 Siege. McLaren nahm die Hürde mit Ayrton Senna in Donington 1993 und hat inzwischen 105 Siege auf seinem Konto.



### GERÜCHTEKÜCHE

KLATSCH UND TRATSCH AUS SILVERSTONE



#### Damon, wohin?

Der amtierende Weltmeister Damon Hill wird für 1998 mit Sauber und Prost in Verbindung gebracht. Nach Walkinshaws öffent-

lichen Angriffen dürfte Hill das Arrows-Team gegen Ende der Saison verlassen. Das 18-Millionen-Mark-Gehalt könnte der Schweizer Rennstall dank massiver Petronas-Unterstützung aufbringen. Gespräche haben offenbar bereits in Hills Heimatstadt Dublin begonnen.

#### Was macht Tom?

Mit dem Vertragsabschluß zwischen Jordan und Mugen-Honda gibt es für Tom Walkinshaw keine Chance mehr auf einen Werksmotor für sein Arrows-Team. In Silverstone bekräftigte Peugeot, daß man mit Prost 1998

einen Exklusivvertrag habe. Offen ist allerdings, wer als zweites Team die Mecachrome-Triebwerke erhalten wird. Benetton wird als heißer Kandidat gehandelt, doch auch ein mögliches BA Team Reynard könnte Interesse an den französischen Kraftpaketen haben.

#### Neue Ford-schritte?

Ford und Cosworth erlebten in Silverstone ein Desaster. Stewart und Tyrrell wurden von insgesamt neun Motorschäden heimgesucht. Stewart-Technikchef Alan Jenkins nach dem Qualifying: „Wir müssen eben die Risiken einer extrem kurzfristigen Entwicklung tragen.“

Für Hockenheim blieb Jenkins skeptisch: „Hoffentlich müssen wir als Teil unserer Taktik nicht die Disposition von Motorrollern an strategisch wichtigen Stellen im Wald einplanen...“



Austausch-Abkommen: Peugeot zu Prost, Mugen zu Jordan

PÜNKTLICH ZUM BRITISCHEN GRAND PRIX: WALKINSHAW VERFLUCHT HILL

## Déjà-vu für Damon Hill: Ärger mit dem Chef

**D**amon Hills erster WM-Punkt diese Saison, aufgesammelt in Silverstone, kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß es im Hause Arrows kriselt. Befindet sich Hill mit seinem Arbeitgeber Tom Walkinshaw in einem Raum, dann wird nur noch für Kameras gelächelt.

Kurz vor seinem Heim-GP gab der amtierende Weltmeister zu, es fehle ihm an Motivation, besonders, seit er sich in Frankreich hinter seinem Teamkollegen Pedro Diniz qualifizierte. „Ich hatte mich daran gewöhnt, meinen Namen ganz oben auf der Liste zu sehen, oder zumindest sehr weit oben“, sagte Hill. „Dieses Jahr bin ich manchmal so weit nach unten gerutscht, daß ich kaum noch auf der ersten Seite zu finden war, von der ersten Zeile ganz zu schweigen. Das nimmt einem den Kick.“

Bei seinem Gehalt von ca. 13 Mio. Mark ist die im Handumdrehen folgende Reaktion seines Brötchens-

gebers fast verständlich: „Wenn ihn das Geld nicht motiviert, sollte er sich wenigstens von der Angst zu versagen motivieren lassen. Wir beide wissen, daß er zu besserem imstande ist.“

Die angelsächsische Boulevard-Presse roch hier Zwist, Skandal und Sensation, spitzte die Bleistifte und füllte von Donnerstag bis Samstag die Titelseiten mit dezimeter-großen Schlagzeile im Stil von „Hill, der Flop, gefeuert“. Walkinshaw bestreitet, dergleichen ange-deutet zu haben.

Zufall kann es allerdings nicht sein, daß Walkinshaw ausgerechnet rund um das Silverstone-Wochenende begann, in Gegenwart der Journalistenschar schmutzige Wäsche zu waschen. Entweder ist das seine Reaktion darauf, daß Hill das Team 1998 ohnehin verläßt; oder ein konventionelles Arm-drücken; oder der Versuch, Hill abzuwerten. Derzeit verlangt Hill 18 Millionen Mark für 1998.

„Abwarten und Tee trinken“, war Hills Kommentar auf die Frage nach Teams, die sich für seine Dienste interessieren würden.

### ALLER GUTEN DINGE SIND DREI

Nach drei äußerst eindrucksvollen Vorstellungen bei den GP von Kanada, Frankreich und Großbritannien dürfte sich Alexander Wurz für 1998 einen Cockpit-Platz in der Elite der Formel 1 gesichert haben. Sowohl in Magny-Cours als auch Silverstone hat sich Gerhard Bergers Stellvertreter besser qualifiziert als Teamkollege Jean Alesi.

Falls Berger seinen Arbeitsplatz bei Benetton wieder einnehmen sollte, so wird sich Wurz entweder bis zur kommenden Saison gedulden (empfehlenswert) oder woanders als Ersatz einspringen (riskant). Sauber, so vermuten manche, könne beispielsweise in Frage kommen, ihn für Norberto Fontana einzusetzen, den Argentinier, der für Gianni Morbidelli einsprang, nachdem der sich bei einem Test im französischen Magny-Cours den Arm gebrochen hatte. Morbidelli seinerseits hatte den etwas enttäuschenden Nicola Larini ersetzt.

Bergers bisheriges Pech während dieser Saison und sein Ausfall wegen Krankheit wurden fast vergessen, als in der Woche vor dem britischen Rennen sein Vater Johann bei einem Flugzeugunglück umkam.

Zweifelsohne ein neues Licht am österreichischen Himmel: Der 92er Formel Ford- und 96er Le Mans-Sieger Alexander Wurz

Ich, von Benz? Da ich doch lieber stempeln



## Deutsche bei Mercedes?

Da die Verträge beider McLaren-Fahrer, Mika Häkkinen und David Coulthard, Ende dieser Saison auslaufen, verdichten sich Gerüchte, daß mindestens einer der beiden Ende dieses Jahres seinen Helm nehmen muß.

Nachdem Häkkinen in Silverstone fast bis zum Ende des Qualifyings die Pole Position in der Tasche zu haben schien, versicherten McLaren-Boß Ron Dennis und Mercedes-Rennleiter Norbert Haug, man könne auch 1998 mit beiden bestreiten. „Ich habe volles Verständnis dafür, daß sich die Medien von uns einen deutschen Fahrer wünschen“, so Haug. „Immer wieder werden wir auf Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen aufmerksam gemacht, darauf, wie wir die aufgebaut haben, und wie die nun für andere Rennen gewinnen. Dazu kann ich nur sagen: Sie hatten die Gelegenheit, mit uns zu arbeiten, und sie entschieden sich dann für eine andere Richtung.“

Zu Mercedes-Protegé und Formel 3-Star Nick Heidfeld meinte McLaren-Boß Ron Dennis, die Öffentlichkeit solle sich gedulden; es entspreche nicht dem Team, einen blutjungen Newcomer einzusetzen, im Falle Heidfeld könne man aber eine Ausnahme machen – allerdings garantiert nicht 1997 und kaum 1998.

## F.? Racing-Orden

F.? Racing möchte an dieser Stelle der Firma Rothmans für ihre ästhetisch anspruchsvolle und strategisch ausgeklügelte Lösung des Tabak-Verbots gratulieren.

Wir möchten den Nikotinfabrikanten aus diesem Grunde und bei dieser Gelegenheit – und hiermit – gerne den F.? Racing-Orden verleihen...

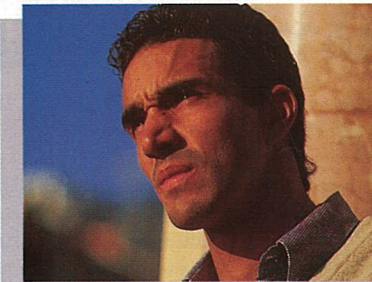


## Schumacher im Silberpfeil in Spa



Irgendwann mußte es passieren: ein Schumacher in einem Silberpfeil. Kein echter Silberpfeil, nicht in der Formel 1, und nicht der bekanntere Schumi. Am Wochenende vor dem Hockenheim-GP trat Ralf beim GT-Rennen in Spa mit dem Mercedes CLK-GTR. Was ihm seine zusätzlichen Vorbereitungen in Hockenheim brachten, wußte bei Redaktionsschluß niemand.

Der kleine Schumi im überdachten Silberpfeil



## KLARTEXT PEDRO DINIZ ARROWS

Was war dein erstes Auto?  
Ein drei Jahre alter VW Golf.

Und was ist dein derzeitiger Wagen?  
Ein Audi RS2.

Mit welcher Höchstgeschwindigkeit warst du bisher auf der Straße unterwegs?  
Mit 320 km/h in einem Bugatti. Das war in Italien, wo ich so eine Art Testfahrt für einen Freund durchführte...

Kannst du kochen?  
Ich habe es mir beigebracht, als ich zur Formel 3 nach England ging. Weil mir deren Küche nicht gefällt, habe ich mir ein paar italienische Rezepte beigebracht. Auch wenn ich zum Essen ausgehe, dann meistens italienisch.

Magst du Fastfood?  
Wenn ich's eilig habe. Eben weil es so schnell geht.

Was kannst du, außer Autofahren?  
Alle meinen, daß ich als Brasilianer gut im Fußball sein müßte, war ich aber nie. Ich mag Sachen mit Motoren.

Was ist deine Lieblingsstrecke?  
Ich liebe Spa und Suzuka.

Hast du je geraucht?  
Nein. Als Junge habe ich es mal versucht – und gehaßt. Da mich Marlboro sponsert, sollte ich das wahrscheinlich besser nicht sagen.

Werden Fahrer zu gut bezahlt?  
Du machst wohl Witze – nein!

Wer ist deine Traumfrau?  
Helena Christensen. Wegen der Augen.

Wenn Tritte Wunder wirken: Hill nach seinem 1-Punkt-Triumph in Silverstone

NEUES SUPER-TEAM NIMMT KONKRETE FORMEN AN

## BAT-Mobil bald startklar

Das neue Grand Prix-Super-Team, an dem der Tabak-Konzern BAT (British American Tobacco) seit einigen Monaten mit dem Chassis-Hersteller Reynard bastelt (siehe *F1 Racing* 5/97), nimmt konkrete Formen an. Nach Gesprächen in Kanada ist es am wahrscheinlichsten, daß Minardi als Basis für das Projekt eingespannt wird.

BAT ist bestrebt, sich in ein

Talente und weniger talentierte F1-Begeisterte.

Als Drahtzieher gelten Jacques Villeneuves Manager Craig Pollock und Julian Jakobi, der auch mit Ayrton Senna und Alain Prost zusammen arbeitete, sowie Adrian Reynard. Das Auto, das aller Voraussicht nach von Reynard Racing Cars gebaut werden würde, startet nächstes Jahr vermutlich seine Testphase und debütiert

1999 auf den GP-Strecken.

Als Motor dafür käme außer Ford auch Mecachrome in Frage. „Derzeit ist alles offen“, so Pollock.

Branchenkennner schätzen, der neue Rennstall könne als British American Team Reynard (kurz:

BAT Reynard) an den Start gehen – und sich mit diesem Namen um mögliche zukünftige Tabakwerbepots herummanövrieren.

Jacques Villeneuve, der 1995 mit einem Reynard die IndyCar-Meisterschaft und bei Indianapolis 500 gewann, würde sich an dem Team als Anteilseigner und Fahrer beteiligen.



Minardi (oben) bereitet sich auf den Ruhestand vor, Pollock (rechts) auf Großes

existierendes Team einzukaufen, um mit sofortiger Wirkung am F1-Kuchen (Reisezuschüsse, größere Preisprämien, TV-Gelder etc.) teilzuhaben. Nachdem ein Angebot an Ken Tyrrell daran scheiterte, daß der Ex-Holzfaller seinen Rennstall nicht umbenennen wollte, begannen Verhandlungen mit Minardi, bisher dem Auffangbecken für mittellose

## Erst mal ausgeträumt?

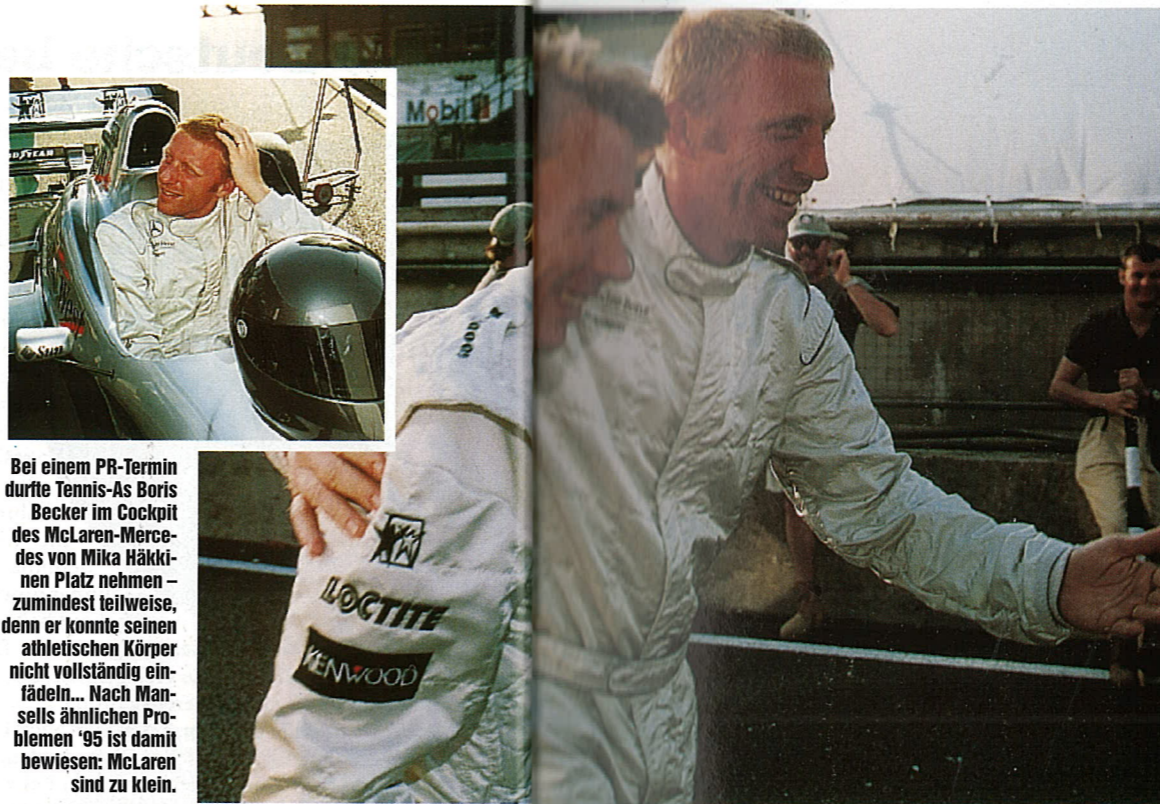
Der von Bernie Ecclestone geplante Gang zur Börse wird dieses Jahr voraussichtlich nicht mehr stattfinden. Vorerst, wie Ecclestone be-



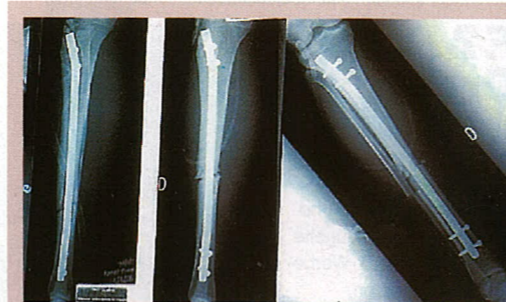
Auf Umwegen doch noch an die Wall Street?

tont. Der potentielle Gesamtwert der 'Anlage' wurde von internen Unstimmigkeiten allzu sehr niedergewirtschaftet.

Andernorts ist mittlerweile von einem Privatmann die Rede, der sich scheinbar interessiert zeigt, in die Formel 1 zu investieren. Bernie kann das nur recht sein, denn auf diese Weise könnte er an das erwünschte Kleingeld kommen, ohne den Funktionären einer AG Einblicke gewähren zu müssen.



Bei einem PR-Termin durfte Tennis-As Boris Becker im Cockpit des McLaren-Mercedes von Mika Häkkinen Platz nehmen – zumindest teilweise, denn er konnte seinen athletischen Körper nicht vollständig einfädeln... Nach Mansells ähnlichen Problemen '95 ist damit bewiesen: McLaren sind zu klein.



Auf daß zusammenwächst, was zusammengehört



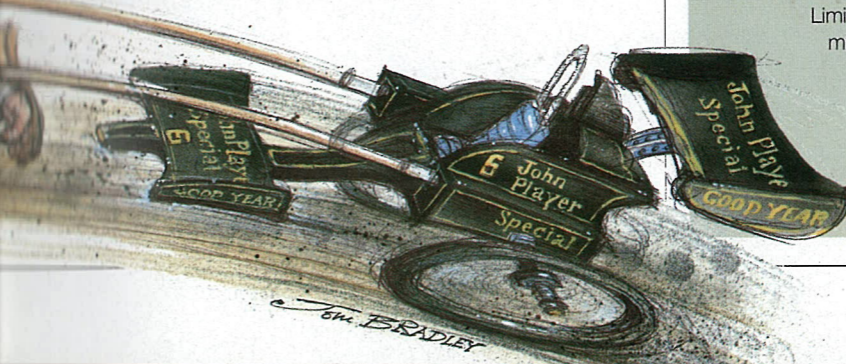
## PANIS STREBT BALDIGE RÜCKKEHR AN

Olivier Panis, der sich bei seinem Unfall beim GP von Kanada beide Beine gebrochen hat, hofft, bereits im September in sein Cockpit zu klettern und an den verbleibenden Rennen teilzunehmen. Auf eine erste Operation folgte eine zweite, bei der seine Muskeln entlastet werden sollten, um

ihm eine möglichst schnelle Physiotherapie zu gewährleisten. „Ich möchte noch vor Saisonende wieder fahren“, so Panis. „Aber ich muß realistisch sein. Ich will 100% fit sein, bevor ich zurückkomme, damit ich ernsthaft antreten kann.“

## Malaysia macht Ernst

In Malaysia denkt man laut darüber nach, nicht nur 1999 einen Grand Prix zu veranstalten, sondern bald darauf auch mit einem Team in der Formel 1 mitzumischen. Lotus, die seit 1995 nicht mehr mitfahren, befinden sich bereits im Besitz des staats-eigenen Automobilherstellers Proton.



## BERUF: HAHN IM KORB

Angefeuert von seinem Erfolg in Frankreich (wo er sich vor Damon Hill qualifizierte) strebt Pedro Diniz, einer der letzten Herrenfahrer der Formel 1, seinen Eidesgenossen aus den vorderen Startreihen nach – und stellt seine eigene Klamotten-Kollektion vor.



## QUERBESCHLEUNIGUNG

EINER-KANADIER

Ein Vorbild zu haben, kann auch einem angehenden Rennfahrer nicht schaden. Oder etwa doch? Nehmen wir einfach mal Jacques Villeneuve. Beziehungsweise den als Villeneuve verkleideten Billy Idol, der seit Magny-Cours durchs Fahrerlager geistert. Voller Sorge stellen wir uns die haarige Frage: Taugt so jemand denn überhaupt zum leuchtenden Beispiel?



ELMAR BRÜMMER

Wenn wir vom mündigen Athleten reden, den sich ja angeblich alle – die Funktionäre vielleicht ausgenommen – so sehr wünschen, besitzt „Jacques attack“ mit seinen 26 Jahren einen Kultstatus als Häuptling der Jungen Wilden. Einen wohlkalkulierten.

Der Kanadier sagt oft nicht mehr oder weniger, nichts wesentlich Klügeres oder Banaleres als der Durchschnittspilot. Aber er würzt den Informationscocktail stets mit einem Schuß Unvernunft. Das Image, daß einem angeblich alles egal ist, ist eben auch ein Image. Wasserstoffblond zu sein allein reicht allerdings schon bei Marilyn Monroe nicht, dazu gehören noch andere herausragende Eigenschaften. Villeneuve ist grundsätzlich anders als andere, und das sollen alle anderen ruhig auch sehen.

Er hat damit eine Marktlücke entdeckt. *Agent provocateur* in eigener Mission. Die optische Ähnlichkeit zum Nonkonformisten des Basketballs, Friseur- und Volksschrecks Dennis Rodman („Sportler sind so langweilig wie Büchsenfleisch“) kann kein Zufall sein. Sondern Seelenverwandtschaft. Beide meinen, wenn man eine Meinung habe, müsse man sie auch leben. „Was mich an der Formel 1 am meisten stört“, klagt Villeneuve, „ist, wie politisch korrekt alles geworden ist.“

Da hat er wohl tuend recht. Mit lauter Verständnis ist noch kein Rennfahrer weit gekommen. Und alle diejenigen, die jetzt mit erhobenem Zeigefinger zur moralischen Korrektur mahnen, weil unsere Gesellschaft ja sonst keine größeren Sorgen mehr zu haben scheint, vergessen den Umkehrschluß: So viel wie jetzt revidiert werden soll, muß in den letzten Jahrzehnten auf dieser Welt – die Formel 1 inklusive – wohl eine ganze Menge politisch unkorrekt gewesen sein.

Trotzdem werden Gelegenheits-Zyniker und Real-Satiriker zunehmend von Zwangs-Diplomaten verdrängt. Nur aufgrund dieser Sachlage kann einer, der lediglich sagt, was er denkt, gleich zum Rebell gereichen.

Eine simple Erklärung des Betroffenen: „Ich kann doch nicht alles einfach akzeptieren, nur weil ich ach so glücklich bin, in der Formel 1 zu sein.“

Vielmehr fahre er Rennen wegen der Geschwindigkeit, dem Limit, der Herausforderung und auch wegen des damit verbundenen Rest-Risikos.

Eins hat Jacques Villeneuve in seiner Aufzählung allerdings vergessen: Des Siegens wegen. Darin unterscheidet sich der Einzelgänger in keinem Deut von einem Michael Schumacher, einem Damon Hill oder auch Shinji Nakano.

## David Coulthard

Der Schotte über Verträge, neue Regeln und den Boulevard

### Ist Ihnen das Interesse der Öffentlichkeit in letzter Zeit etwas zu groß?

Die Leute sagen, daß das der Preis des Ruhms sei. Aber sie wissen nicht, was es heißt, sich nicht unbeobachtet bewegen zu können. Auf der Rennstrecke ist das absolut in Ordnung, aber abseits, wo wir alle Teil desselben Geschäfts sind, ist diese Kontrolle auf Schritt und Tritt nicht akzeptabel.

### Glauben Sie, manchmal in einem Glashaus zu leben?

Na ja, das Privatleben hat fast überhaupt keinen Platz mehr. Ich sehe ja, was geschrieben wird. Als Rennfan lese ich natürlich die Magazine. Nicht, weil ich sehen will, was über mich geschrieben wird, sondern weil ich neugierig bin und mich für unseren Sport interessiere. Vielleicht sollte ich mir nichts daraus machen, aber als ich im Juni Ihren pit-stop gesehen habe, hat es mir doch fast die Sprache verschlagen. Nachdem ich von *F1 Racing* sehr beeindruckt bin und bisher keine einzige Ausgabe ausgelassen habe, war ich etwas enttäuscht von dem Boulevard-Niveau, auf das Sie sich begeben haben.

### Sind Sie seit Melbourne unzufrieden?

Ja, sehr. Leider treten wir in Sachen Leistung momentan etwas auf der Stelle. Ich hoffe, daß der neue Mercedes-Motor das ersehnte Licht am Ende des Tunnels bringt. Aber wenigstens habe ich das Gefühl, daß ich jetzt sehr viel besser mit dem Team zusammenarbeite als früher.

### Wissen Sie, wo das Hauptproblem des Autos liegt?

Ein Problem sind immer noch die Nickbewegungen des Fahrzeugs, aber darunter leidet zum Beispiel auch Williams, wenn auch zu einem geringeren Grad. Es ist schwierig, das Auto absolut richtig hinzukriegen, aber wenn wir es schaffen, dann haben wir einen schnellen Wagen – und einen guten Motor.

### Wird es mit dem neuen Reglement auch eine neue Formel 1-Hackordnung geben?

Die Daten, die die Teams heute haben, werden dank der neuen Regeln 1998 nichts mehr wert sein. Die kleinen Teams, die über weniger Informationen verfügen, könnten davon profitieren, aber ich glaube, daß die Topteams auch im nächsten Jahr noch an der Spitze sein werden.

### Was halten Sie von der neuen Marschrichtung?

Für mich gibt es keine Anhaltspunkte, daß die Leistungsdichte enger wird. Unser jetziges Problem hat etwas mit Abtrieb zu tun, nicht mit mechanischem Grip oder Reifengrößen. Ich gehe nicht gerne einen Schritt zurück. Eigentlich sollte die Formel 1 die absolute Spitze sein. Stattdessen wird man uns immer mehr mit den IndyCars vergleichen. Unsere Autos müssen schnell und schwierig sein. Gerhard Berger hat sogar gesagt, daß sie auch entsprechend aussehen müssen. Man muß das Auto anschauen und denken „Respekt!“ anstatt „was für ein niedliches, kleines Auto“. Aber vielleicht halten wir die neuen Regeln in zwei oder drei Jahren für das Beste, was der Formel 1 passieren konnte.

### Was halten Sie von dem Gerücht, daß Sie oder Mika Häkkinen Ende 1997 ausgetauscht werden sollen?

Wir sind beide unter Vertrag, und ich mache meinen Job wie immer. Im Moment wüßte ich nicht, warum mich das Team austauschen sollte. Natürlich werden die Ergebnisse, die ich zwischen jetzt und Saisonende bringe, wichtig sein.

### Es gibt also keine Option zur Saisonmitte?

Eigentlich spreche ich nicht über meine vertragliche Situation, aber zufällig gibt es keine Option, und deshalb werden beide Seiten frei verhandeln können. Ich bin mit dem Team sehr zufrieden. Wir bewegen uns vorwärts, und mit Adrian Newey sieht alles sehr positiv aus. Ich hoffe, daß wir uns gut verstehen werden.

### Für viele Fahrer ist es wichtig, vom Team gemocht zu werden. Gibt man Ihnen bei McLaren dieses Gefühl?

Ich fühle mich wohler als im letzten Jahr, weil es doch ein wenig gedauert hat, mich einzugewöhnen. Ich bin ja nicht nur zwei Jahre für Williams gefahren, sondern hatte dort auch schon zwei Jahre getestet. Über so lange

Zeit gewachsene Beziehungen plötzlich abbrechen und ganz von vorne anzufangen, dauert seine Zeit. Ich habe wohl ziemlich schnell losgelegt, aber in diesem Jahr ist alles einfach besser, was sich zwar nicht in der Anzahl der Punkte, aber in meiner Leistung ausdrückt. ①

„Die Daten, die die Teams heute haben, werden 1998 dank der neuen Regeln nichts mehr wert sein“

**Rotwild**

Wer hätte das gedacht? In seiner ersten Ferrari-Saison überstand Michael Schumacher noch nicht einmal jede Einführungsrunde, und jetzt kämpft er um Siege und führt in der WM.

Schumacher scheint also tatsächlich ein Team um sich scharen und es so organisieren zu können, daß es wieder siegt. Wie wär's mit einem Feature über Ferrari?

PETER GÜRTNER,  
MAGDEBURG

Anm. d. Red.: Ihr Wunsch ist uns Befehl – ab Seite 28 finden Sie einen Report über die „Rote Revolution 1997“.

**Fangio bleibt Spitze**

Ihr Artikel „Absolute Beginners“ in Heft 6/97 über Alain Prost und Jackie Stewart enthielt leider einen kleinen Fehler.

Mit 51 Siegen hat Prost zwar eine Rekordmarke aufgestellt, doch daraus ergibt sich noch nicht „die beste Siegquote aller Zeiten“. Die Quote drückt eine Relation zwischen den Siegen und der Zahl der Einsätze aus, und nicht etwa die absolute Zahl der Siege. Daraus ergibt sich bis zum GP von Kanada 1997 die folgende Rangliste:

- 1.) J. M. Fangio 47,05%
- 2.) A. Ascari 40,62%
- 3.) J. Clark 34,72%
- 4.) D. Hill 28,37%
- 5.) J. Stewart 27,27%
- 6.) M. Schumacher 26,08%
- 7.) A. Prost 25,62%
- 8.) A. Senna 25,46%
- 9.) S. Moss 24,24%
- 10.) N. Mansell 16,57%

Im Hinblick auf die Quoten ist Alain Prost also „nur“ der siebtbeste Fahrer aller

Zeiten, auch wenn es keinen anderen Formel 1-Fahrer gibt, der seine reiche Zahl an Siegen so schnell übertrifft wird.

BORIS REINMÖLLER,  
PFORZHEIM

**Bildstörung**

Ich lese immer wieder verschiedene Berichte über den Prozeß, den Wolfgang Eisele gegen Bernie Ecclestone führt. Wer hätte das gedacht: Die große, weite Formel 1-Welt fürchtet sich davor, dem 1,60m-Zampano die Stirn zu bieten und muß „ihre Integrität“ wahren. Schließlich will man ja bei den nächsten Verhandlungen über den Verteilungsschlüssel der Fernseheinnahmen nicht leer ausgehen...

Und dann kommt ein privater Fernsehproduzent aus Heidelberg auf die Idee, Bernie E.

gerichtlich nachzuweisen, daß die Vermarktungsrechte der Truck-EM gegen europäisches Recht verstoßen. Sollte auch die Formel 1-Vermarktung auf derart tönernen Füßen stehen, dann gute Nacht.

Was könnte Ihr „Boxenspieler“ in der Juli-Ausgabe wohl damit gemeint haben, er werde das Gefühl nicht los, daß es irgendwann keinen Grand Prix-Sport mehr geben werde?

Aber Herr E. und seine Freunde werden Eisele bestimmt noch kleinkriegen. Wenn man ihn schon nicht mit einem Angebot für die Truck-Gesamtvermarktung ködern kann, dann wird sich doch etwas anderes finden lassen. Wetten, daß?

Vor zehn Jahren las man in allen Motorsportzeitschriften, daß es einen mutigen Franzosen gab, der

die FIA im Namen seines Unternehmens wegen einer abrupten Reglementänderung vor einem Zivilgericht verklagte. Als sich abzeichnete, daß die FIA die Millionenklage verlieren und damit in der sicheren Pleite enden würde, hörte man plötzlich nichts mehr von dem Prozeß. Der Name der Firma: Peugeot. Der mutige Sportchef: ein gewisser Jean Todt...

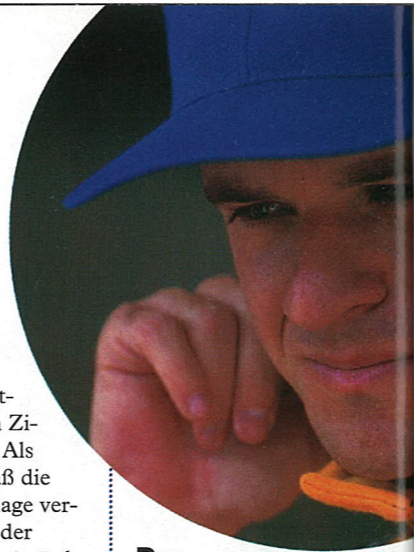
DR. WOLFGANG AUERMANN,  
NÜRNBERG

**Driftkultur pur**

Herr Villeneuve mag nicht zuletzt durch seinen Paris-Ausflug einen etwas bitteren Beigeschmack im Gedanken an die neuen Regeln empfinden, aber für die Zuschauer dürfte der Sport zweifellos spektakulärer werden.

Wenn die Autos so wie in den ersten Tests nur etwa 6 Sekunden langsamer als die aktuellen Versionen sein werden, dann können wir zuversichtlich sein: Die Geschwindigkeiten werden kaum niedriger sein als vor drei bis vier Jahren, aber die geringere Haftung wird uns die tollen Driftwinkel beschern, die uns seit langem so schmerzlich fehlen.

Schöne, neue Welt!  
PATRICK MÜHLNER,  
ESSEN



**Der Rubens rollt!**

Es ist sehr erfrischend, in Ihrem Heft auch mal ein Portrait über einen Mann aus dem Mittelfeld zu lesen. Rubens Barrichello liefert uns Rennen für Rennen einen schönen Beweis seines Könnens: Wie er in der ersten Saisonhälfte den einst als Formel 3- und ITC-Star gefeierten Jan Magnussen deklassierte (im Qualifying von Montréal stolze 18 Plätze zwischen beiden Piloten), spottet jeder Beschreibung.

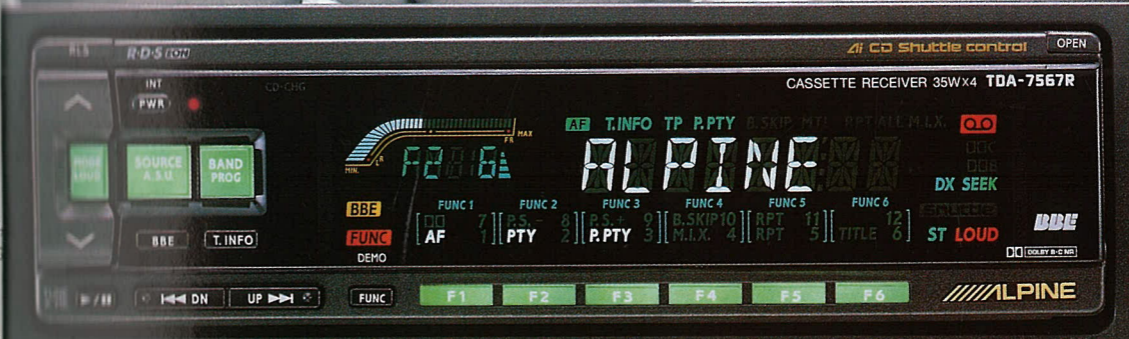
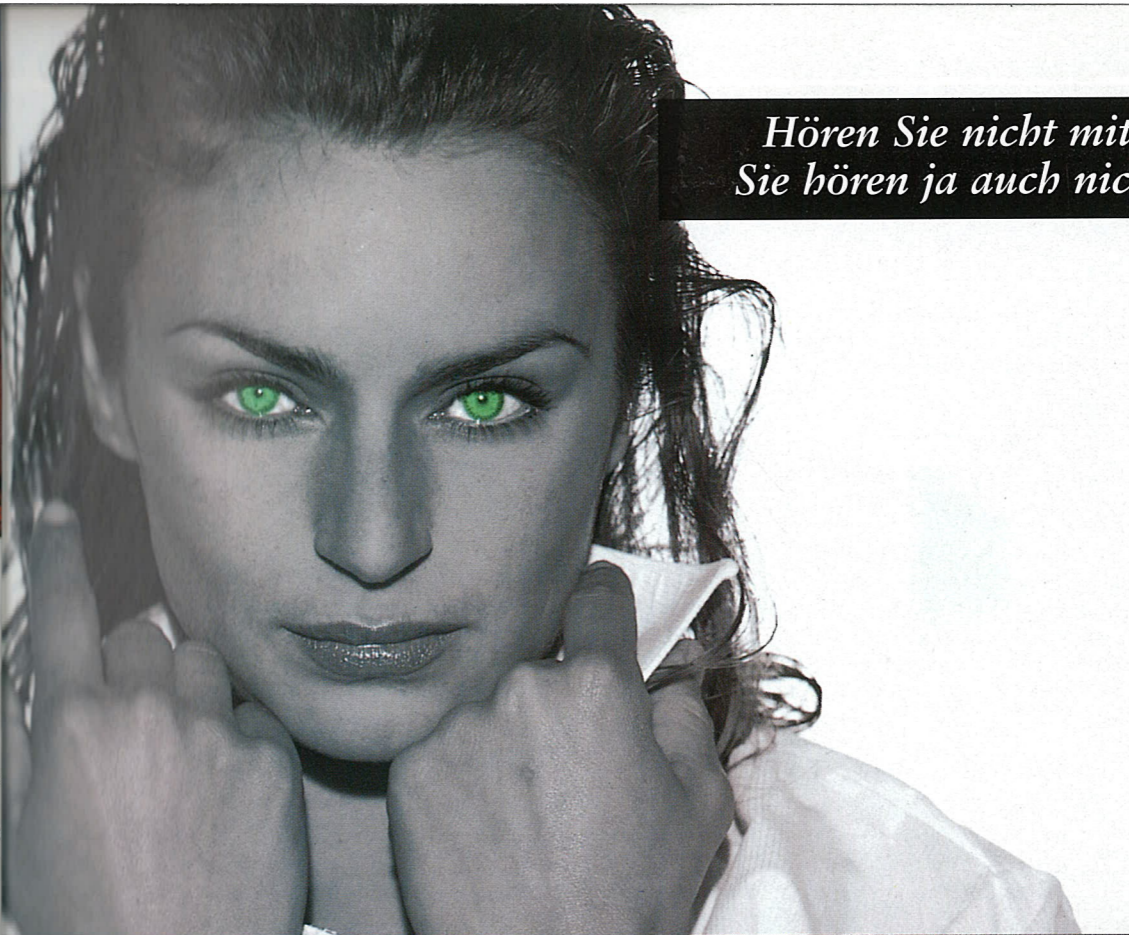
Hoffentlich trifft Ihre Prognose zu: Rubens Barrichello ist ein Mann, der auf der Lauer liegt – und daher gefährlich ist...

KONSTANTIN RASPE,  
FREIBURG

RICHTEN SIE IHRE LESERBRIEFE AN:  
F1 RACING, SPECIAL-INTEREST GMBH,  
WALDSTR. 70, 83128 DIETZENBACH;  
FAX: 0044-181 948 5022; E-MAIL:  
LETTERS@F1RACING.HAYNET.COM



Hören Sie nicht mit irgendwas.  
Sie hören ja auch nicht irgendwie.



Das neue Audiodeck TDA-7567R besitzt eine raffinierte Technologie. Es kontrolliert nicht nur Rundfunksender, Cassetten und CDs, sondern sogar die Phasenbeziehungen der Musik. Damit auch das empfindlichste Meßinstrument keine Unreinheit erkennt – unser Ohr.

Cassetten spielt das feine Deck leise, logisch und mit Dolby B/C Rauschunterdrückung. Selbst Hinweise auf dem Display sind vernünftiger als üblich. Durch „Cool White“-Zeichen ist die Anzeige, die als Hintergrundbeleuchtung ein winziges Laser-Licht nutzt, besonders gut lesbar.

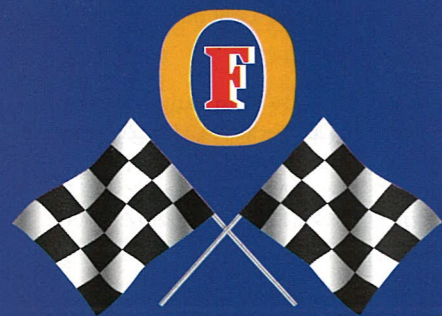
Das Audiodeck TDA-7567R ist aktiv, interaktiv und fernbedienbar. Zusammen mit dem 12-CD-Wechsler CHA-1204 bedeutet das Musikvergnügen pur, non-stop und à la carte.

**ALPINE**  
Car Audio and Navigation Systems

Alpine. Nichts weiter.

Discover the Future of  
MOBILE MEDIA

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



*AN OFFICIAL SPONSOR  
OF GRAND PRIX*



# FOSTER'S®

## AUSTRALIA'S FAMOUS BEER



*AN OFFICIAL SPONSOR  
OF GRAND PRIX*

# Roßkur geglückt

Vor einem Jahr wußte niemand, ob Michael Schumacher oder Eddie Irvine die Aufwärmrunde beenden würden. 1997 haben die beiden den Hengst zum WM-Favoriten gekürt. Elmar Brümmer analysiert die Rote Revolution

**D**as neue (Renn-)Jahr war erst ein paar Tage alt. Unter einem edlen Tuch schlummerte ein jungfräulicher Rennwagen, der aber die Nase schon vorwitzig hoch trug. Damals, lange Zeit vor dem Start zur Formel 1-Saison, ging es dem Ferrari-Team ein bißchen wie Hongkong: Die Zuversicht wuchs, aber die Sorgen saßen gleichzeitig noch tief. Heute, rechtzeitig zum Großen Preis von Deutschland, sind die Roten bereit zum Machtwechsel – angeführt vom WM-Spitzenreiter Michael Schumacher.

Wer eine Bestandsaufnahme machen will, warum Ferrari überraschend und passend zum 50jährigen Jubiläum die Erfolgskurve gekriegt hat, der kommt um einen Rückblick auf jenen naßkalten Dreikönigstag in Maranello nicht herum. Damals mußte Schumacher ausnahmsweise mit der zweiten Startreihe vorlieb nehmen. Was ungewöhnlich ist, denn sonst wird ihm dort jeder Wunsch von den Augen abgelesen. Und wenn er in den ehemals heiligen Büroräumen des alten 'Commendatore' einen Fitnessraum wünscht, hat das genügend Gewicht, ein weiteres Stück Erbe dem Fortschritt zu opfern.

Wenn einer wie Schumacher also ganz selbstverständlich einen Schritt zurücktritt, dann kann das eigentlich nur eins bedeuten: 'Il presidente' ist im Anmarsch – Luca Cordero di Montezemolo.

Der Marchese ist der Mann, der hinter allem bei Ferrari und auch hinter Schumacher steht. Allein schon deshalb gebührt ihm bei offiziellen Anlässen wie der Präsentation des neuen Formel 1-Renners am Firmensitz der Vortritt. Ansonsten aber pflegen M & M ein Verhältnis wie die gleichnamigen Schoko-Bonbons, die stets zu zweit aus der Packung purzeln. Man respektiert sich. Die gemeinsame Wundertüte dieser beiden heißt Formel 1.

Und die offensichtliche Verschiebung der Machtverhältnisse, die der Scuderia Ferrari geglückt ist, können selbst größte Skeptiker nicht mehr allein auf glückliche Umstände oder die Unberechenbarkeit von Regen und Reifen schieben. Es sind die Ergebnisse einer regelrechten Roßkur.

Zum Frühstart in die Saison, Schumachers Renner ist als erster von allen

fahrtüchtig, kommt Luca di Montezemolo ein paar Minuten zu spät, sein immer ein bißchen zu langes Haar weht ihm nach. Den silbergrauen Sportwagen, Hausmarke, stellt er Zentimeter vor dem Festzelt quer – da kommt der ehemalige Rallyefahrer durch. Jetzt erst kann die Show beginnen. Der Markgraf braucht kein Warm-up. Er ist wie geschaffen für große Auftritte.

Seine Reden hält er aus dem Stegreif, stundenlang, wenn es sein muß. Diesmal faßt er sich kurz. Die Worte sind sorgfältig gewählt, wie es der Rechtsanwalt an der Columbia-Universität gelernt hat, doch die permanente Ungeduld, die den Ferrari-Vorsteher plagt, ist kaum zu verbergen. Zwar behauptet er, daß erst Niederlagen ihm neue Kraft geben, aber eigentlich ist der 49jährige durch und durch ein Erfolgsmensch. Er weiß: „Ferrari wird in Zukunft verdammt sein zu siegen.“

**S**tolz und Stärke brachte der sadlige Manager von Haus aus mit. Firmengründer Enzo Ferrari mußte den Ziehsohn nur noch darin bestärken.

Damals, 1973 wurde er als rechte Hand des großen alten Mannes eingestellt. Montezemolo krepelte beide

**Luca Cordero di Montezemolo weiß: „Ferrari wird in Zukunft verdammt sein zu siegen.“**

Ärmel hoch und brachte einen traditionsreichen, aber desolaten Rennstall wieder auf die Siegesstraße – Niki Lauda wurde bald darauf – 1975 und 1977 – zweimal Weltmeister.

Und Montezemolo startete in Italiens Industrie durch. 1977

übernahm er die Public Relations der gesamten Fiat-Gruppe. 1981 wurde er Verleger der Tageszeitung *La Stampa*, 1984 übernahm er die Geschäftsführung bei Cinzano. Ein feiner Herr, der feine Gesellschaften schätzt.

Doch der Wettkampf hat ihn nie wirklich losgelassen. Nachdem er den ersten Einsatz einer italienischen Segelyacht beim America's Cup möglich und sich auch um Fiats Fußballverein Juventus Turin verdient gemacht hatte, übernahm er die Organisation der Fußball-WM 1990.

Nach diesem Erfolg als Krisenmanager blieb dem Sportsmann eigentlich nur noch eine Herausforderung – nämlich dorthin zurückzukehren, wo seine Karriere begonnen hatte. 1991 nahm Luca di Montezemolo auf dem Schleu-

dersitz in Maranello Platz, auf dem er seit Jahren mit den 400 Mitarbeitern in sich seither hält. Eine große, aber zu kleine Rennabteilung, dem Montezemolo gleich auch fürchterliche Ehre. Westlich der Scuderia, wenn der Markgraf halb es gelegentlich auch vorbei ist mit dem etwas nicht schnell genug geht: der Zurückhaltung.

Sein Alltagsgeschäft gleicht dem jedes anderen Industriekapitäns: Bürokratien verschlanken, Synergieeffekte herstellen, Kosten kontrollieren. Nur das Auto, das sein wichtigstes Produkt keine Seriennummer trägt, sondern eine Startnummer; am liebsten eine 1, wie sie das große Bild in seinem Büro schon zeigt. Dafür lebt der Lebemann.

Lebenswert ist die Lage momentan, dank Michael Schumacher, dem besten Pferd im Stall. Er ist derjenige, mit dem das *cavallino* wieder das Galoppieren gelernt hat, und einer der



LANE SUTTON IMAGES

Eine Nation atmet auf: Zum ersten Mal seit 1989 führt Ferrari in der WM (und damals war die Führung nach Mansells Sieg beim ersten Rennen der Saison von kurzer Dauer...)





Napfel auf der Fensterbank. Seine Grundphilosophie gibt er Besuchern und Mitarbeitern gern schriftlich: „Die einzige Art, erfolgreich zu arbeiten, ist mit Enthusiasmus.“ Einem Fahrer namens Schumacher, einem Rennleiter namens Jean Todt, einem Technischen Direktor Ross Brawn, einem Aerodynamiker Rory Byrne oder einem Entwicklungsingenieur Gustav Brunner muß man das nicht notieren. Diese Grundeigenschaft ist ohnehin in deren Gehirnzellen eingefräst. Wie bei einer Kettenreaktion holt jeder das Beste aus dem anderen heraus.

**R**ennleiter Jean Todt, der frische Franzose, beschreibt wohl am treffendsten, warum das Rößle auf dem Sprung ist: „An meinem ersten Arbeitstag bei Ferrari habe ich gesagt: ‘Ich werde nie glücklich und zufrieden sein, bevor wir gewinnen’. Damals waren wir in einer schwierigen Situation. Verglichen mit heute befanden wir uns sogar in einer völlig anderen Welt. Jetzt haben wir ein sehr gutes Team, was vieles leichter macht, aber wir haben noch viele Ziele. Wir sind kurz davor, die letzte Lücke zur absoluten Spitze zu schließen. Früher war das eine Sache von Jahren, jetzt ist es eine von Monaten.“

Dank einer Truppe mit modernen Strukturen. Damit nicht alles so nach Eigenlob klingt, zitieren wir Italiens Ministerpräsidenten Romano Prodi, der im Verfassen von Glückwunschtelegrammen mehr und mehr an Routine gewinnt: „Die Roten sind das Symbol Italiens, und Michael Schumacher ist der beste Pilot der Welt. Ich bin stolz auf die Mannschaft.“

Alarmstufe Feuerrot: Die Zeiten, in denen zu kompliziert gedacht wurde und darüber manchmal die einfachsten Dinge übersehen wurden, sind bei dem Team abgelaufen. Die entscheidende Instanz ist die Machbarkeit. Beweise dafür sind der erste Saisonsieg 1997 in Monte Carlo oder die erste Pole Position und der zweite Rennerfolg des Jahres in Montréal. Alles auch eine Frage der Reaktion.

Dabei widerspricht es sich nicht, daß die Entwicklungen im Schritt-Tempo passieren: dem neuen Frontflügel von Magny-Cours werden noch Modifikationen des Unterbodens, des Differentials und der Hinterachse folgen.

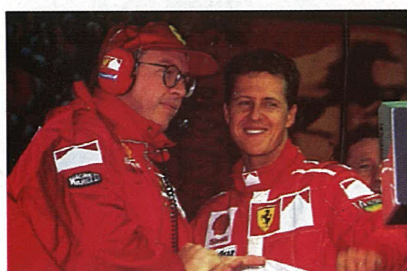
Michael Schumacher: „Ich glaube, wir sind auf einem guten Weg. Wir haben nicht nur kosmetische Neuerungen gemacht, sondern auch eine Menge Dinge geändert, die man von außen nicht sehen kann. Für ein kom-

**Oben: Graue Perspektiven 1996: Di Montezemolo mit Schumacher. Unten: 1997 ein wesentlicher Faktor bei Ferraris WM-Vorsprung: Irvine, dessen Motoren vor einem Jahr noch regelmäßig verdampften**

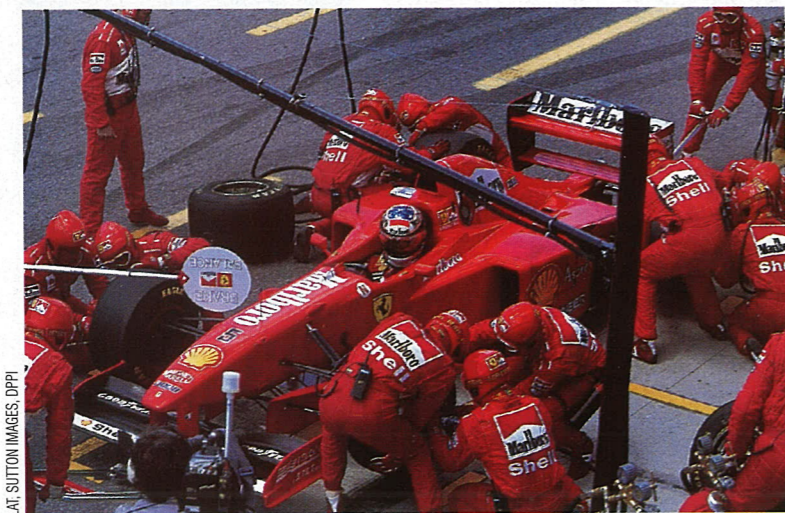




**An seinem ersten Arbeitstag bei Ferrari hat Jean Todt gesagt: „Ich werde nie glücklich und zufrieden sein, bevor wir gewinnen.“**



Tradition und Präzision. Lauda mit Irvine (oben), Brawn mit Schumacher (links) und die komplette Boxencrew bei der Arbeit (unten)



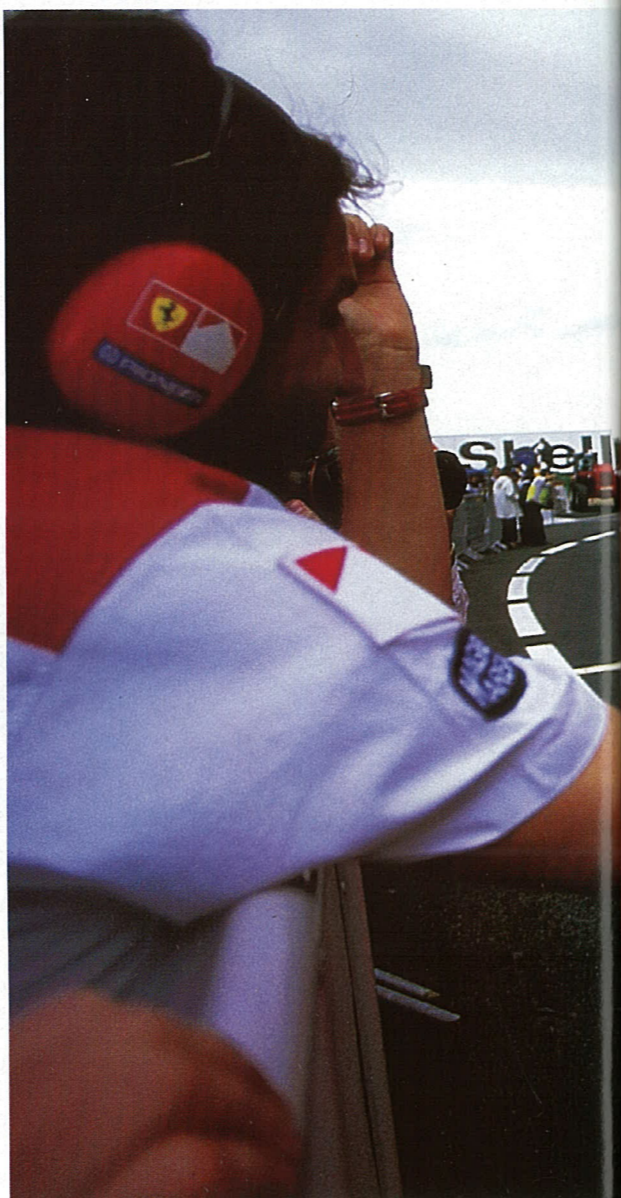
LAT. SUTTON IMAGES, DPPI

plett neues Package war keine Zeit. Drastische Veränderungen liegen noch vor uns.“

**P**robleme machen noch Strecken mit langgezogenen Kurven sowie hohe Temperaturen. Brawn und Byrne, die schon Schumachers Weg zum Titel bei Benetton mitgepflegt haben, arbeiten im dualen System – neben der Weiterentwicklung der laufenden Rennwagen-Kollektion kümmern sie sich bereits um den kommenden Jahrgang. Was das aktuelle Modell angeht, müssen sie versuchen, sich in Konstrukteur John Barnard hineinzuversetzen. Aber die Umbaumaßnahmen gehen zusammen mit Kolonnenführer Schumacher unbeirrt weiter.

Nicht mehr Schuldige, sondern Lösungen werden gesucht. Und gefunden. Das vorläufige End-Ziel für Titelfavorit Schumacher ist nicht unbedingt die Motorenkraft. Er möchte sein Auto so ausbalanciert haben, daß er es mit dem Gaspedal lenken kann. Ferrari trimmt die Traditionen so auf Neuzug, als ob sie eine Volksbank-Werbekampagne gestalten müßten: Wir machen den Weg frei. Der Rest liegt bei Michaelangelo in guten Händen, wie auch di Montezemolo seit dem Großen Preis von Frankreich weiß: „Das ist wie ein Märchen, Michael ist gefahren wie ein Außerirdischer.“ Frank Williams spricht schon seit längerem nur noch von „diesem bemerkenswerten Deutschen“.

Es ist die Zuverlässigkeit – angeblich eine typisch germanische Tugend – die hilft, der vom Papier her übermächtigen Konkurrenz von Williams-Renault ein Schnäppchen zu schlagen. Schumacher bringt den Grundgedanken erfolgreichen Wirkens auf den Punkt: „Wenn du gewinnen willst, mußt du erstmal ankommen.“ Eddie Irvine sei hierbei nicht zu vergessen. Seine Resultate diese Saison sind ein nicht unwesentlicher Beitrag zu dem Vorsprung. Der ehemalige Wackelkandidat ist eine feste Größe geworden. Konkurrent Heinz-Harald Frenzen gesteht ein: „Die vielen Klagen, die Ferrari selbst zu Saisonbeginn angestimmt hat, haben uns darin bestärkt,



daß es wohl ein leichtes Jahr für uns werden wird. Aber es hat sich komplett gedreht. Im Moment ist Michael der Hase, den es zu jagen gilt.“ Teamkollege Jacques Villeneuve vereinfacht es noch mehr: „Wir machen mehr Fehler als im Vorjahr, und die machen weniger. Michael holt wirklich das letzte aus dem Auto heraus. Seine Chancen sind wesentlich besser, als er zugibt.“ Aber Prognosen sind noch ein Tabuthema. Es ist damit zu rechnen, daß die Renault-Motorenbauer noch zulegen, um Ferraris Ausbaustufe 046/2 wieder zu toppen. Aber die Richtung von Ferrari, in dieser Saison zunächst auf Sicherheit und Zuverlässigkeit statt auf schnelle Erfolge gesetzt zu haben, hat ein starkes Fundament für den Weg hoch aufs Siebertreppchen gelegt. Der F310B kann kein Geniestreich mehr werden, ist aber ein solider Rennwagen. Und das ist doch auch schon was. Erinnerungen an 1995 werden wach, als der Benetton sicher nicht das überlegene Auto war und Schumacher trotzdem Weltmeister wurde. Die geniale Ausgangsposition für die Scuderia: da sie nichts in Aussicht gestellt hatte, kann sie auch nichts verlieren. Hoffnungsträger Schumacher sagt allgemeingültig: „Ich werde kämpfen bis zum Ende.“ Er kann darauf hoffen, daß sich Villeneuve und Frenzen gegenseitig die Punkte abjagen. Ein entscheidender Aspekt wird auch sein, wer unter dem Druck die besseren Nerven hat. Auf der Fahrt zum Sieg in Magny-Cours hat sich Schumacher im Cockpit erstmals Gedanken über die Favoritenrolle gemacht: „Es stimmt auch optimistisch für den Rest der Saison, daß wir auf einer Strecke schnell waren, aufgrund deren Charakteristik wir das nicht erwarten konnten. Es sieht so aus, als ob wir wirklich ein ernstes Wörtchen um die Weltmeisterschaft mitreden können. Das wollen wir auch tun.“ Die poetischen Überschriftenmacher der Tageszeitung *Tuttosport* sehen bereits den Messias aufgestanden: „Ein unschlagbarer Ferrari ist geboren.“ Beschließen wir die Bestandsaufnahme im 50. Jahr des Rennstalls aber mit einem Zitat von der eingangs geschilderten Veranstaltung: „Die wirkliche Herausforderung“, so Schumacher, „liegt in der Zukunft. Ferrari ist die Zukunft, deshalb will ich dabei sein.“ Langsam müssen wir glauben, daß die Zeitmaschine in Maranello hergestellt wird. Und ein ganz bestimmter deutscher Rennfahrer heftig daran dreht. Vielleicht kann 1997 noch mehr als ein Jubiläum gefeiert werden. **1**

# Schnell

Daß Formel 1-Autos schnell sind, weiß jedes Kind. Die Frage ist immer wieder: Wie schnell? Um einen Vergleich anzustellen, unter dem sich jeder etwas vorstellen kann, baten wir David Coulthard, mit seinem McLaren gegen zwei Mercedes-Straßenwagen anzutreten

**aber wie schnell?**



## Der Formel 1-Bolide stellt die Leistungen der Serienautos völlig in den Schatten

McLaren-Mercedes MP4-12: Das derzeitige Dienstfahrzeug von David Coulthard und Mika Häkkinen. Der V10-Motor entwickelt bis zu 775 PS



Mercedes-Benz E50: Mit seinem 5-Liter-V8-Motor und 347 PS eines der schnellsten Serienautos von Mercedes-Benz



Mercedes-Benz A160: Der neue Supermini mit 1,6 Litern Hubraum und 102 PS



**W**as das reine Tempo angeht, sind Formel 1-Autos unschlagbar – fast. Es gibt zwar Dragster, die um Welten besser beschleunigen, Sportwagen, die auf der alten Strecke in Le Mans fast 400 km/h schnell waren, IndyCars, die Top-Speed-Kurven noch schneller umrunden, und Rekordfahrzeuge, die auf Salzseen ein Vielfaches der Höchstgeschwindigkeit eines GP-Autos erzielen. Würden all diese Autos aber auf einer europäischen Strecke gegeneinander antreten, so wäre ein Grand Prix-Bolide in der Summe dieser Eigenschaften gewiß unschlagbar.

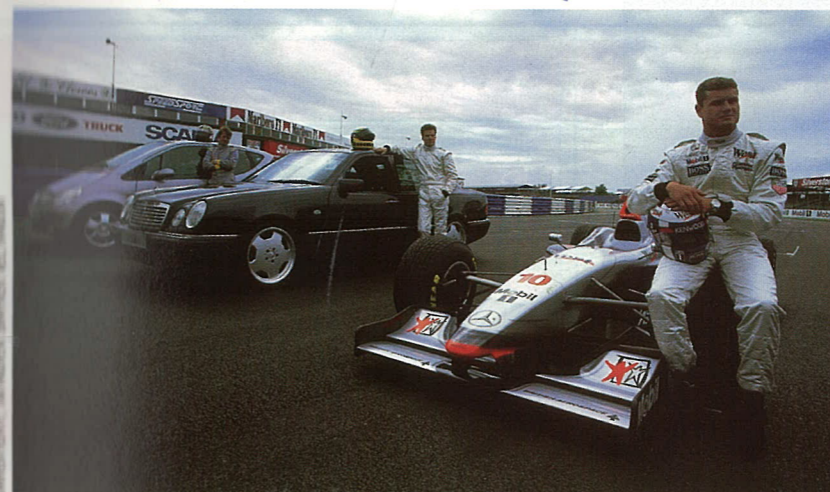
Eine eindrucksvolle Sache, aber wie schnell ist die Formel 1 denn wirklich?

Es gibt nur eine Lösung: einen Vergleich mit einem Straßenauto. Deshalb hat sich *F1 Racing* mit McLaren zusammengetan, um mit einer Kraftprobe dreier Autos die Wahrheit ans Licht zu bringen. David Coulthard, der die Saison mit einem Sieg begann, fuhr den Formel 1-Boliden, in den beiden Straßenautos saßen zwei erfahrene englische GT-Piloten.

Die Startzeiten der drei Autos sollten so abgestuft sein, daß alle gleichzeitig über die Ziellinie fahren würden. Daher sahen die Startabstände folgendermaßen aus:

A 160: 0:00 Sekunden  
E 50: nach 15 Sekunden  
MP4-12: nach 65 Sekunden

## Die Herausforderung

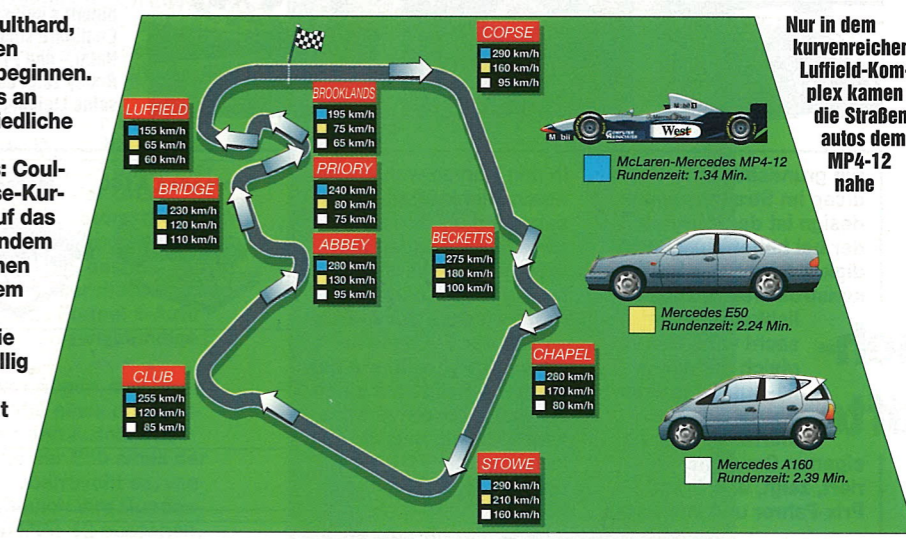


Kleines Bild: Johnny Mowlem im A160 – auf der Überholspur neben ihm: Ian Flux im E50. Coulthard ist zu diesem Zeitpunkt natürlich über alle Berge

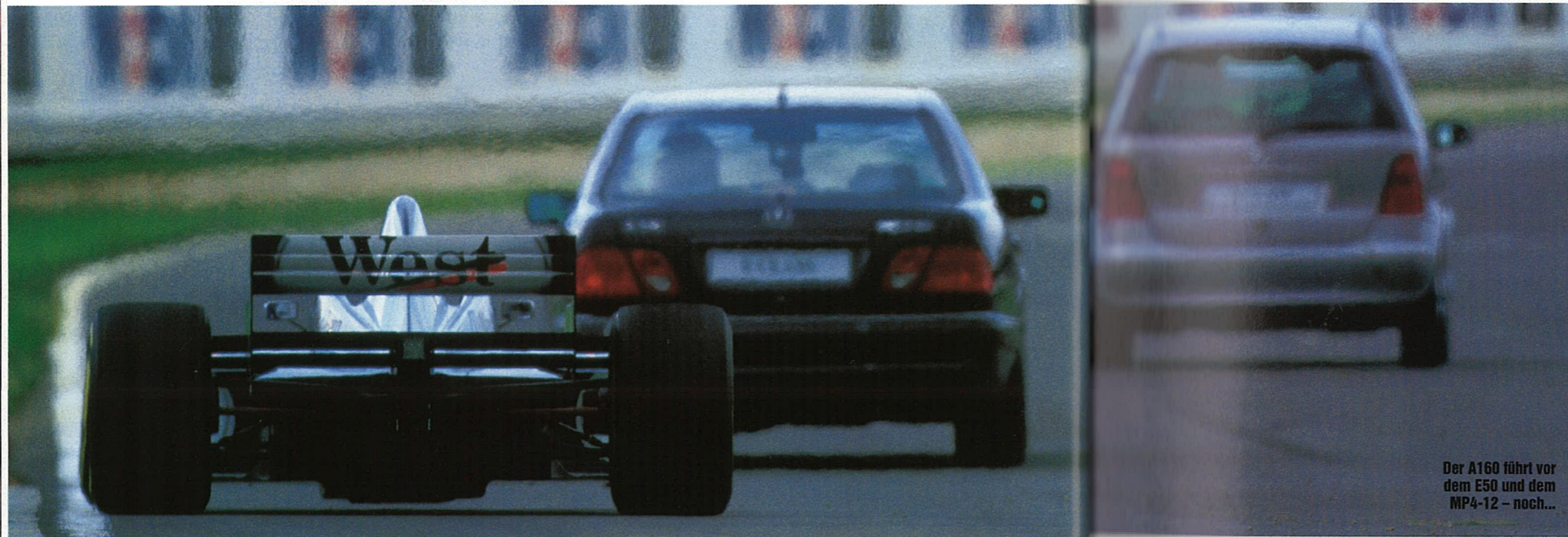
„Alle drei Fahrer“, so David Coulthard, „müssen ungefähr an denselben Streckenpunkten zu bremsen beginnen. Allerdings haben die drei Autos an diesen Punkten sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten.“

Die Grafik unterstreicht dies: Coulthard bewältigt die Copse-Kurve mit leichtem Druck auf das Bremspedal, anschließend Herunterschalten um einen Gang und abschließendem Durchdrücken des Gaspedals.

Der Formel 1-Wagen stellt die Leistungen der Serienautos völlig in den Schatten. Nur zehn Sekunden trennen die Rundenzeit des A-Klasse-Wagens von der seines größeren Bruders aus der E-Klasse. Dieser jedoch war 50 Sekunden langsamer als der McLaren MP4-12.



Nur in dem kurvenreichen Luffield-Komplex kamen die Straßenautos dem MP4-12 nahe



DARREN HEATH, TIM ANDREW, GRAHNER, NEIL RANDON

Der A160 führt vor dem E50 und dem MP4-12 – noch...

## Von 0 auf 160 auf 0

Mercedes ist stolz auf den E50. Er braucht 16,45 Sekunden, um von 0 auf 160 km/h zu beschleunigen und wieder bis zum Stillstand abzubremsten. Damit ist er schneller als ein Porsche Carrera 2 und um Meilen besser als sein kleiner Bruder aus der A-Klasse. Der Formel 1-Rennwagen bewältigt diese Aufgabe jedoch in einem Viertel der Zeit des E50.

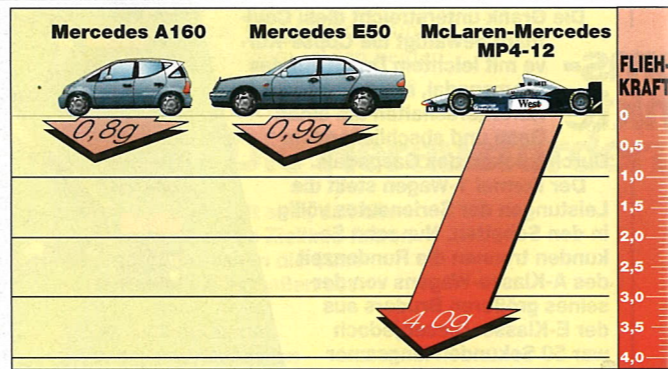


Von links nach rechts: Der A160-Mann, Ian Flux, nimmt's gelassen, David Coulthard sucht nach seinem Helm – und F1 Racings Tim Bulley zeigt dem Sieger seine Lieblingsflagge

## Fliehkräfte

Ein grundsätzliches Handicap im Straßenwagendesign ist der 'Auftrieb', der bei hohen Geschwindigkeiten von gewissen konstruktiven Unzulänglichkeiten verursacht wird. Der Vergleich mit einem F1-Auto, das einen Abtrieb bis zum Vierfachen seines eigenen Gewichts generiert, zeigt, daß Grand Prix-Fahrer und ihre Autos

in den Kurven weitaus höheren Fliehkräften ausgesetzt sind als ihre Kollegen auf der Landstraße. In unserem Vergleich betrug die Fliehkraftdifferenz zwischen der A-Klasse und der E-Klasse lediglich 0,1 g, während der Formel 1-Bolide auf einen viermal größeren Wert kam. Deshalb müssen (erfolgreiche) F1-Piloten auch außerordentliche fit sein.



Hält man sich vor Augen, daß der A160 eines der langsameren Autos auf den Autobahnen dieser Welt ist, und der E50 eines der schnellsten, dann überrascht es, wie verhältnismäßig ähnlich sie neben dem MP4-12 aussehen



Luffield wird im zweiten Gang genommen. Die Einfahrtsgeschwindigkeiten sind 155 km/h, 65 und 60 km/h



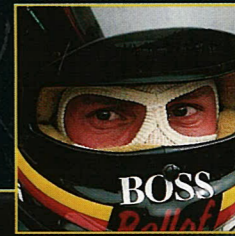
Nicht die Hubraumgröße zählt, sondern, was man damit anstellt. Im Hinblick auf die Literleistung schenken sich der A160 und der E50 mit 63,8 PS/Liter und 69,7 PS/Liter erstaunlich wenig, doch der MP4-12 stellt mit etwa 250 PS/Liter alles in den Schatten.

Daß die Spanne zwischen David und Goliath so groß ist, überrascht kaum – daß der E50 sich aber nicht deutlicher absetzt, hingegen sehr. Der Grund: die beiden Serienmotoren belasten im Sinne der Haltbarkeit ihre Teile nur wenig, deshalb verfügen sie fast über dieselbe spezifische Leistung. Das Formel 1-Auto hingegen muß 'nur' ein zweistündiges Rennen überdauern.

Hält man sich vor Augen, daß der Mercedes-Benz A160 eines der langsameren Autos auf den Autobahnen dieser Welt ist, und der E50 eines der schnellsten, dann überrascht es, wie verhältnismäßig ähnlich ihre Rundenzeiten neben dem MP4-12 aussehen.

## Die Moral

Stefan Bellof ist der Beste in den Top 100 von  
*F1 Racing*, der nie einen Grand Prix  
gewonnen hat – Alexander von  
Wegner sucht nach Hintergründen



**Typisch Stibbich**

PAUL-HENRI CAHIER

**G**roßen Talenten wird der spielerische Umgang mit Autos offenbar in die Wiege gelegt. Man schrieb das Jahr 1963, als im hessischen Gießen ein sechsjähriger Lausbub namens Stefan Bellof ein Goggomobil auf Vaters Privatgelände fuhr – ein von Bruder Georg vorexerzierter Zeitvertreib. Der eineinhalb Jahre Ältere kam später bis in die Formel 3, verzichtete dann jedoch wegen der begrenzten Finanzen im Hause Bellof selbstlos auf die eigene Karriere, um seinem Bruder Stefan den Aufstieg zu ermöglichen.

Nach sechs Jahren Kartsport stürzte sich der knapp 22jährige Stefan 1979 in sein allererstes Autorennen, eine Regenschlacht in Hockenheim. Sein damaliger Formel Ford-Teamkollege Hans Schmidt erinnert sich genüßlich: „Stefan ging nicht weniger als sieben Mal in Führung, verlor sie aber auch immer wieder, weil er ständig ins Gras rutschte. Doch dieser Teufelskerl biß sich jedes Mal nach vorne durch und wurde am Ende mit einem Meter Rückstand Zweiter.“ Danach soll Bellof strahlend gefragt haben, ob denn jeder so erschrocken Platz machen würde wie der spätere Sieger...

Bellof überraschte mit einer geradezu spielerischen Lernfähigkeit – in neuen Autos und auf neuen Strecken. Seine erste Formel Ford-Saison beendete er 1980 mit neun Siegen und wurde auch noch Kartmeister. 1982 gewann er seine ersten beiden Formel 2-Läufe und stellte fünf stolze Rundenrekorde auf. Auf dem Nürburgring war er im Formel 2 nur eine Hundertstel langsamer als Clay Regazzoni in den Siebzigern im Ferrari-Formel 1.

Sein Vater glaubt, die Ursachen dafür vor allem in der frühen Skiausildung zu erkennen: „Der exzellente Trainer von der Sporthochschule Köln stieg jedesmal zu Fuß die Berge hoch. Seine Schüler mußten sich beim Aufstieg die Slalomstangen für die Abfahrt merken. Dieses Können setzte Stefan auf Rennstrecken um, deren Verlauf er sich blitzschnell einprägen konnte.“

Ein besonders kühnes Beispiel dieser Art erlebte sein früherer Teamkollege Frank Jelinski: „Bei Dreharbeiten für einen Film mußten wir die Nürburgring-Nordschleife in entgegengesetzter Richtung umrunden. Obwohl wir die Kurven völlig falsch anfahren, weil die Abfolge ungewohnt war, tobte Stefan mit dem Formel 3 durch die Eifel, als sei er im Qualifying...“

Er empfahl sich für Höheres, und Porsche bot ihm einen Sportwagen-Werksvertrag an. „Bei seinem ersten Test im Porsche 956 beeindruckte Stefan in Paul Ricard im ältesten Auto mit schnelleren Zeiten als die etablierten Fahrer in den neuen Autos“, erinnert sich Porsche-Techniker Klaus Bischof. Leistungen mit durchschlagender Wirkung: Bereits 1984 wurde der Hesse Sportwagen-Weltmeister.

Den Porsche 956 beherrschte er wie kein Zweiter. Bei einem Rennen auf dem Norisring führte 'Stibbich', wie ihn seine Freunde nannten, lange Zeit, fiel aber plötzlich zurück. Später entdeckte das Brun-Team, daß er hinten rechts einen Qualifying-Reifen fuhr, der recht schnell abbaut. Bellof führte damit ein Langstreckenrennen an...

Nach wenig befriedigenden Arrows-Verhandlungen stieg der Gießener 1984 in die Formel 1 mit einem Saugmotor-Tyrrell ein, der aber mindestens 300 PS weniger hatte als die Turbos.

Den Stoff für Legenden lieferte das Regenrennen in Monaco. Bellof jagte 1984 vom letzten Startplatz aus in der ersten Runde auf Platz 11 vor. In Runde 27 quetschte er sich in der Mira-beau an René Arnoux im Ferrari vorbei und wurde Dritter. Der Sieg ging an Alain Prost, Zweiter wurde ein aufsteigender Brasilianer: Ayrton Senna.

Ein Vergleich zwischen Toleman-Pilot Senna und Bellof drängt sich förmlich auf. Der Einwand, es gebe kein identisches Vergleichsfahrzeug, ist allerdings falsch: Am 26. Oktober 1983 testeten Senna, Bellof und Martin Brundle unter der Aufsicht von John Watson in Silverstone den McLaren MP4/4. Senna fuhr in nur sieben Runden eine 1.13,93er Zeit, Brundle in 31 Umläufen eine 1.14,71er und Bellof in 37 Runden eine 1.14,74er. Der Formel 2- und Sportwagen-erfahrene Deutsche war also acht Zehntel langsamer als Senna, der allerdings zuvor bereits einen Williams-Test hatte.

Bellof war also schnell, aber nicht überlegen – ein Eindruck, der sich im Vergleich mit dem späteren Tyrrell-Teamkollegen erhärtet. In 14 Qualifikationen war Bellof acht Mal besser, während Martin Brundle den Kampf sechs Mal für sich entscheiden konnte – eine fast ausgeglichene Bilanz. Bei den übrigen sechs Qualifikationen Bellofs verbieten Unfälle und unterschiedliche Motoren einen Vergleich.

„Heute wissen wir, daß Martin Brundle nie ein ganz Großer geworden ist“, so einer von Bellofs Wegbeglei-



LAT. HARTMUT HELM



Ganz oben: Wildwasser-Kanufahrt. Der Mann im Einbaum wird Dritter beim Regenrennen in Monaco. Oben: Saugstarke Leistung – Bellof prügelte den unterlegenen Tyrrell-Sauger immer wieder zwischen die Turbos

ern, der ihn im Sportwagen sehr hoch einschätzt, seine Formel 1-Karriere aber etwas kritischer beurteilt. „des-halb sollten wir darüber nachdenken, ob Bellofs nicht wirklich souveräne Vorstellungen im Qualifying den weitverbreiteten Schluß zulassen, er wäre einmal Weltmeister geworden.“ Doch seine Anhänger insistieren darauf: „Dieses Tages wäre der WM-Titel nach lassen gegangen.“

Trotz all der harten Arbeit erweckte der stets fröhliche Bellof den Eindruck, er mache alles nur zum Spaß.

Doch seine damalige Verlobte Angelika Langner weiß, daß er sehr viel empfindsamer gewesen war: „Vor den Rennen war er aufgeregt und schlief schon Tage zuvor recht unruhig, auch wenn er das selbst nicht wahrgenommen hat.“ Dennoch galt Bellof als mental stark, von seinen sportlichen Qualitäten ganz zu schweigen. 1985 fuhr er in einem Brun-Porsche in Hockenheim zwei Turns. Gerhard Berger war im zweiten Brun-Auto

### Typisch Stibbich

nach nur einem Turn völlig fertig und soll gesagt haben: „Stefan ist ein absolutes Tier. Wie schafft er das nur?“

Wer hart arbeitet, verlangt auch seinem Team viel ab. Der Brun-Mannschaft stellten sich in Nürnberg die Haare zu Berge, als Bellof nach dem Training ein aufwendiges 14-Punkte-Programm mit Änderungswünschen einreichte...

Auch sein Fahrstil war hart. „Seine aggressive Linie zielt darauf ab, die Vorderräder exakt zu kontrollieren und das Heck sich selbst zu überlassen“, ▶

„Bei seinem ersten Test im Porsche 956 war Stefan im ältesten Auto schneller als die etablierten Fahrer im neuen Auto“



beobachtete der Journalist Ian Phillips für unsere Schwesterzeitschrift *Auto-sport* im Jahre 1983. „Eine seiner herausragenden Eigenschaften war, daß er unglaublich spät bremste“, gibt sein Manager Willy Maurer über Bellofs Präzision zusätzlich Aufschluß.

„Wenn man Bellof gesagt hat, er solle zwei Zehntel schneller fahren, dann hat er das auch genau getan“, erinnert sich Jägermeister-Sponsorenvertreter Eckhard Schimpf und ergänzt: „Am Norisring wurden einmal 80 Meter vor und hinter einer V-förmigen Kehre die Zwischenzeiten gemessen. Auf dieser kurzen Distanz gewann er volle drei Zehntel gegenüber der Konkurrenz.“

Legendär ist noch heute seine absolute Sportwagen-Rekordrunde auf dem alten Nürburgring. In jenem Mai 1983 legten Leute wie Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg, Riccardo Patrese, Michele Alboreto, Jan Lammers oder Hans-Joachim Stuck im zweiten Training Zeiten von etwa 6.40 Minuten vor. Wie ein Blitz schlug dann Bellofs Zeit ein: 6 Minuten, 11 Sekunden und 13 Zehntel, also fast eine halbe Minute schneller. Und erstmals ein Schnitt von über 200 km/h: genau 202,143 – ein Rekord für alle Ewigkeit.

Im Rennen hob Bellof in Führung liegend am Pflanzgarten ab, stieg in die Luft und knallte nach dem Wiedereintritt in die Erdatmosphäre mit dem Heck auf. Auf die Frage, wie man sich in einem Porsche fühle, der bei 220 in den Himmel abhebe, antwortete er: „Wie in Apollo 16“...

Seine Verlobte Angelika aber interpretiert den 29. Mai 1983 als sehr viel einschneidender: „Stefan blieb zwar unverletzt, aber ich habe später an seinem eingefallenen Gesicht gesehen, daß ihm dieser Unfall wirklich nahegegangen ist.“

Auch Bellofs menschliche Qualitäten waren auffällig. Im November 1980 bat der lachende Blondschof den heute populären Fernsehkommentator Rainer Braun, doch sein Manager zu werden. Braun, damals schon sehr ausgelastet, hatte zuvor einen bedeutenden Finnen zurückgewiesen – einen gewissen Keke Rosberg, der zwei Jahre später in einem Williams Weltmeister werden sollte... „Noch heute“, so Rainer Braun im Spaß, „wirft mir Keke vor, daß das der größte Fehler meines Lebens gewesen sei. Nach nur einer Stunde aber hatte es Stefan geschafft, mich davon zu überzeugen, ihn zu managen.“

Menschliche Wärme war charakteristisch für Bellof. Als er im Dezember 1984 im australischen Sandown Park Gruppe C-Weltmeister wurde, sagte er seinem Porsche-Techniker Klaus Bischof ganz offen: „Eigentlich hätte ja Jochen Mass den Titel viel eher verdient als ich, denn der hat den Porsche ganz maßgeblich mitentwickelt.“

Anonyme Hotels und Erste-Klasse-Flüge waren nicht die Welt des Stefan Bellof. Im Jet verzichtete er nur allzu gerne auf die 1. Klasse, um sich zur Mannschaft zu gesellen. Hotels vermied er, wo es möglich war. Hatte er wieder mal in Stuttgart bei Porsche zu tun, wohnte er viel lieber im Hause seines Renningenieurs Klaus Bischof.

Doch es war nicht so, als hätte es mit 'Stibbich' nie Probleme gegeben, ja manchmal schien er sie geradezu heraufzubeschwören. Zum Beispiel, wenn er „wieder mal mehrere Verträge gleichzeitig unterschrieben hatte. Damit hatte der Stefan überhaupt keine Probleme“, so Rainer Braun.

Und Martin Brundle erinnert sich an Detroit 1984: „Ken Tyrrell favorisierte eindeutig Stefan, obwohl ich mich besser qualifiziert hatte. Damals galt, daß wir uns bei Zweikämpfen nicht gegenseitig behindern dürfen. Fühlte sich dennoch einer benachteiligt, durfte er den Arm heben, und der andere wurde an die Box gerufen. Stefan fuhr hinter mir, war aber nicht schneller – und hob den Arm. Eine Runde später baute er einen Unfall. Ich glaube, daß mich Piquet nicht um acht Zehntel besiegt hätte, wenn ich hätte weiterfahren dürfen.“

Dennoch – es bleibt der Gesamteindruck eines außerordentlich gefühlvollen und talentierten Rennfahrers mit hohen menschlichen Qualitäten. „Stefan war einfach ein netter und unverdorbener Kerl“, erinnert sich Brun-Teammanager Peter Reinisch. „Dem gehört ein Denkmal gesetzt.“ ▶



Oben: Mit Derek Bell im Porsche zum WM-Titel 1984. Rechts: Auf der Lauer – Bellof an der Box

KURT SIKORA, PAUL-HENRI CAHIER



## Typisch Stibbich

„Wenn man Bellof gesagt hat, er solle zwei Zehntel schneller fahren, dann hat er das auch genau getan“



„Achtung, Kamera“: Ken Tyrrell mit Stefan Bellof (vorne)

## Humoris causa

Den Ehrendokortitel (honoris causa) für Späße hat Stefan Bellof nie erhalten. Gäbe es diese merkwürdige Auszeichnung, der Gießener hätte sie fraglos verdient.

Zum Beispiel während jener Händlerpräsentation in Hannover, in der die BMW-Verkäufer von Stefan Bellof und Frank Jelinski mit dem 635 CSI-Sportcoupé vertraut gemacht wurden. Ein eigens angemieteter Parcours und acht Stunden Chauffeurdienst im Grenzbereich genügten Herrn Bellof aber nicht – abends glühte er munter weiter. Verdammt lang quer, immer rund um's Hotel. Solange, bis BMW den der Querbeschleunigungs-Ekstase erlegenen Spaßvogel schließlich nach Hause Komplimentieren mußte...

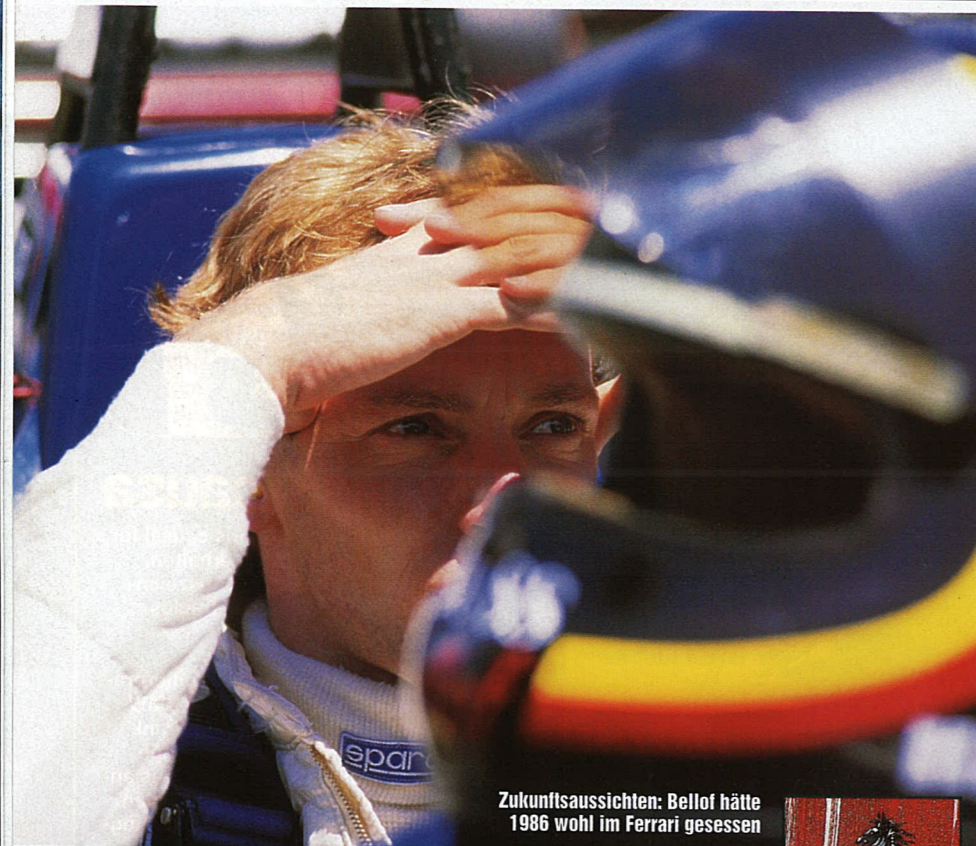
Zum 31. August 1985 hatte sich Bellof ein besonderes Geburtstagsgeschenk für den Bruder seiner Verlobten Angelika ausgedacht. Am Rennwochenende in Spa manipulierte er – unter tatkräftiger Mithilfe der Renncrew von Walter Brun – das Auto des Schwagers in spe. Doch die abendliche Fahrt zum Hotel wurde zur 'mission impossible', denn die Kalesche bewegte sich trotz heftigster Gasstöße keinen Zentimeter – Bellof war dem Lachkollaps nahe. 'Stibbich' hatte eine Antriebswelle ausbauen lassen, um sie dem Jubilar tags darauf zum Geburtstag zu schenken...

In den Rang eines Denkmals erhob Stefan Bellof schließlich ein Angebot von Ferrari.

„Hat der Enzo schon angerufen?“, fragte Niki Lauda anno 1974 gerne seinen Cousin Jenzey im Scherz, der dem bereits im Aufstieg begriffenen Rennfahrer sein Büro zur Verfügung gestellt hatte. Bekanntlich erhielt Lauda den Anruf aus Italien.

nahm. Bellofs Manager Willy Maurer aber sagt, man habe das für 1985 gültige Ferrari-Angebot „mit Rücksicht auf den Tyrrell-Vertrag“ nicht eingelöst. Ein so freundlicher Umgang erscheint indessen geradezu erstaunlich, denn Tyrrell hatte Bellof den Start in Brasilien verwehrt, nachdem es Un-

### Typisch Stibbich



Zukunftsaussichten: Bellof hätte 1986 wohl im Ferrari gesessen

## Bellof hatte sich mit seiner Heldentat in Monaco 1984 ins Herz des Commendatore gefahren

Etwa elf Jahre später rief Ferrari auch bei Stefan Bellof an, der sich mit seiner Heldentat in Monaco 1984 ins Herz des Commendatore gefahren hatte. Zu Jahresbeginn 1985 – nach dem Auftaktrennen in Brasilien – suchten die Italiener einen Ersatz für den unbeständigen René Arnoux.

Bellof soll wegen einer Reise nach England telefonisch nicht erreichbar gewesen sein, weshalb Ferrari kurzerhand Stefan Johansson unter Vertrag

stimmigkeiten über die Platzierung von Sponsorenaufnahmen gegeben hatte. Das war auch der Grund, warum Maurer und Bellof nach England gereist waren – und Ferrari sich für Johansson entschied. In England sollen Maurer und sein Schützling sogar erwogen haben, unter Tyrrells Bedingungen gar nicht mehr anzutreten.

Man habe aber, so Maurer, von Ferrari eine Option auf 1986 erhalten. Demnach hätte Enzo Ferrari also

Stefan Johansson nur für ein Jahr verpflichtet, um auf Bellof zu warten – so, wie Frank Williams seit 1994 fast drei Jahre lang auf Heinz-Harald Frentzen wartete. Auch wenn Johansson und Alboreto heute von Bellofs Option für 1986 nichts genaueres wissen wollen, spricht etwas für diese These: Der Schwede bekam zunächst wirklich nur einen Einjahresvertrag angeboten, der erst später um ein Jahr verlängert wurde.

Hinzu kommt, daß Bellof 1985 auch einmal neben seiner Wohnung in der Avenue de la Costa in Monaco noch einen Vertrag für eine zweite, großzügige Penthouse-Eigentumswohnung im Fürstentum unterschrieb – obwohl ihn die Formel 1 Geld kostete. Er mußte also ein lukratives Einkommen in Aussicht gehabt haben – zum Beispiel einen Ferrari-Vertrag für 1986.

Warum aber erst 1986? Aus Bellofs Umkreis verlautete, daß man „bei Ferrari natürlich ein Leibeigener gewesen wäre. Er hätte auch keinerlei persönliche Sponsoren auf seinem Overall tragen dürfen.“ Keine Sponsoren, und als Ferrari-Pilot natürlich auch keine Sportwagen-WM mehr in einem Porsche – ein Risiko, das im Falle ausbleibender Erfolge schnell das Ende seiner Karriere hätte bedeuten können. Ein weiteres Reifejahr nach nur einer Formel 1-Saison schien also ratsam, denn damals galten noch andere Gesetze. Das Geld, das heute allenfalls noch ein Pedro Diniz oder ein Ukyo Katayama mitbringen müssen, war damals die Eintrittskarte vieler Piloten. Die Formel 1 kostete Geld, die Gruppe C brachte es – im Falle Stefan Bellofs den bedeutenden Betrag von 25.000 Mark pro Start. Es wäre zu leichtsinnig gewesen, all dies für ein Jahr voller Druck in einem Topsteam aufzugeben.

Doch die Karriere des Gießeners fand am 1. September ein tragisches Ende. Der Youngster, den Derek Bell „meinen Sohn“ nannte, weil er etwa so alt war wie Bells Sohn Justin, starb in Spa in der Eau Rouge. Jacky Ickx im Werks-Porsche 956 kollidierte in einem äußerst umstrittenen Unfall mit dem Brun-Exemplar des Deutschen. Bellof knallte frontal auf die vor einem Betonpfeiler verlaufende Leitplanke – das Aluminium-Monocoque ließ ihm keine Chance. Nicht nur Derek Bell verlor „seinen Sohn“, auch der deutsche Motorsport büßte seinen Hoffnungsträger des Jahrzehnts ein. ①

Fragen Sie nicht. Hören Sie zu.



## Ab Mai neue Länder-CDs

Haben Sie jemals versucht, auf einer Straßenkarte über 6 Autobahnen und 13 Autobahnkreuze Ihren Weg zu finden? Haben Sie schon einmal in dunkler Nacht die einzig richtige Abzweigung verpaßt? Ist Ihnen Kartenlesen im Schilderwald der Städte ein Greuel?

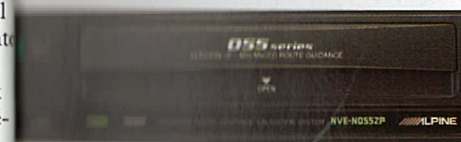
Unsere Empfehlung: Stellen Sie sich dumm. Lassen Sie sich, wie in einem Taxi, allenfalls dazu verleiten, Ihr Fahrziel anzugeben. Mehr ist nicht nötig.

Sie werden sehen, es funktioniert. Sogar prächtig. Ihre vermeintliche Unwissenheit führt Sie schneller zum Ziel als eifriges Suchen, wiederholtes Fragen und entnervtes Wenden. Eine freundliche Stimme wird sagen: „Weiter vorne rechts abbiegen“. Und mit derselben Zuverlässigkeit: „Sie erreichen nach 30 Metern das Ziel“. Vollkommen streßfrei.

Alles, was Sie brauchen, um als Vielfahrer mit häufig wechselnden, unbekanntenen Zielen klarzukommen, ist das Navigationssystem von Alpine. Und wollen Sie das Auto eines Tages wechseln, nehmen Sie es mit.

Navigation mit Alpine. Nichts ist klüger.

TME-H0065P (14-cm-Farbmonitor)



TVE-N055ZP



TME-M005P (12-cm-Farbmonitor)

Fernbedienung mit integrierter Tastenbeleuchtung

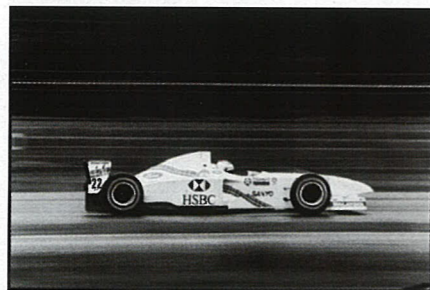
**ALPINE**

Car Audio and Navigation Systems

DISCOVER THE FUTURE OF MOBILE MEDIA

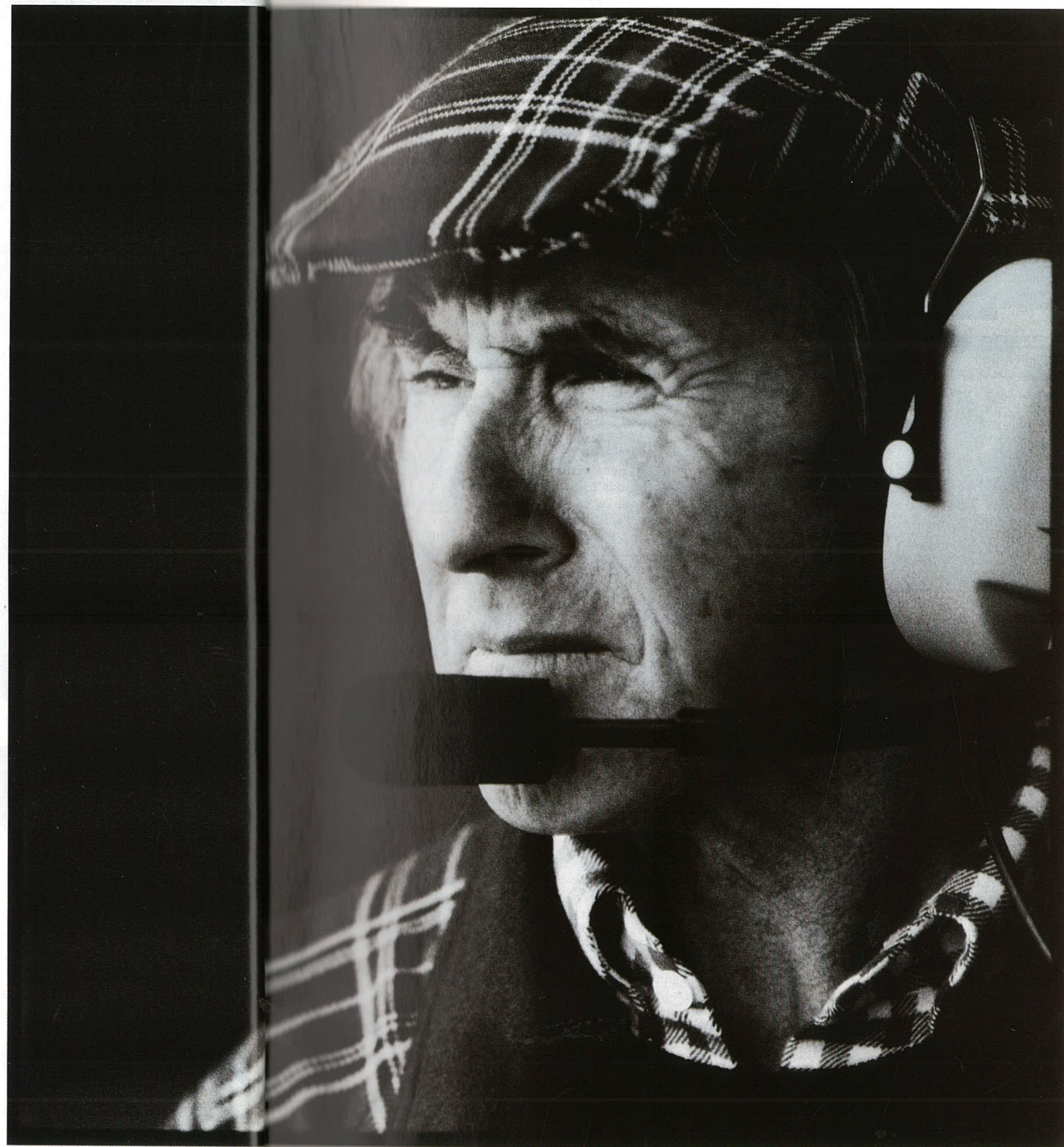
ALPINE ELECTRONICS GmbH, Brandenburger Str. 2-6, D-40880 Ratingen, Germany, Tel: 0 21 02 - 45 50, Fax: 0 21 02 - 44 53 21

# Ein Arbeitstag wie jeder andere



Welche Geheimnisse bespricht ein Team über Funk? Tom Clarkson hat bei einem Stewart-Test mitgelauscht

FOTOS VON PHIL MEECH



Maßarbeit -  
mechanisch  
und elektro-  
nisch



**Rubens Barri-  
chello kommt ein  
wenig verspätet  
zurück - in einem  
Feuerwehrauto**

**M**ittwoch, der 2. Juli. Wir stehen in Silverstone in der hintersten Boxengarage. Rubens Barrichello plaudert ein wenig mit seinem Renningenieur Andy Le Fleming. Jan Magnussen huscht noch kurz auf die Toilette. Vorbereitungen auf einen Testtag.

Um 10.45 Uhr sitzt Rubens festgeschnallt in seinem Dienstwagen. Der Brasilianer, der im sonnigen Kanada mit einem sagenhaften dritten Startplatz glänzte, jagt den Stewart-Ford fünfzehn Runden um die Strecke. Noch in der letzten Runde liefert er dem Team über das Helmmikrofon eine erste Analyse.

**Barrichello:** „In den schnellen Kurven hinauf zur Hangar-Geraden fühlt sich das Auto besser an, aber ausgangs der Becketts-Kurve ist das Untersteuern stärker. Aus der Club-Kurve heraus krieg' ich die Kraft einfach nicht auf die Straße. Der Motor ist ein bißchen besser als gestern, aber der linke Hinterreifen wird viel zu stark belastet.“ Le Fleming notiert akribisch alles mit.

**Le Fleming:** „In Deinem nächsten Turn wollen wir die profilierten Reifen testen. Der erste Satz ist ein Referenzreifen ohne Profil. Der zweite Satz hat fünf Millimeter mehr Durchmesser. Dreh' mit dem ersten Satz einfach mal fünf schnelle Runden.“

**Malcolm Tierney** (Magnussens Renningenieur): „Macht Jans Auto um acht Kilogramm leichter.“ Der Däne testet mit weniger Benzin.

**Magnussen:** „Jetzt habe ich mehr Übersteuern, vor allem an den schnellen Stellen. Ich bin Schumacher im Ferrari gefolgt - absolut unglaublich! Es sieht so aus, als würde er mit Vollgas durch die Becketts knallen.“

**Tierney:** „Dein Übersteuern kriegen wir schon in den Griff. Wir ändern hinten den Sturz. Das haben wir noch nie gemacht, es kann ein Weilchen dauern. Steig' erst mal aus.“

**Barrichello:** „Das Auto ist ziemlich träge - wenn ich die Bridge voll fahre, bin ich in der nächsten Kurve richtig ausgelaugt. Ich spüre keinen großen

Unterschied zwischen den alten und den neuen Reifen.“

**Le Fleming:** „Na gut, dann probieren wir jetzt mal vier verschiedene Profilsätze aus.“

11.15 Uhr: Barrichello hat seinen ersten 5-Runden-Test auf den Pneu mit den Rillen hinter sich. Die Team sind skeptisch. Mit den neuen Reifen sind die Autos beim Anbremsen viel instabiler. Ausgerechnet der ansonsten hinter dem Lenkrad und vor der Kamera neue unerschrockene Jacques Villeneuve befürchtet daher sogar Unfälle.

**Barrichello:** „Nach zwei Runden bauen die Dinger ab und es setzt ein brutales Untersteuern ein. In schnellen Kurven ist es nicht so schlimm - ich verliere Zeit beim Bremsen und beim Herausbeschleunigen. Aber insgesamt ist es ganz schön gefährlich. Wenn das Auto ausbricht, dann ganz plötzlich und ohne jede Vorwarnung.“

**Le Fleming:** „Tja, mein Lieber. So ist das neue Reglement halt.“

**Barrichello:** „In den ersten beiden Runden ist das Untersteuern nicht so schlimm. Aber dann schiebt das Auto nur noch geradeaus. Ich könnte ein bißchen sanfter fahren, aber das Untersteuern tritt mitten in der Kurve auf. Beim Bremsen wird das Auto ziemlich unruhig.“

Barrichello dreht fünf weitere Runden. Inzwischen gibt sich Teamchef Jackie Stewart die Ehre, auch wenn die Tests eher nebensächlich erscheinen. Der Schotte führt lieber die Sponsoren herum.

Rubens rollt zum Team zurück.

**Le Fleming:** „Der Bridgestone-Mann will wissen, ob du Spaß mit den neuen Reifen hast.“

**Barrichello:** „Naja. Es ist eigentlich genauso wie vorher.“

Der Däne kommt auch an die Box. **Magnussen:** „Es war gut, denn jetzt bricht das Auto nicht mehr aus.“

**Tierney:** „Du bist die gleichen Zeiten gefahren wie zuvor.“

**Magnussen:** „Komisch, eigentlich fühlte es sich schlechter an.“

Inzwischen setzt Rubens Barrichello seine Tiefflugübungen fort, doch diesmal kommt er ein wenig verspätet zurück - in einem Feuerwehrauto.

Tatort: Stowe-Kurve.

**Barrichello:** „Ich weiß nicht, was passiert ist. Ich fuhr voll, und plötzlich habe ich mich einfach gedreht.“

Anstatt den Testtag weiter zu nutzen, fährt der Technische Direktor



Alan Jenkins zur Teambasis zurück, um die Daten zu analysieren und der Unfallursache auf die Spur zu kommen. Sicherheit geht vor.

Noch vor dem Mittagessen erfahren wir, daß eine gebrochene Radaufhängung schuld war. Magnussens Auto wird überarbeitet, aber es wird nicht mehr vor der Mittagspause fertig.

Barrichello steigt in das Ersatzauto mit dem neuen Motor um, der noch keinen Meter gelaufen ist.

**Barrichello:** „Der neue Ford-Motor ist deutlich stärker als die bisherige P5-Baustufe.“

**Le Fleming:** „Sind die Bremsen okay? Die Belüftungen sind größer, so daß sie ein bißchen kalt sein können.“

**Barrichello:** „Richtig. Ich komme gerade an den Bremspunkt, und das Auto will einfach nicht anhalten...“

Vor dem Mittagessen legt er eine weitere gezeitete Runde hin.

**Barrichello:** „Der Motor ist super. Er hat viel mehr Drehmoment. Aber die Vorderreifen in diesem Reifensatz kühlen viel schneller ab als die Hinterräder. Dadurch wird das Fahrverhalten ziemlich schwierig.“

Nach der Pause testet Barrichello ab 14.00 Uhr ausgiebig weiter. Bis er ausfällt.

**Barrichello:** „Ich fuhr ganz normal, als der Motor plötzlich abstarb.“

**Le Fleming:** „Es könnte ein Elektrikdefekt sein, wir überprüfen das.“

Die Ford-Techniker inspizieren ihr jüngstes Kind und wollen den Motor austauschen. Damit ist der Tag für Rubens beendet.

Magnussen fährt noch weitere Reifentests, bis auch er mit einem Elektrikproblem aufgibt. Jetzt können sich beide zusammen im Verkehrsstau um Silverstone vergnügen, so wie ich.

Aber der Countdown läuft. Beim britischen Grand Prix treffen wir uns wieder. In einer Woche... ❶

Rechte Seite: Gummi und Sorgen - die neuen Reifen. Quer-Lenker: eine gebrochene Aufhängung brach Barrichello schwer ins Schleudern. Denkübung: Jan Magnussen am Grubeln. Chefsache: Jackie hört m

# TOP GUNS



**D**er Learjet – Symbol von Dekadenz und Überfluß. Spielzeug, an dem sich Tom Cruise in dem Action-Streifen *Top Gun* genauso erfreut wie Bernie Ecclestone auf dem Weg zur alle zwei Wochen anliegenden Arbeit.

Während der reisende Formel 1-Fan sich mit knappem Beinraum, weichgekochtem Gemüse und billigem Rotwein begnügen muß, umgeben sich die Rennhelden in ihren privaten Fliegern mit Canapés, Champagner und ausreichend Platz zum Seilspringen.

Für viele ist es Verschwendung, doch für die Topfahrer gehört ein eigenes Flugzeug genauso selbstverständlich zur Geschäftsausrüstung wie ein Aktenkoffer, ein Fax und ein Handy. Als Jim Clark vor dreißig Jahren mit seiner Piper Twin Comanche zu den Rennen flog, wurde er um diesen Luxus noch beneidet. Ebenso wie Graham Hill um seine Piper Aztec und Colin Chapman um seine achtsitzige Piper Navajo. Heute könnte man diese fliegenden Kisten für weniger als den Preis eines einzigen Motors von Schumachers Privatjet erstehen. Allerdings konnte man damals auch ein ganzes F1-Team für den Preis zweier heutiger Motoren finanzieren. Die Zeiten haben sich eben geändert.

Mittlerweile leiden nicht nur Fahrerlager und Boxengasse an Überfüllung, auch Parkplätze für Privatjets werden immer rarer. Die Anzahl der Flugzeu-

ge stellt nicht selten die Flotte kleinerer Fluggesellschaften in den Schatten. Am häufigsten begegnet man dem Learjet. Er ist der Sportwagen unter den Jets – eng, schnell, sexy und mit 2,6 Mio. Mark für ein Gebrauchtmodell recht erschwinglich. Für Schumi & Co nicht mehr als ein Monatsgehalt.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Stellen Sie Ihre Rücklehne senkrecht, stellen Sie bitte das Rauchen ein und lauschen Sie gespannt den Ausführungen des Kapitäns...



POPPERFOTO, JAO SHERIF

Nur Fliegen ist schöner. Diese einmal nicht auf die einladenden Kiebetten zutreffende Leidenschaft der Formel 1-Fahrer hat Jeff Hutchings untersucht

## NIKI LAUDA

### LEARJET 35

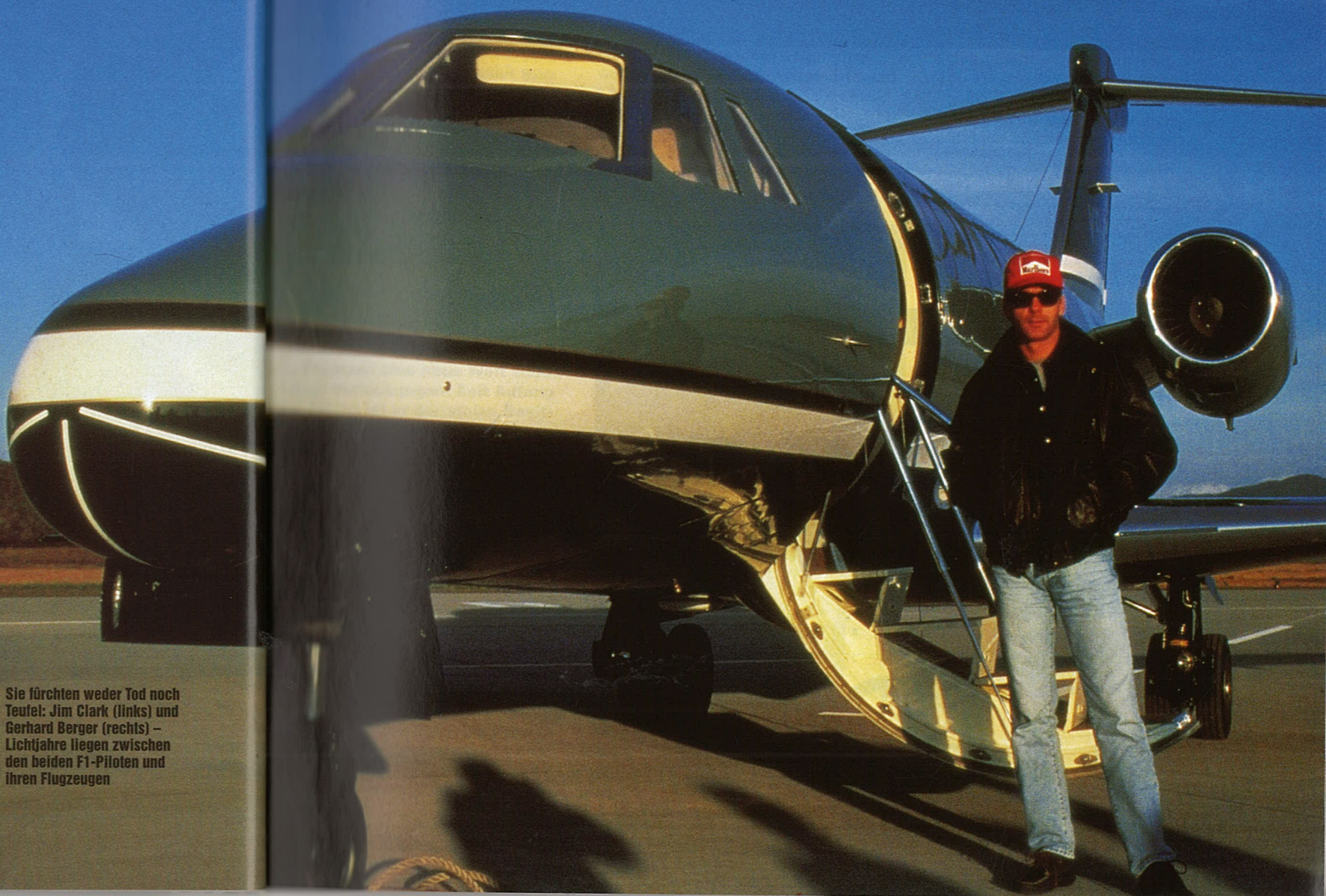
Von allen ehemaligen und jetzigen Formel 1-Piloten, die eine Leidenschaft fürs Fliegen hegen, ist Niki Lauda derjenige, den es zu schlagen gilt. Als Besitzer einer eigenen Airline kann er unter einem halben Dutzend neuer Boeing 767 wählen. Mehr noch: Der Mann ist auch imstande, jedes Modell seiner Lauda Air-Flotte selbst zu fliegen. Zu den Formel 1-Rennstrecken fliegt er aber am liebsten mit einem Learjet 35, den er seit 1984 besitzt. „Es ist genau das richtige Flugzeug für einen Rennfahrer, so schnittig wie ein Formel 1-Auto und so leistungsstark wie ein Kampffjet“, schwärmt Lauda.



## GERHARD BERGER

### CITATION III

Für den sparsamen Gerhard Berger zählen vor allem geschäftliche Überlegungen: „Inklusive Vollzeitpilot und aller Ausgaben kostet mich mein Privatflugzeug nicht mehr als 420.000 Mark im Jahr. Wenn ich erster Klasse Linie fliegen würde, wäre das etwa genauso teuer, aber ohne den Komfort eines eigenen Jets. Außerdem ist Fliegen auch meine Leidenschaft, und meistens fliege ich alle Strecken selbst.“ Vor kurzem erhielt Berger für seine spezielle Citation III ein Angebot, das er nicht ablehnen konnte. Jetzt sucht er nach etwas Neuem.



Sie fürchten weder Tod noch Teufel: Jim Clark (links) und Gerhard Berger (rechts) – Lichtjahre liegen zwischen den beiden F1-Piloten und ihren Flugzeugen

Michael Schumacher und sein Ferrari-Team fahren die leichtesten Räder der Formel 1. Von BBS. Und eine ganze Reihe Top-Teams macht es genauso. Jetzt fehlen eigentlich nur noch Sie. Wie wäre es mit einem Boxenstopp? Die Technik des Motorsport erwartet Sie beim BBS-Partner. Wir sagen Ihnen, wo. BBS Kraftfahrzeugtechnik AG, Schiltach, 0 18 03-2...



<http://www.bbs...>

Bei Ferrari

Wo findet man die leichtesten Räder?

Beim BBS-Partner

RTS RIEGELTEAM



Das RS II-Rad



Das RC-Rad



Das RX-Rad

**BBS**

Technik aus dem Mo...

# TOP GUNS

## FRANK WILLIAMS

DIVERSE

Seit er im Rollstuhl sitzt, ist ein Privatjet für Frank Williams von unschätzbarem Wert. Er hat aus seiner Not ein Geschäft gemacht und über die Jahre zahlreiche dreimotorige Falcon 50-Jets ge- und verkauft und mit dem Gewinn fast alle Flugkosten wieder hereingeholt. Er besitzt außerdem einen achtsitzigen Hubschrauber vom Typ Augusta, um in England schnell zu Rennen und Tests zu kommen.



## BERNIE ECCLESTONE

DIVERSE

Der Formel 1-Impresario Bernie Ecclestone unterhält schon seit vielen Jahren eigene Jets. Vor kurzem legte er sich für 17 Millionen Mark den neuen Learjet 60 zu. Einen Learjet 35 besaß er schon. Seine Firma wickelt außerdem den Betrieb einer Falcon 20 für die FIA ab, die Ecclestone den Jet abkaufte, nachdem Prost zum Präsidenten gewählt worden war. In den vergangenen Jahren hat Ecclestone daran gearbeitet, den ehemaligen britischen Militärflughafen Cranwell Hill zu einem Stützpunkt für seine Jets und das FOCA-Fernsehen umzufunktionieren.

## ALAIN PROST

KING AIR

Es überrascht nicht, daß der kleine Franzose auf der Suche nach einer schnelleren Ausrüstung ist. Seine zweimotorige King Air-Turbo-propellermaschine hinkt in dem über den Wolken tobenden Geschwindigkeitsluftkampf gnadenlos hinterher, weshalb der vierfache Weltmeister und Chef seines eigenen Rennstalls emsig um eine schnellere Citation 1 bemüht ist. Für seine neuen Flügel wird er wohl so um die 5,5 Millionen Mark hinblättern müssen. „Die King Air ist schön, aber ich werde mir wohl eine

Citation zulegen müssen“, sagte Prost kürzlich nach einem besonders langen und langsamen Gegenwindflug.

## TOM WALKINSHAW

DIVERSE

Der TWR-Chef hat eine 7,2 Millionen-Turbopropellermaschine aus Kohlefaser vom Typ Piaggio Avanti sowie einen Hawker HS 125-Jet. Genauso wie Frank Williams läßt auch er sich im eigenen Land per Helikopter befördern.

## EDDIE IRVINE

HUBSCHRAUBER

Eddie Irvine mag Hubschrauber. „Ich habe letztes Jahr meine Lizenz erworben und mir einen kleinen Helikopter gekauft, mit dem ich schnell mal Freunde in England besuchen kann. Für längere Reisen ist er aber zu langsam, da nehme ich Linienflüge“, erklärt Irvine.

## HEINZ-HARALD FRENTZEN

CITATION 501

Unter den Fittichen von Frank Williams eröffnet sich für den Aufsteiger Frentzen eine neue Welt voller kleiner Verlockungen. Seit Anfang des Jahres ist er der stolze Besitzer einer Cessna Citation 501. Als Grund für den Erwerb gibt der Wahl-Monegasche seinen hektischen Zeitplan an: „Es gibt eine Menge Dinge, die ich ohne mein Flugzeug nicht bewältigen könnte. So hatte ich zum Beispiel an dem Tag, als unser Team in England das neue Auto vorstellte, noch zwei Sponsorentermine. Das Auto wurde um 11.00 Uhr morgens enthüllt, gegen Mittag bin ich von Oxford abgeflogen, um pünktlich um 14.30 Uhr in Deutschland sein zu können, und um acht Uhr abends war ich in Paris. Ohne den Privatjet wäre der Zeitplan geplatzt.“ Armer Heinz-Harald.



JAM SHERRIF

# TOP GUNS

## RALF SCHUMACHER

### MIETFLUGZEUG

Der kleine Bruder vom großen Michael hat dessen Position schon fest vor Augen – nicht nur in Sachen Formel 1. Nachdem er bislang mit einem gemieteten Learjet über die Kontinente gejagt ist, möchte er neuerdings das Jordan-Trinkgeld in ein eigenes Flugzeug investieren.

## RON DENNIS

### CHALLENGER

Als großer Anteilseigner sowohl von Challenger als auch von McLaren International stellt Zeitfirma die TAG dem McLaren-Teamchef Ron Dennis einen Challenger-Jet zur Verfügung, wann immer er einen braucht.

## DAMON HILL

### CITATION 501

Der bodenständige Damon Hill kaufte sich kürzlich eine Citation 501, ähnlich der seines Nachfolgers Frentzen. Da es das billigste Modell der Serie ist, mußte er nur etwa 5,6 Mio. Mark zahlen. Das ist ein Aufstieg, denn 1996 mietete er sich noch eine Citation.

## MICHAEL SCHUMACHER

### CHALLENGER 601P

Auch über den Wolken macht Schumacher keine halben Sachen. Für 25 Millionen Mark legte er sich deshalb eine spezialanfertigte Challenger 601P zu, in der er sich auch ungeduckt bewegen kann. Seine 3,6 Millionen Mark teure achtsitzige Cessna Citation stieß er dafür gerne ab: „Ohne einen eigenen Jet gäbe es für uns Fahrer noch weniger Zeit fürs Privatleben und noch weniger Komfort. Jeder, der viel reist, weiß, wie ermüdend das sein kann.“

## EDDIE JORDAN

### HAWKER SIDDELEY

Der geschäftstüchtige Eddie Jordan darf mit seinem Team eine Hawker Siddeley HS125 kostenlos benutzen. Das Flugzeug ist Teil eines Abkommens mit dem Team-sponsor GedeZe Investments.



## JACQUES VILLENEUVE

### MIETFLUGZEUG

Auch in seiner zweiten Formel 1-Saison begnügt sich Jacques Villeneuve, der Frankokanadier, ähnlich wie sein frankoitalienischer Benetton-Konkurrent Jean Alesi, damit, einen Learjet zu chartern.



JAD SHERIF, SIGMA

## DAVID COULTHARD

### MIET-CITATION

Häkkinens Team-Kollege ist in der Fliegerstaffel auf einem der hinteren Plätze zu finden. Für seine Trips innerhalb Europas bedient er sich mit einer gemieteten Citation.

## JEAN ALESI

### MIETFLUGZEUG

Der ungestüme Franzose zieht ein Charterflugzeug einer eigenen Maschine vor. Er möchte inzwischen nicht mehr in den Club der Flugzeugbesitzer eintreten, weil er die Zuverlässigkeit der Flieger anzweifelt. Für ihn erstaunlich pragmatisch, erklärt Jean Alesi: „Wenn ich einen Flieger chartere, kümmere ich mich nicht um die Unannehmlichkeiten, die ich als Besitzer hätte. Bei einem Problem erhalte ich eine Ersatzmaschine.“

## MIKA HÄKKINEN

### MITSUBISHI MU2

Geschwindigkeit war für den fliegenden Finnen noch nie ein Problem, weshalb er sich mit einer Mitsubishi MU2 Turbopropellermaschine zufrieden gibt. Das japanische Gerät hat der McLaren-Mercedes-Pilot seinem Manager Keke Rosberg abgekauft. Dieser Flugzeugtyp wird heute nicht mehr gebaut und dürfte für weniger als 2,8 Millionen Mark zu haben sein.

Rosberg, der selbst den Pilotenschein besitzt, sagt, daß er sich heute lieber zurücklehnt und anderen das Fliegen überläßt: „Ich genieße das Fliegen, aber für den Papierkram, den man erledigen muß, fehlt mir einfach die Zeit. Da bezahle ich doch lieber einen richtigen Piloten, der das macht und habe meine Ruhe.“



„In meinem Schiff bin ich der Kapitän“

NEHMEN AUCH SIE IHRE ZUKUNFT IN DIE HAND – ABONNIEREN SIE JETZT!

Jahresabonnement von *F1 Racing* (12 Ausgaben) kostet DM 80,-\*  
Nach den dieser Ausgabe beigelegten Coupon ausfüllen, und ab geht die Post!

**F1**  
RACING

Fotos von Ayrton Senna dem  
Rennfahrer kennt jeder. Hier  
präsentieren wir Dokumente des Mannes,  
die – bisher – fast niemand kennt



TEXT UND FOTOS  
VON MATS LARSSON

# Das Wunderkind

Selbst auf dem offiziellen Klassenfoto von 1977  
hat der 17jährige Ayrton (in der zweiten Reihe  
rechts) bereits diesen unverwechselbaren  
Ausdruck, der seine überdurchschnittliche  
Konzentrationsgabe andeutet

NOME DO ALUNO Ayrton Senna da Silva  
 Data do nascimento 21-março-1960 Natural de S. Paulo  
 Nome do Pai Milton da Silva (resp)  
 Nome da Mãe Neide Joanna Senna da Silva  
 Residência Rua Pedro, 917 (Remembe) tel = 298-4196



1976  
 2.º Grau  
 Exatos  
 2.ª Série E-  
 N.º 9

Auxiliar de Escritório Técnico de Edificações	E D U C A Ç Ã O   G E R A L						
	COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO			ESTUDOS SOCIAIS			
	Ling. Por. e Lit. Bral.	Educação Artística	Educação Física	História	Geografia	Ed. Moral e Cívica	O. S. P.
	NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS
1.º SEMESTRE							
1.º Período	115	60	95	55	65	40	
2.º Período	518	65	85	45	65	70	
2.º SEMESTRE							
1.º Período	14110	85	75	4	65	9	
2.º Período	112	7	85	4	dez	9	
Média do 1.º semestre		6,3	9,0	5,0	6,5	5,5	
Média do 2.º semestre		7,8	8,0	4,0	8,3	9,0	
PROVA		d <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>	7,5	d <sup>1</sup>	d <sup>1</sup>	
Média do 1.º semestre x 2		126	180	100	130	110	
Média do 2.º semestre x 4		312	320	160	332	360	
Pontos		438	500	260	462	470	
Prova x 4				300			
MÉDIA		7,30	8,33	5,60	7,70	7,83	

NOTA GLOBAL 6,83

Exames Suplementares

Prova						
Nota da Prova x 4						
Pontos anteriores						
MÉDIA						

FORMAÇÃO ESPECIAL					
PARTE DIVERSIFICADA			HABILITAÇÃO PROFISSIONAL		
Física	Química	Inglês	Desenho	Org. e Normas	Mat. Constr.
NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS	NOTAS
60	70	40	30		65
70	75	60	55		90
85	7	5	100		75
70	85	65	dez		75
60	7,3	5,0	4,3		7,8
65	7,8	5,8	100		7,5
80	d <sup>1</sup>	4,5	d <sup>1</sup>		d <sup>1</sup>
100	146	100	86		156
200	312	222	400		300
100	458	332	486		456
100		180			
110	763	512	810		760
100					

cancelado



Erst die Arbeit,...

Trotz der ihm später attestierten Intelligenz war Ayrton nur ein mitelmäßiger Schüler. Sein Zeugnis von 1976 (links) belegt: seine besten Fächer waren Chemie, Sport und Kunst. Besonders schlecht war er in Mathematik, Physik und Englisch. Er besuchte das Colégio Rio Branco in São Paulo, das ein eigenes Schulmagazin hat (oben).



1976 wohnten die Sennas in diesem schlichten Haus in der Rua Pedro, São Paulo. Ayrtons Kart war in der Garage.



Primo Páscoli Melaré (oben) unterrichtete Ayrton in Literatur und Portugiesisch, doch der Junge machte lieber Sport...





### Über den Wolken...

1992 errichtete Ayrton Senna diesen Wolkenkratzer in der Innenstadt von São Paulo – inklusive Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach. Heute beherbergt das Gebäude die Senna-Stiftung und den Vertrieb der Senna-Fanartikel – ein multinationales Unternehmen. Die Stiftung widmet sich Millionen unterprivilegierten brasilianischen Kindern. Senna selbst sagte: „Gut situierte Menschen können nicht länger wie auf einer Insel des Reichtums leben, die von einem Meer der Armut umgeben ist. Wir sitzen alle im gleichen Boot. Wir sollten jedem eine echte Chance oder zumindest eine Gelegenheit geben, ein Mindestmaß an Bildung, Nahrung und medizinischer Versorgung zu erhalten.“



### Fußball, Fußball,...

Alle Brasilianer lieben Fußball, so auch Ayrton. Er war ein Fan von São Paulos Corinthians. Die Vereins-Trikots werden in der Nähe seiner letzten Ruhestätte, des Morumbi-Friedhofs, verkauft. Das Stadion (unten) hat typisch brasilianische Ausmaße.



### Morumbi: Die letzte Ruhestätte



Das letzte Autogramm, das Ayrton Senna je gegeben hat (oben)? Die Uhrzeit: 13.15 Uhr am 1. Mai 1994. Der Ort: Die Williams-Box in Imola. Die Empfängerin: Die Japanerin Keiko Takahashi, die das Bild später der Stiftung überließ. Eine Anlaufstelle für Fans aus aller Welt: der Schrein auf dem Morumbi-Friedhof (rechts). Als der GP-Zirkus Ende März in Brasilien haltmachte, nahmen sich auch Gerhard Berger und Ukyo Katayama die Zeit, hierherzukommen. „Ich habe für ihn gebetet“, so der Japaner. „Senna war ein Gott.“



FRANCISCO SANTOS

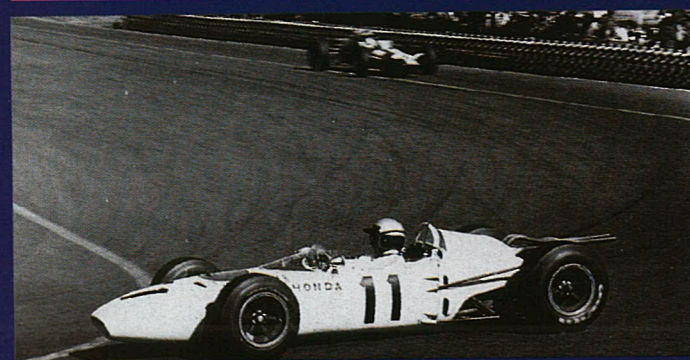


# GOODYEAR YEARS UND YEARS UND...



Goodyear hat seinen 350. Sieg gefeiert. Leo Mehl spricht mit Alan Henry über die zehn schönsten Erfolge

Leo Mehl (links) war eine der einflussreichsten Größen hinter den von Goodyear im letzten Vierteljahrhundert erzielten Erfolgen. Er kam 1967 mit einem Langzeitplan nach Europa und stieg bis zum Internationalen Rennsportdirektor auf. Nach seinem 60. Geburtstag verließ er das Unternehmen 1996, ist aber als Vizepräsident des Indianapolis Motor Speedway und Geschäftsführer der Indy Racing League dem Sport nach wie vor verbunden. Quasi als Rückblick auf seine lange Karriere baten wir ihn um seine Erinnerungen an die zehn denkwürdigsten Siege von Goodyear.



## GP VON MEXIKO 1965

„Ritchie Ginthers Sieg auf Honda in Mexiko City – im letzten Rennen der 1,5 Liter-Formel 1 – war natürlich ein besonderer Sieg, weil es Goodyears erster war. Wir haben schon 1960 kurz unsere Nase in die Formel 1 gesteckt, indem wir Lance Reventlows erfolglose Scarab-Autos mit unseren Reifen ausgerüstet hatten, aber das war kein ernstzunehmendes Werksengagement. Erst 1965 sind wir mit Brabham und Honda eine ernsthafte Verpflichtung eingegangen. Ritchies Sieg im letzten Rennen der Saison war eine große Befriedigung für uns alle.“

„Dieses Rennen war ein großer Triumph für Tony Hulme in seinem von allen Fronten besetzten McLaren M7A. Aus der dritten Reihe arbeitete er sich allmählich nach vorne und griff in den Wertschattenkampf um die Führung ein. Bruce McLaren hatte sich für die erste Reihe qualifiziert, mußte aber bald mit einem Ölleck, aus dem es ständig auf einen Motorreifen tropfte, aufgeben. Er verbrachte also den Großteil des Rennens in der Box und sah zu, wie sein Teamkollege den Sieg nach Hause fuhr. Hulme siegte schließlich mit einem Schnitt von über 232 km/h, nachdem sowohl Jackie Stewart auf Matra als auch Jo Siffert auf Lotus – unsere schärfsten Rivalen auf Dunlop und Firestone – ausgefallen waren.“

## GP VON ITALIEN 1968



## GP VON DEUTSCHLAND 1969

„1969 stieß Jacky Ickx zum Brabham-Team, das damals eines der führenden Goodyear-Teams war. Bevor Jacky in die Formel 1 kam, hatte er auf dem alten, 23 Kilometer langen Nürburgring Tourenwagen-Erfahrung gesammelt, wie zum Beispiel beim 72 Stunden-Marathon-Rennen, das damals regelmäßig dort ausgetragen wurde. Beim Formel 1-Grand Prix in jenem Jahr besann er sich dieser Erfahrung bis ins Detail, um Jackie Stewart im Dunlop-bereiften Matra zu besiegen. Mit einer außer-gewöhnlichen, ja sogar virtuosen Vorstellung konnten wir aber auch das Lotus-Team und damit Firestone in Schach halten. Wir waren an jenem Tag mit Ickx und den Jungs von Brabham sehr zufrieden.“



„Dieses Rennen war besonders, da sich mit Laertes schrecklicher Unfall auf dem Nürburgring von 1976 zum ersten Mal jäherte. Jetzt sah er in Hockenheim im Ferrari und holte für Goodyear einen sehr bedeutenden Sieg: den hundertsten. Das war ein großer Tag für uns. Als wir angingen, und auch nach unserem ersten Grand Prix-Sieg, war die Vorstellung von hundert Erfolgen zu abstrakt, als daß wir ernsthaft daran gedacht hätten. Aber jetzt hatten wir diese Marke erreicht, und Ritchie Ginther war als Host vor Ort, um uns beim Feiern zu helfen. Es ist Jesus, nachdem er selbst in Mexiko den ersten Sieg für uns errungen hatte.“

## GP VON DEUTSCHLAND 1977



„1981 zog sich Goodyear ein halbes Jahr aus der Formel 1 zurück – teilweise wegen der Entscheidung der obersten Motorsportbehörde FISA, aerodynamische Gleitschürzen zu verbieten, teilweise aber auch wegen des bevorstehenden Bruchs zwischen der FISA und der Konstruktorsvereinigung FOCA. Unser Ausstieg ließ einige unserer Direktoren, die nie an den Erfolg unseres Rennsportprogramms geglaubt hatten, aufatmen, aber sie mußten schließlich zugeben, daß nichts so lukrativ war wie die Formel 1. Nelson Piquets Sieg in Hockenheim auf Brabham-Ford war der erste Goodyear-Sieg nach unserer Rückkehr im Sommer 1981. Sein Triumph war eine große Motivation für uns, auch wenn wir in den kommenden zwei Jahren durch harte Arbeit verlorenen Boden gutmachen mußten.“

## GP VON DEUTSCHLAND 1981



## GP VON DALLAS 1984



„Dieser im Sommer 1984 einmalig stattfindende Grand Prix von Dallas wurde von einer wahren Hitzewelle geplagt. Keke Rosberg investierte zweitausend Dollar in eine wassergekühlte Kopfhülle, um die Arbeit im Cockpit seines Williams-Honda erträglicher zu gestalten. Die Investition zahlte sich aus, denn er wich mit bemerkenswert klarem Verstand jeder Gefahr aus und erzielte einen wirklich denkwürdigen Sieg. In der unmittelbar auf das Rennen folgenden Werbekampagne benutzte Goodyear die Gelegenheit, auf die Verbindung zwischen Rennreifen und den NCT-Straßenpneus hinzuweisen.“



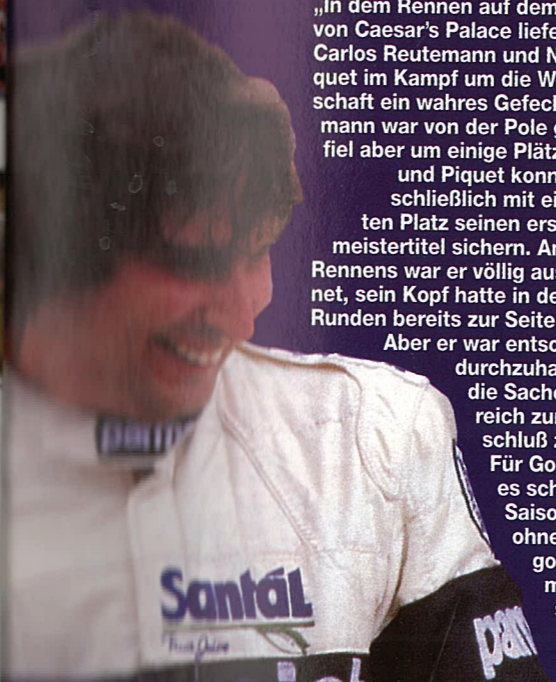
## GP VON AUSTRALIEN 1987

„Zwischen 1985 und 1987 erlebte Ferrari mit 37 sieglosen Grand Prix seine bis dahin längste Durststrecke. Erst Gerhard Berger beendete sie in Suzuka mit seinem Sieg beim Grand Prix von Japan 1987. Zwei Wochen später sicherte Berger beim Grand Prix von Australien Goodyear den 200. Sieg. Ich würde sagen, daß wir Gerhard wieder herzlich in unserem Goodyear-Club willkommen heißen haben, denn noch im Jahr zuvor hatte er im Benetton auf Pirelli-Reifen die Goodyear-Erfolgsreihe unterbrochen.“



## GP VON LAS VEGAS 1981

„In dem Rennen auf dem Parkplatz von Caesar's Palace lieferten sich Carlos Reutemann und Nelson Piquet im Kampf um die Weltmeisterschaft ein wahres Gefecht. Reutemann war von der Pole gestartet, fiel aber um einige Plätze zurück, und Piquet konnte sich schließlich mit einem fünften Platz seinen ersten Weltmeistertitel sichern. Am Ende des Rennens war er völlig ausgetrocknet, sein Kopf hatte in den letzten Runden bereits zur Seite gehangen. Aber er war entschlossen, durchzuhalten und die Sache erfolgreich zum Abschluß zu bringen. Für Goodyear war es schön, diese Saison, die ja ohne uns begonnen hat, mit einem solchen Sieg zu beenden.“

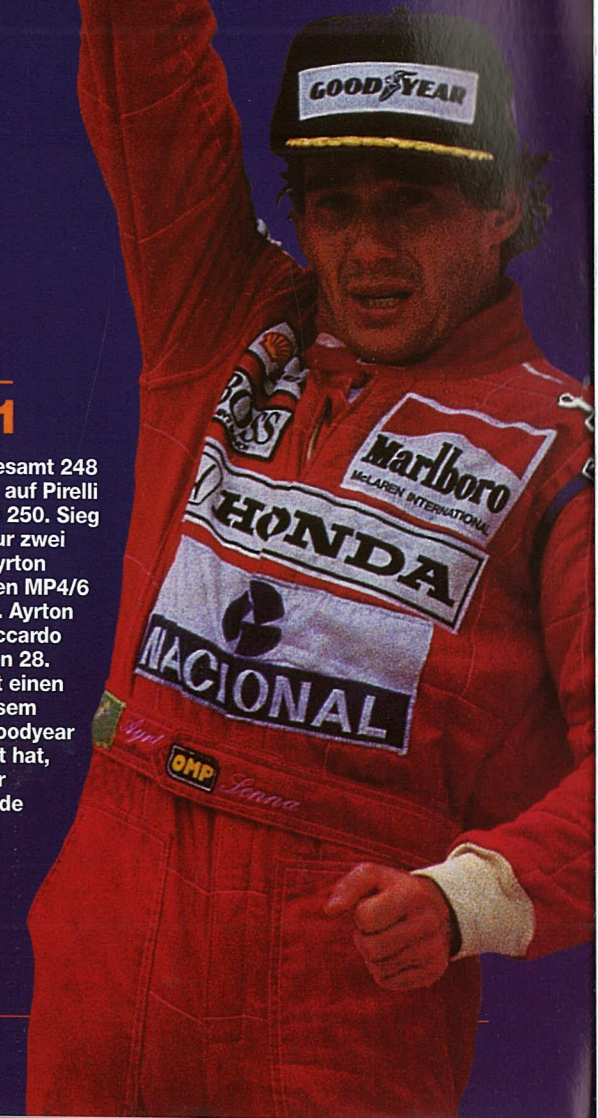


## GP VON PORTUGAL 1985

„Unter wolkenbruchartigen Regenfällen erzielte Ayrton Senna sein historisches erstes Grand Prix-Sieg. Dieser Erfolg beweist nicht nur, daß wir gute Regenreifen bauen konnten, sondern auch, daß am Formel 1-Himmel ein neuer Stern aufzugehen war. Ayrton fuhr damals in Portugal um Klassen besser als die anderen. Ich erinnere mich, daß sogar Alain Prost sich beim Versuch, den Anschluß nicht zu verlieren, auf der Geraden von der Strecke drehte.“

## GP VON BRASILIEN 1991

„Mit dem Saisonende 1990 hatte Goodyear insgesamt 248 Siege erzielt. Da Benetton für 1991 den Umstieg auf Pirelli angekündigt hatte, glaubten wir, daß wir bis zum 250. Sieg noch ein wenig schwitzen müßten. Doch nach nur zwei Rennen konnten wir auch diesen Rekord dank Ayrton Sennas hervorragenden Darbietungen im McLaren MP4/6 mit dem neuen Honda V12-Triebwerk verbuchen. Ayrton wehrte den zum Schluß stark aufkommenden Riccardo Patrese im Williams ab und erkämpfte sich seinen 28. Sieg – der große Jackie Stewart stellte seinerzeit einen Rekord von 27 auf, doch Alain Prost hatte zu diesem Zeitpunkt bereits 44 Siege. Es war schön, daß Goodyear diesen historischen Sieg mit Honda-Power erzielt hat, denn bereits der allererste Goodyear-Triumph vor mehr als einem Vierteljahrhundert in Mexiko wurde mit Hondas Hilfe errungen.“



# Fan-boutique



exclusive mailorder by PPM



je DM **44,90**

### T-SHIRT

schwarz, mit brandneuem Trend-Motiv, 100% Heavy Cotton  
Größe M Best.-Nr. 370061  
Größe L Best.-Nr. 370062  
Größe XL Best.-Nr. 370063  
Größe XXL Best.-Nr. 370064

### T-SHIRT

royalblau, mit Senna-Motiv, 100% Baumwolle - das Muß für jeden Senna-Liebhaber!  
Größe M Best.-Nr. 370051  
Größe L Best.-Nr. 370052  
Größe XL Best.-Nr. 370053  
Größe XXL Best.-Nr. 370054



DM **198,90**

### COACHJACKE

Royalblau, klassischer Schnitt, windabweisend, mit aufwendigem Helm-Stickemblem auf Brusttasche  
Größe M Best.-Nr. 370031  
Größe L Best.-Nr. 370032  
Größe XL Best.-Nr. 370033

### T-SHIRT

Schwarz, hochwertige Verarbeitung mit Frontmotiv, 100% Baumwolle  
Größe M Best.-Nr. 370071  
Größe L Best.-Nr. 370072  
Größe XL Best.-Nr. 370073  
Größe XXL Best.-Nr. 370074



DM **29,90**

### T-SHIRT

für Kinder, weiß, mit Frontdruckmotiv, 100% Baumwolle.  
Größe 116/122 Best.-Nr. 370045  
Größe 128/134 Best.-Nr. 370046  
Größe 140/146 Best.-Nr. 370047



### SENNA-F1-MODELL

Williams/Senna  
Maßstab 1:43, Best.-Nr. 375022 DM 39,90  
Maßstab 1:24, Best.-Nr. 375013 DM 49,90

ab DM **39,90**

**Bestell-Hotline**  
**0180-525585**  
Fax-Hotline 0711-90012-90, -91, -92

DM **39,90**

### DAS ORIGINAL

klassisches Senna-Nacional-Cap in blau - für Sammler!  
Best.-Nr. 372000



### CAP

blau/weiß eingesticktes individuell größenverstellbares Cap  
Best.-Nr. 372030



### CAP

in den brasilianischen Nationalfarben eingesticktes Emblem, individuell größenverstellbar  
Best.-Nr. 372020

DM **39,90**

# Fan-boutique



## new racing look



### T-SHIRT

Lässiges T-Shirt für einen schwungvollen und heißen Sommer. 100% Baumwolle.  
Größe M Best.-Nr. 050041  
Größe L Best.-Nr. 050042  
Größe XL Best.-Nr. 050043  
Größe XXL Best.-Nr. 050044

DM **39,90**



### SUNGLASSES

Ralf Schumacher Brille, gelb-goldene Brille mit getönten Gläsern. Best.-Nr. 053510

je DM **39,90**

Ralf Schumacher Brille, schwarze Brille mit blauen Gläsern. Best.-Nr. 053500

### GLÄSER-SET

mit Motiv Ralf Schumacher.  
Best.-Nr. 055510

DM **12,90**



DM **14,90**



### TASSE

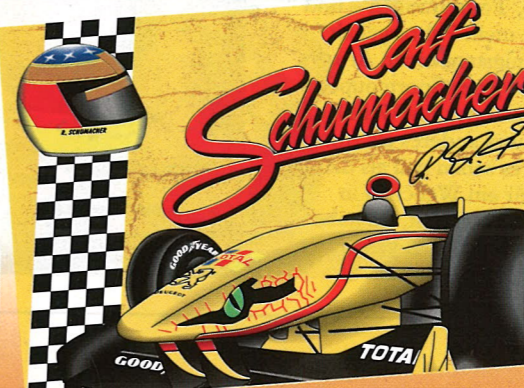
mit Motiv Ralf Schumacher.  
Best.-Nr. 055500

DM **29,90**

### T-SHIRT

100% Baumwolle, mit Druckmotiv.  
Größe M Best.-Nr. 050165  
Größe L Best.-Nr. 050166  
Größe XL Best.-Nr. 050167  
Größe XXL Best.-Nr. 050168

DM **34,90**



### POLO SHIRT

All over bedrucktes Polo-Shirt mit blauem Kragen und Reißverschluslleiste. Die hochwertige Applikation als auch die Stickerei zeigen die aufwendige Verarbeitung dieser Serie. 100% Baumwolle.  
Größe M Best.-Nr. 050031  
Größe L Best.-Nr. 050032  
Größe XL Best.-Nr. 050033  
Größe XXL Best.-Nr. 050034



DM **89,90**

### RALF SCHUMACHER SCHAL

Größe ca. 14 x 120 cm. Best.-Nr. 053700

DM **34,90**

### BADETUCH

Größe 80 x 160 cm, aus flauschigem Frottee, 100% Baumwolle.  
Best.-Nr. 053000

DM **59,90**

**Bestell-Hotline**  
**0180-525585**  
Fax-Hotline 0711-90012-90, -91, -92

## Marc Surer

Vom Formel 1-Fahrer zum Kommentator

**D**er Brabham BT54“, lacht Marc Surer, „war das beeindruckendste Auto meiner gesamten Karriere. Wir hatten die BMW-Turbomotoren, die gab's gratis vom Werk. Also konnten wir mit dem Ladedruck machen, was wir wollten. Wenn ein Motor platzte, haben wir ihn eben zurückgegeben und einen neuen erhalten. Das Auto hatte so unglaublich viel Leistung, daß ich am liebsten in den 7. oder 8. Gang geschaltet hätte. Die Geraden waren einfach viel zu kurz...“

Das war 1985, in seinem siebten Formel 1-Jahr. In der folgenden Saison aber erlitt der Schweizer, der nebenbei auch sporadisch Rallyes fuhr, einen schweren Unfall. Sein Ford RS 200 explodierte bei einem Hochgeschwindigkeitsunfall während der Hessen-Rallye. Sein Beifahrer Michel Wyder starb, Surer überlebte mit schweren Verletzungen – die Formel 1-Karriere des 34jährigen war beendet.

Heute ist er wieder bei jedem Grand Prix dabei – als Fernsehkommentator des digitalen Senders DF1. „Ich fühle mich dem Motorsport zu eng verbunden, um beruflich etwas ganz anderes zu machen. Ich besaß einmal einen Autoveredelungs-Betrieb, aber dann merkte ich, daß ich kein Büromensch bin. Auch mit dem Import von Lederwaren und der Eröffnung von zwei Boutiquen bin ich nicht glücklich geworden.“

Heute fühlt er sich hinter dem Mikrofon am wohlsten. Dabei kommt ihm seine reiche Rennenerfahrung immer wieder zugute: „Grenzbereiche und Zwischenfälle realistisch einzuschätzen“, so Surer, „ist relativ schwer. Viele Unfälle sehen zwar in Zeitlupe vermeidbar aus, doch dieser Eindruck ist oft falsch, denn ich kann die Machtlosigkeit eines Fahrers in einem schlechten Auto gut nachvollziehen. Kommentatoren ohne Rennerfahrung können das nicht. Außerdem habe ich noch viele Gefühle im Körper abgespeichert. Das ist schön, wenn man sich noch einmal in ein Rennauto setzt. Schlimm aber war es, als ich Gerhard Bergers Feuerunfall in Imola 1989 kommentieren mußte. Da wurden schreckliche Gedanken an meinen eigenen Feuerunfall wach.“

An seine Karriere erinnert ihn heute eine Sammlung seiner eigenen Rennwagen: alte Formel V- und Formel 2-Autos, Tourenwagen – und sogar ein Formel 1-Bolide. „Nachdem das Team mein Fahrergehalt nicht zahlen konnte, bat ich darum, mir doch wenigstens einen Arrows A6 zu geben.“ Sein Traumauto aber ist und bleibt jenes Sportcoupé, das er in den späten 70ern selbst mitentwickelt hat – der BMW M1.

Doch es gibt im Leben des Schweizer noch etwas anderes als Autos. Wenn der passionierte Reiter einmal etwas anderes sehen will als die heimatliche Schweiz, dann zieht er sich einfach für ein Weilchen in seinen Zweitwohnsitz ins spanische Javea zurück. Es scheint, als habe der sympathische Eidgenosse, der kürzlich zum zweiten Mal geheiratet hat, eine perfekte Karriere nach der Formel 1 aufbauen können. **1**

**„Wenn ich Zwischenfälle im Grenzbereich kommentieren muß, kommt mir die Rennenerfahrung zugute“**



FOTO: DANIEL REINHARD



Keiner versteht sie wirklich, aber es gibt nichts Wichtigeres als Aerodynamik

Dr. Harvey Postlethwaite ist der Technische Direktor von Tyrrell

## Schwarze Magie

Noch vor wenigen Jahren wurde das Thema Aerodynamik in der Formel 1 gerne als „schwarze Magie“ bezeichnet. Alle Ingenieure glaubten, daß man an vielen Stellen des Autos noch zusätzlichen Abtrieb erzielen könnte, aber keiner wußte genau wo. Seither hat sich die Erforschung der Aerodynamik zu einer Wissenschaft entwickelt, in der es als echter Fortschritt gilt, Verbesserungen im Bereich von Bruchteilen eines Prozentpunktes zu erzielen.

Die Aerodynamik dominiert die Gestaltung der Boliden schon seit über einem Vierteljahrhundert, doch die heutigen Autos sind sich so ähnlich, daß sie sich nicht mehr gravierend in den Bereichen Luftwiderstand und Abtrieb unterscheiden. Die Ingenieure probieren keine weitreichenden Neuerungen mehr aus. Heutzutage suchen sie nach qualitativen Verbesserungen, um stabile Abtriebswerte zu erzielen, wenn das Auto rollt (Bewegungen um die Längsachse), nickt (Bewegungen um die Querachse) oder springt. Es gibt eine Analogie zwischen einem fahrerfreundlichen Aero-Paket und einem breit nutzbaren Drehzahlband. 800 PS sind sinnlos, wenn die Leistungskurve so spitz ist, daß man einfach nicht harmonisch fahren kann. Ebenso unvernünftig ist eine aerodynamische Abstimmung, die bei jeder Bodenwelle aus dem Gleichgewicht gerät.

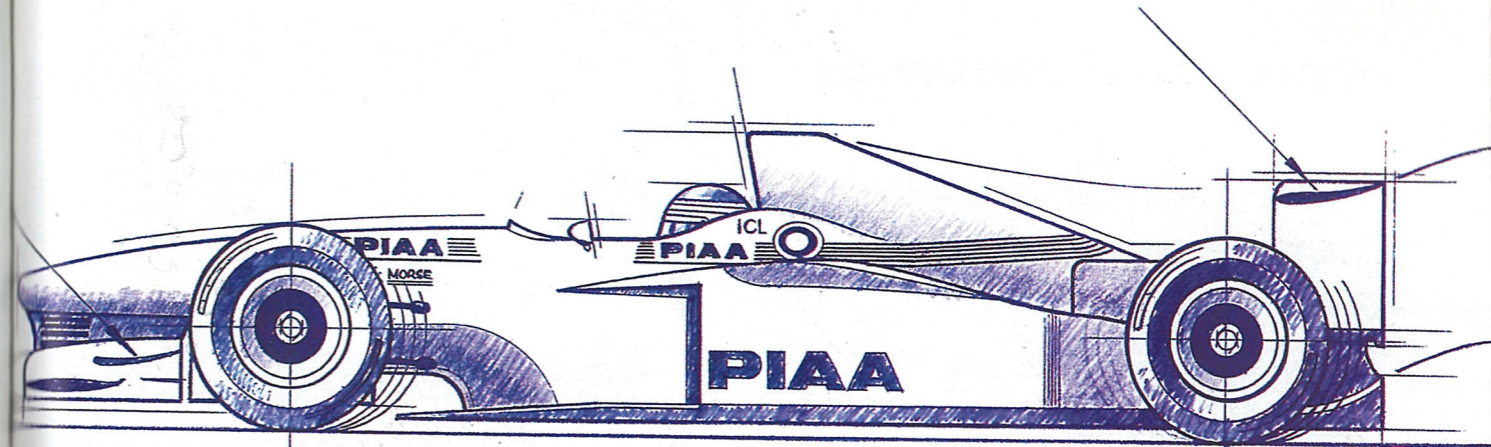
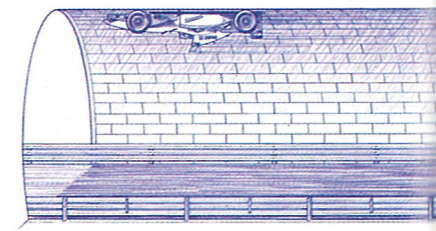
Es wird keine Revolutionen mehr geben, doch wir machen immer wieder Entdeckungen. Alles andere würde auch die Investitionen in teure Windkanäle nicht rechtfertigen. Trotz reglementbedingter Verringerungen der Flügelgrößen gelang es uns, die Abtriebswerte beizubehalten. Der diesjährige Tyrrell entwickelt etwa die gleichen Werte wie der Tyrrell 018 in den Jahren 1989/90. Einen Wert anzugeben, ist relativ schwierig, weil die Strecken viel zu sehr variieren.

Am liebsten greife ich auf das Beispiel des Tunnels von Monaco zurück, in dem ein Grand Prix-Auto an der Decke fahren könnte. Der Abtrieb vervierfacht sich, wenn man die Geschwindigkeit verdoppelt.

Soviel Abtrieb erzeugt natürlich auch Luftwiderstand. Im Vergleich zu einem Straßenauto ist ein Formel 1-Auto ein Klotz. Der Luftwiderstandsbeiwert mit den Flügelwinkeln von Monaco beträgt etwa 1,0, und selbst in Hockenheim verbessert er sich mit den flachsten Flügeln nur auf etwa 0,75. Die besten Straßenautos erreichen Werte unter 0,30, und selbst die schlechtesten liegen nicht über 0,40.

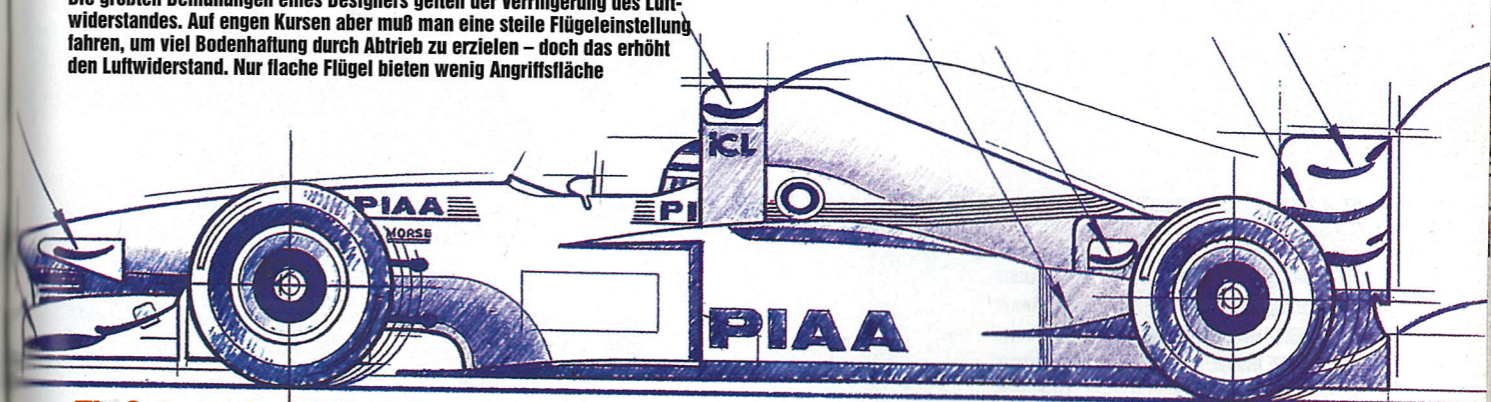
Die Designer gestalten alle Teile so stromlinienförmig wie möglich, um den Luftwiderstand zu verringern, doch die Gewinne sind minimal. Abtrieb verursacht den meisten Widerstand. Dieses Phänomen ist so stark, daß ein Fahrer, der bei 240 km/h vom Gas geht, sofort eine Verzögerung von 1g spürt – das ist ein Wert, mit dem ein Autofahrer in die Gurte gedrückt wird, wenn er eine Vollbremsung vor einem Zebrastrifen hinlegt.

Durch die progressive Zunahme des Abtriebs muß sich ein Fahrer in langsamen und schnellen Kurven auf völlig unterschiedliche Haftwerte und Lenkrückstellkräfte einstellen. Das spricht für eine Servolenkung, auch wenn sich die Konstrukteure dagegen wehren. Formel 1-Piloten sind die besten Rennfahrer der Welt, also können sie auch ohne Servolenkung leben. Und weil es auch nur wenige wirklich



Ein Set-up mit wenig Abtrieb - Hockenheim

Die größten Bemühungen eines Designers gelten der Verringerung des Luftwiderstandes. Auf engen Kursen aber muß man eine steile Flügeleinstellung fahren, um viel Bodenhaftung durch Abtrieb zu erzielen – doch das erhöht den Luftwiderstand. Nur flache Flügel bieten wenig Angriffsfläche



Ein Set-up mit viel Abtrieb - Monaco

schnelle Kurven gibt, hat sich das Problem von selbst gelöst.

Die Auswahl des richtigen Aerodynamik-Pakets überlassen die Teams gerne ihren Computern, die alle Streckenbedingungen simulieren können. Wegen der stark eingeschränkten Testmöglichkeiten müssen die wichtigsten Entscheidungen getroffen werden, bevor das Auto zum ersten Mal auf der Strecke ist. In Monza ist das einfach: ganz wenig Flügel. In Kanada aber kann man zwei Antworten auf dieselbe Frage erhalten. Was man mit einem kleinen Flügel an Top-Speed einbüßt, verliert man wiederum an Zeit beim Anbremsen und in Kurven – und umgekehrt.

Auf eine Dauer von zwei Stunden gesehen fährt man besser mit viel Abtrieb. Weder die Traktion noch der Reifenabrieb verändern sich durch die Abstimmung der Flügel dramatisch. Für einen geringen Reifenverbrauch sind vielmehr ein gut ausbalanciertes Chassis und eine saubere Fahrweise am wichtigsten. Auf einer Geraden sorgt der Abtrieb dafür, daß das Auto ganz einfedert. Natürlich soll es nicht aufsetzen, denn sobald es wieder aus-

federt, verliert der Fahrer die Kontrolle darüber. Außerdem wird dann die hölzerne Bodenplatte abgenutzt.

Aus diesem Grund haben die aktuellen Rennwagen im Vergleich zum Serienauto sehr wenig Federweg. Die Fahrer berichten, daß man bei zunehmender Geschwindigkeit immer komfortabler fährt, weil der Abtrieb einen Gegendruck zu den harten Federn erzeugt – so, wie wenn man ein hart gefedertes Straßenauto stark belädt.

Ohne Kenntnisse aerodynamischer Theorien läßt sich heute kein Monoposto mehr konstruieren, doch man kann auch entgegenn, daß die immer ausgeklügeltere Aerodynamik für Hochgeschwindigkeitsunfälle verantwortlich ist. Außerdem gibt es immer seltener Überholmanöver.

Ich persönlich glaube, daß unser aktuelles technisches Reglement ziemlich gut ist, denn schließlich war die Rennsaison bisher überaus spannend. Wenn ich aber die extremen Kurventempi reduzieren müßte, würde ich den Abtrieb verringern. Ein Fahrer würde ihn im Zweikampf mit dem Vordermann sowieso nicht vermissen. Aus der Sicht eines Ingenieurs ist das natürlich für-

„Wenn ich die extremen Kurventempi reduzieren müßte, würde ich den Abtrieb verringern“

chterlich, denn die Restriktionen, die schon heute für viele Details gelten, hemmen natürlich den Einfallsreichtum – das Lebensblut der Formel 1.

Ich würde zwei Bereiche neu reglementieren: Jede Konstruktion müßte sich in einer Reihe von Crashtests bewähren, und es müßten 'Designräume' rund um das Monocoque erlaubt sein, deren Maße begrenzt, deren innere Formen aber völlig frei wären. Wenn die Autos zu schnell werden würden, könnte man die Maße reduzieren.

Was aber, wenn sich meine Vorschläge nicht auszahlen würden? Vielleicht sollten wir einfach sehen, was 1998 passiert, wenn das neue Reglement in Kraft tritt. **1**

**8. LAUF, 29. Juni**  
**GRAND PRIX VON FRANKREICH**

**9. LAUF, 13. Juli**  
**GRAND PRIX VON ENGLAND**

**GOODYEAR**

Seinem Triumph in Kanada fügte Michael Schumacher in Frankreich einen weiteren hinzu. Jacques Villeneuve zeigte in Magny-Cours Nerven, sicherte Williams aber in Silverstone mit viel Glück deren 100. GP-Sieg

#### FAHRER-WELTMEISTERSCHAFT

1.	MICHAEL SCHUMACHER	47 PUNKTE
2.	JACQUES VILLENEUVE	43 PUNKTE
3.	JEAN Alesi	21 PUNKTE
4.	HEINZ-HARALD FRENTZEN	19 PUNKTE
5.	EDDIE IRVINE	18 PUNKTE
6.	OLIVIER PANIS	15 PUNKTE
7.	DAVID COULTHARD	14 PUNKTE
8.	GERHARD BERGER	10 PUNKTE
8.	MIKA HÄKKINEN	10 PUNKTE
10.	GIANCARLO FISICHELLA	8 PUNKTE
11.	RALF SCHUMACHER	7 PUNKTE
11.	JOHNNY HERBERT	7 PUNKTE
13.	RUBENS BARRICHELLO	6 PUNKTE
14.	ALEXANDER WURZ	4 PUNKTE
15.	MIKA SALO	2 PUNKTE
16.	NICOLA LARINI	1 PUNKT
16.	SHINJI NAKANO	1 PUNKT
16.	DAMON HILL	1 PUNKT

#### KONSTRUKTEURS-WM

1.	FERRARI	65 PUNKTE
2.	WILLIAMS-RENAULT	62 PUNKTE
3.	BENETTON-RENAULT	35 PUNKTE
4.	McLAREN-MERCEDES	24 PUNKTE
5.	PROST-MUGEN HONDA	16 PUNKTE
6.	JORDAN-PEUGEOT	15 PUNKTE
7.	SAUBER-PETRONAS	8 PUNKTE
8.	STEWART-FORD	6 PUNKTE
9.	TYRRELL-FORD	2 PUNKTE
10.	ARROWS-YAMAHA	1 PUNKT

GRAND PRIX ZOOM

DARREN HEATH





Den Farben der französischen Trikolore zum Trotz wurde der französische Grand Prix zu einer deutsch-italienischen Sache

GP FRANKREICH

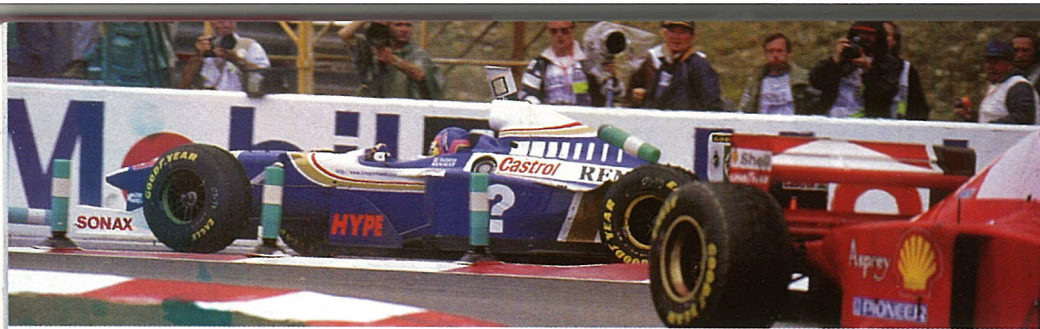
# Furioses Ferrari-Festival

Ferrari schreitet von der Frontbegradigung zum Angriff gegen Williams

**E**ndlich wieder ein Rennen, das so richtig zur Landschaft paßt: Die einsame Fahrt von Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen an der Spitze des Grand Prix in Magny-Cours muß den Ureinwohnern in diesem vergessenen Winkel Zentralfrankreichs bekannt vorgekommen sein. Es soll schon passiert sein, daß sich Fuchs und Hase nicht gute Nacht sagen konnten, weil mitten im tierischen Zwiegespräch die Handy-Verbindung abgerissen ist. Fremder, spote nur! Ins Verhältnis gesetzt liegt der Nürburgring schließlich auch nicht unbedingt zentraler, und wer auf der Fahrt nach Hockenheim schon mal ein Walldorfer Industriegebiet durchquert hat, der wird sich über die Zweckarchitektur an der Route Nationale auch nicht mehr beklagen. Höchstens über die Summe, die die Hotelbesitzer auf den Kreditkartenbelegen notieren und bis zum Sechsfachen den Listenpreis aus dem Kleiderschrank übersteigen. Die Veranstaltung heißt ja nicht umsonst „Großer Preis“.

Lassen Sie uns dieses letzte, verregnete Juni-Wochenende voll auskosten. Zum Beispiel bei der Pressekonferenz der Trainings Schnellsten. Eins, zwei – gleich drei Deutsche besetzen das Podium. So wird Geschichte geschrieben: Schumacher, Frentzen, Schumacher zwo. Die anwesenden Journalisten sind, obwohl der Einfachheit halber nicht Deutsch gesprochen wird, verwirrt. Denn der Mann in der Mitte, Schumacher senior, erklärt in immer neuen Worten, wie überrascht er sei, dort zu sitzen. Anhand der Ergebnisse seiner letzten Testfahrten in Magny-Cours wird klar, daß er wirklich mit allem anderen außer der Pole Position rechnen konnte. Aber dann haben die Ferrari-Techniker – vereinfacht gesagt – einen neuen Frontflügel aufgesteckt, und schon lief's.

Heinz-Harald Frentzen fand die Sitzordnung mehr oder weniger erheiternd: „Nachdem Michael so tiefgestapelt hat, hätte ich ehrlich gesagt nicht erwartet, daß er neben mir sitzt.“ Ralf Schumacher war hauptsächlich damit beschäftigt, zu strahlen. Bestes Trainingsresultat, Ausgleich im teaminternen Duell mit Giancarlo Fisichella. Auch noch, als Frentzen öffentlich, aber schmunzelnd Zweifel an der Trefferquote der Selbsteinschätzungen von Michael Schumacher („Immer, wenn er sagt, daß er keine Chance hat, ist er vorn“) hegte. Der Jordan-Pilot stimmte dem spontan zu: „Ich sollte das vielleicht nicht sagen, weil es ja um meinen ▶“



V.l.n.r.: Villeneuves  
Fauxpas, Alesi's  
Gewissensbisse,  
Jacques' Beichte,  
Haug und Eccle-  
stone beim Fach-  
simpeln

Bruder geht, aber Heinz-Harald hat irgendwie schon ein bißchen recht.“

Diese Talkrunde galt es aus dreierlei Gründen so ausführlich zu schildern: Erstens natürlich wegen der Historie, von der in dieser Saison aus schwarz-rot-güldener Sicht so gern die Rede ist; zweitens wegen der Duplizität der Ereignisse, denn – Schumacher junior einmal ausgenommen – spielten sich weite Teile des Dialogs auf der Siegerkonferenz synchron ab; und drittens wegen des über weite Strecken doch eher zähen Rennverlaufs. Denn erst nach einer guten Stunde, als sich wie in *Independence Day* ganz langsam ein großes, dunkles unheilbringendes Etwas am Himmel über die Strecke schob, konnte die Konfusion beginnen. Bis dato hatten nicht einmal die Boxenstopps die Reihenfolge durcheinandergewirbelt. Schumacher und Frentzen gemeinsam vorn, Eddie Irvine und Jacques Villeneuve in braver Verfolgerrolle dahinter, dann Ralf Schumacher und McLaren-Pilot David Coulthard. Die beiden letzteren hatten sich das dauerhaft spannendste Duell des Tages geliefert.

Bis der Regen kam. Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen hatten gerade frische Slicks aufgezogen, als sich auf der Tribüne die Schirme öffneten. Es tröpfelte, aber

### Kreiselnd konnte sich Villeneuve einen letzten Panorama-Rundblick

auch das nicht konsequent, denn ein Teil des Kurses blieb trocken. Nach 60 Runden war der Regen aber auch von Berufs-Optimisten einfach nicht mehr zu ignorieren. Schumacher durchpflügte das Kiesbett, das offensichtlich mehr zur Zierde als zur Sicherheit diente – wie bei den kaum gebremsten Trainingsausrutschern von Villeneuve und Fisichella erschreckend zu beobachten war.

Die Ferrari-Rennleitung bot über Funk einen Reifenwechsel an. Schumacher entschied sich fürs Abwarten. Abwarten, was Frentzen macht. Was macht Frentzen? Abwarten. Abwarten, was Schumacher macht. Denkspiele dieser Art sorgten dafür, daß die Konzentration nicht allein auf den nassen Asphalt beschränkt blieb, der für die Fahrer mit Slicks allmählich zu einer Meister-Propfer-Teststrecke mutierte. Bis auf das Führungsduo bogen alle Piloten in die Boxen ab, um sich Intermediates zu holen – die beste Reifenmischung, seit es Kompromisse gibt.

David Coulthard ging nach dem Wechselspiel als Vierter in die letzten fünf Runden. Dahinter ordneten sich Ralf Schumacher und Jacques Villeneuve ein, die aber bald schon wieder die Plätze tauschten. Und für den deutschen Jordan-Piloten bahnte sich nach einem kiesspritzenden Dreher ein weiterer Verlust an. Plötzlich fand er sich hinter Jean Alesi

auf der punktlösen Position sieben wieder. Die allerletzte Runde wurde zur entscheidenden. Michael Schumacher war schon auf den restlichen hundert Metern zu seinem dritten Saisonsieg in vier Rennen, als er ein Schlangenmaul im Rückspiegel entdeckte. Geistesgegenwärtig ließ er seinen Bruder Ralf passieren, der sich durch den Akt der Brüderlichkeit („Wenn ich ihm helfen kann, tue ich das gerne“) zurückrunden und noch eine weitere Umkreisung in Angriff nehmen konnte. Was für eine weise Tat.

Von den Fernsehkameras unbemerkt nutzte Alesi seinen Heimvorteil als einziger Franzose im Rennen drastisch aus, und drückte David Coulthard – nach Mika Häkkinens Motorschaden einziger McLaren-Pilot im Feld – unsanft von der Strecke. Was nutzte dem Schotten die prompte Entschuldigung nach Rennende? Wenigstens Ralf Schumacher aber hatte das ersehnte eine Pünktchen wieder. Er war überglücklich, zum zweiten Mal die Zielflagge gesehen und dabei zum zweiten Mal in die gezählten Ränge gefahren zu sein: „Ich schulde Michael einen Punkt. Aber vielleicht war es auch ein verfrühtes Geburtstagsgeschenk von ihm.“

Fast hätten ihm die vor ihm liegenden Piloten noch mehr Grund zur Dankbarkeit beschert. Eddie Irvine aber hielt

trotz eines unfreiwilligen Schlenkers über die Nebenstrecke seinen dritten Platz. Der konnte ihm auch von Jacques Villeneuve nicht streitig gemacht werden, der mittels einer Verzweiflungstat doch noch der Sprung auf das Treppchen schaffen wollte. Doch die alte Regel, daß auf der Ideallinie nur Platz für einen ist, ließ sich auch von dem Kanadier nicht außer Kraft setzen. Kreiselnd konnte er sich einen letzten Panorama-Rundblick über den Grand Prix-Kurs verschaffen. Geistesgegenwärtig brachte er den arg ramponierten Williams-Renault aber zurück auf die Piste, mit quer stehendem Frontflügel und geknicktem Vorderrad schleppte er seinen vierten Platz über die Ziellinie: „Ich habe natürlich versucht, möglichst viele Punkte mitzunehmen.“

Irgendwie war es nicht Villeneuves Wochenende. Im sich zuspitzenden Zweikampf um den Weltmeistertitel zwischen Ferrari und Williams-Renault hatte Michael Schumacher einmal mehr den Jacques-Pott geknackt. Mit seinen Äußerungen vor dem Rennen sorgte er in Fahrerkreisen für weit mehr Aufsehen als mit seiner wasserstoffgebleichten Haarpracht, denn die Kollegen werteten den Vorwurf der

Heuchelei keinesfalls als Blondinenwitz. Villeneuve hatte die kollektive Betroffenheit nach dem doppelten Beinbruch von Olivier Panis in Montréal als ziemlich übertrieben angesehen: „Alle tun sehr traurig, aber tatsächlich ist es ihnen doch egal.“ Er finde es natürlich tragisch für Olivier selbst, aber schließlich passierten solche Unfälle in jedem Winter unzähligen Skifahrern auch.

Panis selbst wird das als zusätzliche Motivation verstanden haben, doch noch vor Ablauf der Saison ins aktive Geschehen beim Prost-Rennstall einzugreifen. Er meldete sich aus einem Rehabilitationszentrum in der Bretagne mit der kämpferischen Ansage: „Wenn ich wieder fit bin, will ich Weltmeister werden!“ Vorerst aber sitzt Jarno Trulli auf seinem Platz. Und mit der Leistung, die der nach den diversen Minardi-Fehlversuchen sichtlich beflügelte Italiener zum Einstand bot, könnte er über 1997 hinaus dort sitzenbleiben. Rang zehn ist respektabel, und wenn Alain Prost zu einem anderen Zeitpunkt die Reifen hätte wechseln lassen, wäre vielleicht noch mehr draus geworden.

Das sind die Risiken der neuen Rolle, die der vierfache Weltmeister, dessen Truppe zum Saisonende die Werkstattgebäude in Magny-Cours verlassen und gen Versailles zie-

### über den GP-Kurs verschaffen

hen wird, zu tragen hat: „Auch wenn du als Teamchef manchmal nur eine Entscheidung im Rennen zu treffen hast, es muß die richtige sein.“ Er hätte es auch anders, ganz einfach (?) haben, und sich statt Trulli selbst ins Cockpit setzen können. Entsprechende Fragen, ob er wenigstens über diese Möglichkeit nachgedacht habe, wehrte Prost ab: „Ich könnte jetzt eine halbe Stunde lang Gründe aufzählen, warum das nicht zur Debatte stand, aber ich möchte es bei einem schlichten 'Non' belassen.“ Auf Trulli, dessen Wechsel mit tatkräftiger Unterstützung von Flavio Briatore vonstatten ging, hat Prost eine Option für 1998.

Überhaupt deutete sich in Magny-Cours nicht gerade eine Revolution, aber ein Generationenwechsel an. Der 23jährige Alexander Wurz, der bis zu einem Dreher in der 61. Runde einen respektablen achten Platz im Rennen belegt hatte, drängt sich als Berger-Ersatz für die Zukunft nahezu auf. Vor allem, da er – wenn Benetton im nächsten Jahr für die Mecachrome-Motoren bezahlen muß – besser in Flavio Briatores Sparkonzept passen dürfte. Beim Sauber-Team, bei dem gerüchtweise Wurz oder Berger bereits als Ersatzkandidaten für die laufende Saison gehandelt wurden, debütierte der 22jährige argentinische Testfahrer Norberto Fontana, der aber in der 41. Runde abdrehte. Der Brasilianer Tarso Marques (21) schließlich übernahm Trullis Lenkrad

Coulthard wurde erneut um Punkte gebracht; Ralf eifert Bruder Michael langsam nach; Todt-Sünde: an Champagnerduschen muß sich Jean Todt 1997 gewöhnen



Elmar Brümmer

RENNREPORT

# Schumacher überlegen in wechselndem Wetter

## RENNERGEBNIS

- 1. Michael Schumacher**  
Ferrari F310B; 1:38.50,492 (72 Runden, 185,639 km/h)
- 2. Heinz-Harald Frentzen**  
Williams-Renault FW19; 1:39.14,029 (72 Runden, 184,905 km/h)
- 3. Eddie Irvine**  
Ferrari F310B; 1:40.05,293 (72 Runden, 183,326 km/h)
- 4. Jacques Villeneuve**  
Williams-Renault FW19; 1:40.12,276 (72 Runden, 183,113 km/h)
- 5. Jean Alesi**  
Benetton-Renault B197; 1:40.13,227 (72 Runden, 183,084 km/h)
- 6. Ralf Schumacher**  
Jordan-Peugeot 197; 1:40.20,363 (72 Runden, 182,867 km/h)
- 7. David Coulthard**  
McLaren-Mercedes MP4-12; 71 Runden, nicht im Ziel
- 8. Johnny Herbert**  
Sauber-Petronas C16; 71 Runden
- 9. Giancarlo Fisichella**  
Jordan-Peugeot 197; 71 Runden
- 10. Jarno Trulli**  
Prost-Mugen Honda JS45; 70 Runden
- 11. Ukyo Katayama**  
Minardi-Hart M197; 70 Runden
- 12. Damon Hill**  
Arrows-Yamaha A18; 69 Runden

## AUSFÄLLE

- Mika Salo**  
Tyrrell-Ford 025; 61 Runden, Elektrik
- Alexander Wurz**  
Benetton-Renault B197; 60 Runden, Dreher
- Pedro Diniz**  
Arrows-Yamaha A18; 58 Runden, Dreher
- Norberto Fontana**  
Sauber-Petronas C16; 40 Runden, Dreher
- Rubens Barrichello**  
Stewart-Ford SF1; 36 Runden, Motor
- Jan Magnussen**  
Stewart-Ford SF1; 33 Runden, Bremskühlungsführung
- Mika Häkkinen**  
McLaren-Mercedes MP4-12; 18 Runden, Motor
- Jos Verstappen**  
Tyrrell-Ford 025; 15 Runden, Drosselklappe steckengeblieben
- Shinji Nakano**  
Prost-Mugen Honda JS45; 7 Runden, Dreher
- Tarso Marques**  
Minardi-Hart M197; 5 Runden, Motor

## SCHNELLSTE RUNDEN

- Michael Schumacher 1.17,910
- Heinz-Harald Frentzen 1.18,136
- Jacques Villeneuve 1.18,649
- Alex Wurz 1.18,684
- Rubens Barrichello 1.18,781
- Eddie Irvine 1.19,029
- Jean Alesi 1.19,055
- Ralf Schumacher 1.19,225
- Giancarlo Fisichella 1.19,225
- David Coulthard 1.19,317
- Jarno Trulli 1.19,417
- Norberto Fontana 1.19,849
- Jan Magnussen 1.19,912
- Mika Häkkinen 1.20,153
- Mika Salo 1.20,385
- Damon Hill 1.20,434
- Ukyo Katayama 1.20,534
- Pedro Diniz 1.20,557
- Shinji Nakano 1.20,662
- Johnny Herbert 1.20,845
- Jos Verstappen 1.22,034
- Tarso Marques 1.22,325

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

**Hill und Diniz haben erheblichen Flügelkonsum**  
Damon Hill qualifiziert sich zum ersten Mal hinter Pedro Diniz. Der amtierende Weltmeister rutscht ganz am Anfang ins Kiesbett und braucht einen neuen Flügel. Er hat ein hartes Rennen vor sich und wird Zwölfter und Letzter mit drei Runden Rückstand. Nach einer Berührung mit Jos Verstappen braucht auch Diniz einen neuen Flügel, doch ein Ausritt ins Kiesbett beendet später sein Rennen. Das Team des verstimmt Tom Walkinshaw hat noch immer keinen Punkt erzielt. Nur Minardi teilt dieses harte Schicksal.

**Verstappen und die klemmende Drosselklappe**  
Jos Verstappen verabschiedet sich nach 15 Runden mit einer steckengebliebenen Drosselklappe in einen Reifenstapel hinter der Nürburgring-Schikane.

**Tyrrells Computeraustausch**  
Verstappens Tyrrell-Teamkollege Mika Salo ist der letzte Ausfall im Rennen. Der Technische Direktor Harvey Postlethwaite erklärt: „Mika und Jos hatten den gleichen elektronischen Fehler. Erste Untersuchungen haben ergeben, daß der Hauptcomputer alle Kontrollsysteme ohne Vorwarnung abgeschaltet hat. So etwas ist noch nie vorgekommen und wird von unseren Zulieferern vor dem Grand Prix in Silverstone gründlich überprüft.“

**Mercedes zeigt Schwächen**  
Mika Häkkinen ist bereits zum sechsten Mal in acht Rennen im Qualifying langsamer als David Coulthard. Der Finne fällt nach 18 Runden mit einem Motorschaden am neuesten Mercedes F-Typ-Motor aus. „Das ist der Preis, den man gelegentlich für eine kurze Entwicklungsdauer zahlen muß“, erklärt Ron Dennis pragmatisch.

## Debüt von neuen Motoren

Renault fährt die Entwicklungsstufe RS9A nur im Qualifying, während Ford den Project 6-Motor auch im Rennen einsetzt. Rubens Barrichello fällt damit nach 36 Runden aus. Teamkollege Jan Magnussen zeigte seine bislang beste Trainingsleistung mit nur 0,27 Sekunden Rückstand auf Barrichello und bleibt im Rennen sogar vor ihm, fällt aber mit überhitzten Bremsen nach einem Bruch der Luftzuführung aus.

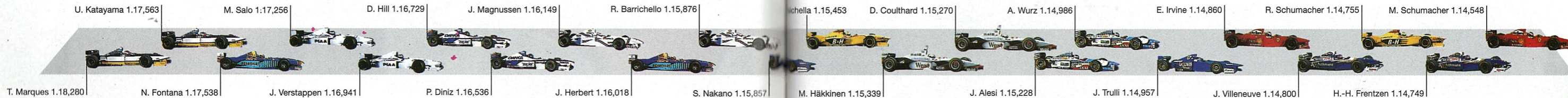
**Gemischte Gefühle für das neue Trio**  
Jarno Trulli knallte die sechstbeste Qualifikation hin. Alain Prost, der nur einen Stopp für Trulli erwägte, befahl dann, Intermediates aufzuziehen. Doch es dauerte zu lange, bis der Regen einsetzte, so daß Trulli mit zerstörten Reifen Zehnter wurde. Norberto Fontana ersetzte Gianni Morbidelli bei Sauber, blieb aber glanzlos, und Tarso Marques fiel im Minardi nach fünf Runden mit Motorschaden aus.



**Datum 29. Juni 1997**  
**Strecke Magny-Cours, Frankreich**  
**Streckenlänge 4,25 km**



## Startaufstellung



- SCHNELLSTE RUNDE**  
**Michael Schumacher**  
FERRARI F310B, RUNDE 37  
ZEIT: 1.17,910 MIN. SCHNITT: 196,38 KM/H
- SCHNELLSTER BOXENSTOPP**  
**David Coulthard**  
MCLAREN-MERCEDES MP4-12  
ZEIT: 24,791 SEK.
- SCHNELLSTER (RENNEN)**  
(AM ENDE DER GERADEN VOR ADELAIDE)  
**Ralf Schumacher**  
JORDAN-PEUGEOT 197  
GESCHWINDIGKEIT: 303,3 KM/H
- LANGSAMSTER (RENNEN)**  
(AM ENDE DER GERADEN VOR ADELAIDE)  
**Tarso Marques**  
MINARDI-HART M197,  
GESCHWINDIGKEIT: 246,5 KM/H

- POLE POSITION**  
**Michael Schumacher**  
FERRARI F310B  
ZEIT: 1.14,548 MIN.  
GESCHWINDIGKEIT: 205,236 KM/H
- SCHNELLSTER (QUALIFIKATION)**  
(AM ENDE DER GERADEN VOR ADELAIDE)  
**Giancarlo Fisichella**  
JORDAN-PEUGEOT 197  
GESCHWINDIGKEIT: 296,652 KM/H
- LANGSAMSTER (QUALIF.)**  
(AM ENDE DER GERADEN)  
**Tarso Marques**  
MINARDI-HART M197  
GESCHWINDIGKEIT: 269,3 KM/H



## GOODYEAR MAGNY-COURS

**REIFEN**  
Goodyear brachte 2300 Reifen nach Magny-Cours: 1000 Prime-/Optional-Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone brachte 555 Prime-/Optional-Slicks und 833 Regenreifen

**RENNABSTIMMUNG**  
Im topfebenen Magny-Cours kann man die Autos mit wenig Bodenfreiheit fahren und mehr Vorteile aus einer guten Aerodynamik ziehen. Die Teams fahren mittelmäßig viel Abtrieb, um einen Kompromiß zu haben für die lange Estoril-Kurve mit hohen Belastungen und den langsamen Stellen wie der Adelaide-Kehre oder den 180°-Kurven Chateau d'Eau und Lycée. Reifenabrieb, nicht unbedingt Blasen, sind die Hauptprobleme. Die Fahrbahn hat wenig Grip und ist im Nassen diffizil.

**WETTER**  
Qualifying: warm und trocken  
Rennen: warm und trocken, gegen Ende Regen

# Unreif für die Insel

Villeneuve brillierte, doch aus deutscher Sicht wurde Silverstone zu einem Desaster

**E**ssig. Alles Essig. Die Wünsche von Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher vor dem Grand Prix von Großbritannien lösten sich auf wie die Pommes frites in den Imbissbuden in ihrer traditionellen Tunke. Derjenige, der den deutschen Hoffnungen Saures gab, hieß Jacques Villeneuve. Trotz eines verpatzten Reifenwechsels, der über eine halbe Minute dauerte, konnte er bereits zum vierten Mal in dieser Saison den Süßstoff der Formel 1 aus der Magnumflasche genießen.

Daß auf dem Podium dennoch Deutsch gesprochen werden konnte – und zwar mit alpenländischem Einschlag – war das Resultat der sehr ansprechenden Leistung des Benetton-Reservisten Alexander Wurz. Im dritten Grand Prix seines Lebens fuhr der 23 Jahre junge Österreicher einen dritten Platz hinter Teamkollege Jean Alesi heraus. Zwei Worte, die durch seinen strahlenden Gesichtsausdruck automatisch in alle Sprachen dieser Welt übersetzt wurden, reichten zur Beschreibung seiner Gemütslage völlig aus: „Ganz doll!“ Er ahnte, daß er eventuell wieder seinem Landsmann Gerhard Berger weichen muß, doch seine spontan geäußerte Hoffnung („Vielleicht habe ich mir damit eine gute Position für einen Vertrag in der kommenden Saison verschafft“) dürfte sich bereits erfüllt haben. Falls Formel 1-Teamchefs Notizbücher wie Fußball-Bundestrainer besitzen, dürften auf der Wunschliste ganz oben vier Buchstaben stehen. So macht man sich einen Namen.

Es waren aber nicht nur Jux und Dollerei, die den neunten WM-Lauf zum verrücktesten der ganzen Saison gedeihen ließen. Der Freuden-Fraktion, zu der sich auch Damon Hill als Sechster – der erste Ehrenpunkt für den amtierenden Weltmeister – oder ein Ralf Schumacher als Fünfter zählen durften, stand die Gemeinschaft der Leidenden gegenüber, namentlich Mercedes und Sauber. Der respektable vierte Rang für David Coulthard machte kaum den Schmerz von Mika Häkkinen wett, der bis fünf Runden vor Schluß von seinem allerersten Formel 1-Sieg träumen durfte. Der stark auftrumpfende Johnny Herbert hätte der heimischen Kulisse sicher auch gerne einen Podiumsauftritt geschenkt – doch fünf Boxenstopps sind einfach zu viel. Trotz gewechselten Lenkrads war der elektronische Fehler im Schweizer System nicht aufzufinden. Gefunden wurde nach 44 Runden nur der Ausschalter.

Doch dann erfüllte sich eine Wahrheit, die im Liedgut ▶



**Silverstone hätte zu einer totalen Williams-Party werden können, doch Heinz-Harald Frentzen klebte erneut das Pech an den Fersen**

der Rockgeschichte steckt. Mit Blick auf Villeneuves Gelbphase lassen wir Rod Stewart bilanzieren: „Blondes have more fun“. Häkkinens Motor hißte, als das Rennen nur noch in der Nationenwertung zwischen Finnland und Kanada offen war, plötzlich die weiße Rauchfahne. Mit der Wiederholung seines Vorjahressieges markierte Villeneuve den 100. Grand Prix-Erfolg des Williams-Teams auf jener Strecke, auf der das britische Team 1979 zum ersten Mal gesiegt hatte. Doch die Zahlen, die den Sieger und Trainingsschnellsten ebenso wie seinen Teamchef Frank Williams weit mehr interessieren, sind die der aktuellen WM-Wertung. Der Rückstand auf Michael Schumacher beträgt vor dem Großen Preis von Deutschland ganze vier Punkte: „Deshalb haben wir dieses Resultat so dringend gebraucht“. Daß er in der frühen Pace Car-Phase angeblich einen zu geringen Abstand zum Sicherheitsfahrzeug gehalten haben soll, wurde ihm im Hinblick auf das Silverstone-Ergebnis schließlich doch nicht zum Verhängnis. Villeneuves Sturm und Drang wurde nur mit einem Rennen Sperre auf Bewährung bestraft.

**Quälend langsam schob Häkkinen seinen Körper aus dem Cockpit und riß dann kurz die Arme hoch – in der Rolle eines moralischen Siegers**

Heinz-Harald Frentzens Hoffnungen hingegen waren schon fast zwangsweise beendet, als das Rennen kaum begonnen hatte. Bereits nach der Aufwärmrunde konnte der durch eine neue Anzeigenkampagne des scheidenden Motorlieferanten Renault – „Der Antrieb für angehende Führungskräfte“ – gestärkte Deutsche den Leerlauf nicht mehr einlegen, weshalb der Motor abstarb. Beim Neustart wurde er deshalb ans Ende des Feldes strafversetzt, doch seine beginnende Aufholjagd ging nur bis zur zweiten Kurve. Dann stieß ihn von hinten Tyrrell-Pilot Jos Verstappen (der übrigens das Gegenteil behauptet) heftig

an und zerstörte den Hinterreifen des Williams, der daraufhin mitsamt allen Hoffnungen im Kiesbett versank. Die Diskussionen, wer schuld sei, tragen leider kaum zur Verbesserung der deutsch-holländischen Beziehungen bei.

Für den gerade wieder im Aufschwung befindlichen Frentzen ist der Ausfall ein herber Rückschlag. Im unter Druck geratenen Williams-Gebilde hatten sich Risse gezeigt, nachdem die Konkurrenz mehr und mehr aufgeschlossen hatte. Villeneuve hatte die Überheblichkeit der Strategen beklagt, Frank Williams sprach ihm daraufhin kategorisch das nötige Urteilsvermögen ab, Motorenmann Bernard Dudot forderte gar Damon Hill zurück, und Patrick Head, Kopf der Williams-Technikbrigade, verpaßte Frentzen eine schallende Ohrfeige. Nach Ansicht des Propheten würde der Deutsche vielleicht fünf, aber sicher keine dreißig Grand Prix gewinnen können. Grund: zu viele Mankos, vor allem beim Start. So etwas kann durchaus motivierend wirken – und Frentzen hat bewiesen, daß er Kritik zu kontern weiß – vorausgesetzt, er hat ein gutes Auto. Frentzen über den neuerlichen Schicksalsschlag: „Ich bin bitter enttäuscht“. Und weg war er.

So deutete in Silverstone vieles darauf hin, daß Michael Schumacher erneut die Schwäche des großen Gegners Williams – kombiniert mit der eigenen Stärke – würde nutzen können. In der 21. Runde faßte er als erster Favorit neue Reifen, Villeneuve folgte auf dem Fuß. Er hatte schon zuvor festgestellt, daß der linke Vorderreifen offenbar nicht richtig festsaß. Es dauerte, bis die verklemmte Radmutter gelöst war, und der Vorfall paßte zur allgemeinen Nervosität beim Jubiläumss-Rennstall. Die Wechselfrist erhöhte sich dadurch auf 33 Sekunden, während Schumacher nur deren sieben gebraucht hat. Doch beim zweiten Ferrari-Stopp in Runde 37 wende-

te sich das Schicksal. Schon vor der Einfahrt in die Box stieg unheilvoller Qualm aus dem linken Hinterrad. Ein defektes Radlager machte für Schumacher aus der Rennbahn eine Rollbahn. Er kam zwar noch einmal in die Box, doch von dort ging es schnurstracks in die Garage.

„Schade“, sagte ein etwas enttäuschter Schumacher nach seinem ersten technischen Ausfall der laufenden Saison, „aber das Positive ist, daß wir im Rennen absolut wettbewerbsfähig gegenüber Williams sind, was meine eindeutige Führung bewiesen hat. Aber technische Probleme passieren eben manchmal.“ Und manchmal häufiger. Auch Eddie Irvine mußte kaum zehn Minuten später vorzeitig den Dienst quittieren: eine Antriebswelle verwendete, kaum, daß er die Box mit einer vehementen Beschleunigungsorgie verlassen hatte.

Effizient war einmal mehr Ralf Schumacher. Immer wenn er ins Ziel kommt, landet er auch in den Punkten. Obwohl zunächst von einem qualitativ unterlegenen Reifensatz gehemmt, fügte sich alles zu einem für ihn zufriedenstellenden fünften Platz. Sicher ein Argument mehr für Manager Willi Weber, der mit Teamchef Eddie Jordan ein paar Vertragsänderungen des Kontraktes für 1998 durchgesprochen hat. Rivale Fisichella verschenkte durch einen späten Ausritt nach einem Fahrfehler alle Chancen. Rang sieben ist die undankbarste Platzierung, wie der Italiener selbst weiß: „Ich bin auch sehr ärgerlich auf mich.“

Damon Hill hat seinen Frust schließlich auch auf der Piste und nicht nur am Kragen nörgelnder Journalisten abgebaut. Der Motivations-Zwist mit Arrows-Teamchef Tom Walkinshaw vor dem Rennen hatte schon mit einer Bestzeit im vom strömenden Regen abgekühlten Warm-up eine Wendung zum Positiven genommen. Das Motorenpech von Prost-Pilot Shinji Nakano in der letzten Runde wandelte Hill mit einem Sprung auf Rang sechs schließlich in ein von seinen Landsleuten frenetisch gefeiertes Pünktchen um: „Es ist so großartig, als ob ich gewonnen hätte.“

Für eine knappe Runde durfte die Benetton-Aushilfe Alexander Wurz das Glücksgefühl genießen, wirklich Erster zu sein, ehe er als Letzter von allen zum ersten Reifenwechsel mußte. Nutznießer war Jacques Villeneuve, der sich so die Führung zurückholen konnte. Als er den Williams zum zweiten Reifenwechsel steuerte, begann die Ein-Stopp-Strategie von McLaren zu greifen. Häkkinen schnappte sich nach 45 Umläufen die Führung, und sein erster Sieg im 88. Anlauf zeichnete sich am Horizont ab. In Schlagdistanz von weniger als einer Sekunde spitzte sich das Rennen auf das Duell an der Spitze zu, das dann doch nicht durch ein für die Glaubwürdigkeit des Sports so dringend benötigtes Überholmanöver entschieden wurde. Fünf Runden vor Schluß konnte Villeneuve kampflös vorbeiziehen, als der Finne mit dem antriebslosen Silberpfeil im Grün ausrollte und am liebsten auch darin versunken wäre.

Quälend langsam schob sich sein Körper aus dem Cockpit. Die Handschuhe warf er der applaudierend Trost spendenden Menge über den Zaun. Dann riß er für einen Moment die Hände hoch – in der Rolle eines moralischen Siegers – ehe er kräftig in seine feuerfeste Haube schneuzte. „Ich habe an diesem Wochenende alle Stimmungslagen durchgemacht“, sagte der bereits im Qualifying von Villeneuve abgefangene Finne. „Ich hatte alles unter Kontrolle, und trotz der Probleme an meinem Hinterreifen wäre Jacques nicht vorbeigekommen.“ Teamchef Dennis ernüchert nach dem zweiten knapp verpaßten Sieg in drei Rennen: „Enttäuschung ist ein zu häufig gewordenes Gefühl für unser Team. Aber ein überlegtes, professionelles Angehen der zweiten Saisonhälfte wird uns zu Ergebnissen führen.“ Ergänzt wird diese Kampfansage von Mercedes-Sportchef Norbert Haug: „Wir sehen uns in Hockenheim.“

Um aus sauer lustig zu machen.

*Elmar Brümmer*

LAT. ALLSPORT. EMPICS



**RENNERGESAMT**

- Jacques Villeneuve**  
Williams-Renault FW19; 1:28.01,665 (59 Runden, 206,703 km/h)
- Jean Alesi**  
Benetton-Renault B197; 1:28.11,870 (206,304 km/h)
- Alexander Wurz**  
Benetton-Renault B197; 1:28.12,961 (206,261 km/h)
- David Coulthard**  
McLaren-Mercedes MP4-12; 1:28.32,894 (205,488 km/h)
- Ralf Schumacher**  
Jordan-Peugeot 197; 1:28.33,545 (205,462 km/h)
- Damon Hill**  
Arrows-Yamaha A18; 1:29.15,217 (203,864 km/h)
- Giancarlo Fisichella**  
Jordan-Peugeot 197; 58 Runden
- Jarno Trulli**  
Prost-Mugen Honda JS45; 58 Runden
- Norberto Fontana**  
Sauber-Petronas C16; 58 Runden
- Tarso Marques**  
Minardi-Hart M197; 58 Runden
- Shinji Nakano**  
Prost-Mugen-Honda, 57 Runden

**AUSFÄLLE**

- Mika Häkkinen**  
McLaren-Mercedes MP4-12; 52 Runden, Motorschaden
- Jan Magnussen**  
Stewart-Ford SF1; 50 Runden, Motorschaden
- Jos Verstappen**  
Tyrrell-Ford 025; 45 Runden, Motorschaden
- Eddie Irvine**  
Ferrari F310B; 44 Runden, Antriebswelle
- Mika Salo**  
Tyrrell-Ford 025; 44 Runden, Motorschaden
- Johnny Herbert**  
Sauber-Petronas C16; 42 Runden, Getriebeelektronik
- Michael Schumacher**  
Ferrari F310B; 38 Runden, Radlager
- Rubens Barrichello**  
Stewart-Ford SF1; 37 Runden, Motorschaden
- Pedro Diniz**  
Arrows-Yamaha A18; 29 Runden, Motorschaden
- Heinz-Harald Frentzen**  
Williams-Renault FW19; 0 Runden, Unfall
- Ukyo Katayama**  
Minardi-Hart M197; 0 Runden, Unfall

**SCHNELLSTE RUNDEN**

- Michael Schumacher 1.24,475
- Jacques Villeneuve 1.25,082
- Eddie Irvine 1.25,236
- Ralf Schumacher 1.25,872
- Mika Häkkinen 1.25,988
- Giancarlo Fisichella 1.26,119
- Johnny Herbert 1.26,232
- Jean Alesi 1.26,260
- Alex Wurz 1.26,429
- Damon Hill 1.26,471
- David Coulthard 1.26,475
- Jarno Trulli 1.26,610
- Shinji Nakano 1.26,778
- Pedro Diniz 1.27,111
- Jan Magnussen 1.27,586
- Norberto Fontana 1.27,783
- Rubens Barrichello 1.27,877
- Mika Salo 1.28,053
- Tarso Marques 1.29,100
- Jos Verstappen 1.29,137
- Heinz-Harald Frentzen Unfall
- Ukyo Katayama Unfall

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

STATISTIK SILVERSTONE/GROSSBRITANNIEN

# Pech für McLaren und Ferrari, Glück für Villeneuve

**Heinz im Glück? Welt gefehlt!**

Der Start muß verschoben werden, als er nicht in den Leerlauf schalten kann. Bei Frentzens Aufholjagd vom Ende knallt Jos Verstappen in ihn. „Ich kam gut weg, aber dann flog Frentzen an allen vorbei“, so Verstappen. „Er war natürlich schneller als wir alle, aber als er vorbei war, zog er scharf nach links und zerstörte mir den Frontflügel – unglaublich. Sogar die Antenne ging zu Bruch, so daß ich dem Team noch nicht einmal sagen konnte, wann ich an die Box kommen wollte.“

**Italienische Momente**

Giancarlo Fisichella ist stinksauer über sich selbst, als er nach seinem ersten Boxenstopp in der Copse-Kurve geradeaus fährt. „Ich habe einen Riesenfehler gemacht, der mich das Rennen gekostet hat. Es hätte ein Podiumsplatz herauspringen können, denn wir haben von einer Zwei- auf eine Ein-Stopp-Strategie gewechselt. Ich war deutlich vor den Benetton, als ich Mist gemacht habe.“ Der Ausflug durch den Kies kostet den Italiener schließlich noch einen weiteren Reifenwechsel.

**Sauber, Johnny!**

Johnny Herbert wandelt Startrang neun sofort in eine fünfte Rennposition um und fährt mit einer Zwei-Stopp-Strategie. „Nach dem zweiten Stopp in Runde 41 konnte ich nicht gleich einen Gang einlegen. Danach fühlte sich das Auto etwas komisch an. Am rechte Vorderreifen hatte ich eine Rille, also mußte ich ein drittes Mal das Rennen unterbrechen. Als ich wieder losfuhr, trat das Getriebeproblem erneut auf. Ich kam wieder herein und ließ das Lenkrad wechseln, aber ich konnte immer noch keine Gänge einlegen.“

**Aufwärtstrend beim Weltmeister**

Damon Hill hatte sportlich gesehen sein bisher bestes Wochenende, das allerdings mit einer harschen Kritik durch Teamchef Tom Walkinshaw begonnen hatte. Hill rettete seine Ehre mit der schnellsten Zeit im verregneten Warm-up und einem Pünktchen für den sechsten Platz im Rennen. Dabei profitierte er vom Unfall von Shinji Nakanos Prost in der vorletzten Runde, nachdem der junge Japaner teilweise die Benetton jagen konnte.

**Mit Ford fort, mit dem Zug zurück**

Ford erlebte ein Waterloo, als alle vier Fordgetriebenen Rennwagen mit Motorschäden ausfallen. Die Tyrrell ED5-Einheiten hauchten etwa zeitgleich ihr Leben aus, und die V10-Motoren hielten in Barrichellos Stewart 37 Runden, bei Magnussen deren 50. Der Däne war im Qualifying mit dem neuen Project7-Motor schneller als der von erheblichen Triebwerksproblemen aufgehaltene Barrichello.

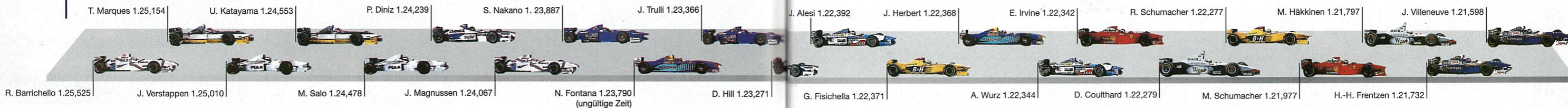


**DATUM 13. Juli 1997**  
**STRECKE Silverstone, England**  
**STRECKENLÄNGE 5,12 km**



DARRIN HEATH

## Startaufstellung



**SCHNELLSTE RUNDE**

**Michael Schumacher**  
FERRARI F310B, RUNDE 35  
ZEIT: 1.24,475 MIN.; SCHNITT: 217,781 KM/H

**SCHNELLSTER BOXENSTOPP**

**Michael Schumacher**  
FERRARI F310B  
ZEIT: 25,278 SEK.

**SCHNELLSTER (RENNEN)**

**Mika Häkkinen**  
(AUF HANGAR STRAIGHT)  
MCLAREN MERCEDES MP4-12  
GESCHWINDIGKEIT: 305,023 KM/H

**LANGSAMSTER (RENNEN)**

**Tarso Marques**  
(AUF HANGAR STRAIGHT)  
MINARDI-HART M197; GESCHWINDIGKEIT: 274,603 KM/H

**POLE POSITION**

**Jacques Villeneuve**  
WILLIAMS-RENAULT FW19  
ZEIT: 1.21,598 MIN.; GESCHWINDIGKEIT: 225,459 KM/H

**SCHNELLSTER (QUALIFIKATION)**

**Giancarlo Fisichella**  
(AUF HANGAR STRAIGHT)  
JORDAN-PEUGEOT 197  
GESCHWINDIGKEIT: 300,75 KM/H

**LANGSAMSTER (QUALIFIKATION)**

**Tarso Marques**  
(AUF HANGAR STRAIGHT)  
MINARDI-HART M197  
GESCHWINDIGKEIT: 282,557 KM/H



## GOODYEAR SILVERSTONE

**REIFEN**

Goodyear kam mit 2300 Eagle Rennreifen nach Silverstone: 1000 Prime/Optional-Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone brachte 1300: 584 Prime/Optional-Slicks und 716 Regenreifen

**RENNABSTIMMUNG**

Die Autos lassen sich hier nur schwer abstimmen. Der Kurs, zusammen mit dem Österreichring der schnellste im Kalender, hat schnelle Stellen wie Stowe und Becketts, aber auch langsame wie die Club-Kurve. Copse und Stowe sind schneller als früher, weshalb weniger Abtrieb genügt. Für die Becketts braucht man ein Auto, das gut auf Richtungswechsel reagiert.

**WETTER**

Qualifying: heiß und trocken  
Rennen: heiß und trocken

STRECKENKARTEN VON BIZARRE CREATIONS, FORMEL-1-SPIEL AUF SONY PLAYSTATION UND PC-CD-ROM, © PPSYGNOSIS

# 1a F1 Grüße



Publicity beim Volksfest: Eddie Jordan läßt sich für das heimische Publikum in Silverstone immer wieder pralle Überraschungen einfallen...



Beim Jordan-Team bedient man sich gerne umfangreicher Belege, um tiefere Einblicke ins Teamgeschehen zu geben...



Piers Brosnan, James Bond für einen Film, beobachtet die Schauspielkünste in der Formel 1



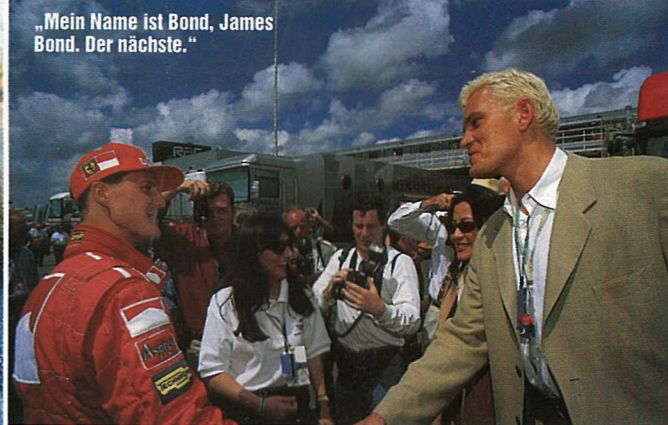
Gelassenheit im Hause Schumacher – Görinns Michael ist noch immer auf WM-Kurs



Noch verträumt, bald abgeräumt – Alexander Wurz zum ersten Mal auf dem Podium



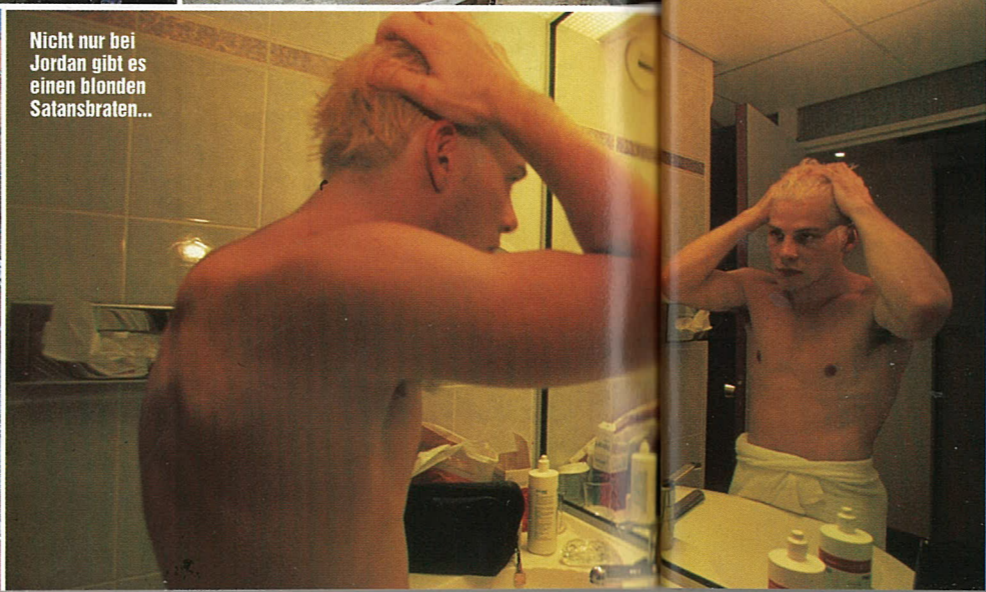
Model-Sammlung (von links): Jos Verstappens Frau Sophie, Mika Salos Freundin und Heinz-Harald Frenzens Tante



„Mein Name ist Bond, James Bond. Der nächste.“



Der Jubel, der Mika Häkkinen entgegenschlug, gilt dem gesamten Team. Sogar Mercedes-Sportchef Norbert Haug muß Autogramme geben



Nicht nur bei Jordan gibt es einen blonden Satansbraten...



Beim 100. Sieg lächelt der Chef auch mal – oder entlockt Sarah Ferguson Frank Williams diesen seltenen Gesichtsausdruck?

## ALLE GEHEIMNISSE DER RENNEN IN MONTRÉAL UND

### Talfahrt für den Champion

Der Kampf zwischen Damon Hill und Pedro Diniz ist sehr viel spannender, als zunächst zu erwarten war. In den ersten vier Rennen der Saison war der Brite im Qualifying durchschnittlich 1,07 Sekunden schneller als sein Teamkollege. In drei der letzten vier Grand Prix aber war der Abstand sehr viel enger.

Auf dem fahrerorientierten Kurs von Monte Carlo war Diniz nur 0,19 Sekunden langsamer, in Montréal gar nur 0,05 Sekunden. In Frankreich schließlich startete er erstmals vor dem Weltmeister. Hill hatte sich zuvor gedreht und fuhr daher nur im Ersatzauto. Trotzdem war seine Leistung enttäuschend. „Leider war es trocken, denn Regen ist besser für uns“, sagte Hill.

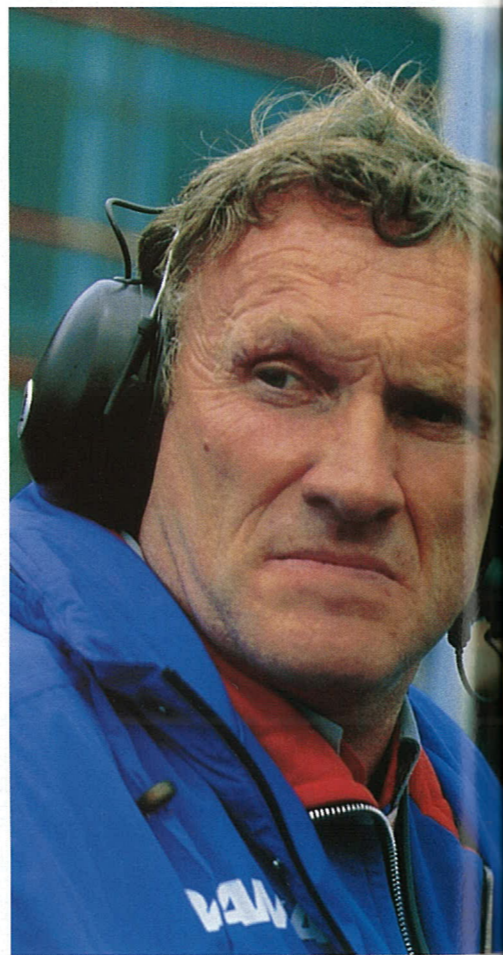
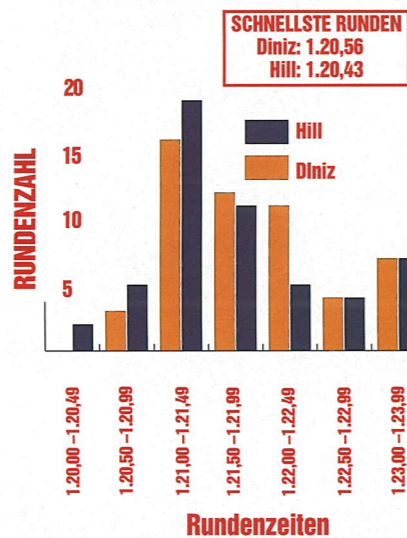
Tom Walkinshaw reagierte etwas gereizt: „Es nutzt uns nichts, auf Regen zu hoffen. Wir müssen unter allen Bedingungen schnell sein.“

Und wie hat es im Rennen ausgesehen? Beide fuhren in Magny-Cours eine beträchtliche Distanz, so daß man die Teamkollegen bis zum Dreher von Diniz und mit Ausnahme der Runden während der Boxenstopps vergleichen kann. Das Ergebnis ist für den Weltmeister relativ ernüchternd: Seine durchschnittlichen Rundenzeiten

betragen 1.22,28 Minuten, doch Pedro Diniz war mit einem Schnitt von 1.22,44 Minuten nur 0,16 Sekunden langsamer.

Arrows scheint in Frankreich durch die Talsohle gegangen zu sein. Vor Silverstone hat das Team aber noch immer keinen einzigen Punkt erkämpft – nur Minardi teilt dieses Schicksal.

#### HILL UND DINIZ: SCHNELLSTE RUNDENZEITEN



Verstimmung zwischen Arrows-Teamchef Tom Walkinshaw und Damon Hill?

## MAGNY-COURS



### IN KÜRZE

#### Mein Name ist Nobs...

...wer mich mag, kriegt ein Drops, und wer mich ärgert, geht hops. Hops gegangen wäre Norberto Fontana bei Sauber aber selbst fast um ein Haar. Seine Leistungen in Frankreich (im Qualifying 1,5 Sekunden schlechter als Sauber-Teamkollege Johnny Herbert, drei statt eines geplanten Boxenstopps, und ein Unfall in Runde 41) waren nicht gerade überzeugend.

Fast unbemerkt aber fuhr er die zwölftschnellste Runde (fast eine Sekunde schneller als Herbert), obwohl er seit einem Sauber-Test nach dem GP von Portugal 1996 nicht mehr in einem Formel 1-Auto saß. Fontana fährt nun auch in Silverstone.

#### Alex besser als Jean?

Ein anderer Newcomer, Alexander Wurz, wurde in Frankreich hochgelobt. Er qualifizierte sich vor Alesi, weil er in der diffizilen Passage vor Start und Ziel schneller war.



MARTIN EICHOHLAT/DARREN HEATH/ALSPORT

### Prost beinahe perfekt..

Jarno Trullis Boxenstrategie in Magny-Cours war äußerst mutig. Alain Prost rief ihn in Runde 30 herein. Anschließend verfolgte er Jean Alesi, der Fünfter wurde.

Trullis zweiter Halt fand in Runde 52 statt. Es war noch trocken, aber Regen kündigte sich an. Prost setzte auf Intermediates. Trulli: „Das war keine schlechte Wahl, doch meine Reifen litten im Trockenen zu sehr.“



### Der Teufel steckt im Mikrochip

Beide Tyrrells wurden in Magny-Cours von Software-Defekten lahmgelegt, die zu Totalausfällen des elektrischen Systems führten. Jos Verstappen hatte in Runde 16 einen Unfall, weil seine Drosselklappe offen blieb, und Mika Salo (links) fiel mit einem Elektrikdefekt in Runde 61 aus.

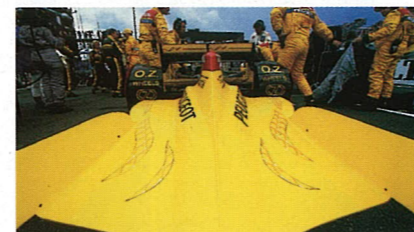
„Da steckte der Teufel im

Softwareprogramm, und zwar schon seit einiger Zeit“, erklärte der Technische Direktor Harvey Postlethwaite. „Wegen einer komplexen Interaktion aller Systeme entstand in Frankreich eine Kettenreaktion, die diesen versteckten Fehler schließlich zum Vorschein brachte. Nach dem Rennen haben wir mit unseren Zulieferern einige Simulationen durchgespielt und das Problem lösen können.“

### Vollgas in Frankreich

Jordan dominierte beim GP von Frankreich die Geschwindigkeitsmessungen. Giancarlo Fisichella war mit 297,6 km/h der Schnellste im Qualifying, und Ralf Schumacher übertraf diesen Wert im Rennen mit 305,7 km/h sogar noch.

Jordan testete im Qualifying auch ein neues Differential. Das Team sagt, daraus ergebe sich nur im Hinblick auf den Reifenverbrauch ein Vorteil, nicht aber auf der Stoppuhr. Ralf aber gelang es, damit die drittschnellste Zeit in den Asphalt zu brennen...



### Anti-Blasenrezept: Trockenrasur?

Das größte Problem in der Formel 1 sind augenblicklich Blasen auf den Reifen. Das jüngste Modewort im Grand Prix-Sport lautet daher 'Rasieren'. Einfach ausgedrückt sind die ultraweichen Goodyear-Reifen schnell, aber kurzlebig, während die Bridgestone-Gummis dauerhafter, aber in den entscheidenden Runden langsamer sind.

Die erste 'Trockenrasur' fand in Kanada statt. „Es gab dort einen neuen Asphaltbelag, was wir nicht wußten, deshalb waren wir etwas zu sehr ans Limit gegangen“, erklärte Tony Shakespeare von Goodyear. „Beim 'Rasieren' wird eine Gummischicht abgehobelt, um die Temperatur zu verringern. Je größer die Gummimenge ist, desto mehr Hitze speichert sie. Es hat funktioniert – und David Coulthard hat auf beeindruckende Weise gezeigt, wie. Er hat einen Rundenrekord gefahren, als

sein Reifensatz bereits 37 Runden hinter sich hatte.“

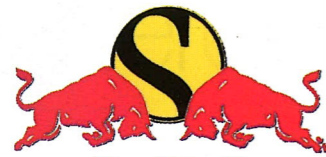
Coulthard verlor das Rennen dramatisch, als er nach dem Wechsel seiner blasenübersäten Reifen Startprobleme hatte. „In einer solchen Situation holt man ein Auto immer an die Box“, verteidigte McLaren-Chef Ron Dennis die Entscheidung. „Nach Blasen folgt ein kapitaler Reifenschaden, und das können wir aus Gründen der Sicherheit nicht vertreten.“

Shakespeare entgegnet: „McLaren hätte nicht zwangsläufig wechseln müssen. Blasen verschlechtern die Rundenzeiten, sind aber kein Sicherheitsrisiko.“

In Magny-Cours waren Reifenblasen

kein Thema. In einem Reifenkrieg aber ist immer eine extreme Mischung gefragt – und die brachte das Unternehmen aus Akron nach Frankreich. Shakespeare lakonisch: „Kommen wir mit einer vorsichtigen Mischung, treten uns die Teams in den Hintern.“





Red Bull  
SAUBER PETRONAS

# Team News

## Ein Podiumsplatz ist für Johnny bald in Sicht

ZEHN Sekunden trennten Johnny Herbert im Grand Prix von Kanada von einem dritten – vielleicht sogar zweiten – Platz. Doch nach der Hälfte des Rennens geschah etwas Bizarres: Johnny lag in seinem Red Bull-Sauber-Petronas an hervorragender fünfter Position und kämpfte mit Jean Alesi und Giancarlo Fisichella um den dritten Platz. Dabei war Johnny mit einer Ein-Stopp- und die beiden anderen mit einer Zwei-Stopp-Strategie unterwegs. Leider handelte sich Johnny nach seinem Stopp durch

einen defekten Tempobegrenzer eine 10-Sekunden-Strafe ein. „Es wurde behauptet, ich hätte beim Abziehen einer Visierfolie den Schalter berührt“, lachte Johnny, „aber glauben Sie mir, es war ein Verkabelungsproblem!“ Dem fünften Platz in Montréal folgte ein achter beim Grand Prix von Frankreich. „Mit dem Regen-Set-up sind wir ein Risiko eingegangen, das sich nicht ausgezahlt hat“, gab Johnny zu. „Bezüglich des Regens hatten wir recht, nur leider kam er zu spät.“



Mit einer beherzten Fahrt stürmte Johnny Herbert in Montréal in eine gute Position, doch ein Podiumsplatz blieb ihm leider verwehrt

## Petronas will hoch hinaus

DAS Red Bull-Sauber-Petronas-Team dient Petronas als ideale Plattform für seine weltweiten Zukunftspläne.

Petronas – die Abkürzung für Petrolian Nasional Berhad – entstand 1974 als Malaysias staatliche Öl- und Gasgesellschaft. Dank der Erfolge in Malaysia strebt das Unternehmen seit 1990 in die Weltmärkte – begleitet von einer Imagekampagne in der Formel 1.

„Als Petronas nach einem Partner suchte, bemühten wir uns gerade um einen Sponsor aus der asiatisch-pazifischen Region“, erklärt Fritz Kaiser von Red Bull-Sauber-Petronas. „Petronas erkannte, wie gut die Formel 1 zur Vermarktung dient, und wir sind der Meinung, daß den asiatischen Märkten die Zukunft gehört.“

Red Bull-Sauber erhielt den Zuschlag gegen andere starke Wettbewerber. „Was Petronas überzeugte“, erklärt Kaiser, „war unsere langfristige Strategie, unsere solide Unternehmensplanung und – nicht zuletzt – Peter Sauber als seriösem Geschäftsmann.“

Petronas hält 40 Prozent der Anteile der Sauber Petronas Engineering AG, die für die

Entwicklung der Sauber-Rennwagen und des Sauber-Petronas V10-Motors, aber auch allgemeiner Forschungs- und Entwicklungsarbeiten verantwortlich zeichnet.

Das Formel-1-Engagement ist ein Schlüsselement in der internationalen Markenkampagne von Petronas, die darauf abzielt, Malaysia als Wachstumsmarkt bekanntzumachen. Petronas nimmt als hochmodernes multinationales Ölversorgungsunternehmen eine nationale Vorbildrolle ein. Der Ölindustrie kommt in Malaysias Bemühungen, sich bis 2020 als vollständige Industrienation zu etablieren, eine zentrale Funktion zu. Die Formel 1

Petronas, Malaysias nationaler Öl- und Gasversorger, wirbt durch die Formel 1 weltweit



dient dabei als Katalysator für die Entwicklung des Landes, einen fortgesetzten Technologietransfer und technische Ausbildungsprogramme. Petronas-Präsident Tan Sri Dato' Mohd Hassan Marican faßt die Ziele so zusammen: „In unserem Bemühen um eine Globalisierung werden wir auf bisherige und neue Partner zurückgreifen, mit denen wir Wertvorstellungen, Herangehensweisen und Philosophien teilen, vor allen Dingen aber solche Partner, die Petronas als nationales Ölversorgungsunternehmen akzeptieren können.“

Schon heute sind die beiden Petronas-Türme im Zentrum Kuala Lumpurs weltbekannt und symbolisieren die doppelten Siegesabsichten des Teams.

## Sauber-Testfahrer Fontana bestreitet ersten Grand Prix

BEIM Grand Prix von Frankreich war zum ersten Mal seit Riccardo Zunino 1981 wieder ein argentinischer Fahrer am Start. Zu Ehren dieses Ereignisses schickte Carlos Reutemann, Formel-1-Fahrer der siebziger Jahre und möglicher nächster Präsident Argentiniens, ein Fax an Red Bull-Sauber-Petronas-Fahrer Norberto Fontana, in dem zu lesen war: „Ich wünsche Dir viel Erfolg beim Debüt und eine lange Formel-1-Karriere.“

„Dies ist eine fantastische Gelegenheit“, so Fontana, „und ich bin Peter Sauber und dem Team zu tiefst dankbar für ihr Vertrauen.“

Fontana, der Testfahrer des Teams, ersetzte Gianni Morbidelli, der sich bei Testläufen in Magny-Cours zehn Tage zuvor einen Arm gebrochen hatte. „Norberto hält den Formel-3-Rundenrekord auf dieser Strecke, und er hat eine Chance verdient“, sagte Peter Sauber. In seiner besten Runde war Norberto fast eine Sekunde schneller als Johnny – und daher auch in Silverstone am Start.

Morbidelli schickte dem Team ein Fax mit einer Karikatur sein-



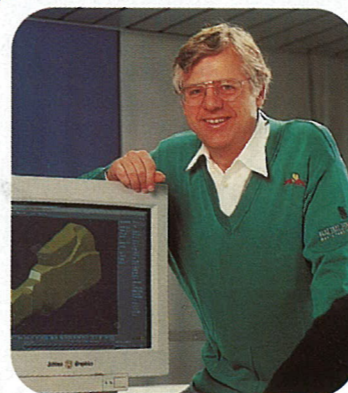
erselbst, Glückwünschen für das Rennen und einer extrem unangenehmen Nachricht an Johnny Herbert!



## Leo Ress CHEFDESIGNER

LEO RESS, Chefdesigner des Red Bull-Sauber-Petronas-Teams, ist einer der leisen Männer der Formel 1, immer zufrieden damit, im Hintergrund zu stehen.

Ress wurde am ersten Tag des Jahres 1951 geboren und schloß 1979 sein Studium an der Technischen Hochschule Aachen ab. Unmittelbar danach heuerte er bei Mercedes-Benz an, bevor er 1982 zu BMW ging. 1985 begann seine Laufbahn bei Sauber. Unter seiner Leitung gewann das Team 1989 und 1990 die Sportwagen-WM. „Die Formel 1 läßt einem nie viel Zeit zum Verschnaufen“, sagt Leo, „aber wenn ich kann, fahre ich Ski oder Wasserski.“



## Sauber Kurzinfos

### JOHNNYS LOTUS

Johnny Herbert machte kürzlich eine Reise in die Vergangenheit, als er beim Goodwood Festival of Speed im Juni den Lotus 72 des 1978 in Monza tödlich verunglückten Formel-1-Fahrers Ronnie Peterson fuhr. „Eine tolle Erfahrung“, sagte Johnny, „aber es war auch eigenartig, mit so wenig Abtrieb zu fahren.“



### RENNFIEBER

Red Bull lud Formel-1-Freaks während eines Vortests zum britischen Grand Prix am 3. Juli zu einem fabelhaften Tag in Silverstone ein.

### CAPITALE ATTRAKTION

Am 7. Juli hielt ein Red Bull-Sauber-Petronas C16 Einzug in das Szene-Café des englischen Radiosenders Radio Capital in London, wo er als Hauptausstellungsstück eine Woche lang große Menschenmengen anlockte.

### HAPPY BIRTHDAY, JOHNNY!

Johnny Herbert wurde am Freitag vor dem GP von Frankreich 33 Jahre alt.

### SAUBERE SACHEN

Wie wär's mit einem Original-Outfit des Red Bull-Sauber-Petronas-Teams? Die Red Bull-Sauber-Boutique ist unter 0041-61 983 8383 (Telefon) oder 0041-61 981 6085 (Fax) zu erreichen.

### KAMPF DER ROTEN STIERE

Red Bull wird am Samstag des deutschen Grand Prix auf der Jochen Mass Eagle-Kartbahn in Mannheim ein Kartrennen ausrichten. Zu gewinnen gibt es signierte Helme von Johnny Herbert und Gianni Morbidelli.

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

Die beiden charakteristischen Petronas-Türme stehen im Zentrum von Kuala Lumpur













und viel mehr!

Dear Enthusiast,

Welcome to this year's new professional rally and road motorsport accessories and equipment catalogue. It's now even bigger and better for 1997 with a staggering 252 full colour pages showing our carefully selected range of stock. For 1997 we have included several new suppliers. We are confident you will find your catalogue even more helpful and even better value packed than ever before.

We are primarily a mail-order company celebrating over 20 years' experience in the business of providing road, race and rally equipment to the competition. We are constantly improving our service to you the customer, having a 22 line order hotline, a 24 hour ordering service and a highly integrated computer system so we can inform you there and then of the availability of goods, cost and a technical support helpline for any support you may require. Our staff are all motorsport enthusiasts, well trained and well informed so you can call with confidence.

In addition, our transit facilities offer visitors a fitting service in most parts. Why not visit our new 10,000 sq ft purpose built showroom near Wrexham and see the large variety of goods which is on display. You will find our staff most helpful, you can buy goods there and then or take away with you or we will deliver them direct to your doorstep. I know you will enjoy looking through our 1997 catalogue as the many new and exciting products we have to offer.

Alan R. Mather  
 Sales & Marketing

## Experience and off

### UK SALES TEAM

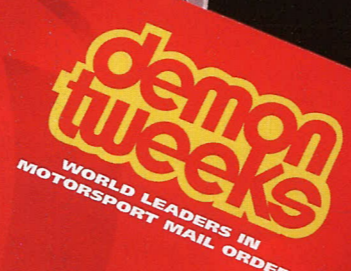


### EXPORT SALES TEAM



### WHEEL & TYRE




  
 WORLD LEADERS IN  
 MOTORSPORT MAIL ORDER



### DEMON TWEKS

Weltführendes Motorsport - Verandhaus • 26 Jahre  
 Erfahrung im Bereich des Motorsportzubehörs  
 • Wir bieten Ihnen über 1000 Produkte der führenden  
 Herstellern weltweit, an • Ausgezeichneter Kundendienst.  
 Rufen Sie uns doch an - faxen Sie uns Ihre anschrift - oder schreiben  
 Sie einfach eine Postkarte! Wir Schicken Ihnen  
 sofort Ihren 252 - seitigen 'Demon Tweeks' Katalog  
 kostenlos zu. 'Demon Tweeks' Abt 138, 75 Ash Road South,  
 Wrexham Industrial Estate, Wrexham, Clwyd, LL13 9UG  
 ENGLAND. Tel: 44 1978 664462 Fax: 44 1978 664467

**Haben Sie schon Ihren Katalog bestellt?**

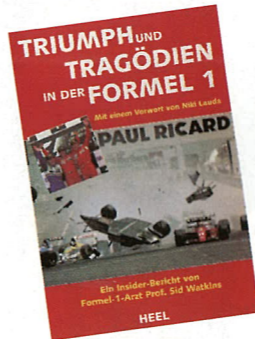
# kaufrausch

Formel 1-Shop



## Doppelt hält besser

Mit seinen Kunstdrucken hat sich Heinz Jürgen Wagner bereits einen Namen gemacht. Neben 1992 von Michael Schumacher und dem Künstler selbst unterzeichneten sowie von Gerhard Berger, Jean Alesi und anderen signierten, stets streng limitierten Drucken gibt es nun das Motiv des deutschen Dreigestirns in Action – auf 500 Stück limitiert, im Format von 80 x 60 cm für DM 250,- bei Sportscar Studio (Tel.: 06074-42286).



## Tragikomisch

Der etablierte Formel 1-Arzt Prof. Sid Watkins handelt in seinem eigenwillig gegliederten Buch unzählige Episoden im forsch-trockenen Medizinerstil ab, von den Kämpfen um Hubschrauber und Medizinzentren bis hin zu Fahrer- und Rennstreckentypen und FIA-Präsidenten. Der ab und an einer gewissen Selbstherrlichkeit verfallende, passionierte Whiskytrinker Sid Watkins gibt am Ende des Buches über allerlei Fakten und Statistiken Aufschluß. Eine wertvolle Bibliographie schließlich listet diverse medizinische Untersuchungen im Motorsport auf. Sid Watkins: **Triumph und Tragödien in der Formel 1**, 230 S., DM 39,80; Heel-Verlag (Tel. 0531-799079).

## Overalls over alles

Gerhard Bergers Blaumann von Hockenheim '96 begleitete den Österreicher, wie man sich erinnert, durch fast alle Höhen und Tiefen, die ein Grand Prix-Pilot so durchleben kann: Nachdem er das Gros des Rennens an der Spitze verbrachte, verdampfte sein Renaultmotor fünf Minuten vor Schluß. Für DM 7000,- ist Bergers Dienstkleidung jenes Julitages zu haben. Nur DM 4900,- kostet Ralf Schumachers Rennoverall von dessen Jordan-Test in Estoril '96. Diese Juwelen aus feuerfestem Nomex sowie handsignierte von Barrichello und anderen gibt es bei *Qualifying - Der Rennsportladen*. (Tel.: 0621-682474; Fax: 0621-684615).



## Die kleine Welt der Formel 1

Wer nach einem Zuhause für sein 1:18-Modell eines F1-Boliden sucht, der ist bei der Firma Busching vermutlich genau an der richtigen Adresse: Das Modell **Formel 1-Boxencrew** gibt es in handbemalten rot oder blau für DM 520,- und als unbemalten Bausatz für DM 303,-. Bei *Busching* (Tel.: 04101-62073; Fax: 04101-691229).

## Toll aber teuer

Nach 'Loseblatt-Sammelwerken' zu Lübeck, Wien und anderen Städten, nach Dokumentationen zu 500 Jahren Post, der Entstehung des Automobils u.a. bietet der Archiv Verlag Braunschweig nun auch ein **Formel 1 Archiv** an. Mit einem Geleitwort von Niki Lauda, einem Vorwort von Helmut Zwickl und vielen schönen Bildern aus vernünftig unterteilten Kapiteln könnte man mit dem Ordner sicher viel Spaß haben. Selbst wenn einen der Ordner alleine schon 45 Mark kostet (in der Kunststoffausführung, Leder kostet DM 98,-). Der Inhalt, die Blätter selbst, sind nur im Abonnement (Mindestlaufzeit: 3 Jahre) erhältlich. Jede von 13 Lieferungen jährlich besteht aus jeweils fünf Blättern zu historischen Themen und zwei mit Statistik – und kostet DM 29,80. Pro Lieferung. Mehr Informationen gibt es beim Archiv Verlag (Tel.: 0531-1222-111; Fax: 0531-1222-199).



## Lieber Tom,

in der letzten Woche gab es ganz schön viel zu lachen. Zum Glück werden von den Wettbüros noch keine Wetten angeboten, wer 1998 welchen Motor bekommen wird.

Einige meiner Freunde haben ebenso wie ich spekuliert, daß im nächsten Jahr ein Arrows-Mugen Honda am Start stehen würde. Welch ein Unsinn!

Aber zurück zum Wesentlichen. Du sorgst auch in Zukunft für ein kräftiges Rauschen im Blätterwald, oder? Nur kurz nachdem Eddie Jordan ins Land des Lächelns getigert war und seinen Wahnsinnsdeal mit den Japanern abgeschlossen hatte, attackierte ein gewisser Herr aus Leafield die urlaubsreife Fahrweise seiner Vierzehn-Millionen-Mark Investition Damon Hill mit einem donnernden Feuerwerk an Kritik.

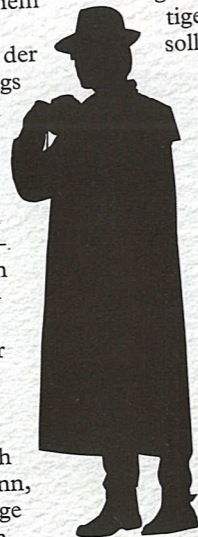
Tom Walkinshaw ist der Name des Mannes, der am Tage eines unspektakulären Freitagstrainings in Silverstone aus dem Nebel der Ungewißheit tritt und den versammelten Medien jene Schlagzeilen beschert, nach denen sie so händeringend gesucht hatten.

Das letzte Mal, als der Formel 1-Zirkus von einer so erdrutschartigen Kehrtwende erschüttert worden war, dürfte das Jahr 1977 gewesen sein. Niki Lauda hat zwei Rennen vor Saisonende die Weltmeisterschaft gewonnen und dann einfach das Ferrari-Team verlassen. Der Österreicher ist natürlich aus dem gleichen Holz geschnitzt wie Tom. Er sagt, was er denkt, und er neigt zu Schnellschüssen – so wie der urige Schotte. Um ehrlich zu sein: Ich glaube, daß Walkinshaw von Glück reden kann, in diesem Jahr nicht einen Fahrer vom Schläge eines Niki Lauda oder sogar eines Nigel Mansell im Arrows-Yamaha sitzen zu haben.

Wäre Piloten dieses Kalibers das widerfahren, was Damon Hill in Melbourne durchmachen mußte, hätten sie ihre Kritik vermutlich noch in der Einführungsrunde über den Streckenlautsprecher verbreitet.

Doch im Ernst: die meisten Beobachter verstehen nur zu genau, worauf Du hinauswillst. Ein Kerl, der soviel Kohle absahnt wie Hill, sollte ein wenig schneller sein als sein Kollege, der etwa die gleiche Summe mitbringen muß, um überhaupt ein Cockpit zu bekommen, denn das ist eher so eine Art finanzielles Qualifying...

Auf den ersten Blick wirkt Deine Kritik berechtigt, aber in der Disziplin Fahrermotivation ist sie vielleicht nicht gerade Nobelpreis-verdächtig. Ich habe schon immer zu denjenigen gezählt, die glauben, daß Damon erst in Hochform kommt, wenn man ihm ein wenig Feuer macht. Nicht, daß er ein Softie wäre, aber solche Dinge sollten vielleicht doch besser hinter verschlossenen Türen diskutiert werden.



Denk' mal drüber nach, Onkel Tom. Sogar Frank Williams, der in Angewandter Formel 1-Psychologie bestenfalls eine Drei minus verdient, hat bisher noch nicht öffentlich über seine Fahrer hergezogen – sieht man einmal davon ab, daß er Hill vor zwei Jahren als Hornochsen bezeichnet hat, nachdem selbiger den Benetton von Schumacher ins Aus befördert hatte.

Die Geschichte wurde von der Presse am Samstagmorgen ganz amüsant aufbereitet. Alle Fotos von Tom und Damon – in trauter Eintracht strahlend und durch gütliche Zuversicht untrennbar miteinander verbunden – kündeten von einer fröhlichen Zukunft.

Das alles wirkte etwa so überzeugend wie die Wahlversprechen von Politikern.

Bietet sich denn überhaupt noch eine Lösung an? Es scheint keinen besonders praktischen Weg zu geben, um Hill an Prost zu verhöckern. Ich glaube, Shinji Nakano durch Hill zu ersetzen, wäre vielleicht nicht gerade eine Ideallösung – es sei denn, jemand im Land der aufgehenden Sonne würde die Schmerzen mit einer kräftigen Finanzspritze zu lindern versuchen. Vielleicht solltest Du allen Ernstes demnächst bei Frank Williams vorbeischaun und fragen, ob er Damon nicht einfach für 1998 einen Vertrag anbieten könnte.

### Es scheint keinen praktischen Weg zu geben, um Hill an Prost zu verhöckern

Das hätte Vorteile für alle Beteiligten, denn die Presse würde Dir nicht mehr so sehr an den Fersen kleben und Damon und Du könntet den Rest der Saison

noch einigermaßen friedlich über die Bühne bringen. In diesem Zusammenhang konnte ich mir ein nettes Kichern nicht verkneifen, denn Renault-Sportchef Patrick Faure wird nachgesagt, er solle Frank Williams für einen ganz schönen Trottel halten, Hill 1996 zu feuern, sich jetzt aber zu wünschen, den amtierenden Weltmeister wieder am Lenkrad eines Williams zu sehen. Ich vermute, daß Du diese Meinung teilst, oder?

Wir mögen Dich alle wirklich sehr, sehr gerne, lieber Tom. Und wir glauben, daß Du auch irgendwann ein siegfähiges Grand Prix-Team aufgebaut haben wirst. Aber nach dem Theater vor Silverstone sind die Chancen, daß Damon Hill 1998 bei Dir bleiben wird, ungefähr so groß wie die Wahrscheinlichkeit, daß Ron Dennis einen Badeurlaub an der Ostsee bucht.

DER BOXEN-SPION.

# Als Rennfahrer hat man Unfälle. Immer wieder. So ist das halt.

AUSGABE 9/97 ERSCHEINT AM  
**20. AUGUST**

MIKA HÄKKINEN ÜBER ADELAIDE '95, SEINE ZEIT MIT SENNA, SEINE ANFÄNGE IN KARTS, SEINE EINSTELLUNGEN, SEINE KARRIERE... UND ALLES, WAS MIT DER FORMEL 1 ZU TUN HAT

MCCANN ERICSSON HAMBURG

elf

**GOOD choice.**

**EAGLE F1**  
Ihr Sicherheitsursprung  
aus der Formel 1

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

**Good to know.**

**GOOD YEAR**