

FERRARI SIEHT (FAST) ROT ● WURZ GANZ HAPPY

100%  
FORMEL 1

# F1

## RACING

JUNI 6/98 DM 7,80 S 65; sfr 8,00; bfr 196; lfr 190; Lit 11.000; pts 900



**MIKA WEITER VORNE**  
McLaren noch zu bremsen?

**DIE VERWANDLUNG I. MONTE CARLO**  
Vom Fürstentum zum Grand Prix-Kessel

**DIE VERWANDLUNG II. TEAM TYRRELL**  
Gestern Garagisten, morgen Visionäre?

**Exklusiver Augenschmaus**

# Champion in Bildern

Jacques wie ihn keiner kennt. Fast keiner



JACQUES VILLENEUVE WIE IHN KEINER KENNT

**Hochaktuell:**  
Überholen überholt?





# LEADER OF THE PACK



**F FOSTER'S®**  
AUSTRALIA'S FAMOUS BEER





**A26** Alexander Wurz, im heimlichen Österreich bereits ein Star, entwickelt sich in der Formel 1 zum Aufsteiger der laufenden Saison



**A20 & 83** Der Heim-Grand Prix brachte der Scuderia nicht den erhofften Triumph, kam manchem aber teilweise spanisch vor...



**F1**  
RACING

Titelfoto von LAT

Fotos auf diesen Seiten:  
Darren Heath, Charles Coates/LAT,  
LAT, LAT Archive, Sigma

Abonnenten-Service:  
Medien Post Shop GmbH &  
Co. Abonnementverwaltung  
Postfach 21 22  
45678 Herten  
Hotline: 02302/57 094  
Fax: 02302/279 471  
Jahresabonnement Inland  
(zwölf Monate):  
DM 80,- inkl. Porto.  
Jahresabonnement Ausland  
(zwölf Monate):  
DM 90,- inkl. Porto.

Nachbestellungen:  
Anfragen an:  
Medien Post Shop  
GmbH & Co.  
Abonnementverwaltung KG  
Hertener Mark 7  
45699 Herten

© Haymarket Magazines  
1998

## team work

### Von wegen Schach...

Angenommen, ich hätte die ersten Rennen der Saison verpaßt und wäre gerade erst für den Grand Prix von Spanien aus einem langen Urlaub – zum Beispiel im All – zurückgekommen, dann hätte ich jetzt schreiben können: Kommt einem irgendwie spanisch vor. Kann ich jetzt aber nicht, ohne doof auszusehen. So doof wie zum Beispiel der noch amtierende Konstrukteurs-Weltmeister, der sich sicher täglich fragt, wie er diesen Aerodynamiker einfach so laufen lassen konnte.

Damit Lesern von *F1 Racing* das Ergebnis von Spanien nicht spanisch vorkommt, und um auch die kommenden Resultate zu verstehen, waren wir hinter den Kulissen umso aktiver: Wir besuchten und beobachteten Ken Tyrrell beim Beobachten eines Grand Prix, sprachen mit seinem Nachfolger Craig Pollock über dessen Vision, wie sich Tyrrell in BAR verwandeln läßt – und was sich in der Formel 1 noch verändern ließe. Ein Wegweiser in die Gasen von Monte Carlo und ein Überblick der Deutschen in der Formel 1 sollen das

Spektrum abrunden – wie immer, hoffen wir, spannend, da vielseitig.

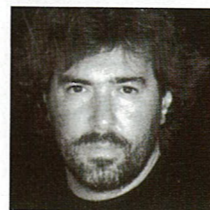
Mit Spannung wird derzeit noch etwas anderes erwartet: die Sonderkommission, die das Phänomen der seltener werdenden Überholvorgänge in der Formel 1 unter die Lupe nehmen soll. Da Max Mosley, Initiator der Untersuchung, schon angedeutet hat, die Formel 1 sei spannender als Motorradrennen, eben *weil* weniger überholt wird, sollte man von den Untersuchungsergebnissen nicht allzu viel erwarten... Schach erhält seine Spannung ja auch mehr aus Strategie denn Speed, so der FIA-Mann, dessen Kehrtwendung in Sachen Tabakwerbung (bzw. Anbiederung an die EU) zum wirklich verkehrten Zeitpunkt kam (mehr dazu in *PIT-STOP*).

So sehr wie sich Mosley im Einbremsen anderer übt, danach Kehrtwendungen macht und Schach und Autorennen in einen Topf wirft, frage ich mich immer wieder, warum eigentlich niemand 'Weg mit Mosley' sagt...

**Matthias Penzel**



## Mitarbeiter dieser Ausgabe



**Gianni Giansanti**  
Selten zuvor hat ein in unserer KAUFRAUSCH-Sektion vorgestelltes Produkt soviel Aufbruch bei unseren Lesern – mehr noch: Leserinnen – verursacht wie der in *F1 Racing* 4/98 vorgestellte Bildband *Jacques Villeneuve – A Champion In Pictures*.

Mit den Augen und der Linse eines Fotografen, der auch schon Ayrton Senna begleitet hat, näherte sich Gianni Giansanti dem Indy-Car-Champ bereits bei dessen ersten Gehversuchen in der Formel 1. Villeneuve, vor den Augen der Medien und besonders der Fotografen so abgeschottet wie kaum ein anderer Paddock-Star, gewährte Gianni Zutritt und Einblicke – in das Leben an der Spitze der Königsklasse. Auszüge ab Seite 32



**Everhard Hebly**  
Der Steuermann an Bord der holländischen Version von *F1 Racing* interessiert sich am meisten für Themen, auf die viele F1-Journalisten der Boxengasse nicht kommen, ganz einfach, weil er sich von der Herde fernhält und eigene Gedanken

macht. Bisherige Beiträge zur deutschen Ausgabe – der größte Fanclub der Formel 1, Jos' Kartbahn etc. – hatten noch mit seinem Reisepaß und dem wichtigsten F1-Vertreter eben jenes Landes zu tun, diesmal aber geht er dem Phänomen des Überholens nach – bzw. dem Fehlen von Überholmanövern, wie allseits bemängelt wird. Überpinseln da manche, fragt er sich, die Vergangenheit mit silbernen Farben? Ab Seite 48

**F1**  
RACING

**Chefredakteur** Matt Bishop  
**Stellv. Chefredakteur** Matthias Penzel  
**Beratung d. Chefred.** Katja Heim  
**Redaktion** Christel Flexney, Everhard Hebly, Stefan Wilms, Tom Clarkson, Frank Hopkinson  
**Grand Prix-Reporter**  
Elmar Brümmer, Tony Dodgins, Peter Windsor  
**Grand Prix-Fotografen** Darren Heath, LAT  
**Fotos** Bernard Asset, Rainer Schlegelmilch, Hoch Zwei  
**Art Director** Steve Moore  
**Layout** Tatiana Okorie  
**Produktion**  
Henry Hope-Frost  
**Bildredaktion** Adèle Donaghie

**Redaktionsadresse**  
F1 Racing  
Hertener Mark 7  
45699 Herten  
**Email** letters@f1racing.haynet.com

**Anzeigenleitung & Produktion**  
VMS Hoffman KG  
Hertener Mark 7  
45699 Herten  
**Tel.** (02366) 808 200  
**Fax** (02366) 808 291  
**ISDN** (02366) 808 295  
**Email** vmk@real-net.de  
**Anzeigenleitung** Olaf in der Beek  
**Produktionsleitung** Angelika Janika

**Abonnementverwaltung**  
Medien Post Shop GmbH & Co.  
Abonnementverwaltung KG  
Frau Monika Meese  
Postfach 21 22  
45678 Herten  
**Hotline** (02302) 57 094  
**Fax** (02302) 279 471

**Verlag**  
TV Trend Verlag, Kamen unter Lizenz von  
Haymarket Specialist Motoring Publications  
Ltd., 38-42 Hampton Road, Teddington,  
Middlesex TW11 0JE, UK  
**Druck** Südwestdeutsche Rollenoffset  
GmbH, Stuttgart

**Haymarket Management & Marketing**  
Peter Foubister, Jeremy Vaughan,  
Guy Nicholls

**Sponsorship & Internationale Anzeigen**  
Tel.: (0044-181) 943 5078  
**Sponsorship-Direktor**  
John Chambers  
**Sponsorship-Manager**  
Tim Bulley  
**Sponsorship-Disposition**  
Jerry Gilbert, Edward Marr  
**Produktionsmanager** Meurig Evans  
**Produktionskontrolle** Caroline Feltham  
**Reprographie** Colour Systems Ltd.  
**Herausgeber** Tony Schulz  
**Verlagsleitung** Simon Taylor

**Vertrieb** MVZ Moderner Zeitschriften  
Vertrieb, 85396 Eching bei München

ISSN 4114105000  
EAN 439411410500003

*F1 Racing* ist eine Zeitschrift der Haymarket Magazines Limited.  
Reproduktionen jeglicher Art sind nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

© Haymarket Magazines 1998

# inhalt

- 8 Galerie** Einmalige Außen- und Innenansichten
- 18 Kolumne** Elmar Brümmer über Gummi und die FIA
- 20 Pit-Stop** Mancher sieht rot, andere orange usw. usf.
- 26 Im Visier** Alexander Wurz über Fisichella und Ferrari
- 30 Echodrom** Leserbrief
- 78 F1 Menschen** Emerson Fittipaldi Schwägerin
- 103 Kaufrausch** Formel 1-Shop
- 104 Boxen-Spion** Mein lieber Damon...

- 83 Grand Prix Sektion** So ausführlich und farbenfroh, daß einem die Lichter ausgehen – und sich andere die Haare raufen, während Mercedes in Zelten feiert...
- 84 Gran Premio di San Marino** Davids Durchbruch
- 90 Gran Premio de España** Überirdisches bei Iberern
- 96 F1-Grüße** Impressionen aus Imola und Alesis Kammer
- 98 Vorschau** ...auf die Rennen in Monaco und Kanada

## TITELSTORY

### 32 **Champion in Bildern**

Zwei Jahre lang wurde Jacques Villeneuve auf Schritt und Tritt begleitet. Wir haben exklusive Einblicke in das Leben des Mannes auf dem Weg nach ganz oben

## PUNK SEI DANK

### 40 **Never Mind The Pollock, Herr...**

Auch ohne Ken Tyrrell bleibt der künftige Teambesitzer Craig Pollock zuversichtlich, Tyrrell transformieren zu können – in eine BAR-Maschine, die Bares abwirft

## HOMESTORY

### 44 **Ken allein zu Haus**

Nach dreißig Jahren in der Grand Prix-Arena zieht sich Ken Tyrrell vom Tagesgeschehen im größten Zirkus der Welt zurück – und zwar mehr als erwartet

## TECHNISCH NICHT UNMÖGLICH

### 48 **Überholen überholt?**

Alle wollen, daß mehr überholt wird. Außer einem: FIA-Präsident Max Mosley will Drama mit möglichst wenig, da verwirrender Action

## CHAMPIONS DER ZUKUNFT

### 54 **Drollig aber talentiert**

Seit seinem F3-Rennen in Monaco '96 sehen viele in Jarno Trulli einen der ganz Großen von morgen. Oder übermorgen

## MÄRCHEN UND MYTHEN

### 62 **Reiseführer Monaco**

Von keinem anderen Rennen sind die Menschen so hin- aber auch hergerissen wie von dem Glitzer-Grand Prix in Monte Carlo

## DIE DEUTSCHEN IN DER FORMEL 1

### 70 **Neue deutsche Welle**

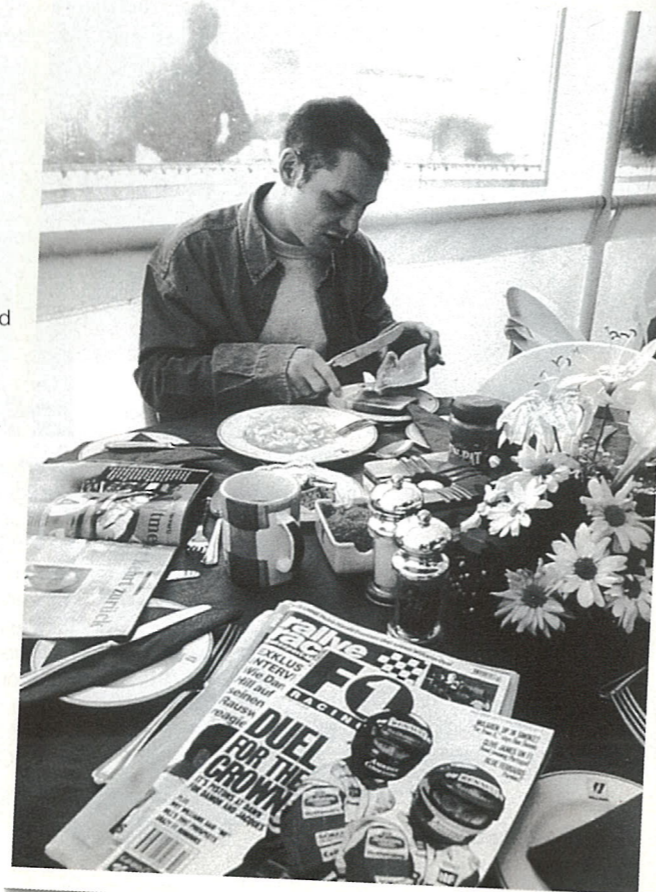
Nach Triumphen der fünfziger Jahre rutschten Fahrer und Konstrukteure aus deutschen Landen ganz mächtig nach hinten. Wie kam es dazu?

**< 40** Bald von beflügelndem  
Seltenheitswert: Tyrrell mit X-  
Flügeln. Die Frühstücksbrettchen  
zum Kaffeetasse-Abstellen sind  
seit April passé, Tyrrell ab 1999

**> 32** Als amtierender Weltmeister zwar nicht so  
erfolgreich wie mancher Vorgänger, in der Gunst  
des Publikums aber immer noch gut positioniert:  
Jacques wie ihn fast niemand kennt



**A 62** Unter Rennfans eher belächelt,  
unter F1-Liebhabern respektiert, von  
Fahrern selten bezwungen – Monaco ist  
immer für eine etwas andere Vorschau gut



HUGO BOSS AG, 72543 METZINGEN



**BOSS**  
HUGO BOSS

JETZT ABONNIEREN  
INFOS  
AUF SEITE  
82





### Zu 70%, schätzt Schumacher...

...liegt es nun an dem Reifenhersteller Goodyear, den Vorsprung zu verkleinern, den die mit Bridgestone bereiften schwäbisch-englischen Wunderwerke auch in Spanien deutlich demonstrieren. Ferraris Nummer 1 konnte erst nach dem Rennen auf Videoaufzeichnungen sehen, mit welcher Leichtigkeit das Fahrwerk der Silberlinge die Bodenwellen Kataloniens wegsteckte, während sich andere blaue Flecken holten. Grund genug, nicht nur Bridgestone anerkennend auf die Schultern zu klopfen.

**Foto: Darren Heath. Canon EOS 1RS, 600mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/100 Sekunde bei Blende 16**

## Unglück kommt selten alleine...

...mußte Giancarlo Fisichella in Imola erneut feststellen. Im Gegensatz zur letztjährigen Saison, wo er erst im Verlauf des Jahres verstärkt auftrumpfte, schnitt er beim Auftakt '98 im direkten Vergleich zu seinem Teamkollegen besser ab. In Imola qualifizierte er sich aber zum dritten Mal hinter Alexander Wurz. Und noch bevor dessen Motor aufgab, drehte sich 'Fisico' von der Strecke – seine Verfolgungsjagd von Frentzen verlief im Sande. Beide Benetton blieben – zum ersten Mal seit Monaco '96 – auf der Strecke. Guter Schnitt.

**Foto: Yasuhiro Okazaki. Canon**  
**EOS 1, 500mm Objektiv, 1/25**  
**Sekunde bei Blende 29**

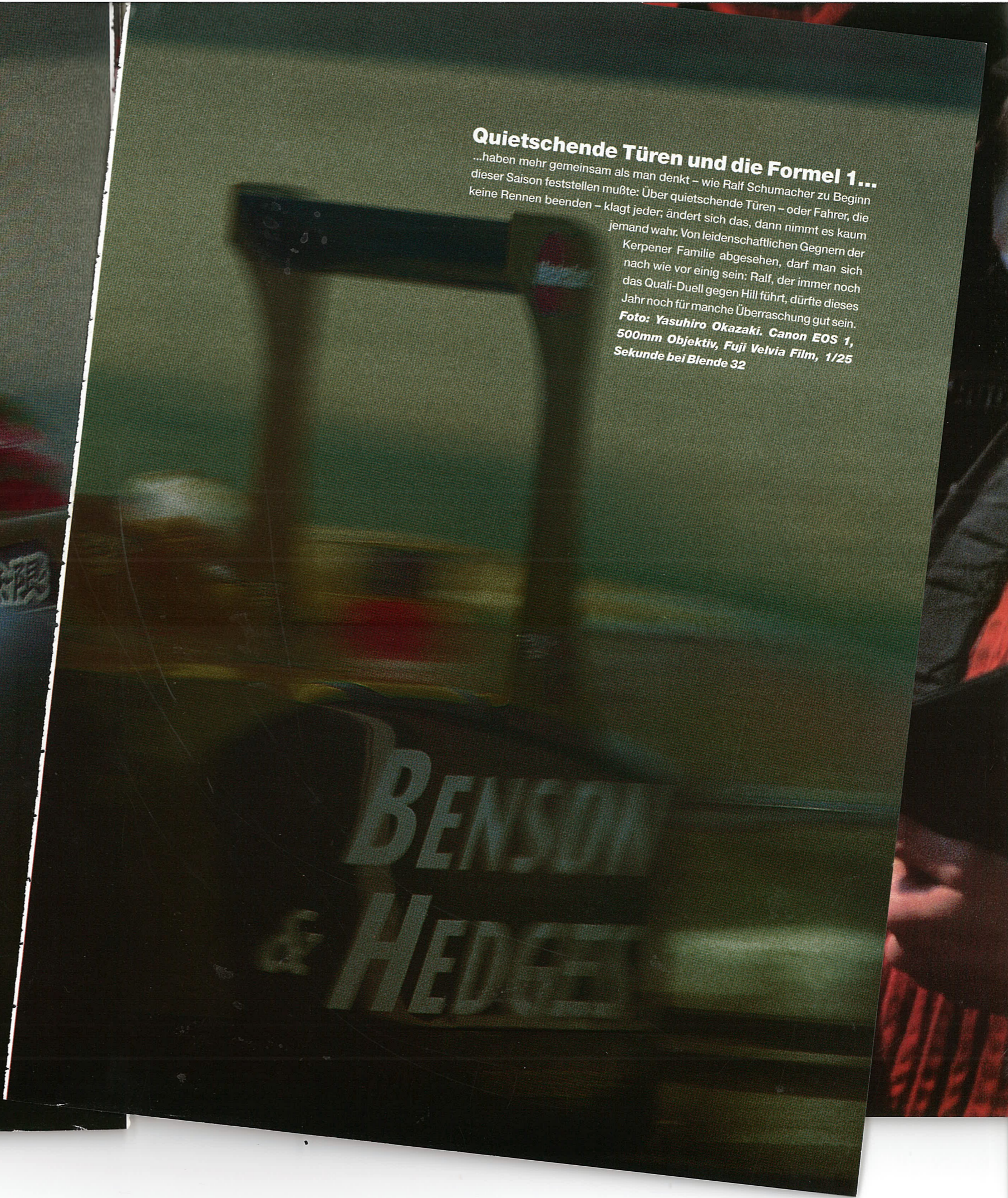




### Wie ein Fisch im Wasser...

...fühlt sich ein F1-Starfotograf natürlich ganz besonders, wenn die Garagentore geschlossen werden und, wie hier in Imola, das gemeine Fußvolk draußen bleibt, während im Inneren, im Halbdunkel zwischen den roten Rennern... eigentlich gar nicht so viel passiert, wie die Tifosi feststellen müssen, wenn sie erst die Start/Zielgerade überquert, das Mäuerchen wie eine Hürde genommen, die Boxengasse überflutet und ihre Nase an das kleine Guckloch gepreßt haben. Jammerschade, daß sie außer unserem Fotografen nicht viel zu sehen bekommen.

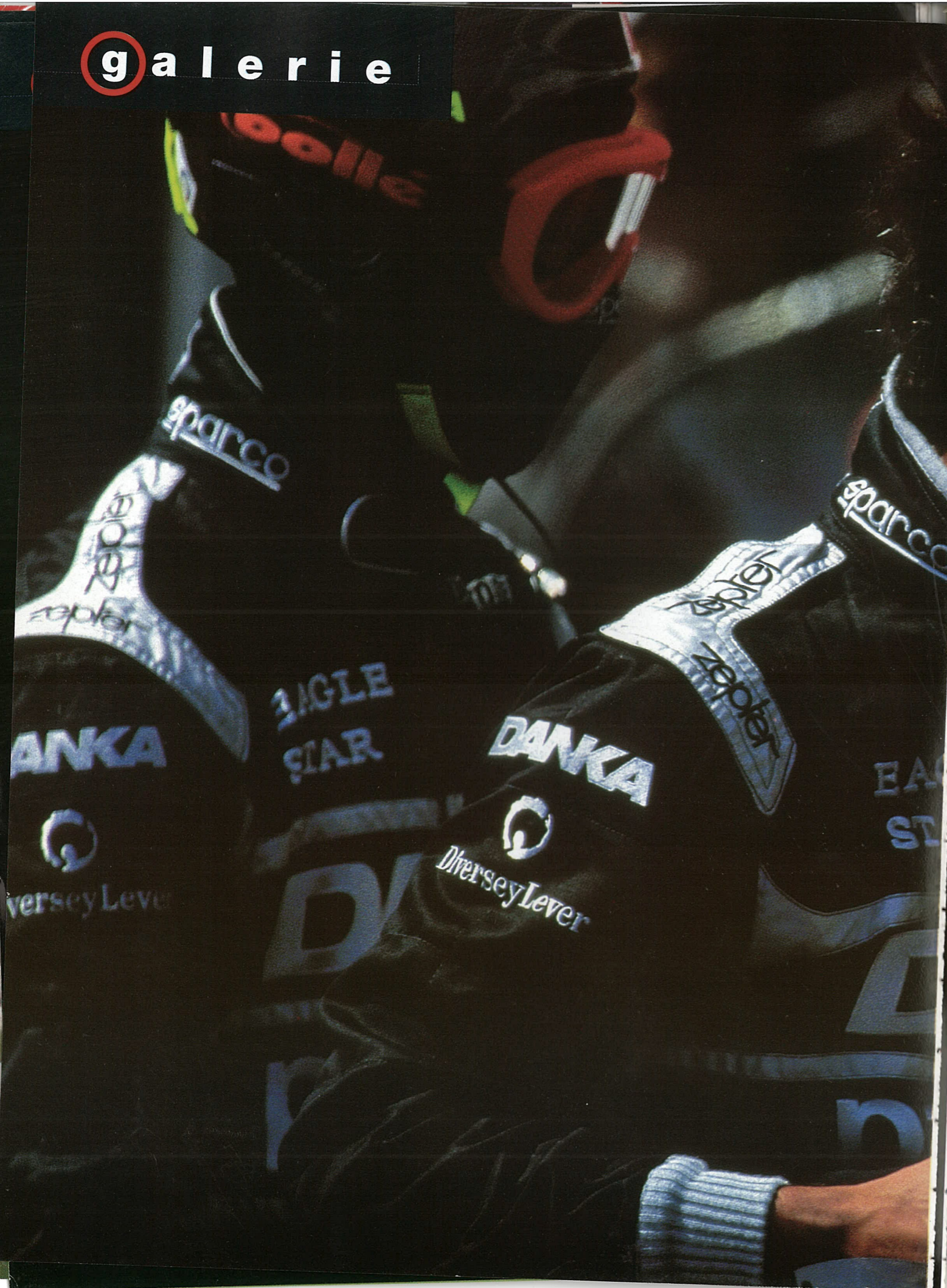
**Foto: Charles Coates. Canon 1n, 20mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/250 Sekunden bei Blende 8**



**Quietschende Türen und die Formel 1...**

...haben mehr gemeinsam als man denkt – wie Ralf Schumacher zu Beginn dieser Saison feststellen mußte: Über quietschende Türen – oder Fahrer, die keine Rennen beenden – klagt jeder; ändert sich das, dann nimmt es kaum jemand wahr. Von leidenschaftlichen Gegnern der Kerpener Familie abgesehen, darf man sich nach wie vor einig sein: Ralf, der immer noch das Quali-Duell gegen Hill führt, dürfte dieses Jahr noch für manche Überraschung gut sein.

**Foto: Yasuhiro Okazaki. Canon EOS 1, 500mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/25 Sekunde bei Blende 32**



### Geld allein macht nicht glücklich...

...aber auch nicht unglücklich. Was einen Mann wie Pedro Diniz, von Beruf Sohn, wirklich unglücklich macht, das ist der Lohn für knochenharte Arbeit und ein erschöpfendes Rennen, der bei Arrows auf ihn wartet. Auch in Imola litt sein Auto an zu starkem Übersteuern und – fast schlimmer – einem schwachen Motor. Als der Motor nach 18 Runden dann seinen Geist aufgab, war das Rennen für Diniz, aus Leidenschaft der letzte Herrenfahrer der Formel 1, gelaufen.

Foto: Darren Heath. Canon EOS 1n,  
600mm Objektiv, Fuji Velvia Film,  
1/500 Sekunde bei Blende 7,1



Elmar Brümmer

Wenn es in der Formel 1 um Gummi geht, dann bezieht sich das nicht immer auf die Reifen

Wer sagt denn, daß in abendfüllenden Dokumentarfilmen immer bloß Schiffe versenkt werden müssen? Das aktuelle Formel 1-Reglement, auch wenn es im Grunde nur ein dünnes Heftchen ist, wäre als Drehbuchstoff nicht zu verachten: Irrungen und Wirrungen gibt es zur Genüge – nur das Happy-End fehlt. Die künstlerische Freiheit, mit der das Regelwerk vom Automobilweltverband FIA und seinen Kommissaren behandelt wird, drückt sich in den Aktenordnern voller Widersprüche aus. Die Rennsport-Gesetzgebung ist eines der letzten großen Geheimnisse der Menschheit: Das Grundgesetz der Formel 1 ist eindeutig zweideutig.

Mercedes-Rennleiter Norbert Haug wollte nicht in den Kopf gehen, warum ein von der FIA genehmigtes Detail wie die „Wunderbremse“ am McLaren auf Druck der Konkurrenz von derselben FIA wieder verboten werden kann: „Sollen wir künftig vor Saisonbeginn sicherheitshalber gegen uns selbst Protest einlegen, damit wir wissen, ob etwas regelgerecht ist?“ Mit solchen Vorschlägen sollte man vorsichtig sein. Es besteht sonst die Gefahr, daß sie tatsächlich angenommen werden.

Entsprechend dem in der Branche üblichen Tempo benennt die FIA zu jedem Rennen eine Art Schnellgericht, bestehend aus drei verdienten Funktionären, den sogenannten Stewards. Sie servieren Proteste und ahnden sie zugleich. Das ist ungefähr so, als ob die Politesse einen Falschparker auch gleich ins Gefängnis einweisen dürfte. Im Fußball definiert der Schiedsrichter nicht, was ein Tor ist, sondern, ob das Geschehnis der Definition entspricht. Was allerdings voraussetzt, daß die Spielregeln unmißverständlich sind.

Die Besetzung der Stewards wechselt ständig, und die Geschmäcker sind bekanntlich verschieden: So wurde jüngst allen Ernstes der ungezähmte Bartwuchs von Jacques Villeneuve zur Verhandlungssache. Grundsätzlich ist es immer zu begrüßen, wenn der Anstand Einzug ins Fahrerlager halten soll. Weshalb aber die unsinnigen Drohungen? Wäre Konsequenz nicht ganz wo anders gefragt? Sollten nicht die Konstrukteure endlich wissen, ob ihre Autos regelkonform sind oder nicht? Gegen den Grauschleier kann wohl nur noch ein Weißer Riese helfen.

Es ist völlig richtig, einen High-Tech-Sport penibel zu reglementieren, sonst würde er sich in der Tat durch ein Wett-rüsten irgendwann selbst ruinieren. Doch das aktuelle Regelwerk ist schon weich, bevor es überhaupt jemand durchgekaut hat: Eine Menge Gummiparagraphen, die sich jeder nach Bedarf langziehen kann. Für regelrechte Verwirrung sorgt auch die Rolle des obersten FIA-Ingenieurs Charlie Whiting. Als Technischer Delegierter hat er zwar den Genehmigungsstempel in der Hand, sonst aber nicht viel. Entschieden wird vor Ort, mit wechselnden Mehrheiten. Whiting darf, das ging aus dem jüngsten Regel-Chaos hervor, nur Empfehlungen aussprechen. Na prima. Folgen Sie etwa jeder Empfehlung, die Ihnen ein Ober im Restaurant gibt?

Die Formel 1 dreht sich im rechtsfreien Raum. Bernie Ecclestone vertritt in *auto motor sport* die Ansicht, einfache Regeln seien in der Praxis nie klar. Um dieses Orakel richtig zu deuten, müßte man schon Anwalt sein. Oder John Grisham. Der würde überhaupt der ganzen Sache mehr Pep geben. Und endlich das Gerücht belegen, daß es ganz klar Absicht ist, alle im Unklaren zu lassen. Dann interpretiert und argumentiert es sich für die Gesetzeshüter viel leichter, um die große Show in die richtigen Bahnen zu lenken. Alles klar, Herr Kommissar?

Wie sollen zum Beispiel – nun offiziell illegale – Stallorder nachgewiesen werden? Das dürfte den Ordnungshütern so einfach fallen, wie einem Schumacher-Fan aus politischen Gründen die rote Kappe zu verbieten. Und der Geflügelsalat auf den Rennwagen verschwindet, weil er FIA-Boß Max Mosley nicht mundet. Der Jurist sollte das Reglement um den Paragraphen „Häßlichkeit“ ergänzen. Das nennen wir Praxisnähe. Die Teams, die erst den Spott für die Spoiler ertragen mußten, haben nun auch den finanziellen Schaden.

ILLUSTRATIONEN: MAX ELIUS

„Das aktuelle Regelwerk ist schon weich, bevor es jemand durchgekaut hat: Eine Menge Gummiparagraphen, die sich jeder nach Bedarf langziehen kann“



# LEDERHOLSTER 1. KLASSE



Limited Edition by **PISTORIUS**

Die Michael Schumacher Lederholster werden in einer limitierten Auflage Stück für Stück in Handarbeit hergestellt. Das formschöne Design dieser edlen Tasche paßt zu jeder Kleidung, ob sportlich oder elegant. Exklusiv auch die Materialien: Sattelleder von bester Qualität und innen mit feinstem Velourleder schützt das Handy vor dem Alltagsbetrieb. Ein Stahlfederclip bietet sicheren Halt am Gürtel und garantiert für bequemes tragen.



In Handarbeit hergestellt  
Sattelleder bester Qualität  
Mit Stahlfedergürtelclip

DM 119.\*

MS-CAP '98



\* zzgl. DM 9,50 Versandkosten

DM 39,90\*

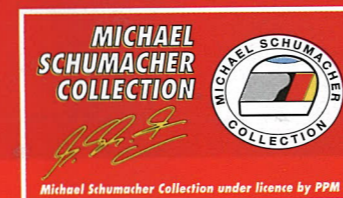


Abb. Originalgröße

Lieferbar für:

AEG 9080/9082  
Ericsson GH 388/688, GF 768/788  
Motorola 8700/8800/8900, StarTac  
Nokia 3110, 5110, 6110, 8110, 9000  
Panasonic EB-G 450/500

Philips Genie  
Sharp TQG 400/450  
Siemens S4, S6/E10, S10/active  
Sony CMD-X 1000/2000, CMD-Z1  
Weitere Modelle auf Anfrage !



**JETZT** bestellen unter:  
**01805-351 351**



http://www.pistorius.de

## Ausbremsmanöver von Ferrari?

Kurz vor Redaktionsschluß, buchstäblich in letzter Sekunde, landete bei uns diese Aufnahme auf dem Tisch. Sie erweckt den Eindruck, Ferrari setze ein Bremssystem ein, das ein Beschleunigen bei gleichzeitigem Bremsen eines Hinterrads ermöglicht.

Diese Aufnahme aus Imola zeigt Michael Schumacher beim Einlenken in den superschnellen Rechtsknick zwischen Piratella und Acque Minerali während des 1. freien Trainings am Freitag.

Man nähert sich diesem Knick im sechsten Gang, nimmt ihn

eingangs im vierten und verläßt den Knick mit maximal möglicher Geschwindigkeit. Während dieser letzten Sektion glüht am Ferrari von Schumacher die Bremsscheibe des rechten Hinterrads.

Entdeckt und fotografiert hat dies *F1 Racing*-Fotograf Darren Heath, von glühenden Bremsscheiben so fasziniert, daß er jedes seiner Dias unter dem Mikroskop betrachtet...



Sicher kein Beweis, aber ein Detail, das den Eindruck erweckt, Ferrari habe in Imola ein Bremssystem eingesetzt, das dem mittlerweile verbotenen von McLaren nicht unähnlich zu sein scheint



Nicht einer Bhagwan-Sekte, sondern einer Paketour haben sich Johnny Herbert, Eddie Irvine und Olivier Panis (v.l.n.r.) angeschlossen, als sie zwischen dem brasilianischen und dem argentinischen Grand Prix noch Zeit totzuschlagen hatten. Es hätte, wie sich Ed vergewisserte, auch ins Auge gehen können...



DARREN HEATH; LAT, DPPI

## KURZ & Knapp

Das letzte aus der Boxengasse



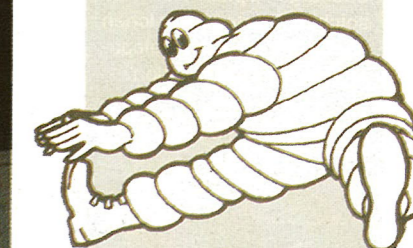
### Ab- oder Ausstieg eines Genies?

John Barnard, als Erfindergenieur ein Mann, der an der Geschichte der modernen Formel 1 maßgeblich mitgeschrieben hat, wird seinem derzeitigen Brötchengeber Arrows zu teuer – und zu wenig erfolgsversprechend. Es heißt, Prost sei an ihm interessiert – aber auch an Ex-Sauber-Mann Max Welti.



### Montoya 1999 im Williams?

Von den beiden diesjährigen Williams-Testfahrern scheint sich Juan-Pablo Montoya zum Teamliebling zu entwickeln. Williams unterstützt den Kolumbianer in der Formel 3000, wo er Poles holt, und scheint ihm inzwischen schon einen überarbeiteten Vertrag für 1999 vorgelegt – als Nachfolger für Villeneuve?



### Michelin fit für die Königsklasse?

Gummi-Gigant Michelin denkt – bei Prosts bislang ausbleibendem Erfolg '98 – inzwischen lieber hinter verschlossenen Türen über ein künftiges F1-Engagement nach. Der Rennstall um Alain Prost hätte gerne wieder einen Reifenlieferanten, bei dem er – wie 1997 bei Bridgestone – die erste Geige spielt...

## McLaren mit Fälschung

In der Pressekonferenz beim Grand Prix von Spanien in Barcelona sorgte McLaren-Chef Ron Dennis wieder einmal für Überraschung, als er bekanntgab, eine minderwertige Komponente habe Mika Häkkinens Ausfall beim vorangegangenen Grand Prix von San Marino verursacht – soweit nichts Überraschendes. Dennis, seiner geschwungenen Reden wegen gefürchtet und belächelt, ging aber weiter: Bei der Komponente, einem original und echt aussehenden Kugellager, habe es sich um eine „Fälschung“ gehandelt, sie sei dem Zulieferer „untergeschoben“ worden.

„So was“, so Ron, „ist mir in meinen dreißig Jahren Rennsport noch nie vorgekommen. Es ist uns bislang nicht gelungen, herauszufinden, wo in der Produktionskette das schwache Glied liegt, wo dieses minderwertige Teil eingeschleust werden konnte.“

Nach der von dem McLaren-Chef ausgerufenen Spionage-Affäre von Australien (F1 Racing 4/98) nun ein Sabotage-Kapitel? Was wäre solchen Strategiespielen noch draufzusetzen? Telepathische Hirnmanipulation?



Wer gut gewinnen kann, muß auch würdevoll verlieren können



Wie effektiv ist Tabakwerbung, und wie sehr soll sie eingedämmt werden? Antworten beäugt – mal wieder – die EU

ILLUSTRATION: JOHN BRADLEY; DARREN HEATH; LAY, SUTTON IMAGES; TWR

DEUTSCHE EU-MINISTER HABEN STRASSBURG ZU MASSNAHMEN BEWEGT

## Nach Mosleys Kehrtwendung nun eine der EU?

Die im Dezember 1997 von der Europäischen Union gefällte Entscheidung, der Formel 1 den Tabak-Geldhahn auf Rennstrecken 2006 zuzudrehen, ist weder endgültig noch rechtens, entschied Anfang Mai das Europäische Parlament in Straßburg. Die EU habe nicht das Recht, die Werbung von Produkten zu verbieten, deren Herstellung, Erwerb und Konsum legal sind.

Das Rechts-Komitee entschied mit zwölf zu sieben

Stimmen gegen das Werbeverbot. Diese Kehrtwendung kommt zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt für FIA-Präsident Max Mosley: Der Mann, dem nachgesagt wird, er würde seine Karriere lieber in Brüssel als auf Rennstrecken fortführen, schlug gerade vor einigen Wochen vor, freiwillig schon ab 2002 ohne Zigarettenwerbung zu fahren – zur Überraschung jener Vertreter der Formel 1, die sich aus Tabakmillionen ernähren.



### Banderas als Senna

Der seit einigen Jahren geplante Film über das Leben von Ayrton Senna soll 1999 erscheinen. Regie führen soll der Finne Renny Harlin. Die Hauptrolle übernimmt Antonio Banderas, der das Projekt – als großer Motorsport-Fan – vermutlich auch produzieren wird. Es darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß der von Bernie Ecclestone gewünschte F1-Streifen, an dem Sylvester Stallone arbeiten soll, nicht in diesem Jahrtausend abgedreht wird.



BANDERAS?

SENNA?

## Dazugelernt

Die Rüge seines Chefs, seinen Dienstwagen nach einem Ausfall „nie!“ am Streckenrand alleine zu lassen, da er sogleich von den gierigen Linsen der Fotografenmeute überfallen wird, nahm sich David Coulthard in Spanien zu Herzen, wo er das Auto nur zum Kehren (!) verließ.



## Ford weist Weg

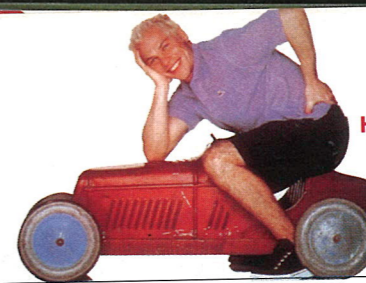
Pünktlich zur Rückkehr ins alte Abendland hat Ford sein Motorhome auf Vordermann gebracht. Die Ford-Crew hat auf den Hecks seiner Busse Hinweisschilder angebracht – damit sowohl die Fahrer als auch alle anderen, die den Bussen auf der Autobahn begegnen, immer wissen, wohin die Reise geht.



Da sag' noch einer, er verstehe nur Bahnhof...

## TWR Arrows will McLaren den Marsch blasen

Wenn er schon in der Grand Prix-Arena auf keinen grünen Zweig kommt, dann will Arrows-Teamchef Tom Walkinshaw wenigstens andernorts wieder auftrumpfen. Ginge es nach Ian Callum, dem Design-Chef von Tom Walkinshaw Racing (TWR), dann müßte das Mittelmotor-Gefährt mit einer Abart des V10 ausgestattet werden, der den diesjährigen Arrows A19... äh, manchmal bewegt. „Ich bin mir sicher“, so Callum, „daß das Interesse an so einem Auto groß wäre.“ Die Produktion von McLaren's Zweimillionenmarks-Straßenauto wird 1997 eingestellt.



Herr Villeneuve ist ein guter Stellvertreter dessen, was Marketingstrategen als „Menschen in Bewegung“ bezeichnen – weshalb der Textilfabrikant Kappa den Mann, dessen Winfield-roter Williams sich zwar bewegt, aber nicht immer, wie es der Weltmeister möchte, für eine Werbekampagne angeheuert hat.



## Da soll mal keiner der F1 ein X für ein U vormachen... befand FIA



Verschwunden in der Akte X: Die X-Wings

Die vor einem Jahr von Tyrrell eingeführten auf den Seitenkästen angebrachten Zusatzflügel wurden Tage nach dem Grand Prix von San Marino von der FIA verboten. Der Automobilweltverband befand, die nun in der Akte X abgehefteten Teile seien ein zu großes Risiko für die Sicherheit der Fahrer. Das Verbot der von vielen als pott-hässig verdamnten Abtriebshilfsmittel wurde – selbstverständlich – nicht überall gleichermaßen begrüßt: Jordan gab an, mehr als 150.000 Mark in deren Entwicklung investiert zu haben.

## Surtees zurück in die GP-Arena

John Surtees, 64, spielt mit dem Gedanken, künftig nicht nur als VIP-Gast von Mercedes bei Rennen aufzutauchen, sondern als Teamboß in die Formel 1 zurückzukehren – nach zwanzig Jahren Pause. Es scheint im Interesse Bernie Ecclestones, mehr Traditionsteams in die GP-Arena zurückzuziehen. Brabham und Lotus hindern legale Rängeleien, bei dem Team Surtees wäre dies nicht der Fall (bei Wolf übrigens auch nicht...).

„Meine Sekretärin erhielt neulich ein Schreiben, in dem lang und ausführlich angefragt wurde, ob ich immer noch im Besitz des Teams Surtees sei“, so Surtees. „Sie hat geantwortet, Dinge wie eine Rückkehr von Surtees in die FIA-Weltmeisterschaft müßten mit mir persönlich besprochen werden – und seitdem habe ich nichts mehr gehört.“





John Surtees F1-Weltmeister von 1964, fuhr – im Mercedes W196 in Imola – besser als die Kollegen in Barcelona (siehe Story weiter rechts).

**DIE KLEINE ECKE FÜR ALLES, WAS MIT GELD ZU TUN HAT**  
**Vom Autohändler zum...**

4,5 Milliarden  
1997: 825 Millionen

Wie eine Aufstellung der Reichsten und Steinreichen im Verfallenden Königreich jüngst bewies, muß man nicht nach Amerika, wenn man vom Autohändler zum Millionär werden will. In der Liste der 1000 wohlhabendsten Briten kam die Wochenzeitung *Sunday Times* zu folgendem Ergebnis.

Das Guthaben des Cheflenkers im Formel 1-Geschäft, Bernie Ecclestone, wird auf 4,5 Milliarden Mark geschätzt – das fünffache vom Vorjahr.

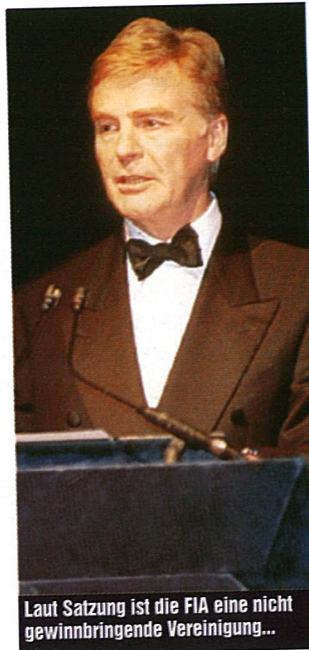
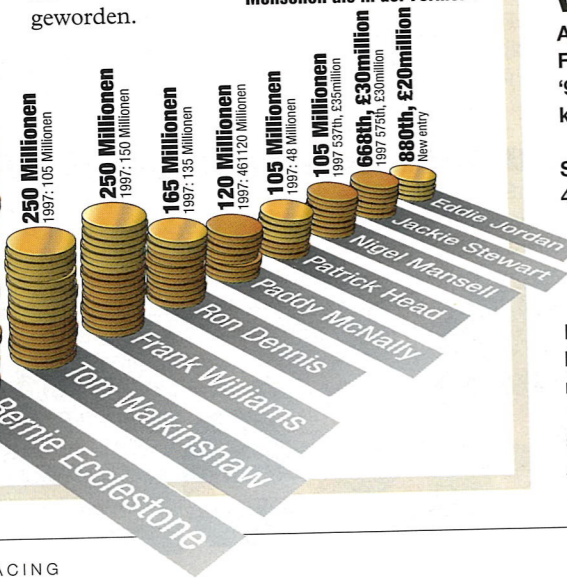
Seit 1971 ist sein Sparschwein jährlich um durchschnittlich 166,5 Mio. Mark fetter geworden.

Daß sein Guthaben auf die gegenwärtige Summe geschätzt wird, liegt allerdings auch an Ecclestones Plänen, seine Unternehmen an der Börse zu platzieren.

Tom Walkinshaw hat, auch wenn er sich mit Arrows in der Formel 1 nach hinten bewegt, sein Guthaben verdoppelt; ebenso wie Williams-Mitinhhaber Patrick Head. Frank Williams ist es gelungen, seine 150 Mio. um 100 zu erweitern – größtenteils mithilfe des für das Jahr 2000 abgeschlossenen Vertrags mit einem bayerischen Motorenhersteller... Der Kontostand von McLaren-Boß Ron Dennis ist, der Untersuchung zufolge, im Laufe der letzten zwölf Monate um 'nur' 30 Mio. angestiegen.

Paddy MacNally, in Ecclestones FOCA-Imperium aktiv, konnte diesmal auf der Haben-seite nicht mehr entdecken als 1997.

Wenn Geld glücklich macht, gibt es nirgends mehr glücklichere Menschen als in der Formel 1



Laut Satzung ist die FIA eine nicht gewinnbringende Vereinigung...

**FIA will \$300 Mio. von EU**

Der Automobilweltverband FIA spielt mit dem Gedanken, Schadenersatz in Höhe von 300 Millionen Dollar von der EU-Kommission zu erlangen, die sich mit den Monopolstrukturen des Formel 1-Betriebs auseinandersetzt.

Nicht nur die von EU-Kommissar Karel van Miert eingeleitete Untersuchung der Verflechtungen von FIA mit FOCA und bereits geäußerte „Vorverurteilungen“, so Mosley, sind dem gelehrten Juristen und FIA-Präsidenten ein Dorn im Auge; die EU habe um die Untersuchung soviel Wirbel gemacht, daß dies den Geschäften der Formel 1 Schaden in Millionenhöhe verursacht habe.

Es sei, spekuliert mancher bereits, besonders der Untersuchungskommissar van Miert, mit dem sich Mosley so gar nicht anfreunden will. Der Wächter über Kartellbildungen in der EU hat erst jüngst im Fall VW – 200 Mio. Mark Geldbuße – bewiesen, daß er bei seinen Strafzetteln nicht zimperlich ist. Bertelsmann und Kirch, die mit Premiere und DF1 gerne gemeinsame Sache machen würden, zittern noch vor und warten auf das Urteil des Monopol-Gegners aus Belgien. Es gäbe demnach einige, die es begrüßen würden, wenn der Vorsitzende der EU-Untersuchungskommission eingebremst würde.

Max Mosleys Busenfreund in Sachen Formel 1, Bernie Ecclestone, überlegt sich, für seinen durch die EU erlittenen Imageschaden eine Klage über ganze 600 Millionen Dollar einzureichen.

Außer der beim Europäischen Gerichtshof einzureichenden Klage plant die FIA, von Paris in das außereuropäische Genf umzuziehen.

**Wer mit was 1999?**

Außer mit dem üblichen Fahrerkarussell ist Ende '98 mit einem Motorenkarussell zu rechnen.

Das Schweizer Team Sauber, das derzeit ca. 45 Mio. Mark für Kundenmotoren von Ferrari bezahlt, könnte mit Mecachrome 5 Mio. jährlich sparen.

Mecachrome, die sich verpflichten, neben Williams höchstens ein weiteres Team zu beliefern, werden ihren Vertrag mit Benetton Ende '98 vermutlich nicht verlängern.

Von Benetton wird angenommen, das Team wolle '99 mit Ford starten, im Jahre 2000 evtl. VW – nachdem die Gespräche des Audi-VW-Mannes Ferdinand Piëch mit Stewart gescheitert sind.



Sauber könnte mit Mecachrome preiswerter fahren als mit frisierten Ferrari-Motoren



**AMTIERENDE CHAMPIONS UNTER SICH**  
Motorrad-Champion Mick Doohan (links im Gespräch mit Jacques Villeneuve) und Rallye-Champion Tommi Mäkinen klemmten sich neulich in Barcelona in das Cockpit des letztjährigen Williams, um das Ding einem kleinen Test zu unterziehen. Bevor die Drehzahlen aber richtig liefen, setzte jeder der beiden den Williams in die Wand. Mäkinen 'parkte' mit 9g, was das Design des FW19 radikal veränderte. Doohans Crash war glimpflicher, sein Urteil begeistert: „Das Auto ist der pure Wahnsinn.“



Mit 300km/h von der Fahrbahn. Mehr Glück-Im-Unglück als Verstand hatte Giancarlo Fisichella bei drei Unfällen Ende April/Anfang Mai

LAT: DARREN HEATH; ILLUSTRATION: ALAN ELDRIDGE, VOLKEN & GLOCKEN; WAYNE CAMPBELL

**Von wegen aller 'guten' Dinge sind drei...**

Wie Eddie Irvine beim spanischen GP herausfand, ist mit Benetton-Mann Giancarlo Fisichella derzeit nicht zu spaßen: Wo es kracht, ist der 25jährige meist nicht fern. Eine 'Auseinander-

setzung' mit einem Fiat Punto endete vor dem GP von San Marino mit einem Totalschaden für Fisicos Porsche Boxster. Während der folgenden Woche crashte er beim Testen in

Barcelona mit 300km/h – Tage, nachdem er sich in Imola den Hals so verletzte, daß Benetton Gespräche mit seinem Testfahrer von 1994, Jos Verstappen, zu führen begann!

**Schock für Millionen! Mika nicht mehr zu haben**

Mehrere Millionen Häkkinen-Fans werden untröstlich sein: Mika, die zärtteste Versuchung seit es Finnland gibt, ist nicht mehr zu haben (!).

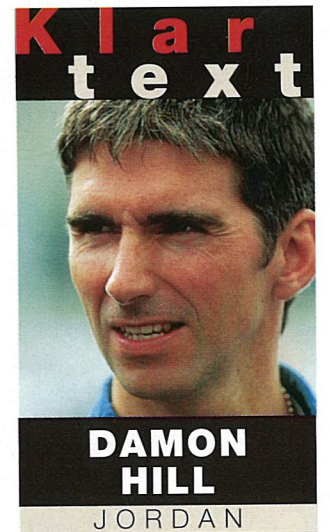
Der große Blonde mit dem Bleischuh, beim schönen Geschlecht seit seinen Fernseh-Werbekampagnen für Mercedes-Benz extrem populär, wird seine langjährige Freundin Erja Honkanen um das Ja-Wort bitten. Ort und Datum der geplanten Zeremonie sind geheimer als die Drehzahlen des Mercedes-V10.

Im Juli soll es aber soweit sein. Weltmeister oder nicht,



Mika und Erja sind ohnehin seit Jahren kaum zu trennen – wie die F1-Welt übrigens erst seit dem schlimmen Unfall von Mika in Adelaide 1995 weiß.

Mika zu Erja: Ähja, warum eigentlich nicht?



**DAMON HILL**  
JORDAN

**Glaubst du an Gott?**  
Nicht im ursprünglichen Sinne – ich bin ein Damoniker!

**Wer war dein Kindheitsidol?**  
Steve McQueen.

**Definiere Glück!**  
1000 PS.

**Wen würdest du gerne verführen?**  
Lara Croft – super Busen!

**Sind Frauen gute Autofahrer?**  
Sie fühlen sich verantwortungsvoller, konzentrieren sich besser – und sehen besser aus.

**Was ist deine schlimmste Angewohnheit?**  
Nicht zu reagieren, wenn ich angesprochen werde.

**Welche Straßenregel lehnt du ab?**  
Daß auf der Autobahn nicht auf der anderen Seite überholt werden darf. Wenn man das erlauben würde, dann könnte man damit die Schleicher, die die Überholspur blockieren, verärgern.

**Bist du für die Todesstrafe?**  
In bestimmten Fällen, ja.

**Was wirst du mit 40 machen?**  
Für Jordan fahren.

**Wieviel haben deine teuersten Schuhe gekostet?**  
Für Cowboystiefel habe ich wohl schon mal um die 900 Mark ausgegeben.



CHARLES COATES/LAT

**F1** im Visier

**Hat diese Saison bisher Ihre Erwartungen erfüllt?**

Ich bin ohne bestimmte Erwartungen in die Saison gegangen. Da konnte deshalb nichts erfüllt werden. Bei den Wintertests habe ich mir vorgenommen zu punkten, und das habe – damit bin ich also zufrieden. Ich hatte aber nicht gedacht, daß es so schwierig wird. Die McLaren haben in jedem Rennen die ersten zwei Plätze für sich reserviert, und viele gute Fahrer streiten sich um nur einen Podiumsplatz.

**Werden Sie im Team besser behandelt als Fisichella?**

Nein. Wir sind im Team gleichberechtigt und werden das auch bis zum Saisonende bleiben. Giancarlo könnte bei den nächsten Rennen schneller sein. Deshalb ist es wichtig, daß es so bleibt. Ich bin immer noch ganz begeistert von meiner Stellung innerhalb des Teams – die ist mir aber nicht in den Schoß gefallen, ich habe dafür letztes Jahr als Testfahrer hart gearbeitet. Alles, was ich zu bieten habe, ist mein bestmöglicher Einsatz – keine Uhren oder Geld für das Team.

**Kommen Sie mit Giancarlo gut zurecht?**

Ja, kein Problem. Nach dem Qualifying in Imola war er allerdings gar nicht happy, als er – in seinem Heimatland! – wider Erwarten langsamer war als ich. Natürlich hat er sich bei mir dafür nicht bedankt.

**Wie gut ist der diesjährige Benetton?**

Unter den gegebenen Umständen ist er nicht gut genug, um Rennen zu gewinnen – wegen McLaren. Der Motor muß verbessert werden: Er läuft gut und rund, aber im Vergleich zu McLaren und Ferrari fehlt es uns an Top-Speed.

**Sie haben sich auf Strecken, die Sie nicht kennen, gut geschlagen – wie und warum?**

Ich brauche zwischen fünf und dreißig Runden, um mir eine Strecke draufzuschaffen. Da muß man aufs Ganze gehen, denn viel Zeit bleibt einem da nicht. Ob man nun eine Strecke schon von vorher gut kennt oder nicht, hat aber mit dem Rennergebnis nichts zu tun; man fängt dann nur das Renn-Wochenende besser an. Sonst nichts.

**Hat der Einstieg in die Formel 1 Ihr Leben verändert?**

In Österreich ist es für mich anders geworden, da mich die Leute nun erkennen. Ich muß jetzt im Supermarkt Autogramme geben und so Sachen machen... Ich bin aber derselbe wie vorher. Geld ist nicht super-wichtig, und letzten Endes ist es auch nicht der Grund, warum ich hier mitmache. Ich mache das, weil es mir Spaß macht und weil es das ist, was ich machen will. Die Formel 1 ist die Königsklasse im Motorsport, und es ist eine Ehre, einer der wenigen Fahrer sein zu dürfen, der mit einem dieser Autos bis ans Limit gehen kann.

**Sollten Überholmanöver vereinfacht werden?**

Zur Zeit ist das Überholen zu schwierig. Soweit ich weiß, diskutiert die FIA, ob Autos ohne Diffusor die Situation verbessern würden; ich persönlich halte das für eine gute Idee. Das Überholen würde niemals so einfach werden wie in der Formel Ford. Aber von mehr Überholmanövern würden Zuschauer ebenso wie Fahrer profitieren.

**Bremsen Sie mit links?**

Ja. Letztes Jahr mußte ich kurz umlernen, denn die Benetton waren für Gerhard Berger und Jean Alesi entworfen worden, und die benutzten das alte System, wo man mit rechts bremst. Vor den schnellen Kurven habe ich damals mit links gebremst, wenn ich aber stärker bremsen mußte, ging das nicht, weil mir das den Fuß ausgerenkt hätte. Am Ende einer langen Gerade muß man da sehr, sehr hart drauftreten.

**Was ist an den Gerüchten betreffs Ferrari wirklich dran?**

Jeder Rennfahrer träumt davon, irgendwann für Ferrari zu fahren. Ich kann nicht bestreiten, mit ihnen gesprochen zu haben. Was wir besprochen haben, kann ich nicht verraten – ob es nun um Pasta, Kaffee oder sonstwas ging. Zur Zeit fahre ich für Benetton, und da habe ich einen Vertrag, an den ich mich halten will. Vorerst jedenfalls. ❶

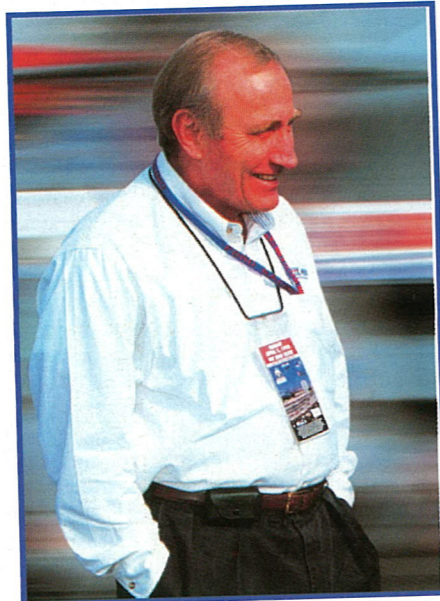
# Alexander Wurz

Benettos neues Wunderkind über Bremsen, Fisichella, Pasta – und Gespräche mit Ferrari

## MIT HIGH-TECH NACH VORNE

### WELCHE ROLLE SPIELEN SIE BEI DER ENTWICKLUNG DES FORD ZETEC R-V10?

Ford war früher ein multinationaler Konzern mit einer Menge separater Geschäftszweige in aller Welt. Am 1. Januar 1995 haben wir im Rahmen der Globalisierung unseres Unternehmens den Bereich Advanced Vehicle Technology (AVT) gegründet. Das ist mein Bereich. Wir tragen die Verantwortung für alle High-Tech-Entwicklungen von Ford rund um den Erdball. Innerhalb dieser Gruppe habe ich eine Abteilung für Motorsport-Technologie gegründet. Mit mittlerweile 35 Leuten sind wir für das Formel-1-Projekt, also die Zusammenarbeit mit Cosworth Racing und Stewart Grand Prix, verantwortlich. Wir arbeiten eng mit den Ingenieuren beider Partner zusammen. Die anderen Mitarbeiter sind in der AVT-Zentrale in Dearborn/USA beschäftigt. Sie entwickeln Motoren, arbeiten an der Aerodynamik und der Computermodellierung von Motor und Fahrzeugdynamik.



Neil Ressler ist der Vize-Präsident der Abteilung Advanced Vehicle Technology, die sich mit allen High-Tech-Entwicklungen von Ford befaßt.

### WAS SIND IHRE ZIELE FÜR DIESES JAHR?

Wir streben eine kontinuierliche Verbesserung sowohl des Motors als auch des Stewart-Ford-Pakets an. Wir wissen, daß es nicht bei jedem Rennen eine Verbesserung geben kann, aber über einen längeren Zeitraum erwarten wir gewisse Fortschritte. Ich würde gerne ein paar Plazierungen in den Punkterängen erleben, Startplätze unter den ersten zehn und – aber das scheint mir im Augenblick noch nicht erreichbar – einen Podiumsplatz. Ich glaube, man konnte diesen Fortschritt schon im letzten Jahr sehen, aber mit dem komplett neuen SF-2 kamen auch ein paar unerwartete Probleme. Ich denke, daß wir bis Mitte der Saison wieder aufgeholt haben.

### WIE SCHNELL GING DIE ENTWICKLUNG DES NEUEN FORD ZETEC R-V10 VONSTATTEN?

Der Motor ist nagelneu, das heißt, er hat fast nichts vom Vorjahresmodell. Er wurde für den SF-2 entwickelt, und wir haben die Saison mit der Serie 2 begonnen. In Argentinien haben wir die Serie 3 eingesetzt – eine Leistungsverbesserung –, und in Barcelona kam die Serie 4 zum Einsatz. Wir versuchen ständig, die Leistung des Motors zu verbessern. Dafür gibt es verschiedene Ansätze. Man kann versuchen, die Energieverluste zu mindern, oder die Belüftung des Motors optimieren. Wir haben verschiedene Projekte in vielen unterschiedlichen Bereichen. Alle haben nur das eine Ziel: eine Leistungsverbesserung.

### WIE KONKURRENZFÄHIG IST DER FORD ZETEC R-V10 IM VERGLEICH ZU SEINEN KONTRAHENTEN?

Als wir 1997 mit dem Programm starteten, lagen wir weit zurück. Ich glaube, daß sich die jetzige Version des Zetec R-V10 noch hinter den Motoren der beiden Top-Teams befindet, aber nicht hinter den anderen. Ein Motor hat viele Aspekte. Im Moment sind wir vor oder gleichauf mit den meisten. Wir arbeiten daran, in allen Bereichen die besten zu sein. Wir nähern uns immer mehr der Spitze.

### WELCHE VORTEILE ZIEHT AVT AUS DEM ENGAGEMENT IN DEM HIGH-TECH-SPORT FORMEL 1?

Ich würde sagen, der Motorsport hat dreierlei Vorteile für uns. Erstens ist die Formel 1 eine ausgezeichnete Ausbildungsstätte für unsere Ingenieure. Es gibt einfach nichts Vergleichbares. Zweitens gibt uns die Formel 1 die Chance zu einer extrem schnellen Entwicklung. Wenn wir beispielsweise am Computer die Fahrzeugdynamik oder den Motor modellieren, können wir innerhalb kürzester Zeit bereits Verbesserungen einfließen lassen – ganz einfach wegen dem in diesem Sport üblichen, konstanten Datenrücklauf: weil wir ständig Daten zurückerhalten. Der dritte Punkt ist,

daß unsere Ingenieure, die ja nie selbst die Autos fahren, allein aufgrund der Menge an meßbaren Daten und der Rückmeldungen der Fahrer ihre Entwicklungsarbeit leisten können und müssen. Das ist ein ausgezeichnete Weg, Computermodelle zu entwickeln. Und diese Methode wirkt sich dann direkt auf die verbesserte Analyse unserer Straßenautos aus.

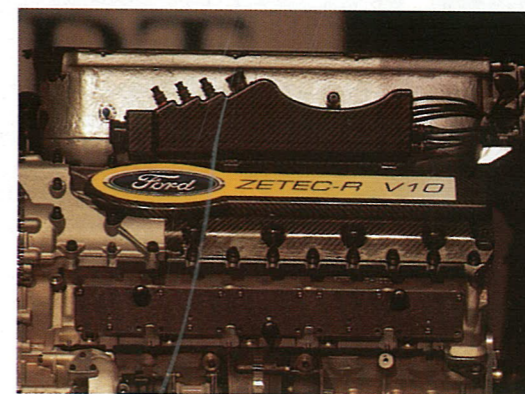
### WIEVIEL EINFLUSS HAT ADVANCED VEHICLE TECHNOLOGY AUF DIE WEITERENTWICKLUNG UND DAS TESTEN DES ZETEC R-V10?

Wir werden die jüngste Entwicklungsstufe des Motors in Dearborn demnächst selbst testen. Wir haben einen unserer Prüfstände jüngst in einen dynamischen Prüfstand verwandelt. Mit der dafür entwickelten Software sind wir in der Lage, jede Steigung und jede Kurve jeder beliebigen Strecke nachzustellen – ohne daß wir den Motor zu der entsprechenden Strecke transportieren müssen. Und was bringt das? Die Antwort liegt fast auf der Hand: Wir können damit unter Laborbedingungen die Anforderungen auf der Strecke detailliert nachstellen. Auf diese Weise läßt sich das Verhalten des Aggregats auf jeder beliebigen Strecke ganz exakt analysieren. Dieser dynamische Prüfstand gehört zu einer riesigen Prüfanlage unserer Abteilung. Die Firma Cosworth hätte ohne uns



Die Formel 1 ist ein außergewöhnliches Testfeld – für Motoren ganz genauso wie für auszubildende Ingenieure in Fords AVT-Abteilung.

FOTOS: LAT



nicht Zugang zu solch modernen Technologien. Von Vorteil ist, daß die Anlage in Dearborn steht – und damit immer in der Nähe der mit dem Programm beschäftigten Ingenieure. Es ist gut, wenn diese Ingenieure den Motor sehen und hören können, wenn sie sein Verhalten verstehen wollen.

### SIE SETZEN ALSO SERIENWAGEN-INGENIEURE FÜR DAS ZETEC R-V10-PROGRAMM EIN?

Ja. Sie bleiben für ein Minimum von zwei Jahren, damit sie sich besser in das Motorsportprojekt hineinknien können. Dann gehen sie zurück in den normalen Produktionsbereich. Die Arbeit in den Stewart-Ford- und Cosworth-Programmen, die sehr zeitkritisch, sehr technisch und sehr direkt ist, ist für unsere Leute eine hervorragende Basis für die spätere Weiterbeschäftigung in unserem Kerngeschäft. Wir haben bereits jetzt einige Absolventen dieser Programme, die an der Entwicklung von Serienautos, Lastwagen und Motoren arbeiten.

### DIE ENGE ZUSAMMENARBEIT VON FORD MIT COSWORTH UND STEWART GRAND PRIX IST EINZIGARTIG. HALTEN SIE DAS FÜR DEN RICHTIGEN WEG?

In einigen Jahren werden wir vielleicht zurückschauen und sagen, daß eines der bedeutendsten Elemente unseres Erfolgs – vorausgesetzt, wir erreichen die gesteckten Ziele – die gute Zusammenarbeit zwischen Ford, Cosworth und Stewart Grand Prix war. Diese enge Kooperation ist für alle Beteiligten etwas Neues. Ich bin mir sicher, daß wir uns mit unserer Herangehensweise auf dem richtigen Weg befinden. Von großem Vorteil wird auch sein, daß wir die Analysemöglichkeiten, die wir als großer Automobilhersteller auf dem Gebiet der Motorenentwicklung nun mal haben, einbringen können. Wir haben Hunderte von Millionen Dollar ausgegeben, um diese Möglichkeiten zu schaffen, und wir stellen sie alle dem Formel-1-Projekt zur Verfügung. Und das macht sich bezahlt.



ZU GEWINNEN: VIP-TAG MIT STEWART-FORD

MEHR DAZU AUF SEITE 31

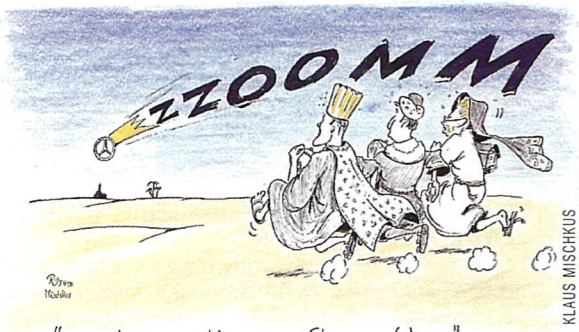


**Wat Wattie wollte**

Schön, daß Ihr vor Imola so unpathetisch an Roland Ratzenberger erinnert habt. John Watsons Kommentar habe ich aber ganz anders im Gedächtnis.

Barrichellos Crash im Freitagstraining, bei dem erst das Schlimmste zu befürchten war, hatte uns allen endgültig „bewiesen“, daß man sich im Formel 1-Auto nicht mehr ernsthaft verletzen konnte. So kam es, daß Wattie noch wie in Trance von der Sicherheit der modernen Monocoques faselte, als bei Ratzenberger schon die Herzmassage lief. Genau wie die TV-Zuschauer war er sich bewußt, was geschehen war und weigerte sich doch, es zu glauben.

JOHANNES SCHNETTLER, HERNE



„... und sie versuchten, einem Stern zu folgen.“

Die eiligen drei Könige aus dem Sorgenland

**Nett? Eher gar nicht.**

Voll daneben war ja wohl die Story „Ein Mechaniker packt aus“ von Steve Matchett (in *F1 Racing* 5/98). Der Mann leidet offensichtlich an Gedächtnisschwund – oder wie konnte er die 316 Führungskilometer von Alesi 1996 vergessen, ebenso wie die Motorschäden bei sicher geglaubten Siegen in Monaco und (bei Berger) in Hockenheim '96; oder die lahme Mechanikerarbeit in Monza '97, die Alesi die Führung kostete!

JÜRGEN KLEINROPP, VOLKSDORF

**Nett? Eher kaum.**

Mag ja sein, daß der Ex-Benetton-Mechaniker Steve Matchett die Piloten Berger & Alesi nicht

ausstehen konnte. Aber nach dieser Story muß man ja meinen, die beiden hätten nur Scheiße gebaut. Tatsache ist doch, daß Jean Alesi, „der nie ins Ziel kommt und immer vergißt zu tanken“, insgesamt 13 Mal für Benetton auf dem Podest stand. Waren das 13 Zufälle? Und Berger hat '97 den GP von Hockenheim alter Sack, sondern im Bericht klang es, als wäre der letzte Sieg '95 mit Schumi gefeiert worden. Berger ist bestimmt kein grantiger alter Sack, sondern ein netter, lustiger Kerl. Und Alesi ist der korrekteste und liebenswerteste Pilot, den ich jemals kennenlernen konnte.

ULRIKE WROBEL, KOBLENZ

**Her mit Jock!**

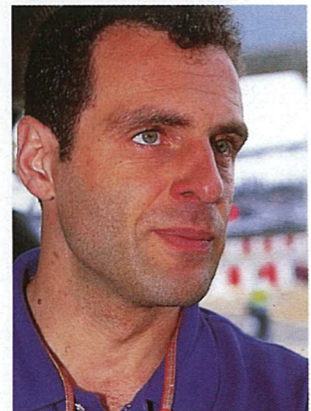
Könnten Sie mal Berichte über Villeneuves Renningenieur Jock Clear bringen? Ganz toll wären Fotos oder sogar ein großes und ausführliches Porträt über diesen sympathischen und gutaussehenden Engländer.

REGINA HUEMER, A-STEINBACH

**Big Mc zu Weihnachten**

Statt nur über langweilige Rennen zu schimpfen sollte man meiner Meinung nach mal gratulieren, daß es dem Team McLaren-Mercedes gelungen ist, über den Winter einfach das beste Paket zu schnüren, das die Formel 1 derzeit zu bieten hat!

CARLA BITSCH, DORTMUND



Roland Ratzenberger – Imola-Erinnerungen nicht eindeutig



Jock Clear, was macht er hier? Geschätzte Leserinnen erfreuen

**Williger Villeneuve**

In ihrem Leserbrief „Angst vor Erfahrung“ schilderten zwei Leserinnen ihre Empörung über Herrn Villeneuve, da er sich mit einer 16jährigen amüsiert hat. Dazu kann ich nur sagen, daß ein gewisses Maß an Hintergrundinformationen gut ist, aber mit wem oder wie er seine Freizeit bestreitet, sollte eigentlich eine Nebenrolle spielen.

Allerdings sollte Herr Villeneuve seine (Sex-)Eskapaden lieber in den Winterurlaub verlegen und sich stattdessen wie Herr Frenzen um das Set-up des Wagens bemühen, um in dieser Saison wenigstens einmal auf dem Podium zu landen.

SANDRA STJAKOVIC, HANNOVER

**Italienische Tragödie**

Mit Tyrrell wird sich Ende '98 ein weiteres „Traditionsteam“ aus dem GP-Sport verabschieden. Wie wäre es bei der Gelegenheit mit einer Serie über legendäre Teams wie Tyrrell, Lotus, Brabham, McLaren, BRM etc. in *F1 Racing*!?

Auch Ferrari wäre natürlich interessant für einen Beitrag; z.B. eine Analyse verschiedener Fachleute, wieso Ferrari seit Anfang der 80er Jahre dem Erfolg permanent hinterherfährt, gemessen an Budget und/oder Manpower eine geradezu peinliche Vorstellung...

Daß dieses Team technisch hinterherhinkt (siehe aktives Fahrwerk Anfang der 90er, siehe Bremssystem anno '98, siehe Chassis, das sich weder durch 12-Zylinder noch Barnard kompensieren läßt) hat ja Tradition. Daß Ferrari aber schon so weit gesunken ist, sich bei Sauber deren Tower-Wings auszuleihen (Brasilien), nur um feststellen zu müssen, daß sie so am F300 nicht passen... ein Trauerspiel!

CHRISTIAN DIEDRICH, ALTENHOLZ

EIN TAG MIT DEM TEAM



DI E FORMEL 1 VON INNEN



EINMALIGE RENNUNDE



DEN STARS GANZ NAHE



**EINMALIG NAH DABEI!**

- ★ Treffen Sie die Stars des Stewart-Ford Grand Prix Teams!
- ★ Verbringen Sie einen unvergeßlichen Tag hinter den Kulissen der Formel 1 – als Ehrengast des Stewart-Ford Teams!
- ★ Verschaffen Sie sich Einblicke in die Schaltzentrale von Ford!
- ★ Erleben Sie eine Rennrunde auf der Strecke von Silverstone, die Sie so schnell nicht vergessen werden – garantiert!
- ★ VIP-Besuche der Werkshallen von Stewart-Ford und Cosworth!

Und was ist nötig, um diesen sensationellen Preis für zwei Personen zu gewinnen? Nichts weiter als die drei Fragen sowie die Zusatzfrage unten beantworten!

Antworten (mit Adresse und Telefonnummer) auf einer Postkarte an diese Adresse schicken: F1 Racing 'Ford Motorsport' Wettbewerb, 38-42 Hampton Road, Teddington, Middx. TW11 0JE, England. Einsendeschluß ist der 19. Juni 1998

1. Wo hat Stewart-Ford Grand Prix sein erstes Rennen bestritten?
2. Welcher Brasilianer fährt für das Team Stewart-Ford Grand Prix?
3. Wofür steht das Kürzel AVT?

Zusatzfrage: Von wem würden Sie sich am liebsten über die Strecke von Silverstone fahren lassen – und warum?

**SIEHE FORD INSIGHT S. 28**

Die Abbildungen sind nicht als Repräsentation des angebotenen Preises zu deuten. Ihre Daten werden vertraulich behandelt, wenn dies von Ihnen ausdrücklich gewünscht wird.

**TEILNAHMEBEDINGUNGEN**

1. Teilnehmer müssen mindestens 18 Jahre alt sein. Bitte geben Sie auf Ihrem Schreiben Ihr Geburtsdatum an.
2. Von der Teilnahme an dem Preisausschreiben ausgeschlossen sind Familienangehörige der Mitarbeiter aller teilnehmenden Firmen.
3. Einsendeschluß ist der 19. Juni 1998. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Ausschreibenden behalten sich das Recht vor, unter Umständen eine Alternative für den geplanten Preis anzubieten.
4. Unabhängig von der Anzahl an Einsendungen gibt es lediglich einen Preis zu gewinnen. Für abhandlungsgemachte Einsendungen kann keine Haftung übernommen werden. Unleserliche Einsendungen können nicht einbezogen werden. Belegte Frankierungen gelten nicht als Einreichbeleg.
5. Der Gewinner wird so schnell wie möglich benachrichtigt.
6. Mit der Teilnahme an dem Preisausschreiben erklären sich Teilnehmer mit den Teilnahmebedingungen und dem Preis einverstanden.
7. Telefonische Rückfragen oder Teilnahmeversuche können in keinem Fall berücksichtigt werden.
8. Gewinner und Gast müssen während des Tages für ihre eigenen Kosten aufkommen.
9. Der Gewinner des Preises sowie der mitgebrachte Gast haben keinen Einfluß auf den Austragungstag.
10. Alle Details waren zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses korrekt.
11. Gewinner außerhalb von Großbritannien werden auf Kosten von Ford nach England eingeflogen.
12. Lediglich der Gewinner (und nicht sein Gast) erhält die Möglichkeit, mit einem Rennfahrer um die Strecke von Silverstone zu fahren.

SUPER PREISAUSSCHREIBEN!

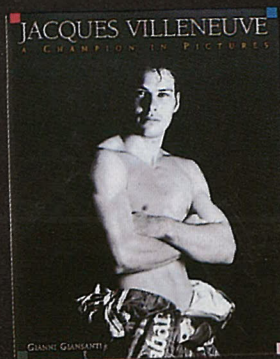




Suzuka 1996. Stunden vor dem Ende von Jacques Villeneuves erstem Jahr in der Formel 1 – einem Jahr, in dem er manchen Rekord aufstellte und zum Zeitpunkt dieser Aufnahme theoretisch sogar noch den WM-Titel hätte gewinnen können. Das – Weltmeisterehren in der ersten Saison – wäre natürlich das Nonplusultra gewesen, etwas, das seit 1950 niemandem gelungen ist.

# Champion *Jacques* in Bildern

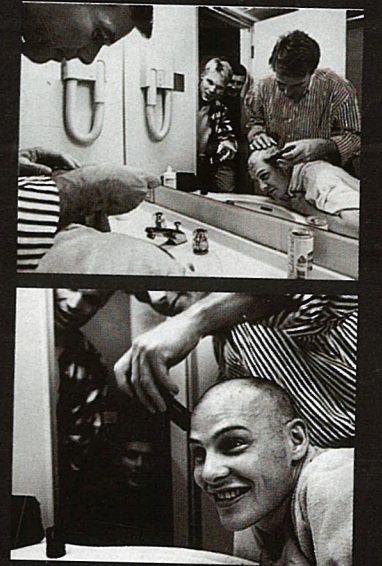
Zwei Jahre lang hat der Fotograf Gianni Giansanti Jacques Villeneuve begleitet. Seine Arbeiten geben exklusive Einblicke in das Leben eines Mannes auf dem Weg nach ganz oben





# Champion *Jacques* in Bildern

Während seiner ersten Saison in der Formel 1 spielte Jacques im PS-Zirkus von Anfang an in der ersten Reihe mit. Beim Auftakt in Melbourne/Australien fuhr er direkt auf die Pole Position, und den Titelkampf hielt er bis zum Finale offen, dem Grand Prix in Suzuka/Japan, bei dem er erst sein rechtes Hinterrad verlor – und dann sein Haupthaar.



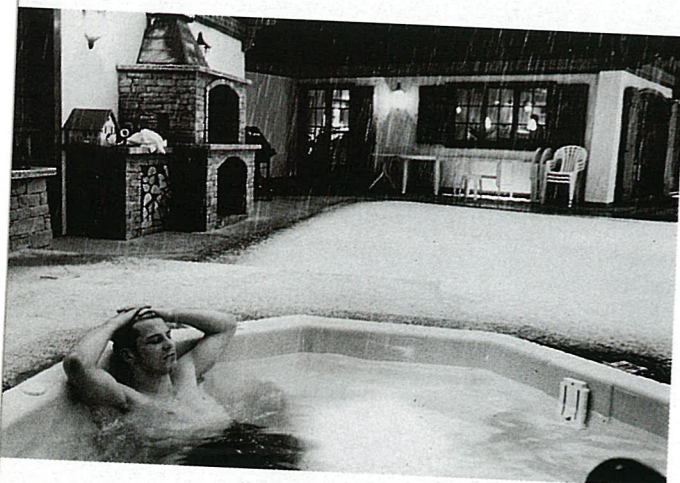
Suzuka 1996. Nach dem verpaßten WM-Titel sollte Jacques nicht ungeschoren davonkommen. Statt danach aber in Trübsal zu versinken, freute er sich über die beste Rennrunde und kasperte mit seinen Freunden Mika Salo und David Coulthard in die japanische Nacht hinein...

# Champion Jacques in Bildern

Buenos Aires 1997. „Als wir in Brasilien eine Woche vor dem Rennen ankamen“, erinnert sich der Fotograf, „regnete es ununterbrochen. Und als Jacques diese Spielhalle entdeckte, rannte er sofort hinein. Er ist eben ein total vernarrter Rennfahrer.“



Wer mit den Anspannungen zurechtkommen muß, die für einen Rennfahrer zum täglichen Brot gehören, der muß auch entspannen können. Craig Pollock, den Jacques seit seinem elften Lebensjahr kennt, weiß das – und kann im Garten seiner Schweizer Bleibe alles bieten, was dafür nötig ist.



Villars 1997. Die Schweiz ist für Jacques seit seiner Kindheit wie eine zweite Heimat. Fotos des gebürtigen Frankokanadiers mit seiner Familie sind äußerst rar, da der Weltmeister sein privates und sein öffentliches Leben strikt voneinander abgrenzt.



Nicht nur das Cockpit, sondern auch Foto- und Fernseh-Studios gehören zu den Arbeitsplätzen eines Rennfahrers.

Um möglichst viel Zeit zu sparen, werden

Foto-Sessions – wie Kulissen hinter den

Kulissen – immer wieder auch am Rand

der Grand Prix-Arena in aufbaubaren und

improvisierten Studios inszeniert.

## Champion *Jacques* in Bildern

Ein wichtiger Teil jeder Gewinnerformel heißt im Rennsport genauso wie anderswo auch: Teamarbeit. Bevor Jacques zur Formel 1 kam, hat sein Renn-Ingenieur Jock Clear eine Zeitlang bei Lotus sowie bei Williams mit David Coulthard gearbeitet.



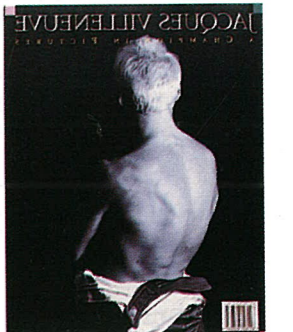
Buenos Aires 1997. Feierabend fällt während Grand Prix-Wochenenden meistens aus. Jede freie Minute wird genutzt – so auch diese kurze Verschnaufpause mit Sandrine, ein Moment, den Jacques zum Studieren der Telemetriedaten nutzt.

Bereits während seiner Zeit in der amerikanischen IndyCar-Serie waren zwei Leute besonders wichtig für Jacques: Freundin Sandrine Gros D'Aillon und Craig Pollock, der ihm von 1992 bis 1997 auch als Manager zur Seite stand. Von Sandrine trennte sich Jacques Mitte '97.



Als Schlüsselfigur des geplanten British American Racing-Teams wurde Craig Pollock für diese Saison aus der Williams-Box verbannt. „Er ist in erster Linie“, so Jacques, „mein bester Freund; eben einer, der mich trotz meines schwierigen Charakters immer verstehen kann.“

*„Jacques Villeneuve – A Champion In Pictures“ ist bei Hazleton Publishing in Richmond/England erschienen. Es kann zum Beispiel bei IMD für DM 98,- bestellt werden (Tel.: 02293/90 20 58; Fax: 02293-90 20 59)*



Auch ohne Ken Tyrrell bleibt Craig Pollock zuversichtlich, Tyrrell transformieren zu können

# NEVER MIND POLLOCK THE LOCKS

Text: Tony Dodgins. Fotos: Darren Heath

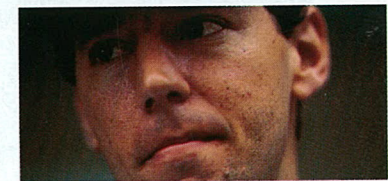
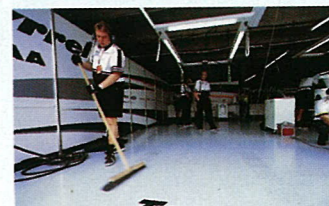
Ohne Zweifel: Von außen betrachtet, stehen die Zeichen für Tyrrell nicht gut. 'Uncle Ken' – so lange das Aushängeschild des Teams – ist nicht mehr dabei. „Das ist natürlich traurig“, kommentiert das der geschäftsführende Direktor Harvey Postlethwaite. „Aber wir sind ein professionelles Team und konzentrieren uns auf unsere Arbeit.“ Die besteht bei Postlethwaite, anstatt wie früher aus dem Balancieren von Unter- und Übersteuern, verstärkt aus dem Klären von Personalfragen. Neben anderem.

Kein Job in der Formel 1 ist so unsicher wie die Stellen bei dem Team, das ab 1999 British American Racing (BAR) heißen wird. Viele der Mitarbeiter sind tief im Innern selbst Rennfahrer. Angenommen, Michael Schumacher würde ihr Auto fahren, mit einem Lächeln in die Box kommen, ihnen zuwinken, bei Tests sich das Auto zur Brust nehmen... angenommen, er würde für sie all die Dinge tun, die eigentlich unmöglich sind, dann wäre ein Job bei Tyrrell immerhin aufregend. Aber sie haben nicht Schumacher. Sie haben Toranosuke Takagi und Ricardo Rosset. Und sie haben den Fadenzieher des BAR-Projekts: Craig Pollock.

Takagi war so etwas wie eine Offenbarung: Er qualifizierte sich in Melbourne – nach ein paar Wintertests – im Mittelfeld. Das sorgte für ein Lächeln in der Box. Bei Rosset verhält es sich anders: Tyrrell-Mechaniker kommentieren seine Anwesenheit mit einem Satz: „Da fragen Sie lieber Herrn Pollock.“



Oben: 'Tiger' Takagi in Argentinien. V.l.n.r.: Craig Pollock mit F1 Racings Tony Dodgins, Toranosuke Takagi und Ricardo Rosset (rechts)



Schon bei Arrows '96 eher unbeliebt, interessieren sich die meisten in der Formel 1, wie auch Lola '97, primär für die Kontonummer des Mannes, der immerhin Vizemeister der Europäischen Formel 3000 war. Die Teams sehen in ihm die Möglichkeit, ein paar Rechnungen zu begleichen. Deshalb sitzt er und nicht Jos Verstappen im Tyrrell. Als diese Entscheidung getroffen wurde, schäumte Ken Tyrrell vor Wut. Kurz später verkündete er seinen Ausstieg.

„Tiger (Takagi) ist großartig, solange er mit dem Auto auf der Strecke bleibt, und ich bin sicher, daß auch Ricardo bald Fortschritte machen wird“, sagt Pollock dazu. Der BAR-Steuermann lernte Rosset 1993 in Macau kennen.

„Es wird ihn ein gutes Drittel der Saison kosten, sein Selbstvertrauen zurückzugewinnen. Im Moment ist er ziemlich am Boden. Bei Arrows hat er die Hälfte

der Zeit damit verbracht, Notizen über das andere Auto zu machen, um sicherzustellen, daß er dieselbe Behandlung bekommt. Bei uns bekommt er dasselbe wie Takagi, und bei uns wird er genauso behandelt. Aber er hat wohl trotzdem das Gefühl, daß es Leute gibt, die nicht hundertprozentig hinter ihm stehen. Die Entscheidung für ihn ist gefallen, und ob sie gut ist oder nicht, wir müssen nun damit leben. Er ist nun mal ein sensibler Kerl, und vielleicht ist das ein Teil seines Problems. Er neigt dazu, Situationen zu sehr zu analysieren. Die Geschichte mit Ken ging ihm zum Beispiel sehr nahe, das hat ihm richtig weh getan. Aber es war nun nicht der Fall, daß Ken nur wegen dieser Fahrerwahl gegangen ist. Er hatte das Gefühl, daß er nicht mehr Herr seines Schicksals ist, und das hat ihn gestört. Unter den Umständen wollte er lieber gar nicht mehr dabei sein, und das war klug. ▶

Der einzige, den man für den derzeitigen Zustand des Teams verantwortlich machen kann, ist, ehrlich gesagt, Ken. Das Team ist da, wo es ist, weil einige nicht in der Lage waren, es voranzutreiben. Deshalb wurde das Team verkauft. Das ist nicht unsere Schuld. Ken hat es verkauft.“

Pollock und sein BAR-Partner Adrian Reynard betonen immer wieder, daß sie am Ende des Jahres die verwertbaren Überreste von Tyrrell schlucken und ihre Aktivitäten in die neue Fabrik verlagern werden, die gerade in Northamptonshire gebaut wird. Die Mitarbeiter wollen natürlich wissen, ob sie ein Teil dieses Plans sind. Aus diesem Grund lud Pollock das Team am Vorabend des Grand Prix in Buenos Aires zum Abendessen ein. Ein Gespräch in lockerer Atmosphäre sollte Fragen klären. „Ich wollte, daß die Leute sagen, was sie bewegt, und das haben sie auch getan“, gesteht Pollock. „Im großen und ganzen war es recht positiv. Ich bin zwar nicht ohne Kratzer davongekommen, aber ich hatte genug Pflaster dabei. Natürlich waren alle von der Leistung der Fahrer ein wenig enttäuscht, aber im Prinzip ziehen wir alle an einem Strang.“ Eine wichtige Frage wäre allerdings: Wie lange noch? „Ich kann verstehen, daß alle wissen wollen, was sie in Zukunft tun werden. Aber wir dürfen nichts überstürzen. Eins nach dem anderen.“

Derzeit hat Pollock kein eigenes Büro. Seine Nische im Tyrrell-Büro wurde von zwei zusätzlichen Systemen für Computer Aided Design vereinnahmt, und er arbeitet mit einem Logistikexperten zusammen von einem Londoner Appartement aus. „Wir machen aus einer kleinen Firma eine große. Das will gut geplant sein. Ich stelle im Moment ein Rekrutierungsteam zusammen, das überlegtes und geplantes Hiring & Firing betreiben soll, anstatt nur zu sagen: 'Du, du, du und du.' Bis jetzt haben wir 100% der Mitarbeiter in der Fabrik einen Job angeboten. Um die Rennteam-Mechaniker kümmern wir uns als letztes. Da werden wir ein wenig selektieren. Ich denke, daß wir 90% von ihnen einen Job anbieten werden. Davon werden vielleicht 40 bis 45% zusagen. Die anderen haben vielleicht noch andere Kontakte in der Formel 1, oder sie haben Familie und wollen nicht umziehen. Natürlich herrscht ein wenig Nervosität, aber andererseits haben wir sie zwölf Monate vorher informiert. Manche müssen innerhalb von zwölf Sekunden einpacken.“

1997 mußte Pollock im Fahrerlager viel Spott ertragen – das makellos gebügelte Hemd immer blauer als seine Augen, das Handy immer am Ohr. „Die Leute haben sich lustig gemacht“, sagt er, „aber ich habe den größten Deal des Paddocks auf die Reihe gebracht. Und das war keineswegs einfach. Ich habe meine Frau gewarnt, daß ich auf das Haus eine Hypothek aufnehmen werde, und eines Tages habe ich zu ihr gesagt: 'Siehst du die beiden Hunde da? Nicht einmal die gehören uns!' Es ging so oft hin und her, und als der Deal schließlich unterschrieben war und niemand mehr rauskonnte, haben wir eine Flasche Champagner geöffnet. Bei der Abwicklung des Deals gab es eine Menge Konflikte. Allein die Tatsache, daß ich Jacques' Manager bin, erforderte, daß ich mit Julian Jakobi eine zweite Vereinbarung treffen mußte. Manchmal muß man, nur um einen Schritt tun zu können, sehr weit vorausdenken und -handeln.“

„Der einzige, der seit über einem Jahr Bescheid weiß, ist Frank Williams. Ich habe ihm von Anfang an reinen Wein eingeschenkt. Ich habe zu ihm gesagt,

daß ich mir nicht den Vorwurf gefallen lassen möchte, ich würde in seiner Garage spionieren. An derlei Geschäften bin ich nicht interessiert. Frank war großartig. Eines unserer Prinzipien ist, offen zu sein und ein wenig Spaß zurückzubringen.“

Wenn Pollock also so offen ist, wie sieht es dann mit Motor und Fahrern aus? Villeneuve ist selbstverständlich der Favorit, und IndyCar-Meister Alessandro Zanardi wird in den höchsten Tönen gepriesen. Der Motor, so sagt man, werde von Mecachrome kommen. „Vielleicht erleben Sie da eine Überraschung“, grinst Pollock. „Ich mochte es nicht, das größte Geheimnis im Fahrerlager mit mir herumzutragen, aber es war unvermeidlich, weil so viele darin verwickelt waren. Diesmal macht es mir nichts aus.“

Über Mecachrome zu schreiben, wäre also falsch? „Wir werden ganz groß rauskommen“, sagt er.

Nach über 400 GP-Starts unter dem Tyrrell-Banner bereitet sich das Team auf die Verwandlung in BAR vor



### Wie schlecht ist schlecht?

„Es ist das beste Team, mit dem ich bisher zusammengearbeitet habe“, so der herzerreißende Kommentar von Ricardo Rosset über das Tyrrell-Team, in dem er, wie man spürt, nicht gerade der Nummer 1-Held ist. „Nur läuft es noch nicht so, wie ich will. Schnelle Kurven sind kein Problem, aber an die langsamen muß ich mich mit diesem Auto erst gewöhnen.“ Typisch Rennfahrer – die schnellen Kurven sind für Männer usw.

„Takagi“, fährt Rosset fort, „ist sehr gut. Ein später Bremsen, genau richtig für die Formel 1.“ Mike Gascoyne, Stellvertreter der Technik-Direktor, sieht das auch so: „Ich schätze, er ist so schnell wie Mika Salo oder Jos Verstappen. Er kann es schaffen, wenn er an einem Rennwochenende zwei Tage kontinuierlich arbeiten kann und er seine volle Rundenzahl nutzt. Aber wenn es im Training zu regnen beginnt, ist

das nicht gut für ihn. Wie in Melbourne: Er saß da mit lauter japanischen Journalisten und Fotografen, und auf einmal weiteten sich seine Augen, und er sagte: 'Oh, verdammt, das war's.' Es hatte angefangen zu regnen.“

Als es im Freitagstraining kurz abtrocknete, fuhr er ein bißchen zu schnell und geriet von der Strecke. „In den folgenden fünf Minuten fuhren die anderen gute Zeiten. Dann setzte der Regen wieder ein, und er konnte sich vor Enttäuschung nur noch die Haare raufen. Aber das ist eben Erfahrung. Gute Fahrer sind draußen, wenn die Strecke gut ist. Im Augenblick benötigen wir immer einen schönen Tag, damit er mit dem Auto eine gute Zeit fahren kann. Irgendwann aber, vielleicht auf einer Strecke, die er kennt, wird er den richtigen Dreh finden, und dann wird er eine erstklassige Leistung abliefern. Da bin ich mir ganz sicher.“

„DAS TEAM IST DA, WO ES IST, WEIL EINIGE NICHT IN DER LAGE WAREN, DAS TEAM VORANZUTREIBEN. DAS IST NICHT UNSERE SCHULD. KEN HAT ES VERKAUFT“



Tyrrells offizielle Erfolgsgeschichte begann 1970 mit Jackie Stewart, Pole Positions, Siegen und WM-Titeln. Sie endete (inoffiziell) schon 1983: mit Michele Alboretos Sieg in Detroit

**D**as Haus ist groß, der Rasen davor makellos, der Kies sauber und eben. Der Hausherr kommt höchstpersönlich zur Tür. „Schnell, bevor es anfängt zu regnen“, grüßt Ken Tyrrell und deutet gen Himmel, um klarzustellen, daß hier – und nicht in Argentinien – Regen in der Luft liegt.

„Norah ist im Krankenhaus, nichts Schlimmes. Sie dürfen sich also geehrt fühlen: Sie können ihren Sessel haben“, erklärt der Ex-Teamchef auf dem Weg zum Wohnzimmer – untermalt mit seinem berühmten Strahlen; und intoniert mit dem noch berühmteren Lachen. „Tee?“ fügt er in echt englischer Gentleman-Manier hinzu, bevor er – halb marschierend, halb trippelnd – den Raum verläßt. Auf der Suche nach Earl Grey.

Das Wohnzimmer der Tyrrells ist weder protzig noch luxuriös, dafür aber sehr gemütlich. In dem großen Kamin lodert ein behagliches Feuer. Die Wände schmücken Portraits von Familienmitgliedern, den Kaminsims ein Dutzend Grußkarten – zu Norahs Geburtstag.

Kein Hinweis darauf, daß wir uns im Haushalt total vernarrter Motorsportfans befinden. Und schon gar nicht, daß einer davon eine Legende in den Boxengassen zwischen Melbourne und der Eifel ist. Die einzige Verbindung zur Welt der Formel 1 befindet sich rechts vom Kamin: der Fernseher, in einem jener Mahagoni-Möbelstücke, die in geschlossenem Zustand wie Getränkebars aussehen. Heute – Ostersonntag – sind die Türen weit geöffnet, und die Kommentatoren befinden sich bereits in ihrem ganz eigenen Warm-up: „Willkommen in Buenos Aires – Mika Häkkinen ist erneut auf der Pole, neben ihm Michael Schumacher, derselbe Michael Schumacher, der 1994 und 1995 für Benetton den Titel gewann und dann das Team verließ, um die Herausforderung namens Ferrari anzunehmen...“

„Von wegen Herausforderung“, poltert Ken, der Ex-Holzfaller, noch im Türrahmen, die zwei Tassen Tee noch in der Hand. „Er ist zu Ferrari gegangen, weil die mit dreißig Millionen Dollar überkamen! Ich habe ein paar Hörnchen aufgewärmt“, ist er eine Zehntelsekunde später schon wieder der Gastgeber mit besten Manieren. „Wegen

Ostern. Norahs Idee. Sie sagte: ‘Biete ihm warme Hörnchen an’, also tue ich es auch.“ Wieder das Strahlen, das Lachen.

„Martin Brundle ist brillant“, freut er sich über die TV-Kommentare des Mannes, der in einem Tyrrell seine ersten F1-Gehversuche machte. „Besonders für den Wohnzimmerfan.“ Nickend greife ich mir ein Hörnchen ... und stelle die Frage, die seit zwanzig Minuten in der Luft schwebt: Ken, was ist das für ein Gefühl, der Formel 1 vom Wohnzimmer statt von der Boxenmauer aus zuzusehen? Er muß nicht lange überlegen. „Fürchterlich.“

Eine lange Pause.

Dann: „Ich habe in dreißig Jahren nicht ein Rennen ausgelassen und deshalb...“ Wieder eine Pause, diesmal noch länger. „Nicht dabeizusein, fällt

Spiel, aber wenn Mika nur einen Stopp macht, hat er noch eine Chance. Da, die Wiederholung: Klarer Fall von Rennunfall. Michael trifft keine Schuld. Oh, und jetzt schon Werbung!“

Um Unterbrechungen dieser Art zu vermeiden, spielt Ken mit dem Gedanken, sich später im Jahr auch ein paar Rennen live anzusehen. „Wenn, dann als Zuschauer auf einer Tribüne. Ich werde nicht ins Fahrerlager gehen. Die meisten Teams waren zwar sehr nett und haben mich eingeladen, aber das wäre irgendwie nicht richtig.“

Und das Tyrrell-Team? War das auch sehr nett? „Wir haben die Firma im November verkauft. Geplant war, daß mein Sohn Bob und ich das Team bis Ende 1998 managen würden, so daß ich ein Jahr Zeit gehabt hätte, mich von dreißig

# Ken allein

mir sehr schwer.“ Und plötzlich fährt er unvermitteltforsch-fröhlich fort: „Sie haben die Aufwärmrunde beendet, gleich geht’s los...“ Schweigen.

Dann rutscht Ken – wie in diesem Moment Millionen andere in aller Welt – auf seinem Sessel nach vorne, um zu beobachten, wie die fünf roten Lampen ausgehen. „Großartig! Ron ist auf eins und zwei!“ So ist es, denn die beiden McLarens sind gut weggekommen, Coulthard vor Häkkinen, dahinter Schumacher. „Ich sehe es gerne, wenn die britischen Konstrukteure vorne sind“, zwinkert Ken kurz. „Wenn man den Titel holen will, ist es nach wie vor von Vorteil, die Basis hier zu haben. Sonst ist es kaum zu schaffen. Auch für Ferrari – trotz bestem Fahrer und dem größten Budget, das es je in der Formel 1 gegeben hat.“

Die roten Renner laufen heute jedoch sehr gut, und als Schumacher sich in Runde 5 an Coulthard vorbeiboxt, springt Ken von seinem Sessel hoch. „Er hat ihn, er hat ihn! Er muß auf einer 2-Stopp-Strategie sein. David ist aus dem

Jahren Grand Prix-Sport zu verabschieden. Als klar wurde, daß sich unsere Vorstellungen von der Führung des Teams nicht mit denen der neuen Besitzer deckten, sind wir zurückgetreten. Ich habe nichts gegen Craig (Pollock), wir hatten lediglich unterschiedliche Meinungen. Das ist doch normal im Leben. Es ist jetzt sein Team, und er muß es so managen, wie er es für richtig hält.“

Schumacher fährt an die Box und geht hinter Häkkinen wieder auf die Strecke. „Häkkinen führt“, schreit der TV-Kommentator, „Schumacher Zweiter, Villeneuve Dritter, Coulthard Vierter. Kann Schumacher den Abstand verringern...?“ Der Rest ist nicht zu verstehen, weil Ken den Fernseher anbrüllt. „Ja, aber wie groß ist denn nun der Abstand?“ Wieder springt er von seinem Sessel auf – diesmal kein Strahlen, kein Lachen. Er schnappt sich die Fernbedienung und wählt den Bildschirmtext an. „Vielleicht sagen die uns, wie groß der Abstand ist.“ Tun sie aber leider nicht. Frustriert drückt er auf den Knöpfen herum, bis wir wieder bei der Rennüber-

tragung gelandet sind. „...kinen hat 15 Sekunden Vorsprung auf Schumacher!“

Ein weiterer Sesselsprung. „Oh“, zeigt er auf den Bildschirm, „wir liegen gleichauf mit den Ligiers.“ Toranosuke Takagi sitzt mit seinem Tyrrell im Getriebe von Jarno Trullis Prost. Ken sagt immer noch ‘wir’, wenn er von Tyrrell redet. „Oh ja, das kann ich mir so schnell nicht abgewöhnen. In meinem Kopf sind die Tyrrells immer noch ‘unsere’ Autos. Wenn der Name in British American Racing geändert wird, werde ich nicht mehr ‘wir’ sagen.“ Würde er eine Namensänderung begrüßen? „Ja natürlich, und es wäre schön, wenn die anderen Teams sich nicht widersetzen würden. Eigentlich ist es ja komisch, daß alle zustimmen müssen, aber so verlangt es nun mal das Concorde-Abkommen.“

Während der letzten Werbepause hat Schumacher einen Ausrutscher ins Kiesbett überstanden. Kann ihn Häkkinen nun einholen? „Nicht mit Ron im Kopfhörer, der ihm sagt, er soll die sechs Punkte nach Hause bringen“, meint Ken. Wie gut der Mann doch seinen ehemaligen Arbeitskollegen kennt.

„Wer sagt’s denn. Beide Autos im Ziel – Takagi auf Platz 12, Rosset auf 14“, stellt Ken erleichtert fest, bevor er nach zwei Stunden äußerst energischer Fernseh-Interaktion in seinen Sessel zurückfällt. In Argentinien beginnen unterdessen die Männer, auf deren Overalls sein Name prangt, mit dem Zusammenpacken, machen alles fertig für die lange Reise nach Europa und natürlich zur Tyrrell-Fabrik

– einen Steinwurf entfernt von da, wo wir gerade sitzen.

Bevor ich gehe, versuche ich, Ken etwas von der Traurigkeit zu vermitteln, die die Formel 1 empfindet, die ich empfinde, die wir alle empfinden. Denn die Formel 1 vermißt ihn genauso wie er sie. Wieder das Strahlen, aber kein Lachen: „Ja. Was mich sehr überrascht, ist die große Anzahl von Briefen, die ich erhalten habe. Einen, von einer Dame Mitte sechzig, fand ich besonders rührend. Sie schrieb: „Die Formel 1 wird für mich nie mehr dasselbe sein.““

# zu Haus

Nach 30 Jahren in der GP-Arena zieht sich Ken Tyrrell vom Tagesgeschehen zurück.

Text: Matt Bishop. Fotos: Matt Cooke



Das Wohnzimmer der Tyrrells: Sicher gemütlicher als der Kontrollstand in der Boxengasse. Der Fernseher ist das einzige, was auf die nach wie vor lodernde Leidenschaft Kens verweist

**„WENN ICH WIEDER ZU RENNEN GEHE, DANN ALS ZUSCHAUER AUF EINER TRIBÜNE“**

# GOOD for fun.



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

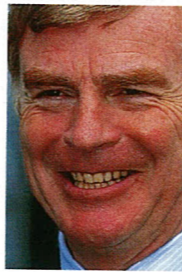
verlassen, daß Sie mit der ganzen Erfahrung der Formel 1 gut ankommen.

Good to know.



**GOODYEAR**

Alle wollen, daß mehr überholt wird. Außer einem: FIA-Präsident Max Mosley will Drama mit möglichst wenig, da verwirrender Action



Text: Everhard Hebly

**D**er Wintertratsch der Formel 1 kreiste um die Frage, wie gerillt die gerillten Reifen sein würden und ob das neue Reglement den Heiligen Gral der Formel 1 zurückbringen würde: das Überholen. Die Antwort ist für die eingefleischten Fans eine Enttäuschung. Sowohl Australien als auch Brasilien waren Hochgeschwindigkeitsprozeionen, und die Überholvorgänge, die es gab, kamen fast ausnahmslos aufgrund cleverer Boxenstoppstrategien zustande.

Hierbei gibt es zwei Szenarien. Das eine war letztes Jahr in Monza zu beobachten, wo der Benetton von Pole-Mann Jean Alesi vor dem McLaren von David Coulthard in Führung lag. Beide stoppten in derselben Runde für ihren Service. Die McLaren-Truppe arbeitete ein wenig flinker als die Benetton-Jungs, und Coulthard setzte sich ein paar Nanosekunden

früher als Alesi wieder in Bewegung. Er hatte genauso wenig Aussichten auf ein Überholmanöver wie es Coulthard während der ersten Hälfte des Rennens hatte. Also fuhren sie in der Reihenfolge, in der sie die Boxengasse verließen, auch über die Ziellinie.

Szenario Nummer 2 ist jenes, bei dem ein Fahrer mit Zwei-Stopp-Strategie aufgrund geringerer Benzinmenge auf einen schwereren Kontrahenten mit einem Stopp aufläuft und – manchmal, aber äußerst selten – soviel Speed entwickelt, daß er sich an ihm vorbeischieben kann. In Argentinien gelang dies sowohl Michael Schumacher als auch Eddie Irvine.

Unter normalen Umständen jedoch ist Überholen nicht angesagt. Warum? Erstens, weil die Strecken zu eng sind, die Kurven zu Mickey-Mouse-mäßig. Zweitens hat die Kohlefaser-technologie die Effizienz der Bremsen so sehr verbessert, daß ein Fahrer nie lange genug auf

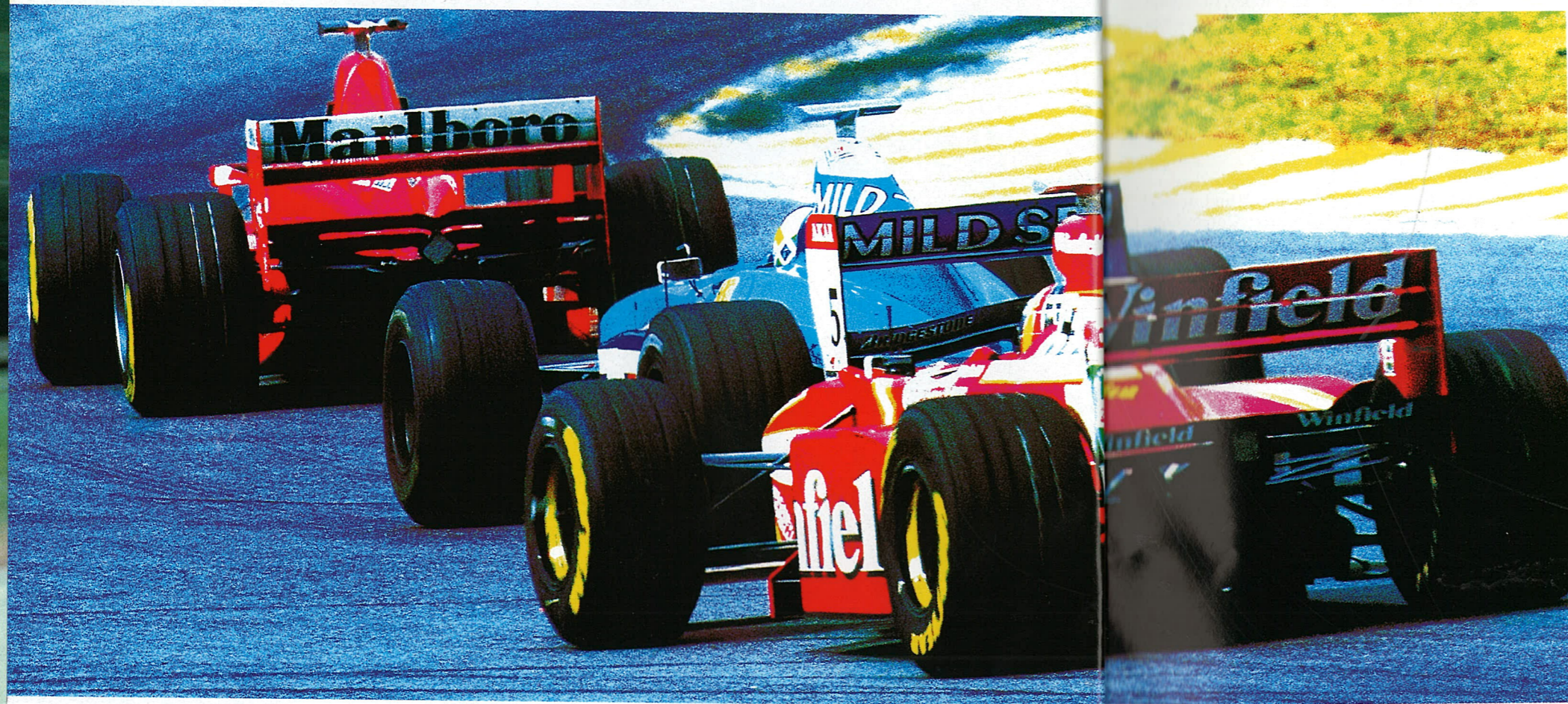
dem linken Pedal verharret, um einen Gegner auszubremsen. Und drittens ist es unmöglich, sich das zunutze zu machen, was immer als die größte Waffe des überholenden Autos bezeichnet wurde: den Windschatten. Als das Wort Abtrieb noch weitgehend unbekannt war, konnten Fahrer den Sog aus einhundert Metern Entfernung spüren. Heute muß man dafür bis auf zwanzig Meter heranfahren – wo man dann in die Turbulenzen des Vordermanns gerät und die Flügel nicht mehr effektiv funktionieren.

Diese Situation hat – außer daß sich Millionen von Fernsehzuschauern darüber ärgern – noch einen besorgniserregenden Effekt. Sie animiert zu Verzweiflungstaten. Beispiel Argentinien. Damon Hill versuchte alles, um Johnny Herbert zu überholen, aber am Ende gab er auf und beschloß, den Sauber-Fahrer per Fußtritt ins Aus zu befördern. Schumachers Attacke auf Coulthard in Argentinien beendete immerhin nicht das Rennen für beide, sorgte aber auch für Diskussionen. „Wenn man hinten ist und gewinnen will“, so Schumacher danach, „bleibt nur eins: aggressiv fahren.“

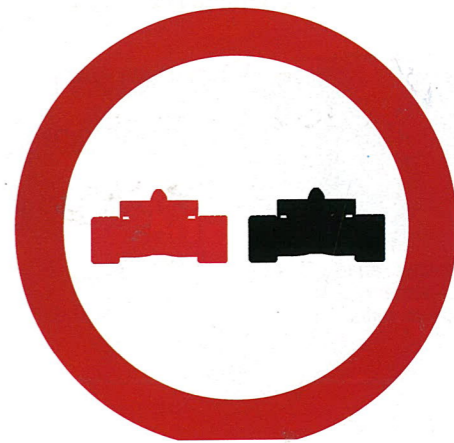
Bereits seit dem allerersten Großen Preis, der je ausgetragen wurde – dem Grand Prix von Frankreich in Le Mans 1906 – gilt Überholen als etwas Gutes. Na ja, vielleicht nicht ganz. Zwei- und neunzig Jahre später, genauer gesagt im April 1998, meint FIA-Präsident Max Mosley, ▶



Jerez 1996. Kaum zu glauben aber wahr: Michael Schumacher muß Momente später erleben, wie ihn Jacques Villeneuve in der Parabolica außen überholt



# ÜBERHOLEN ÜBERHOLT?



# ÜBERHOLEN ÜBERHOLT?



das Gegenteil sei der Fall. „Die neuen Regeln wurden nicht geschaffen, um Überholmanöver zu ermöglichen“, so der Vorsitzende des Automobil-Weltverbands. „Einige haben wohl gehofft, daß das passiert, aber unsere Erwartungen waren anders. Wir wollten die Autos langsamer machen. Leider ist uns das nicht im gewünschten Umfang gelungen. Es ist jedoch klar geworden, daß ohne die neuen Regeln, besonders die Profilreifen, die Geschwindigkeiten überaus gefährlich gewesen wären.“

Was ist aber mit dem Heiligen Gral, dem Überholen? „Vielleicht würde ständiges Überholen das Renngeschehen sogar uninteressant machen. Vielleicht sollte ein Überholmanöver etwas Besonderes bleiben, so wie das Tor im Fußball. Aber das ist wohl eine sehr subjektive Sache. Meine Meinung ist jedenfalls“, meint Mosley, „daß es genug Überholvorgänge gibt. Aber ich sehe auch ein, daß Überholen schwierig geworden ist. Die diesjährigen Autos sind schwerer zu fahren als die 97er Modelle, aber da die Fahrer auch die besten der Welt sind, ist das wahrscheinlich ganz gut so.“

Obwohl er sich zufrieden gibt, hat Mosley inzwischen aber dem Druck der Presse und der Teams nachgegeben und dem Vorschlag zugestimmt, mit einem Beratungsteam Wege und Methoden zu überprüfen, die Überholvorgänge erleichtern könnten. Eine Kehrtwende also? Laut Mosley nicht. „Die FIA untersucht ständig neue technische Aspekte des Motorsports. Und dies ist nur eines der Themen, denen wir uns widmen.“

Wie auch immer: Jetzt, wo Mosley die Frage aufgeworfen hat, muß er sie auch beantworten. Jan Lammers, der in einer sehr flatterhaften Formel 1-Karriere von 1979 bis 1992 für Shadow, ATS, Ensign, Theodore und March im Cockpit saß, meint, die Fédération Internationale de l'Automobile hat mit diesem Zickzackkurs „in ein Wespennest gestochen. Denn mit dem Beratungsteam hat sie indirekt zugegeben, daß etwas geändert werden muß – und somit ist jetzt alles offen, und die Leute hoffen auf Veränderungen.“

Harvey Postlethwaite von Tyrrell, der dem Beratungsteam angehört, ist nicht gewillt, über das Thema zu sprechen, und das aus gutem Grund: Die Existenz der Arbeitsgruppe sollte

vertraulich sein – sprich: geheim bleiben. In Argentinien sickerte die Nachricht jedoch durch, wodurch es für die 'Thinktank'-Gruppe nun sehr schwierig sein dürfte, ihre Arbeit unbeobachtet durchzuführen. Tests mit echten Autos wären unerlässlich, und man bräuchte – verständlicherweise – mindestens zwei. Und was würde beispielsweise McLaren-Chef Lenker Ron Dennis davon halten, wenn ein von der FIA beauftragter Untersuchungsausschuss (bestehend aus diversen Technik-Direktoren der Konkurrenz) die Überholmanöver seiner so erfolgreichen Gefährte unter die Lupe nehmen würde? Genau.

Wenn man Mosley aufmerksam zuhört und zwischen den Zeilen liest, kommt man schnell zu der Überzeugung, daß es wohl kaum zu einer ernsthaften Untersuchung kommen wird. Wie vorherzusehen war, war man mit den Gerüchten, die FIA würde wesentliche Chassis-Änderungen beschließen (*F1 Racing* berichtete in Ausgabe 5/98), weit von der Realität entfernt. Vielleicht wurde das Geheimnis gelüftet, um den Druck von der FIA zu nehmen und um die Weltpresse einzubremsen – die Medien hatten schließlich, ganz im Sinne ihres Publikums, die schönen neuen Regeln der FIA für die fehlende Spannung bei den ersten zwei Rennen verantwortlich gemacht.

Aber gehen wir noch einmal zurück zu dem Fußball-Vergleich von Max Mosley. Ist es denn nicht so, daß wir alle schon zu viele langweilige Spiele erlebt haben? Sind denn nicht die Tore – und zwar viele – das Salz in der Suppe? Ein Null-zu-Null-Unentschieden, das Fußball-Äquivalent von Interlagos 1998, ist doch das Langweiligste, was es gibt. Oder was meinen Sie, Herr Mosley? „Langweilige Rennen gibt es nicht, und mit Überholen hat das auch gar nichts zu tun“, kontert er. „Und außerdem erlebt doch jeder Spitzensport ab und zu eine langweilige Begegnung. Der Unterschied zwischen Sport und Zirkus ist, daß der Zirkus immer dasselbe und immer unterhaltsam ist, während Sport einen ungewissen Ausgang nehmen kann und daher nicht immer unterhaltend ist. Trotzdem gibt es im Sport immer wieder außergewöhnliche Ereignisse.“

Gezielt darauf angesprochen, stimmt Jan Lammers dem zu. „Ich persönlich glaube, daß

„Die neuen Regeln wurden nicht geschaffen, um Überholmanöver zu ermöglichen. Wir wollten die Autos langsamer machen“

Max Mosley



Buenos Aires 1998. Irvines Ferrari zieht im Senna S an Frenzens übersteuerndem Williams vorbei



## Gegen künstliche Manöver

John Watson wünscht sich eine Rennfahrer-WM



In 152 Grand Prix sowie einer Fahrer-Karriere, die über zwei Jahrzehnte währte, hat John Watson das eine oder andere Überholmanöver miterlebt – und angezettelt. *Eurosport*-Zuschauern sind seine Renn-Analysen unvergessen.

„Überholen ist das A und O jedes Rennens. Max Mosleys Standpunkt, Rennen mit weniger Überholmanöver seien spannender, ist gerechtfertigt – aber nicht meiner. Bei den Indy-Rennen in den USA wird wesentlich mehr überholt. Dort ist aber das ganze Geschäft wesentlich unterhaltsamer.“

Ein Rennfahrer sollte nicht einfach nur Autofahren, sondern auch überholen. Darum geht es bei Wettbewerben: andere schlagen und geschlagen werden. Überholmanöver, die in der Boxengasse stattfinden, sind für mich unwirkliche, irgendwie künstliche Überholmanöver.“ Da wird die Weltmeisterschaft, wie Watsons einstiger Teamkollege Niki Lauda anlässlich des 97er Monza-GP lamentierte, zu einer Mechaniker-WM.

„Als wir gefahren sind“, fährt Watson fort, „gab es keine Boxenstopps. Alles, was uns für ein Rennen zur Verfügung stand, waren 180 Liter Benzin im Tank und ein Satz Reifen. Wir hatten nicht den Abtrieb, die PS und die Reifenqualität von heute. Viele traten damals mit dem selben Motor an. Die Formel 1 war einfach total anders, und die Fähigkeit zum Überholen war in jenen Tagen wesentlich wichtiger.“

Wenn sich die spannendsten Wettbewerbe auf Technologien beziehen,

und wer dort einen Vorsprung erreichen und ausbauen kann, dann läuft was verkehrt. Ob es nun das Ende der Formel 1 ist, wenn die Autos wie an einer Perlenkette ihre Runden drehen, weiß ich nicht. Man sollte, bei allen Bedenken nie vergessen, daß die Leute, die die Formel 1 'machen', nicht auf den Kopf gefallen sind. Sie tun viel, um den Sport zu verbessern.

McLaren verdient natürlich Respekt, inklusive Newey, Bridgestone und Mercedes. Für den Sport ist es allerdings nicht besonders gut, wenn ein Team allen anderen gegenüber so überlegen ist. Man möchte in einem Rennen erleben, wie um die Spitzenposition – und nicht um den dritten Platz – gekämpft wird. Mir wäre es lieber, wenn es mehr Fahrer geben

„Alles, was uns zur Verfügung stand, waren 180 Liter Benzin im Tank und ein Satz Reifen“

würde, die das Zeug haben, Rennen zu gewinnen – nicht nur die McLaren und Schumacher. In den Siebzigern hatte man sieben bis acht Leute, die Rennen gewinnen konnten, und der beste gewann die Meisterschaft.

Schumacher kann sehr gut überholen, ebenso wie vielleicht ein, zwei andere. Der Rest hat's einfach nicht drauf. Villeneuve hat in der IndyCar-Serie viel Erfahrung im Überholen gemacht, und er weiß, worum und wie es geht. Die Manöver der meisten anderen sind schlecht oder unüberlegt. Oder sie warten mit dem 'Überholen' einfach bis zu ihrem Boxenstopp.“

Long Beach 1983. John Watson stürmt in McLaren von der 22. Startposition, gefolgt von Niki Lauda, zu seinem letzten GP-Sieg



# ÜBERHOLEN



„Die FIA hat mit dem Beratungsteam in ein Wespennest gestochen. Denn sie hat damit indirekt zugegeben, daß etwas geändert werden muß – und somit ist jetzt alles offen“

Jan Lammers

die Dinge gar nicht so schlecht stehen. Zu sagen, daß es der Formel 1 an Action oder Spannung fehlt, ist ein bißchen übertrieben. Viele Fahrer drehen sich oder fahren ins Kiesbett. Und weil Überholen eher ungewöhnlich ist, ist es umso spannender, wenn es mal passiert. Es avanciert dadurch fast schon zu etwas außergewöhnlich Schönem.“

Außerdem sind große Rennfahrer nicht nur schnell, sondern auch intelligent. Alain Prost trug den Spitznamen 'Der Professor', während Niki Lauda, der meinte, die Kunst bestehe darin, möglichst langsam zu gewinnen, oft mit einem Computer verglichen wurde. Und auch Ayrton Senna, der viele Menschen vor allem mit seinen unglaublich schnellen Qualifikationsrunden beeindruckte, besaß einen bemerkenswerten taktischen Scharfsinn. Und Michael Schumacher dürfte wohl der geschickteste Fahrer sein, der momentan anzutreffen ist.

So wie schon manches Mal bei Benetton war es Schumacher allein, der im Regenrennen von

Barcelona 1996 Ferraris erfolgreiche Renn-taktik dirigierte. Er war es, der in Spa wiederholt die für die Wetterverhältnisse am besten geeigneten Reifen aussuchte und in Montréal 1997 mit absoluter Präzision den richtigen Zeitpunkt für den Boxenstopp wählte.

Ein letzter Gedanke noch. Wenn Überholmanöver früher so häufig vorkamen, warum kramen die Nostalgiker dann mit solch ermüdender Regelmäßigkeit immer wieder dieselben großen Momente der Vergangenheit hervor? Wie kommt es, daß sie immer und immer wieder von Mexiko 1990 schwelgen, wo Nigel Mansell außen an Gerhard Berger vorbeiging, oder von Dijon 1979, als Gilles Villeneuve und René Arnoux ungeachtet sich verschlechternder Rundenzeiten ihre Räder aneinander rieben und Kies umpflügten, wenn man doch – angeblich – aus einem Meer von ähnlichen Ereignissen auswählen könnte? Wie wär's mit dieser Erklärung: weil Überholen damals fast genauso selten vorkam wie heute. ①

## Erinnerungen aus dem Nähkästchen – waren das Zeiten?

Achtung, Ausbremsmanöver und Respekt... sind seit jeher die Zutaten für die besten Duelle in der Formel 1



LAT ARCHIVE

**1961** Monaco. Moss zieht innen an Clark vorbei; an einer Stelle, wo man dies bis dahin für unmöglich hielt – und wo es das dann wurde...



DPII

**1977** Zandvoort. Hunt im McLaren blockt Andretti, bis der in der Tarzankehre außen vorbeigeht – und im Kurvenausgang abgeschossen wird



LAT ARCHIVE

**1979** Dijon. Villeneuve im Ferrari und Arnoux kämpfen rundenlang, Rad an Rad – um den 2. Platz. Mit mehr Haß als Respekt für einander



NEIL RANDON

**1987** Silverstone. Noch ein klassisches teaminternes Duell: Mansell liefert die Punkte für den Konstrukteurstitel, Piquet erhält den Fahrertitel



LAT ARCHIVE

**1991** Barcelona. Mansell schießt am Ende der Start/Zielgeraden an Sennas McLaren vorbei – und gewinnt das Rennen, nicht aber den Titel...



ALLSPORT

**1997** Budapest. Der Arrows von Hill läuft besser denn je – wie sein Ausbremsmanöver am Boxenausgang gegen Schumacher demonstriert

Tuning Car-Hifi Felgen

# MOTOR SCENE

INTERNATIONAL 98

Zubehör Show Fun Airbrush Lack Custom Corner Fashion für die mobile Szene Cool und kultig Markenclubs Handys Modellautos See you...

Tolle Autos, nette Leute und alles, was dazugehört...

Westfalahallen Dortmund

## 23.-25. Okt.

Täglich 10-18 Uhr, Einlaß bis 17 Uhr  
Veranstalter: ARGE "Motor-Scene 98", Info-Hotline: 0 23 66/80 84 53

**ANTERA**  
DAS ORIGINAL DESIGN

FÜR NAHEZU ALLE AUTOTYPEN IN VERSCHIEDENEN DIMENSIONEN VON 15" BIS 18" ZOLL

TYP 161

ANTERA GmbH  
Tel. - Fax 06201/902515 - 67100  
Internet: www.ANTERA.de

Erhältlich im Fachhandel, z. B. **06 point S** **premium**

**TSW SPORTRÄDER**

IMOLA

Vom Rennsport auf die Straße

7x15  
7,5x16  
8x17

AVUS VX I HOCKENHEIM R

7x15 - 7,5x16 - 7,5x17  
7x15 - 7x16 - 7x17 - 8x17  
7x15 - 7,5x16 - 9x16 - 8x17

PS Kraftfahrzeugteile GmbH · Hertzstr. 15 · Postfach 10 08 28 · 69469 Weinheim  
Telefon 0 62 01 / 9 02 50 · Fax 0 62 01 / 6 71 00 · Internet: www.TSW-Sportraeder.de

In Österreich: Profi Reifen Service · Linzer Straße 13 · 4690 Schwanestadt  
Telefon 0 76 73 / 24 52 · Telefax 0 76 73 / 24 52-40



# WELTMEISTER DER ZUKUNFT?

Seit seinem F3-Rennen in Monaco '96 sehen viele in Jarno Trulli einen der ganz Großen von morgen. Oder übermorgen

Text: Tom Clarkson. Fotos: Christine Lala

**S**o wie viele Südeuropäer neigt auch Jarno Trulli dazu, einem ein bißchen ein unbehagliches Gefühl zu vermitteln – als sei man ihm nicht gewachsen. Diese seltsame Mischung aus Arroganz und Umgänglichkeit.

Einen goldenen Mittelweg gibt es für Trulli nicht. Alles, was der 23jährige Italiener aus Francavilla tut, tut er mit Vollgas – allerdings auch mit nonchalanter Kompetenz. Er spricht schnell, aber wortgewandt; er ist schnell und legt trotzdem sein Besteck während des Kauens ab; er geht schnell, immer entschlossenen Schritts. Und um anderen zu zeigen, daß er stets einen Schritt voraus ist, balanciert er mit Vorliebe auf dem Randstein des Bürgersteigs, als wolle er den Rest seines Gehirns auch mit etwas beschäftigen, während er seinen Begleitern zuhört.

Wir befinden uns in Nevers in Südfrankreich. Trulli genießt einen freien Tag, während das Team in Magny-Cours versucht, das problembehaftete Getriebe – die Achilles-Ferse des AP01 – in den Griff zu bekommen. Im Gegensatz zu vielen anderen Rennfahrern sagt Trulli, was er denkt. Er ist intelligent und hat zu allem eine Meinung. Frankreich ist seine neue Liebe – was damit zusammenhängt, daß er gerade einen dreimonatigen Französischkurs absolviert hat, der – wie er hofft – die Frustration beseitigt, die sich seit letztem Jahr durch unüberbrückbare Kommunikationsprobleme mit dem französischen Prost-Team aufgebaut hat.

Daß er Französisch lernt, ist ein Indiz für Trullis Einstellung. Es gibt nicht viele Leute – und schon gar nicht unter denen, die eine äußerst erfolgreiche Kartkarriere auf internationaler Ebene hinter sich haben –, die mit 21 noch einmal die Schulbank drücken.

„Ich bin sehr froh, daß ich das geschafft habe“, sagt er. „Es war sehr schwierig für mich, weil ich daran gewöhnt war, 200 Tage pro Jahr unterwegs zu sein, bei Rennen, aber



es hat sich gelohnt. Frankreich mag ich sehr gern, genauso wie die Sprache. Mit dem, was ich in dem Kurs gelernt habe, komme ich jetzt gut zurecht. Im Team sprechen alle Französisch, also muß ich es auch. Außerdem kann ich jetzt auch den Sekretärinnen einen 'Guten Morgen' wünschen.“

Trulli ist im Moment ohne Freundin, aber nicht wegen mangelnder Chancen. Er erzählt von einer 15jährigen, die nicht aufhören will, ihm zu schreiben und ihn mit *Mon Amore* anredet. „Ich beantworte alle Briefe, die ich von Fans bekomme“, sagt er, „aber dieses Mädchen treibt es zu weit!“



Tempo vorgibt. „Alleine ziehe ich daraus eine größere geistige Kraft.“ Hört sich an, als wäre er ein Einzelgänger. Mag sein, auch wenn er sich einmal im Jahr zusammen mit ein paar Freunden einen feuchtfröhlichen Abend gönnt. Natürlich nicht während der Saison.

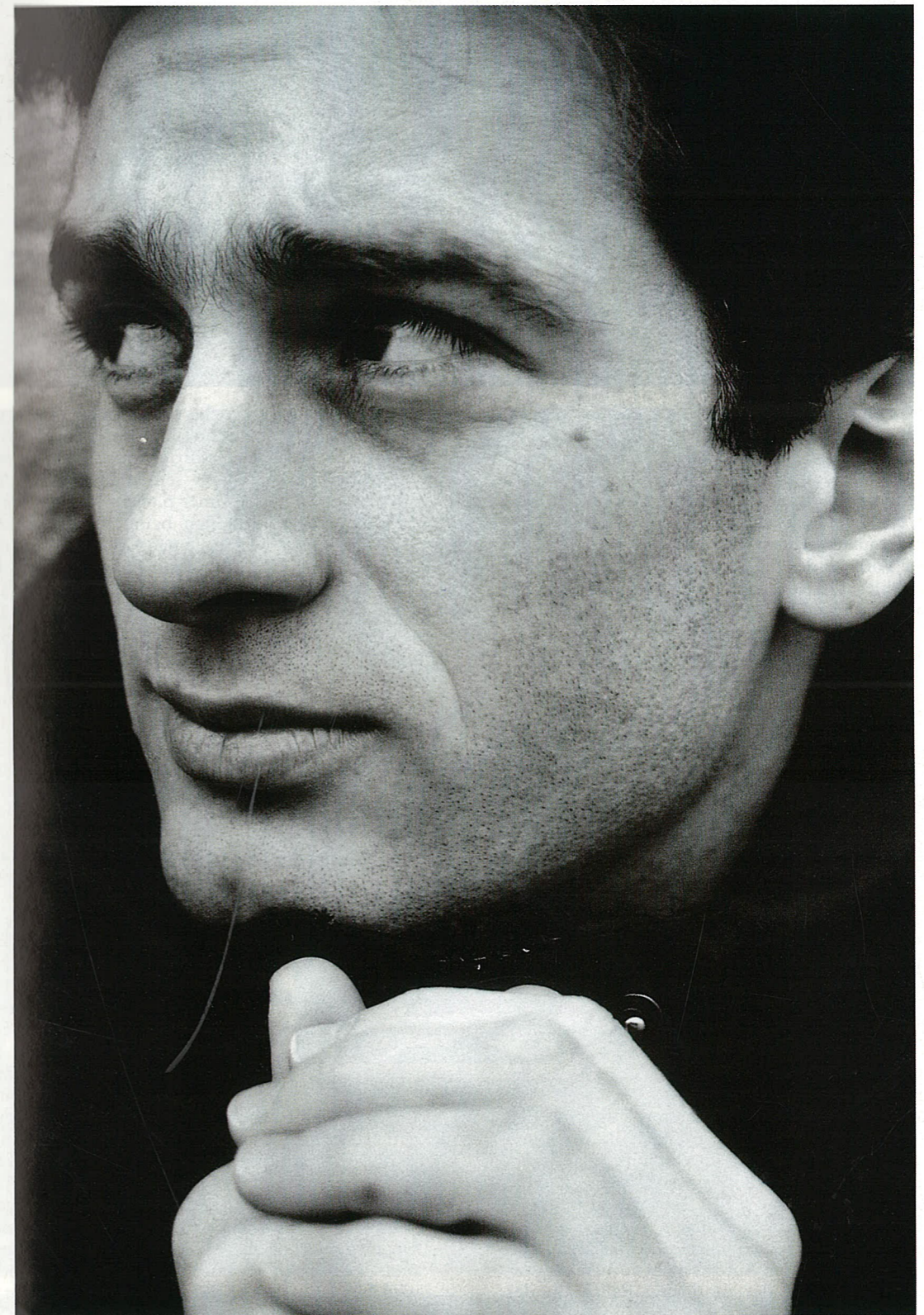
Während der Saison fühlt er sich am entspanntesten, wenn er im Auto sitzt, weit weg vom PR-Streß. „Das Nervigste an meinem Job sind das Fernsehen und die Journalisten, besonders die italienischen. Die stellen mir immer Fragen zu Fisichella. Sicher, er ist ein guter Fahrer, aber das ist mir ziemlich egal.“

Trulli ist keine schwierige Person, deshalb ist sein angespanntes Verhältnis zur italienischen Presse schwer zu verstehen. Fisichella spielt unbewußt die größere Rolle. Der italienische Automobilclub unterstützt seit jeher den

Daß er allen Fans antwortet, ist typisch für ihn, denn hinter der angespannten und ein wenig exzentrischen Fassade verbirgt sich ein aufrechter Mensch. Ruhm und Reichtum haben den kleinen Italiener, der noch bei seinen Eltern wohnt, nicht verändert. „Ich will nicht berühmt sein“, sagt er. „Ich mag das nicht, und Fernsehshows schon gar nicht.“

Als einer der Lehrlinge in der Formel 1 gehört Trulli zu den am schlechtesten bezahlten Fahrern. Deshalb will er sich ein zweites Standbein schaffen: das Trulli-Kart. „Ich liebe den Kartsport nach wie vor“, begeistert er sich, „und werde mit der Hilfe meines Vaters ein eigenes Kart auf den Markt zu bringen. In diesem Jahr bauen wir 400 Stück. Wenn der Absatz gut ist, werden es nächstes Jahr noch mehr. Ich will das Chassis selbst testen und ein wirklich hochwertiges Kart produzieren.“

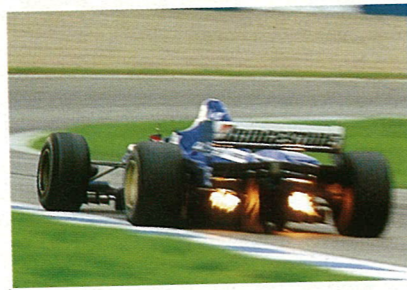
Das bedeutet aber keinesfalls, daß Trulli seinen Rennfahrerjob nicht ernst nimmt. Im Gegenteil: Er trainiert jeden Tag fünf Stunden. Allein. Er meint, daß er dabei mehr leistet, als wenn er jemanden hat, der ihm das



Von Flavio Briatore entdeckt und gefördert, stieg Trulli auf dem selben Weg wie Fisichella in die Formel 1 ein: via Minardi

„Nervig sind besonders die italienischen Journalisten. Die stellen

mir immer Fragen zu Fisichella. Sicher, er ist gut, mir aber egal“



„Derzeit gibt es keine Nummer 1. Schumacher eingeschlossen. Erst letztes Jahr den Titel verpaßt. Er ist ein Mensch wie jeder andere.“

jetzigen Benetton-Fahrer und hat für Trulli – laut dessen eigenen Worten – noch nie einen Finger krumm gemacht. Er gibt zu, daß, als er letztes Jahr in Zeltweg die Führung übernahm, sein erster Gedanke war: „Zum Teufel mit der italienischen Presse.“

Trotz der Vorliebe der Italiener für Fisichella fehlt es Trulli nicht am Glauben an seine eigenen Fähigkeiten – eine der Grundvoraussetzungen für jeden Fahrer. Trullis Selbstvertrauen ist jedoch so groß, daß es ihn befähigt einzugestehen, daß er noch nicht brillant ist. In der Tat ein seltenes Phänomen. „Ich hätte gerne noch mehr Fahrpraxis in Einsitzern gesammelt, bevor ich in die Formel 1 kam“, sagt er. „Jetzt bin ich gezwungen, die Beherrschung eines Formel-Autos in der Kategorie zu erlernen, die die schwierigste von allen ist. Ich habe nicht genug Selbstvertrauen, um das Auto in den Kurven ans Limit zu führen. Ich könnte wahrscheinlich mehr lernen, wenn ich keine Angst vor Unfällen haben müßte. Aber ich will keine Fehler machen.“

Seine Engelsgeduld scheint seine Karrierechancen bislang nicht beeinträchtigt zu haben. Trulli, einst als Italiens größte Hoffnung seit Alberto Ascari gehandelt, wurde von Ex-Benetton-Teamchef Flavio Briatore aus dem Kartsport herausgeholt. Was dann kam, war der schnellste Aufstieg durch die Juniorserien in die Formel 1, den der Sport in jüngster Zeit erlebt hat (eineinhalb Jahre). Am Ende seiner Debütsaison war er so heiß begehrt, daß selbst Frank Williams Interesse zeigte – und immer noch zeigt. Seinen eigenen Vorbehalten zum Trotz, daß er für den großen Auftritt nicht vorbereitet war, ist er bereits jetzt einer der mutigsten Fahrer in der

Startaufstellung. Letztes Jahr in Hockenheim beförderte er Jacques Villeneuve mit einem Dreher ins Aus, als der Weltmeister in spe ein Überholmanöver vermasselte.

Und klug ist er auch. In keinem Rennen wurde Trullis aggressives Können so deutlich demonstriert wie beim Formel 3-Lauf in Monaco 1996, wo er in einem von Fehlzündungen geplagten Auto über die halbe Distanz die Führung behaupten konnte. Statt sich dann dem angreifenden Esteban Tuero geschlagen zu geben, steuerte er in der Loews-Haarnadel in dessen Auto und provozierte einen Unfall. „Ich habe das Rennfahren im Kartsport erlernt“, sagt er dazu. „Da lernt man



nicht, das Beste aus einem Auto herauszuholen. Das kommt erst mit der Erfahrung. Ein junger Fahrer kann seinen Weg zur Spitze nicht immer planen. Er muß die Gelegenheiten beim Schopf packen. Wenn mir jemand gesagt hätte, ich könnte über Sportwagen in die Formel 1 kommen, so wie Michael Schumacher, dann hätte ich das getan. Aber ich glaube trotzdem, daß es der richtige Zeitpunkt für mich war.“

Trulli hat auch über die anderen Fahrer seine eigene Meinung. „Derzeit gibt es keine Nummer 1“, sagt er, „Schumacher eingeschlossen. Er hat im letzten Jahr den Titel verpaßt und uns damit gezeigt, daß auch er kein Roboter ist. Er ist ein Mensch wie jeder andere. Ich für meinen Teil muß noch viel lernen. Ich glaube aber nicht, daß ich langsamer als die anderen bin. Letztes Jahr in Österreich habe ich ja schon gezeigt, daß ich schneller als sie sein kann. Der fahrerische Standard in der Formel 1 ist nicht besser als der in der Formel 3, schließlich kommen sie ja alle von dort. Ich will ein Siegfahrer werden. Es nutzt nichts, die Pole zu holen, wenn man dann nicht gewinnt, und ich will viele Rennen gewinnen.“

Unser kleiner Spaziergang hat uns zu einer Pizzeria geführt, die ein beliebter Treffpunkt für Formel 1-Fahrer ist. Alberto, der Besitzer, ist froh, einen weiteren Formel 1-Fahrer bei sich aufnehmen zu können. Das Aufheben, das er macht, ist seinem neuen Gast sichtlich unangenehm.

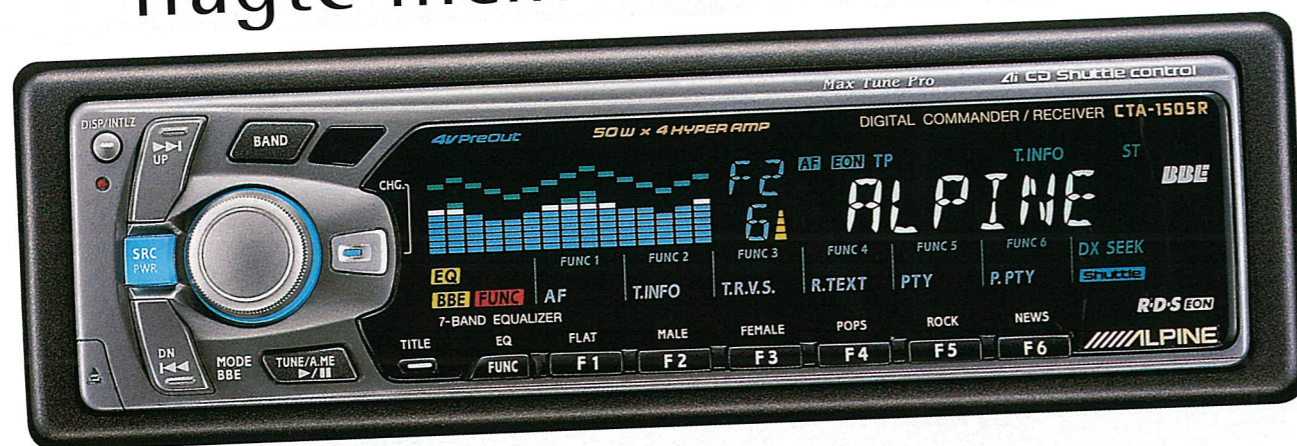
Jarno Trulli ist schneller und schlauer als Fisichella, da bin ich mir sicher, aber ob er sein Potential umsetzen kann, muß er erst noch beweisen. Wegen der Probleme am Auto wird ihm das in dieser Saison allerdings nicht leicht fallen. 1



„Derzeit gibt es keine Nummer 1. Schumacher eingeschlossen. Erst letztes Jahr den Titel verpaßt. Er ist ein Mensch wie jeder andere.“

Paul Garcia (21), Maschinenbau-Student

„Wo ist denn eigentlich der Cassettschacht?“ fragte mein Vater erstaunt.



„Daddy“, sagte ich nur, „das war Gestern. Heute ist ALPINE.“

„Mit der Entwicklung Schritt zu halten, ist gar nicht so einfach. Im Car-HiFi-Bereich schraubt ALPINE kontinuierlich die Meßlatte höher – und Cassettschächte sind bald genau so von Gestern, wie es die guten alten LPs heute schon sind.“

Die Digitaltechnik ist der Schlüssel für den Qualitätssprung. Cassetten können ausleiern, die Bänder nutzen sich durch häufiges Spielen ab. CDs und MDs liefern ohne Verluste stets eine optimale Wiedergabe.

„Ich will technisch halt vorne sein.“

Wer wie Paul Garcia Spaß an modernster Technik hat, liegt mit ALPINE immer richtig. Denn zur Technologie kommt noch die Qualität. „SchickiMicki-Firlefanz kommt mir nicht ins Auto. Ich will die Sicherheit, daß die komplexe Technik auch absolut zuverlässig ist. Und mit Technik kenne ich mich aus.“

Der Hochleistungs-Verstärker im CTA-1505R macht den Unter-

schied: Ein starkes Wandler-Netzteil transformiert die normale PKW Bord-Spannung hoch. Und nur dadurch kommt eine echte Leistungs-Steigerung mit optimaler Sound-Qualität zustande.

„Das kannst Du echt hören!“, freut sich Paul.

Auch angenehm: Durch den extrem schnellen MaxTunePro Tuner



(gibt's übrigens nur bei ALPINE) werden nervige Verzerrungen beim Radioempfang vollautomatisch vermieden.

Daß außerdem BBE und ein raffinierter 7-Band Spectrum Analyzer mit an Bord sind, hält Paul Garcia für normal:

„Eben ALPINE Qualität.“

„Auch der neue Golf hat den Doppel-DIN-Schacht. Wo also ist das Problem?“

Die Automobil-Industrie hat die Zeichen der Zeit erkannt: Mit dem Doppel-DIN-Schacht sind immer mehr Autos für anspruchsvolle Mobile Media Fans gerüstet.

Der Doppel-DIN-Schacht erlaubt die Kombination von 2 Mobile Media Geräten direkt im Armaturenbrett.

„Einmal der CTA-1505R. Und im zweiten Schacht der MD-Player.“

Als Ergänzung bietet sich der 3fach MiniDisc-Wechsler von ALPINE an.

„Eine tolle Kombination: Radio/CD-Wechslerbedieneinheit und MD-Player.“

Das ist digitaler Sound in bester Qualität – so wie ich's von ALPINE gewohnt bin.“

Paul Garcia hat Recht.

Infopaket anfordern:  
ALPINE Electronics GmbH  
Kreuzerkamp 7-11, 40878 Ratingen  
Telefon 02 102-455 0, Fax 02 102-445 321

„Qualität, die mich begeistert.“

**ALPINE**  
Car Audio and Navigation Systems

Auch im Porsche ist die Loews im zweiten Gang zu nehmen; die Nouvelle Chicane ist seit 1986 'nouvelle'; in der monegassischen Boxengasse ist immer Tag der offenen Tür – mehr oder minder

## Beauty and the Beast

Wo die Ausnahme zur Regel wird, fühlt sich die Formel 1 am wohlsten: Von keinem anderen Rennen sind die Menschen so hin- aber auch hergerissen wie von dem in Monte Carlo. Elmar Brümmer versucht, diese Haßliebe zu ergründen



Auf der Flucht vor nicht endenden Illusionen steht jeder irgendwann vor einer Dreifach-Leitplanke, Maschendrahtzaun auf Ray-Ban-Level. Geschlossene Gesellschaft. Dann stellt sie sich wieder, die große Frage, die einem vom letzten Zoo-Besuch noch in Erinnerung ist: Wer sind eigentlich die wahren Affen, die vor – oder die hinter dem Gitter?

Die elegante Dame, mit der wir das Schicksal teilen, hilflos vor einem Sperrbezirk unter FIA-Recht kapitulieren zu müssen, umklammert ihre prall gefüllte Plastiktasche so graziös, als ob es sich um eine Kelly-Bag von Hermes handelt. Doch es ist nur der Müll der letzten Tage, den ihr die vielen unangemeldeten Gäste beschert haben. Leider hat sie nicht daran gedacht, sich den Passierschein auf dem Einwohneramt zu besorgen. Damit hätte sie ihre Mülltüte ruck-zuck am grimmigen Posten, der den Türsteher zu einer anderen Welt mimt, vorbeihuschen und die Reste von Spaghetti al Tonno für immer aus ihrem Leben entsorgen können. Als im gleichen Moment ein mit infernalischem Getöse vorbeifliegendes buntes Etwas einen Kondensstreifen Super-Kraftstoff über dem Bürgersteig hinterläßt, und der Reporter vor Schreck der Dame mit der Tüte etwas zu nahe kommt (o là là...), erschließt ►



sich ihm mit einem Mal das Prinzip dieser fünftägigen Schnüffel-Party: Geld ist in Monaco das einzige, das nicht stinkt. Luftverschmutzung ist in dieser Devisen-Wechselstube in Großform kein großes Thema. Eigentlich. Und wenn nicht gerade Grand Prix ist.

Den etwas säuerlichen Geruch noch in, den Zaun vor der Nase, muß sich der Autor fragen: Ist der Große Preis von Monaco wirklich so schön, wie er ihn schon so oft beschrieben hat? Oder sind Orte, wo das Fläschchen Perrier mal eben ein paar hundert Franken (nicht Francs!) kostet, was im Jimmy'z

sogar den Schweizer Kollegen etwas aus der Fassung geraten läßt, nur eine reine Schein-Welt?

Trotzdem können wir uns in Ausnahmefällen wie diesem nicht dem Zauber einer Diva entziehen. Mythos Monaco. Wir akzeptieren es als Haßliebe. Die Formel 1 in Monaco bietet – mit wechselnden Darstellern – die ewig gleiche Aufführung vor einer terracotta-farbenen Operettenkulisse: *Beauty And The Beast*. Auch das Abstoßende fasziniert. Es ist der Widerspruch, der uns in diesem Hafenbecken der Unvernunft gefangen hält. Wir kennen ja das Prin-

zip der Vorher-/Nachher-Vergleiche aus der Haarwuchsmittelwerbung. Aber wann gefällt uns Monte Carlo wirklich besser – mit oder ohne Grand Prix?

Aus dem blanken Stück Fels, einst in Piratenhänden, heute dem bobfahrenden Geschlecht der Grimaldis lieb und teuer, konnte sich nur deshalb eine florierende Briefmarken- und Briefkastendynastie entwickeln, weil vor genau 140 Jahren ein gewisser Prinz Charles III eine Spielhölle errichten ließ – Monte Carlo. Der erste Spieler war ein Gewinner. Er nahm zwei Francs mit nach Hause. Mit dem Glück ist das aber so eine Sache – die Anreise hatte ihn mehr als das Zwanzigfache gekostet.

Wenn 1998 zum 56. Mal Auto-Roulette gespielt wird, hat sich an diesem Verhältnis für manchen Tribünergast nichts geändert. Und doch wird er glücklich heimkehren. Die Glücksmomente werden sich in der Erzählung vervielfachen. Er wird von einer ungeahnten Wirklichkeit erzählen, aber es

wird trotzdem wie ein Klischee klingen. Denn so restriktiv die 15.000 Quadratmeter Zaun und die 32 Kilometer Leitplanke das ruhende Monte Carlo von dem rasenden abriegeln, so fließend sind die Übergänge zwischen Schein und Sein im Terracotta-Manhattan. Der Jeton, der immer gewinnt, heißt Leben – und leben lassen.

An den steilen Sträßchen hoch ins Bergdorf La Turbie darf jeder ein der Schickeria eigenes Privileg genießen: die Welt von oben herab betrachten. Schon ein paar Stockwerke und Terrassen oberhalb des Renn-Boulevards sind die Formel 1-Boliden kaum mehr größer als Spielzeugautos, selbst ein Alex Wurz wirkt wie ein Matchbox-Testfahrer. Balkonszenen am Renntag kosten dann auch nur die Winzigkeit von ein paar Tausend Mark. Vor Scham erröten da nur noch die Hummer.

Schön, daß man auch hier alte Bekannte trifft. „Ganz hääärzlich“, so ist dem Transistorradio zu entnehmen,

grüßt einer über das deutsche Programm von Radio Monte Carlo die Daheimgebliebenen: „Den Klaus vom Stauder-Eck und den Jürgen aus der Heißmangel.“ Aus dem Ruhrpott kommen Sonderfahrten, Sonderzüge, Sonderflüge. Uniformiert in rotweiß – den Farben von *Mischaell*, den Farben Monacos. Ausgerechnet der langsamste Grand Prix im Kalender hat auf die Fans die größte Anziehungskraft. Quickies kann man überall haben, *laissez-faire* nur auf diesen knapp zwei Quadratkilometern Cote d'Azur. Das ist der Reiz des langen Wochenendes, das bereits mit dem Warm-up am Donnerstagmorgen beginnt, und mit dem verspäteten Rennbeginn um 15.30 Uhr noch lange nicht zu Ende geht. Die Anzahl der Einladungen und der Yachten steht überproportional im Verhältnis zur fahrenden Bevölkerung. Selbst notorische Verlierer aus der Königsklasse kommen so zu dem Vergnügen, als Stargäste endloser Steh-Partys Ehrenrunden zu drehen.

Für mehr als die Hälfte der Formel 1-Piloten des Jahrgangs 1998, die ihren Wohnsitz in einem der Terrassenbunker haben, lohnt sich der Monaco-GP doppelt: Wieder fünf Tage abgesehen. 183 Tage im Jahr muß jeder aus steuerlichen Gründen adoptierte Monegasse in seiner Wahl- und Zahlheimat verbringen. Die Anwesenheitsliste wird anhand von Strom- und Wasserrechnungen kontrolliert. Gottlob gibt es dienstbare Geister, die in Abwesenheit der Hausherrn mal das Badewasser ein- und wieder ablaufen oder das Licht nächtelang brennen lassen. Das sorgt für die entsprechenden Telemetrie-Werte des Wohlstands.

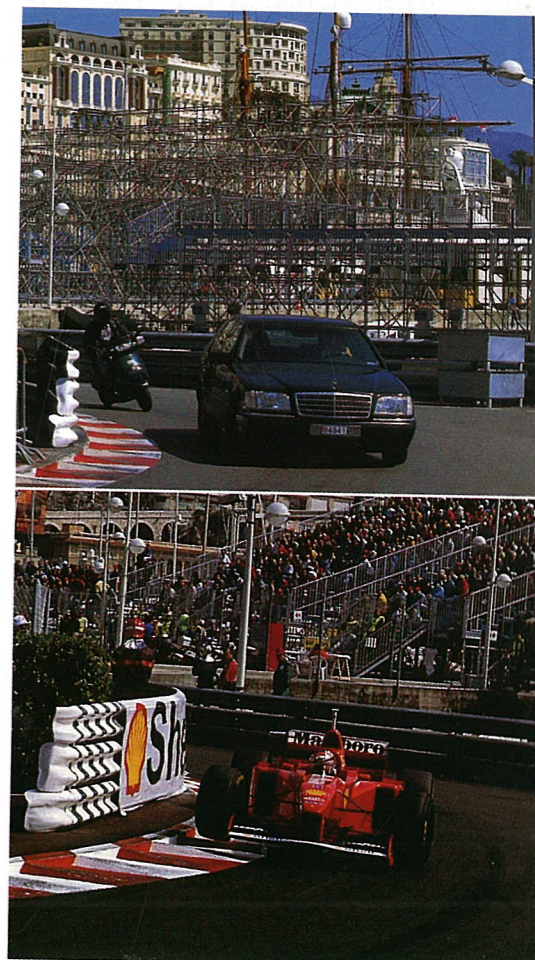
Verrücktes Monaco, verrückt sein nach Monaco. Dabei ist es mehr eine einzige Himmelfahrt. Jeder Zebrastrifen kann, von Staub und Öl verschmiert, im Rennen zum Verhängnis werden. Die Formel 1-Wagen sind mit großzügiger Bodenfreiheit als sonst ausgestattet. Doch bei aller wochenlanger Präparierung – manch' Kanaldeckel geben sich bisweilen widerpenstiger als es Ihre Majestät, der Fürst, in seinem angenehmen Perfektionismus gern hätte. So entsteht das Funkengestöber des Renn-Feuerwerks. Ein Funke, der schon früher übersprungen ist, als längst nicht alle WM-Läufe live im Fernsehen gezeigt wurden – Monaco schon.

Gegen Abend, wenn sich die Fan- und Fangzäune für das Nachtleben öffnen, und das Areal wieder dem Umlauber-Stoßverkehr gehört und statt von Bernie Ecclestone von einem wesentlich grimmiger dreinschauendem Flic regiert wird, folgt der Reporter einem

kleinen Mann mit pechschwarzen Haar und weißem T-Shirt. Leicht gebückt und offenbar vor sich hinsummend schreitet der den 3,367 Kilometer kurzen Parcours ab. *It's a Sony*. Er zeichnet die Ideallinie auf Video nach, und bald schon könnte nach *Disneyland III* in Japan auch ein zweiter Großer Preis von Monaco entstehen...

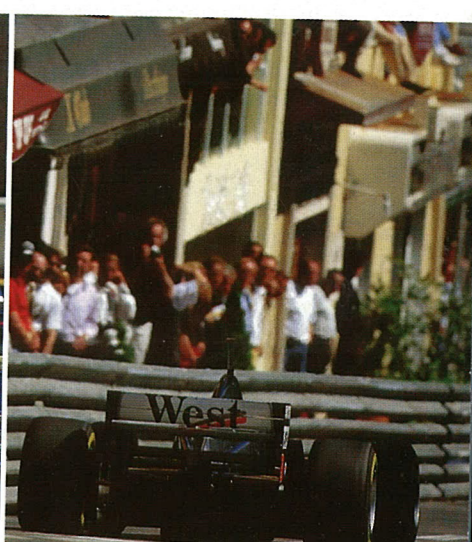
Ein bißchen was von Kamikaze-Mentalität brauchen schließlich auch diejenigen, die sich am Originalschauplatz in den Leitplankenkegel stürzen und wie eine Roulettekugel immer schneller rotieren. So richtig rund wie im Casino läuft es mit den Blechgeschossen natürlich nie, das liegt an den Ecken, die der Grundriß der Stadt vorgibt. Die wichtigste Ecke kommt gleich am Anfang, kurz nach dem Start. Mit 250 geht es rechts hoch, links in der Auslaufzone liegt verschüchtert das Kirchlein Ste. Devote. Hier hat schon manche Siegfahrt nach Sekunden mit einem Unfallreport geendet. Auf keiner anderen Formel 1-Rennstrecke ist ein

**Mythos Monaco. Es ist der Widerspruch, der einen in diesem Hafenbecken der Unvernunft gefangen hält. Die Umwandlung der Steueroase in die kürzeste Grand Prix-Strecke beginnt über einen Monat vor dem 'großen Wochenende'**



## Schon ein paar Terrassen oberhalb des Renn-Boulevards sind die Formel 1-Boliden kaum größer als Spielzeugautos, selbst ein Alex Wurz wirkt wie ein Matchbox-Testfahrer

Das Runden-Roulette rund um das Casino brachte Jackie Stewart, Alain Prost, Ayrton Senna und Michael Schumacher wiederholt Glück – anderen niemals. Von den derzeitigen F1-Männern haben hier lediglich Olivier Panis und Michael Schumacher gewonnen (sowie in der Formel 3 Sauber-Testfahrer Jörg Müller 1991, Giancarlo Fisichella 1994 und McLaren-Testfahrer Nick Heidfeld 1997)



Formel 1 zum Anfassen, Reichtum zum Bestaunen: Für die Gäste der Tip-Top-Bar (unten, linke Straßenseite) verlagert sich das Geschehen zunehmend auf die Bürgersteige vor dem Lokal – Gesehen und gesehen werden gehört nicht zu den Spielregeln Monte Carlos, es ist ein Grundgesetz.

guter Start so wichtig. Denn nach der ersten Kurve herrscht mehr oder weniger permanentes Überholverbot. So spät wie möglich und so kurz wie nötig bremsen, denn es ist wichtig, möglichst viel Schwung zum Casino mit hochzunehmen. Die Straßen von Monte Carlo sind nicht PS-hörig, es kommt es auf die Elastizität der Aggregate an.

Wo sonst kann man im Stadtverkehr das Tempo Richtung 300 steigern, ohne von der Polizei angehalten zu werden? Die Raser freuen auch Rosie und ihr Stammpublikum, denn jeder Motorenbrüller läßt das Dosenbier, das hier als Grundnahrungsmittel gilt, auf der Theke vibrieren. Durch den obligatorischen Draht sind die Boliden hier wirklich zum Greifen nah. Stereotrinken, voll die Dröhnung. Gerührt (der Mensch), geschüttelt (der Drink) – alles in einem. Hier, auf halber Höhe, erkennt der Betrachter: Die Formel 1 in Monte Carlo, das ist wirklich der Gipfel. Und – damit auch das berühmteste aller Zitate endlich in diesem Essay untergebracht ist – Nelson Piquet hat doch recht, wenn er behauptet: „Autorennen in Monaco ist wie Motorradfahren im Wohnzimmer.“

Fahrerisch anspruchsvoll ist jede Passage. Für McLaren-Pilot David Coulthard ist der Streß in den Straßenschluchten der, sich ständig voll konzentrieren zu müssen. Ohne klitzekleine Denkpause. Heinz-Harald Frentzen hält auf Qualifikationsrunden deshalb streckenweise die Luft an. Der Masse-

net-Knick, der das Hotel de Paris links liegen läßt, gibt zwar den Blick zum Zuckerbäcker-Portal der Spielbank frei, ist trotz tückischer Kuppe aber noch ein Klacks gegen die Kurve hinter dem Casino. Auch hier geht es über einen Asphalt Hügel, der Fahrer und Auto bis auf Millimeter an die Leitplanken schleudert. Gegenlenken, Gasgeben – schon kommt die bucklige Mirabeau.

Das Defilee am Loews-Hotel vorbei mutet dagegen an wie eine „Schöner Ferien“-Aktion des Fremdenverkehrsamtes zugunsten der Balkongäste. Dort, wo es wieder richtig grandios-grotesk wird, dürfen leider nur Fernsehkameras und Streckenposten hin, wohl des Tunnel-Syndroms wegen. „Da hindurch, und du weißt, was Angst

1993 ununterbrochen in Folge. Taktik, Glück und Können sind die Faktoren, die 1997 auch Michael Schumachers Triumph im Regen ausmachten. Wer wagt, gewinnt.

Das Unmögliche ist im Steuer-Paradies prinzipiell immer möglich. Es klingt wirklich ein bißchen wie Hohn, daß die 'Internationale Vereinigung gegen Gewalt im Sport' ausgerechnet hier ihren Hauptsitz hat. Andererseits kommt es auf einen weiteren Monte-Carlo-Gegensatz mehr oder weniger nicht an. Im Märchen, das wissen wir von den Grimms, geht es nicht zimperlich zu. Einmal Ausnahme-Zustand, immer Ausnahme-Zustand. Senna stand in einem nachdenklichen Moment: „Ich fuhr mich in einen richtigen

## Auf keiner anderen Formel 1-Rennstrecke ist es so wichtig, einen guten Start zu haben. Denn nach der ersten Kurve herrscht mehr oder weniger permanentes Überholverbot

ist“, hat selbst Ayrton Senna gesagt. Der Brasilianer hat die Furcht und diese Strecke besiegt wie kein anderer, und die Promenade, von der es vom Tunnelende aus nur noch durch die Hafenschikane, die Tabakkurve und die finale Haarnadel der Rascasse geht, sechsmal als Sieger gekreuzt – zwischen 1989 und

Rausch hinein. Alles stimmte, die Bremspunkte, das Einlenken, das Beschleunigen. Ich war eine Symbiose zwischen Auto und Strecke. Plötzlich erwachte ich aus diesem Zustand. Ich erschrak, weil ich merkte, daß ich in einer ganz anderen Welt war.“ Das geht dem Betrachter gelegentlich auch so.

Über die Gefahr wird an einem Ort, an dem es den Leichenwagenfahrern prinzipiell verboten ist, das Casino zu passieren, auch unter F1-Piloten selten gesprochen. Man erinnert sich lieber daran, wie Alberto Ascari 1955 im Hafenbecken landete und von Froschmännern an Land bugsiert wurde, als an den Feuertod von Lorenzo Bandini 1967. Es wird entschärft, was zu entschärfen ist, wie nach Karl Wendlingers dramatischem, aber glimpflich verlaufenem Crash 1994.

Monte Carlo ist und bleibt eine Risiko-Metropole, auch Max Mosley, der Präsident des Weltverbandes, weiß, daß er einen Grand Prix niemals reinen Gewissens hierhin vergeben dürfte. Gut für ihn und alle anderen, daß er schon längst hierhin vergeben wurde. An der Streckenführung ist seit 1929 wenig geändert worden, nur die Zahl der Abschleppunternehmer, Streckenposten und des medizinischen Personals hat seither zugenommen.

Wenden wir uns nach der Schilderung der Mutprobe wieder dem allgegenwärtigen Platzproblem zu. Im fürstlichen Gefängnis soll nicht mal Hofgang möglich sein. In der Tip-Top-Bar beim mächtigen verlagert sich das Geschehen auch zunehmend auf die Bürgersteige vor dem Lokal. Gesehen und gesehen werden gehört nicht zu den Spielregeln Monacos, es ist ein Grundgesetz. Unten in den alten Hafenschuppen, die dem improvisierten Fahrerlager Rückendeckung geben,

hat vor ein paar Jahren das Stars'n'Bars aufgemacht. Ein einziger Engpaß, dieser amerikanisch-monegassische Kompromiß eines In-Lokals. Klaustrophobie, über die irgendwann auch der Kurvenreichtum nicht mehr hinweghilft. Aber man gönnt sich ja sonst nichts. Wie sagte noch der zweifache Sieger Carlos Reutemann – „Die Veranstaltung sollte zwei Wochen dauern. Eine für den Sport, die andere für das Drumherum.“ Nach einem Abend im Stars'n'Bars ist klar: Das Rennen ist für viele zwar der Anlaß, nicht aber der Grund, an den fünf tollen Tage von Monte Carlo teilzunehmen.

Außer, man gehört zu den Beteiligten. Daß der erste Sieger ein Geheimagent namens Williams war, hat die Randerscheinungen im Fahrerlager bis heute geprägt. Nirgendwo finden sich so viele unauffällig-auffällige Herren mit kleinen Fotoapparaten, die an den unverhüllten Arbeitsplätzen der Mechaniker eine Menge Erinnerungsfotos schießen. Nirgendwo ist es so einfach, einen Blick hinter die Kulissen der Konkurrenz zu schauen. Die Schnappschüsse landen daher regelmäßig in den Alben der eigenen Konstrukteure. Aber selbst McLaren-Boss Ron Dennis, der Vorreiter der Spionageabwehr in der Formel 1, versteht das als eine Art sportiven Wettbewerbsgeist. Wie gesagt, dieser Ort gehorcht eigenen Regeln.

Notgedrungen wird sich bald auch BMW-Motorenchef Paul Rosche wieder ins Getümmel dieser Begegnungs-

stätte stürzen. Das Schlimmste für ihn war immer die Geräuschkulisse, das Zweitschlimmste, daß es tagelang nie etwas „Gscheites“ zu essen gegeben hat. Was in der Summe der Entbehrungen dazu führte, daß es dem Ingenieur mit der ausgeprägten Bierruhe kaum noch möglich war, seinen Kopf beieinander zu haben: „I hätt' dahoam bleim solln, des san ja lauter Verruckte.“

Typisch Monaco. So voreingenommen, so neutral, so piekfein, so verrückt und doch so normal wie der Rest der Welt. Nur eben alles gleichzeitig – und alles an einem Wochenende. Unser nächster Zoobesuch ist fest eingeplant. Wir sehen keinen anderen Ausweg. 1



# F1 Racing, Benetton, Hewlett-Packard

Wenn man mit über 300 km/h ein Rad verliert, dann kann das verheerende Folgen haben – in der Formel 1 für Fahrer und Zuschauer. Die Sorgfalt und Präzision, mit der die Reifen – binnen Sekunden – gewechselt werden müssen, darf daher ohne Übertreibung als lebenswichtig bezeichnet werden.

Nick Wirth, Chef-Designer für Benetton, über die Kriterien des Mechanik-Wettbewerbs: „Momentan werden die Radmutter mit Preßluft angezogen. Wenn die Luftdruckschlüssel abgezogen wurden, wird jedes Rad in einem separaten Vorgang von je einem Mechaniker abgesichert. Das funktioniert nur, wenn das Rad mit 100%iger Korrektheit auf der Achse sitzt und die Radmutter mit dem richtigen Drehmoment festgezogen wurde. Bisher existiert kein Universalsystem, das von allen Formel 1-Teams eingesetzt wird.“

Das Ziel wäre, ein Design zu entwickeln, bei dem man beide Arbeitsvorgänge kombinieren könnte, ohne an Sicherheit einzu-

büßen. Bei bisherigen Systemen, wo die Absicherung mit Luftdruck vorgenommen wird, war es oft problematisch, daß sich der Luftdruckschlüssel mit dem Schloß verhakte. Und wenn es um vier Sekunden zwischen dem dritten und siebten Platz geht, dann ist das etwas, worüber man sich nicht freut.

„Optimal wäre ein System, das erhöhte Sicherheit garantiert“, so Nick Wirth.

In Zusammenarbeit mit Benetton Formula und Hewlett-Packard ruft F1 Racing hiermit dazu auf, an unserer einmaligen Design Challenge teilzunehmen. Es geht darum, Lösungen für einige der großen Probleme der Formel 1 zu finden: zum einen die Optimierung der Reifenwechsel, zum anderen verbesserte Übertragungsmethoden für die vom Auto an die Box gefunkte Signale.

**Damit es sich auch ausbezahlt macht, wenn man sich den Kopf so zerbricht, gibt es für die Gewinner VIP-Reisen zum diesjährigen Grand Prix von Luxemburg, Ende September auf dem Nürburgring – inklusive Übernachtungen im Dorint Hotel, einen Katzensprung von der Strecke entfernt. Des weiteren besteht die Möglichkeit, daß das Team Benetton die Idee 1999 einsetzen wird.**

## MECHANIK-WETTBEWERB



Der Wettbewerb ist offen für Designer – nicht nur Einzelpersonen, sondern auch Hochschulen und Universitäten in Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Holland, Luxemburg Frankreich, Italien, Großbritannien, Spanien, Portugal, Dänemark und Skandinavien. Dem Prüfungsausschuß wird Nick Wirth vorsitzen, die Preisverleihung findet am Nürburgring statt.

Wettbewerbsunterlagen gibt es für alle Teilnehmer mit weiteren Informationen bei dieser Adresse: Hewlett-Packard Design Challenge, PO Box 19, Blackpool, Lancashire FY1 3NT, England.

Schneller geht es auf der Website: [www.hp.com/go/designchallenge](http://www.hp.com/go/designchallenge). Einsendeschluß: 14. August 1998.

# DESIGN CHALLENGE

## ELEKTRONIK-WETTBEWERB

**Richard Marshall, Elektronik-Chef bei Benetton, ruft zu dem Elektronik-Wettbewerb auf, der sich aus zwei Teilen zusammensetzt.**

Verbesserung der Funk-Übertragung: Wie wichtig die Kommunikation zwischen dem Team und dem Fahrer ist, muß nicht weiter erläutert werden. Man muß sich nur an Melbourne 1997 erinnern, um einzusehen, welche Konsequenzen eine defekte Funkverbindung zum Fahrer während eines Rennens haben kann. Das Mißverständnis von Melbourne verbleibt allerdings, hält man sich vor Augen, welche Probleme Teams beim Großen Preis von Belgien haben können. „Die Funk-Übertragungen in Spa sind traditionell fürchterlich“, so Richard Marshall. „Von Regen benetzte Bäume können Radiowellen Unglaubliches antun.“

Vergrößert wird das Problem durch die im Auto herrschenden, extremen Geräuschpegel. Motoren, die mit 17.000 U/min laufen, und der über dem Kopf des Fahrers in die Airbox strömende Luftfluß tun ein übriges. Nick Wirth: „Und da kommt dann zu allem Überfluß noch hinzu, daß die Fahrer im Freien sitzen und mit ihrem Helm mit bis zu 300 km/h Geschwindigkeit den Elementen ausgesetzt sind.“

Aus diesen Gründen sprechen Fahrer auf den langsameren Kurvenabschnitten mit ihrem Ingenieur – an Stellen, wo sie umso konzentrierter sein sollten.

Verbesserung der Datenübertragung: Bei diesem Wettbewerb geht es darum, die Datenübertragung vom Auto zum Team zu verbessern. Sie ist nötig, um Komponenten schnell und effektiv zu optimieren. Two-way-Übertragungen – also Datenübertragungen in beide Richtungen – wurden 1994 von der FIA verboten, denn das Justieren von Autokomponenten während laufenden Rennen wurde als potentiell gefährlich eingestuft.

Nick Wirth: „Trotz der Restriktionen sucht Benetton nach einer Übertragungsmethode, mit der man mindestens 1MB an Daten zurück zur Garage senden kann – und zwar möglichst in Echtzeit.“

Denn auch wenn die Ingenieure die Daten während eines Rennens lediglich auf dem Monitor betrachten und analysieren können, so würde ein System dieser Art während Qualifikations-Trainings wertvolle Zeit sparen – ein Vorsprung, der essentiell sein könnte.





# Neue Deutsche

# Welle

Schon vor über 100 Jahren verhalf Handwerk *Made in Germany* zu Siegfahrten im Motorsport. Nach Triumphen der fünfziger Jahre rutschten Fahrer und Konstrukteure aus deutschen Landen ganz mächtig nach hinten. Wie kam es dazu?

**D**a imler-Motoren trieben die Siegerwagen des ersten Auto-Concours der Geschichte 1894 von Paris nach Rouen. Mercedes kassierte schon 1908 einen Grand Prix-Sieg, und von 1934 bis Kriegsbeginn beherrschten Auto Union und Mercedes mit deutschen Fahrern alle Pisten. 1954 und 1955, als die W196 bei zwölf Rennen acht Pole Positions und neun Siege verbuchen konnten (und beim vorletzten Rennen von 1955, nach über drei Stunden die ersten vier Plätze belegten), sprach man an den Boxen der Sieger Deutsch. Im Laufe der folgenden drei Jahrzehnte änderte sich das. Deutsch entwickelte sich zur Sprache der F1-Nachzügler.

Einen Schwarzen in die Formel 1, das wünschte sich Bernie Ecclestone schon in den siebziger Jahren, eine Frau und einen Deutschen. Besonders letzteren, aus Publicity-Gründen, wegen Fernsehübertragungen und Sponsorsuche in einem „reichen“ Land, wegen üppiger Promotion träumte der sonst so nüchterne FOCA-Boß von solch einer Konstellation.

Den Schwarzen hat er bis heute nicht, vier Frauen bekam er: Signorina Lella Lombardi (1975/76) machte einen halben WM-Punkt und trat ab. Divina Galica, Desiré Wilson und Giovanna Amati bekamen nicht einmal einen halben Punkt, da sie sich nie für einen GP qualifizierten – und die letztere sich vermutlich ohnehin mehr für ihren Mentor, einen dreifachen Weltmeister aus Österreich, interessierte.

Überreich erfüllt wird Bernie, allerdings jetzt erst, sein Verlangen nach Deutschen. Vielleicht sogar mehr als ihm lieb ist, analysiert man nach dem dritten McLaren-Mercedes Doppelsieg hintereinander das ratlose Gesicht des FOCA-Chefdenkers beim Gespräch mit Frank Williams und Ferraris Chefideologen Jean Todt: So hatte sich der Herr der Zwänge die Erfüllung seines Traums der Deutschen in der Formel 1 dann vielleicht doch nicht vorgestellt.

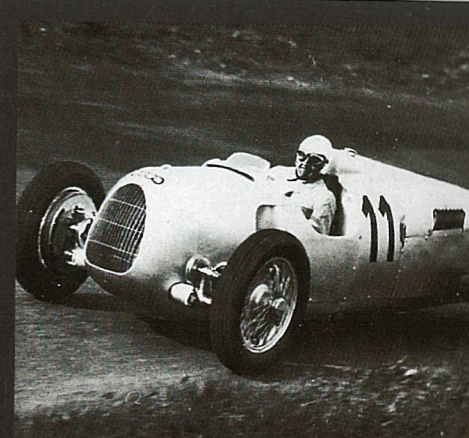
Denn: Angenehm lange für alle anderen Länder, Motorenhersteller, Chas-

sisbauer und Fahrer glänzten die für ihre Autos und ihre technische Perfektion sonst so berühmten Teutonen in überaus vielen Grand Prix-Jahren vorzugsweise durch Flops. Zumindest oberflächlich betrachtet; in der Königsklasse des Motorsports; ab 1950, und wenn man all' jene Ansätze übersieht, die von genau den Deutschen in den Fünzigern vorgegeben wurden, die heute brillieren. Man sollte aber die Formel 1 nicht losgelöst von der gesamten Entwicklung im Rennsport sehen, die entscheidend von deutscher Technologie und deutschen Fahrern mitbestimmt wurde. Und doch sah Deutschlands reine F1-Bilanz lange, sehr lange eher trist aus.

Mit Wolfgang Graf Berghe von Trips verschwand 1961 eine Lichtgestalt, vorerst der letzte deutsche Hoffnungsträger. Hochkarätige deutsche Monoposti gab es in dieser Kategorie seit dem Mercedes-Rückzug 1955 nicht – auch das Porsche-Intermezzo konnte mit 33 Grand Prix zwischen 1957 und 1964 nicht wirklich überzeugen – da halfen auch Ferdinand Porsches Erfahrungen mit dem 16-Zylinder für Auto Union nicht. Ab 1955 herrschten in der Königsklasse Italiener und jene, die Professor Fuhrmann von Porsche sarkastisch mit „Garagisten aus England, gegen die man keine Rennen fährt“ abtat.

Dabei tummelten sich seit Beginn der modernen Zeitrechnung der Formel 1, also ab 1950, zwei Dutzend qualifizierte Deutsch-Talente in höheren Monoposto-Sphären – denen es in sämtlichen von ihnen bestrittenen Grand Prix nicht gelang, auch nur ein WM-Punktchen zu erbeuten. Seien sie – als Vorreiter der herrschenden deutschen Welle – zumindest kurz alphabetisch erwähnt: Adloff, K. (1953); Ahrens, K. (1966, 67, 68); Barth, E. (1953, 57, 58, 60, 64); Bauer, E. (1953); Bechem, G. (1953); Brudes, A. (1952); Fitzau, (1953); Hahne, H.

(1966, 67, 68); Heeks, W. (1952, 53); Helfrich (1952, 53, 54); Karch (1953); Klenk, H. (1953); Klodwig, E. (1952, 53); Krause, E. (1952, 53); Loof, E. (1953); Niedermayer, H. (1952); von Opel, R. (1973, 74); Peters, J. (1952); Pietsch, P. (1951, 52); Riess, F. (1952); Schneider, B. (1988, 89, 90); Seidel, W. (1953, 58, 61, 62); Stuck senior, H. (1952, 53); Ulmen, T. (1952) Walter, H. (1962). Harald Ertl nehmen wir als Mannheimer (19 GP von 1975 bis '78) trotz seines österreichischen Passes ein-



fach dazu. Sie alle blieben chancen-, sieg- und punktelos. Bei manchem kann man sich kaum mehr an den Vornamen erinnern, bei vielen nicht an die in jedem Fall nicht-deutschen Autos, mit denen sie nach Ruhm strebten.

Einen ersten, ernststen Anlauf in diese Richtung unternahm dann ein gewisser Rolf Stommelen: Beim Großen Preis von Deutschland 1969 in einem Lotus F2. Und, typisch: Er fuhr zwar zusammen mit den Formel 1-Autos in einem Rennen, aber Punkte gab es für die F2 nicht. Im nassen Warm-up von Monte Carlo beeindruckte er 1972 Jackie Stewart so sehr, daß der ihm danach gratulierte. Aber anschließend verheizte sich der gelernte Kfz-Mechaniker – ohne Manager oder Berater – in wechselnden Autos, aber in immer dem gleichen Elend: Vom Brabham- und Surtees-Ford über den unsäglichen Colani-



Ganz oben: Graf Berghe von Trips. Mitte v.l.n.r.: Rials Höhepunkt in Detroit 1988; Triumph für teutonisches Triumvirat in Frankreich 1997 beim Qualifying; Stucks bestes Jahr in der Formel 1 mit Brabham 1977; Auto Unions Silberpfeile der dreißiger Jahre. Oben: Jochen Mass, der einzige deutsche GP-Sieger zwischen von Trips 1961 und Schumacher 1992

Eifelland bis hin zur endgültigen Arrows-Gurke von 1978. Resultat: 54 Grand Prix, 14 WM-Punkte, 34 Führungskilometer bis zu seinem schlimmsten Unfall in Barcelona 1975, wo sein erster F1-Sieg in erreichbare Nähe gerückt war. Statt Stommelen gewann ein anderer Deutscher – als erster seit Wolfgang von Trips: Jochen Mass, mit halber Punktzahl wegen Rennabbruchs nach Stommelens Crash; das beste Ergebnis seiner Karriere. Anfang und irgendwie schon Ende einer F1-Laufbahn. Auch er ohne Manager, ohne jene Devotion, jene Verbissenheit, die auch in den Siebzigern weiter geführt haben würde als zu Surtees, zum Job als Unterhund bei McLaren, um über ATS und Arrows dann nach 105 Grand Prix bei March zu versanden.

Ehe wir uns den ATS-Jahren zuwenden – die über ganze Epochen hin Ur-

berpfeilen der Neuzeit. Auch als Mass 1978 bei Schmid fuhr, war die WM-Siegesfeier in Paris – zumindest für die beiden – nur noch ein paar Monate entfernt. Mit über einem Dutzend Piloten jagte „Schmitti“ funkensprühend bis 1984 dem WM-Pokal hinterher.

Im Jahr nach seinem Abgang geschah Unvorstellbares: Erich Zakowski aus der Eifel fiel in die Bresche. Mit selbstgebasteltem Motor und eigenem Chassis – „wie Ferrari“. Nur ohne Ferrari-Geld. Und ohne Ferrari-Fahrer. Von

sache zynischen Lächelns waren, wenn von deutscher Grand Prix-Herrlichkeit fabuliert wurde – treffen wir auf Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, den Gaudiobold. (Mit faulen Beratern und falschen Managern, wie sich später erweisen sollte!) Immerhin brachte es der Lange in sechs Jahren auf 74 Große Preise, 29 Punkte – und die Erkenntnis, daß weder mit March noch Brabham, Shadow oder ATS viel zu gewinnen war.

1978 kam ATS, kam Günter Schmid. Ecclestone hatte ihn, der sich kleinkariert bei den Super-Vau auslebte, in die Formel 1 reingeredet. Der Pfälzer glaubte über Jahre, sein Team habe den WM-Pokal im Transporter. Er und alle seine Fahrer – und mein Gott, wieviele davon hat er alle gemacht, mehr noch als er Frontflügel zertrampelte! Aber: Der Schmid, der zeigte im Rahmen seiner Möglichkeiten Flagge. Schwarzrot-gold war dem Geschäftsführer einer Felgenfabrik in Bad Dürkheim etwas wert, und in seinen gelb-schwarzen Boliden ahnte er eine Renaissance von Sil-

1985 bis 1989 verheizte der graue Erich mit seinen Zakspeed in immerhin 53 Großen Preisen Fahrer um Fahrer um Fahrer. Immerhin reizte er damit aber auch den Schmid, dann schon Rial-Schmid, derart, daß der 1988 und 1989 noch einmal für zwanzig Grand Prix die deutsche Fahne schwang.

Die deutschen Piloten in jenen Jahren fanden im Fahrerlager nie eine Heimat, zumindest nicht eine solche, wo Lorbeeren vor der Tür standen. Manfred Winkelhock – verheizt, vielleicht auch wegen seines ausgeprägten Tourenwagen-Talents. Stefan Bellof – eingegangen an zu großer Introvertiertheit, vielleicht auch zu hohem Speed. ▶

Deutsche gab es einige – die allermeisten chancen-, sieg- und punktelos

# MODELLAUTOS



Best.-Nr. 4304000, 1:43  
Williams Renault FW 19 J. Villeneuve '97  
Best.-Nr. 4304001, 1:43  
Williams Renault FW 19 H. H. Frentzen '97

DM 50,50



Best.-Nr. 4304002, 1:43  
Jordan Peugeot 197 G. Fisichella '97  
Best.-Nr. 4304003, 1:43  
Jordan Peugeot 197 R. Schumacher '97

DM 50,50



Best.-Nr. 4304004 Präsentationsmodell Ferrari F 310 mit '98er Lackierung E. Irvine, 1:43  
Best.-Nr. 4304005 Präsentationsmodell Ferrari F 310 mit '98er Lackierung M. Schumacher, 1:43

DM 50,50



Best.-Nr. 4304006, 1:43  
Benetton Renault B 197 J. Alesi  
Best.-Nr. 4304007, 1:43  
Benetton Renault B 197 G. Berger

DM 50,50



Best.-Nr. 4304008, 1:43  
Stewart Ford SF 1 R. Barrichello '97  
Best.-Nr. 4304009, 1:43  
Stewart Ford SF 1 J. Magnussen '97

DM 50,50



Best.-Nr. 4304016, 1:43  
MC Laren Mercedes MP Testcar '97 M. Hakkinen  
Best.-Nr. 4304017, 1:43  
MC Laren Mercedes MP Testcar '97 Coulthard

DM 50,50

Best.-Nr. 1804008, 1:18 R. Barrichello '97  
Best.-Nr. 1804009, 1:18 J. Magnussen '97

DM 99,95



**Classics**  
Best.-Nr. 430410, 1:43  
12 Ferrari 126 C2 1982 G. Villeneuve

DM 50,50



**Classics**  
Best.-Nr. 4304013, 1:43  
Jordan 191 - Spa Francorchamps 1991

DM 50,45



**Classics**  
Best.-Nr. 4304014, 1:43  
Tyrrell 003 1971 J. Stewart World Champion

DM 50,40



**Classics**  
Best.-Nr. 4304015, 1:43  
MC Laren MP 4/2 Tag Turbo 1984 N. Lauda

DM 53,95



Best.-Nr. 2504000, 1:25  
Jordan Peugeot 197

DM 29,95



Best.-Nr. 2504001, 1:25  
Renault FW 19

DM 29,95



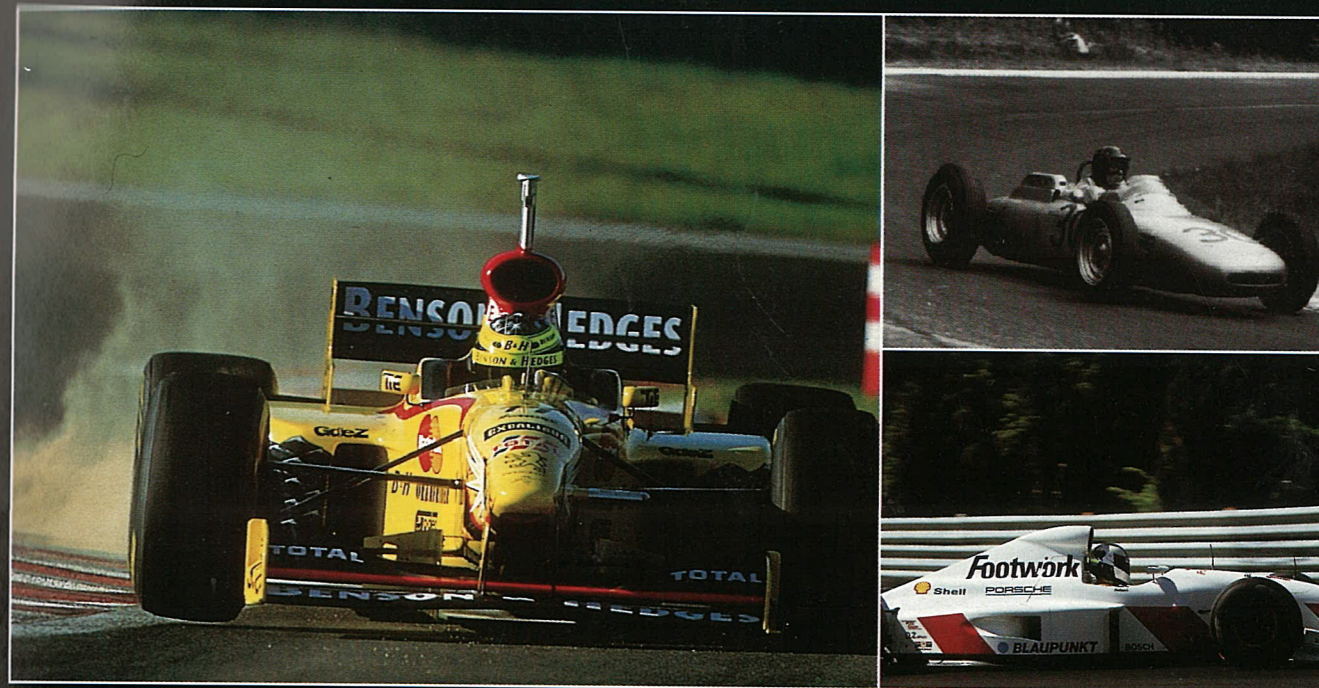
Best.-Nr. 2504002, 1:25  
Benetton Ford B 194

DM 29,95



Best.-Nr. 2504003, 1:25  
Ferrari F 310 B

DM 50,95



Mitte der Achtziger werden die Gastspiele kürzer, die Versuche, sich mit schwächer werdenden Boliden zu qualifizieren, immer trauriger. Christian Danner – 1986 im Arrows-Lastwagen und bei Zakspeed und Rial nie recht zum Aufglücken gefordert. Bernd Schneider – zu kindlich für die Improvisationen, die damals von ihm verlangt wurden. Volker Weidler – gab's den wirklich in einem Rial im Jahre 1989?

Wo Deutsches effektiv im Spiel war, wie im Falle des BMW-Weltmeisters-motors von 1983 oder bei den TAG Porsche Turbo Triebwerken mit drei Weltmeisterschaften zwischen 1984 und 1986, blieben deutsche Fahrer außen vor: Sieger und Weltmeister hießen Nelson Piquet, Niki Lauda und Alain Prost. (Über die Epoche Anfang der Neunziger, als sich Porsche mit Arrows – bzw. Footwork – zwecks ge-

Schattenteam aus Fußgönheim oder Niederzissen als Füller, ganz zu schweigen von Motoren aus Untertürkheim oder Zuffenhausen. Dabei tat sich etwas hinter den Kulissen, genauer: auf den Kartbahnen der Republik, besonders Nordrhein-Westfalens. Und zwar schon seit einigen Jahren. Und ab 1991 ging's dann auch auf der F1-Hauptbühne aufwärts – nicht gleich auf Antrieb, aber ein gewisses, nicht für alle verständliches System schien da Wirklichkeit zu werden. Mercedes war Auslöser, weil sich ein paar Macher an Tradition erinnerten...

Ob es sonderlich geschickt war, die unter dem Stern ausgebildeten Rennfahrer ziehen zu lassen, mag dahingestellt bleiben. Ob es elegant war, unter der Sauber-Maske zu experimentieren, ist eine andere Frage. Was sich wirklich hinter den Türen von Mercedes abge-

Ralf Schumacher fuhr in seinem dritten Grand Prix aufs Podium und hat sich im ersten Viertel der Saison '98 gegen Damon Hill wacker geschlagen – im Qualifikations-Training. Porsche als Werksteam gewann ein einziges Mal – mit Dan Gurney 1962 in Frankreich; in Zusammenarbeit mit Footwork gab es 1991 mehr Nichtqualifikationen als Ausfälle

## 1990 nicht einmal mehr ein Schattenteam aus Fußgönheim...

meinsamen Untergangs und einem 150 Millionen-Motoren-Flop verbrüdete, decken wir besser den Schleier des Erbarmens – Michele Alboreto als Werksfahrer tat das auch.)

Kein Wunder, daß sich die Nation vor Häme wand, das Fernsehen lange Zähne machte und Ecclestone an dem deutschem Unverständnis verzweifelte. 1990 war der Tiefpunkt deutscher Präsenz erreicht: Nicht ein einziger Pilot in der Formel 1, nicht einmal mehr ein

spielt hat, werden wir nie erfahren, denn weder ein Jochen Neerpasch noch ein Norbert Haug sind redselige Menschen. Aber: Michael Schumacher fand sich letztlich in einer Position, aus der er etwas machen konnte. (Gleichgültig von welcher mehrschichtigem Manager auch immer er dorthin gebracht worden war). Er löste die ihm gestellte Aufgabe strahlend – aus dem Aufatmen der Formel 1-Fans wurde Erleichterung, dann Euphorie, Geheul, das ▶

## Bestell-Coupon

ausschneiden und senden an: F1 Leserservice, Abt. Modellautos, Box 2122, 45678 Herten

Bestell-Nr.	Stück	Modell	Preis

Außerdem interessiere ich mich für \_\_\_\_\_ DM Gesamt: \_\_\_\_\_  
plus DM 8,- Porto + Verpackung, Ausland DM 14,-

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

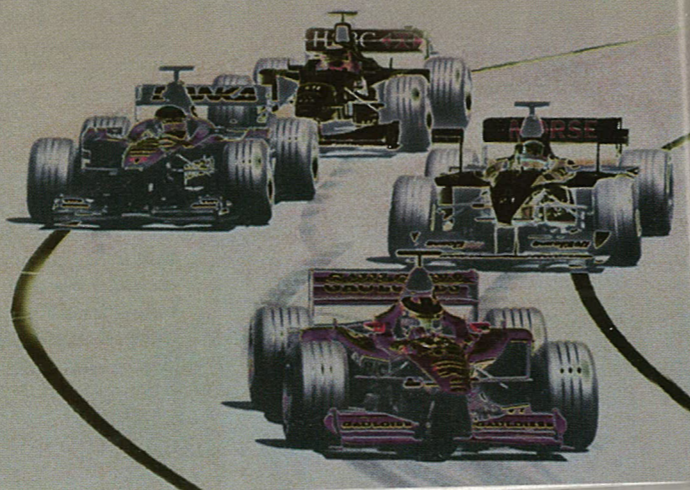
PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Zahlungsweise:  V-/EC-Scheck liegt bei Ausland nur EC-Scheck  Nachnahme DM 8,- plus NN-Gebühr DM 6,50 Im Ausland nicht möglich!

Kreditkarte  American Express  Eurocard/Mastercard  Visa

Karten-Nr. \_\_\_\_\_ Gültig bis \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_





# Susy Fittipaldi

Pressezentrams-Chefin beim Großen Preis von Brasilien

Sie trägt einen der bekanntesten und wohlklingendsten Namen des internationalen Motorsports. Trotzdem ist sie nur den Insidern der Szene ein Begriff. Zum Beispiel den 280 Journalisten, die in diesem Jahr vom Grand Prix von Brasilien aus Interlagos berichteten. Dort nämlich kennt man Susy Fittipaldi als die gute Seele des Pressezentrams.

Ein etwas ungewöhnlicher Job für die Frau von Wilson Fittipaldi, dem drei Jahre älteren Bruder des zweimaligen Weltmeisters Emerson, mag manch einer sich denken. „Nun ja, das war so“, lacht die sympathische Brasilianerin verständnisvoll. „Als mein Sohn Christian 1992 in die Formel 1 kam, war ich als Mutter, wie sich jeder leicht ausmalen kann, immer sehr nervös – besonders hier in São Paulo, wo ich live dabei war. Ende 1992 habe ich, mit dem Rennen 1993 vor Augen, den Organisator gefragt, ob er nicht einen Job für mich hätte, der mich ablenken würde. Da hat er ganz spontan gesagt: ‘Wenn du willst, kannst du das Pressezentrum managen.’ Ich fand die Idee toll und habe sofort zugesagt.“

Und so hat sie in diesem Jahr schon das sechste Mal dafür gesorgt, daß die Arbeit der Journalisten reibungslos vonstatten gehen kann. 150 Telefonleitungen mußte sie dafür installieren lassen, ebenso wie 50 Fernsehmonitore, über die den Mitgliedern der schreibenden Zunft die Aktivitäten auf der Strecke sowie diverse Zeitenslisten an den Arbeitsplatz geliefert werden. „In diesem Jahr haben wir außerdem zehn Internet-Anschlüsse mit den dazugehörigen PCs bekommen“, berichtet Susy Fittipaldi stolz. „Früher war das aus Platzgründen nicht möglich, aber jetzt haben wir den Presseraum erweitert. Ich bin froh, daß ich mich endlich durchsetzen konnte.“

Der resoluten, aber immer charmanten Brasilianerin merkt man auf Schritt und Tritt an, daß sie von Organisation, um die es in diesem Job vor allem geht, eine Menge versteht. Kein Wunsch,

der nicht erfüllt wird, keine Bitte, die im Raum stehenbleibt. Und was sie nicht selbst erledigen kann, delegiert sie an eine ihrer drei Mitarbeiterinnen. „Die hektischsten Tage sind der Mittwoch und der Donnerstag vor dem Rennen“, erzählt sie, „weil da die meisten Journalisten ankommen. Und wenn irgend etwas noch nicht funktioniert, verlangen sie natürlich sofort Abhilfe. Da müssen wir, genauso wie am Rennwochenende, von 7.00 bis 22.00 Uhr anwesend sein. Am Sonntag sogar noch länger.“

„Als mein Sohn in die Formel 1 kam, war ich sehr nervös – besonders hier in São Paulo...“

Ihr Job macht Susy Fittipaldi auch deshalb soviel Spaß, weil sie mit fast jedem Journalisten in seiner Muttersprache parlieren kann. Portugiesisch, Spanisch, Französisch, Italienisch, Englisch, Deutsch – alles kein Problem. Sogar

Schwyzerdütsch spricht sie. „Ja, mein Vater und meine Mutter stammten aus Zürich, sind aber während des Kriegs in die USA ausgewandert. Ich bin in New York geboren. Als ich zwei war, zog es meine Eltern schließlich nach Brasilien.“

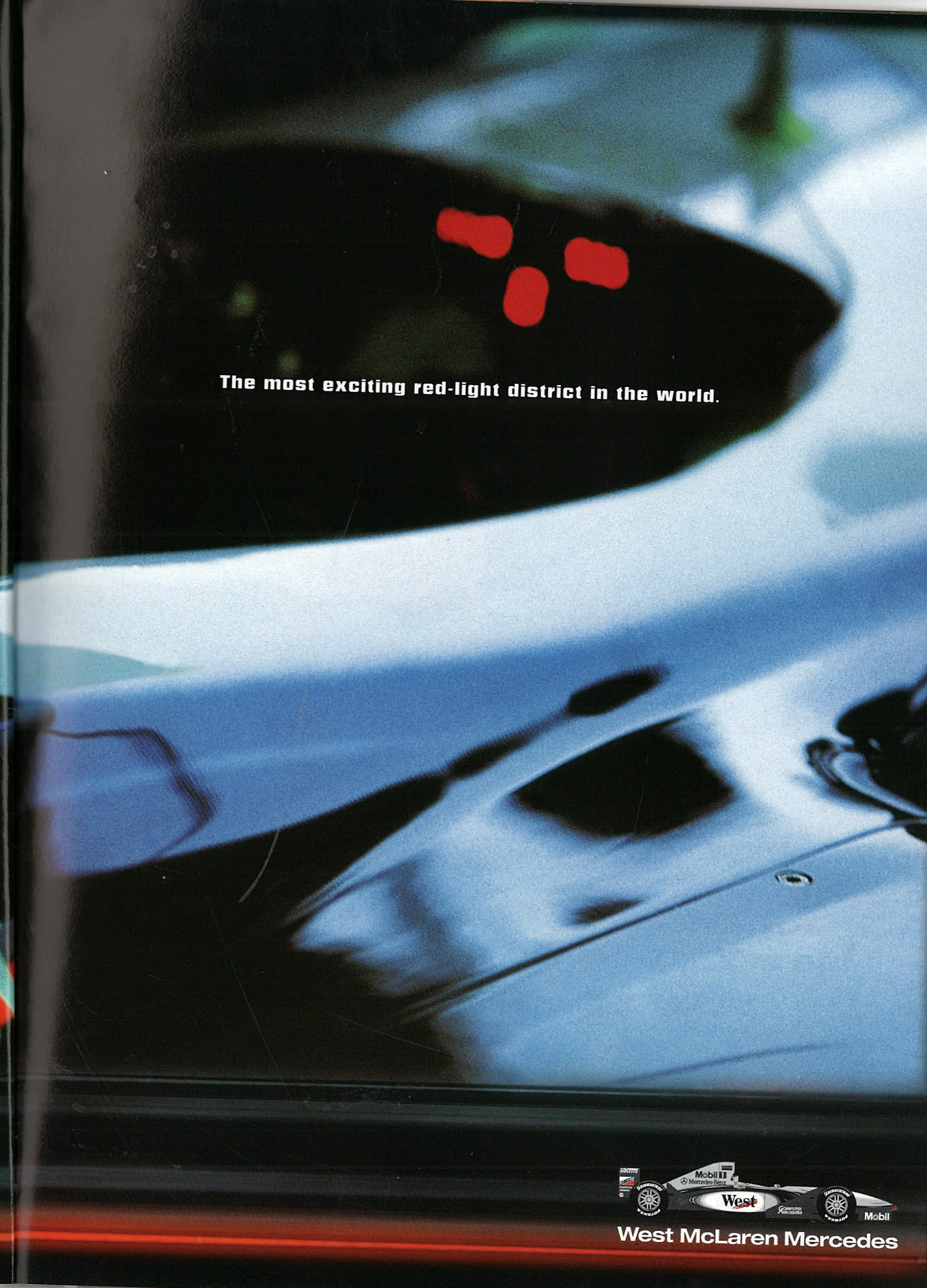
Mit 14 lernte sie über eine Freundin ihren späteren Ehemann kennen, mit dem sie dann zehn Jahre befreundet war, bevor er sie zum Traualtar führte. „Und was dann kam, war eine wundervolle Zeit“, erzählt sie mit einem strahlenden Lächeln. „Erst die beiden Kinder und dann die Jahre mit meinem Mann an den Rennstrecken. Wir waren sehr eng mit den Reutemanns befreundet und haben oft zusammen Familienurlaub gemacht.“

Vor kurzem, als in Rio de Janeiro das diesjährige Indy-Rennen stattfand, hatte sie wieder ein wenig Angst um ihren Sohn. Aber zum Glück war sie dort ja wieder abgelenkt – als Chefin des Pressezentrams. Seit 1996.

Und wie lange noch? „Na ja, auf jeden Fall, solange Christian mitfährt.“

DARREN HEATH





The most exciting red-light district in the world.



West McLaren Mercedes

# LESESPASS AM LIMIT!

**Das Abo.**  
Preiswerter, schneller  
und sicherer.



Coupon bitte ankreuzen, ausfüllen, ausschneiden oder fotokopieren und einsenden oder faxen an:  
MPS GmbH & Co. Abonnementsverwaltung, Postfach 21 22, 45678 Herten,  
Mo./Di. 9-12 Uhr u. Mi./Do. 14-17 Uhr, Tel.: 0 23 02 / 5 70 94, Fax: 0 23 02 / 2 7 94 71

## F1 ABO BESTELL-COUPON

**Ja,** ich möchte ein Jahresabonnement F1 (12 Ausgaben) zum Preis von DM 80,- (Inland) bzw. DM 90,- (Ausland).

Meine Bestellung zahle ich:  
 nach Erhalt der Rechnung  
 per **Bankeinzug** (nur Deutschland)  
 **Scheck** über Gesamtbetrag liegt bei

Kto.Nr. \_\_\_\_\_  
 BLZ \_\_\_\_\_  
 Name, Vorname \_\_\_\_\_  
 Geldinstitut \_\_\_\_\_  
 Straße, Nr. \_\_\_\_\_  
 Datum, 1. Unterschrift \_\_\_\_\_  
 PLZ, Ort \_\_\_\_\_  
 Tel. Nr. \_\_\_\_\_  
 Datum, 2. Unterschrift \_\_\_\_\_

Bestellungen aus dem Ausland nur gegen Vorkasse (EC-Scheck)



**100% FORMEL 1**

Schnallen Sie sich beim Bestellen lieber an...

# GRAND PRIX SEKTION

Der Europa-Auftakt war silbern

Australien 8. März

Brasilien 29. März

Argentinien 12. April

San Marino 26. April

Spanien 10. Mai

Monaco 24. Mai

Kanada 7. Juni

Frankreich 28. Juni

Großbritannien 12. Juli

Österreich 26. Juli

Deutschland 2. August

Ungarn 16. August

Belgien 30. August

Italien 13. September

Luxemburg 27. September

Europa\* 11. oder 18. Oktober

Japan 1. November

\*Werte nach nicht übertragener Zeit

### Imola

Beide Ferrari-Mannen standen im italienischen Imola auf dem Podium, doch oben auf dem Treppchen grinste der McLaren-Mann David Coulthard **S. 84**

### Barcelona

Spätestens hier verging der schottischen Fraktion bei McLaren-Mercedes das Grinsen, denn diese Saison hat ganz klar der Finne die Nase vorn **S. 90**

### Monte Carlo

Traditionell herrscht in den Gassen des Fürstentums ab dem Startschuß permanentes Überholverbot. Traditionen und Geheimnisse der langsamsten aller Grand Prix-Strecken ab... **S. 98**

### Montréal

Skurriles und Wissenswertes zum Circuit Gilles Villeneuve, aber auch zu Mummeltieren und den richtigen Gummimischungen **S. 98**

### Fahrer

1. Mika Häkkinen	36
2. David Coulthard	29
3. Michael Schumacher	24
4. Eddie Irvine	11
5. Alexander Wurz	9
6. Heinz-Harald Frentzen	8
7. Jacques Villeneuve	6
8. Jean Alesi	3
9. Rubens Barrichello	2
10. Johnny Herbert	1
Giancarlo Fisichella	1

### Konstrukteur

1. McLaren-Mercedes	65
2. Ferrari	35
3. Williams-Mecachrome	14
4. Benetton-Playlife	10
5. Sauber-Petronas	4
6. Stewart-Ford	2



Auch in Spanien galt das Interesse sowohl Schein als auch Design...





4. LAUF **Imola, SAN MARINO** 26. April

# Mikado in San Marino

**X-beliebiger zum - nun illegalen - Flügelsalat und Willi Webers Werbesendungen**

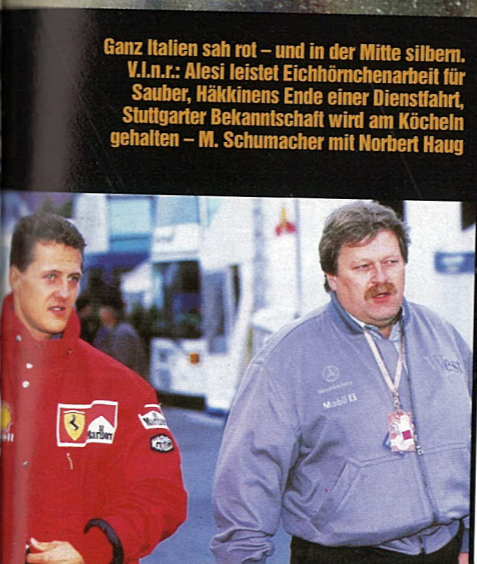
Der Sieger, und damit widerlegt die Formel 1 Ernest Hemingway, muß nicht immer leer ausgehen. Während Mercedes-Sportchef Norbert Haug im Fahrerlager von Imola mit einem kühlen Weißweinschorle auf den Sieg von David Coulthard anstieß

und mit dem nächsten Schluck die Enttäuschung über den Ausfall von Mika Häkkinen in Runde 17 – den ersten eines Silberpfeiles in dieser Saison – hinunterpölte, brach die Konkurrenz schon die Zelte ab. Für sie war keine Zeit zu verlieren, bereits mit der Abreise aus Italien mußte die Aufholjagd der Konkurrenz gegenüber McLaren-Mercedes fortgesetzt werden. Die Rangierwut des Mannes am Lenkrad des Ferrari-Renntrucks wurde zur unbeabsichtigten Hommage an das siegreiche Team: Die Transporter der Scuderia stammen aus dem Haus Mercedes-Benz, und so konnte Norbert Haug zusehen, wie auch bei der Abreise von Michael Schumachers Team der Stern vornedran war. Genüßlich schmauchte er dazu eine Montecristo, die ihm Karl-Heinz Zimmermann, der kulinarische Betreuer von Bernie Ecclestone und des Williams-Teams, verehrt hatte. Im Rennstall des Titelvertei-

REPORT VON ELMAR BRÜMMER

digers hätten die Tabakkolben auch nur für viel Rauch um nichts gesorgt. Angesichts des permanenten Übersteuerns an den Boliden von Jacques Villeneuve und Heinz-Harald Frentzen sind deren Plätze vier und fünf zwar achtbar, unterm Strich aber bleiben nach dem Europaauftakt viele Fragezeichen um Williams-Mecachrome.

Für Ferrari wäre ein Sieg beim Großen Preis von San Marino diesmal nicht bloß eine Frage der Ehre gewesen: Das Feuer, das unter dem Dach in Maranello trotz öffentlicher Beschwichtigungen längst entfacht ist, kann nur durch Erfolgsmeldungen gelöscht werden. Noch können Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo und Renndirektor Jean Todt über die in italienischen Gazetten kolportierten Ablösungsgerüchte ungläubig lächeln. Befreit auflachen können sie auch nach dem Heimspiel noch nicht. ▶



Ganz Italien sah rot – und in der Mitte silbern. V.l.n.r.: Alesi leistet Eichhörnchenarbeit für Sauber, Häkkinens Ende einer Dienstfahrt, Stuttgarter Bekanntheit wird am Köcheln gehalten – M. Schumacher mit Norbert Haug

DARREN HEATH; CHARLES COOTES/LAT; STEVEN TEE/LAT

Das Prinzip Hoffnung bei Ferrari ist das Prinzip Schumacher. Doch der Kerpener gab, nachdem er in der letzten Runde bis auf viereinhalb Sekunden an den Start-Ziel-Spitzenreiter Coulthard herangekommen war und die schnellste Rennrunde gutgeschrieben bekam, freimütig zu: „Ich bin mit dem zweiten Platz im Großen und Ganzen zufrieden, auch wenn er erst durch die Schwierigkeiten bei McLaren-Mercedes möglich wurde. Mehr war für uns nicht drin. Bei den Reifen hat über die Distanz das gewisse Etwas gefehlt. Wir können auch in Zukunft weiter aufs Treppchen kommen, ich würde aber den Platz in der Mitte bevorzugen.“ Sein sehnlichster Wunsch: „Ich will aus eigener Kraft gewinnen können.“

### Für Ferrari wäre ein Sieg nicht bloß eine Frage der Ehre gewesen: Das Feuer, das unter dem Dach in Maranello längst entfacht ist, kann nur durch Erfolgsmeldungen gelöscht werden

Überlegene Sieger sind einsame Menschen, sogar die Fernsehkameras schwenken häufig von ihnen ab. Coulthard fuhr, nachdem seinen Kollegen Häkkinen beim 100. Grand Prix-Einsatz der Fluch des Jubiläums – zuletzt war Schumacher bei seinem runden Renngeburtsstag gescheitert – in Form eines Getriebschadens getroffen hatte. Unterm Strich war McLaren-Mercedes wie üblich eine Klasse für sich, denn beim

englisch-deutschen Rennstall stimmt das Gesamtpaket einfach. Coulthard ließ sich auch nicht verunsichern, als Kollege und Rivale Häkkinen in die Box abgebogen war: „Ich habe nicht gefragt, was da los war, denn ich wollte mich für den Rest des Rennens nicht unnötig beunruhigen.“ Seine Rolle als Alleinunterhalter war nie wirklich in Gefahr: „Ich hätte auch am Ende wieder schneller fahren können, wenn es nötig gewesen wäre.“ Imola zeigt aber trotzdem: Ferrari hegt als Erster der zweiten Liga weiter Aufstiegshoffnungen, dokumentiert auch durch Rang drei für Eddie Irvine – was die 150.000 Ferrari-Fans nicht ganz hoffnungslos den Heimweg antreten ließ.

Nachdem die beiden Silberpfeile beim Start geschickt die Angriffsversuche der

kämpfte mehr mit dem eigenen Wagen als mit den Gegnern: „Es war sehr schwierig, daher muß ich mit den beiden Punkten zufrieden sein.“ Die Phase bis zur zweiten Boxen-Session verlief ohne größere Höhepunkte. Als Coulthard eine Runde vor Schumacher Sprit faßte, kam der Ferrari-Pilot auf anderthalb Sekunden an den Spitzenreiter heran. Das regulierte sich nach dem Reifenwechsel wieder auf gute 20 Sekunden. Doch Schumacher fuhr plötzlich schnelle und schnellste Runden, nahm dem im Schongang fahrenden Schotten mehrere Sekunden ab. McLaren-Boß Ron Dennis und Norbert Haug eilten dreimal beunruhigt vom Kommandostand an der Boxenmauer zu den Telemetrie-Computern in der Box: Reicht das? Es reichte.

Frisch beflügelt war Ferrari zum vierten WM-Lauf angereist, als erstes Top-Team mit den berühmt-berüchtigten „Tower Wings“ auf den Seitenkästen. Die deutsche Übersetzung klingt etwas weniger schmeichelhaft, trifft die Angelegenheit dafür etwas mehr: „Henkelmänner“. Nicht durch die italienische Empfindsamkeit für Design ist durch diesen vermeintlichen Rückfall in die Bastelzeit der Formel 1 etwas gestört, selbst nüchterne Briten wie Max Mosley rebellieren gegen die schwebenden Frühstücksbretchen. Der Präsident des Automobilweltverbandes FIA ließ die Zusatzflügel verbieten: „Zu häßlich“ sagte er, bevor das Verbot verabschiedet wurde; „zu gefährlich“ war dann die Begründung danach. Unabhängig davon, daß die Hornissen von Damon Hill (Zehnter) und dem erstmals in dieser

angreifenden Ferrari-Reihe abblocken konnten, fuhr der permanent zweitplatzierte Michael Schumacher Ende des ersten Renndrittels kontinuierlich starke Runden. Nach den in korrekter Reihenfolge absolvierten ersten Boxenstopps verlor Villeneuve seinen dritten Platz an Irvine, Frentzen reihte sich hinter Jean Alesi auf Rang sechs ein. Frentzen blieb bei seinen Stopps nicht die Zeit, um die Flügeleinstellung zu korrigieren. Er



DARREN HEATH/LAT

Nur nicht hängen lassen: Wurz qualifizierte sich erneut besser als sein Teamkollege, mußte aber vor allem gegen Getriebe und Motor kämpfen

Saison ins Ziel gekommenen Ralf Schumacher (Siebter), trotz Wings noch nicht so schwirren wie erhofft, war Jordan-Konstrukteur Gary Anderson nicht begeistert: „Wir haben Zeit und Geld in diese Entwicklung investiert.“

*Form follows function.* Daß sich aber auch Ferrari an die bis zu diesem Grand Prix – und dem postwendend folgenden Verbot – eher dem Mittelfeld vorbehaltenen und übrigens schon 1995 von Branchen-Schlusslicht Minardi gezeichneten Hilfsteile geklammert hat, mußte natürlich Häme bei der Konkurrenz hervorrufen. Diese wertet den für ein Top-Team ungewöhnlichen Vorgang,

die Konstruktionsphilosophie in der laufenden Saison auf solch revolutionäre Art und Weise zu ändern, genüsslich als Verzweiflungstat. Michael Schumacher, der der Weiterentwicklung bis zu drei Zehntel Zeitersparnis pro Runde zuschreibt, läßt die Geschmacksfrage nicht gelten: „Was ist Optik? Was ist Mode? Wenn ich die Models in Paris manchmal rumlaufen sehe, frage ich mich auch: Ist das schön? Wenn wir damit Rennen gewinnen, dann wird sie jeder an seinen Fiat Punto schrauben.“ Das konnte ja gerade noch einmal verhindert werden.

McLaren-Designer Adrian Newey, der Schöngest der Branche, war mit seinem

Urteil über den Geflügelsalat noch vorsichtig: „Ich finde die Teile auch nicht schön. Aber wahrscheinlich bringen sie was. Ich kann mir gut vorstellen, daß in Monte Carlo 90 Prozent aller Autos mit Mittelflügeln antreten.“ Ob die Silberpfeile dazugehört hätten, war zu jenem Zeitpunkt noch nicht entschieden. Mercedes-Rennleiter Norbert Haug hoffte auf jeden Fall, um „diese Dinger“ herumzukommen. Aber auch er wußte: „Niemand kann sich in der Formel 1 die Arroganz leisten, auch nur auf den Bruchteil einer Sekunde zu verzichten.“

Zumal der Turmbau nicht nur äußerst effizient, sondern auch vergleichsweise

## Besser aber noch nicht gut genug

Mit verbessertem Auto den Punkterängen – zum Greifen – nahe: Ralf Schumacher

Ex-Weltmeister Hill gab sich vor dem Grand Prix von San Marino optimistisch. Der

modifizierte Jordan 198 verfügte über verlängerten Radstand (Anlenkpunkte der Vorderradaufhängung wurden nach vorne gerückt), überarbeitete Airbox, und Endplates der Heckflügel. Hill qualifizierte sich als Siebter – und erstmals diese Saison vor seinem Teamkollegen Ralf Schumacher.

Direkt hinter dem Getriebe von Wurz

auf der Startaufstellung plazierte, hoffte Hill bereits für Jordan erstmals in die Punkte zu fahren. Der im ersten Gang feststeckende Benetton des Österreichers machte ihm einen Strich durch diese – dann vielleicht doch allzu optimistische – Hochrechnung.

Ralf Schumacher beendete das erste Mal diese Saison ein Rennen – weniger als fünf Sekunden hinter Alesi.



Da waren's noch zwei: In der 17. Runde fiel Häkkinen wegen Getriebschaden aus

DARREN HEATH/LAT

kostengünstig war. Das dahintersteckende Prinzip: Durch die Luftanströmung auf die beiden Winglets am oberen Ende wird der Rennwagen stärker und vor allem gleichmäßig auf die Straße gedrückt. So wird die Haftung des Autos größer, ohne daß er dabei an Tempo verliert. Je langsamer die Strecke, desto mehr bringen sie. Umstritten, und das war denn auch der Hebel zu einem generellen Verbot, war immer der Sicherheitsaspekt. Das Sauber-Team, das durch die technische Kooperation mit Ferrari die Italiener erst auf die Idee brachte, könnte vermutlich am ehesten auf die Aufbauten verzichten: Verleiht Red Bull nicht Flügel...?

Von den X- bzw. Tower-Flügeln abgesehen, schwirrt besonders ein Gesprächsthema durch die lauen Lüfte des italienischen Frühsommers: wildeste Gerüchte über einen vorzeitigen Teamwechsel von Michael Schumacher schon zum Ende dieser Saison. Und, na, wohin wohl? Zurück zu seinem Ausbildungsbetrieb nach Stuttgart-Untertürkheim. Natürlich ist es nicht zu früh, jetzt schon an später zu denken. Die Frage ist, ungeachtet einer wie auch immer gearteten Ausstiegsklausel im Ferrari-Vertrag („bei Mißerfolg“), wann die Zukunft von Schumacher beginnt. Wenn nicht alles täuscht, wird gerade an der Vision „Schumi 2000“ gearbeitet. Und plötzlich ist auch BMW mit im Rennen.

Schumacher-Manager Willi Weber durfte sich in Imola die Hände reiben. Er weiß: Jede Spekulation steigert den Marktwert. Demnach dürfte der Schu-

macher-Index während dem Grand-Prix-Wochenende von Imola geradezu explodiert sein.

Jedesmal, wenn Herr Weber in Imola vor die Fernsehkameras gebeten wurde, hätte oben rechts eigentlich das Wörtchen „Dauer-Werbeseindung“ eingeblendet werden müssen. Dabei sagte 'Mister 20 Prozent' lediglich immer wieder nur das, was er schon immer gesagt hat: „Ich könnte mir gut vorstellen, daß nach erfolgter Arbeit bei Ferrari das McLaren-Team ganz oben auf der Wunschliste steht und wir eine Einigung erzielen.“

In der Hochgeschwindigkeitsbranche fiel bei der darauffolgenden Überlieferung in den Medien schnell mal der – entscheidende – Mittelteil des Satzes weg, und schon war die Sensation perfekt. Webers Worte deuten auf eine langfristig angelegte Mikado-Strategie hin: Welche Seite bewegt sich als erste?

**„Wenn wir mit den X-Flügeln Rennen gewinnen, wird sie jeder an seinen Fiat Punto schrauben.“ Das konnte gerade noch verhindert werden**



In der diesjährigen Weltmeisterschaft immer noch in der Kategorie 'Unter fernem Liefen': Villeneuve



Schumachers Schlußsprint übte auf Coulthard zwar Druck aus – aber nicht genug

## Schlußsprint

Der diesjährige Imola-GP qualifizierte sich nicht unter den ersten 22 der aufregendsten Grand Prix aller Zeiten, aber im-

merhin kam gegen Ende, als Schumachers Ferrari dem McLaren von Coulthard näher und näher rückte, etwas Dramatik auf. Etwas.

Mercedes-Benz streitet einerseits jegliche Verhandlungen ab. Andererseits ist das zuständige Vorstandsmitglied Jürgen Hubbert aber auch so frei, ein offenes Geheimnis anzusprechen: „Jemand, der in diesem Sport tätig ist und langfristig gewinnen will, kann auf Dauer nicht auf den besten Fahrer der Welt verzichten.“ Der – momentan entscheidende – Nachsatz lautet bei Herrn Hubbert, Stand April 1998: „Ich sehe im Moment keinen Handlungsbedarf für uns.“

Der Umworbene selbst beruft sich ganz einfach auf die Fakten: „Ich kann ja nicht einfach meinen Vertrag weg-schmeißen, und so tun, als ob ich keinen hätte. Ich wüßte auch nicht, warum ich ihn nicht erfüllen sollte.“ Doch auch Michael Schumacher beherrscht das Spiel mit den Emotionen, wenn er nachschiebt, daß die Journalisten Mitte dieses Jahres erneut nachfragen sollen: „Wir werden uns auf alle Eventualitäten einrichten.“

Tja, lange Rede, kurzer Sinn. Begeben wir uns doch einfach ins Mercedes-Zelt, das im Fahrerlager von Imola als letztes noch stand, und aus dem die Rolling Stones dröhnten: Start me up... ①

Beim detaillierten Betrachteten aller Rundenzeiten ist festzustellen, daß jede der letzten vier Umrundungen Schumachers eine Sekunde langsamer war als alle vorhergehenden seit seinem letzten Stopp.

Schumachers Rundenzeiten vor jenen letzten Runden waren dramatisch. Zum Zeitpunkt des ersten Boxenstopps, in der 26. von 62 Runden, befand er sich 20,3 Sekunden hinter dem Schotten. Beim zweiten McLaren-Service war der Abstand auf 23,7 Sekunden angewachsen.

Ron Dennis Hin- und Herpendeln zwischen Boxenmauer und McLarens Telemetrie-Computern signalisierte nicht nur den Beobachtern bei Ferrari, daß die Anführer der WM nervös wurden. Als Schumacher zum

letzten Mal die Boxengasse verließ, 16 Runden vor Schluß, betrug seine schnellste Rennrunde 1:29,87 Min.; die einzige unter anderthalb Minuten. Nach dem letzten Stopp stanzt er vier Runden unter dieser Zeit in den Asphalt (29:34; 29:40; 29:48; 29:40).

Er rückte Coulthard bedenklich nahe; so nahe, daß der plötzlich drei Runden in 1:29er Zeiten fuhr. Falls es bei McLaren eine Schwachstelle gab, so wollte Schumacher diese, das wurde klar, brechen. Mit oder ohne Verkehr blieb er unter 1:30. Eine Zeit, die im gesamten Rennen sonst nur von Villeneuve einmal erreicht wurde.

Warum machte Schumacher also erst gegen Ende richtig Druck? „Weil die Strecke erst dann schneller wird.“

## Abwarten, Teetrinken, Jan

Stewart-Ford-Pilot Jan Magnussen war in Imola der Hinterbänkler mit dem größten Erfolgsdruck. Wie schon Ende 1997 verdichteten sich Gerüchte, nach denen seine Tage im SF2 gezählt seien.

Rubens Barrichello qualifizierte sich zum vierten Mal nacheinander besser als Magnussen – dem Brasilianer, der 1997 nur zweimal hinter dem Dänen startete, gelingt das mit durchschnittlich 1,3 Sekunden Vorsprung. Paul Stewart gab zu, die Zukunft des Dänen werde „diskutiert“.

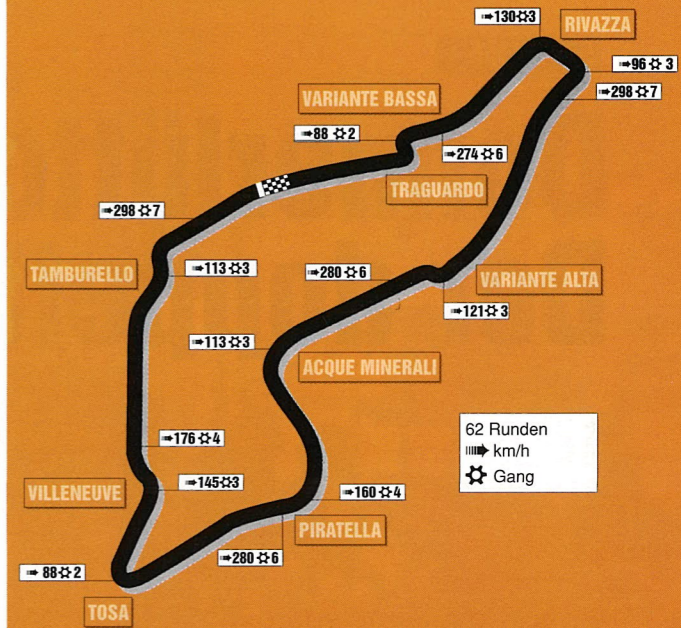
Beim Saisonfinale '97, als dergleichen das letzte Mal besprochen wurde, qualifizierte sich Magnussen vor seinem Teamkollegen, diesmal schoß er ihn unmittelbar nach dem Start ab. „Ich hatte eine Wahnsinnsstart, war gerade dabei, an mich nach vorne zu

arbeiten, als Rubens aus dem Nichts auftauchte“, entschuldigte sich der Däne. Dumme gelaufen also. Barrichello verlor bei dem Crash seinen Heckflügel, Magnussen mit neuer Nase dann sieben Runden später seinen dritten Gang.



DARREN HEATH/LAT

# SAN MARINO FAKTEN



## RESULTATE

Endergebnis Fahrer	Rennzeit insgesamt	Position nach 1. Runde	Qualifying-Zeit (Position in Qualifying)	Schnellste Rennrunde (Position in Rennen)	Durchschnitts-Speed (km/h)
1. D. Coulthard McLaren-Mercedes MP4-13	1:34:24,593	1	1:25,973 (1)	1:29,497 (2)	194,117
2. M. Schumacher Ferrari F300	1:34:29,147	3	1:26,437 (3)	1:29,345 (1)	193,961
3. E. Irvine Ferrari F300	1:35:16,368	5	1:27,169 (4)	1:30,206 (5)	192,358
4. J. Villeneuve Williams-Mecachrome FW20	1:35:19,183	4	1:27,390 (6)	1:29,726 (3)	192,264
5. H.-H. Frentzen Williams-Mecachrome FW20	1:35:42,069	6	1:27,645 (8)	1:30,283 (6)	191,497
6. J. Aleksi Sauber-Petronas C17	1:34:30,693	8	1:28,191 (12)	1:30,391 (7)	190,778
7. R. Schumacher Jordan-Mugen Honda 198	1:34:34,790	9	1:27,866 (9)	1:31,837 (12)	187,513
8. E. Tuero Minardi-Ford M198	1:35:48,285	16	1:30,649 (19)	1:33,443 (18)	185,115
9. M. Salo Arrows A19	1:35:55,865	12	1:28,798 (14)	1:31,267 (10)	184,872
10. D. Hill Jordan-Mugen Honda 198	1:29:29,923	17	1:27,592 (7)	1:30,859 (9)	188,243
11. O. Panis Prost-Peugeot AP01	1:27:03,370	13	1:28,270 (13)	1:30,481 (8)	190,127
<b>AUSFÄLLE</b>					
R. Rosset Tyrrell-Ford 026	Motor	18	1:31,482 (22)	1:34,491 (20)	182,383
T. Takagi Tyrrell-Ford 026	Motor	14	1:29,073 (15)	1:32,430 (16)	186,761
J. Trulli Prost-Peugeot AP01	Gaspedal	10	1:29,584 (16)	1:32,361 (15)	187,269
S. Nakano Minardi-Ford M198	Motor	19	1:31,255 (21)	1:33,889 (19)	183,025
P. Diniz Arrows A19	Motor	15	1:29,932 (18)	1:32,988 (17)	184,323
M. Häkkinen McLaren-Mercedes MP4-13	Getriebe	2	1:26,075 (2)	1:30,115 (4)	191,430
G. Fisichella Benetton-Playlife B198	Dreher	7	1:27,937 (10)	1:31,969 (13)	190,327
A. Wurz Benetton-Playlife B198	Motor	21	1:27,273 (5)	1:31,562 (11)	179,732
J. Herbert Sauber-Petronas C17	Fehler	11	1:28,111 (11)	1:32,215 (14)	186,424
J. Magnussen Stewart-Ford SF2	Getriebe	20	1:31,017 (20)	1:35,069 (21)	171,177
R. Barrichello Stewart-Ford SF2	Unfall	22	1:29,641 (17)	-	-

5. LAUF **Barcelona, SPANIEN** 10. Mai

# Donnerlüttchen: Der doppelte GP

Die Konkurrenz muß ins Lenkrad beißen, die McLaren führen wie vom anderen Stern,

Es kommt selten vor, daß zwei für das Wohlbefinden der deutschen Seele wichtige Grand Prix an einem Wochenende ausgetragen werden. Aber wie sich die Bilder doch gleichen können. Das, was Guido Horn in Birmingham

von Spanien bekam, durfte auch das von Mercedes-Kraft gestählte McLaren-Team aus Barcelona mitnehmen: Die maximale Punktzahl.

Kann es Zufall sein, daß am fraglichen Samstag – gerade hatten Mika Häkkinen und David Coulthard wieder ihre Dauerkarte für die erste Startreihe gelöst – im silbernen Motorhome Nußbecken gereicht wurden? Nein, das muß Bestimmung sein.

Und als das spanische Fernsehen zur Telefonwahl aufrief, entpuppte sich nicht nur der deutsche Sponsor des Williams-Teams als beflissener Fan. Bei den meisten der Mitglieder des Formel 1-Trosses, unabhängig ihrer Nationalität, war die Nummer 905110509 auf die Wahlwiederholungstaste gelegt. Guido hat eben alle lieb!

Musik, oder das, was orthopädische Strümpfe darunter

REPORT VON ELMAR BRÜMMER

verstehen, ist eine willkommene Abwechslung, wenn auf der Piste eigentlich schon vorher alles klar scheint. Das Stoßgebet, das Heinz-Harald Frentzen vor dem Großen Preis von Spanien in den katalanischen Himmel schickte, besaß nach dem Rennen nicht nur für ihn und das etwas derangierte Williams-Team Gültigkeit, in der gesamten Branche hätte er Mitbeter finden können: „Wenn etwas kommt, das uns hilft, dann soll es schnell kommen.“

Schnell genug jedenfalls, bevor die Silberpfeile uneinholbar davongeflogen sind. Der Vorsprung, den McLaren-Mercedes auf den Rest der Formel 1 besitzt, ist nicht mehr bloß in Welten, sondern schon eher in Galaxien zu messen. Auch auf dem Circuit de Catalunya fuhren Mika Häkkinen und David Coulthard wie vom anderen Stern – der dritte Doppelsieg im fünften WM-Lauf, der beste Nicht-McLaren war der Ferrari von Michael Schumacher mit erklecklichen 47,0 Sekunden Rückstand. Hobby-Raumfahrer Häkkinen: „Mein Auto

Wurz: Durfte eine Zeitlang auf einen Podiumsplatz hoffen, den ersten für Benetton diese Saison



DARREN HEATH

Dritter Doppelsieg im fünften WM-Lauf. V.l.n.r.: Takagi ist der seit Jahren über-raschendste Aufsteiger aus Japan, Trulli im eher schleppenden Prost-Peugeot, Villeneuve mußte sich Herbert vom Hals halten und Barrichello Druck machen



war heute eine Rakete. Man sollte nie sagen, daß man ein perfektes Auto hat. Aber heute war es diesem so nah wie nur möglich.“

Die Rastlosigkeit der auf dem harten Boden der Tatsachen zurückgebliebenen Konkurrenz droht langsam in Ratlosigkeit überzugehen.

So war es für den Fahrerlagergast Juan Carlos I. wohl weit spannender, in der A-Klasse die Rennstrecke vor den Toren Barcelonas zu umrunden, als dem Treiben an der Spitze zuzugucken. Gegen den fliegenden Finnen hatte selbst Kollege

### Für Fahrerlagergast Juan Carlos I. war es spannender, in der A-Klasse die Strecke zu umrunden, als dem Treiben an der Spitze zuzugucken

Coulthard keine Chance, obwohl sich dieser stets in Schlagdistanz befand: „Mika war einfach zu schnell für mich. Vielleicht sollte ich mal ein paar Fahrstunden bei ihm nehmen.“ Auf die Frage, was nun den überwältigenden Erfolg der McLaren im bisherigen Saisonverlauf möglich mache, wollte Häkkinen nicht so recht raus mit der Sprache. Bis ihn Coulthard freundschaftlich anstieß: „Sag' doch, daß es die Fahrer sind...“

Die spannendste Frage im Rennverlauf war die, wann die Übertreibungen beginnen würden. Aber auch diese war bereits nach 17 Runden beantwortet. Nachdem Mika Häkkinen unter zwei gleichen der eindeutig bessere war, hätte der Fan eigentlich ab- und den Videorecorder einschalten können. Beim Vorspulen bis zur Siegerehrung hätte er – jedenfalls was die Situation an der Spitze angeht – nichts verpaßt. „Perfektion im Renntempo“ taufte Mercedes-Sportchef Norbert Haug die gnadenlose Überlegenheit. „Die Mannschaftsleistung von heute kommt dem Ideal

Der Kampf um die ersten Plätze in der zweiten Klasse hatte rein gar nichts von Langeweile. Michael Schumacher im Kampf mit Alexander Wurz – auch das ist eine Angelegenheit für zwei ausgewiesene Perfektionisten. Schumacher, dessen Ferrari erstmals mit dem lang erwarteten, neuen Auspuffsystem geschmückt war, geriet am Start jedoch zwischen die Fronten. Der Kerpener kam nicht recht vom Fleck und mußte Teamkollege Eddie Irvine und den Italiener Giancarlo Fisichella im Benetton passieren lassen. Hinter ihm drückte dann bereits der ungeduldige Wurz. Auch sein Benetton profitierte von den Bridgestone-Pneus, die im staubigen Barcelona besonders gut greifen.

Aber Schumachers Start war immer noch um Klassen besser als der seines Bruders Ralf, der mit durchdrehenden Rädern einige Plätze verlor und sich auf der ungünstigen Position 17 wiederfand. Heinz-Harald Frenzen kam noch schlechter weg und kollidierte mit Jean Alesi, weshalb er seinem Williams umgehend eine neue Frontnase verpassen lassen mußte.

Die heißesten Duelle liefen einmal mehr in den Boxen ab. So konnte sich Michael Schumacher in der 28. Runde an dem unbequemen Fisichella vorbei auf den dritten Platz schieben. Der Italiener und Eddie Irvine lagen plötzlich gleichauf. Da keiner von beiden nachgab, landeten beide im Kiesbett. Das erwartete Handgemenge der heftig gestikulierenden Heißsporne fiel aus. Es schien so, als ob der Ire sich ob eines schlechten Gewissens wegen zurückhielt. Grund dazu hätte er keinen gehabt, wie ihm die Rennkommissare später bestätigten: Fisichella wurde mit 7500 Dollar Geldbuße belegt, da er eine vermeidbare Kollision verursacht habe. Na – da behaupte noch einer, in der Formel 1 gebe es keine Überraschungen mehr...

Aber auch Michael Schumacher kam mit dem (Sport-)Gesetz in Konflikt. Nach 40 Runden wurde er – wie Esteban Tuero – zu einer Zehn-Sekunden-Zeitstrafe in die Boxengasse geladen. Die Geschwindigkeits-Kontrollanzeige beim Ferrari hatte nicht funktioniert. Die Reihenfolge im Kampf um das einzig freie Plätzchen auf dem Treppchen war wieder umgedreht, Schumacher mußte sich erneut hinter Wurz einreihen. Jedenfalls bis zum zweiten und letzten Mechaniker-Wettbewerb. Den entschied erneut die fabelhaft Ferrari-Crew für sich, und damit konnte Michael Schumacher den dritten Platz zurückgewinnen.

Mit mehr als diesem Ergebnis hatte der Ferrari-Star auch kaum gerechnet: „Es war sicherlich das Maximale, das für uns heute



Fisichella qualifizierte sich und fuhr extrem gut, sah sich schon auf dem Treppchen vor allen anderen McLaren-Verfolgern... setzte aber seine Chancen in den Sand

### 'Fisico' auf Abwegen

Direkt nachdem er mit Eddie Irvines Ferrari aneinandergelassen war und sich beide Autos von der Bahn gedreht hatten, schimpfte Giancarlo Fisichella wilde gestikulierend auf den Iren ein. Ganz, als wolle er auf den zwangsläufig folgenden Fotos der italienischen Sport- und Boulevard-Presse aussehen wie ein Opfer und nicht wie der Mann, der das heilige Pferd aus Maranello um wertvolle WM-Punkte bringt.

Die Stewards ließ das kalt, sie brummt dem Italiener ein Bußgeld von \$7500 auf – für unnötige Unfallverursachung. „Ich war an Irvine mit dem Großteil meines Autos vorbei, und er hätte mich vorbeilassen sollen“, suchte er zu erklären. „Schon beim Start ist dasselbe passiert, nur war ich da auf der Innenseite, und Eddie hat vor mir die Tür zugemacht.“ Was der Start mit dem Rangeln in der 29. Runde zu tun hat, wußte auch 'Fisico' nicht.

### Nicht das Gelbe...

Nach fünf Rennen steht Jordan-Mugen-Honda immer noch ohne Punkte da. Damon Hill qualifizierte sich an achter Stelle und hoffte, diesmal in die Punkte zu fahren, rutschte stattdessen aber schon vor der ersten Kurve nach hinten, als ihn Jacques Villeneuves Williams verdrängte. Ralf Schumacher büßte noch mehr Plätze ein, rückte während der ersten Runde sogar von der 11. an die 17. Position. Hill befand sich wieder an

achter Stelle, sechs Sekunden hinter dem Barrichello-Villeneuve-Herbert-Troß, als Heinz-Harald Frenzen, eine Runde zurück, nach-

dem er Jean Alesi in der ersten Runde touchiert hatte, die Boxengasse verließ – direkt von Hill. Frenzen war noch verärgert, von Hill im Qualifying blockiert worden zu sein, was sein Williams-Vor-



gänger abtritt, und sah nun lauter blaue Fahnen. Um aufzuholen, blieb Frenzen aber mit dem Fuß auf dem Gas. „Frenzen kam einfach aus der Boxengasse und drängte mich von der Strecke“, empörte sich Hill. „Er hat sich verhalten wie ein Idiot!“

Aus Frenzens Sicht sah es anders aus: „Er war direkt hinter mir, nicht neben mir, und er hat dadurch an Downforce eingebüßt und sich in der dritten Kurve von der Strecke gedreht.“

Kurz darauf gab Hills Motor auf. Schumacher überquerte als 11. die Ziellinie.



Die 10-Sekunden-Strafe warf Schumacher zurück, änderte aber nichts am Rennergebnis



DARREN HEATH

Frentzen nimmt's mit der für ihn so typischen Gelassenheit: „Wir müssen ins Lenkrad beißen!“

drin war – und das war schon nicht so einfach zu erreichen.“ Den Mut hat der Kerpener jedenfalls nicht verloren. In drei Worten drückt er aus, wie er und das Team die nächsten Wochen verbringen wird: „Arbeit, Arbeit, Arbeit!“

Für Frentzen ist das Heck-Meck besonders bitter – vermutlich so gut in Form wie nie, aber zur falschen Zeit im falschen Auto

einen wie Teamchef Ron Dennis natürlich. Denn der für unwahrscheinlich gehaltene Fall, daß ein gefälschtes und minderwertiges Ersatzteil nicht nur in Flugzeuge, sondern trotz schärfster Kontrollen auch in Formel 1-Boliden geschmuggelt werden kann, ist nun in Woking eingetreten: Bei der Analyse des Ausfalls von Mika Häkkinen beim vorangegangenen Grand Prix in Imola stießen Ron und die Detektive auf ein täuschend echt verpacktes Kugellager, das einem bisher immer zuverlässigen Hauslieferanten offenbar von Raubkopierern untergeschoben worden war.

hinterlassen. Eine neue Rolle: In diesem Fall ist McLaren-Mercedes einmal nicht der Verfolgte, sondern der Verfolger. Sabotage durch ein anderes Team wurde aber ausdrücklich ausgeschlossen. Patrick Head, der technische Kopf des Williams-Rennstalls, denkt über ganz andere Sachen nach, aber er denkt positiv darüber. Sagt er zumindest. Die Plätze sechs (für Jacques Villeneuve) und acht (für Frentzen) sieht er insgesamt als Verbesserung an. Doch der Weg sei noch lang. Das Ausmaß der Wegstrecke ist abzuschätzen, wenn der degradierte Weltmeister sagt und klagt: „Wir sind jetzt am Limit des Autos.“ Auf der Strecke von Barcelona, die Williams in der Saisonvorbereitung gemieden hat, kamen die beiden Piloten mit einer Runde Rückstand auf die Besten ins Ziel. Die Reifen allein können es nicht sein,

auch wenn Michael Schumacher für das Ferrari-Team den Handlungsbedarf zu „70 Prozent“ bei Goodyear sieht, um die Lücke zur Konkurrenz schließen zu können. Mehr schon die „Kombination aerodynamischer und mechanischer Probleme“, die Frentzen erkannt hat. Für ihn ist das Heck-Meck besonders bitter – er ist vermutlich so gut in Form wie nie, aber es scheint so, daß er momentan zur falschen Zeit im falschen Auto sitzt. Keine Frage, daß er lieber mit den Gegnern als mit den Schwächen des FW 20 kämpfen würde. Auch Villeneuve scheint es langsam leid zu sein, sich die Seele aus dem Leib zu fahren und mit einem Mittelfeldplatz kärglich entlohnt zu werden. Was ist ein Punkt für

einen Weltmeister? Wahrscheinlich wird er es sein, der als erster in dieser Saison auf das Transferkarussell aufspringt. Frentzen unterstreicht sein Durchhaltevermögen („Wir müssen ins Lenkrad beißen“) und ordnet das Ziel Weltmeistertitel vorerst dem Ziel, das Auto schneller zu machen, unter: „Ich möchte im Moment noch keinen Schlußstrich ziehen.“ Mit sich selbst kann er jedenfalls zufrieden sein. Von ganzem Herzen – Ergebnis inklusive – darf das auch Benetton-Junior Alex Wurz behaupten, der sich im Kampf um Platz drei, der schließlich mit dem guten vierten endete, erfahrener gab, als er es mit seinen 24 Jahren eigentlich sein kann. Ein bißchen Kraft habe seinem Playlife-Mobil noch gefehlt, um richtig mit Schumacher fighten zu können. Aber aufgeschoben sei nicht aufgehoben: „Die Aufhängung und die Aerodynamik an unserem Auto wird noch verbessert. In ein bis zwei Rennen können wir die Ferrari wirklich herausfordern.“ Richtig die Kurve gekriegt hat auch das Team von Jackie Stewart, das zu Beginn des Wochenendes tapfer die letzten beiden Position im Feld hielt. Doch die drei Testtage in Barcelona, die ersten überhaupt in dieser Saison (!), haben sich verbunden mit einer neuen Ausbaustufe des Ford-Motors im Rennen dramatisch ausgewirkt – Rubens Barrichello konnte sich Jacques Villeneuve und Johnny Herbert bis zum Schluß vom Hals halten und den fünften Platz sichern: „Es ist so, als ob die Saison für mich neu beginnt.“ Gleichgültig, ob es nun so weitergeht wie bisher, oder nicht – auf den Ramblas war das am Sonntagabend nicht mehr das große Thema. Ganz oben auf der Amüsiermeile, die traditionell fest in deutscher Hand ist, flatterten weiß-blaue Fahnen aus den Sektkühlern. Auch der zweite Grand Prix des Wochenendes war glücklich zu Ende gegangen. Finnland – ten points. 1

Williams am Boden



Das schlechteste Qualifying seit 1989

Besserung erträumen und erhoffen sich bei Williams alle, sobald der FW20 mit einem neuen Heck ausgestattet wird. Für Heinz-Harald Frentzen und Jacques Villeneuve können die Verbesserungen gar nicht früh genug kommen. Das Team war bereits vor Spanien pessimistisch, mit dem schlingernden Heck des übersteuernden Autos in Barcelona aufzuholen, war aber von dem schlechtesten Qualifikationsergebnis seit Juni 1989 – Riccardo Patrese und Thierry Boutsen als 14. und 16. in Phoenix auf der Startgeraden – doch geschockt. Villeneuve startete an 10., Frentzen an 14. Stelle. Im Rennen erkämpfte Villeneuve einen Punkt.



LAT

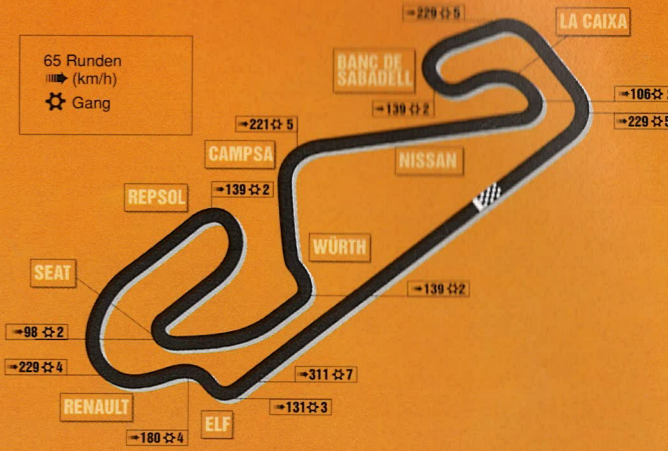
Rosset scheidet an 107%-Klausel

Mika Häkkinen beeindruckende Pole-Zeit hatte, außer daß sie die Konkurrenz einschüchterte, noch einen weiteren Effekt: Die 1.20,26-Min.-Runde kickte Ricardo Rosset von der Startaufstellung, da er sich nicht innerhalb der gefragten 107% (entsprach 1.25,88 Min.) befand. Sein letzter Klimmzug in Richtung Startaufstellung war um sechs Hundertstel zu schlecht. Es war das erste Mal seit langem, daß sich ein Fahrer nicht qualifizierte; genau genommen seit Australien 1997, wo Vincenzo Sospiri und ... Rosset die beiden Lola nicht qualifizierten!

Wenn Häkkinen und McLaren die Bestzeit noch weiter nach vorne schieben, bald ein Vorreiter: Rosset

SPANIEN

Circuit: Barcelona, Spanien

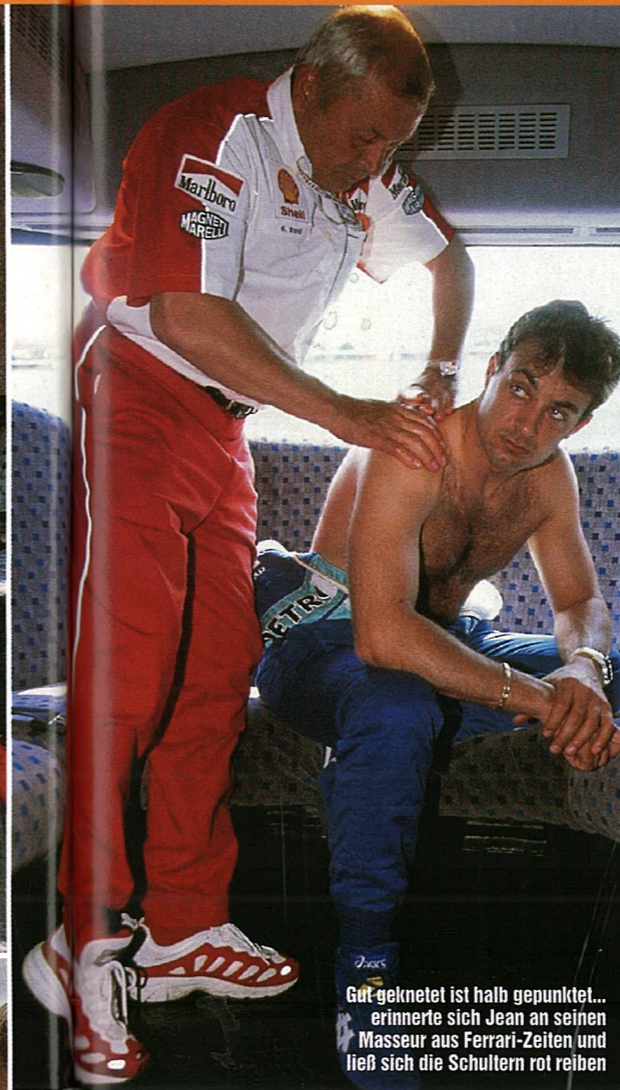


RESULTATE

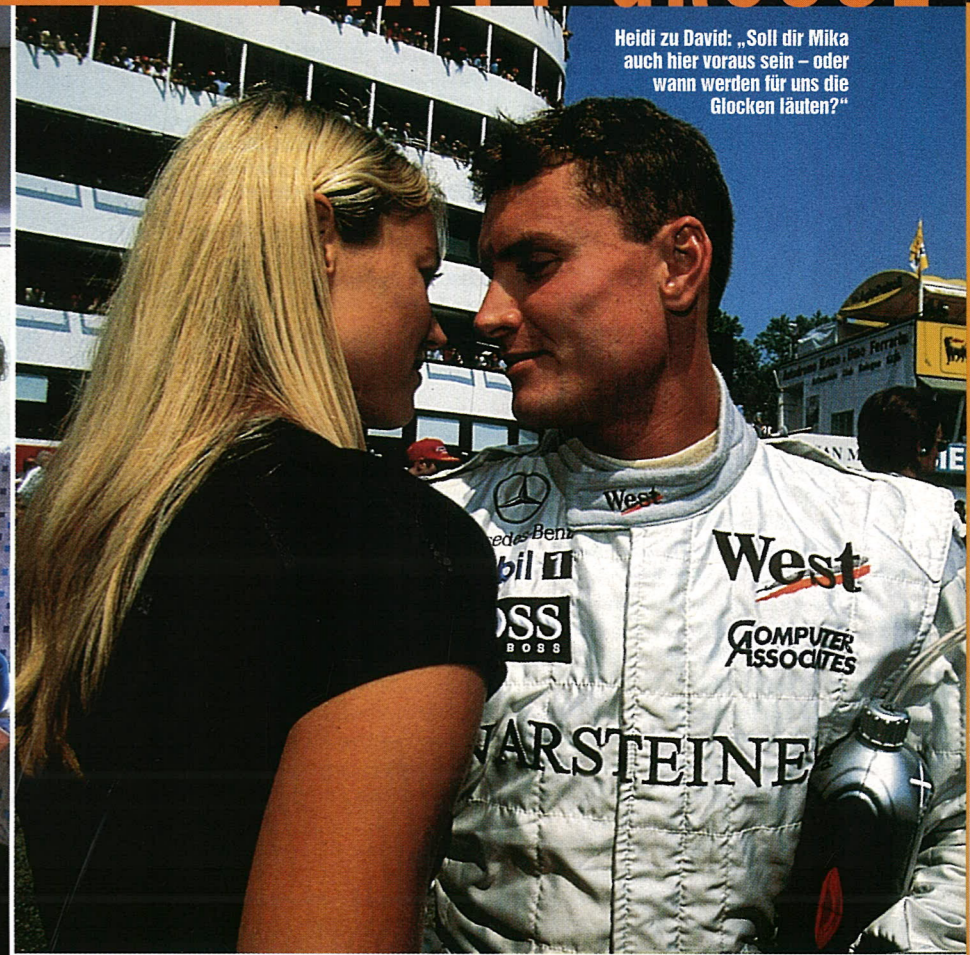
Table with columns: Fahrer, Rennzeit insgesamt, Position nach 1. Runde, Qualifying-Zeit, Schnellste Rennrunde, Durchschnitts-Speed. Lists drivers like M. Häkkinen, D. Coulthard, M. Schumacher, etc.

Auf dem nach dem guten alten Enzo benannten Autodromo von Imola stellt Ferrari neue Sponsoren vor: Das italienische Olympia-Team für 'Synchronisiertes Beinüberschlagen'

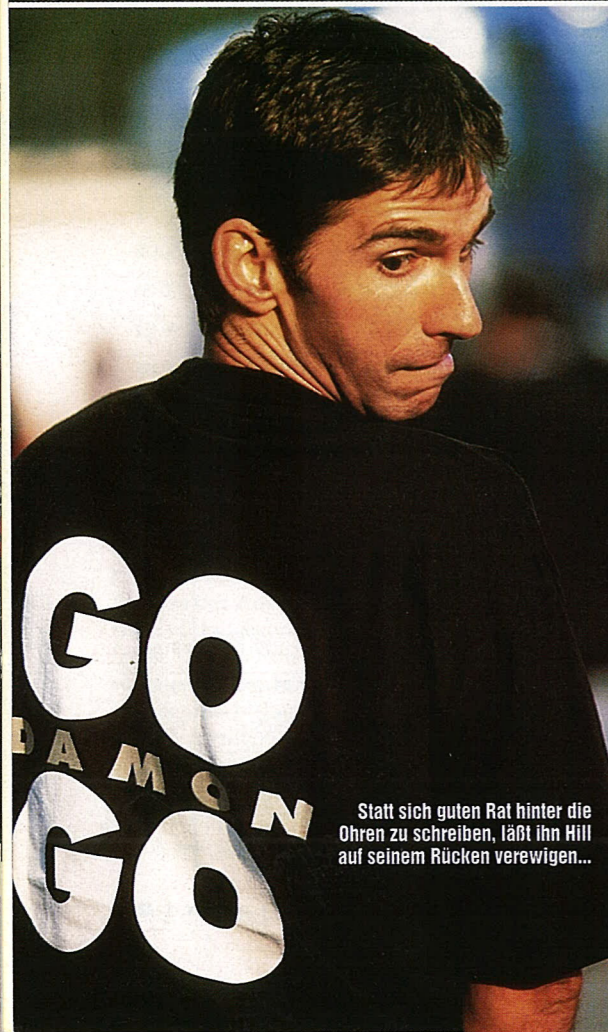
# AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI



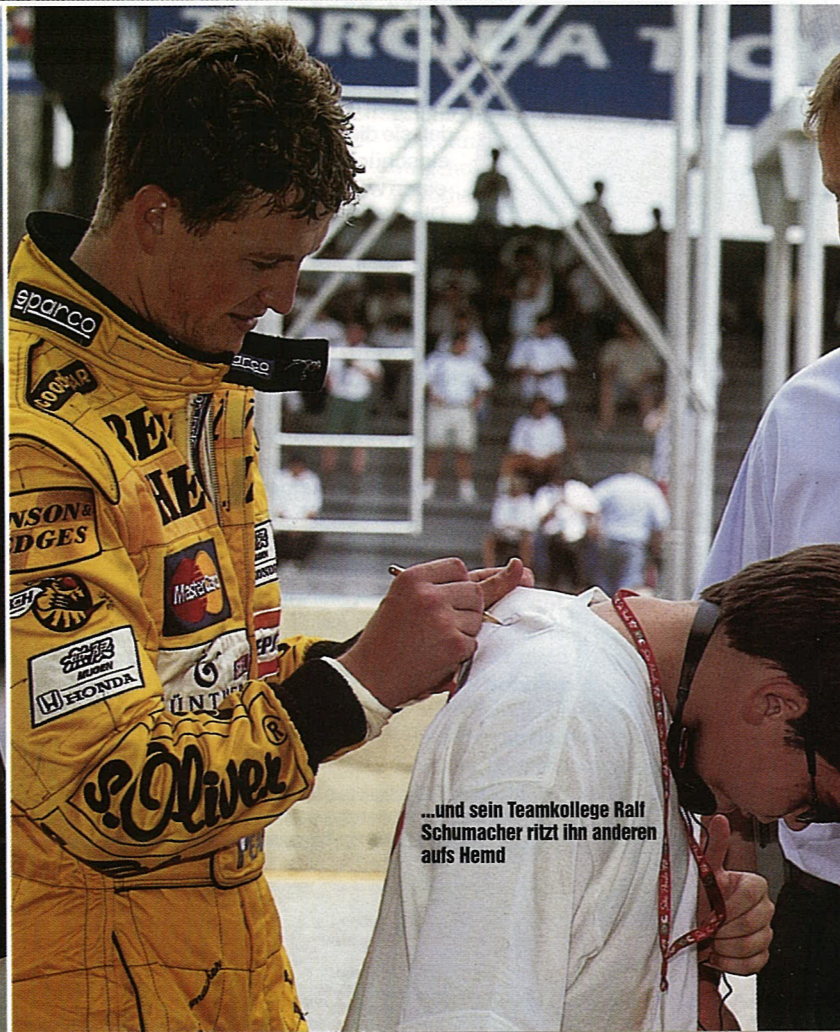
Gut geknetet ist halb gepunktet... erinnerte sich Jean an seinen Masseur aus Ferrari-Zeiten und ließ sich die Schultern rot reiben



Heidi zu David: „Soll dir Mika auch hier voraus sein – oder wann werden für uns die Glocken läuten?“



Statt sich guten Rat hinter die Ohren zu schreiben, läßt ihn Hill auf seinem Rücken verewigen...



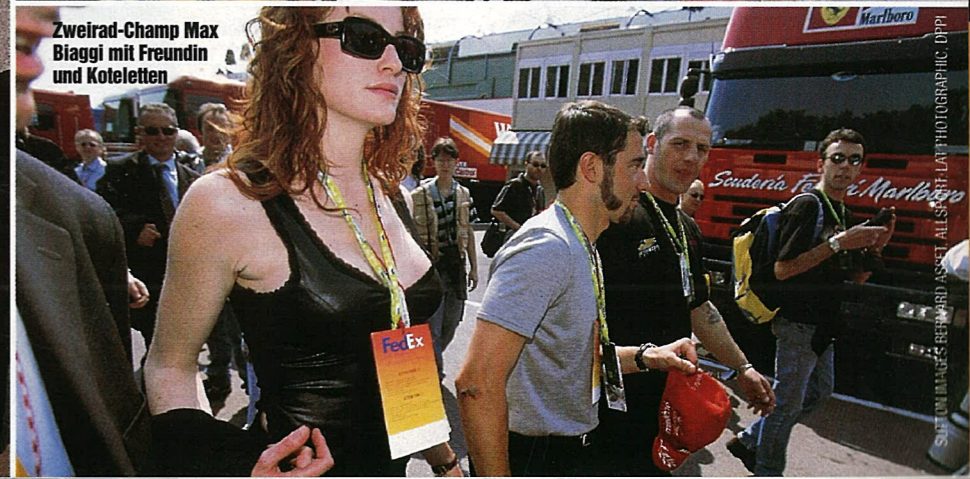
...und sein Teamkollege Ralf Schumacher ritzt ihn anderen aufs Hemd



Die besten kommen zum Schluß... wissen auch diese Paddock-Besucherinnen



Klasse(n) Treffen in Imola: Flavio Briatore und David Richards, den er letztes Jahr als „meinen Freund Richard“ vorstellte



Zweirad-Champ Max Biaggi mit Freundin und Koteletten

S. 10: M. B. / S. 11: M. B. / S. 12: M. B. / S. 13: M. B. / S. 14: M. B. / S. 15: M. B. / S. 16: M. B. / S. 17: M. B. / S. 18: M. B. / S. 19: M. B. / S. 20: M. B. / S. 21: M. B. / S. 22: M. B. / S. 23: M. B. / S. 24: M. B. / S. 25: M. B. / S. 26: M. B. / S. 27: M. B. / S. 28: M. B. / S. 29: M. B. / S. 30: M. B. / S. 31: M. B. / S. 32: M. B. / S. 33: M. B. / S. 34: M. B. / S. 35: M. B. / S. 36: M. B. / S. 37: M. B. / S. 38: M. B. / S. 39: M. B. / S. 40: M. B. / S. 41: M. B. / S. 42: M. B. / S. 43: M. B. / S. 44: M. B. / S. 45: M. B. / S. 46: M. B. / S. 47: M. B. / S. 48: M. B. / S. 49: M. B. / S. 50: M. B. / S. 51: M. B. / S. 52: M. B. / S. 53: M. B. / S. 54: M. B. / S. 55: M. B. / S. 56: M. B. / S. 57: M. B. / S. 58: M. B. / S. 59: M. B. / S. 60: M. B. / S. 61: M. B. / S. 62: M. B. / S. 63: M. B. / S. 64: M. B. / S. 65: M. B. / S. 66: M. B. / S. 67: M. B. / S. 68: M. B. / S. 69: M. B. / S. 70: M. B. / S. 71: M. B. / S. 72: M. B. / S. 73: M. B. / S. 74: M. B. / S. 75: M. B. / S. 76: M. B. / S. 77: M. B. / S. 78: M. B. / S. 79: M. B. / S. 80: M. B. / S. 81: M. B. / S. 82: M. B. / S. 83: M. B. / S. 84: M. B. / S. 85: M. B. / S. 86: M. B. / S. 87: M. B. / S. 88: M. B. / S. 89: M. B. / S. 90: M. B. / S. 91: M. B. / S. 92: M. B. / S. 93: M. B. / S. 94: M. B. / S. 95: M. B. / S. 96: M. B. / S. 97: M. B. / S. 98: M. B. / S. 99: M. B. / S. 100: M. B.

6. LAUF Monte Carlo, MONACO 24. Mai

## Glücksspiel im Kurvenkarussell

Eigentlich müßte der Grand Prix de Monaco von Juwelieren gesponsert und von den Betreibern der Spielhallen und Casinos präsentiert werden

Schon als Anthony Noghes 1928 den Antrag für den ersten Großen Preis in den Gassen des Fürstentums stellte, antworteten die Behörden: „Ist das Ihr Ernst?“

### Klassische Dramen

1984 gelang es Nigel Mansell, sich mit seinem Lotus-Renault an Alain Prost vorbei in die Führung zu quetschen. In den nassen Gassen dauerte der Spaß aber nicht lange: Auf der Steigung zur Massenet rutschte der britische Löwe auf einer „weißen Markierungslinie“ aus. Und ins Aus.

1982 Drama vom feinsten während der letzten drei Runden: Aus der Führungsposition crashte Prost in der alten Schikane. Dann drehte sich Patrese in der Mirabeau, der führende Pironi blieb im Tunnel mit leerem Tank liegen, und de Cesaris hätte gewinnen

müssen, fiel aber auch wegen leerem Tank aus. Patrese Brabham wurde von Streckenposten angeschoben – und gewann.

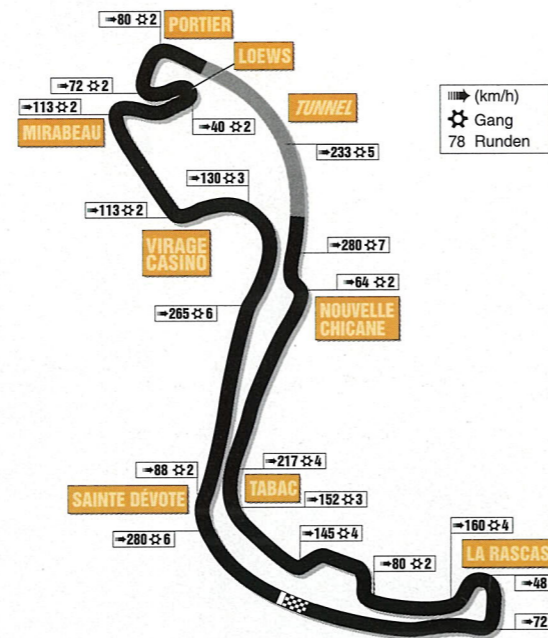
### Historische Fußnoten

Seit 1950 sind nur zwei Fahrer im Hafenbecken gelandet, keiner im Swimmingpool: Alberto Ascari 1955 und Paul Hawkins 1965.

Heinz-Harald Frentzen holte hier 1997 seine erste Pole Position, Rubens Barrichello den ersten Podiumsplatz für Stewart GP.

Zehn der dieses Jahr antretenden GP-Piloten können zum Essen nach Hause gehen: Villeneuve, Frentzen, Wurz, Fisichella, Häkkinen, Coulthard, Ralf Schumacher, Herbert, Diniz und Barrichello.

Williams hat hier '83 das letzte Mal gewonnen – mit Keke Rosberg.



7. LAUF Montréal, KANADA 7. Juni

## Große Reifenprüfung

Für Goodyear fast ein Heim-GP, sind beim Grand Prix du Canada besonders an der Gummifront reife Leistungen nötig

Die einzige Grand Prix-Strecke weltweit, auf der Fahrer die Box mit Worten wie „Da vorne sitzt ein Biber auf der Leitplanke“ anfunken. Die nach Gilles Villeneuve benannte Strecke befindet sich auf der Ile Notre Dame.

### Klassisches

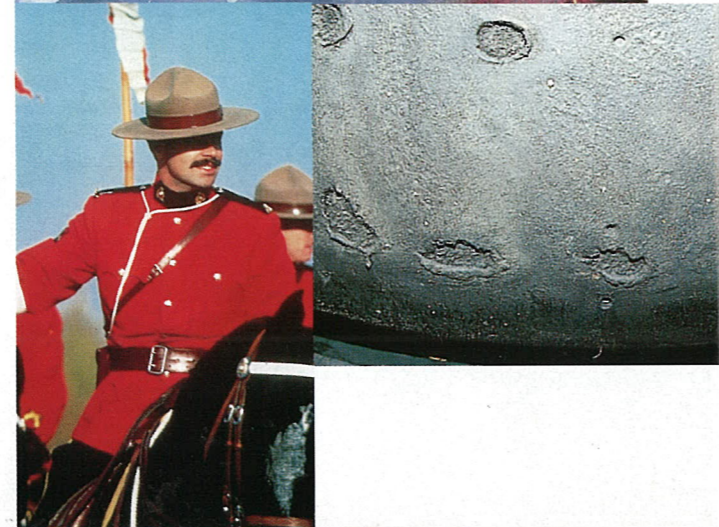
1978 Das erste Rennen auf der von dem Fluß Lawrence umgebenen Insel gewann Kanadas Größter – Gilles Villeneuve. 1990 Alessandro Nannini drehte sich unter den fast seltsamsten Umständen aller Zeiten von der zweiten Position ins Aus, nachdem der Frontflügel seines Benetton beschädigt wurde – als ein Murmeltier (!) seine Linie kreuzte.

### Historische Fußnoten

Der Grand Prix von Kanada fiel 1987 aus, weil sich die Brauereien Labatt und Molson, die das Rennen sponsern, nicht einigen konnten, unter wessen Namen er stattfinden sollte. Ein Jahr später rollten wieder die Boliden und Fässer über die Insel, auf deren Strecke sonst übrigens nicht viel passiert.

Als Gerhard Berger 1997 wegen einer Kieferoperation einige Rennen aussetzen mußte, schwang sich sein Landsmann Alexander Wurz das erste Mal für ein F1-Rennen ins Cockpit – und gab Jean Alesi mächtig Fersengeld.

Gilles Villeneuve gewann den ersten Grand Prix auf der Ile, deren Strecke nach ihm benannt wurde



### RÜCKBLICK

#### PLAZIERUNGEN '97

1. Michael Schumacher, Ferrari 310B 104,264 km/h
2. Rubens Barrichello, Stewart-Ford SF1 103,498 km/h
3. Eddie Irvine, Ferrari 310B 103,089 km/h
4. Olivier Panis, Prost-Mugen Honda JS45
5. Mika Salo, Tyrrell-Ford 025
6. Giancarlo Fisichella, Jordan-Peugeot 197

Links oben: Mansells 'Ausrutscher' von 1984 ist fast so legendär wie seine folgende Erklärung. Schumacher brachte Monaco oft Glück – das Pech wartete 1996, wie für Senna 1988, in der Virage du Portier

#### POLE POSITION '97

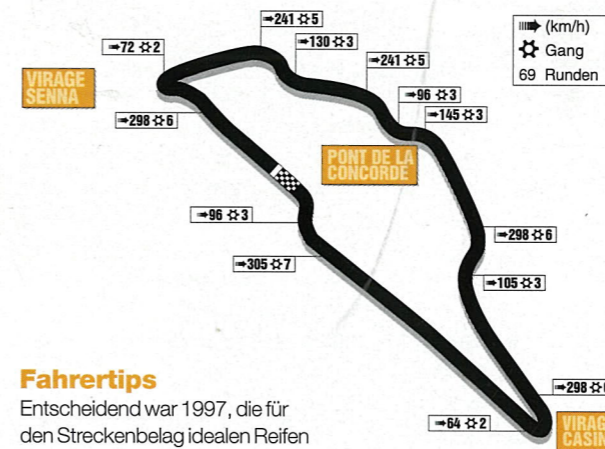
Heinz-Harald Frentzen, Williams-Renault FW19, 1:18,216 Min., 154,058 km/h

#### SCHNELLSTE RUNDE '97

Michael Schumacher, Ferrari F310B, 1:53,315 Min., 106,937 km/h

#### VORJAHRRESSIEGER

- Olivier Panis 1996, Ligier-Mugen-Honda JS43
- Michael Schumacher 1995, Benetton-Renault B195
- Michael Schumacher 1994, Benetton-Ford B194
- Ayrton Senna 1993, McLaren-Ford MP4/8
- Ayrton Senna 1992, McLaren-Honda MP4/7A
- Ayrton Senna 1991, McLaren-Honda MP4/6
- Ayrton Senna 1990, McLaren-Honda MP4/5B
- Ayrton Senna 1989, McLaren-Honda MP4/5
- Alain Prost 1988, McLaren-Honda MP4/4
- Ayrton Senna 1987, Lotus-Honda 99T



### Fahrtipps

Entscheidend war 1997, die für den Streckenbelag idealen Reifen auszuwählen. Goodyear reiste an, ohne zu wissen, daß die Strecke frisch geteert worden war; der neue, rauhe Belag verursachte auf Goodyear-Pneus Blasen. Schumacher stellte den Ferrari auf die Pole, neben Villeneuve, der aber in der zweiten Runde gegen die Wand fuhr. Ein spontaner Reifenwechsel kostete Coulthard den Sieg über das nach Panis' Unfall abgebrochene Rennen.

### RÜCKBLICK

#### PLAZIERUNGEN '97

1. Michael Schumacher, Ferrari 310B 184,404 km/h
2. Jean Alesi, Benetton B197 184,302 km/h
3. Giancarlo Fisichella, Jordan-Peugeot 197 184,276 km/h
4. Heinz-Harald Frentzen, Williams FW19 184,255 km/h

5. Johnny Herbert, Sauber-Petronas 184,217 km/h

6. Shinji Nakano, Prost-Mugen-Honda JS45 182,963 km/h

#### POLE POSITION '97

Michael Schumacher, Ferrari F310B, 1:18,095 Min., 203,797 km/h

#### SCHNELLSTE RUNDE '97

David Coulthard, McLaren-Mercedes MP4-12, 1:19,635 Min., 199,856 km/h

#### VORJAHRRESSIEGER

- Damon Hill, 1996 (Montréal), Williams-Renault FW18
- Jean Alesi, 1995, Ferrari
- Michael Schumacher, 1994, Benetton-Ford B194
- Alain Prost, 1993, Williams-Renault FW15C
- Gerhard Berger, 1992, McLaren-Honda MP4/7A
- Nelson Piquet, 1991, Benetton-Ford B191
- Ayrton Senna, 1990, McLaren-Honda MP4/5B
- Thierry Boutsen, 1989, Williams-Renault FW12C
- Ayrton Senna, 1988, McLaren-Honda MP4/4
- Nigel Mansell, 1986, Williams-Honda FW11

**1970** Der Entwurf des ersten Tyrrell-Ford sah schon auf Derek Gardners Reißbrett aus wie ein Siegerauto. Als Jackie Stewart dann das nagelneue Auto beim kanadischen Grand Prix sofort auf die Pole Position stellte und vor dem Restfeld blieb, bis eine Achse brach, war allseits klar: Hier mußte man sich auf etwas gefaßt machen. Ein Konstrukteurs- und zwei Fahrer-Titel später wußte jeder, worauf. Tyrrell begann 1970 mit Kundenmotoren von March; damit ging Stewart auch in Kanada zunächst in die Qualifikationssitzung. Der March 701 war gut genug für die zweite Reihe, wie der Schotte während der letzten Minuten der Sitzung herausfand, war der Tyrrell 001 aber gut genug für die Pole. Das Auto hatte das Team mehr als eine Viertel Million Mark gekostet. Eigentlich sollte der 001 bereits zwei Wochen zuvor in Monza debütieren, aber es gab Probleme mit den Tanks, weshalb das Auto nie den Transporter verließ. Ein Nebeneffekt des Ausfalls von Kanada war, daß er Gardner zu einem der Jetset-Pioniere der Formel 1 beförderte. Der Designer, der seinen Bentley verkauft hatte, um den Tyrrell-Prototyp in seiner Garage zusammenzu-



schrauben, saß, als das Rennen noch lief, im Flugzeug nach London, wo er sich im Flughafen-Hotel einigte, um den Bug des Autos neu zu entwerfen. Mit dem fertigen Teil flog er Tage später in die USA – wo sich Ickx die Pole holte, noch auf der Jagd nach dem Titel, der Jochen Rindt galt.



# Alesi in den Punkten

Nach vier Rennen ist Red Bull Sauber Petronas das einzige Team außerhalb der etablierten Top 4, das Punkte auf seinem Konto vorweisen kann. Nach Johnny Herberts sechstem Platz beim Großen Preis von Australien ist es Jean Alesi sowohl in Argentinien als auch in Imola gelungen, für das Team Punkte zu sammeln.



„Mein Wochenende in Argentinien fing nicht gerade gut an“, sagt Alesi. „Freitag hätte ich auch zuhause – oder im Hotel – bleiben können. Während unserer Einführungsrunde beim Training am Morgen bin ich Johnny ins Auto gefahren, wobei beide Autos ziemlich stark beschädigt wurden.“

Das war mir sehr peinlich, aber ich habe Johnnys Geschwindigkeit einfach falsch eingeschätzt.“

Diesen Patzer machte Alesi dann aber im Rennen mit einer beherzten Fahrt wieder gut. Nach hartem und langem Kampf fuhr er schließlich auf einen exzellenten fünften Platz. In Imola, wo er wiederum mit den Williams kämpfte, kam ein sechster Platz hinzu.

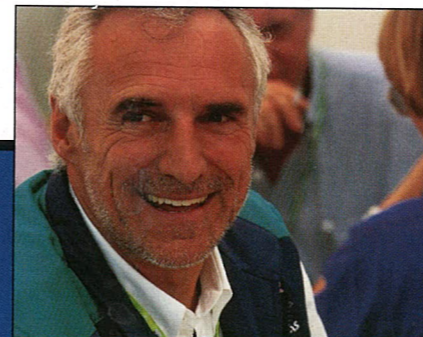
„Im Rennen ist das Auto immer sehr gut“, sagt Alesi. „Jetzt müssen wir uns aufs Qualifying konzentrieren. Weil in

diesem Jahr die Topautos alle sehr zuverlässig sind, ist es ungeheuer wichtig, sich einen der vorderen Startplätze zu sichern, wenn man am Ende eine gute Platzierung erreichen will. Das Team ist fantastisch, und ich bin sicher, daß wir gute Resultate erzielen können.“

Johnny Herbert war dagegen in Argentinien vom Pech verfolgt. Seine Ein-Stopp-Strategie hatte gerade begonnen, sich auszuzahlen, als ihm im Kampf um den neunten Platz Damon Hill im Jordan von hinten ins Auto fuhr. Einer der Hinterreifen wurde aufgeschlitzt und verlor sofort die Luft. Herbert blieb nichts anderes übrig, als sein Auto auf dem Grünstreifen abzustellen.

Auch in Imola war es ein Platten, der ihn jeder Chance beraubte. Während er mit einem platten rechten Hinterreifen und mit dem linken Vorderrad in der Luft an die Box zurückschlich, wurde er das Opfer eines Kommunikationsproblems. Er glaubte, über Funk gehört zu haben, die Hinterradaufhängung sei zu stark beschädigt, um das Rennen fortzusetzen. Erst als er sein Auto in der Box abgestellt hatte und ausgestiegen war, erfuhr er, daß das nicht der Fall war. Aber da war es bereits zu spät.

„Das war nun schon mein drittes Rennen, das aufgrund mißlicher Umstände in die Hose gegangen ist“, sagt Herbert. „Ich würde mich freuen, wenn diese Pechsträhne bald vorbei ist.“



## Dietrich Mateschitz in Imola

Red Bull Sauber Petronas hat sich gefreut, Team-Partner Dietrich Mateschitz im Fahrerlager von Imola begrüßen zu können. Mateschitz ist der Inhaber des Energy-Drink-Unternehmens Red Bull, das seinen Marktanteil in Europa stetig ausbaut. Der Österreicher hatte viel Spaß bei seinem Besuch in der Formel 1. Sein Wochenende wurde vor allem dadurch verüßt, daß Jean Alesi mit seinem Red Bull Sauber Petronas C17 auf den sechsten Platz fuhr.

## Herbert verteilt moralische Schützenhilfe

Bevor Johnny Herbert in der Woche vor dem Großen Preis von San Marino zum Testen nach Magny-Cours in Frankreich fuhr, machte er zu Hause in Monaco noch einen kurzen Abstecher zum ATP-Tennisturnier, um sich mit seinem Landsmann Tim Henman zu treffen.

Während seines Besuchs traf sich Herbert auch mit dem Spanier Sergi Bruguera, der sich nach einer Beinverletzung zäh zurück an die Spitze seiner Disziplin gekämpft hat. Herbert selbst hatte 1988 bei einem Formel-

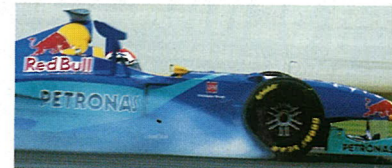
3000-Rennen in Brands Hatch wüste Beinverletzungen erlitten. Damals schien sein Einstieg in die Formel 1 gefährdet, aber mit eisernem Willen konnte Herbert die Krise überwinden: Schon ein halbes Jahr später belegte er bei seinem F1-Debüt in Rio de Janeiro den vierten Platz.

„Ich kenne die Schmerzen während der Genesungszeit nur allzu gut. Und deshalb bewundere ich jeden, der die Kraft und den Willen hat, sich nach so etwas an die Spitze zurückzukämpfen. Ich habe meine Tennistage hinter mir, aber ich wünsche Sergi noch viele, viele Erfolge.“

Herbert unterhielt sich bei der Gelegenheit auch mit einem weiteren Bekannten: dem Amerikaner Pete Sampras. Allerdings vermied er es tunlichst, dem Mann Nachhilfeunterricht in der Handhabung eines BTCC-Volvo zu geben – denn als Sampras letztes Jahr einen Testete, landete er damit im Kiesbett.



● Nach dem Trainingsunfall von Interlagos verbrachte Johnny Herbert vor dem Großen Preis von Argentinien zehn Tage damit, sich von Team-Physiotherapeut Josef Leberer den Nacken massieren zu lassen. „Johnnys Gesundheitszustand war nicht sehr gut, er hat sich sogar eine Erkältung zugezogen“, erklärt Leberer. „Das interpretiert man immer als Zeichen dafür, daß ein Aufprall ziemlich schlimm war.“ Für das Rennen in Argentinien war Herberts Fitneß wieder vollkommen hergestellt.



● Während einige Teammitglieder nach dem Großen Preis von Brasilien wieder gen Heimat flogen, erholten sich andere in Südamerika von den Strapazen des Baus des neuen C17. Der Technische Direktor Leo Ress nutzte die Zeit, um in Venezuela seinem liebsten Hobby nachzugehen: dem Windsurfing. Eine größere Gruppe von Sauber-Mitarbeitern verbrachte ein paar erholsame Tage in Buzios, ca. 180 km nördlich von Rio de Janeiro. Nach dem Großen Preis von Argentinien hieß es dann aber natürlich wieder: 'Business as usual'.

● Testteam-Ingenieur Tim Preston, der im Winter von Williams zu Red Bull Sauber Petronas gewechselt war, fiel während des Tests in Magny-Cours von der Boxenmauer und zog sich eine Knöchelverrenkung zu. Das Team wünscht ihm eine rasche Genesung.



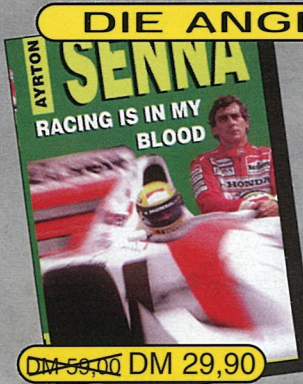
● Außer mit den schon berühmten Twin Towers-Flügeln auf den Seitenkästen fuhr der C17 in Imola auch mit einem neuen Diffusor. Der mittlere Teil wurde modifiziert, um mehr Abtrieb zu generieren. Kurz nach dem Großen Preis von San Marino wurden die auf den Seitenkästen angebrachten Zusatzflügel jedoch vom Automobilweltverband FIA verboten.

● Jörg Müller kam am 29. April in Barcelona erstmals in den Genuß, den Red Bull Sauber Petronas zu fahren, wo er im Rahmen der Vorbereitungen für den Großen Preis von Spanien das Auto mit Johnny Herbert und Jean Alesi testete. Alesi unterzog bei dieser Gelegenheit das fünfte C17-Chassis einem ersten Test.

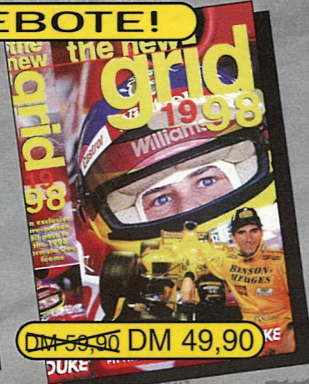


Über **2000** der neuesten Special-Interest-Videos im Angebot.  
Mehr Interesse? Einfach anrufen oder faxen!  
Tel.: 0 23 66/80 83 00, Fax: 0 23 66/80 83 90.

**DIE ANGEBOTE!**



**Ayrton Senna**  
-Racing is in my blood-  
Best.-Nr. FR-100290  
60 min./engl.



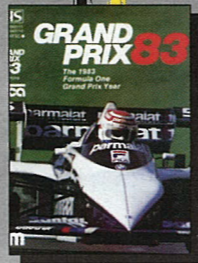
**The New Grid '98**  
-Eine Vorschau auf die Formel 1 Saison  
und Ihr Team '98-  
Best.-Nr. FR-100129  
60 min./engl.



**1970/71 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100006  
56 min./engl.  
DM 98,00



**1978/79 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100010  
52 min./engl.  
DM 98,00



**1983 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100016  
108 min./engl.  
DM 89,00

**1972/73 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100007  
55 min./engl.  
DM 98,00

**1976/77 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100009  
46 min./engl.  
DM 98,00

**1982 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100015  
90 min./engl.  
DM 89,00

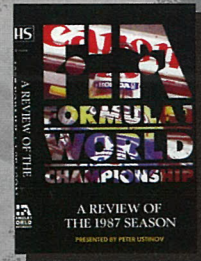
**1974/75 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100008  
52 min./engl.  
DM 98,00

**1981 Grand Prix Saison**  
-Start to Finish-  
Best.-Nr. FR-100014  
90 min./engl.  
DM 79,00

**1984 Grand Prix Saison**  
-Two till the End-  
Best.-Nr. FR-100035  
90 min./engl.  
DM 98,00



**1985 Formel 1 Saison**  
Best.-Nr. FR-100051  
106 min./D.  
DM 89,00



**1987 Formel 1 Saison**  
Best.-Nr. FR-100093  
90 min./D.  
DM 98,00



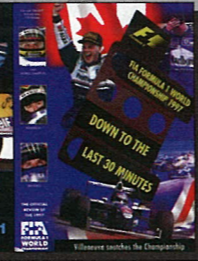
**1988 Formel 1 Saison**  
-Honda All Fired Up-  
Best.-Nr. FR-100114  
170 min./D.  
DM 98,00



**1991 Formel 1 Saison**  
-Bd. 1- Best.-Nr. FR-100214  
-Bd. 2- Best.-Nr. FR-100215  
80 min./D.  
je DM 49,90



**1993 Formel 1 Saison**  
-Bd. 1- Best.-Nr. FR-100250  
-Bd. 2- Best.-Nr. FR-100251  
55 min./D.  
je DM 49,00



**1995 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100295  
170 min./engl. DM 79,00

**1986 Grand Prix Saison**  
-All over down under-  
Best.-Nr. FR-100071  
120 min./engl.  
DM 98,00

**1989 Grand Prix Saison**  
-How to win a Championship-  
Best.-Nr. FR-100111  
182 min./engl.  
DM 98,00

**1990 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100116  
120 min./engl.  
DM 98,00

**1992 Formel 1 Saison**  
Best.-Nr. FR-100335  
90 min./D.  
DM 59,00

**1994 Formel 1 Saison**  
-Bd. 1- Best.-Nr. FR-100291  
-Bd. 2- Best.-Nr. FR-100292  
65 min./D.  
je DM 49,00

**1996 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100258  
90 min./engl. DM 79,00

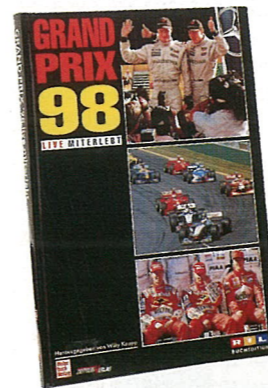
**1997 Grand Prix Saison**  
Best.-Nr. FR-100254  
120 min./engl. DM 79,00



Für zwischen 3600,- und 6500,- Mark sicher kein Schnäppchen. Aber bei der liebevollen sowie originalnahen Detailarbeit - und dann noch in einem Maßstab von sagenhaften 1:8 (was die Modelle auf eine Länge von fast 60cm bringt) - sind diese Modelle... sicher fast so schön wie die Originale. Im Auftrag von Jordan und Williams erstellt, ist jedes der lieferbaren Modelle auf lediglich 60 Stück limitiert.  
Mehr Infos gibt es bei Nothelle GmbH. Tel.: 0208/422 070

**kaufrausch**

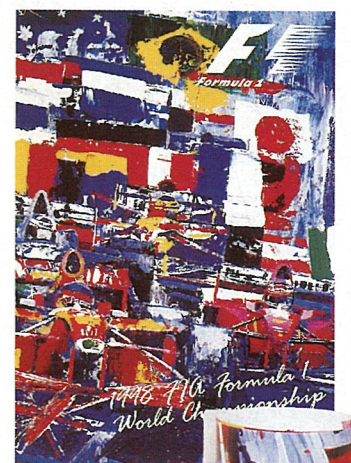
Exklusives und Ungewöhnliches nebeneinander  
Wie immer unter dem Motto: Für jeden Geldbeutel etwas



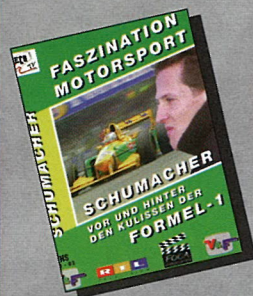
Ein Zwitter aus Rückblick und zu führendem Tagebuch, präsentiert RTL-Mann Willy Knupp auf etwas über 200 Seiten eine gelungene Mischung aus historischen Hintergründen, antiken Anekdoten und visionären Vorhersagen. Zu bemängeln wäre einzig die stellenweise etwas raue Bildqualität.  
ISBN 3-613-30387-6. In Buchhandlungen



Britische Rennklassiker seit 1970, verewigt von A.J. Holsheimer, der als Technischer Zeichner bei Ford in Köln und Opel in Rüsselsheim seinen Lebensunterhalt bestreitet.  
Auf 900 limitiert, 510x650 mm



Serie der offiziellen FIA-Plakate. Edle Druck- und Farbqualität, explosiv und energiegeladen wie der Maler Uli Hack. Bezug und Infos zur komplette Serie und zu einzelnen Veranstaltungsplakaten bei ams-Bestellservice, Tel.: 0711/182 1229. Mehr zu Uli Hack gibt es unter <http://www.ulihack.com>



**M. Schumacher**  
'93 -Vor und hinter den Kulissen der Formel 1-  
Best.-Nr. FR-100252  
60 min./D.  
DM 39,80

**MPS VIDEO-BESTELL-COUPON**

Coupon bitte ankreuzen, ausfüllen, ausschneiden oder fotokopieren und einsenden an:  
MPS GmbH & Co. Distribution, Postfach 21 22, 45678 Herten, Tel.: 0 23 66 / 80 8-3 00, Fax: 0 23 66 / 80 8-3 90

Stück	Titel	Best.-Nr.	Betrag in DM

Versandkosten: Inland DM 8,-/Ausland DM 14,-

Bestellungen aus dem Ausland nur per Vorkasse (Euroscheck!!) o. Kreditkarte

Name, Vorname: \_\_\_\_\_

Straße, Nr.: \_\_\_\_\_ PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Meine Bestellung zahle ich:

per Nachnahme, nur in Deutschland möglich.  Schekk über Gesamtbetrag inklusive Versandkosten liegt bei  per Kreditkarte

(zzgl. NN-Gebühr DM 6.50)  per Bankinzug (nur Deutschland)  Karten-Nr.: \_\_\_\_\_

Kto.Nr.: \_\_\_\_\_ BLZ: \_\_\_\_\_ Gültig bis: \_\_\_\_\_  American Express

Geldinstitut: \_\_\_\_\_  Eurocard/Mastercard  VISA  Visa

Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_

F1 04/98-VIDEOS



**1967 Grand Prix Saison**  
-Nine days in summer-  
Best.-Nr. FR-100072  
50 min./engl.  
DM 79,00



**Supercharged**  
-The Grand Prix Car 1924-1993-  
Best.-Nr. FR-100052  
70 min./engl.  
DM 79,00



## boxenspion

Unser Mann in der Boxengasse und den Motorhomes  
hat die Ohren überall

Lieber Damon,

es hat wohl niemand angenommen, daß es bei Jordan ein Honigschlecken werden würde, aber daß es so schlimm kommt, hätten die wenigsten gedacht.

Der einzige Trost ist wahrscheinlich, daß dem kleinen Schumacher auch nicht mehr gelingen will. Auf jeden Fall hast Du es noch nicht geschafft, des 'Wunderknaben' Paradedstück von Brasilien nachzumachen, wo er in der ersten Runde ohne die Hilfe anderer in den Grünanlagen landete.

Stattdessen hast Du Dich vor fast einem Jahr, als klar wurde, daß Du nicht bei Arrows bleiben würdest, das letzte Mal in die Brennesseln gesetzt. Wie war das noch mit dem Angebot von McLaren, daß Du „ausschlagen mußt“? Vielleicht erfahren wir ja irgendwann, was Ron Dennis Dir wirklich zu bieten hatte. Sein Auto, das weiß nun alle Welt, sollte man als Fahrer ernst nehmen.

Wenn ich Deine damalige Not richtig verstehe, dann wolltest Du nicht eingesehen, warum Du Dich von Neuem beweisen solltest – im Klartext: Du wolltest eine ordentliche Stange Geld. Dabei ging es um Angebot

und Nachfrage. Weltmeister hin oder her, wenn ein McLaren-Mercedes-Cockpit zu vergeben ist, muß man aufpassen, nicht von den Horden williger Anwärter zertrampelt zu werden. Wer wäre nicht bereit, das Ding für einen Mercedes als Dienstwagen und eine lebenslängliche Ration Spätzle zu fahren?

Um der Wahrheit die Ehre zu geben: Ich glaube, daß Ron auf Deine Dienste genauso scharf war wie Du darauf, sein silbernes Projektil für einen Appel und ein Ei zu bewegen. Ich fände es trotzdem interessant zu wissen, ob Dein Geldheini schon mal nachgerechnet hat, ob Du mit Deinem \$-8-Millionen-Deal mit Jordan besser fährtst oder nicht. So wie ich mich erinnere, hättest Du bei dem McLaren-Angebot nur sechs Rennen gewinnen müssen, um plus minus null rauszukommen. Gewiß kein Ding der Unmöglichkeit... Aber ich schweife ab.

Wie ist es denn so bei Eddie Jordan? Ich bin ein großer Fan von Eddie auf gesellschaftlicher Ebene, aber ich war schon ein wenig verwirrt über den Zynismus eines Kollegen, der sagte, Ron Dennis oder Frank Williams würden ihre allerletzten Pfennige dafür ausgeben,

## Wer wäre nicht bereit, den McLaren für einen Mercedes und eine lebenslängliche Ration Spätzle zu fahren?



DER BOXEN-SPION!

ihre Autos schneller zu machen, und Eddie Jordan würde sie dafür ausgeben, den Rumpf seiner Yacht abkratzen zu lassen.

Was für eine freche Unterstellung! Ich bin überzeugt, daß Eddie genauso engagiert dabei ist und von demselben Verlangen gepackt ist, einen Grand Prix zu gewinnen, wie alle anderen. Und jeder der meint, er sei eher an seiner Berühmtheit als am Erfolg interessiert, hat es nicht verdient, gut behandelt zu werden.

Aber zurück zu Dir. Das Leben ist ganz schön hart, wenn man erst einmal die Top 4-Teams verlassen hat, nicht wahr? Du bist jetzt für Williams, Arrows und Jordan gefahren, und es dürfte wohl nie eine realistische Chance bestanden haben, mit den beiden letzteren Organisationen auch nur einen einzigen Grand Prix zu gewinnen. Ja, ich weiß, daß Du Dir letztes Jahr in Budapest auf den Bridgestones die Seele aus dem Leib gefahren hast, um Zweiter zu werden, aber eine Wiederholung dieses Szenarios kann sich im Jordan wohl keiner so richtig vorstellen. Auf jeden Fall noch nicht.

Andererseits hat Dein Nachfolger bei Williams auch noch nicht das erwartete Feuer erkennen lassen. Kann er wohl im Moment auch nicht. Er ist wirklich ein netter Kerl, Heinz-Harald, aber er gibt sich bei allen Enttäuschungen so verdammt gelassen, daß man sich fragen muß, ob ihm seine Grand Prix-Karriere eigentlich wirklich am Herzen liegt. Ich an Frentzens Stelle würde nicht damit rechnen, das Cockpit in die nächste Saison retten zu können.

Die Gerüchteküche besagt, daß unser Stuttgarter Freund und Edel-Manager Willi Weber bereits eifrig dabei ist, Deinen Kollegen Ralfie für 1999 in den Williams zu setzen. Der in der Formel 1 neue deutsche Sponsor Veltins, hicks, hätte bestimmt nichts dagegen, oder was meinst Du dazu?

Bevor ich mich für heute verabschiede, möchte ich

Dir für Deine Vorstellung beim Grand Prix von Spanien noch mein Mitgefühl ausdrücken. Noch eine Nullrunde, bei der Dein Auto nicht so gut

ausgesehen hat. Als Du ausgestiegen, über die Absperrung geklettert und dann noch einmal zurückgestapft bist, hat sich einer meiner Kollegen im Pressezentrum laut gefragt, ob Du auf der Suche nach einer Streichholzschachtel warst. So ist er nun mal, unser Humor.

Aber erzähl' um Gottes Willen Eddie Jordan nichts davon!

Wenn ich es mir genau überlege, dann zeigt Dein Dilemma doch nur, daß keiner unersetzlich ist. Vielleicht ist das für jeden in der Formel 1 eine hilfreiche Erfahrung – denn das gilt ja für alle anderen Normalsterblichen auch, warum also nicht auch für die Stars der Königsklasse?

Dein etwas beunruhigter

NACHBESTELLUNGEN



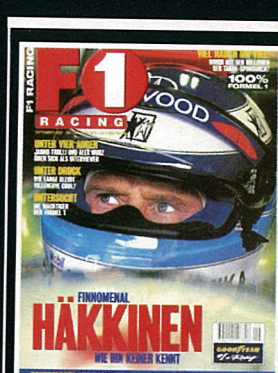
6/97



7/97



8/97



9/97



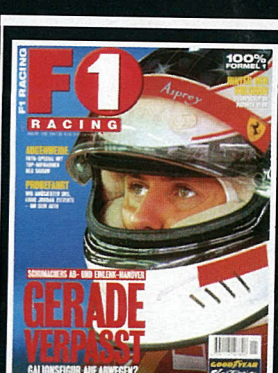
10/97



11/97



12/97



1/98



2/98



3/98



4/98



5/98

Bestellcoupon-Nachbestellungen

Coupon bitte ausfüllen, ausschneiden oder fotokopieren und einsenden an:  
MPS GmbH & Co. Abonnementsverwaltung KG, Postfach 21 22, D-45678 Herten

Ich bestelle folgende Ausgaben von F1-Racing à DM 7,80 + Versandkosten\*

AUSGABE	6/97	7/97	8/97	9/97	10/97	11/97	12/97	1/98	2/98	3/98	4/98	5/98	Betrag in DM
ANZAHL	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

\*Versandkosten: Inland DM 8,-/Ausland DM 14,- Bestellungen aus dem Ausland nur per Vorkasse (Euroscheck!) o. Kreditkarte

Name, Vorname:  Straße, Nr.:

PLZ, Ort:  Die Bezahlung (Gesamtbetrag inklusive Versandkosten) erfolgt:

in Briefmarken (max. 3 Ausgaben möglich)  Scheck  per Bankeinzug (nur Deutschland)  per Kreditkarte  American Express  Visa  Eurocard, Mastercard

Karten-Nr.:  Gültig bis:

Kto.Nr.:  Geldinstitut:

BLZ:  Datum, Unterschrift:

VORSCHAU



# CHAMPION IM ANMARSCH?

AUSGABE 7/98 ERSCHEINT AM

**26. JUNI**

Beim Saisonstart sah es so aus, als wollte der Finne das restliche F1-Feld in der Pfeife rauchen – wie stehen Mika Häkkinens Chancen morgen, was beschäftigt den McLaren-Pilot heute?



## Leicht gefunden. TravelPilot.

Mit dem Navigationssystem TravelPilot im Auto die schönsten Ecken Europas entdecken. Einfach los und über **Sprache** und **Display** sicher ans Ziel führen lassen, z. B. zu 6.000 Restaurants oder 500 Golfplätzen in Deutschland.  
Info: Tel. 0180/5 32 53 35

**BLAUPUNKT**  
Bosch Gruppe





Wenn Sie alle

# LEISTUNG

brauchen, die Sie bekommen können...

Wenn Sie 150 Millionen DM in einer Saison ausgeben. Wenn 350km/h noch nicht genug sind.  
Wenn nur die Leistung zählt, welche Zündkerze wählen Sie? Champion. Über 340 Grand Prix  
Erfolge. Weltmeister auch in 1997, bringt die Gesamtzahl auf beachtliche 21  
Weltmeisterschaften. Ausgewählt von mehr Formel 1 Teams als jede andere Zündkerze.  
Und von Ihnen, wenn Sie sich um die Leistung Ihres Fahrzeuges kümmern.



Einfach nicht zu schlagen