

F1 RACING

F1

QUALIFYING MIT BENETTON
DEM TEAM AUF DIE FINGER GESCHAUT

ÜBERSTUNDEN BEI FERRARI
SONDERRENNEN IN IMOLA

RACING

JANUAR 1/97 DM 7,80 Ös 65,- Sfr 8,- Lit 11.000,- Ptas 900



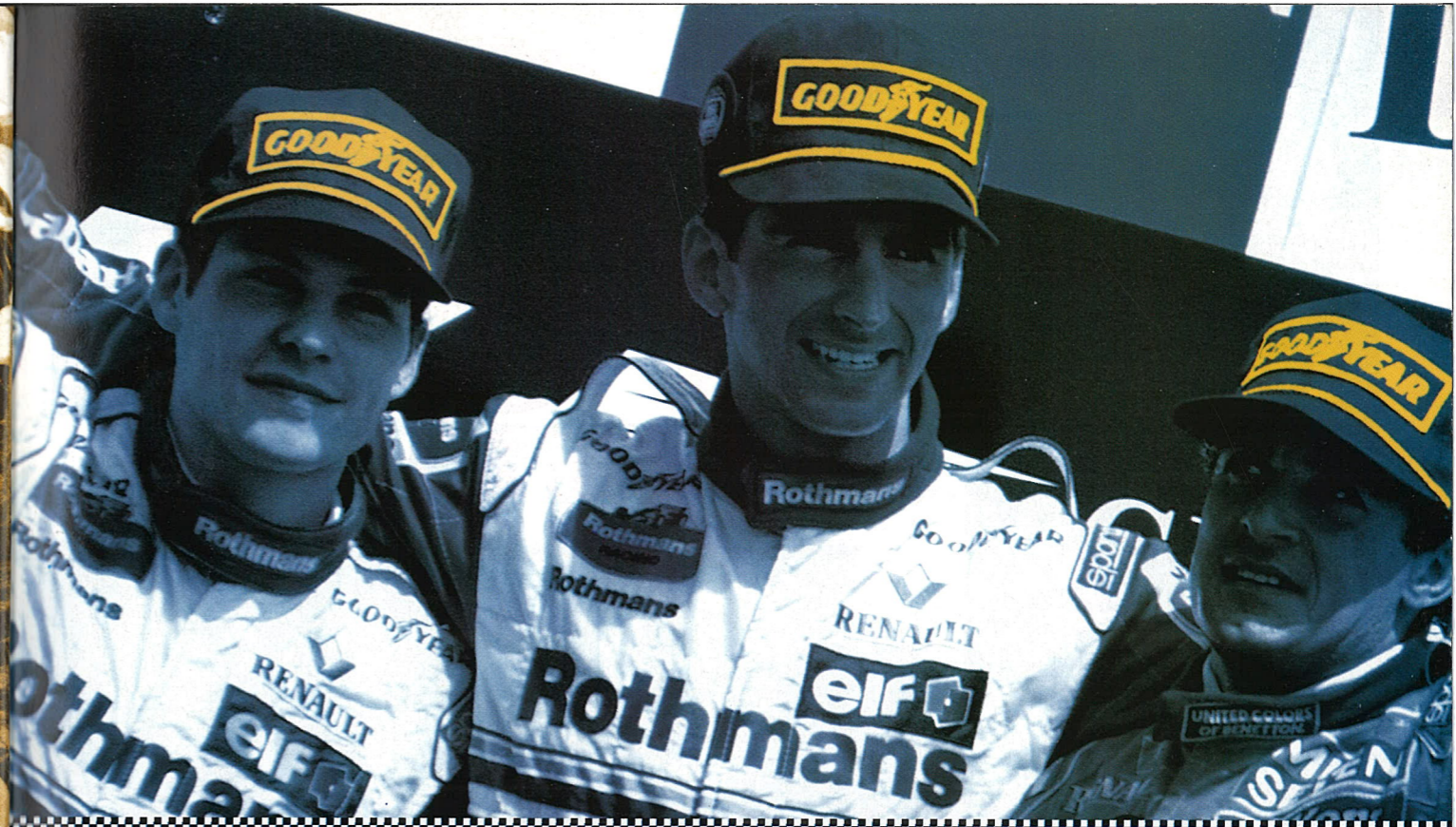
WIE STARTE ICH EIN TEAM?
JACKIE STEWART GIBT TIPS



ABSOLUTER AUGENSCHMAUS:
DIE HIGHLIGHTS DER FORMEL 1

DIE BESTEN
FOTOS VON '96

AUFS EIS GEFÜHRT: MIKA SALO • 12 MONATE ZU FRÜH: UNSER RÜCKBLICK '97



**Warum
liegen 1965 und 1996
so nah
beieinander?**

31 Jahre sind eine lange Zeit –
doch manchmal holt sie einen auch wieder ein.
Ritchie Ginther gewann 1965 das letzte
Rennen der Saison in Mexiko und damit den ersten
Formel 1 Grand Prix auf Goodyear-Reifen.
1996 gewinnt Damon Hill nicht nur die
Weltmeisterschaft, sondern auch das letzte Rennen
in Suzuka, ebenfalls auf Goodyear-Reifen.
Dazwischen liegen 342 Siege unserer Reifen für Ihren
Sicherheitsvorsprung auf der Straße – und 1965
und 1996 auf einmal ganz nah beieinander.



Ihr Sicherheitsvorsprung
aus der Formel 1.

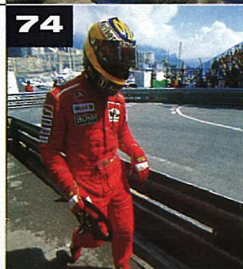
Gummiert

Mit vereinten Kräften versuchen Bridgestone und Goodyear die FIA... zu verstehen



Pensioniert

Im Ruhestand ist nicht jeder Ex-F1-Profi – aber auch nicht alle gehen zum Fernsehen



Salo moralo

Finnlands anderer Mika nahm uns mit aufs Eis – und plauderte über das Team Tyrrell



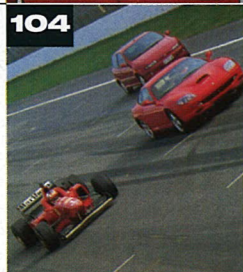
F1-Kursus

Image-Tips und Tricks für werdende Superstars im Grand Prix-Zirkus



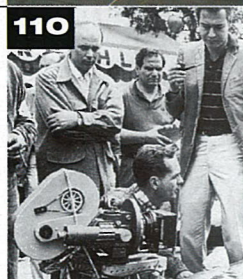
Rotes Rennen

Aus Spaß an der Freude fand in Imola dieser etwas andere Vergleich statt



GP – Der Film

Dreißig Jahre alt – und noch kein bißchen vergilbt: Der Klassiker aller F1-Filme



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

© Haymarket Magazines 1996

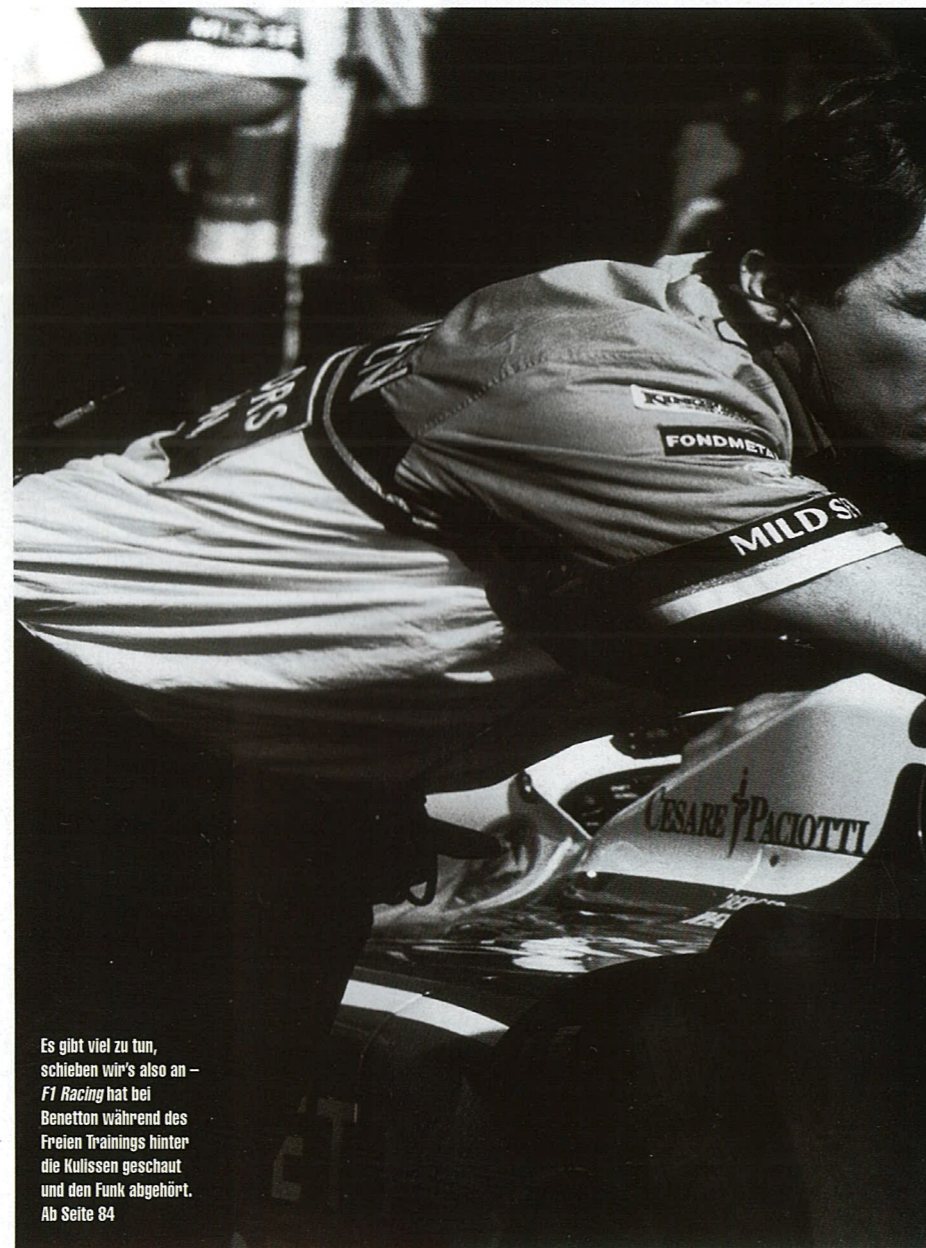
F1

RACING

J A N U A R 1 9 9 7



Titelfoto von Sutton/Meltzer Fotos auf diesen Seiten Sutton Images, Autosport, Darren Heath, PAN Images, Nigel Snowden, Steven Tee



Es gibt viel zu tun, schieben wir's also an – F1 Racing hat bei Benetton während des Freien Trainings hinter die Kulissen geschaut und den Funk abgehört. Ab Seite 84

30 Team-Tagebuch und mehr

Aufzeichnungen Pauls, Erinnerungen Jackie Stewarts
Exklusiv und von der Pike auf

84 Netter Ton bei Benetton

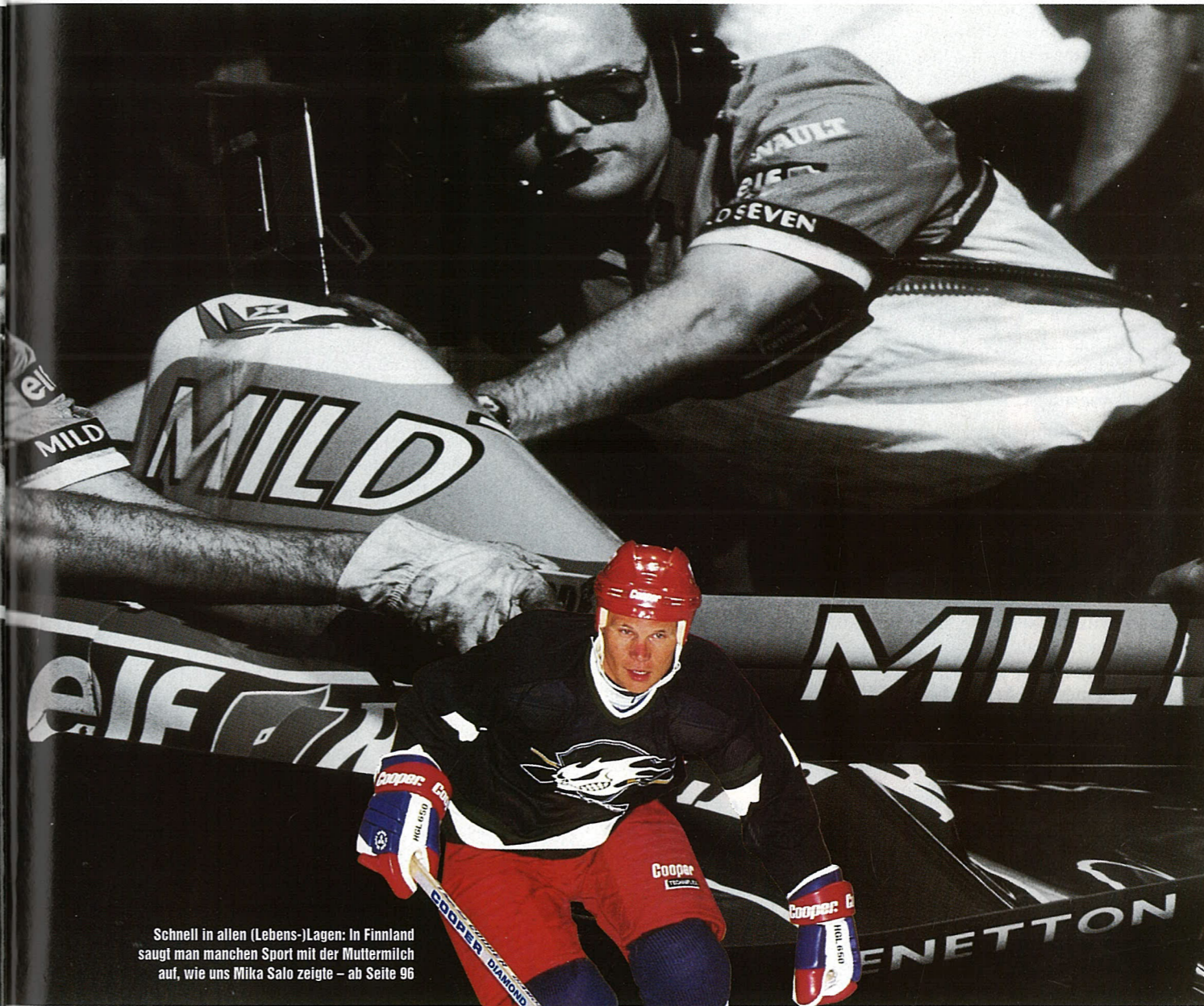
Aus dem Quali-Protokoll von Alesi und Berger
Dazwischen gefunkt und zugehört

104 Ferraris Steckenpferd

Ein Rennen außerhalb des GP-Kalenders
Überstunden in Maranello



Vater und Sohn, Paul und Jackie Stewart, haben sich eine neue Herausforderung gesucht. Ab Seite 30



Schnell in allen (Lebens-)Lagen: In Finnland saugt man manchen Sport mit der Muttermilch auf, wie uns Mika Salo zeigte – ab Seite 96

Rubriken

- 8 **Galerie** Neue Perspektiven und Fahrer
- 14 **Simon Taylor** Gespannt
- 16 **Gerhard Berger** In Estoril

- 18 **Pit-Stop** Von wegen Winterloch
- 26 **Im Visier** Ferraris Herr Todt
- 28 **Echodrom** Leserbrief
- 48 **Special** Die besten Fotos von '96

- 118 **F1-Menschen** Auch ein Designer
- 120 **GP Rückblick '97** Der helle Wahnsinn
- 124 **Kaufrausch** Noch mehr Geschenkideen
- 130 **Boxen-Spion** Meine Güte, Damon.

Absoluter Augenschmaus:
DIE BESTEN FOTOS VON '96
Ab Seite 48

Balance muß stimmen

Ganz klar: Ohne Fußball-EM und Atlanta ist es mehr als wahrscheinlich, daß die Formel 1 1997 in den Medien wieder verstärkt in der ersten Reihe mitspielen wird. Vier deutschsprachige Darsteller in Hauptrollen, zudem Jörg Müller und möglicherweise Alexander Wurz in Nebenrollen, liefern den Redaktionen weitere Argumente... Und schon zuckt mancher, der sich seit langem für die Formel 1 interessiert, zusammen. Ist es nicht der Sport selbst – und weniger der Reisepaß der Fahrer –, den wir lieben und dem sich *F1 Racing* voll und ganz verschrieben hat?

Schon erahnt man die Hyänen der Boulevardpresse, die kreisenden Geier, die sich von Duellen und Streitereien ernähren, die es gar nicht unbedingt gibt. Und spätestens, wenn der Grand Prix-Zirkus 1997 das zweite Mal in Deutschland eintrudelt, eine Woche nach Österreich, werden es die meisten dann mehr als satt haben: den totalen Medien-Overkill, das ewige Villeneuve gegen Frentzen, Frentzen gegen Schumi, Schumi gegen Schumi (Fortsetzung auf Seite 247).



Vier Männer, die 1997 für Schlagzeilen sorgen werden... bleiben abwartend

Was ist also zu tun? Wir können unmöglich diese Wettkämpfe ignorieren, *F1 Racing* wird aber auch weiterhin die Fights in den hinteren Reihen, die Zanks auf anderen Bühnen beobachten – und darüber berichten.

Beispielsweise, was die Nummer 4 aus der Gegend links vom Kohlenpott – Jörg Müller – bei Arrows bewegen wird. Obwohl nur als Fahrer auf der Reservebank engagiert, ließ der F3000-Champion bei Reifentests in Estoril neulich nicht nur seinen Kollegen Pedro Diniz hinter sich, im Nassen ließ er *alle* im Regen stehen, fuhr er bessere Zeiten als Fluten-Erfahrene wie Alesi und Frentzen.

Für uns spricht einiges dafür, auch 1997 das Augenmerk auf mehr zu richten als nur die Wagen in der ersten Reihe. Ganz, wie es das Benetton Set-up-Protokoll (ab Seite 84) zeigt: Die Balance muß stimmen, und sie zu perfektionieren bedarf ständiger Änderungen. *F1 Racing* wird auch 1997 da sein, wo die Action ist, egal, welche Sprache die Beteiligten sprechen.

In diesem Sinne & viel Spaß während der kommenden 365 Tage,

Matthias Penzel

MIT VON DER PARTIE

TERRY O'NEILL

Als vollblütiger Profi-Fotograf hat Terry seit fast vierzig Jahren Popstars, Königinnen und Präsidenten abgelichtet. Für ihn – und für *F1 Racing* – haben sich Paul und Jackie Stewart in Schale geschmissen – wie ab Seite 30 zu bewundern ist.



RAINER SCHLEGELMILCH

Wie die Titelstory dieser Ausgabe zeigt, ist kaum eine F1-Fotostory ohne Rainers Beiträge denkbar. Außer in unserer 26-Seiten-Foto-Strecke sind seine Bilder beispielsweise in seinem Buch *Ferrari Formula 1* zu bewundern.



GERALD DONALDSON

1977 hat Gerald seine Karriere in einer Werbe-Agentur zugunsten eines Lebens zwischen rauchenden Motoren aufgegeben. Auch bei seinem Bericht über Ex-F1-Profis – ab Seite 74 – kam ihm nicht einmal der Gedanke, den F1-Zirkus zu verlassen.



NICOLAUS C. KORETZKY

In einem Rückblick über die kommende Saison ließ der *F1 Racing*-Redakteur seiner Phantasie freien Lauf. Nicolaus hat das Schreiben beim *Berliner Kurier* und *sport auto* gelernt. In seiner Freizeit schreibt und liest er Sci-fi-Romane.



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

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

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

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

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

VERTRIEB
SPECIAL-INTEREST GmbH,
WALDSTR. 70,
63128 DIETZENBRACH
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 1996

REDAKTION TEL. (0044) 181 943 5806

REDAKTION FAX (0044) 181 943 5022

ANZEIGENABTEILUNG TEL. (0044) 181 943 5078

If
you're
not
living
on the
edge,
you're
taking
up
too
much
space.

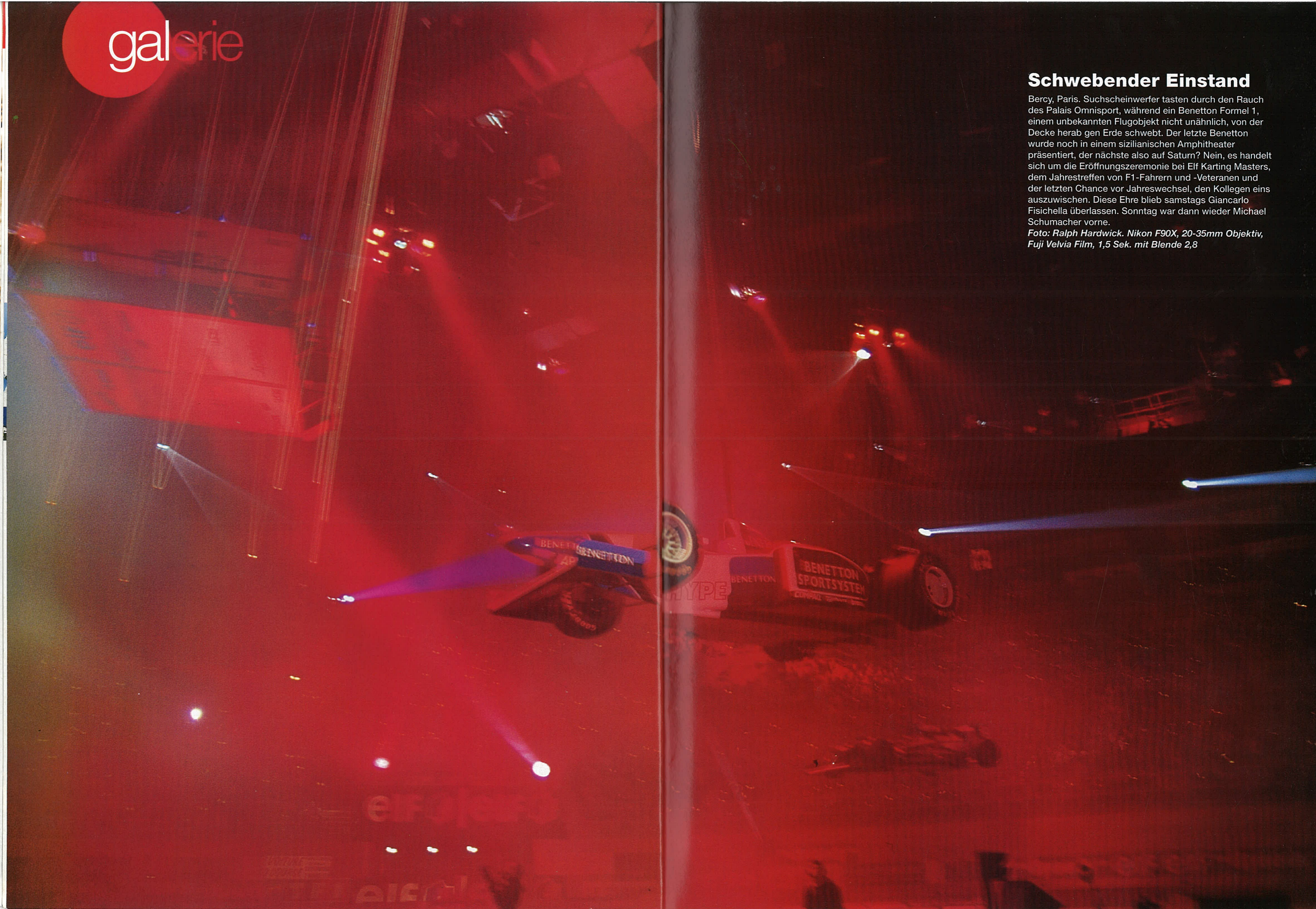
**NO
FEAR**

Face your fears.
Live your dreams.

Schwebender Einstand

Bercy, Paris. Suchscheinwerfer tasten durch den Rauch des Palais Omnisport, während ein Benetton Formel 1, einem unbekanntem Flugobjekt nicht unähnlich, von der Decke herab gen Erde schwebt. Der letzte Benetton wurde noch in einem sizilianischen Amphitheater präsentiert, der nächste also auf Saturn? Nein, es handelt sich um die Eröffnungszeremonie bei Elf Karting Masters, dem Jahrestreffen von F1-Fahrern und -Veteranen und der letzten Chance vor Jahreswechsel, den Kollegen eins auszuwischen. Diese Ehre blieb samstags Giancarlo Fisichella überlassen. Sonntag war dann wieder Michael Schumacher vorne.

Foto: Ralph Hardwick. Nikon F90X, 20-35mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1,5 Sek. mit Blende 2,8



Nase begradigt?

Die Sonne senkt sich über Estoril, Gerhard Berger fährt an die Box, die Mechaniker schieben ihn in die Garage – und der Fotograf erfreut sich am guten Licht sowie einem weiteren unkonventionellen Motiv. Wie an manchem Detail – fast – abzulesen, wurde die Nase von Bergers Benetton B196 nicht bei den Tests vor wenigen Wochen abgelichtet, sondern beim Grand Prix von Portugal. Das Ende jenes Rennens verbrachte seine Nase einige Nanosekunden an Eddie Irvines Karosse – was einen Schlenker, aber keine Positionsaufgabe des Iren zur Folge hatte; und gewisse Spuren auf dem B196 hinterließ.
Foto: Darren Heath. Canon Eos1n, 600mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/840 Sek. mit Blende 5,6



Konkurrenz steht im Regen

Mancher interpretierte es vor allem als einen Denkwort an seine TWR-Arrows-Teamkollegen Damon Hill und Pedro Diniz, aber auch bei Goodyear registrierte man Jörg Müllers Testzeiten mit Bridgestones Regenreifen voller Ehrfurcht. Der F3000-Meister aus Hückelhoven (unmittelbare Nachbarschaft zu Kerpen und Mönchengladbach, wo man den Speed offenbar mit der Muttermilch aufsaugt) überflügelte schon im Trockenen Diniz' Zeiten, im Nassen war er zeitweise zwei Sekunden vor der Konkurrenz.
Foto: Gavin Lawrence/Sutton. Canon Eos1n, 80/200mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/15 Sek. mit Blende 8

Im Innern von TWR-Arrows

VOM REISSBRETT BIS ZUR KANTINE: BEI TOM WALKINSHAW'S ARROWS GIBT MAN GAS

Die Zeit des Jahres ist gekommen, in der Formel 1-Leute mit einem in grelles Neonlicht getauchten Kalender in ihrem Kopf herumlaufen. Betten sehen diese Menschen nur selten, und wenn, dann nur, um davon zu träumen, wie ihnen die Zeit zwischen den Fingern zerrinnt. Bis zum 28. Februar 1997 muß alles fertig und bereit sein für den Flug zum Auftaktrennen in Australien. Idealerweise sind zu diesem Zeitpunkt die Autos durchgetestet und die Fahrer zufrieden. In Wirklichkeit aber gibt es bei dem Streben nach Perfektion, dem die drei Topteams anhängen, und der niemals endenden Suche nach Sponsorengeldern, die die kleineren Teams beschäftigt, nie genug Zeit.

An einem regnerischen Tag im Dezember treffe ich mich mit Tom Walkinshaw zum Mittagessen. Tom ist ein ungewöhnlicher Mann – und unser Treffpunkt, Leaffield, ein ungewöhnlicher Ort. In einem kleinen Tal versteckt, bietet Leaffield gleich einer ganzen Reihe von Unternehmen, in denen sich 1300 Menschen mit Autos beschäftigen, ein Zuhause. Nur 15% des Umsatzes der Firmengruppe von etwa DM 630 Mio. werden mit den diversen Renngeschäften erzielt, und lediglich 159 Angestellte arbeiten im Formel 1-Bereich, also bei Arrows.

Mittagessen findet in der Kantine statt, wie alles bei Arrows geräumig und blitzsauber. Tom, leger in Hemd und Pullover, greift sich ein Tablett und reiht sich brav in die Schlange derer ein, die auf ihr Hähnchen mit Pommes Frites warten. Dieser Mann ist der Herr über 100.000 Quadratmeter an Fabrikationsfläche von Australien bis Brasilien. Seine Leute haben den Aston Martin DB7 entworfen und gebaut, und in seinem Designbüro entstand die Form des Volvo C70. Ein Dutzend Automobilhersteller bedienen

sich seiner Dienste, und bald wird die Firma jährlich mehr Autos bauen als Jaguar. Trotzdem ist Tom tief im Innern ein Rennfahrer geblieben.

Mit seiner Verpflichtung von Damon Hill hat er einmal mehr diese Mischung aus strategischem Opportunismus und rücksichtslosem Rennfahrerinstitut demonstriert, die ihn so reich gemacht hat. Seine eigenen Erfolge bei den Tourenwagen und in Langstreckenrennen sowie die Le Mans-Siege seines Jaguar-Teams hat er dabei lange vergessen. Was zählt, sind die Geschäfte und Rennen von morgen. Und die finden schon bald statt. Der neue Arrows wird voraussichtlich bereits am 10. Januar 1997 seine ersten Runden in Silverstone drehen.

Inzwischen sind wir in der mustergültigen Entwicklungsabteilung angekommen, wo das atemlose Schweigen der Mitarbeiter nur durch ein verhaltenes Hacken auf den Computertastaturen unterbrochen wird. Abteilungschef Frank Dernie platzt vor Enthusiasmus, zügelt ihn aber mit seinem Sinn für die Realität: „Sie dürfen nicht vergessen, daß 1997 für uns

ein totaler Neuanfang ist. Wir haben ein völlig neues Team zusammengestellt, der Motor ist neu, die Reifen sind neu und natürlich die Fahrer.“

Gerade hat Frank von der FIA aus Paris per Telefax die Teilnehmerliste für 1997 erhalten. Und Arrows-Yamaha steht darauf – selbstverständlich – mit den Nummern 1 und 2 ganz oben. Aber darauf kommt es ihm nicht an. Was wichtig ist, ist die Erfahrung des neuen Weltmeisters, sein Testfahrerpotential und sein Wunsch, hart zu arbeiten.

Walkinshaw ist ein exzellenter Anheuerer. Überall in der Konstruktionsabteilung begegnen einem freundliche

Formel 1-Gesichter, die noch vor kurzem im Dienste anderer Teams standen. Der neue Teammanager, John Walton, kommt ebenfalls von außerhalb, nämlich von Jordan, und der ehemalige Ferrari-Teammanager Daniel Audetto ist jetzt Marketingdirektor bei Arrows. Bald wird auch Annie Bradshaw, 1996 noch Pressereferentin bei Williams, als PR-Chefin der ganzen TWR-Gruppe dazukommen. Für sie und 158 andere Mitarbeiter heißt es dann, den eng gesteckten Zeitrahmen einzuhalten, um das neue Team auf die Straße des Erfolgs zu bringen. Mit Weltmeister Hill als Fahrer erwartet der Mann auf der Straße große Taten von Arrows-Yamaha. „Ja natürlich“, sagt Realist Dernie, der nach einem Leben in der Formel 1 einen Pessimisten als erfahrenen Optimisten definiert. „Auch die Medien wollen, daß wir gleich das erste Rennen gewinnen, aber man muß doch sehen, daß das nicht möglich ist.“

Aber irgendwann wird der Tag kommen, an dem Auto, Motor, Reifen und Fahrer TWR-Arrows in ein siegfähiges Team verwandeln. Die Zutaten sind vorhanden, und so ist es bis dahin nur eine Frage der Zeit. **1**



Simon Taylor ist GP-Reporter für BBC Radio



Der Verkehr wird dichter

Die Temperatur steigt

Alles wie unter Strom

Sonntag nachmittag

In jedem Auto

Mobil 1

Der spürbare Unterschied



Tips für Reifenlieferanten

AUCH ZWISCHEN DEN JAHREN LIEFERT DER TIROLER SEINEN FRONTBERICHT AB

Mit den November-Tests in Estoril bin ich sehr zufrieden, immerhin war ich von allen Fahrern der schnellste. Am letzten Testtag war ich mit dem gleichen Goodyear-Compound, mit dem am Tag zuvor Williams Bestzeit gefahren war, nochmals ein Zehntel schneller. Aber ich will mich nicht zu sehr darüber freuen – schließlich war es schon oft so, daß die Vorbereitungen auf eine neue Saison optimal liefen, das Auftaktrennen dann aber die Ernüchterung brachte.

Williams, oder besser gesagt Jacques Villeneuve, konnte in Portugal bereits den neuen Renault-Motor RS9 testen. Leider ging das mit dem Benetton noch nicht, da sich unser altes Getriebe mit dem neuen Motor nicht verträgt. Also muß ich warten, bis unser neues Auto fertig ist. Alle arbeiten fieberhaft daran, den Wagen noch vor Weihnachten fertigzustellen, und ich freue mich schon wahn-sinnig auf die erste Fahrt.

Wie inzwischen wohl bekannt ist, haben vor kurzem zwei wichtige Benetton-Mitarbeiter das Team verlassen. Der Technische Direktor Ross Brawn geht zu Ferrari, und Rory Byrne, seines Zeichens Entwickler, will sich eine neue Existenz in Thailand aufbauen. Viele behaupten, daß der Abschied dieser beiden Leute das Team vor Probleme stellen wird. Da bin ich anderer Meinung. Von allen Teams, für die ich bisher gefahren bin, ist Benetton das mit der größten Know-how-Streuung unter den Entwicklern und Konstrukteuren. Selbstverständlich werden wir sowohl Ross als auch Rory vermissen, aber ich bin mir sicher, daß Pat Symonds und Nick Wirth die Lücken füllen können, ohne daß es zu einem Leistungsverlust beim Auto oder im Team kommt. Und das, glaube ich jedenfalls, kann man nicht von jedem Team behaupten.

Inzwischen ist auch mein Verhältnis zum Team ausgezeichnet. (Wer wissen will, wie gut wir auch unter Druck zusammenarbeiten, kann dies im Report ab Seite 84 verfolgen). Da wir uns jetzt soviel besser verstehen, sind Fortschritte viel schneller möglich als noch vor einem Jahr, als ich bei Benetton anfing.

Aber zurück nach Estoril, wo wir nicht nur ein erfolgreiches Testprogramm absolviert haben, sondern auch miterleben konnten, wie Alessandro Nannini zum ersten Mal wieder ein Benetton-Cockpit bestieg – sechs Jahre, nachdem ein Hubschrauber-Absturz seine Formel 1-Karriere beendete. Ich

fand seine Leistung sehr beeindruckend. Immerhin war er nur drei Sekunden langsamer als seine hauptberuflichen Mitstreiter. Da Sandro in seinem rechten Arm keine Kraft hat, wurde sein Auto mit einer Servolenkung ausgestattet, die ich dann später auch ausprobiert habe. Ich glaube nicht, daß so eine Fahrhilfe einzelne Rundenzeiten wesentlich verbessern kann, aber sie macht einem auf jeden Fall über eine gesamte Rennstrecke hinweg das Leben einfacher. Und alles,

was dazu beiträgt, den Streß eines Rennens zu verringern, betrachte ich als Verbesserung.

Ein kleines Mißgeschick ist mir in Estoril auch passiert. Am Mittwoch-nachmittag, als es schon ziemlich dunkel war, bin ich in einer der Kurven innen an die Kerbs gekommen. Ich konnte meine Linie nicht halten und bin dann auf der Außenseite in die Leitplanke gefahren. Einer der Lenkarme ist dabei gebrochen, das war alles. Umso verwunderter war ich, daß man in den Medien von einem größeren Unfall sprach.

Goodyear hat in Estoril neue Reifen getestet, und ich kann nur sagen, daß einige der Compounds, mit denen ich gefahren bin, gegenüber den 96er Reifen eine wesent-

liche Verbesserung darstellen. Natürlich hat sich auch Bridgestone mächtig ins Zeug gelegt. Die Rundenzeiten von TWR-Arrows in Estoril zeigen, daß deren Regenreifen ausgezeichnete Qualitäten hat. Und wie wichtig Regenreifen sind, wissen wir spätestens seit Barcelona 1996. Daher ist jeder Reifenlieferant gut beraten, einen leistungsfähigen Regengummi zu entwickeln.

Für die nächste Saison erwarte ich einen ziemlich engen Kampf an der Spitze. Deshalb wird es vor allem auf Zuverlässigkeit ankommen. Keines der Teams, das am Ende des Jahres noch am Kampf um den Titel beteiligt sein will, kann es sich erlauben, aufgrund von Unzuverlässigkeit Punkte zu verschenken. Ich bin sehr gespannt auf 1997. Bevor es soweit ist, wünsche ich allen Lesern – und mir – ein frohes und weißes Weihnachtsfest. Weiß sollte es vor allem deshalb sein, weil ich mich über die Feiertage in der Loipe fithalten möchte. Froh wird es für mich auf jeden Fall, da Ana und ich unser zweites Kind erwarten, nach den neuesten Ultraschallbildern wieder eine Tochter. Sie soll im März zur Welt kommen. Da hoffe ich nur noch, daß ich sie vom Podium in Melbourne aus mit einer Flasche Champagner begrüßen kann. ①



Unübersehbar. Unüberhörbar.

Um den gewaltigen Dynamikumfang von Musik auf CDs verzerrungsfrei wiederzugeben, sind große Kraftreserven nötig. Der CD-Tuner CDA-7832R spielt mit kraftvollen 4 x 35 W. Seine feine musikalische Auflösung der Details und die mitreißende Dynamik lassen Musik jeder Art zum Erlebnis werden.

Der multifunktionale Drehregler gestattet schnelleren und direkteren Zugriff auf die wichtigsten Funktionen und auf bis zu 6 CD-Wechsler.

Die Fernbedienung, die umschaltbare Displaybeleuchtung und die Eleganz dieses CD-Tuners unterstreichen die stilvolle Ausführung.

Das Auge hört mit!

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



CDA-7832R

ALPINE
Car Audio and Navigation Systems

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

pit-stop

DER ACTION SO NAHE, DASS MAN HANDSCHUHE BRAUCHT

MOTORSPORT-WELTVERBAND VERKÜNDET REGLEMENTÄNDERUNGEN FÜR 1998

Schritt zurück nach vorne

Nicht zuletzt, um Grand Prix-Rennen wieder mit etwas mehr Action zu würzen, aber auch, um das Tempo der Autos zu drosseln, möchte der Motorsport-Weltverband ab 1998 Profilreifen, schmalere Autos und straffere Regularien für Bremsen einführen, wie die FIA nach einer Sitzung des Verbands Anfang Dezember in Monaco mitteilte.

Slick-Reifen, die in der Formel 1 seit 25 Jahren eingesetzt werden, sollen ab 1998 durch Profilreifen mit drei Rillen vorne und vier hinten ersetzt werden (siehe auch Report ab Seite 44). Die Rillen werden zwischen 10 und 14mm breit und 2,5mm tief sein. Sie sollen 50mm voneinander entfernt und in der Reifenmitte angeordnet sein. Zur Qualifizierung müssen nach einem Rennen mindestens 50% der Tiefe jeder Rille erhalten sein – weniger wird nur dann akzeptiert, wenn dies durch Autoschaden oder ähnliches verursacht wurde.

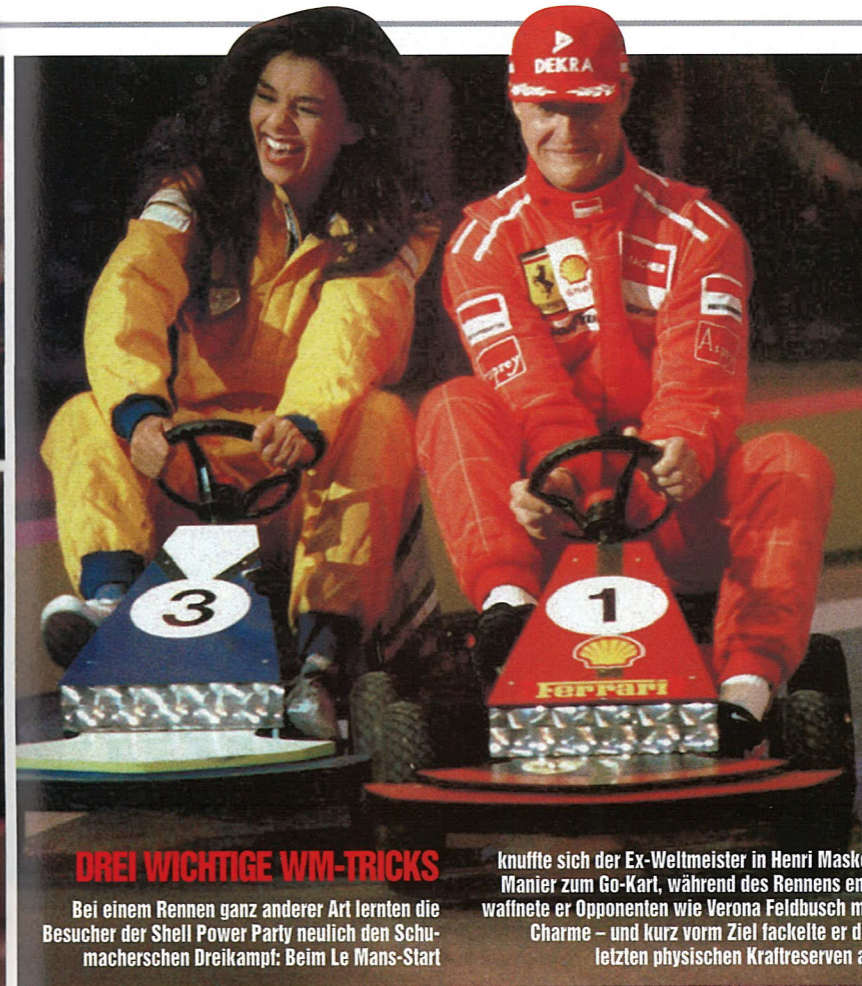
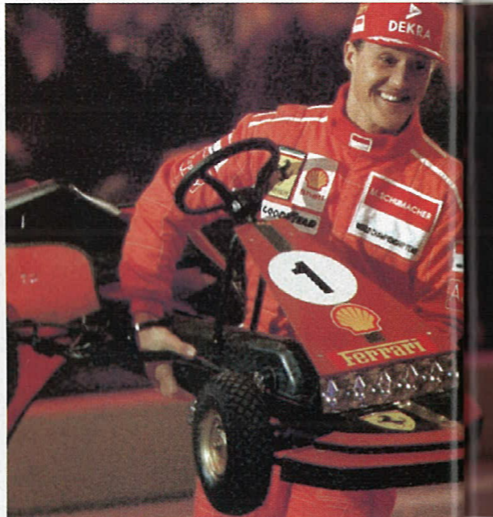


Ausgebremst: Ab 1998 unterliegt die Karbonbremse strengeren Richtlinien

Seit FIA-Präsident Max Mosley verkündet hat, ein Comeback von Profilreifen abzuwägen, wurde vielerorts kritisiert, wie wenig das als neues Reglement durchzusetzen und zu kontrollieren sei.

Um Kurvengeschwindigkeiten unter Kontrolle zu halten, sollen die Hinterreifen schmal bleiben, auch wenn viele Fahrer (und F1-Fans) auf ein Comeback der breiten Reifen im Stil der siebziger Jahre hofften.

Damit es trotzdem zu spannenden Überholmanövern kommt, sollen die Autos ab 1998 maximal 180cm breit – und damit 20cm schmaler – sein. Die letzte Reglementänderung soll Bremswege verlängern – und somit Überholmanöver denen überlassen, die bereit sind, Risiken einzugehen. Verwendete Materialien und Konstruktion der Kohlefaserbremsen unterliegen künftig strengeren Richtlinien; beispielsweise soll ab 1998 nur noch eine Brems Scheibe pro Rad zulässig sein.



DREI WICHTIGE WM-TRICKS

Bei einem Rennen ganz anderer Art lernten die Besucher der Shell Power Party neulich den Schumacherschen Dreikampf: Beim Le Mans-Start

knuffte sich der Ex-Weltmeister in Henri Maske-Manier zum Go-Kart, während des Rennens entwickelte er Opponenten wie Verona Feldbusch mit Charme – und kurz vorm Ziel fackelte er die letzten physischen Kraftreserven ab

Jaguar V10 im Heck des FW20?

Williams hat mit Castrol einen neuen Sponsor für 1997 gefunden. Der Motoröhersteller sponserte in der vergangenen Saison TWR Arrows, bei Williams ersetzt er elf, die bei Tyrrell schon zur Saison '96 kündigten. Bei den traditionell engen Verbindungen zwischen Castrol und Jaguar wird in Gerüchteküchen schon davon gemunkelt, daß Jaguar – Tochtergesellschaft von Ford – eines schönen Tages Williams' FW20 mit Fords V10 ausrüsten könnte!

Zusammenarbeit mit Tradition: Castrol und Jaguar



GP-KALENDER '97 BESTÄTIGT

Große Überraschungen sind im Grand Prix-Kalender für 1997 nicht zu finden. Statt 16 finden dieses Jahr 17 Rennen statt, wie die FIA am 6.12. verkündete. Im großen und ganzen sind die Termine identisch mit den in F1 Racing 12/96 veröffentlichten. Der GP von Österreich ergänzt den Kalender, verdrängt nicht, wie zeitweise befürchtet, Austragungsorte der letzten Saison.

Zum ersten Mal seit zehn Jahren findet 1997 wieder ein Grand Prix von Österreich statt – auf dem A1-Ring

Die Saison wird in Portugal enden, sofern Estoril entsprechend auf Vordermann gebracht wird; wenn nicht, wird der Abschluß ins spanische Jerez verlegt.



- 9.3. Australien (Melbourne)
- 30.3. Brasilien (Interlagos)
- 13.4. Argentinien (Buenos Aires)
- 27. 4. San Marino (Imola)
- 11.5. Monaco
- 25.5. Spanien (Barcelona)
- 15.6. Kanada (Montreal)
- 29.6. Frankreich (Magny-Cours)
- 13.7. England (Silverstone)
- 27.7. Deutschland (Hockenheim)
- 10.8. Ungarn (Hungaroring)
- 24.8. Belgien (Spa-Francorchamps)
- 7.9. Italien (Monza)
- 21.9. Österreich (A1-Ring)
- 28.9. Luxemburg (Nürburgring)
- 12.10. Japan (Suzuka)
- 26.10. Portugal (Estoril)

Briatore droht Italien mit Boykott

Flavio Briatore demonstrierte, wem er im Zweifelsfall die Treue hält, als er unlängst verkündete: „Sollte in Italien irgendwer wegen Sennas Tod verurteilt werden, dann wird das Ärger geben. Ich würde es nicht riskieren, mit meinem Team in ein Land zu reisen und dort zu arbeiten, wenn man dort für einen Unfall verurteilt werden kann. Todesfälle sind Teil des Spiels.“

Der Benetton-Boß bezog sich hierbei

auf das strafrechtliche Verfahren, das gegen das Team Williams dieser Tage eingeleitet werden soll. Die Anklageschrift (Verdacht auf fahrlässige Tötung von Ayrton Senna beim Grand Prix von San Marino 1994), soll voraussichtlich im Januar verlesen werden.

Von der italienischen Staatsanwaltschaft angeklagt sind Frank Williams, Patrick Head und Adrian Newey sowie zwei Streckenverantwortliche aus Imola.



Briatore (rechts): „Das wird Ärger geben“



Das Nachspiel geht weiter. Die italienische Staatsanwaltschaft verliert ihre Klage gegen Frank Williams und Mitarbeiter (wegen fahrlässiger Tötung Ayrton Sennas) im Januar



Erfolgskurs in den letzten Zügen?

Die Vorherrschaft von Williams über das restliche F1-Feld wird dem Team nach 1997 zunehmend schwerfallen.

Motorenlieferant Renault hat seinen Vertrag zum Ende des Jahres 1997 bereits gekündigt, nun muß sich Frank Williams vor Gericht auch noch damit herumschlagen, seinen Chef-Designer Adrian Newey vom Verlassen des Teams abzuhalten.

Ferraris Team-Direktor Jean Todt zählt zu den F1-Kennern, die Williams' Vorherrschaft auf die – von Newey entwickelte – überlegene Aerodynamik zurückführen. Neweys Aero-Mann Nr. 2, Eghbal Hamidy, ist bereits zu Stewart Grand Prix abgewandert; von McLaren-Boß Ron Dennis heißt es, er sei gewillt, Newey an die 5 Millionen Mark jährlich für seine Dienste abzutreten.

Newey führt als Hauptgrund für seine derzeitigen Probleme mit Williams allerdings nicht Geld an, sondern sein Verhältnis zum Chef – Frank Williams. Mehr in F1 Racing 2/97



Kümmert sich nicht ums Geld: Adrian Newey

Nigel: Vom Golfplatz ins Cockpit?

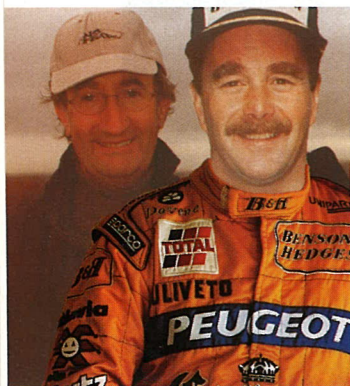
Die Nachricht schlug ein wie eine Bombe: Nigel Mansell flog mit Hubschrauber am 5. Dezember auf den Vorplatz des Teams Jordan, um sich einen Sitz anpassen zu lassen. Für einen dreitägigen Test, der Mitte Dezember in Barcelona über die Bühne ging. Dabei waren sich doch fast alle der sogenannten Experten einig: Mansell will sich nur mal wieder ins Gespräch bringen – und Jordans PR-Abteilung kann bei der immer noch immensen Popularität des Weltmeisters von 1992 auch nicht darüber klagen, wenn das Team mit ihm in Verbindung gebracht wird.

Rund 16 Jahre ist es her, daß Mansell in Österreich an seinem ersten F1-GP teilnahm. Nachdem er 1986 und '87 jeweils der mit Abstand schnellste Mann der Saison war, aber beide Male mit viel Pech – wer erinnert sich nicht mehr an den platzenden Reifen beim 86er Saison-Finale in Adelaide – vorbeischrammte, wechselte er zu Ferrari

und war in den nächsten Jahren trotz unterlegenen Materials der einzige, der Senna im haushoch überlegenen McLaren-Honda Paroli bieten konnte.

1991 ging's zurück zu Williams. '92 holte sich Mansell – mit neun Saison-Siegen (Rekord) – den WM-Titel.

1993 gewann er als erster amtierender F1-Champ die IndyCar-Serie und hatte eine Woche lang sogar beide Titel inne. Es folgte das F1-Comeback bei McLaren, das bei der gestörten Chemie zwischen ihm und Ron Dennis von vornherein zum Scheitern verurteilt war. Ob's bei Jordan was wird? Wer weiß. Einen Kämpfer wie Nigel sollte man nie abschreiben.



Bald auf dem Weg zu gemeinsamem Ruhm? Eddie Jordan und Nigel Mansell



Währungsreform bei Ligier

Das zweite Ligier-Cockpit neben Olivier Panis – traditionell für gutbetuchte Herren reserviert – geht 1997 definitiv an den japanischen Rookie Shinji Nakano (wie in *F1 Racing* 12/96 bereits angedeutet).

Der 25jährige Protegé von Ligiers Motoren-Lieferant Mugen hat bei den Franzosen vorläufig einen Einjahres-

vertrag unterschrieben und ersetzt somit die Peseten des bisherigen Ligier-Goldesels Pedro Diniz' in Zukunft durch japanische Yen.

Ein Deal, der sich für das Team gleich in mehrfacher Hinsicht lohnt. Erstens gibt's die Mugen-Triebwerke jetzt rund fünf Millionen billiger.

Zweitens bringt Nakano mit dem japanischen Stoßdämpfer-Spezialisten Showa einen weiteren zahlungskräftigen Sponsor mit ins Ligier-Boot.

Und drittens war die Japan-Connection auch sehr hilfreich beim Abschluß eines günstigen Liefer-Vertrags mit F1-Neueinsteiger Bridgestone, von dem sich nicht nur Ligier eine ganze Menge erhofft.

Wer denn nun in den Genuß dieses Ligier-Aufschwungs kommt, ob Einfädler Flavio Briatore oder Alain Prost, der dem Vernehmen nach kurz vor der Übernahme des Teams steht, war bis Redaktionsschluß nicht entschieden (Siehe Extra-Story rechts).



VILLENEUVE WILL NICHT SCHIKANIERT WERDEN

Den Kameras und Fotoapparaten haben die beiden frisch gebackenen Teamgenossen bei ihrem Sponsoren-Trip nach Kyalami/Südafrika noch freudenvoll zugezwinkert, als sie aber die Strecke vor Ort betrachteten, verging ihnen das Lachen: „Die Kurve gleich am Start haben sie umgebaut, total dämlich. Das vermasselt einem nun die ganze Runde“, schimpfte Villeneuve



Prost verhandelt weiter mit Ligier

Es sieht so aus, als solle der Name Ligier im kommenden Jahr aus der F1 verschwinden und durch den des vierfachen Weltmeisters Alain Prost ersetzt werden.

Doch Ligier ist seit über zwanzig Jahren dabei, und es bleibt abzuwarten, wie die FIA auf die Bitte um eine Namens-Änderung reagiert.

Nach dem neuen Concorde-Agreement (ab 1. Januar 1997 in Kraft)

jedenfalls würde Ligier dann seiner Reise-Vergünstigungen und Preisgelder verlustig.

Und auch die Ligier-Übernahme durch Prost ist noch keineswegs in trockenen Tüchern. Briatore wäre zwar bereit, Ligier zu verkaufen, und Prost hat auch Interesse, zuschlagen will er allerdings erst dann, wenn er von Peugeot die Zusage hat, daß er ab 1998 mit Motoren beliefert wird.

Eine Entscheidung, die dem französischen Automobil-Hersteller im Moment sicher nicht leicht fallen dürfte; besteht doch die Möglichkeit, in Zukunft mit Williams zusammenzuarbeiten. Und wie gerne Frank seine Motoren mit anderen Teams teilt, ist ja allgemein bekannt.



Alain Prost: „Oh wie froh wär ich mit Peugeot“

Als wären sie die besten Freunde auf dem Weg in den Biker-Urlaub. Doch in Wirklichkeit kommunizieren David Coulthard und sein Noch-Manager Tim Wright nur noch über ihre Anwälte.

So mache ich mich unbeliebt

Die 1200 Anwesenden waren sprachlos. Ron Dennis mißbrauchte bei der Gala anläßlich der Autosport-Auszeichnungen die Verleihung des McLaren BRDC-Preises an Darren Turner, um ätzende Kommentare zum Streit um das Concorde-Agreement abzulassen.

Später gab Ron zu, daß er dafür von Gattin Lisa gerüffelt wurde. „Da habt ihr mich ja in eine schöne Situation gebracht“, grinste er. Nicht wir, Ron, Du selbst!

Ausgezeichnet für extrem schlechtes Timing: Ron Dennis



Schwarze Flagge

Was soll das, Nigel?

Letzte Woche war ich mit Jody Scheckter Mittagessen. Jody war 1979 Weltmeister und stieg ein Jahr später – 30jährig – aus der Formel 1 aus. Nicht ein einziges Mal blickte er zurück, dafür machte er mit einer Firma für Waffen-Simulations-Systeme Geld wie Heu.

Aber jetzt, nach so vielen Jahren, scheint er doch rückfällig zu werden. Nicht als Rennfahrer, aber als Unterstützung für seinen Sohn Toby, der gerade beginnt, sich in der Formel Vauxhall (Formel Opel) einen Namen zu machen. Doch als wir uns trafen, merkte ich, daß Jody kaum älter aussieht als damals und daß er bemerkenswert fit ist. Und plötzlich fiel mir auf: Der Mann fuhr zwar in einer anderen Ära, ist aber dennoch lediglich drei Jahre älter als Nigel Mansell.

Wie ernst ist es Mansell eigentlich mit dem Jordan-Test? Und: Will ihn Jordan wirklich? Sicher, mit Ralf Schumacher im Team wäre ein erfahrener Mann als Partner mehr als sinnvoll. Aber

ausgerechnet Mansell? Hey, Scheckter galt zu seiner Zeit ebenfalls als schwieriger Zeitgenosse, vielleicht wäre er die Alternative...

„Eigentlich ist das alles viel zu blöd, um überhaupt etwas dazu zu sagen“, vertraute mir ein McLaren-Mitarbeiter an. „Ich kann Eddie Jordan gut leiden, und so was (Mansell) würde ich nicht mal meinem schlimmsten Feind wünschen.“

Seien wir mal logisch. Das Mansell-McLaren-Fiasko war absehbar, als sich zeigte, daß der McLaren kein siegfähiges Auto war. Ob Jordan das besser hinkriegt...?

Mansell liebt Geld, und Eddie mag es gar nicht, Brieftaschen für Fahrgagen zu öffnen. Für Benson & Hedges wäre Nigel natürlich ein Traum. Und auch Mr. Ecclestone schätzt Mansells Promotion-Wert.

Über eines sollten sich allerdings alle im Klaren sein. Mansell wird eine Riesen-Gage und den Nr. 1-Status fordern. Aber sein Teamkollege wäre Ralf Schumacher, und das sollte man nicht den Einfluß von Michael und Manager Willi Weber unterschätzen.

Die werden von solchen Ansprüchen gar nicht begeistert sein, die hätten viel lieber Martin Brundle als Ralfs Team-Kollegen.

Und was soll es überhaupt, daß Nigel den 96er Jordan testet. Daß der nicht genug Abtrieb entwickelt, weiß er doch schon. Das einzige, was es ihm bringen könnte, wäre also, daß er weiß, ob er einen F1 noch am Limit bewegen kann. Und über den neuen Jordan wissen wir noch gar nichts. Nur, daß der Peugeot-Motor auch 1997 höchst konkurrenzfähig sein wird. Doch erst, wenn Mansell das 97er Auto getestet und für gut – oder auch nicht – befunden hat, wird er sich entscheiden. Das ganze wird also noch dauern... und dauern... und dauern...

TONY DODGINS



Scheckter galt zu seiner Zeit auch als schwieriger Zeitgenosse, vielleicht wäre er eine Alternative



KLARTEXT
Eddie Irvine
FERRARI

Wieviel Geld gibst Du für Klamotten aus?
Eigentlich kaufe ich mir überhaupt keine Kleidung mehr. Ich trage inzwischen immer Cerutti.

Kochst Du gerne?
Ja. Vielleicht nicht besonders gut, aber da weiß ich wenigstens, was ich habe. Meine Spezialität sind Nudeln, aber Kartoffelbrei mag ich auch gerne.

Was mißfällt Dir am Reisen?
Nichts, jedenfalls nicht, wenn ich British Airways Erste Klasse fliege. Mit den Schlafsesseln macht mir das Reisen überhaupt nichts aus.

Was ist Dir an einem Mädchen wichtig?
Lange Beine, dicke Möpfe und ein schönes Gesicht. Und sie muß über sich selbst lachen können.

Was ist Deine Lieblingsstrecke?
Ganz klar Suzuka. Aber auch Magny-Cours gefällt mir sehr gut.

Wie fühlst Du Dich, wenn Du bei einem Rennen ausfällst?
Das kommt ganz darauf an, wie weit ich es bis zu den Boxen habe.

Möchtest Du später ein Team besitzen?
Ich würde gerne in der Formel 1 aktiv bleiben. Aber nicht als Team-Boß. Das wäre mir zu stressig.

Was hast Du für eine Ausbildung?
Ich habe diverse Grundschulen besucht. Zur Mittleren Reife oder gar zum Abitur hat es leider nicht gereicht.



Zweie auf einen Streich

Das Hin und Her zwischen Ferrari und Sauber ist beendet. Am Freitag, dem 29. November informierten Ferrari und das Sauber-Team darüber, daß sie in den kommenden zwei Jahren nun offiziell zusammenarbeiten werden.

Nach der vorzeitigen Veröffentlichung der Abmachungen durch Sauber hatte es zwar so ausgesehen, als würde die ganze Sache noch platzen, aber mittlerweile sind sich beide Parteien wieder einig.

Die Einzelheiten des Deals: Ferrari liefert V10 Motoren auf dem technischen Stand vom Saison-Ende '96 ins schweizerische Hinwil. Betreut und weiterentwickelt werden die Triebwerke von Ex-Honda/Ex-Ferrari-Motorenchef Osamu Goto und seinen Mannen. Auch heißen sie nicht mehr

Ferrari sondern Petronas V10. Auf Basis dieses Motors will Sauber-Petronas Engineering bis spätestens 1999 einen eigenen Motor entwickeln und einsetzen.

Doch nicht nur Hardware bekommt Sauber von Ferrari geliefert, der überaus erfahrene Ferrari-Test- und Ersatz-Pilot Nicola Larini gehört auch noch mit zum Paket.

Larini war von '89 bis '91 schon in der Formel 1 aktiv, konnte aber mit seinen jämmerlichen Autos von Coloni, Osella, Ligier und Lamborghini nie vernünftige Ergebnisse erzielen. Anschließend stieg er in die Tourenwagenszene um und betätigte sich als Ferrari-Test- und Ersatzfahrer. In dieser Funktion kam er zu drei weiteren GP-Einsätzen und holte dabei 1994 in Imola immerhin den zweiten Platz.



Ebenso wichtig wie die Rennfahrer-Qualitäten des Italieners, der 1993 DTM-Sieger wurde, dürften für Sauber seine Testqualitäten sein. Nicht nur weil er den Ferrari-Motor genauestens kennt, auch weil seine Aussagen bei der Chassis-Weiterentwicklung von unschätzbarem Wert sein dürften.

Fünf Jahre lang für Ferrari im Einsatz: Saubers neuer Mann Nicola Larini



F1 RACING-LOGO WELTWEIT ZU BESTAUNEN

1997 wird F1 Racing der Action näher denn je sein! Auch wenn Lola noch nicht in der allerersten Reihe mitmischen wird, setzt man in unserer Redaktion darauf, daß das Team mit der traditionell erfolgreichen Chassis-Vergangenheit viel über Bildschirme in aller Welt flimmern wird – weswegen F1 Racing einer der Sponsoren des Teams und seiner Fahrer ist!



Verstappen bei Tyrrell, Ken optimistisch

Nachdem Tyrrell neben Mika Salo jetzt auch noch Jos Verstappen verpflichtet hat, hat Onkel Ken zwei der vielversprechendsten jungen Fahrer unter Vertrag.

Nach der Katastrophen-Saison mit den unzuverlässigen Yamaha-Motoren setzt Tyrrell 1997 wieder auf Ford-V8-Power und hofft, daß der Finne und der Niederländer regelmäßig noch dabei sind, wenn die Zielflagge fällt.

„Das Team ist leistungsfähig, hat eine starke Design-Abteilung, und ich weiß aus Erfahrung, daß mit dem Ford V8 gute Ergebnisse zu erzielen sind“, war Jos' offizielle Stellungnahme anlässlich der Vertragsunterzeichnung.

Aber: Einerseits zeigte ihm Michael Schumacher 1994 bei Benetton zwar, was mit dem Motor möglich ist, als er die Renault-V10 auf dem Weg zum

WM-Titel regelmäßig bezwang, andererseits sagte ein Ford-V8-Pilot '96: „Der Ärger mit diesem verfluchten Motor ist, daß er zwar läuft und läuft, aber nicht gerade schnell.“ Dazu Ken: „Abwarten und Teetrinken.“

Ken Tyrrell glaubt, daß der neue Cosworth ED4 konkurrenzfähig sein wird, und daß Jos und Mika – falls Harvey Postlethwaite und Mike Gascoyne ein gutes Auto bauen, durchaus Chancen auf gute Ergebnisse haben.



Verstappen und Manager Rothengatter sind happy

möglich ist, als er die Renault-V10 auf dem Weg zum

Schumi und Shell fahr'n vorneweg

In Paris-Bercy zeigte Michael Schumacher der Konkurrenz beim jährlichen Kart-Masters mal wieder, was 'ne Harke ist. Und ebenso, wie sie hinter ihm nur die zweite Geige spielen konnten, erging es Event-Sponsor ELF. Denn Schumacher fuhr einen Ferrari-roten Kart und trug seinen Overall mit den Shell-Aufnehmern, während die Konkurrenz ELF-Blau trug.

Der das ganze Wochenende über locker gestimmte Schumacher verlor zwar das CIO-Open-Rennen um 0,03 Sekunden, nachdem er vom Gas ging, um es dem französischen Kart-Meister Christophe Vassort zu ermöglichen, an seiner Seite durchs Ziel zu fahren (und sich dabei leicht verschätzte), doch am Sonntag siegte er beim CIK-Rennen und brachte die Halle zum Toben, als er beim Staffelfahren vom letzten auf den zweiten Platz vorfuhr.

Wieder mal schnellster – wer auch sonst?



Schlesser will noch ein bißchen im Sand toben ÜBER STOCK UND STEIN UND DURCH WÜSTE WÜSTEN

Unfähig, im gesetzten Alter vielleicht ein, zwei Gänge zurückzuschalten, treten bei der kommenden Dakar-Rallye ganze fünf (!) ehemalige Formel 1-Fahrer an. 1997 wird der jährlich stattfindende Marathon über Stock und Stein, die Rallye durch Wüsten und Steppen, in der westafrikanischen Stadt Dakar starten und dort auch enden.

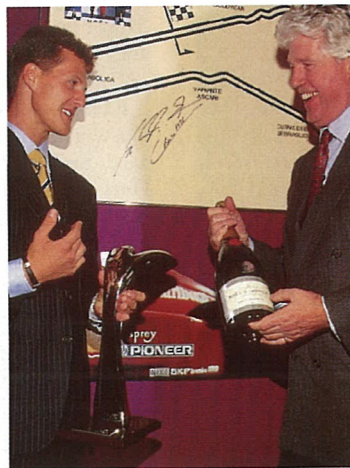
Sanddünen-Experte Jean-Louis Schlesser läßt sich für Seat durchrütteln, der einstige Ferrari-Pilot Patrick Tambay für das koreanische Ssangyong Team.

Des weiteren werden voraussichtlich Jacky Ickx, Philippe Alliot und Henri Pescarolo durch und über den afrikanischen Kontinent rasen.

Erster F1 Racing-Preis geht an Michael Schumacher

Damon Hill freute sich bei den diesjährigen Preisverleihungen der britischen Kollegen von *Autosport* über zwei Preise – als 'Rennfahrer des Jahres' in der internationalen und der britischen Wertung.

Leider nicht anwesend war der Preisträger des ersten von *F1 Racing* verliehenen Preises: Ferrari-Starfahrer Michael Schumacher. Er wurde mit einem Preis für die 'beste Vorführung auf der Strecke 1996' ausgezeichnet; einem weiteren Pokal für sein fantastisches Rennen im Regen von Barcelona am 2. Juni 1996. In fescher und stiltreuer F1-Manier nahm der Kerpener – bei Zwischenstop, terminlich irgendwo zwischen Monte Carlo, Kerpen, Maranello und dem Genfer See – die Auszeichnung in der Londoner Niederlassung des Nobel-Juwelierhauses Asprey's zwei Tage nach den *Autosport* Awards entgegen.



Dankend nimmt Michael Schumacher einen weiteren Pokal für seine historische Regenfahrt in Barcelona an

Bei der *Autosport*-Preisverleihung verpaßte der zweifache Ex-Weltmeister einige Überraschungen, so zum Beispiel die, als sich Martin Brundle vom siebenfachen Nascar-Stock-car-Champion Dale Earnhardt auf die Bühne bitten ließ. Die beiden schwelgten in Erinnerungen an 1990, als Brundle in der Iroc-Stock-car-Serie mitfuhr und -crashte. Brundles Pole Position beim letzten Rennen jener Saison war Earnhardt ein solcher Dorn im

ansonsten vom Erfolg verwöhnten Auge, daß er kurz vor dem Start „Martin, denk an die Kinder zuhause!“ ins Cockpit raunte.

Einen *Autosport*-Preis erhielt auch der Williams-Renault FW18. Aerodynamiker Adrian Newey nahm ihn dankend entgegen – noch im Namen des Teams. In der Branche erzählt man sich mittlerweile nicht nur hinter vorgehaltener Hand, daß das vermutlich Neweys letzter offizieller Job für das Weltmeister-Team war. Mehr dazu, sobald bekannt!



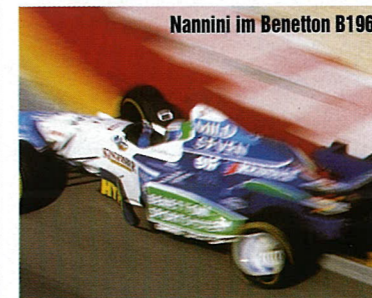
FRAU BARRICHELLO SPIELT ZWEITE GEIGE

Als sie Rubens das Ja-Wort zur Trauung gab, traute sich die 21jährige Silvana Giaffone nicht, auch nur daran zu denken, er würde den Hochzeitstermin verlegen. Genau das ist nun passiert: Die Hochzeit muß um eine Woche verschoben werden, da Rubens den Stewarts gegenüber Verpflichtungen hat.



WAS WÜRD SADRINE DAZU SAGEN?

Bei der Preisverleihung der MTV Awards in London verlieh Jacques Villeneuve unlängst den Smashing Pumpkins die Auszeichnung als 'bester Rock-Act'. Daß er dabei wegen seiner Unzufriedenheit mit dem neuen Renault-Motor Kontakt zu Yamaha aufgenommen haben soll, konnte auch Foto-Model Helena Christensen nicht bestätigen.



Letzter Einsatz für Nannini

Ein letztes Mal kehrte Alessandro Nannini im vergangenen Monat in die Formel 1 zurück und scheuchte einen Benetton B196 um Estoril; mehr als sechs Jahre nach dem Helikopter-Unfall, der seine F1-Karriere beendete, weil sein rechter Arm dabei abgetrennt wurde. Mit diesem Test löste Benetton-Teamchef Flavio Briatore ein Versprechen ein, das er 'Sandro' Nannini kurz nach dem Unglück gegeben hatte.

Im Verlauf der zwei Test-Tage hatte der 37jährige einen kleineren Unfall – ohne Folgen –, bevor er am letzten Nachmittag seine schnellste Zeit – weniger als drei Sekunden hinter Jacques Villeneuve, dem Testschnellsten jenes Tages – hinlegte.

Nannini fuhr bei diesen Tests mit Servo-Lenkung und einem Lenkrad, das es ihm ermöglichte, mit links zu schalten. Nach dem Test erklärte er, er wolle keine Formel 1-Rennen mehr fahren, sondern sich voll auf seine Aufgabe im Minardi-Team konzentrieren. (Siehe Extra-Story)

Pitlane Hero

GIORGIO ASCANELLI



Alter: 37
Nationalität: Italiener
Team: Ferrari

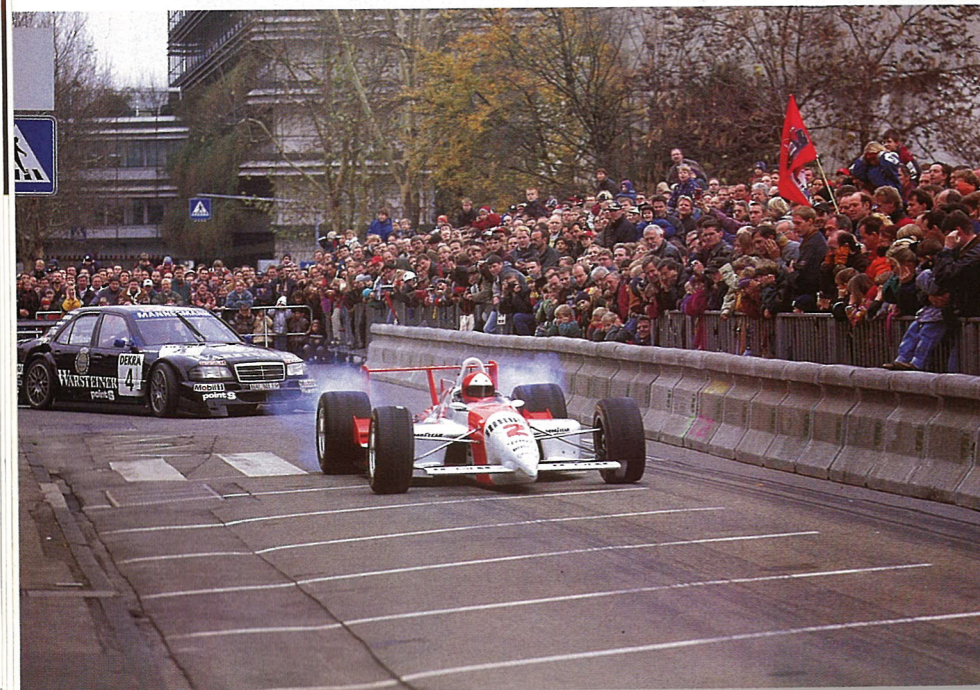
Sein Job: Chef der Ingenieurs-Truppe
Besondere Leistungen: Er hat mit allen F1-Weltmeistern seit '82 zusammengearbeitet.

Wen hält er für den besten?
Er vermeidet es, Vergleiche zu ziehen. Doch er kann sagen, daß die Arbeit für jeden von ihnen sehr anstrengend war, aber ihm auch viel Freude bereitet hat. Die engste Beziehung hatte er zu Ayrton Senna, mit dem er '92 und '93 bei McLaren arbeitete. Sennas tödlicher Unfall 1994 war ein schwerer Schlag für ihn.

Ist er in seinem Job der Beste?
Er hat für jedes Top-Team der F1 gearbeitet, wird folglich für einen der besten Ingenieure des GP-Zirkus gehalten. Kein Wunder, daß er sich für eine heiße Nummer hält. Seit Michael Schumachers Wechsel zu Ferrari 1996 ist er an den Strecken für alle Änderungen an Schumachers und Irvines Auto verantwortlich.

Ist Giorgio einer, der bei den Rennen hektisch wird?
Im Gegenteil. Da er so viele Jahre für diverse Teams gearbeitet hat, bleibt er immer cool. Und weil er weiß, was er kann. Er hat an der Uni von Bologna '83 seinen Abschluß als Mechanik-Ingenieur gemacht und ab '85 für Ferrari gearbeitet. '90 ging es zu Benetton, '92 zu McLaren, und '95 kehrte er zu Ferrari zurück, weil sich seine Frau in England langweilte.

Kann Schumacher mit Ferrari Weltmeister werden?
Schumacher hat seiner Meinung nach wiederholt bewiesen, daß er mit Ferrari siegen kann. Nicht so sicher ist er, ob Ferrari seinen Teil beitragen kann. Andere Teams, so denkt er, arbeiten noch immer besser als die Scuderia. Und 17 Jahre ohne Titel deuten auch darauf hin, daß das Schicksal Ferrari nicht gewogen ist!



Unheimliche Benz-Tests

An einem Samstag Mitte November erlebten einige durch Stuttgart Bummelnde eine heftige Überraschung: Mercedes-Benz fuhr auf. Auch wenn es mancher Passant vermutete, handelte es sich hierbei keineswegs um einen Test der Untertürkheimer Motorenschmiede.

In Wirklichkeit schmissen sich Mika Häkkinen und Al Unser Jr. ins Zeug, um Mercedes' Party zum Saisonende stilvoll einzuleiten. Einen Boxenstopp-Wettbewerb zwischen dem F1- und dem IndyCar-Team gewannen... die F1-Mechaniker.



Mercedes' Formel 1 weist dem IndyCar den Weg



Und der Silberpfeil erinnert an Benz' Herkunft

Jean Todt

FERRARIS SPORT-CHEF BLEIBT – TROTZ KRISEN – ZUVERSICHTLICH

Was ist in der Saison '96 verkehrt gelaufen?

Zuverlässigkeitsprobleme, die Verspätung des Autos, etc. Lauter Kleinigkeiten, eine nach der anderen. Dann war das Auto viel schwieriger zu fahren und abzustimmen als erwartet, und schließlich hatten wir auch noch einen komplett neuen Motor. Mit einem neuen Motor verliert man normalerweise ein bis zwei Jahre, so gesehen ist es sogar gut gelaufen.

Hat der zweite WM-Platz vor Benetton für Sie die Saison dann letzten Endes gerettet?

Jedenfalls war es nach all den Rückschlägen ein schönes Comeback. Nach Kanada, Frankreich, Silverstone und Budapest fragte ich mich nur noch: 'Was geht als nächstes schief?' Doch dann ging es zum Glück wieder aufwärts. Wir sind zwar noch kein Siegerteam, aber dem Siegerteam dicht auf den Fersen, also auf dem richtigen Weg.

War der Wechsel vom V12 zum V10 richtig?

Daran hatten wir nie Zweifel. Damit haben wir einen Weg beschritten, den andere schon erforscht hatten. Nur, daß wir vom V10 null Ahnung hatten. Es gab Probleme mit Vibrationen, Motortemperatur und so weiter. Und dann hatten wir noch die Probleme, von denen wir nicht wußten, warum wir sie hatten. Strategie-Fehler, Pech, solche Sachen eben.

War die Situation sehr deprimierend?

Jammern bringt überhaupt nix. That's Racing. Was hätten wir denn erwarten sollen? Die WM? Der Titel war nicht drin. Siege? Wir haben dreimal gewonnen. Poles? Davon hatten wir vier. Alles in allem ein positives Ergebnis also.

Wie sehen Sie Michael Schumacher nach einem Jahr Zusammenarbeit?

Daß er der beste Fahrer ist, weiß jeder. Doch er ist auch ein toller Typ, sehr menschlich, sehr daran interessiert, andere zu verstehen, sehr kooperativ und überhaupt nicht abgehoben.

War es frustrierend, Michael unter Vertrag zu haben und ihm dann ein schlechtes Auto zu bieten?

Wahrhaftig! Aber ich wußte immer, daß etwas Positives passieren würde. Ich wußte, wo wir standen. Aber in diesem Geschäft hat es keinen Zweck, darüber zu reden, man muß es den

Leuten auch zeigen. Doch selbst während unserer Pechsträhne wußte ich, was wir können, und träumte von den kommenden Rennen.

Michael kündigte an, daß er drei Rennen gewinnen wolle. Sind Sie überrascht, daß es geklappt hat?

Wenn man sich den Saison-Verlauf anschaut, war das eine ganz schöne Herausforderung. Aber wir haben's geschafft. Und 1997 werden wir – so hoffe ich – definitiv in einer besseren Position sein.

War Spa für Sie der Saison-Höhepunkt?

Spa war für uns alle ein phantastischer Sieg. Das Team hatte eine gute Strategie geplant, und auch ansonsten paßte alles zusammen. Michael hat eine Menge Selbstvertrauen, doch er weiß auch, daß er ein gutes Auto, eine gute Strategie und das ganze Team hinter sich braucht. Und das Team stand wirklich geschlossen hinter ihm.

War es auch Michael Schumachers bestes Rennen?

Wahrscheinlich war Spanien spektakulärer und emotionaler. Aber ich habe Spa am meisten genossen, weil es das Licht am Ende des Tunnels bedeutete. Monza war anders, war nach Spa. Spa war das Rennen, das uns frischen Wind brachte.

Sind Sie zufrieden mit Eddie Irvine?

Eddie hat eine sehr gute Einstellung. Er hat eine nicht leicht zu akzeptierende Situation akzeptiert. Er ist ein ganz anderer Typ, ging seinen eigenen Weg. Was Michael sogar gelegentlich geholfen hat. Auch kommt er gut mit ihm klar. Ja, ich bin zufrieden mit Eddie.

Sie haben gesagt, daß Sie kein 'Ein-Auto-Team' wollen. Was wird sich ändern?

Eddie wird mehr testen. Wir werden enger mit ihm zusammenarbeiten. Da-

für erwarte ich von ihm mehr Einsatz, mehr Training und volle Konzentration auf unser Ziel.

Ist dieses 'Ziel' die WM '97?

Schwer zu sagen. Auf jeden Fall werden wir besser sein. Aber wenn ein Genie ein Auto baut, das zwei Sekunden schneller ist...? Obwohl ich weniger an Genie als an harte Arbeit glaube. Unser Ziel ist, uns zu verbessern. Was Fahrer- und Konstrukteurs-Titel betrifft, ist jede Voraussage problematisch. **1**

„Ich habe Spa am meisten genossen, weil es das Licht am Ende des Tunnels war“



Das Jahr neigt sich dem Ende, und die Flut an Leserbriefen nimmt kein Ende. Anlaß für sind diesmal Teamchef Eddie Jordans Verhalten gegenüber dem Barrichello-Fanclub, wieder mal das liebe Geld Michael Schumachers, RTL und Neid (beides scheinbar Evergreens), unser Kolumnist Gerhard Berger, der Hype um Heinz-Harald Frentzen und ein Statistikdetail, dem in der Tat mehr Beachtung zukommen sollte – und wahrhaft unnötiger Nationalismus...

Eddie paß auf

Eddie Jordan möchte sich auf kein Wortgefecht mit Rubens einlassen und gibt dazu keinen Kommentar. Nun möchte ich aber die Fangemeinde der Formel 1 über die angebliche Gelassenheit von Herrn Jordan und dessen Team aufklären.

Der R. Barrichello Fanclub Germany plante seit Juni 1996 einen Besuch der Werkhallen des Jordan Grand Prix Teams. Der Termin stand fest und alle organisatorischen Dinge waren geklärt. Die Besichtigung war für Freitag, den 8.11.1996 geplant. Sage und schreibe

am 4.11. sendete Jordan GP ein Absagefax an unseren Fanclub und ließ so die Reise platzen. Als Gründe wurden die von *F1 Racing* gedruckten Äußerungen von Rubens angegeben. Dazu noch der freundliche Hinweis, wir



sollten doch bei Stewart GP nachfragen, ob dieses uns am 8.11. ersatzweise aufnehmen würde.

Sicher sind die Äußerungen von Rubens nicht sehr loyal. Nach vier Jahren auf der Stelle treten und dem Fallenlassen nach der R. Schumacher-Verpflichtung kann man aber kaum eine wohlwollende Stellungnahme

verlangen. Jordan hatte es auch nicht nötig, ein paar Worte des Dankes an Rubens zu richten. Dieser hatte immerhin die Ergebnisse für das Team eingefahren, welche zugegeben recht spärlich waren.

Michael Schumacher fuhr 1991 für Jordan und fühlte sich dann zu besserem berufen. Wie alt wird sein Bruder bei diesem Team?

FALK EILLAN, FULDA

Geld hin, Schumi her

Wenn ein Formel 1-Pilot den Formel 1-Begeisterten ein spannendes, erfolgreiches Rennen liefert, die Geldgeber zufriedenstellt und dem Team sachdienliche Hinweise zu der Entwicklung des Boliden geben kann, dann ist er ein guter Formel 1-Pilot. Und wenn ein solcher Fahrer von einem Renn-Team \$50 Millionen Gage angeboten bekommt und diese dann annimmt, beweist er doch, daß er kein Idiot ist (jeder nimmt das, was er kriegen kann).

Verständlich ist es auch, daß ein Formel 1-Pilot in seinem Herkunftsland von

den Medien bevorzugt behandelt wird, das ist schließlich in jedem Land so. Freuen wir uns doch einfach über diese Tatsache, haben wir doch (fast) alle darauf warten müssen, daß die deutschen Formel 1-Piloten endlich mal wieder zu sehen sind (wem das zuviel wird, der soll doch Angeln gehen). Zugegeben: Formel 1-Fanartikel sind wirklich teuer, aber das sind Tannenbäume, Bier und Brötchen auch. Alles eine Frage der Relation. Zu guter Letzt: Wer ernsthaft meint, daß ein Schumi zuviel Geld verdient, der soll es ihm doch einfach nachmachen, spätestens dann hört diese neidvolle Maulerei auf!

HANSI, MÜNSTER

Empfehlung für RTL

Niki Lauda sollte doch bitte 1997 seine unschönen Bemerkungen über Damon Hill unterlassen; z.B.: „Er fährt wie eine alte Großmutter“. Er heizte damit im vergangenen Jahr des öfteren das Publikum im Studio auf, welches dann mit Beifall und Johlen reagierte. Mit wenigen Ausnahmen. Solche Leute kann man nicht als Formel 1-Fans bezeichnen.

HEINZ RANK, SCHLEIZ

Hündisch ergeben!@?

Da hat doch ein Formel 1-Fan, der zumindest glaubt, daß er einer ist, immer noch nicht begriffen, daß es auch in der F1 Ausnahmehelden gibt, wie zum Beispiel Michael Schumacher oder auch Ayrton Senna (ein Fan kennt weitere Namen). Dann nennt Tobias Wallat (echodrom, *F1 Racing* 12/96) uns wirkliche Fans auch noch 'hündisch ergebene Verehrer'. Das ist wirklich der Gipfel puren Neids gegenüber Menschen, die nun einmal, aus welchen Gründen auch immer, mehr Talent besitzen als der

'Normalbürger'. Nicht zu verleugnen ist, daß ein gewisses Kapital eine Rolle spielt. Aber wie heißt es so schön: Jeder ist seines eigenen Glückes Schmied!

Der Hammer des Schreibens ist, daß die Äußerungen von einem Mann wie Niki Lauda als Senf bezeichnet werden. Ein weiterer Grund, daß dieser Schreiber mit Sicherheit kein eingefleischter Formel 1-Fan ist. Ich persönlich nenne das ganze Respekt haben, stolz sein auf die Leistungen anderer, sei es Sportler oder auch derer, die in anderen Bereichen tätig sind.

Ist ein Ziel erreicht, lockt die nächste Herausforderung!

JÖRG MATYSEK, ZIEGENHAIN

Berger rules OK

Zunächst möchte ich Ihre Zeitschrift loben, als eine der wenigen in Deutschland erhältlichen Publikationen, die auch Gerhard Berger-Fans einiges zu bieten hat. Speziell in *F1 Racing* 11/96 ('Musketier'-Bericht), der ihm überraschend viele Seiten widmete. Vielen Dank für diese Toleranz, die in Deutschland nicht alltäglich ist.

JULIA THOMA

Was ist wirklich dran an Frentzen?

Was ist denn nun wirklich dran am Mönchengladbacher mit dem immerzu breiten Grinsen auf dem Gesicht, der trotz nicht gerade überzeugenden Leistungen selbst einen so abgeklärten Teamchef wie Frank Williams zu Begeisterungstürmen hinreißt? Wurde er all die glanz- und ruhmlosen Jahre bei Sauber wirklich nur unter seinem Wert geschlagen und steckt in ihm tatsächlich der zukünftige Weltmeister? War das Auto aus der Schweiz wirklich ein Häufchen Elend auf Rädern, so daß auch das 'Talent' Frentzen dem Auto

nicht auch nur eine Spur von Beständigkeit und Leistung abringen konnte?

Was ich mir in all den Jahren mehr als einmal gewünscht habe, ist, daß ein Michael Schumacher nur ein einziges Mal in einem Sauber ein Rennen fährt, um zu sehen, was ein Doppelweltmeister aus dem Auto holen kann. Dann hätte man die Leistungen eines Frentzen besser einordnen können.

Was also noch? Vielleicht, daß ein Senna schon 1994 HH als seinen Nachfolger gesehen haben wollte? Naja, zu diesem Zeitpunkt hat er ja auch nicht die kommenden Jahre eines HH bei Sauber mitverfolgen können. Zudem waren damals auch noch andere der festen Überzeugung, daß der Mönchengladbacher auch bei einem eher zweitklassigen Team viel mehr erreichen und aus dem Auto rausholen kann, als er das dann tatsächlich getan hat...

Also, was kann man von Frentzen '97 erwarten? Den Titel? Einen Sieg? Punkte?

DIANA WEBER, ESSLINGEN

Übrigens...

Williams hat seine acht Konstrukteursweltmeisterschaften sicher in kürzerer Zeit als Ferrari erreicht, doch der Vergleich im 'Saison Rückblick 1996' (*F1 Racing* 11/96) ist nicht ganz fair. Hätte es den Konstrukteurstitel nicht erst seit 1958, sondern schon von Anfang an gegeben, wäre Ferrari noch dreimal Meister geworden ('52, '53, '56) und hätte schon elf Titel! Wann wird Williams diese Zahl wohl erreichen? Doch das sind nur Kleinigkeiten. Auch die November-Ausgabe von *F1 Racing* war, wie die vorigen Ausgaben, gelungen: Sachlich, kompetent, schöne Bilder. Weiter so!

CHRISTIAN BEYKIRCH, WIESBADEN

BRIEF DES MONATS

Wehret den Anfängen

„Aber so sind sie eben, die Briten.“ Wenn ich solche Statements wie aus dem Leserbrief von Reinold Neumann in *F1 Racing* 11/96 lese, läuft es mir eiskalt den Rücken hinunter. So sind nämlich auch die Türken, die Juden und die Kanaken im allgemeinen. Geht es denn diesen Idioten nie in den Hohlshädel, wie dumm, gefährlich und außerdem ungerecht solche pauschalen Vorurteile sind? Und gerade, wie unzutreffend in der Formel 1. So ist Damon Hill einer der wenigen wirklich Fairen in diesem Sport, was wahrscheinlich nicht nur daran liegt, daß er nicht ein einfach zu großer Junge mit nur „Brumm brumm“ im Kopf ist, sondern auch in sportlichem und fairem Geist aufgewachsen ist. Sehen Sie sich doch mal John Watson und Ben Edwards an. Briten bis auf die Knochen und gleichzeitig die Seele der Formel 1; freuen sich über jede

gute Aktion, schimpfen über jede schlechte und kehren sich einen Dreck darum, welcher Nationalität der jeweilige Fahrer angehört.

KLAUS GRENZBACH, CH-RIFFERSWIL



Der Sport soll im Vordergrund bleiben – und nicht die Reisepässe der Fahrer

SUTTON IMAGES

1A F1-ORDNER ZUM ORDERN!



BESTELLCOUPON

Ich bestelle F1 Racing-Ordner à DM 20,00*

Name, Vorname

Straße

PLZ

Ort

Datum

Unterschrift

* Das Angebot gilt für den Versand innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Versand ins Ausland auf Anfrage.

Coupon ausschneiden und an folgende Adresse senden:

F1 Racing Ordner, Special-Interest!

Waldstr. 70, 63128 Dietzenbach

WICHTIG: Kein Bargeld, keine Briefmarken. Schecks bitte an HAYMARKET MAGAZINES LTD. richten. Pro Ausgabe bitte einen Scheck ausstellen!



Die **Rock** Fraktion

WIE STARTE ICH EIN TEAM?

ALLES ÜBER STEWART GP

JACKIE AUF DER ÜBERHOLSPUR

Seite 32

PAUL STEWARTS TAGEBUCH

Seite 38

DIE PERSPEKTIVEN FÜR FORD

Seite 40

DIE CHANCEN FÜR STEWART

Seite 41

BARRICHELLO UND MAGNUSSEN

Seite 43

FOTOS VON TERRY O'NEILL



Es war einmal in Schottland

DREI WM-TITEL
SIND DEM MANN
NICHT GENUG:
JACKIE STEWART
WILL AUCH ALS
KONSTRUKTEUR
GEWINNEN

STORY VON TONY DODGINS

Mein Bruder Jim ist acht Jahre älter als ich“, sagt Jackie Stewart. „Er fuhr seine ersten Rennen auf einem MG TC und bekam bald ein Angebot, für die Ecurie Ecosse zu fahren. Sowohl Jaguar als auch Aston Martin waren bald davon überzeugt, daß er ein ausgezeichnete Sportwagen-Pilot war. Ich begleitete ihn zu Sprints, Bergrennen und Speed-Trials. Noch immer habe ich meine Autogramm-Sammlung aus diesen Tagen, und zwar sicher im Safe gebunkert. Jimmy nahm 1953 auf einem Cooper Bristol am britischen GP teil und war bis zu seinem Abflug in der Copse Corner der bestplatzierte britische Fahrer. Und ich war dabei!“

Wenn Stewart aus dieser Zeit erzählt, klingt er wie ein Super-Fan, seine Augen funkeln vor Begeisterung. „Ich bin Legastheniker und ging mit 15 von der Schule ab – worüber alle anderen ebenso erleichtert waren wie ich. Anschließend arbeitete ich in der Familien-Werkstatt in Dumbarton.“

Ein Jahr lang verkaufte Jackie Benzin und sorgte dafür, daß der Werkstatt-Vorplatz der ordentlichste von ganz Schottland war. „Wer für den Vorplatz verantwortlich war, mußte auch Reifen flicken“, erklärt Jackie. „Als nächstes arbeitete ich in der Ölwechsel-Grube und begann eine Lehre mit dem Ausbildungsziel ‘Reisender Mechaniker’.“

Ich fing an, Autos für andere Leute vorzubereiten. Speziell zwei für einen Mann namens Barry Filer. Der kam aus einer außerordentlich wohlhabenden Familie, die ihm aber das Rennfahren untersagt hatte. Er hatte einen metallicblauen AC Bristol mit Chromspeichen-Felgen und roten Ledersitzen sowie einen Porsche Super 90. Gefahren wurden sie von einem gewissen Jimmy McKinnis. Sie waren immer makellos, und zur Belohnung ließ mich Barry Filer an einem Sprintrennen in Ayrshire teilnehmen. Ich wurde Zweiter hinter einem Farmer aus Newcastle auf einem TVR. Und als Barry dann einen Marcos erwarb, kam die Sache langsam ins Rollen.“

Jackie fuhr anfangs unter dem Pseudonym A N Other (Ein Anderer), da schon die Aktivitäten seines Bruders Ma Stewart reichlich gestreift hatten.

„Jimmy hatte diverse Unfälle, einen in einem Aston DBS3 in Le Mans – er flog aus dem Auto und erlitt einen komplizierten Ellbogenbruch. Im folgenden Jahr überschlug er sich beim Frühlings-Treffen in Silverstone in einem Jaguar D-Type. Ein paar Wochen später beim 1000-Kilometer-Rennen am Nürburgring war er dreißig Minuten lang unter seinem Auto eingeklemmt, während der Sprit aus dem Tank lief. Danach beschloß er, es gut sein zu lassen.“

Meine Mutter litt unter all dem ganz schön und vermutete nie, daß es in der Familie einen zweiten Rennfahrer gab, da ich ja offiziell nur Autos für andere Leute vorbereitete. Gelegentlich stand zwar in der Lokalzeitung, dem *Lennox Herald*, ‘Fahrer aus Dumbarton gewinnt Rennen’, später dann auch ‘A N Other, Bruder von Jimmy Stewart...’. Doch meine Mutter, irgendwie typisch Frau, wollte die Realität nie wahrhaben, dachte wohl bei sich: ‘Das kann auf keinen Fall Jackie sein.’ Während meiner ganzen Karriere gestand sie sich niemals ein, daß ich ein Rennfahrer war. Das Thema kam zu Hause auch nie zur Sprache.“

Anfangs hatte Stewart keine großen Erwartungen und gibt zu, daß er von seinem Talent selbst überrascht war. „Ich trat im Süden mit einem Standard-E-Type – unserem Werkstatt-Vorführgewagen – an. Da führen Leute mit Leichtbau-E-Types, ich besiegte sie – und dachte: ‘Jesus Christus...’. Ich meine, ich hatte mich immer für einen einfachen Durchschnitts-Schotten gehalten!“

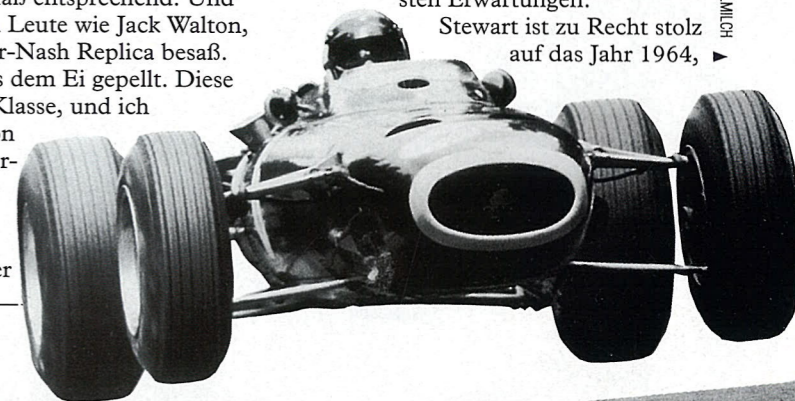
David Murray (von der Ecurie Ecosse) war ein sehr anspruchsvoller Mensch. Er logierte nur in den besten Hotels, schien sehr gut zu leben und trank Wein statt Bier. Er war immer exquisit gekleidet, daran kann ich mich noch genau erinnern, und zwar immer exakt dem Anlaß entsprechend. Und da waren auch Leute wie Jack Walton, der eine Frazer-Nash Replica besaß. Immer wie aus dem Ei gepellt. Diese Leute hatten Klasse, und ich lernte mehr von ihnen als von irgendjemandem. Auch wenn ich nur ein Mechaniker

war und nach Glasgow und zurück fuhr, um Jaguars von ihren Besitzern abzuholen und sie ihnen zurückzubringen. Darunter Leute wie John Stenhouse von Stenhouse & Partners, der neben seinem blauen E-Type auch noch einen Rolls-Royce besaß. Oder Ronald Teacher von der Teacher Whisky-Dynastie, der einen Bentley hatte. Schon als Kind beobachtete ich das Verhalten dieser Leute und ihre Art, sich zu kleiden, aufs genaueste. So wußte ich schon sehr früh, wie ich mich zu benehmen hatte. Ich lernte schon früh, was Stil war.

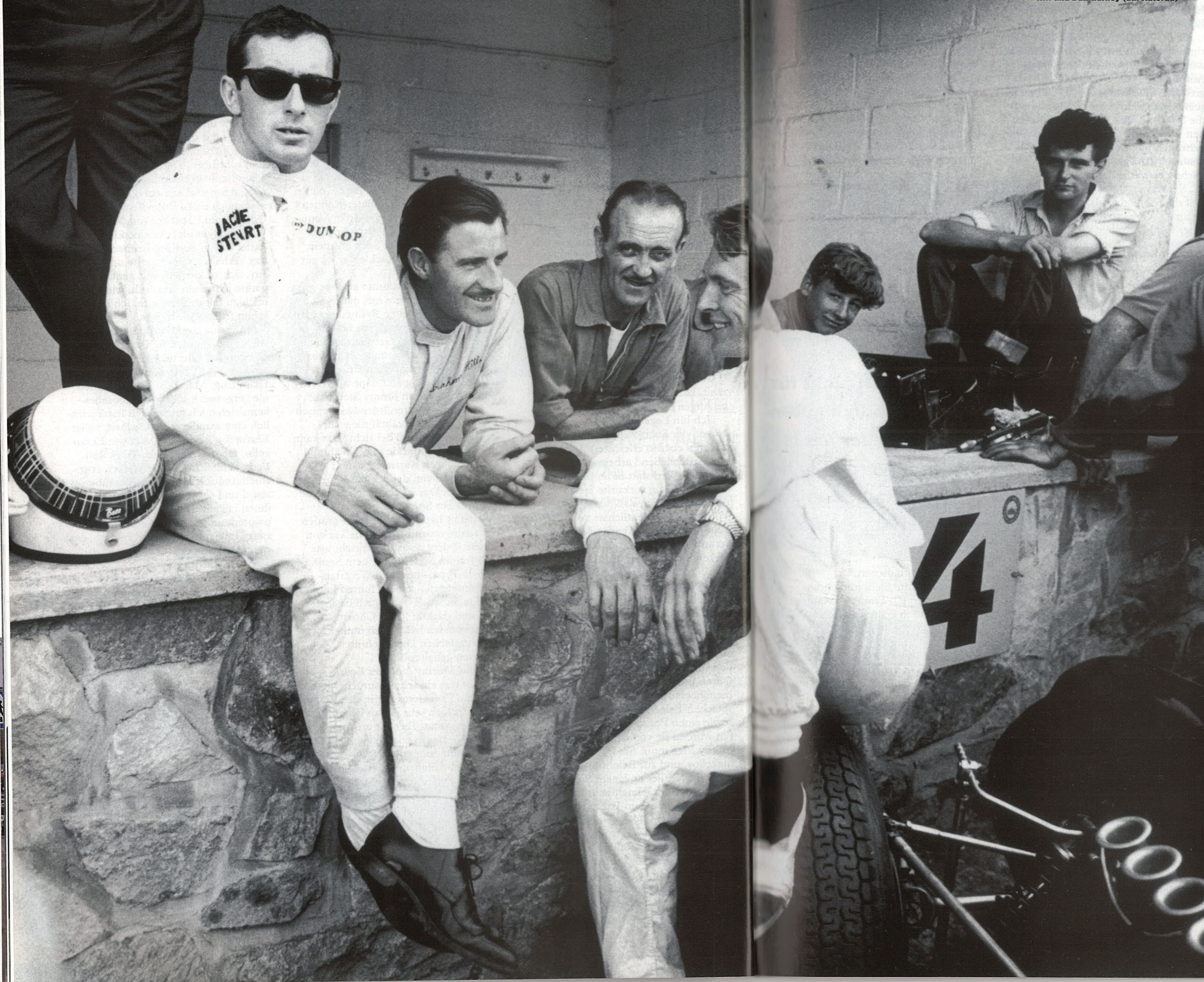
Ich meine zum Beispiel, daß ich sah, wie John Coombes in Turnbury seinen Cooper 500 fuhr und dabei seinen strahlend gelben Rennanzug und Helm trug. Makellos! Das werde ich nie vergessen – und John Coombes kenne ich noch immer. Ich hatte wirklich eine wundervolle Kindheit, voller Ehrfurcht, wenn ich Leute wie Entacelin, George Abecassis, Tony Rolt, Peter Whitehead, Peter Walker, Ivor Bueb und solchen Jungs gegenüberstand und sogar Autogramme von ihnen bekam. Das waren die Rohdiamanten, und dann erst die polierten: Lofty England und John Cooper – das waren Legenden!

Meine Karriere hat mich so befriedigt, weil ich zuerst als Fan meines Bruders zu den Rennstrecken fuhr, dann Mechaniker wurde, anschließend Leute wie Phil Hill kennenlernte und schließlich viel mit Graham Hill und Jim Clark zusammen war. Später teilte ich mir mit Jimmy sogar ein Appartement und lebte wie ein Gangster in John Whitmores Haus in Essex, einer wirklich imposanten Villa. Im Garten hatte er seine eigene Landebahn, und sein Taufpate war der Herzog von Gloucester. So was zu sehen und so leben zu können, übertraf meine kühnsten Erwartungen.“

Stewart ist zu Recht stolz auf das Jahr 1964, ▶



Jackie Stewart (mit Sonnenbrille)
entspannt sich in der Box mit Graham
Hill und Dan Gurney (auf Autorad)



als er in 26 verschiedenen Autos an 53 Rennen teilnahm und dabei 23 Mal siegte. Aber es dauerte bis 1968, bevor – wie er sich ausdrückt – die Rakete abhob. „Dann wurde ich heimatlos. Ich verdiente £100.000 und kaufte mir in Schottland ein großes Haus für £11.500, was damals viel Geld war. Doch ich lebte dort nur sieben Monate, bevor ich es für £21.500 verkaufte und in die Schweiz zog.“

Ich verstehe auch die jungen Fahrer von heute. Wahrscheinlich besser, als die meisten anderen. Denn ich habe das alles selbst durchgemacht. Von der Nichtbeachtung bis zum Superstar. Ich kann mich nicht mal an meine zweite WM erinnern. Selbst den Cup konnte ich nicht selbst abholen, das mußte Helen tun. Es wird immer soviel davon geredet, wie beschäftigt die Fahrer doch heute sind... Ich war damals an einem Tag in fünf oder sechs Ländern. Ich hatte Verträge mit Ford, Goodyear und Elf. Sie setzten mich häufig ein, und wenn ich beispielsweise in Südamerika unterwegs war, frühstückte ich im einen Land, Mittag gab's im nächsten und Abendbrot wieder woanders. Kolumbien, Argentinien, Brasilien, Venezuela....

Preise verleihen, Preise erhalten. All das lief oft so schnell hintereinander ab, daß ich kaum mehr wußte, wo ich war und worum es eigentlich ging. Wenn ich die Jungs heute sagen höre: 'Oh, ich kann dies nicht tun oder jenes nicht tun', dann weiß ich genau, was in ihnen vorgeht. Ich weiß genau, was Damon jetzt durchmacht und wie Jan oder auch Rubens sich momentan fühlen. Rennfahrer sind harte Burschen. Aber mental sind sie ziemlich zerbrechlich und sensibel, weit mehr, als die Leute sich das vorstellen.“

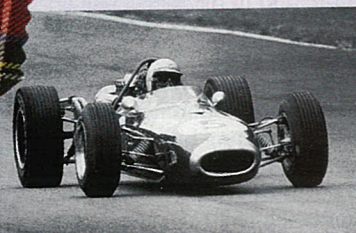
Während wir uns unterhalten, fährt uns Jackies Fahrer, der seit 17 Jahren bei ihm beschäftigt ist, zu einem Foto-termin. „Morgen Nachmittag werde ich mit Rubens verbringen. Wir werden Sachen machen, die er noch nie gemacht hat, von denen ich aber weiß, daß er sie machen muß“, sagt Stewart. „Ich werde das genießen, denn ich weiß, daß ich Jan und Rubens auf einen Weg bringe, den sie nirgendwo anders gehen würden. Obwohl ich nicht erwarte, daß sie es zu schätzen wissen, weil sie es wohl nicht für wichtig halten. Aber es ist wichtig. Ich hatte das Glück, schon früh zu erfahren, wie wichtig es ist, gewisse Sachen voll auszukosten und dabei auch noch zu lernen. Wahrscheinlich hatte ich viel Glück, daß ich einen David Murray hatte; und dann Tony Rudd, ▶

PHOTO: SCHLEIERMILCH

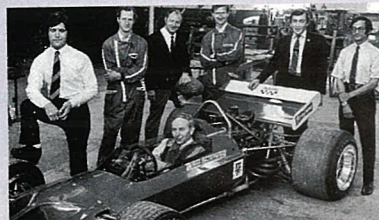
Umschulungen anderer Weltmeister



Jackie Stewart ist nicht der erste Champion, der sich als Team-Boß versucht, wohl aber der erste, der nicht im Cockpit seines Teams sitzen wird.



Jack Brabham erkämpfte mit seinem Brabham-Repco den Titel 1966



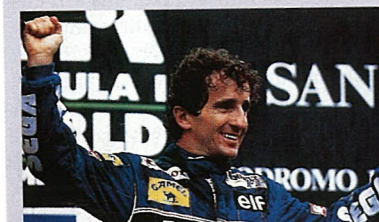
John Surtees führt seinen neuen Formel 1 bei Oulton Parks Gold Cup 1970 vor



Graham Hill, Weltmeister '62 und '68, fuhr mit seinem Team nicht sonderlich gut



Auch Emerson Fittipaldi's zwei Fahrertitel waren kein Garant für Erfolge im eigenen F1



Alain Prost wird möglicherweise der nächste Ex-Weltmeister mit eigenem Team

Ken Tyrrell, Raymond Mays und Louis Stanley.“

Als der Motorsport Ende der Sechziger mehr und mehr kommerzialisiert wurde, war Stewart der charismatische Anführer, der die F1 zu immer größerer Beliebtheit führte. Da waren seine langen Haare, die Mützen und die Sonnenbrillen. Sie sorgten für hohen Wiedererkennungswert, und man vermutet, daß der gerissene Ex-Mechaniker ganz genau wußte, wie wichtig es war, aufzufallen.

„Keineswegs“, antwortet er. „So war halt die Mode damals. Die Kappe zum Beispiel: Ich hatte John Lennon mit so einer Kappe gesehen und fand, daß das gut aussah. Nicht angeberisch, keine Uniform-Mütze, aber sehr praktisch. Ich schwitzte immer sehr stark im Auto. Und wenn ich ausstieg, waren meine Haare plattgedrückt, und die Kappe verdeckte das. Und Sonnenbrillen trugen damals auch Jean Claude Killy (der bei den 68er Winterspielen Gold bei Abfahrt, Riesenslalom und Slalom gewann), Jacky Ickx, Emerson und Mario ebenfalls.“

Stewart legt großen Wert auf die Integrität, die er bei all seinen Beziehungen an den Tag legte und ist stolz darauf, daß fast alle seine Verbindungen – ob geschäftlicher oder privater Natur – über einen langen Zeitraum hinweg intakt geblieben sind. „Ich halte mich nicht für einen außerordentlich guten Geschäftsmann, aber ich bin für alles sehr offen und habe ein gutes Näschen. Das hat man, oder man hat es nicht. Ich kann Leute ziemlich gut einschätzen und all meine Beziehungen sind normalerweise von langer Dauer. Helen und ich sind inzwischen 34 Jahre verheiratet, seit 29 Jahren ist meine Sekretärin Ruth bei mir beschäftigt, mit Ford bin ich seit 32 Jahren liiert, und mein Chauffeur Jerry ist schon seit 17 Jahren bei mir. Mit Ken Tyrrell hatte ich noch nicht mal einen Vertrag. Du bekommst eine Nase für Leute, denen Du vertrauen kannst. Die Integrität einer Beziehung ist das absolut wichtigste und das Geschäftsleben ist deshalb manchmal enttäuschend. Speziell die Moral und das Benehmen vieler Leute. Sie sagen, sie machen dies, und dann tun sie gar nichts oder etwas anderes.“

Ich habe einige große Enttäuschungen erlebt, während wir Stewart GP auf die Beine gestellt haben. Der

zeichnungsberechtigte Manager einer großen Firma gab mir die Hand darauf, daß, daß wir einen Deal hatten. Einer unserer anderen Partner wollte wissen, wie stark diese Firma in unser Projekt eingebunden sei und wieviel Geld im Spiel war, da er ebenfalls ein Investor war. Daraufhin rief ich jenen Manager wieder an, erklärte ihm die Situation, sagte ihm aber auch, daß ich ohne sein Einverständnis nichts über unseren Vertrag sagen würde. Er wußte, wer mein anderer Partner war und gab mir grünes Licht. Ford wollte ebenfalls wissen, was los war, also gab ich ihnen die Informationen. Und dann ließ er, bzw. seine Firma, mich einfach hängen. Eine internationale Gesellschaft. Bingo! Machte einfach eine 180°-Wendung! Ich habe stets darauf geachtet, sowohl im Privat- als auch im Geschäfts-Leben immer zuverlässig zu sein. Und wenn man dann sieht, wie manche mit ganz anderen Methoden Erfolg haben, kann einen

„Ich halte mich nicht für einen außerordentlich guten Geschäftsmann, aber ich bin für alles sehr offen und habe ein gutes Näschen. Das hat man, oder man hat es nicht“

das schon enttäuschen.“

Stewart hatte nicht immer den Wunsch, ein F1-Team zu gründen, gibt zu, daß in erster Linie sein Sohn der Katalysator dieses Projekts war. „Paul hatte eine Menge damit zu tun, denn PSR war sehr erfolgreich und mußte sich in irgendeine Richtung weiterentwickeln. Wir machten uns Gedanken über Tourenwagen, auch die IndyCar-Serie erschien uns interessant. Doch dann kam es dort zu der Spaltung zwischen IndyCar und Indy Racing League (IRL). Also Formel 1. Doch das war ein riesiger Schritt, den wir ohne einen großen Motoren-Hersteller nicht schaffen konnten. Am 11. Juni 1995 saß ich mit den Ford-Bossen an Bord eines Ford-Flugzeuges auf dem Rückflug von kanadischen GP nach Detroit. Sie waren unzufrieden und fragten mich, was sie tun sollten. Ich sagte, sie sollten aussteigen, weil sie die Sache nicht richtig anpackten, nicht genug inve-

stierten und nicht richtig dahinterstanden. Mit dieser Einstellung würden sie nie wieder solche Erfolge feiern können wie in der Vergangenheit.“

Doch aussteigen, sagten sie, könnten sie nicht. Die F1 sei überall auf der Welt ein Thema, gut für die Händler und das Image. Daher, antwortete ich, müßten sie die Sache anders anpacken. Ich bin sicher, daß Peter Sauber mir die Schuld geben wird, doch tatsächlich sagte ich, daß ich

ben haben, aber dennoch bekamen wir Probleme mit zwei Teams. Wir haben nur Anzeigen in die entsprechenden Blätter gesetzt. Wenn sich daraufhin Leute meldeten, hätten wir sie wieder wegschicken sollen? Wir sind niemals los und haben irgendjemanden geködert. Ich denke, das PSR-Image war ein dicker Pluspunkt bezüglich des Vertrauens vieler Leute.“

Stewart räumt ein, daß es von Ford eine Starthilfe gab, daß aber das Team



„Ich will Autos, Fahrer und Leute. Dann, mein Junge, werden wir Rennen gewinnen.“ Vater und Sohn, Jackie und Paul Stewart basteln noch an ihrer Formel 1-Strategie für das Jahr 1997

nicht wisse, mit wem sie zusammenarbeiten sollten. Daraufhin fragten sie mich, ob ich nicht interessiert sei. Das lief alles in einer sehr entspannten Atmosphäre ab. Im September folgten weitere Gespräche, und am 31. Oktober wurde die Sache amtlich.

Wir können uns glücklich schätzen, daß wir den Aerodynamiker von Williams, Adrian Neweys Nr. 2, verpflichtet konnten. Das war eine gute Sache. Auch von Benetton, Ferrari und McLaren sind Leute zu uns gekommen. Nicht, weil wir sie abgewor-

auch seinen Teil dazu beitragen mußte, und daß der finanzielle Aspekt des ganzen Projektes ihm bei weitem die meisten Kopfschmerzen bereitete. Es bestand das Risiko, daß, falls das entsprechende Budget zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht zur Verfügung gestanden hätte, das ganze GP-Team wie eine Seifenblase geplatzt wäre. Doch er widerspricht der Behauptung, daß das ganze noch im August und September 1996 am seidenen Faden hing – wie es Gerüchte im Fahrerlager besagten.

Was er vom ersten Jahr erwartet, weiß Jackie selbst noch nicht. „Wirklich nicht. Als Fahrer habe ich auch nie Siege versprochen. Jeder tut alles, was er kann. Und niemand kann sich auf Dauer an der Spitze halten, auch Williams wird seine Vormachtstellung irgendwann wieder verlieren. Aber die guten Teams werden immer vorne mit dabei sein, weil ihre Struktur stimmt, weil sie die richtigen Leute und die richtigen Fahrer verpflichten und am Ball bleiben. Wir sollten keine zu hohen Erwartungen hegen. Mindestens zehn Autos sind vor uns (Williams, Ferrari, Benetton, McLaren und Jordan), Tom Walkinshaw hat sich etabliert, und Lola darf man nicht unterschätzen. Und dann noch wir. Drei neue, aufregende Teams also.“

Stewart hat immer ein Leben im Streß geführt. Mit 33 – noch als aktiver Rennfahrer – hatte er ein offenes Zwölffingerdarm-Geschwür, und man könnte annehmen, daß er es nun, mit 57, etwas ruhiger angeht. Doch weit gefehlt. Nach eigener Aussage bekommt er nie genug von seiner Arbeit. „Manchmal schaust Du Dir den einen oder anderen und sein Benehmen an und fragst Dich, warum du überhaupt in diesem Geschäft mittust. Aber das wäre in jeder anderen Branche genau dasselbe. Es sind auch nur Sekunden, in denen mir sowas durch den Kopf schießt. Und was sollte ich sonst machen? Klar, ich spiele gerne mal eine Partie Golf, würde auch gerne mehr spielen, aber täglich.“

Stewart kommt mit vier bis fünf Stunden schlaf pro Nacht aus. „Umso älter ich werde, desto weniger Schlaf brauche ich. Ich trinke fast gar nicht, aber ich habe inzwischen Übergewicht“, sagt er – der aussieht wie ein austrainierter Greyhound. „Ich bin nicht fit, und ich habe keine Zeit, das zu ändern. Ich war seit Monaten nicht mehr im Gym – zum ersten Mal in meinem Leben. Das sieht man, und ich fühle es. Aber zur Zeit geht es einfach nicht. Und zu Hause habe ich keine Trainingsgeräte, weil es mich immer angespannt hat, wenn ich beim Training andere um mich hatte.“

Man würde erwarten, daß eine Person, die so durchorganisiert ist, auch Entspannungs-Phasen in den Terminkalender aufnimmt. Aber Stewart sagt: „Ich bin nicht diszipliniert genug, deshalb versuche ich das erst gar nicht. Wenn etwas Gutes passiert, habe ich nicht mal die Zeit, das richtig auszukosten. Ich springe ins Auto, in dem ich zwei Telefone habe, und an denen hänge ich, bis ich zu Hause bin.“



Schritt für Schritt

ES GIBT SICHERLICH WENIG, DAS EINEN SO SEHR FORDERT WIE DIE GRÜNDUNG EINES FORMEL 1-TEAMS.

STORY VON PAUL STEWART

In der Vorbereitungsphase unseres F1-Projektes war meine Hauptaufgabe als Manager-Direktor von Stewart Grand Prix, das Projekt innerhalb des vorgesehenen Zeit- und Budget-Rahmens auf die Beine zu stellen. Eine riesige Aufgabe, vor allem, da ich ähnliches zuvor noch nie gemacht hatte. Ich mußte mich mit neuen Herausforderungen auseinandersetzen, bei denen ich mich auf den Rat anderer Leute verlassen mußte. So gesehen mußte ich eher eine lotrechte Wand als einen Berg bezwingen. Aber wir blieben immer im geplanten Rahmen, und das ist etwas, worauf ich mächtig stolz bin.

Es ist schwierig, den Tag, an dem ich zum ersten Mal vom eigenen F1-Team träumte, genau festzulegen. Denn solange ich selbst Rennfahrer war, und das waren immerhin sieben Jahre, galt meine ganze Konzentration dem Ziel, es als Fahrer in die Formel 1 zu schaffen. Andererseits gründeten wir schon 1988 – parallel zu meinen fahrerischen Aktivitäten – Paul Stewart Racing. So hatte ich – für den Fall, daß es mit der eigenen Formel 1-Karriere nicht klappen sollte – zumindest eine Absicherung.

1993

Meine letzte Saison als Fahrer, obwohl mir das bis zum letzten Saison-Rennen nicht klar war. Drei Viertel der Saison war ich Fünfter der F3000-Meisterschaft, und ich hatte auch schon dreimal für Arrows getestet,

also war meine Fahrer-Karriere immer noch mein Hauptinteresse. Doch im Dezember wurde mir klar, daß ich kein Weltmeister-Material war, und ich trat zurück.

Zu diesem Zeitpunkt sah ich erstmals Stewart Grand Prix am Horizont aufziehen. Ich wollte das Team in die Königsklasse des Motorsports führen

1994

PSR setzte drei Teams ein: Jeweils eins in der F3000, der Formel 3 und der Formel Vauxhall (entspricht der deutschen Formel Opel, die Redaktion), und ich machte mir, während ich mich gleichzeitig auf meine Aufgaben als Team-Boss konzentrierte, Gedanken über Möglichkeiten, die Tür zur Formel 1 aufzustoßen.

JUNI

12. Juni: Ein Konsortium trat mit dem Wunsch, in die Formel 1 einzusteigen, an uns heran. Wir glaubten, sie meinten es ernst, bis sie in buchstäblich letzter Minute einen Rückzieher machten. Dennoch war das für uns eine unschätzbare Erfahrung, da es uns schon mal auf die manche Methode in der Formel 1 vorbereitet hat. Wir hatten sogar schon das Vertragswerk fertiggestellt.

Anschließend berieten wir, was als nächstes zu tun sei. Mein Vater hatte noch immer sehr engen Kontakt zu Ford, die außerdem auch unser F3000-Team sponserten. Also vermutete ich, daß uns das die Möglichkeit zu einer Zusammenarbeit mit Ford ►

Fords Sportchef Martin Whitaker zum Schotten-Deal

Warum ein Fünf-jahresvertrag?

Wenn man im GP-Sport erfolgreich sein will, muß man langfristige Verbindungen eingehen. Wir mußten viel Kritik dafür einstecken, daß wir nach dem WM-Sieg 1994 Benetton nicht halten konnten.



Ford-Sprecher Martin Whitaker

Warum gerade Stewart?

Wir haben einen Partner gesucht, dem wir vertrauen können. Und Jackies Verbindung zu Ford besteht seit dreißig Jahren. Mit ihm haben wir von Anfang an erfolgreich zusammengearbeitet.

Trägt Ford das Projekt?

Wir stellen die finanzielle Basis zur Verfügung, mit der Stewart die notwendigen Einrichtungen schaffen kann, aber wir tragen das Projekt nicht. Jackie hat uns versichert, daß er zahlungskräftige Sponsoren an der Hand hat. Natürlich kann das Team jederzeit auf das Werk in den USA zurückgreifen, sei es die Entwicklungsabteilung, das Konstruktions-team oder was auch immer.

Wird es Stewart-Ford auch im Jahre 2001 noch geben?

Mit Sicherheit, wir haben schließlich einen Fünfjahresvertrag.

Enthält dieser Erfolgsklauseln?

Solche Dinge kann man mit einem neuen Team nicht festlegen. Stewart weiß, daß wir gewinnen wollen, aber für 1997 hegen wir keine großen Erwartungen. Wir hoffen, daß sich das Team eine gute Ausgangsbasis erarbeiten kann, von der aus Erfolge möglich sind.

Darf Ford im Team mitreden?

Es ist vereinbart, daß wir bei allen Entscheidungen befragt werden.

Sind Sie mit den Fahrern zufrieden?

Wir hätten gerne einen britischen Fahrer im Team gehabt – vielleicht Brundle – aber man muß halt schauen, wer das größere Potential hat. Stewart hat sich für Magnussen und Barrichello entschieden; ich bin mit der Wahl einverstanden.

Wieviele Teams wird Ford 1997 mit Motoren beliefern?

Nur Stewart bekommt den V10-Motor. Nach der enttäuschenden Saison '96, der ersten mit dem V10, halten wir es

nicht für gut, mehr als ein Team zu versorgen.

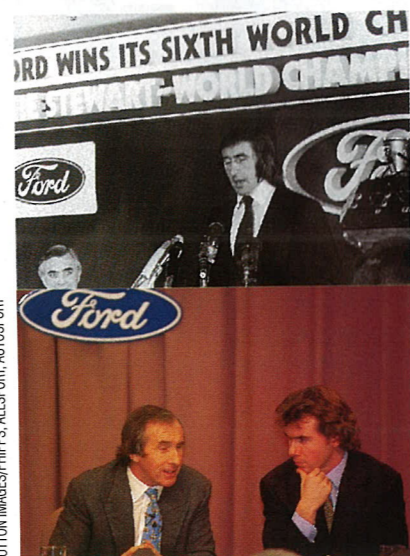
Was ist mit Williams 1998?

Jeder Motorenlieferant würde wohl gerne mit Williams zusammenarbeiten. Unsere Partnerschaft mit Stewart ist aber so außergewöhnlich, daß sie uns die Möglichkeit gibt, ein völlig neues F1-Programm zu entwickeln. Dennoch könnten wir

1998 auch ein zweites Team beliefern, aber nur auf Kundenbasis.

Warum wird der V8 weiter gebaut?

Das ist eine Entscheidung von Cosworth



SUTTON IMAGES/PHIPPS, ALLSPORT, AUTOSPORT

Rücktritt '73 (ganz oben) und Comeback '96

und nicht von Ford. Cosworth ist für seine Geschäfte selbst verantwortlich, und wenn man dort der Meinung ist, daß der V8 konkurrenzfähig ist und Interessenten findet, dann bitte.

Haben Sie, was Stewart angeht, irgendwelche Zweifel?

Nein. Was Stewart GP in den vergangenen zehn Monaten auf die Beine gestellt hat, stimmt mich hoffnungsvoll.

Sind Vater und Sohn, Jackie und Paul ein gutes Team?

Jackie hat einen großen Namen, der in aller Welt bekannt ist – das ist bei der Suche nach Sponsoren sehr hilfreich. Pauls ganze Konzentration gilt dem Werk in Milton Keynes. Ohne seinen Einsatz gäbe es das Projekt nicht. Er arbeitet rund um die Uhr.

ermöglichen könne, war mir aber über den Zeitpunkt im völlig Unklaren.

Langsam begann die Ungeduld an mir zu nagen. Ich machte mir über die IndyCars als Alternative Gedanken, flog deshalb sogar schon im April gemeinsam mit Rob Armstrong, unserem Finanz-Manager, zum Rennen nach Long Beach, wo ich mir die ganze Sache mal näher anschaute. Gleichzeitig beschäftigten wir uns auch schon mit dem Gedanken, Fords Einsätze in der Britischen Tourenwagen Meisterschaft zu übernehmen.

Das war der Stand der Dinge vor dem Großen Preis von Kanada Ende des Monats.

29. Juni: Der Rückflug von Montreal nach Detroit nach dem Grand Prix. Mehrere Ford-Mächtige sprechen meinen Vater bezüglich des Aufbaus eines Formel 1-Projektes an. Andere bieten ihm darum, einen Vorschlag auszuarbeiten und ihn ihnen am 30. Oktober zu präsentieren.

OKTOBER

29. Oktober:

Auf dem Weg nach Detroit verpassen Rob Armstrong und ich um ein Haar den Anschlußflug. Der erste Teil der Reise – der Flug von London nach New York – wird gecancelt, während wir schon auf dem Rollfeld stehen.



Der Flieger, in dem alles begann

Ein Journalist und vier Konkurrenten äußern sich

EDDIE JORDAN TEAM-BESITZER

Als neues Team mit den Ford-Werksmotoren an den Start zu gehen bringt sicher viel Leistungsdruck mit sich. Andererseits entlastet es das Budget um rund 5 Millionen Dollar, das ist ja auch was wert. Sie sollten für ein paar Überraschungen gut sein, aber für Siege reicht es 1997 wohl noch nicht.



KEN TYRRELL

TEAM-BESITZER

Jackie ist sieggewohnt. Deshalb wird schon in dieser Saison eine Menge Druck auf dem Team lasten. Denn von einem dreifachen Welt-



ALAN HENRY

JOURNALIST

Stewart Grand Prix ist die größte Herausforderung in Jackies Leben. Er ist daran gewöhnt, erfolgreich zu sein, und ich kann mir nicht vorstellen, daß er oder Paul die Größe der vor ihnen liegenden Herausforderung unterschätzen. Ich erwarte das Team im Mittelfeld und glaube nicht, daß Ford irgendwelchen Druck ausüben wird.



Soeben bekommen wir noch die letzte Concorde und schaffen es gerade noch, in New York – wie verabredet – meinen Vater zu treffen und gemeinsam mit ihm den Inlandsflug nach Detroit zu erwischen.

30. Oktober: Wir präsentieren fünf Ford-Gewaltigen unser Projekt und betonen die Notwendigkeit eines Fünfjahres-Vertrages, eine für Ford in der Formel 1 bisher noch nie dagewesene Bindung.

Mit gemischten Gefühlen kehren wir nach England zurück. Denn jetzt haben wir unsere Karten offen auf den

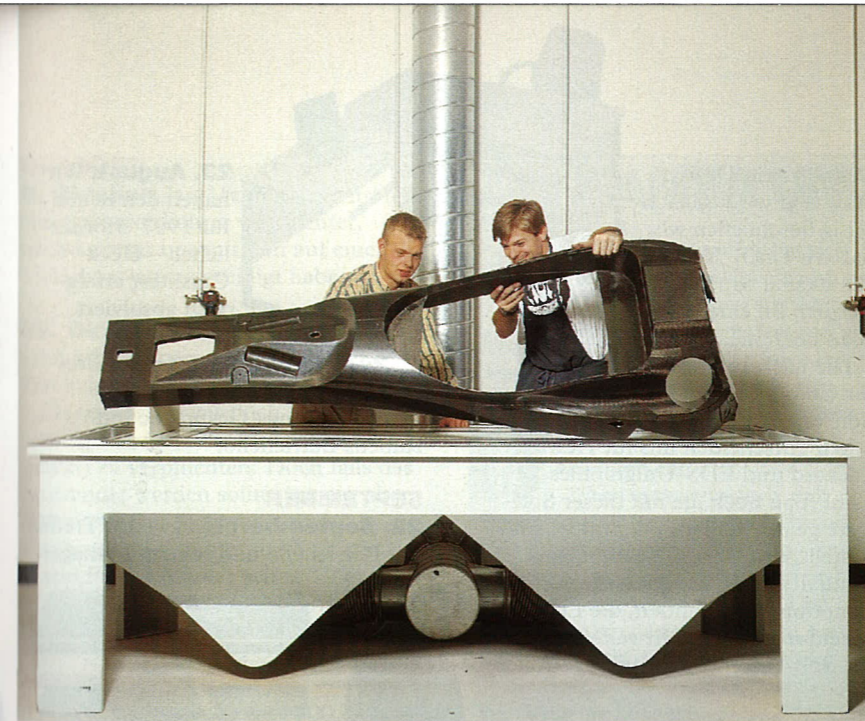
Tisch gelegt und haben nicht mehr in der Hand, wie es weitergeht.

NOVEMBER

30. November: Ein zweites Treffen mit Dan Revard und Neil Ressler von Ford. Noch einmal gehen wir gemeinsam unseren Vorschlag in allen Einzelheiten durch und erfahren anschließend, daß der Deal steht. Es folgen einige Gläser... soweit ich mich erinnern kann.

DEZEMBER

Der Vertrag wird hieb- und stichfest gemacht. Ford, mein Vater und ich



Jan Magnussen (links) läßt sich jede Einzelheit seiner zukünftigen F1-Rakete genauestens erklären

schnüren das Finanz-Paket, um unser Projekt für 1997 voranzutreiben. Sämtliche Vertrags-Angelegenheiten wurden von McFarlans erledigt, einer Firma, die sich seit drei Jahren auch schon um alle PSR-Angelegenheiten kümmert, und das sehr gut macht.

Nun beginnt die Suche nach einem Technischen Direktor. Erfahrungen aus den unteren Rennklassen haben mich erkennen lassen, wie wichtig die richtige Besetzung dieses Postens ist.

19. Dezember: Alan Jenkins wird Stewart-Fords Technischer Direktor. Nach vielen Mitternachts-Gesprächen bei uns zu Hause (meine Frau war sich nicht darüber im klaren, daß es das war, was ich einst mit 'Unterstützung' gemeint hatte), unterzeichneten wir einen Vertrag mit dem Arrows-Designer.

Wir glauben, daß er eine Bandbreite von Erfahrungen mitbringt (aufgrund seiner vorherigen Beschäftigungen bei McLaren, Onyx und Arrows), von der wir profitieren können. Außerdem ist er von unserem Projekt begeistert und hat zwei Angebote von Top-Teams sausenlassen, um zu uns zu kommen. ▶



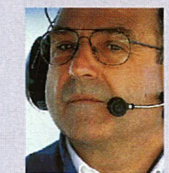
Der Champus, um den es geht

PETER SAUBER

TEAM-BESITZER

Wie wir alle wissen, ist es nicht leicht, bei dem extrem hohen Standard dieser Motorsport-Klasse ein neues Formel 1-Team zum Laufen zu

bringen. Doch mit dem schnellen und erfahrenen Rubens Barrichello sowie dem zwar in der Formel 1 noch unerfahrenen, aber trotzdem schnellen und sehr vielversprechenden Youngster Jan Magnussen hat Jackie zwei gute Fahrer. Und nach einem weiteren Lehrjahr mit dem V10 sollten auch Ford und Cosworth wieder in der Lage sein, einen guten Motor bauen zu können. Da kann man davon ausgehen, daß sich in den fünf Jahren Vertragsdauer der Erfolg für Stewart Grand Prix und Ford sicherlich einstellen wird.



GIANCARLO MINARDI

TEAM-BESITZER

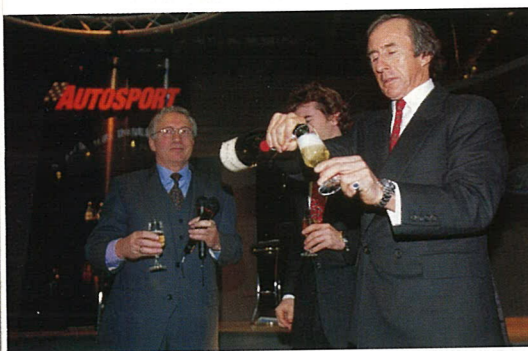
Ich muß Stewart GP dazu gratulieren, die Ford-Werksmotoren an Land gezogen zu haben. Ganz schön clever von Jackie, wie er die Ford-

Gewaltigen davon überzeugt hat, daß es das richtige sei, ihm den Motor anzuvertrauen. Jetzt wünsche ich Jackie eigentlich nur noch, daß es ihm mit seinem Charisma auch gelingt, die Ford-Techniker dazu zu bringen, so hart an dem Motor zu arbeiten, daß der bald auch entsprechend Leistung bringt. Ich wünsche dem Team und Ford viel Glück.



**1996
JANUAR**

4. Januar: Auf einer Pressekonferenz, die im Rahmen der North American International Auto Show in Detroit stattfindet, geben wir unseren Fünfjahres-Vertrag mit Ford zum ersten Mal der Öffentlichkeit bekannt. Zum Feiern kommen wir aber leider nicht, da mein Vater und ich bereits mit dem Nachtflug von Detroit zurück nach London-Heathrow düsen.



5. Januar 1995: Es darf gefeiert werden

5. Januar: Von Heathrow geht es direkt weiter nach Birmingham, wo wir gemeinsam mit Fords Europa-Boss Albert Caspers uns und unsere gemeinsamen F1-Pläne für die Zukunft auf der Autosport-Show präsentieren.

11. Januar: Wir schalten unser erstes Stellenangebot – und erhalten überwältigende Resonanz.

FEBRUAR

12. Februar: Alan Jenkins' Vertrag mit Arrows läuft aus.

13. Februar: Für Design-Zwecke bekommen wir ein 1:1-Modell des Ford-Motors geliefert.

Die Aufgaben für den Monat: Eine Projekt-Kontrollgruppe wird eingesetzt, die sich alle 14 Tage trifft, um zu entscheiden, wie es mit der Umstrukturierung und der Erweiterung unseres Werkes in die neuen Gebäude weitergeht.

Mitglieder der Gruppe: Meine Wenigkeit, Rob Armstrong, Andy Miller (ein Ingenieur unseres F3-Teams) und Alan. Sofort entscheidet Alan, daß unser bisheriger LKW-Einstellplatz in

Das erste Stellen-Angebot – vom 11. Januar '96

STEWART GRAND PRIX
Stewart Grand Prix Ltd invites applications from experienced Formula One personnel for the following positions:
**AERODYNAMICIST
SENIOR DESIGNERS
DESIGN DRAFTSMEN
QUALITY MANAGER**
Applications in writing with current CV to:
Mr Rob Armstrong, Stewart Grand Prix Ltd
Commercial & Operations Director, Stewart Grand Prix Ltd
18 Tanners Drive, Blakelands, Milton Keynes MK14 5BW

Zukunft sein Designbüro sein wird. Gleichzeitig beschließen wir, daß wir einen 50%-Windkanal bauen werden. So einen hatte Alan noch nie.

Die nächste Frage: Mit was für Computern und welcher Software wollen wir arbeiten?

Wir entscheiden uns für Hewlett-Packard und EDS-Unigraphics, obwohl Alan noch nie mit dieser Software gearbeitet hat. Die Möbel sind bestellt, das Design-Team (Dave Rendall und Rithie McCage von Benetton) ist gefunden, die Entscheidung über die Erweiterung und die Sub-Unternehmer wird getroffen.

MÄRZ

1. März: Die ersten Computer sind installiert, und die Design-Manschaft macht sich an die Arbeit. Alans Ziel ist es, ein optimales Auto zu bauen – und keinen Kompromiß.

JULI

1. Juli: Das 50%-Modell wird zum ersten Mal im Swift-Windkanal in St. Clemente/ Kalifornien getestet. Beim ersten Test beenden wir die Arbeit an der über die Cockpit-Abmessungen hinausragenden Cockpit-Unterseite. Von diesem Zeitpunkt an verbringen wir zwei Wochen jedes Monats im Windkanal, wobei jedesmal weitere Teile des Designs unseres Autos fertiggestellt – und dann diskutiert – werden.

AUGUST

12. August: Unerwartete Rückschläge beim Design. Wir müssen die Querlenker neu entwerfen, nachdem die FIA für 1997 aerodynamische Aufhängungsteile verboten hat.

14. August: Es kommt noch schlimmer: Auch der Diffusor muß jetzt komplett überarbeitet werden, um das 97er Reglement zu erfüllen.



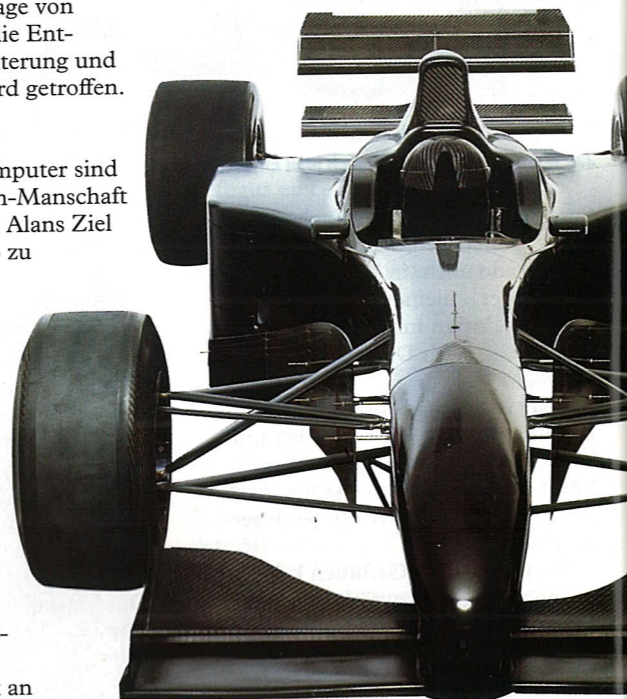
Das Equipment ist da, es kann losgehen

23. August: Wir haben den neuen – für 1997 erforderlichen – Heck-Crashtest erfolgreich absolviert.

24. August: Beim Grand Prix von Belgien führen wir erste Sondierungs-Gespräche mit Rubens Barrichello.

SEPTEMBER

22. September: Ein zweites Treffen mit Barrichello und seinem Manager



Der 50%-Ahne des ersten Stewart-Ford

Geraldo Rodrigues findet beim Großen Preis von Portugal statt.

23. September: Laut Fahrerlager-Gerüchten stehen wir kurz vor einem Vertragsabschluß mit Damon Hill. Hinter dieser Geschichte stecken allerdings die Journalisten. Mein Vater und ich haben uns zwar mit Damon und Michael Breen in Dublin getroffen, wir wissen aber, daß wir trotz unseres sehr guten Angebots kaum Chancen haben. Ich glaube zu diesem Zeitpunkt, daß Eddie Jordans Team das Rennen macht.

17. September: Wir unterschreiben mit der HSCB Holdings einen Fünfjahresvertrag, der uns über diesen Zeitraum hinweg insgesamt die Gesamtsumme von 25 Millionen Dollar zusichert.

OKTOBER

3. Oktober: Jan Magnussen wird als einer unserer Fahrer verpflichtet, nachdem wir uns mit ihm auf einen Vierjahresvertrag geeinigt haben.

22. Oktober: Rubens Barrichello setzt sein Autogramm unter einen Zweijahresvertrag mit uns.

Derzeit sehen wir noch keine Notwendigkeit, für 1997 einen Testpiloten zu verpflichten. Doch falls das notwendig werden sollte, hat ein alter Bekannter mit Sicherheit gute Chancen auf den Job: der Schotte Dario Franchitti, der schon 1994 neben Magnussen in der Formel 3 für Paul Stewart Racing aktiv war.

NOVEMBER

6. November: Mit einer 500.000-Dollar-Sicherheit, die wir erst am Ende der kommenden Saison zurück-erhalten, reichen wir der FIA unseren Antrag ein, mit zwei Autos an der Formel 1-Weltmeisterschaft '97 teilzunehmen.

13. November: Foto-Session mit der Zeitschrift *F1 Racing*. Der Fotograf und der mitgereiste Art Director überreden uns dazu, beknackte Overalls anzuziehen und Schottenmützen aufzusetzen.

27. November: Der Sponsoren-Deal mit Malaysia wird offiziell verkündet.

DEZEMBER

10. Dezember: Der große Tag ist gekommen: die offizielle Präsentation unseres Autos. Um fünf Uhr morgens wird die letzte Schraube festgezogen. Die Stimmung unter den aus aller Welt angereisten Journalisten, die sich



Stichtag 6. November: Ein Scheck an die FIA

heute im Marriott-Hotel am Londoner Grosvenor Square versammelt haben, knistert vor Spannung.

13.00 Uhr: Vor den Augen der Weltpresse hebt sich der Vorhang über dem Stewart 001. Nun läuft der Countdown bis zum GP Australien. ①

MIT SAMBA UND MIT SMØREBRØD



Stewart Grand Prix hat sich bei seiner Cockpit-Besetzung für eine Mischung aus Jugend und Erfahrung entschieden. Barrichello hat vier Jahre bei Jordan hinter sich, während Magnussen erst einen einzigen GP, 1995 für McLaren in Aida, bestritten hat.

„Die Leute vergessen, daß Rubens erst 24 ist“, sagt Paul Stewart. „Mit der richtigen Unterstützung – und die wird er hier bekommen – darf man von ihm noch einiges erwarten. Und Jan? Er hat ein riesiges Potential, kann gemeinsam mit dem Team wachsen.“

Der Respekt beruht auf Gegenseitigkeit, auch die beiden Piloten sind happy über ihr neues Umfeld.

„Stewart ist ein neuer Anfang für mich“, sagt Barrichello. „Wir haben in unserem ersten Jahr eine Menge Arbeit vor uns, doch ich bin ganz heiß auf diese neue Herausforderung. Jedesmal, wenn ich ins Werk komme, werde ich ganz aufgeregt.“

Magnussen, für Paul Stewart Racing britischer F3-Champ von 1994, hat sich aufgrund seiner Erfahrungen aus dieser Zeit für Stewart GP entschieden. „Was wir damals erreicht haben, hat meine Entscheidung stark beeinflusst“, sagt der 23jährige Däne. Damals haben wir eine

Rekordmarke gesetzt, und mit vielen Leuten aus dieser Zeit werde ich jetzt wieder zusammenarbeiten. Außerdem ist es positiv, daß ich in meiner ersten F1-Saison völlig ohne Druck fahren kann. Und Jackie ist immer mit gutem Rat zur Stelle. Wenn ich in der F3 ein Problem mit dem Auto hatte, hatte er immer Lösungsvorschläge. Aber nie hat er mir seine Ideen aufgezwungen.“

Auch Barrichello begrüßt die Möglichkeit, auf den Rat des dreifachen Weltmeisters zurückgreifen zu können. „Er ist mit dem ganzen Herzen dabei und sehr modern. Er redet nicht über '70 oder '71, sondern die Formel 1 von '97. Wäre er etwas jünger, dann würde er sicherlich heute noch selbst fahren.“

Zwar erwartet keiner der beiden für '97 Siege, doch beide sind ganz wild darauf, daß es endlich losgeht. „Von den Bridgestone-Pneus heißt es, sie untersteuern weniger als die Goodyears; es wird also auch aufgrund der Reifen zu Überraschungen kommen.“

„1997“, fügt Magnussen hinzu, „wird es genügen, das Auto von GP zu GP zu verbessern. Es ist viel wichtiger, dem Auto das Laufen beizubringen, als vom ersten Sieg zu träumen. Eine realistische Hoffnung für Melbourne ist, daß wir uns unter den ersten 15 qualifizieren und im Rennen unter die Top 10 kommen.“



AUTOSPORT

Reifen im Profil

BEI DER SUCHE NACH MEHR SPANNUNG
SETZT DIE FIA VOLL AUF PROFIL-REIFEN.
DOCH REIFENHERSTELLER UND FAHRER SIND
SKEPTISCH – ERFUHR TONY DODGINS



RAINER SCHLEGELMILCH

Chassis ohne Flügel, Cockpits ohne Sicherheitsgurte und Reifen mit Profil – wer erinnert sich? All das gehört in eine Ära, als Formel 1-Autos noch durch die Kurven drifteten und Überholvorgänge gang und gäbe waren. Sicherheitsgurte und Flügel werden wohl immer Teil der Formel 1 bleiben, aber die Slicks?

In der Frühzeit des Rennsports wurde das Profil noch von Hand geschnitten. Der Legende nach ergab es sich 1960, daß Firestone einen Satz ungeschnittene Reifen an das Alfa Romeo Sportwagen-Team schickte. Bei Alfa wunderte man sich über die sonderbaren Gummischuhe, montierte sie aber dennoch aufs Auto – und das fegte in Rekordzeiten um den Kurs. Sofort rief Alfa bei Firestone an und orderte mehr von diesen Wunderreifen.

„Amüsant, aber leider nicht wahr“, sagt Tony Shakespeare von Goodyear. „Wir waren nämlich diejenigen, die profillose Reifen für die F1 entwickelt haben. Im Lauf der Jahre haben sich die Rennreifen stark verändert. Während ein Fahrer heute im Qualifying gerade mal eine wirklich schnelle Runde aus einem Satz Slicks herausholen kann, hat Jim Clark 1965 noch fünf (!) Grand Prix auf einem einzigen Satz Dunlop R5 gewonnen!“

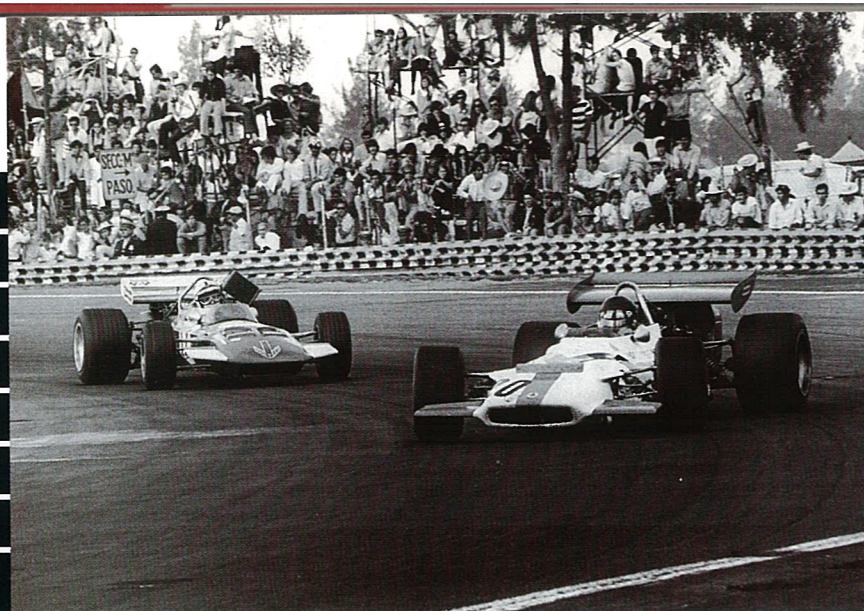
Goodyear begann 1964 mit der Produktion von Rennreifen für die Formel 1. Der erste Sieg folgte ein Jahr später mit Richie Ginther in Mexiko. Auch der erste Triumph eines slickbereiften Formel 1 – der Tyrrell von Jackie Stewart 1971 in Paul Ricard – ging auf das Konto von Goodyear.

Heute, 25 Jahre später, macht man sich Gedanken über eine Rückkehr zu Profilreifen ab '98. „Es ist mehr als wahrscheinlich“, verkündete FIA-Präsident Max Mosley beim Grand

Prix von Italien. Die Idee dahinter ist, die immens angestiegenen Kurvengeschwindigkeiten zu reduzieren und gleichzeitig die Action auf der Strecke zu steigern. „Verringerte Auflagefläche der Reifen – was zum Beispiel durch Profilrillen erreicht werden kann – reduziert den Grip. Wir warten jetzt auf die Daten der Reifenhersteller, um einzuschätzen, wie breit und tief das Profil sein sollte, um unser Ziel zu erreichen. Denn die Möglichkeit, noch mehr ans Limit zu gehen, wollen wir damit nicht schaffen. Die Regelung könnte so aussehen: Angenommen, ein neuer Reifen hat eine Profiltiefe von 5 mm, und am Ende des Rennens dürfen die Rillen nicht mehr als bis auf 2 mm abgefahren sein. Jemand, der 2,1 mm Profiltiefe hat, hätte also keinen Vorteil. Nur so könnte man das kontrollieren. Es geht hierbei um sehr technische Aspekte, mit denen uns nur die Reifenhersteller helfen können. Aber bis zum Ende diesen Jahres klären wir die restlichen Details, und 1998 wird die neue Regel greifen.“

Doch sowohl die Reifenhersteller als auch die Fahrer geben sich skeptisch. Stu Grant aus dem Hause Goodyear ist der Meinung, daß die Ausarbeitung der spezifischen Details des Profils keine leichte Aufgabe wird.

„Eines meiner größten Bedenken ist es, eine einheitliche Definition für die Beschaffenheit des Profils zu finden. Man kann die Breite und Tiefe festlegen, aber es ist schwierig, die eigentliche Struktur des Profils zu definieren. Genau hier aber können wesentliche Leistungsunterschiede liegen. Zur Zeit gibt es keinerlei Definition der Profilstruktur irgendeines Reifens – sei es der Pneu eines Autos, Trucks oder was auch immer. Ohne eine genaue Definition würden die Regeln Raum für Interpretationen lassen, die das Renngeschehen ganz wesentlich ▶



„Eigentlich ist für '98 nur eines sicher: Die Reifen werden schwarz und an jeder Ecke eines Autos zu finden sein“



Trotz Sicherheitsbedenken von allen Seiten glaubt Max Mosley, Profilreifen seien optimal, um für mehr Überholvorgänge und so mehr Spannung zu sorgen

bestimmen könnten. Das kann nicht gut sein.“

Grant ist sich nicht einmal sicher, ob Profilreifen überhaupt den erwünschten Effekt hätten. „Die FIA hat uns gebeten, herauszufinden, wie sich das Profil auf die Geschwindigkeit auswirkt; und da ändert sich einiges: Grip, Aerodynamik, Geschwindigkeit auf den Geraden und so weiter. Der Grip in den Kurven wird weniger, das steht außer Zweifel. Aber gleichzeitig wird der Topspeed wegen aerodynamischer Vorteile des Profilreifens auf den Geraden höher. Die Ergebnisse überzeugen mich nicht davon, daß das angestrebte Ziel erreicht wird.“

Auch die Fahrer blicken dem Ende der Slicks nicht besonders enthusiastisch entgegen. „Ich glaube nicht, daß Profilreifen die Lösung sind“, sagt David Coulthard. „Ebenso wie einige andere Fahrer bin auch ich der Meinung, daß viel Grip der Sicherheit durchaus zugute kommt. Außerdem sind Slicks für die Ansprüche im Rennen besser geeignet, denn durch die größere Auflagefläche bieten sie auch jenseits der Ideallinie mehr Haftung. Und die Bremswirkung ist größer.“

Die Aerodynamik wäre eher ein Ansatzpunkt, genauso wie der verfügbare Grip außerhalb der Ideallinie und in den Luftverwirbelungen am Heck des Vorausfahrenden. Um das Ganze langsamer zu machen, könnte man größere Reifen nehmen, die mehr Luftwiderstand erzeugen. Mit schmalen Reifen ist man auf der Geraden schneller, weil weniger Oberfläche als Widerstand wirkt. Breitere Reifen geben dir auch bei einem Dreher mehr Grip und außerdem mehr Möglichkeiten, wirklich Rennen zu fahren.

Falls etwas limitiert werden sollte, dann auf keinen Fall der Motor. Es ist schließlich ein wichtiger Charakterzug der Formel 1, wahnsinnig schnell und

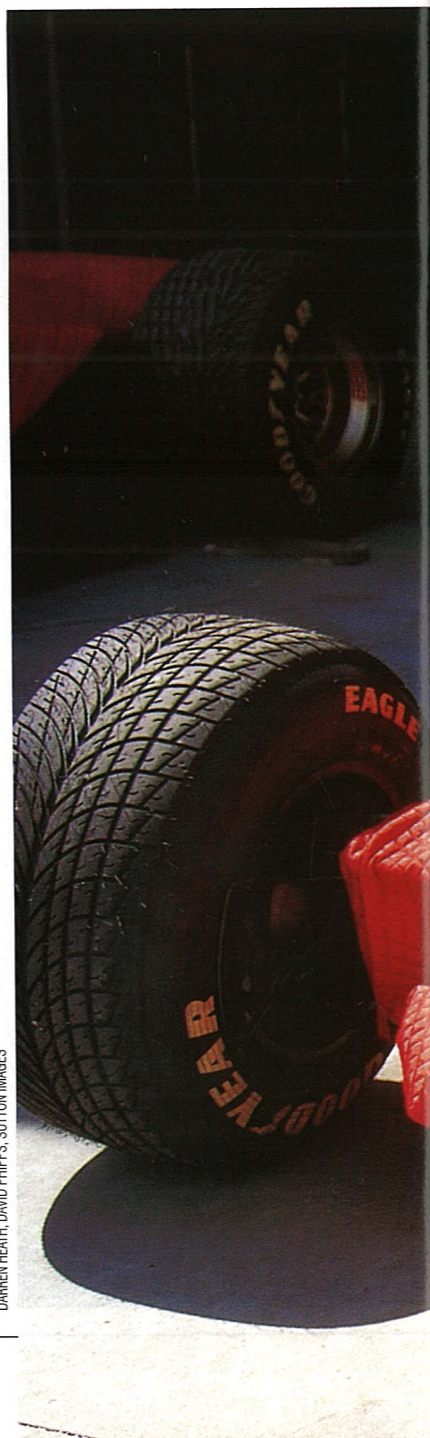
unbändig zu sein. Es gibt viele andere Dinge, die man tun kann, zum Beispiel die Größe der Flügel neu definieren. Aber man sollte nicht vergessen, daß kleinere Flügel auf den Geraden mehr Toppespeed ermöglicht. Eddie Irvine hat vorgeschlagen, einfach die Aerodynamik zu verschlechtern. Ein reduzierter Zwischenraum zwischen oberen und unteren Elementen des Heckflügels beispielsweise würde mehr Luftwiderstand erzeugen.“

Mancher vermutet, daß Goodyear in Zeiten der Konkurrenz durch Bridgestone vor allem aufgrund des finanziellen Mehraufwands gegen das Comeback der Profilreifen ist. Grant weist das jedoch energisch zurück.

„Natürlich wird die Situation dadurch komplizierter, und es wird gewiß eine Herausforderung“, gibt er zu. „Aber ich bin mir einfach nicht sicher, ob es wirklich die Rennen verbessern wird. Bridgestone ist in derselben Situation wie wir und muß darum auch denselben Aufwand betreiben wie wir.“

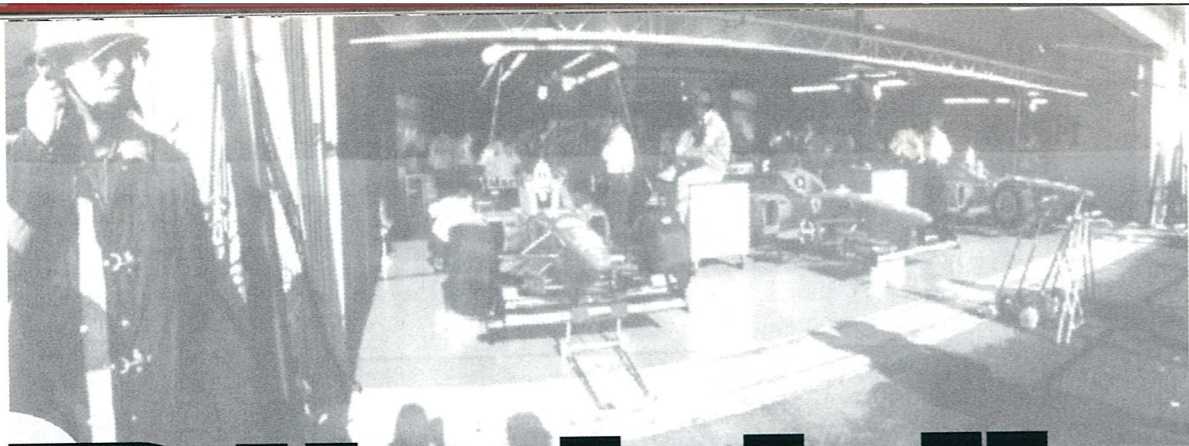
Beim Grand Prix in Japan zeigte sich Bridgestone gelassen. „Wenn die FIA sagt, so wird es ab 1998 laufen, dann werden wir auf diese Regularien hinarbeiten“, gab Bridgestone-Rennsportmanager Yasakawa zu Protokoll. „Ich denke schon, daß Profilreifen die Geschwindigkeit in den Kurven reduzieren werden. Nur über die Sicherheit mache ich mir ein wenig Sorgen. Die Gummimischungen könnten zu beweglich und die Reifen daher schwammiger werden.“

Und was wollen die Teams? „Die fragen uns“, sagt Grant, „wo das alles hinführt – wir sind schließlich die Reifenleute. Momentan wissen wir über 1998 eigentlich nur eines ganz sicher: daß die Reifen schwarz sein werden, und daß an jeder Ecke des Autos einer davon zu finden sein wird...“



DARREN HEATH, DAVID PHIPPS, SUITON IMAGES





DIE KÖNIGSKLASSE DES MOTORSPORTS,
ABGELICHTET VON DEN WELTBESTEN FOTOGRAFEN

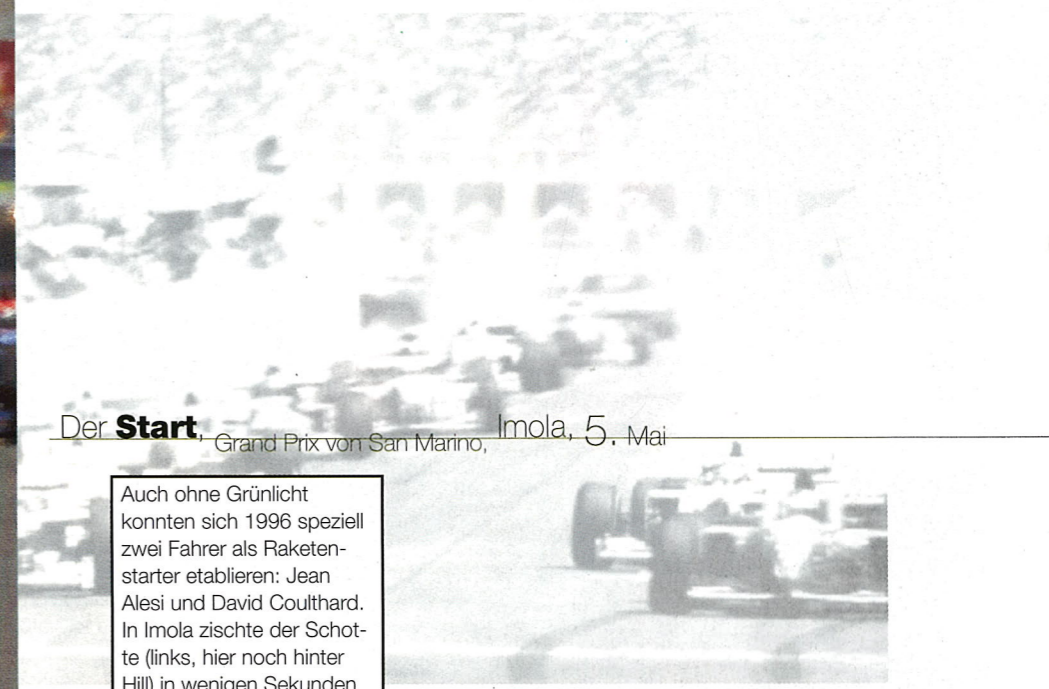
Rückblick in Farbe



Der **Start**, Grand Prix von San Marino, Imola, 5. Mai

Auch ohne Grünlicht konnten sich 1996 speziell zwei Fahrer als Raketenstarter etablieren: Jean Alesi und David Coulthard. In Imola zischte der Schotte (links, hier noch hinter Hill) in wenigen Sekunden von der vierten an die erste Position.

Foto von
Darren
Heath





Michael **Schumacher**, Grand Prix von Belgien, Spa-Francorchamps, 25. August

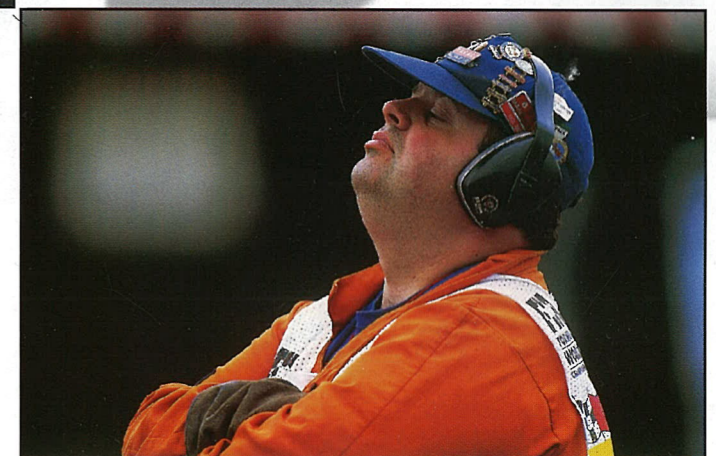
Foto von
Rainer
Schlegelmilch

Vor dem GP von Belgien präsentiert Schumacher noch das 'Schweppes-Gesicht'. Rund zwei Stunden später hat er endlich wieder was zu lachen. Ganz im Gegensatz zu dem Herrn rechts, dem Hills Ausfall in Silverstone doch ganz gewaltig zu stinken scheint.

Foto von
Darren
Heath



Strecken-**Posten**, GP von Großbritannien, Silverstone, 14. Juli



Forti-Ford **FG03/96**, GP von Australien, Melbourne, 1. März

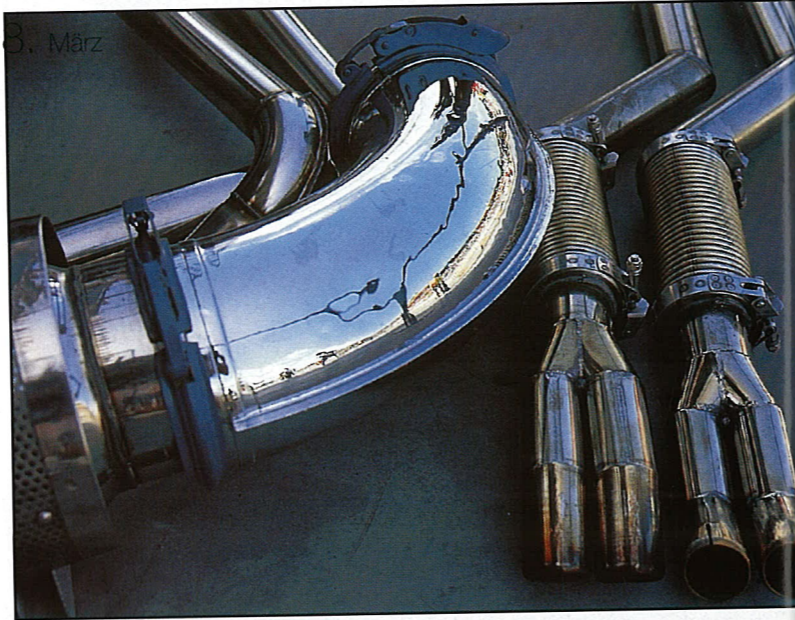


Foto von Rainer Schlegelmilch

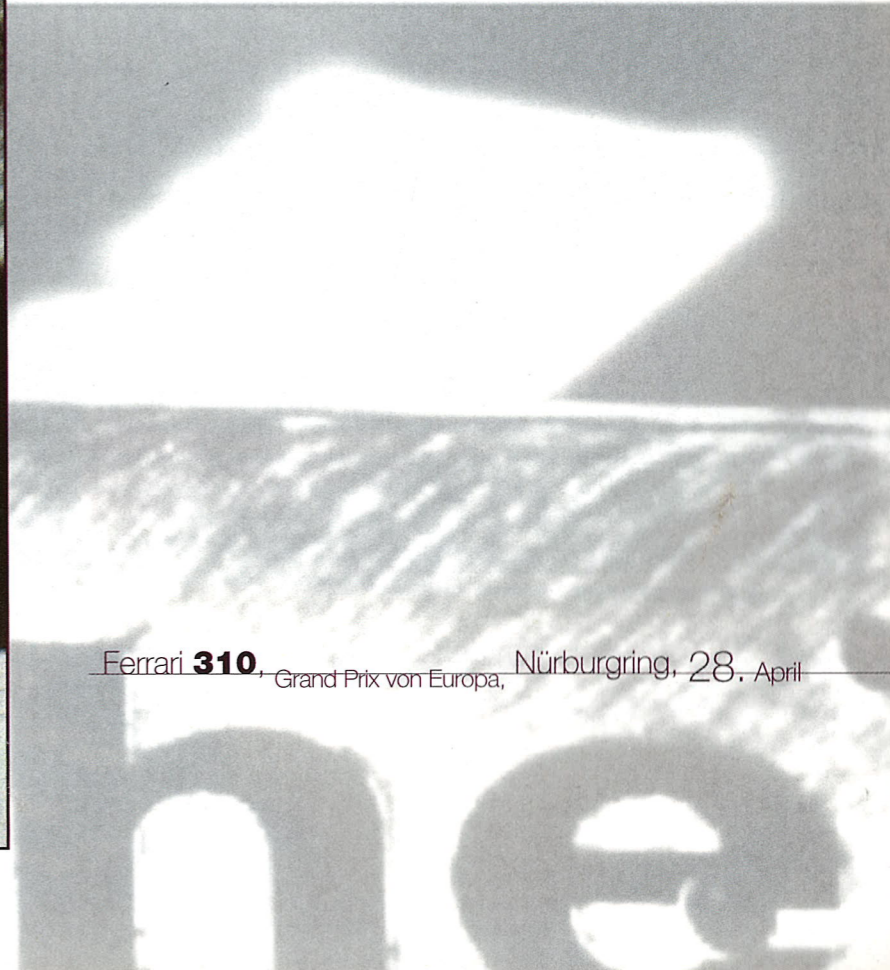
Auch Hi-Tech kann künstlerisch ansprechend sein. Und nicht nur als Endprodukt. Selbst einige Details der F1-Renner würden jedem Museum für moderne Kunst durchaus gut zu Gesicht stehen.

Foto von Paul Henri Cahier

Foto von Darren Heath



Ligier-Mugen **JS43**, Grand Prix von Monaco, Monte Carlo, 16. Mai



Ferrari **310**, Grand Prix von Europa, Nürburgring, 28. April

Giovanni Lavaggi brachte das nötige Kleingeld mit, um sich ein Cockpit bei Minardi zu sichern – jedoch nicht genug Speed für einen Platz in der Startaufstellung des GP von Belgien.

Foto von
Yasuhiro
Okazaki



Giovanni **Lavaggi**, Grand Prix von Belgien, Spa-Francorchamps, 24. August



Heinz-Harald **Frentzen**, Test in Estoril, Portugal, 23. Oktober

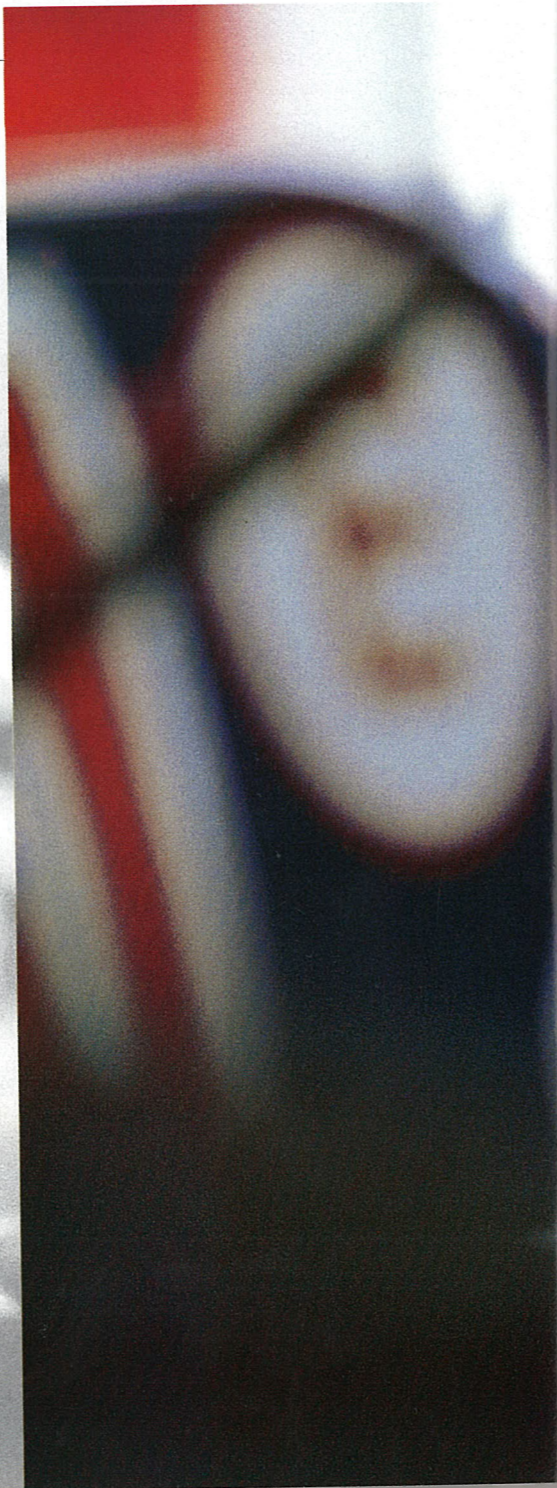
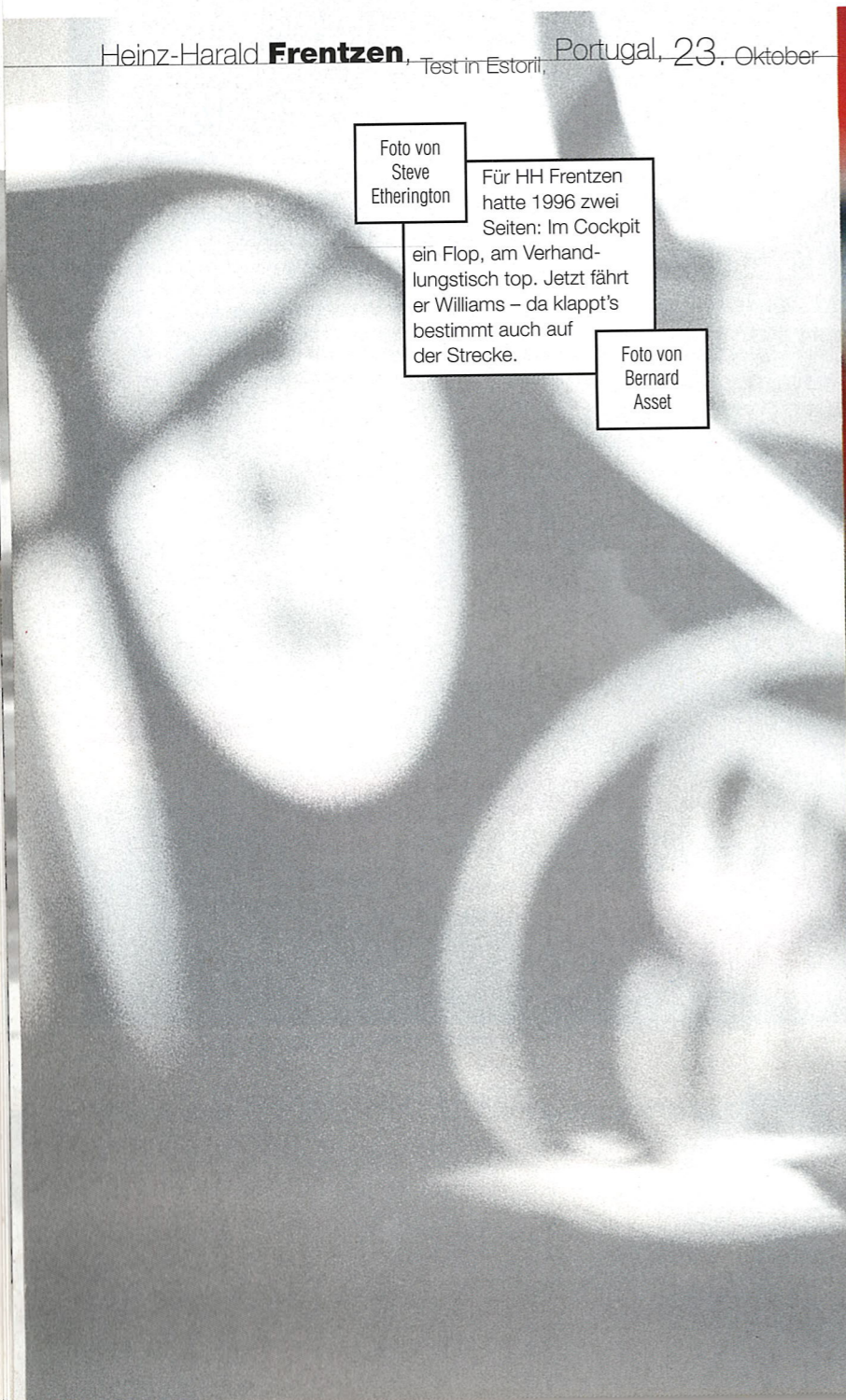
Foto von
Steve
Etherington

Für HH Frentzen
hatte 1996 zwei
Seiten: Im Cockpit
ein Flop, am Verhand-
lungstisch top. Jetzt fährt
er Williams – da klappt's
bestimmt auch auf
der Strecke.

Foto von
Bernard
Asset



Heinz-Harald **Frentzen**, Test in Monza, Italien, 27. August



Damon Hill, Grand Prix von Japan, Suzuka, 13. Oktober



Foto von
Darren
Heath

Beim Saison-Finale scheint
Damon Hill die Sonne. Und
die düsteren Wolken, die zwei
Monate zuvor über seiner WM-
Chance aufgezo-
gen waren, sind vergessen.

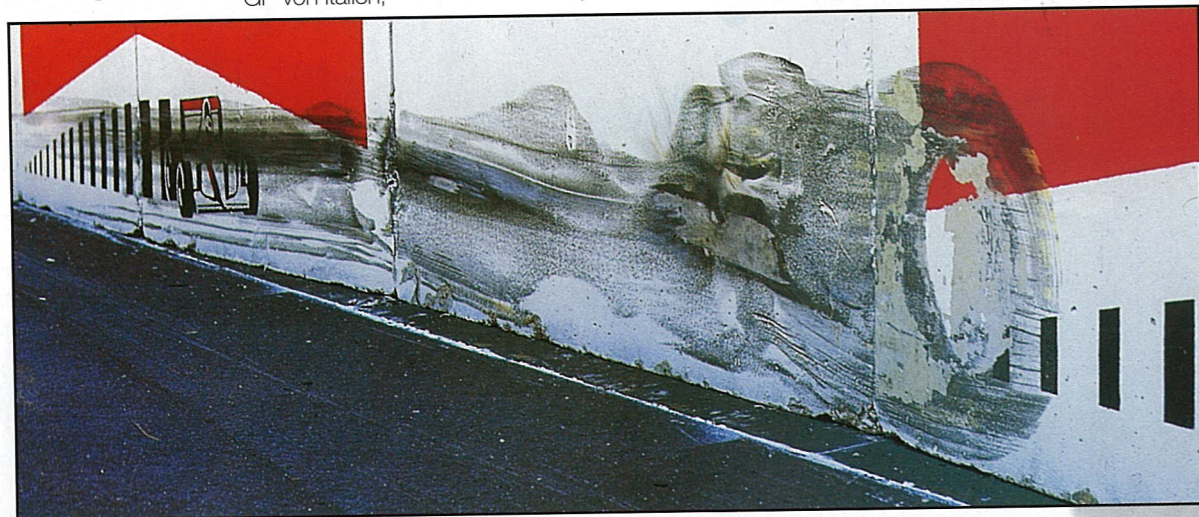
Foto von
Darren
Heath

McLaren Motorhome, Grand Prix von Belgien, Spa-Francorchamps, 24. August





Berger **aufgekratzt**, GP von Italien, Monza, 7. September



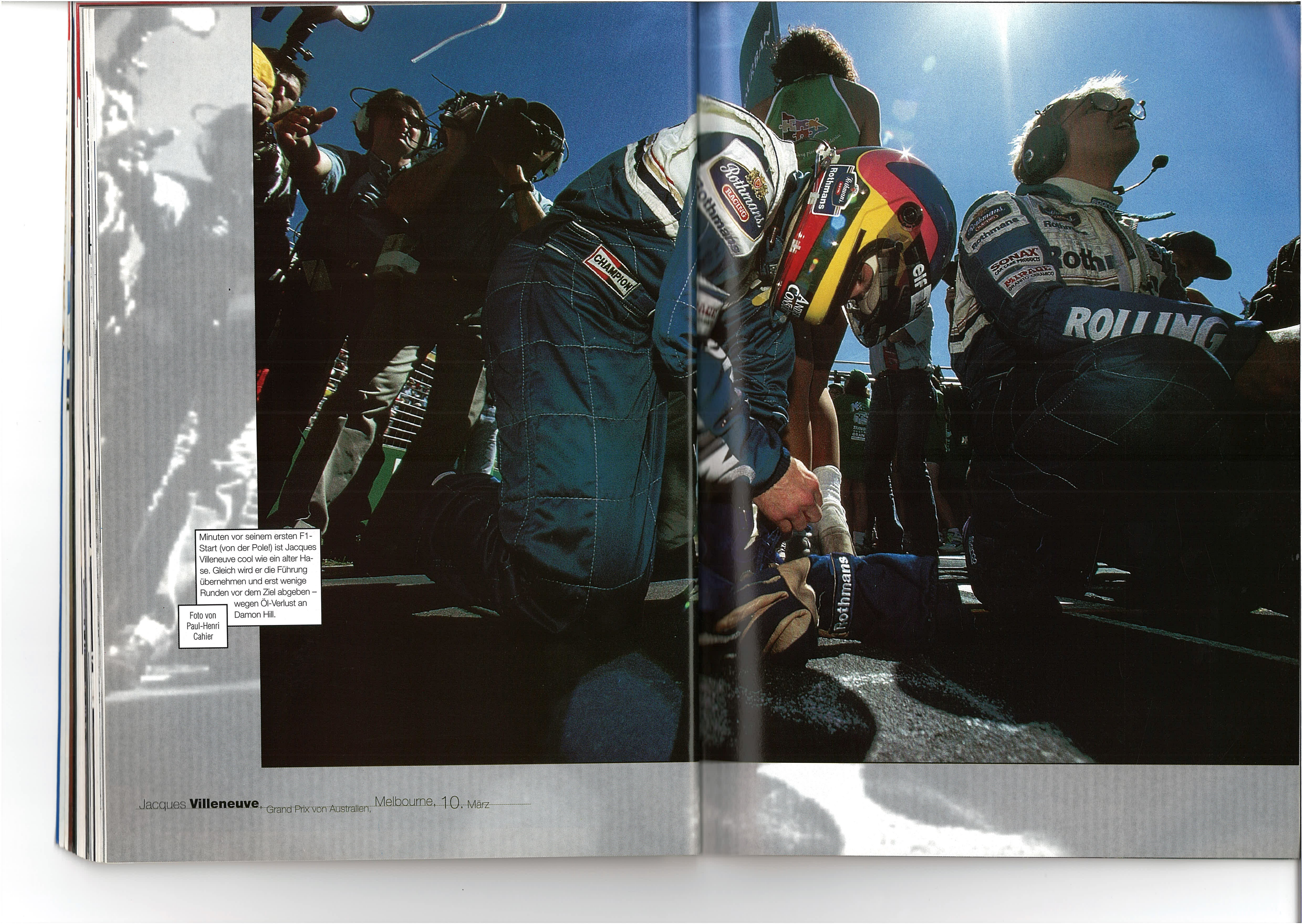
Gerhard Berger hinterließ mit seinem von Mild Seven gesponserten Benetton in Monza bleibende Eindrücke – ausgerechnet bei Marlboro. Und

Foto von Rainer Schlegelmilch

Eddie Irvine wirbelt mächtig Staub auf.

Foto von Jean-Marc Loubat

Eddie **Irvine**, Grand Prix von Belgien, Spa-Francorchamps, 25. August



Minuten vor seinem ersten F1-Start (von der Pole!) ist Jacques Villeneuve cool wie ein alter Hase. Gleich wird er die Führung übernehmen und erst wenige Runden vor dem Ziel abgeben – wegen Öl-Verlust an Damon Hill.

Foto von Paul-Henri Cahier

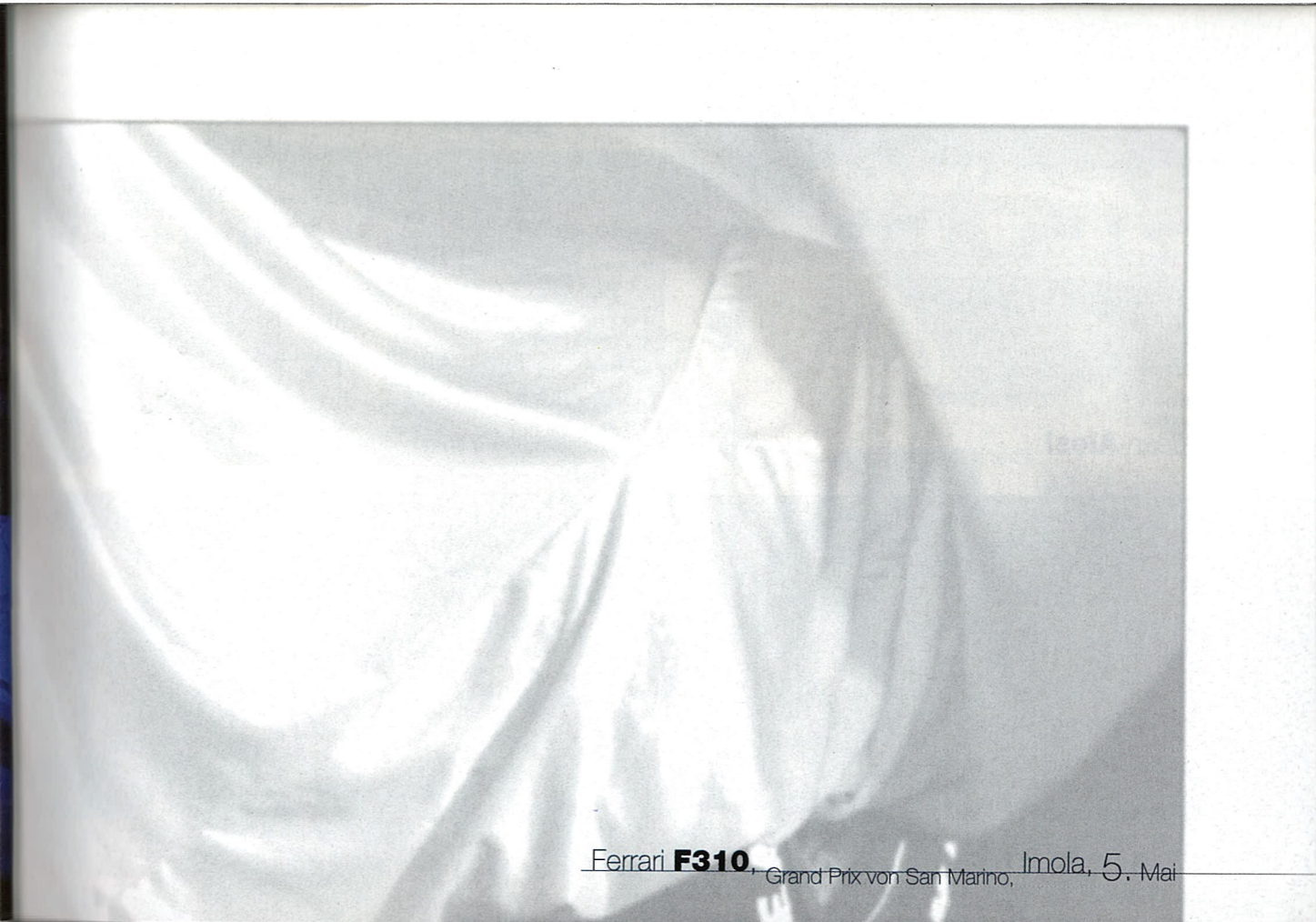
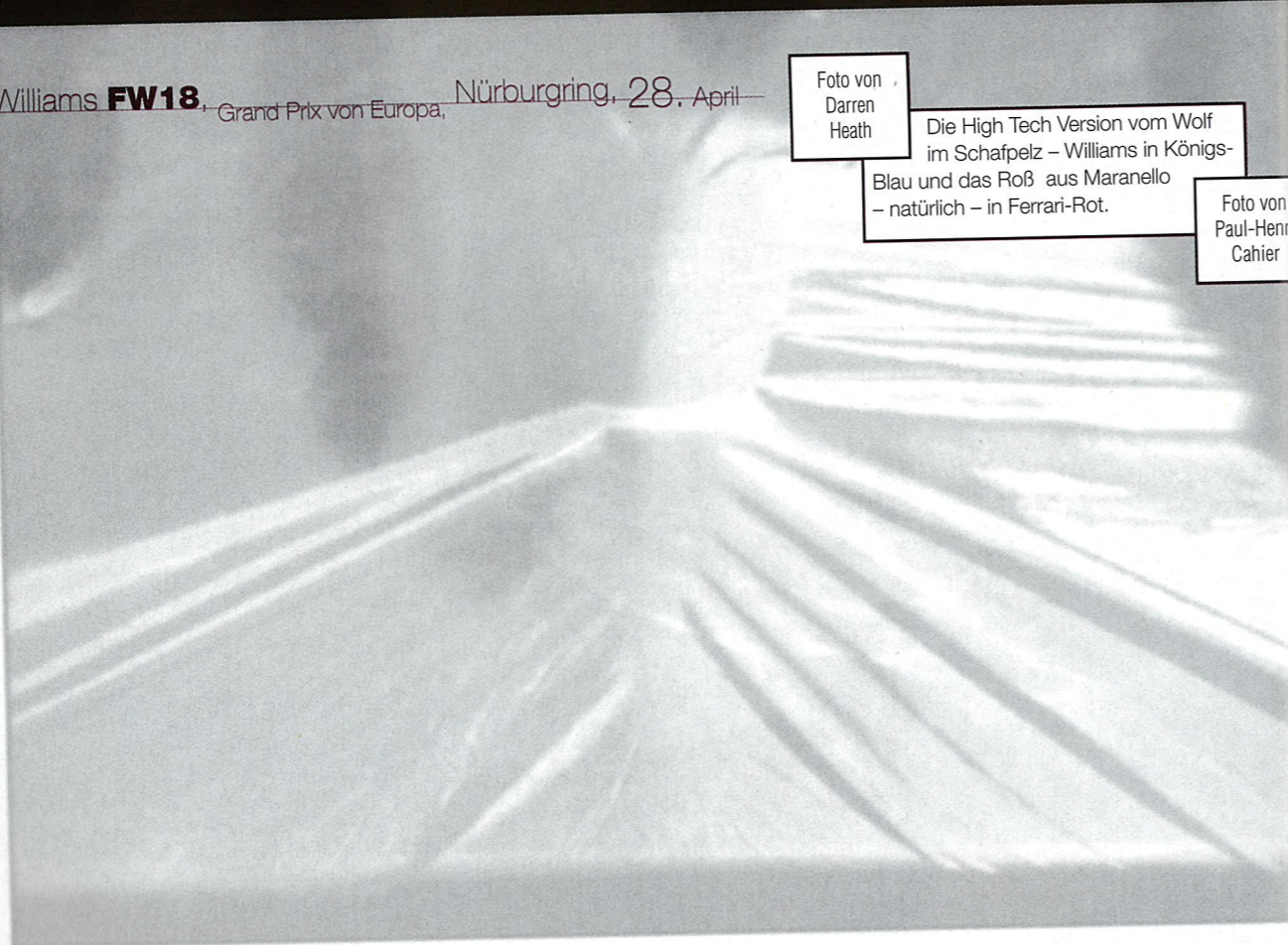


Williams **FW18**, Grand Prix von Europa, Nürburgring, 28. April

Foto von
Darren
Heath

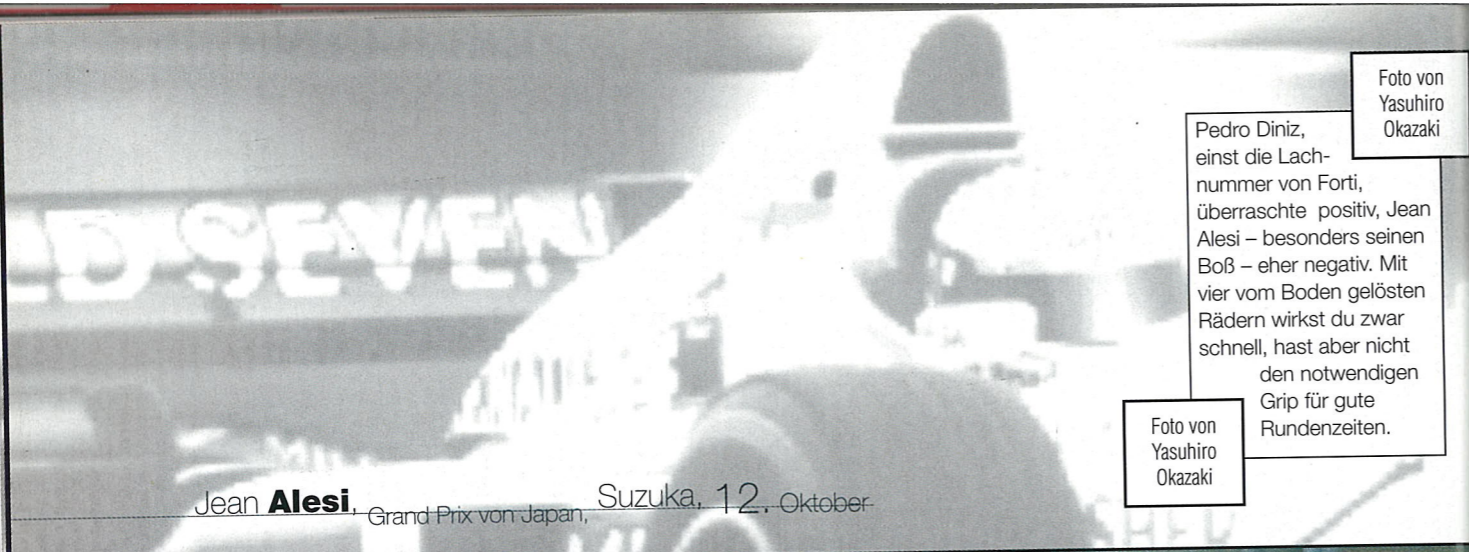
Die High Tech Version vom Wolf
im Schafpelz – Williams in Königs-
Blau und das Roß aus Maranello
– natürlich – in Ferrari-Rot.

Foto von
Paul-Henri
Cahier



Ferrari **F310**, Grand Prix von San Marino, Imola, 5. Mai



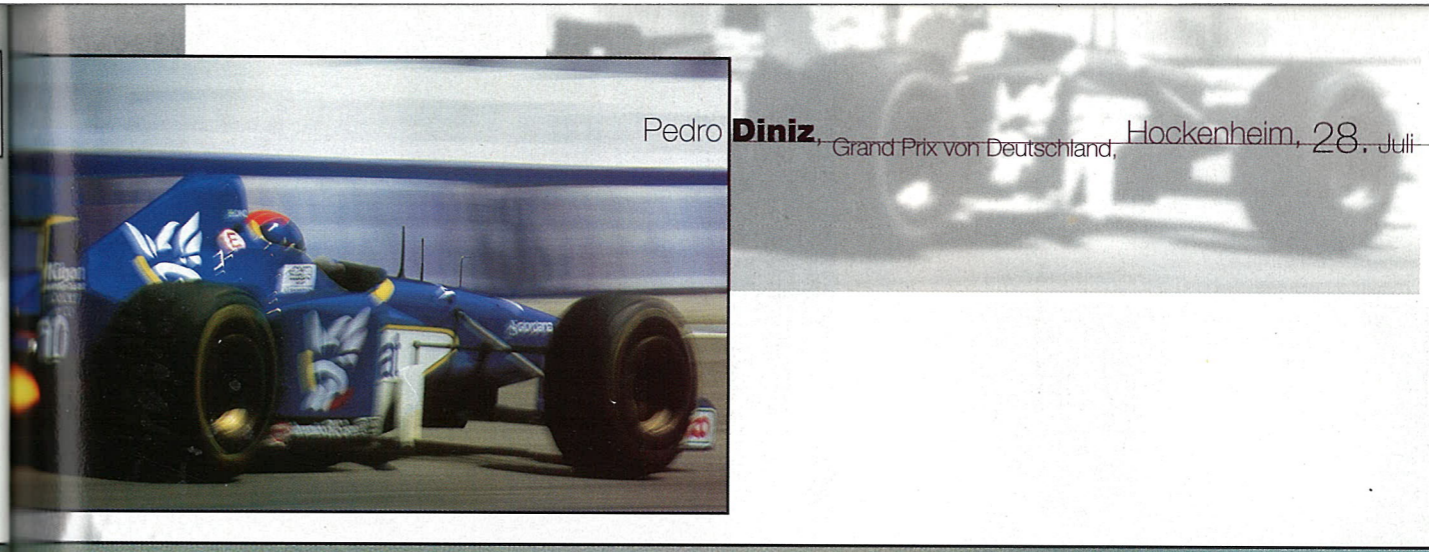


Jean **Alesi**, Grand Prix von Japan, Suzuka, 12. Oktober

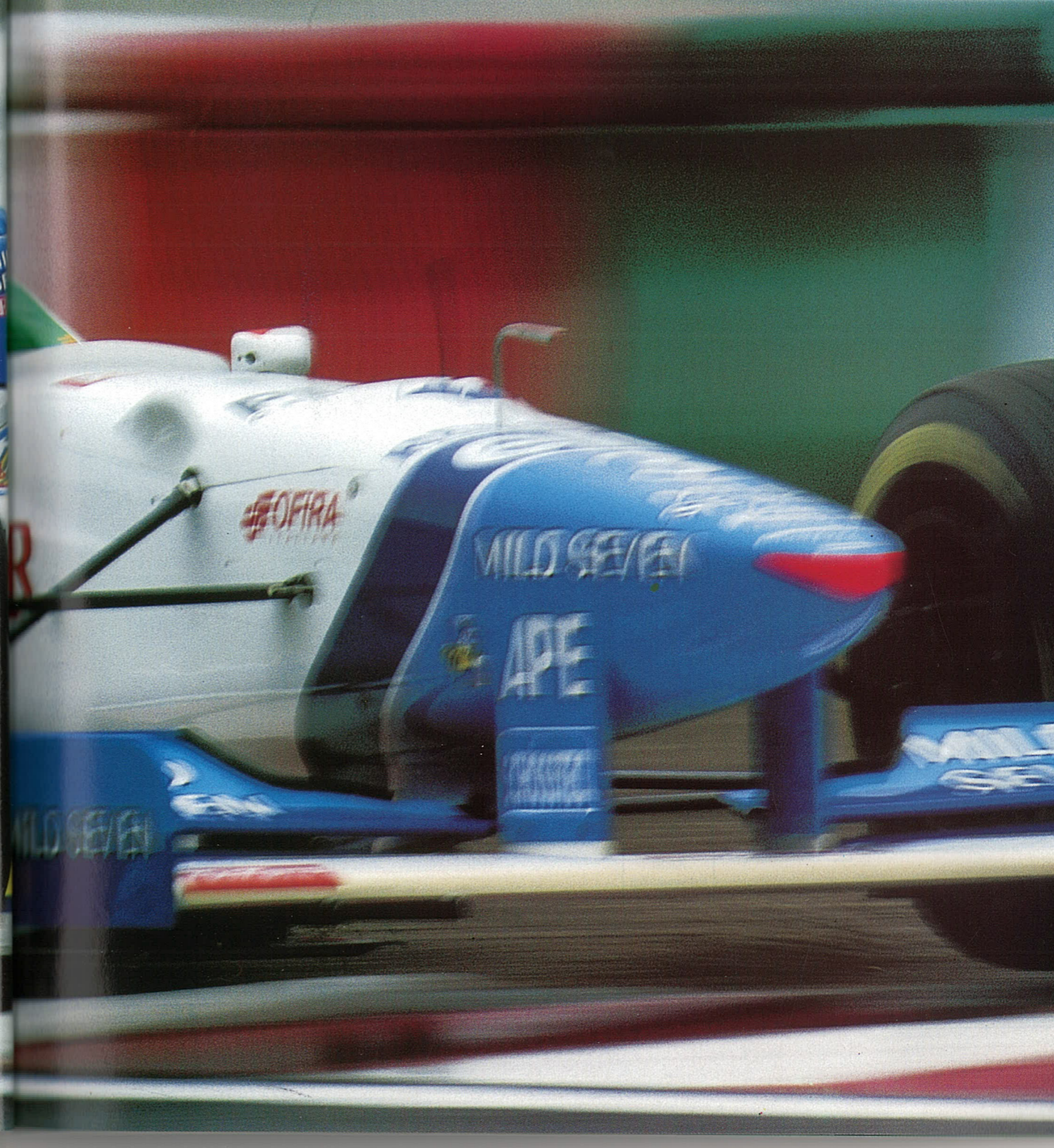
Foto von Yasuhiro Okazaki

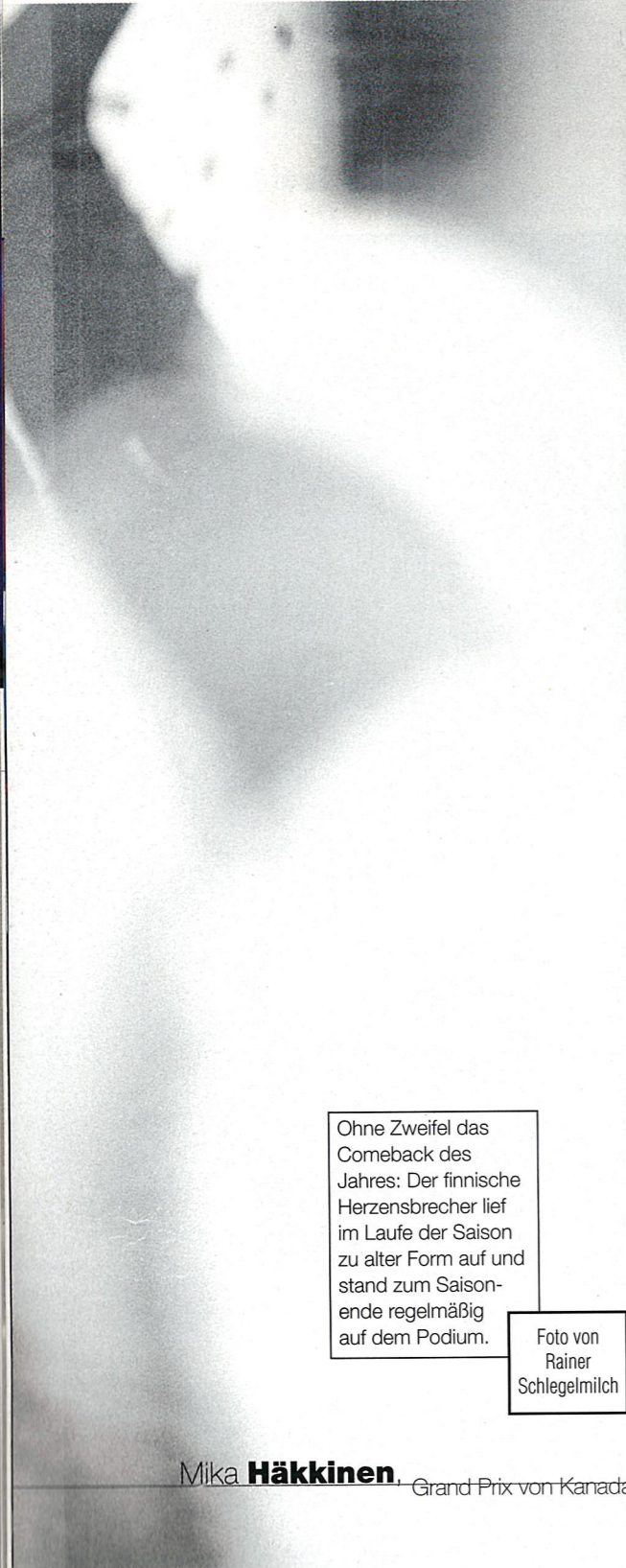
Pedro Diniz, einst die Lachnummer von Forti, überraschte positiv, Jean Alesi – besonders seinen Boß – eher negativ. Mit vier vom Boden gelösten Rädern wirkst du zwar schnell, hast aber nicht den notwendigen Grip für gute Rundenzeiten.

Foto von Yasuhiro Okazaki



Pedro **Diniz**, Grand Prix von Deutschland, Hockenheim, 28. Juli



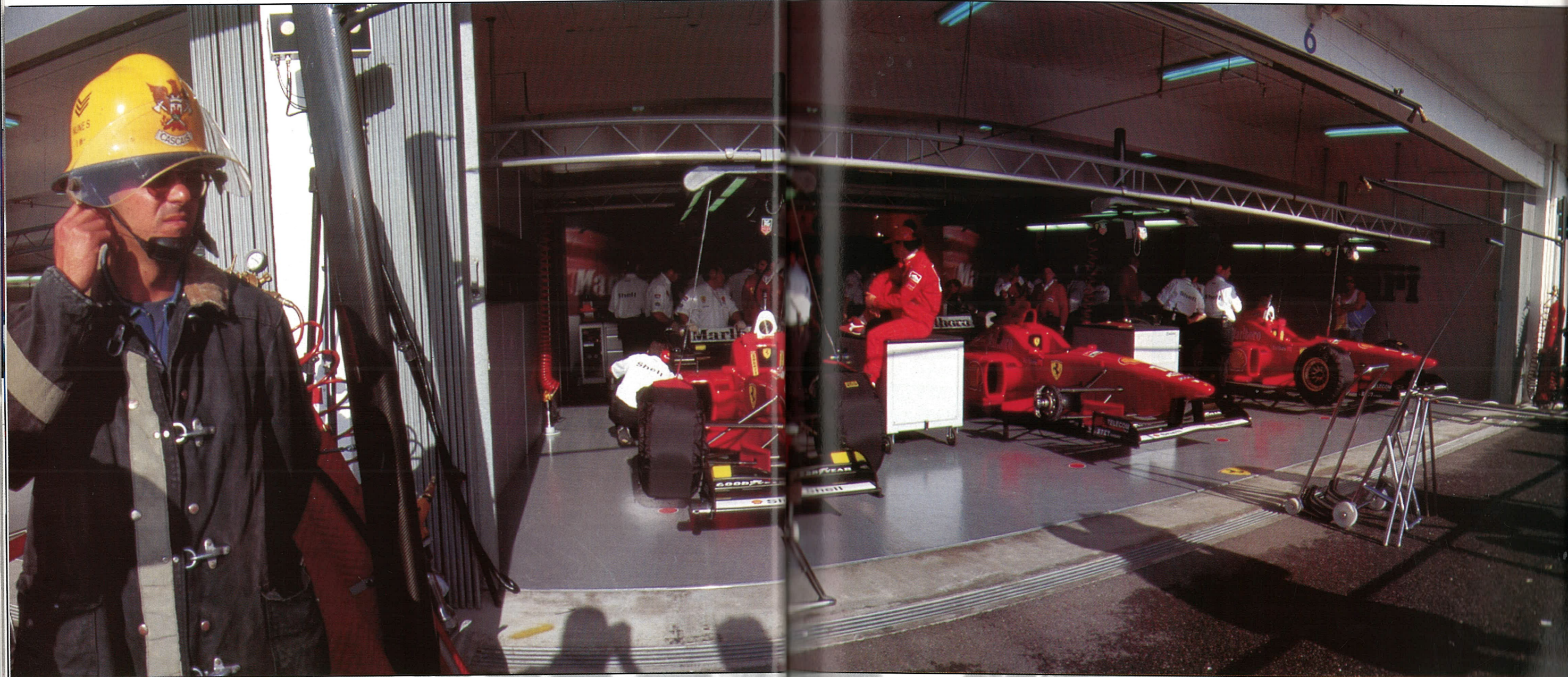


Ohne Zweifel das
Comeback des
Jahres: Der finnische
Herzensbrecher lief
im Laufe der Saison
zu alter Form auf und
stand zum Saison-
ende regelmäßig
auf dem Podium.

Foto von
Rainer
Schlegelmilch



Mika **Häkkinen**, Grand Prix von Kanada, Montreal, 16. Juni



Ferrari **Box** Grand Prix von Portugal, Estoril, 21. September

Foto von
Bernard
Asset

Zwei die warten und hoffen: der Marshal, daß kein Feuer ausbricht, Eddie Irvine, daß sein Auto bald zum Qualifying fertig wird.



Nach einem verheißungsvollen Saisonstart und toller Vorstellung am Nürburgring begann Jos Verstappens Stern in Imola zu sinken: Er qualifizierte sich schlechter als zuvor – und mußte sein Rennen nach einem Unfall beim Boxenstop abbrechen.

Foto von Paul-Henri Cahier

Jos **Verstappen**, Grand Prix von San Marino, Imola, 4. Mai

Ich bekam Alpträume und Herzrhythmusstörungen, wenn ich über mein Leben nach der Formel 1 nachdachte“, sagt John Watson über die Realität, der sich jeder Fahrer irgendwann stellen muß. John Watson fuhr seinen letzten Grand Prix vor elf Jahren, und jedes Jahr aufs neue muß sich eine Handvoll Piloten eingestehen, daß sie jetzt zur noch ungewohnten Kategorie ‘Ex-Formel 1-Fahrer’ gehört.

Für einige ist der Übergang ins Privatleben schmerzhaft und beunruhigend. Andere, vor allem diejenigen, die ihren Rückzug sorgfältig geplant haben, kommen mit der Situation wesentlich besser zurecht. Doch jeder von ihnen fühlt ein starkes Verlustgefühl, wenn der Beruf, dem er einen so großen Teil seines Lebens gewidmet hat, plötzlich Vergangenheit ist.

„Am meisten vermisse ich den Wettkampf“, sagt Keke Rosberg, Weltmeister von 1982. „Und die extremen Emotionen, die so stark sind, daß man süchtig danach wird. Zwar kann man auch im normalen Leben und im Geschäft Wettbewerb finden. Doch da arbeitest du wie verrückt, mußt aber lange auf die Früchte deiner Arbeit warten. Im Rennsport verschafft dir die Stoppuhr sofortige Zufriedenheit oder sofortigen Frust. Im Leben und in der Geschäftswelt muß man langfristig denken. Und mich daran zu gewöhnen, fiel mir nach meinem Rücktritt am schwersten.“

Jonathan Palmer, der den Arztberuf aufgab (er ist ein vollausgebildeter Mediziner), um für sechs Jahre Formel 1-Fahrer zu werden, versucht, die Gefühle rüberzubringen, die ein F1-Pilot verspürt: „Es gibt absolute Euphorie-Höhepunkte und ebenso tiefe Abgründe der Verzweiflung. Wenn du dann zurücktrittst, bleiben diese Extreme natürlich aus, und du mußt sozusagen ‘vom Gas gehen’, um mit deinem neuen, wesentlich undramatischerem Leben klarzukommen. Wie leicht oder schwer das fällt, kann davon abhängen, was man zuvor in der Formel 1 erreicht – oder eben nicht erreicht hat.“

Grundsätzlich war ich, wie es eigentlich jeder Fahrer ist, davon überzeugt, daß ich GP gewinnen und Weltmeister

SCHIEDEN TUT WEH

KLARE SACHE: EIN LEBEN ALS
FORMEL 1-FAHRER IST
TRAUMHAFT, DAS DES
EX-F1-PILOTEN FÄLLT VIELEN
ENTSPRECHEND SCHWER, FAND
GERALD DONALDSON HERAUS



werden könne. Aber es passierte nicht. Doch als der große Traum ausgelebt hatte, ließ die Motivation, Träumen nachzulaufen, nach. Also wandt sich meine Motivation neuen Herausforderungen zu, und ich fand neue Berge, die es zu erklimmen galt.“

Doch wenn es ein Fahrer bis zur Spitze der Formel 1 geschafft hat, und es auch heil bis zum Karriere-Ende geschafft hat, kann die Anziehungskraft des Sports so unüberwindlich sein, daß es dem Ex-Fahrer nicht gelingt, sich zu lösen. Alain Prost, den seine 51 GP-Siege zum erfolgreichsten Piloten der F1-Geschichte machen, ist heute Berater und Testfahrer des McLaren-Teams und spielt immer wieder mit dem Gedanken, eines Tages ein eigenes Team einzusetzen. Als Prost Ende 1993 zurücktrat, so gibt er offen zu, fühlte er sich sehr verloren, und seine ersten Fahrerlager-Besuche als ‘Nicht-Fahrer’ wurden zu traumatischen Erlebnissen.

„Wenn du zum ersten Mal nach deinem Rücktritt wieder zur F1 zurückkehrst, fühlst du dich gar nicht gut“, bekennt der ‘Professor’. „Du weißt einfach nicht, wohin du gehörst. Als ich für Renault, McLaren, Williams und Ferrari aktiv war, gehörte ich mit zur Familie. Jetzt kam ich plötzlich zurück und suchte meine Familie. Aber ich gehörte ja nicht mehr dazu. Ich fühlte mich verloren, und es war mir fast peinlich, da zu sein.“

1995 arbeitete ich als Fernseh-Kommentator und für Renault, aber das war immer noch nicht dasselbe wie selbst zu fahren, und ich fühlte mich weiterhin schmerzhaft ausgeschlossen. Jetzt ist es zwar besser, weil ich für McLaren arbeite, aber wenn ich während der Renn-Wochenenden nicht wirklich viel zu tun hätte, würde ich niemals zu allen Rennen mitkommen. Ein, zwei Mal vielleicht; denn ein gutes Gefühl ist es noch immer nicht.“

Doch trotz aller Verlustgefühle ist Prost davon überzeugt, genau zum richtigen Zeitpunkt aufgehört zu haben: „Ich bedauere es absolut nicht, damals zurückgetreten zu sein. Um sehr, sehr ehrlich zu sein: Als Ayrton so ▶

kurz nach meinem Rücktritt starb, hatte ich das Gefühl, das sei eine Botschaft an mich, die mir bestätigte, daß ich mich richtig entschieden hatte.“

Als er sich das erste Mal aus der Formel 1 zurückzog, glaubte auch Niki Lauda, das einzig richtige getan zu haben. Und dann kehrte er zwei Jahre später als Fahrer und schließlich, nach seinem zweiten Rücktritt, als Ferrari-Berater und RTL-F1-Experte zurück ins Geschäft.

Schon 1975, als er mit Ferrari um seinen ersten WM-Titel kämpfte, bemühte er sich jenseits der GP-Strecke um eine Pilotenlizenz. 1976 beendete er den GP in Fuji, indem er einfach aufgab – und damit den möglichen zweiten WM-Titel in Folge an Hunt abtrat. Ähnlich verblüffend war seine Entscheidung, 1979 den Helm an den Nagel zu hängen: Nach zwei Saisons mit Brabham – für die angebliche Rekordgage von 1,4 Millionen Mark – brachte er in monatelangem Arm-drücken sogar Brabham-Boß Bernie Ecclestone dazu, einen Vertrag für 1980 mit dem damaligen Rekordsalär von zwei Millionen Dollar aufzusetzen – und entschied sich dann, schon vorher in den Ruhestand zu gehen.

„Das Gefühl, fehl am Platz zu sein, war überwältigend“, erinnert sich Niki Lauda in *Das dritte Leben* an den 79er Grand Prix von Kanada. In Montreal, beim vorletzten Rennen der Saison, reichte es gerade für den 18. Startplatz. Minuten später nahm er Ecclestone zur Seite. „Ich möchte lieber etwas machen, das mir Spaß macht. Fliegen zum Beispiel.“ Der Presse warf er noch eins seiner legendären, da umstrittenen (und später mehrfach revidierten) Statements zu: „Ich habe keine Lust mehr, im Kreis herumzufahren.“

Laudas plötzlicher und unsentimentaler Abgang verärgerte manchen, der Spruch fast alle Kollegen. Aber der Mann hatte einfach andere Dinge als nur die Fahrerei im Kopf. Als seine Ex-Kollegen in die Startaufstellung rollten, war Niki Lauda schon in Kalifornien dabei, für seine Fluglinie eine DC-10 zu kaufen. Lauda Air hatte schon anderthalb Jahre zuvor seinen ersten Charter-Einsatz – zum Grand Prix von Belgien (wo der Fluglinienchef/F1-Pilot nach zwanzig Metern ausfiel). Ende der Siebziger war die Fliegerei für den Ex-Weltmeister einfach reizvoller, herausfordernder und auch spannender. Mancher sagt bis heute, die Fliegerei – bzw. die Verluste seiner Lauda Air – seien auch der Grund für sein kurzes und heftiges

Comeback bei McLaren 1982 (wieder inklusive Rekordgehalt) gewesen.

Über seine letzte GP-Saison als Fahrer, schreibt Niki Lauda in *Das dritte Leben*: „Ich war 35, sechs Jahre älter als Alain, sicherlich topfit und absolut auf der Höhe, um jedes denkbare Rennen zu gewinnen. Ich war aber nicht mehr bereit und wohl auch nicht fähig, die Portion Extra-Wahnsinn für die Chaos-Runden der Qualifikation aufzubringen.“ War er auch zu Beginn seines Comebacks höchst motiviert, so stellte er 1984 fest, daß das Feuer von früher auf kleinerer Flamme brannte. Es war sein „schwerstes, aber auch tollstes Berufsjahr als Rennfahrer“.

Während Prost und Lauda das F1-Lenkrad freiwillig aus der Hand legten, bleibt vielen ihrer Kollegen gar keine Wahl. Und einige besonders Unglückliche werden von der Formel 1 vergessen, obwohl sie alles haben, was ein erfolgreicher F1-Pilot braucht. Wie beispielsweise Keke Rosbergs Schützling JJ Lehto. Der Finne erlitt 1994 bei einem Testunfall einen Genick-Anbruch, stieg zu früh wieder ins Auto, und das Team verlor das Vertrauen in ihn. „JJ hat gefühlsmäßig sehr gelitten“, sagt Rosberg. „Als sein Manager und Freund versuchte ich alles mögliche, um ihm zu helfen. Doch er war mental blockiert und ließ niemanden in seine kleine Welt.“

Auch Mark Blundell hat sich weniger von der Formel 1 verabschiedet, als



Hans-Joachim Stuck setzte nach seiner Zeit in der Formel 1 eine von Erfolgen bestimmte Karriere fort. Niki Lauda (unten) gelang es auch in anderen Bereichen, ein Hobby zum Beruf zu machen

daß sich die Formel 1 von ihm getrennt hat. Und das, obwohl er bei seinen 61 GP respektable 32 Punkte geholt hatte. Dennoch reichten seine Leistungen in den nur mäßig konkurrenzfähigen Autos von Brabham, Ligier, Tyrrell und McLaren nicht aus, um ihm zu einem F1-Cockpit für '96 zu verhelfen. Also ging er in die USA und zur IndyCar-Serie. Blundells F1-Erinnerungen sind bittersüß.

„Ich vermisse einige gute Freunde, die ich in dieser Zeit gewonnen habe“, räumt der 30jährige Engländer ein. „Und es fehlt mir, einen F1 zu fahren. Die IndyCars sind phantastisch, doch ein Formel 1 ist eine ganz andere Bestie. Die schiere Leistungsfähigkeit in allen Bereichen ist einfach einzigartig. Du hast mehr Grip, mehr Genauigkeit, mehr Technologie, mit der du arbeiten kannst... mehr dies, mehr das. Es ist, was das Fahren eines Rennwagens angeht, der absolute Gipfel – auch wenn von den Rennen her gesehen – die IndyCar-Serie augenblicklich besser ist.“

Für Blundell war die Zwischensaison und die Suche nach einem Job fürs nächste Jahr das Schlimmste an der Formel 1. „Egal, wie sehr du dich ab-

gerackert hast, egal, wieviel du das Team und das Auto weitergebracht hast – am Saisonende hat das absolut keine Bedeutung. Wenn du keinen dicken Sponsor hast oder die falsche Nationalität, oder wenn du aus anderen Gründen nicht ins Konzept paßt, dann stehst du halt im Regen. Das habe ich richtiggehend gehaßt. Ich beneide wirklich niemanden, der das mitmachen muß, denn ich habe das vier- oder fünfmal in Folge durchlebt, und es war jedesmal eine schlimme Zeit. Nicht nur für mich, auch für meine Familie. Da sollst du an Weihnachten mit Frau und Kindern eine schöne und harmonische Zeit verbringen. Doch das ist verdammt schwer, wenn deine Zukunft noch in den Sternen steht.“

Für ihre Vergangenheits-Bewältigung können sich Fahrer wie Mark Blundell und JJ Lehto Trost von Marc Surer holen, dessen Erinnerungen an seine 82 GP (der letzte 1986) zwar auch schmerzhaft, aber dennoch in erster Linie positiv sind. „Jeden Morgen, wenn ich aufwache, werde ich daran erinnert, daß ich Formel 1-Fahrer war“, erzählt

„Einen echten Profi zeichnet aus, daß er in allen Rennklassen zu Hause ist“

HANS-JOACHIM STUCK

der gebürtige Schweizer, der noch immer hinkt, nachdem zwei schwere Unfälle seine Beine zertrümmerten. „Aber schon bald, nachdem ich aufgestanden bin, vergesse ich alles außer den guten Erinnerungen aus meiner Formel 1-Zeit. Sie hat mir soviel gegeben. Wenn ich mir überlege, wie mein Leben wohl ohne die Formel 1 ausgesehen hätte, möchte ich keinen Moment missen. Niemand kann mir die Erinnerung daran nehmen, wie es war, die Autos zu fahren und das Optimum aus ihnen und mir herauszuholen. Und bei der Erinnerung an das Fahren mit einem 1200 PS-BMW-Turbo im Heck (mit Brabham und Arrows 1985 und '86) bekomme ich noch heute eine Gänsehaut.“

Wenn sich der deutsche Ex-Fahrer und heutige RTL-Kommentator Jochen Mass an seinen Rücktritt nach neun F1-Jahren erinnert, gibt er zu: „Ich hatte damals schon Tränen in den Augen. Denn eine weitere Phase meines Lebens war zu Ende gegangen, erneut hatte sich eine Tür geschlossen. Auch habe ich das Gefühl, daß ich meine Fähigkeiten eventuell nicht voll ausgenutzt hatte und mehr als einen Grand Prix (Spanien 1975) hätte gewinnen können. Aber es bringt nichts, verpaßten Chancen nachzuweinen. Ich habe getan was ich getan habe und muß damit leben. Aber ich hege keinen Groll und bin noch immer ein glücklicher Mensch.“

Wie wichtig es ist, auch Fehlschläge wegstecken zu können, erklärt Jonathan Palmer: „Ich denke, es ist unglaublich wichtig, daß jeder Fahrer mit seiner Situation klarkommt – wie auch immer die aussehen mag. Wer immer man ist, was immer man tut, es wird immer Momente geben, in denen man zutiefst enttäuscht ist. Und wenn man ein normaler stabiler Mensch bleiben will, muß man mit diesen Enttäuschungen irgendwie klarkommen.“

Dennoch, das Gefühl, nicht ihr ▶



RAINER SCHLEGELMILCH, J. MAYRHOFER

Bob Marley



Jonathan Palmer verließ Tyrrell 1989, blieb der Grand Prix-Arena aber als TV-Kommentator erhalten. Keke Rosberg (unten) lehnt sich in echter F1-Manier zurück

ganzes Potential ausgeschöpft zu haben, ist unter den weniger erfolgreichen Piloten weit verbreitet. „Es stimmt, gelegentlich überfällt mich die Erinnerung an verpaßte Gelegenheiten“, sagt John Watson. Der Ire gewann fünf GP und wurde 1982 hinter Rosberg WM-Zweiter. „Es wäre angenehm, wenn ich meinem Lebenslauf einen Fahrer-Titel hätte hinzufügen können. Als Weltmeister gehörst du einem besonders exklusiven Club an, und ich muß zugeben, daß ich gerne Mitglied in diesem Club wäre.“

Michele Alboreto bereut keines seiner 14 Jahre in der Formel 1, obwohl auch er nie einen Titel gewann. Der italienische Veteran, der Ende '94 die F1-Fahrerhandschuhe für immer auszog, ist zufrieden mit dem, was er erreicht hat. „Ich habe fast alles geschafft, was ich mir vorgenommen hatte. Ich habe zwei Poles geholt, fünf Siege, wurde WM-Zweiter (hinter Prost 1985), und ich habe fast einen Punkt pro Rennen geholt (186,5 Punkte bei 194 GP). Okay, den Titel habe

„Am meisten vermisse ich den Wettkampf und die Emotionen, die so stark sind, daß man süchtig danach wird“ KEKE ROSBERG

ich nicht gewonnen, doch ich hatte das Zeug dazu.“

Wie viele der ehemaligen F1-Fahrer besitzt Alboreto noch eine andere Hinterlassenschaft des GP-Sports: Lektionen fürs Leben. „Der Fahrer und der Privatmensch lassen sich nicht trennen. In der Formel 1 entwickelst du dich zu einem Menschen, der bei allem, was er tut, gewinnen will. Du mußt aggressiv sein, aber auf die richtige Art und Weise. Und du mußt in der Lage sein, sowohl die guten als auch die schlechten Dinge zu akzeptieren. Das Verlieren lernt man nicht so leicht wie das Gewinnen. Es ist alles einfach, wenn's gut läuft, doch in den schlimmen Momenten brauchst du wirklich viel Kraft. Und diese Erfahrungen werden mir für den Rest meines Lebens helfen.“

Und es gibt noch andere Belohnung dafür, den Gipfel des Motorsports erklimmen zu haben: „Es verschafft dir einen exotischen Background“, sagt Jonathan Palmer, „über den viele Menschen gerne sprechen. Und nur sehr wenige Piloten stehen finanziell schlecht da, wenn sie die F1 verlassen.“



SUTTON IMAGES INTERNATIONAL PRESS AGENCY

Entwickelt von Williams

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

Angetrieben von Renault

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

Gezündet von Champion

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



Spitzentechnologie für jede Straße.



Selbst diejenigen, die Sponsorengeld mitbringen mußten, konnten normalerweise einen Prozentsatz davon für sich behalten und können sich nach ihrem Rücktritt einen angenehmen Lebensstandard leisten.“

Die meisten Fahrer – jedenfalls diejenigen, die sich im Verlauf ihrer Karriere einen Namen gemacht haben – können auch nach Karriere-Ende weiter Kapital aus ihrem Namen schlagen. Viele von ihnen sind an erfolgreichen, oftmals mit dem Rennsport verbundenen Unternehmen beteiligt. Während andere im F1-Medien-Troß eine Anstellung gefunden haben. Doch während frühere F1-Piloten wie Prost, Watson, Palmer, Mass, Surer und Rosberg sich heute darauf beschränken, die Rennen zu kommentieren, fahren andere noch immer Rennen – in unteren Klassen. John Watson hält das für einen Fehler.

„Ich sehe nicht, was ihnen das bringen soll. Das frage ich mich vor allem bei denen, die in der Formel 1 erfolgreich waren. Meiner Meinung nach riskieren die doch nur ihren Ruf, wenn sie an anderen Rennen teilnehmen und dort eventuell auch noch Niederlagen hinnehmen müssen. Ich bin stolz auf das, was ich in der Formel 1 erreicht habe, und ich glaube, daß die Teilnahme an einer minderwertigen Rennserie verringern würde, was immer noch von meiner F1-Aura übriggeblieben ist.“

Marc Surer stimmt dem zu: „Wenn ich meinen alten Kollegen zusehe, wie sie Rennen fahren, weil sie nichts Besseres zu tun haben, dann tun sie mir leid. Das zeigt – meiner Meinung nach



Mark Blundell, seit 1996 in der IndyCar-Serie, fuhr in der Formel 1 für Brabham, Ligier, Tyrrell und als letztes für McLaren

„Ein Formel 1 ist eine ganz andere Bestie. Die schiere Leistungsfähigkeit in allen Bereichen ist einfach einzigartig“

MARK BLUNDELL

– eine Schwäche, und ich bin sehr froh, daß ich nach meinem Rücktritt keinen Rückfall erlitten habe.“

Aussagen, die Hans-Joachim Stuck mächtig ärgern: „Das ist doch eine Unverschämtheit. Einen Profi zeichnet aus, daß er in allen Rennklassen zu Hause ist. Und wenn man – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr Formel 1 fährt, ist es mit Sicherheit keine Schande, sich in einer ITC, einer Markenweltmeisterschaft oder im STW (Super Touren Wagen Cup) erfolgreich zu schlagen. Zum Surer muß ich sagen: Er hat natürlich recht, daß er nach seinem Rücktritt nicht

wieder angefangen hat. Das find' ich auch doof. Da muß ich auch sagen, was da – sagen wir mal – Keke Rosberg oder Nigel Mansell gemacht haben... Wenn man sich einmal entschließt, vom Rennsport zurückzutreten, dann sollte man auch nicht mehr kommen, das ist richtig. Aber wenn ich mit der Formel 1 aufhöre? So eine Aura, die ein Watson nun hat oder nicht hat, das kann ich nicht entscheiden, das würde ich mir nie erlauben zu beurteilen. Aber ich glaube, so schnell, wie der von der Bildfläche verschwunden ist, so schnell kam der gar nicht da hoch überhaupt. ▶

NEU



GRAND PRIX LEGENDS

Beschränkte Auflage von 500 Drucken von John Saunders

John Saunders ist einer der weltführenden Maler der Formel 1 Aktion. Für Sammler in der ganzen Welt sind diese feinen Kunstdrucke äußerst gefragt und begehrt und sind meist sofort nach Herausgabe ausverkauft. Die neueste Auflage 'Spitze in Spanien' scheint wieder ein grosser Verkaufserfolg zu werden.



Eliminator

Für Michael der Tag der Tage

Oft geschieht es, dass die Grösse eines Rennfahrers mit einer einzigen Rennfahrt entschieden wird. Wenn das so ist, dann ist damit sicher Michaels geniale Leistung im Rennfahrstadion de Catalunya in Barcelona, Spanien, gemeint.

Das neue Bild von John Saunders zeigt eine Szene auf Runde 12, nachdem er gerade Jean Alesi in der Benetton überholt hatte, und er sich an Villeneuve in einem gewagten Überholmanöver entlang der Innenseite herandrückte.

Dieses aussergewöhnliche Ereignis wurde in



Streets Ahead

einer beschränkten Lithographie Auflage von qualitativ hoher Güte festgehalten.

Es existieren davon nur 500 Stück, die je gemacht wurden, jeder Druck ist vom Künstler selbst signiert und nummeriert. Jeder Druck kostet nur DM 160,-.

Es gibt noch zwei andere John Saunders Drucke, die – allerdings in geringer Anzahl – noch erhältlich sind. *Eliminator* stellt den Augenblick dar, wo Michael und Damon Hill in Adelaide im Jahre 1994 zusammenstießen. *Streets Ahead* zeigt Michael 1994 in seinem Benetton in Monaco, wo er sein äusserstes gibt.

Wie Sie bestellen können

Wir raten Ihnen dies so bald wie möglich zu tun, damit Sie mit Sicherheit diese hervorragenden Kunstwerke erhalten. Um diese Drucke zu erwerben, faxen Sie uns bitte mit der Nummer Ihrer Kreditkarte im nachfolgenden Formular. Oder senden Sie es direkt an uns.

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

Bitte füllen Sie diesen Kupon aus und senden Sie ihn an Grand Prix Legends, PO Box 2989, London, W10 6GH, England oder faxen Sie uns unter 00 (44) 171 727 8054

Bitte senden Sie mir Kopie(n) Spitze in Spanien (DM 160,- -)

Bitte senden Sie mir Kopie(n) Eliminator (DM 145,- -)

Bitte senden Sie mir Kopie(n) Streets Ahead (DM 130,- -)

Ich schliesse einen Euro-Scheck, zahlbar an 'Grand Prix Legends' bei.

Ich bezahle mit: Access Visa Amex

Karte Nr:

Ablaufdatum:

Herr/Frau/Fräulein:

Adresse:

Postleitzahl:

Land:

Telefon:

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

Unterschrift:

GF1R/RIS/1



Marc Surers letztes Rennen war 1986 in Spa-Francorchamps, wo er einen Arrows-BMW steuerte

Und dann muß ich noch eines sagen. Diese 26 Jahre Motorsport, in denen ich wirklich alles gefahren habe, machen mich heute noch zu einem – ob der Erfahrungen – gefragten Mann. Klar, ich muß ganz ehrlich sagen, sicherlich wär ich damals lieber noch in der F1 geblieben. Aber ich war vom Kopf her gescheit genug, um zu sagen: 'Die Möglichkeiten, die ich habe aufgrund meiner Fähigkeiten, die sind nicht ausreichend.' In der Formel 1 hab' ich nix zerrissen, wie der Bayer sagt. Die Erfolge waren nicht die, die man sich erhofft hatte, wobei sicherlich 80% mein Fehler war, und ich habe mich dann eben auf das besonnen, was ich – wie ich glaube – am besten konnte im Rennsport, nämlich auf Autos mit Dach über dem Kopf."

Das war also einer der Gründe, warum der Striezel der F1 den Rücken kehrte. Doch es gab noch etwas, was dem langen Bayern nicht so gut gefiel. „Die Formel 1 ist bis heute eine 'Hire and Fire'-Gesellschaft geblieben. Und wenn du die Möglichkeit hast, dich mit einem Fahrzeughersteller zu verbünden längerfristig, wie ich es ja gemacht habe mit Audi oder anderen Firmen, dann bist du natürlich da immer fein raus. Und ich mein', die Erfolge, ob es jetzt bei Audi war oder Porsche oder jetzt auch bei Opel – die zwar zum Ende der Saison nicht ganz so berühmt waren – aber auch dieses Jahr bei Opel habe ich nie bereut, das war ein tolles Jahr. Und gerade neu-lich hat mir einer geschrieben, er bedankt sich für diese über 25 Jahre tollen Einsatz im Rennsport. Das ist doch auch super, gell? Ich jedenfalls habe auch jedes meiner Rennsport-

Jahre nach der F1 sehr genossen.“ Schnellfahren tut John Watson übrigens auch noch ganz gerne. Nur sagt er, daß die Arbeit in seiner Rennfahrerschule in Silverstone diesen Drang befriedigt, und daß ihm sein Job als TV-Kommentator viel Freude macht: „Eine unglaublich angenehme Tätigkeit. Ich reise noch immer zu allen GP und fühle mich noch immer als Rennfahrer – obwohl ich jetzt ein Mikrofon steuere.“

Doch Surer, der durch seine Jobs als BMW-Rennsport-Berater und Kommentator des Schweizer Fernsehens ähnlich beschäftigt ist, gibt zu, daß man als Ex-F1-Fahrer in eine Identitätskrise gleiten kann. „Es ist schwierig; heute bist du ein berühmter Formel 1-Pilot, morgen plötzlich ein Niemand. Heute drängen sich die Journalisten um ein Interview mit dir, morgen gehörst du zu ihnen und sie schubsen dich zur Seite, weil sie mit jemand anderem sprechen wollen. Es ist nicht einfach, mit dieser plötzlichen Nicht-Beachtung fertigzuwerden.“

Doch unterm Strich ziehen fast alle früheren Formel 1-Piloten eine positive Bilanz. „Die Formel 1 ist hart“, sagt Keke Rosberg, „sie ist der Gipfel. Sie ist hart bis zum Verstand verlieren und irgendwann muß man da raus. Doch ich blicke mit viel Wohlwollen zurück, es war wundervoll. Sicher, es gab auch Frustrationen, doch alles in allem hatte ich eine tolle Zeit. Auch habe ich keine schweren Unfälle gehabt und konnte mich finanziell absichern.“

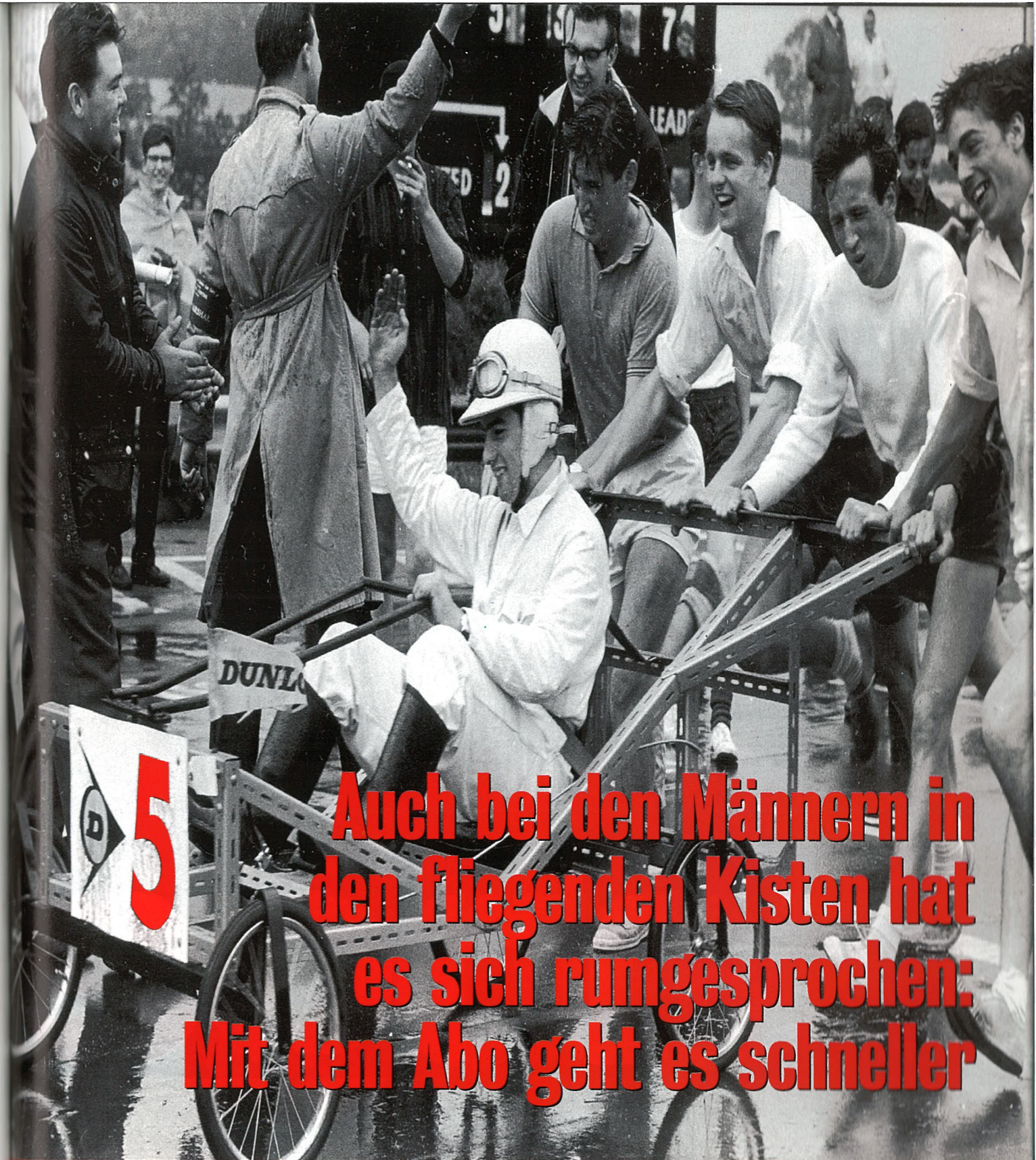
Jonathan Palmer denkt ähnlich: „Ich konnte gesund und in einem Stück

aufhören, und im Einklang mit mir selbst. Was will ich mehr verlangen?“

Auch Hans-Joachim Stuck erinnert sich gerne, bereut wenig. „Es war auf jeden Fall eine tolle Zeit. Vor allem, daß ich heute noch lebe und mich daran erinnern kann, freut mich riesig – was bei den Kisten, mit denen wir damals zum Teil rumgefahren sind, ja nicht selbstverständlich ist.“

Einige hätten gerne mehr. Jochen Mass, der noch immer von der Abenteuerlust erfüllt ist, die ihn einst den riskanten Rennfahrer-Beruf ergreifen ließ, hat Pläne für eine weitere lange Reise ins ungewisse: „Noch immer hoffe ich, daß es mir eines Tages gelingt, mir meinen Lebensraum zu erfüllen. Noch immer plane ich – wenn meine Kinder älter sind – vier bis fünf Jahre auf einem Boot zu verbringen, um die Welt zu schippern und mir exotische Plätze anzusehen.“

Auch Michele Alboreto ist – obwohl er in dieser Saison in der Indy Racing League aktiv war – in der Lage, jenseits des Motorsports noch Inspiration zu finden. „Mein Hobby ist die Astronomie. Ich liebe es zum Beispiel, den Nachthimmel zu betrachten. Das vermittelt mir auch das Gefühl, wie unwichtig wir Menschen eigentlich sind. Wenn du dicke Probleme hast und dich aufregst oder gestreßt bist, dann reicht ein Blick zu den Sternen, um dir zu zeigen, wie klein deine Probleme in Wirklichkeit sind. Auch hilft dir ein solcher Blick, um zu verstehen, wie wunderbar die Welt ist und wieviel Glück du hast, am Leben zu sein. Und in meinem Herzen weiß ich auch, wieviel Glück ich hatte, daß ich ein Formel 1-Fahrer sein durfte.“



Auch bei den Männern in den fliegenden Kisten hat es sich rumgesprochen: Mit dem Abo geht es schneller

BESSER EIN ABONNEMENT ALS EINE SCHRAUBE LOCKER

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



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



abgehört

IN ESTORIL, BEIM VORLETZTEN GRAND PRIX DER SAISON '96, HATTE F1 RACING DIE GELEGENHEIT, WÄHREND DES FREIEN TRAININGS BENETTONS FUNK ZU BELAUSCHEN

Fotos von Steven Tee

Estoril, Portugal. Zwei Rennen sind noch zu fahren. Benetton und Ferrari kämpfen um die Vizemeisterschaft der Konstrukteurswertung. Die Freitags-Zuschauer mögen sich der Spannung beraubt fühlen, weil es kein Qualifying mehr zu sehen gibt, aber unten in den Boxen gibt es keine Zeit zu verlieren. Das richtige Set-up in Estoril ist ein Kompromiß. Die erste, zweite und letzte Kurve sind extrem schnell, und dazwischen liegt eine Schikane, die im ersten Gang durchfahren wird und wo Grip immer ein Problem ist.

Die Darsteller:
Ross Brawn, Technischer Direktor
Jean Alesi, Fahrer
Gerhard Berger, Fahrer
Pat Symonds, Renn-Ingenieur
Christian Silk, Renn-Ingenieur
Nick Wirth, Ingenieur für Sonderaufgaben

Ross Brawn beobachtet Jean Alesi und Gerhard Berger im Dialog mit ihren Renningenieuren Pat Symonds und Christian Silk. Ebenfalls dabei: Nick Wirth, Ingenieur für Sonderaufgaben.

Freitag Nachmittag

Symonds: „Jean, die Reifen verhalten sich unterschiedlich, deshalb werden wir drei separate Runs machen.“

Um 13.00 Uhr bzw. 13.03 fahren Alesi und Berger aus der Box. Um 13.07 Uhr kommt Berger wieder rein.

Berger: „Turn 1 und 2 sind okay. Ein Riesenproblem sind die langsamen Kurven. Null Grip auf der Hinterachse. In der Kurvenmitte rutscht das Auto hinten weg. Schon beim Anbremsen wird das Heck instabil. Die Aero-Balance scheint jetzt okay.“

(Als Aero-Balance wird die – meist in Prozenten ausgedrückte – aerodynamische Balance zwischen Fahrzeug-Front und -Heck bezeichnet)

Brawn: „Hast du auch Wheelspin?“

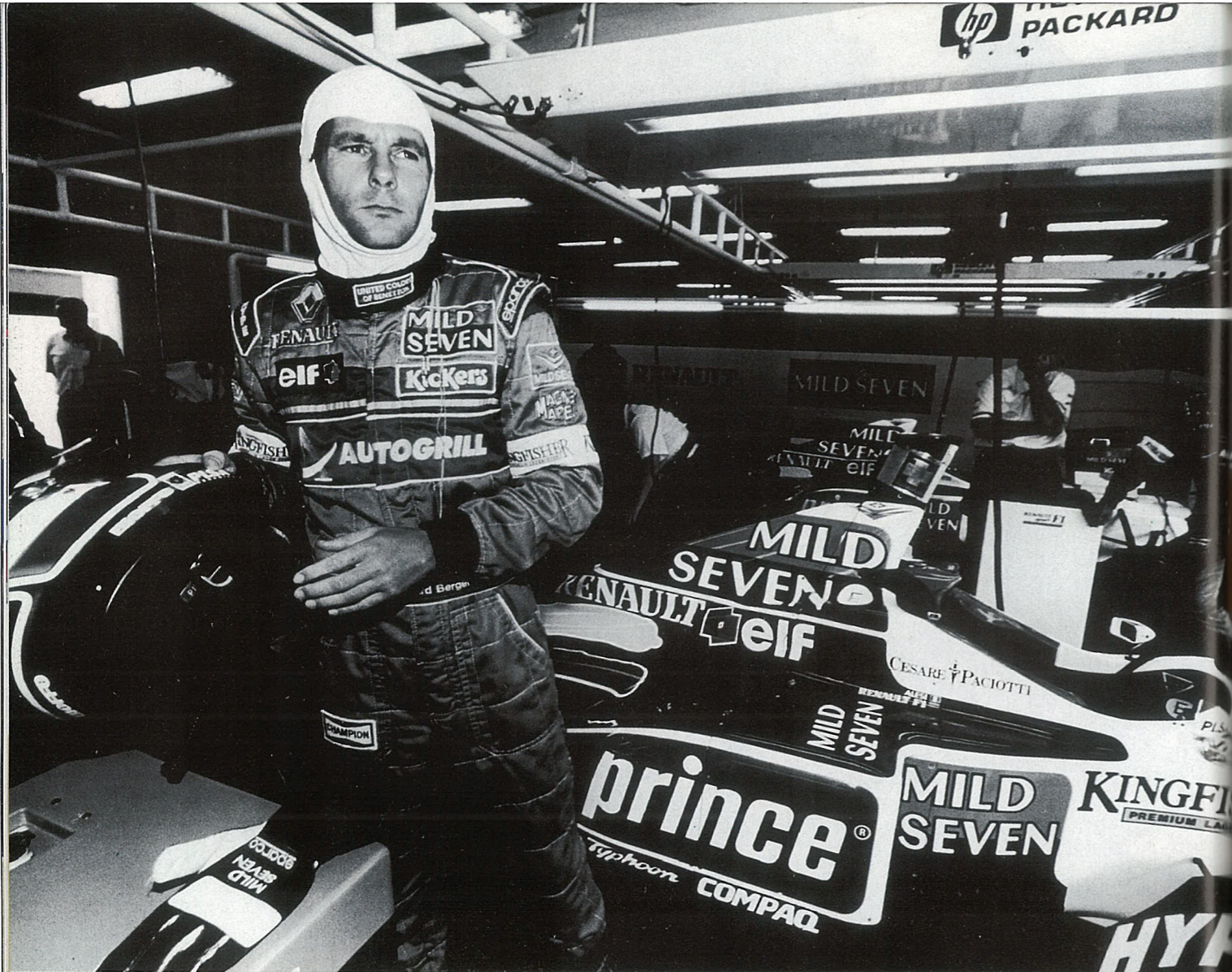
Berger: „Nein. Ich gebe in dem Moment kein Gas.“

Um 13.10 Uhr beendet Alesi seinen ersten Run.

Alesi: „Der Grip ist fürchterlich. Vor allem an der Hinterachse. Ich habe jetzt zwar keinen Wheelspin mehr, aber dafür gehöriges Übersteuern. Das schadet der Rundenzeit noch mehr. Vor allem in der 4. und 10. Kurve. Zeigen die Hinterreifen Abnutzungserscheinungen?“

Symonds: „Nur unwesentlich“

Alesi: „In der 10. Kurve habe ich ▶



Estoril, Portugal. Berger grübelt, wie kann er seinem Benetton bloß das unausgelegene Fahrverhalten austreiben?



Auch im hinteren Teil der Boxen wird hart gearbeitet. Renaults Motorsport-Chef Christian Contzen (stehend) checkt mit einigen Mechanikern die Telemetrie-Daten



Steven Tee hatte '96 als offizieller Fotograf von Benetton-Sponsor Mild Seven exklusiven Zugang zur Benetton-Box. So kam er zu den einzigartigen Bildern vom Geschehen hinter den Kulissen

Flavio ist besorgt. 14 Rennen und noch kein Sieg. Doch ob ausgerechnet er die richtigen Ratschläge für Alesi parat hat?



enormes Übersteuern beim Gasgeben.“
Symonds: „Okay Jean, wir gehen die Runde mal durch.“

Während Alesi anhand eines Streckenplans jede Ecke genau erklärt, nehmen Bergers Mechaniker kleine Änderungen am Frontflügel vor. Um 13.14 Uhr ist er wieder auf der Strecke, um 13.19 Uhr wieder in der Box, kurz nachdem Alesi seinen zweiten Run begonnen hat. Jetzt ist Berger mit der Analyse anhand des Streckenplans an der Reihe.

Berger: „Beim Einbiegen in die erste Kurve ist alles okay, aber in der Kurvenmitte übersteuert das Auto. Turn 2 ist okay. Turn 3 anfangs auch, dann Übersteuern in der Kurvenmitte und Untersteuern beim Rausbeschleunigen. In Turn 6 blockieren die Hinterräder. Ausgangs viel Übersteuern bei wenig Gas. Es ist besser, aber noch nicht gut genug.“

Brawn (zu den Mechanikern): „Wir verändern den Abtrieb.“

Berger: „In Turn 8 wird das Heck zu instabil, in Turn 9 Untersteuern. 10 ist okay. In Kurve 11 fühlt sich das Auto komisch an, und in 12 hab' ich wieder Übersteuern in der Kurvenmitte, und das Heck rutscht beim Herausbeschleunigen gemein weg.“

Benetton experimentiert derzeit mit einem elektronischen Differential.

Wirth: „Das ist logisch. Wir können einiges verändern. Wir werden weniger Frontflügel fahren und die Traktionskontrolle schwächer einstellen.“

Fast klingt es so, als würde gar nichts funktionieren. Aber in diesem Moment ist nur das wichtig, was noch nicht stimmt – und nicht das, was stimmt. Bergers Boxentafel zeigt P5, 1:24,8. Um 13.23 Uhr fährt er nochmals raus, und Alesi ist drei Minuten später wieder an der Box. Er kommt mit dem elektronischen Differential nicht zurecht.

Alesi: „So ist das Auto unfahrbar. Ich lenke ein, und das Ding fährt geradeaus. Jeder Wheelspin ist anders. Unmöglich, genau zu sagen, was da passiert. Natürlich könnte ich erzählen, was das Auto an jedem Punkt macht, aber dazu brauche ich 'ne halbe Stunde. Ich kann weder vernünftig einlenken noch bremsen.“

Symonds: „Würdest Du sagen, daß es nicht schlimmer wird, sondern daß zu den alten neue Probleme hinzukommen?“

Alesi: „Genau. Was ist mit den Reifen?“

Symonds: „Ich glaube, die sind kein Problem, Jean. Schumachers schnellste Runde war seine achte, also denke ich, das geht in Ordnung. Laß' uns versuchen, alles ein wenig zu entwirren.“

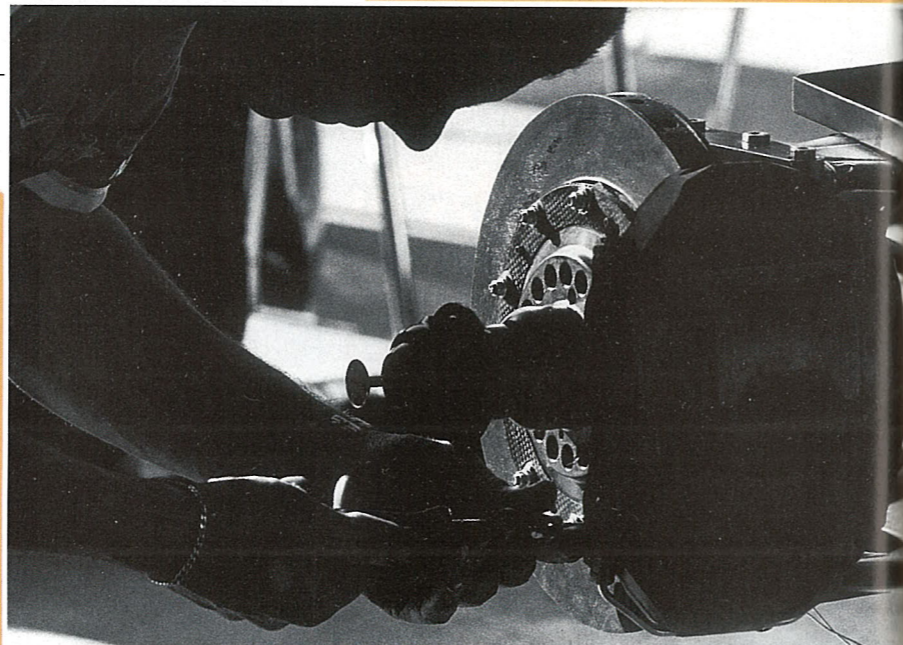
13.29 Uhr: Berger zurück in die Box.

Berger: „Ich habe Brems-Fading an der Vorderachse, während das Heck blockiert. Wenn ich versuche, später zu bremsen, werde ich mich nur drehen.“

Brawn: „Wir gehen wieder aufs ursprüngliche Aero-Setting, vielleicht wäre ein ▶

Berger läßt's ordentlich krachen – und kommt am Ende dieser Runde zum Reifenwechsel an die Box

Fehler oder Irrtümer dürfen in der F1 einfach nicht passieren. Alles wird – wie hier die Bremsscheibe – wieder und wieder gecheckt



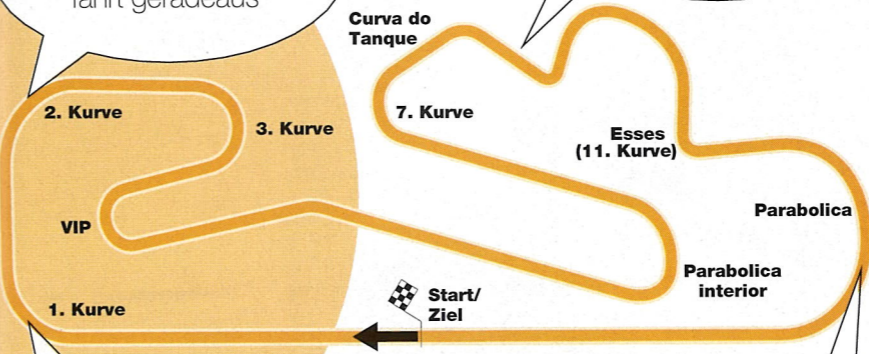
Über Funk gibt Ross Brawn (links) von der Boxenmauer letzte Anweisungen an seine Piloten, während Nick Wirth (rechts) aufmerksam zuhört



Aus Bergers Sicht

„Estoril ist eine wirklich komplizierte Strecke“, legt der Tiroler in einem Tempo von 240 Worten/min los. „Die Kombination aus schnellen und langsamen Kurven erschwert es, das richtige Set-up für das Auto zu finden. Stellenweise ist die Strecke sogar recht gefährlich, besonders in der letzten Kurve, der sehr schnellen Parabolica. Dann gibt es eine Micky-Maus-Schikane, auf die kein Fahrer steht. Wie das aber mit Schikanen so ist, ist auch diese eine Herausforderung: Denn hebt das kurveninnere Vorderrad erstmal ab, bekommst du große Probleme, aus der Kurve – bergauf – zu beschleunigen. Das Set-up ist immer ein Kompromiß, um sowohl den schnellen und den langsamen Kurven gerecht zu werden. In der Schikane kann man viel Zeit verlieren; kämpft

„So geht das nicht – ich lenke ein, und das Auto fährt geradeaus“



„Enorme Belastung der linken Vorderreifen, Untersteuern in Highspeed-Kurven“

man in der letzten Kurve mit Untersteuern, so kann einem das die Reifen früh verschleifen. Da Reifen inzwischen für die Erfordernisse an der jeweiligen Strecke gesondert angefertigt werden, macht das aber nichts. Beim Qualifying, mit dem weicheren Gummi, muß man schon bei der Warm-up-Runde aufpassen, sie nicht zu ruinieren, und dann in der Parabolica Gas geben. Am Ende der Quali-Runde rutscht man da oft nur noch durch – was ziemlich aufregend ist!“

„Untersteuern in der 210 km/h-Kurve ruiniert einem die Vorderreifen“

Die Erfordernisse an der jeweiligen Strecke gesondert angefertigt werden, macht das aber nichts. Beim Qualifying, mit dem weicheren Gummi, muß man schon bei der Warm-up-Runde aufpassen, sie nicht zu ruinieren, und dann in der Parabolica Gas geben. Am Ende der Quali-Runde rutscht man da oft nur noch durch – was ziemlich aufregend ist!“



Chassiswechsel eher angebracht. Wir setzen die Hauptebene um eins nach oben und verändern den Heckflügel auf sechs. Das Aero-Setting war bei diesem Run um 1% nach hinten verlagert.“

Berger: „Die Vorderreifen sehen gut aus. Keine Abnutzungserscheinungen?“

Brawn: „Nur unwesentlich.“

Nachdem die Änderungen vorgenommen sind, verläßt Berger um 13.37 Uhr wieder die Box. Sechs Minuten und drei Runden später ist er wieder zurück. Noch 18 Minuten.

Berger: „Für diese Menge Benzin und Steifigkeit hat das Heck nicht genug Grip. Das Einlenkverhalten in die engen Kurven ist noch immer nicht konstant; im ersten Gang immer noch Untersteuern. In 8 und 11, den beiden Vierter-Gang-Kurven, fühlt sich das Auto sehr eigenartig an. In der Haarnadel lenkt es überhaupt nicht ein.“

Wirth: „Ich denke, wir sollten den vorderen Stabi wechseln.“

Berger: „Wie wäre es mit weicheren Federn hinten?“

Brawn: „Keine Zeit, Gerhard.“

Berger: „Wie wäre es vorne mit einer 7,1 Feder ohne Distanzscheibe? Ich glaube, das ist jetzt ein guter Moment.“

Wirth: „Wenn wir den vorderen Stabi härter machen, verschwindet das Problem beim Einlenken in die Haarnadelkurve.“

Berger: „Haben wir noch zwei Runs? Kann ich Jeans Liste mal sehen? Wie liege ich im Vergleich zu den Ferrari?“

Berger möchte einen Blick auf Alesis Daten werfen, um zu sehen, was für Fortschritte er macht und mit welchem Set-up Jean fährt.

Brawn: „Irvine fährt mittlere 25er Zeiten und Schumacher mittlere bis tiefe 24er.“

Wirth: „Bei der Aero-Balance gehen wir wieder auf die Anfangs-Einstellung zurück. Die Federn vorn machen wir härter, und die High-Speed-Balance lassen wir wie im Run vorher. Wir wechseln das Differential, um dir in der Beirut-Schikane zu helfen.“

Die sog. Beirut-Schikane ist die erst seit '95 existierende 1.-Gang-Schikane. Sie wird Beirut genannt, weil die meisten sie für eine Katastrophe halten.

Berger: „Laß' uns noch zwei Turns fahren.“

Brawn: „Ich glaube, das schaffen wir nicht. Ich möchte hier keine Hektik, sondern lieber eine brauchbare Lösung. Laß' uns drei gezeitete Runden mit diesem Set-up fahren, dann haben wir eine gute Basis für weitere Überlegungen heute Nacht.“

Berger geht zum letzten Mal in dieser Trainingssitzung auf die Strecke und kommt um 13.59 Uhr wieder in die Box.

Berger: „Jede Kurve ist anders. Es ist unmöglich, zu...“

Das Radio beginnt zu rauschen, Berger klettert aus dem Cockpit, zieht den Sturzhelm aus und beginnt sofort, mit den Ingenieuren zu diskutieren. Es wird eine lange Nacht werden.



Kommt das Auto während des Freien Trainings in die Box, verfällt die Crew sofort in hektische Betriebsamkeit. Der Lohn in Estoril: Startplatz drei für Alesi

Samstag morgen.

Das Team hat von 9.00 – 9.45 und von 10.15 – 11.00 Uhr Zeit, die Suche nach den richtigen Set-ups für Rennen und Qualifying abzuschließen. Es gibt noch viel zu tun, und die feuchte Piste nach nächtlichem Regen macht es nicht gerade leichter. Berger geht sofort mit Regenreifen auf die Strecke. Alesi wartet, um es auf Slicks zu versuchen. Gegen 9.05 Uhr ist Berger zurück.

Berger: „Mechanisch ist alles okay. Aber die Hinterreifen bauen zu sehr ab. Ich habe Variante 2 der Regen-Abstimmung probiert. Bei hoher Geschwindigkeit habe ich Untersteuern. In den engen Kurven wird das Heck instabil, und in der Haarnadel habe ich keine Traktion. Wir sollten jetzt auf Trockenabstimmung gehen.“

Variante 2 (oder auch P2) ist eine Differential-Einstellung.

Brawn (zu den Mechanikern): „Stellt den Flügel und Stabi auf trocken ein. Gerhard: P2 ist eingestellt. Vergiß nicht, für die trockene Strecke auf P1 zu wechseln. Die Traktionskontrolle greift zu spät, darum drehen die Räder durch. Und können wir einen Boxenstop simulieren, wenn du das nächste Mal reinkommst?“

Um 9.16 Uhr fährt Alesi mit gebrauchten Slicks aus der Box, Berger folgt sieben Minuten später. Alesi ist um 9.28 Uhr wieder da und versucht, genau auf seinen Boxenstop-Markierungen zum Stehen zu kommen. Berger kommt um 9.30 Uhr wieder rein.

Symonds: „Ein bißchen zu weit rechts.“

Alesi: „Okay. Die Strecke ist noch zu naß, um am Auto was zu ändern. Aber ich denke, es trocknet jetzt recht schnell ab.“

Berger: „Die Aero-Balance fühlt sich nicht schlecht an. Etwas frontlastig, aber das liegt wahrscheinlich am Zustand der Strecke. In der 3. Kurve ist das Heck ein wenig instabil, aber das heftige Übersteuern von gestern ist jetzt weg.“

Wirth verschwindet im hinteren Teil der Box, um die Daten zu studieren. Derweil geht Berger mit Silk den Streckenplan durch.

Berger: „Wir sollten uns die Aerodynamik- und Traktionswerte anschauen.“

Brawn: „Wir dürfen nicht überreagieren, weil die Strecke naß ist.“

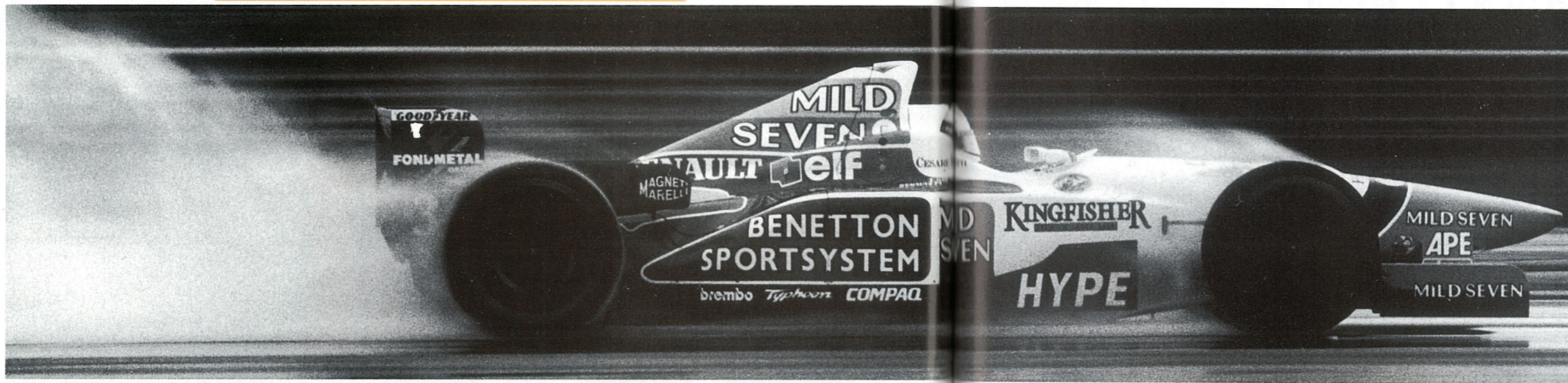
Berger: „Noch neun Minuten. Ich würde gerne nochmal rausgehen.“

Wirth: „Ich fürchte, die Aero-Balance ist nicht optimal, wir sollten auf 37 zurück.“

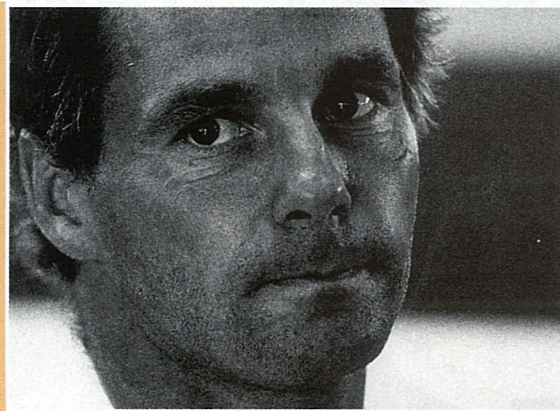
Berger: „Ehrlich, 37 will ich nicht.“

Teil 1 des Samstags-Trainings ist fast vorbei. Das Team nimmt noch einige Einstellungen vor und wartet dann darauf, daß um 10.15 Uhr der zweite Teil beginnt. Um 10.22 Uhr ist Berger wieder an der Box.

Berger: „Wir haben zu viel Belastung auf der linken Vorderseite. In den schnellen Kurven untersteuert das Auto jetzt. In Turn 3 habe ich, wenn ich wirklich schnell bin, das Gefühl, als seien dort zwei Schei-



Langsamer zu sein als der Teamkollege ist für jeden Fahrer eine Qual. Gerhard Bergers Gesicht nach dem Qualifying spricht Bände



Die Zeit ist um. Nachdem Jean Alesi zuvor im Regen seinem Benetton zu einer Dusche verholpen hat, gönnt er nun sich selbst eine Erfrischung

Sauberkeit ist Pflicht. Selbst Reifen und Felgen werden auf Hochglanz gebracht



Auf der Strecke ist Ruhe eingeleitet, doch die Vorbereitungen fürs Rennen laufen auf Hochtouren – bis zum Waschen der Overalls



telpunkte. Mag sein, daß das alles an der feuchten Strecke liegt. Aber das größte Problem: Es fühlt sich an, als sei eine Antriebswelle gebrochen. Außerdem greifen mir die Bremsen vorne zu hart.“

Silk: „Ist die Reifen-Temperatur zu hoch oder ist's ein Bremsen-Problem?“

Berger: „Beides, glaube ich. Ich verstelle die Bremsbalance um eins nach hinten.“

Um 10.27 Uhr geht Berger mit neuen Reifen auf die Strecke, um sein Quali-Set-up erneut zu überprüfen. Um 10.30 hat auch Alesi einige Runden auf neuen Reifen hinter sich.

Alesi: „Die Reifen machen Probleme. Die Vorderräder blockieren zu schnell, zum Beispiel in Turn 4. Die Getriebeübersetzung macht in Turn 8 Probleme – der Abstand zwischen drittem und vierstem Gang ist zu groß. Aber die Balance ist ziemlich gut. Ebenso die Aero-Balance.“

Symonds: „Speziell die hinteren Reifen?“

Alesi: „Eigentlich kann ich es auch vorne spüren, wenn ich bremsen. Vor allem in der 9. und 10. Kurve verliere ich viel.“

Symonds: „Ja, du hast Recht. In den Turns 12 und 13 hast du auf deiner schnellen Runde 0,4 Sekunden im Vergleich zu der Runde verloren, als du aus der Boxengasse gefahren bist. Im Qualifying müssen wir in der ersten Runde nach Verlassen der Box vorsichtig sein.“

Um 10.35 Uhr gibt es einen Stromausfall, und der Boxenfunk bricht total zusammen. Die letzten Änderungen werden vorgenommen, und Alesi und Berger machen sich für die letzten Runden vor dem Qualifying bereit. Als Alesi aus der Box fährt, weist Symonds ihn an, einen Start zu probieren. Ein Grinsen ist auf seinem Gesicht, denn Jean ist im vorangegangenen GP vom sechsten Startplatz aus an der ersten Ecke in Führung geschossen.

Alesi: „Meine Starts sind dir nicht gut genug, wie?!“

Symonds: „Sie könnten besser sein...“

Alesi: „Mal sehen, was sich da machen läßt.“ (Wilde Schaltvorgänge und Aufheulen des Motors sind über Funk zu vernehmen, begleitet vom Gelächter aller Umstehenden)

Um 10.54 Uhr ist Alesi zurück, Berger um 11.00 Uhr. Das Freie Training ist vorbei.

Alesi: „Ich habe jetzt leichtes Untersteuern am Kurvenausgang. Vielleicht kannst du die Front ein bißchen tiefer setzen. Ich glaube, ich werde es mit weniger Anpreßdruck versuchen.“

Berger: „Schau' dir mal meine Reifen genau an und vergleiche sie mit denen von Jean. Ich habe den Eindruck, sie sehen nicht besonders gut aus.“

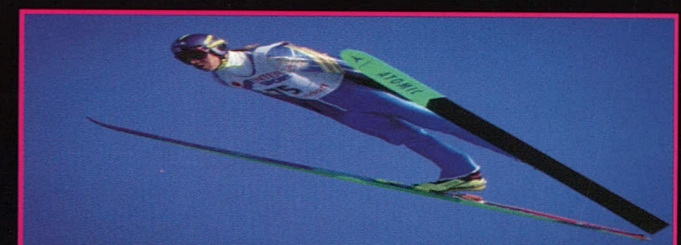
Die Suche nach Perfektion ist endlos. Wer sich nicht erinnert, würde bestimmt erwarten, die beiden wären auf den Rängen 19 und 20 gelandet. Doch Alesi sollte sich als Dritter – hinter dem Williams-Duo und vor Schumacher – qualifizieren, und Berger als Fünfter. ①

Do you still dream of a white Christmas?

EUROSPORT

Dream On!

Every round of the Snowboard World Cup, the Alpine Ski World Cup, the Ski Jumping World Cup, the Bobsleigh World Cup and the Freestyle World Cup, LIVE...



Europe's number 1 sports TV channel, available via cable and satellite.

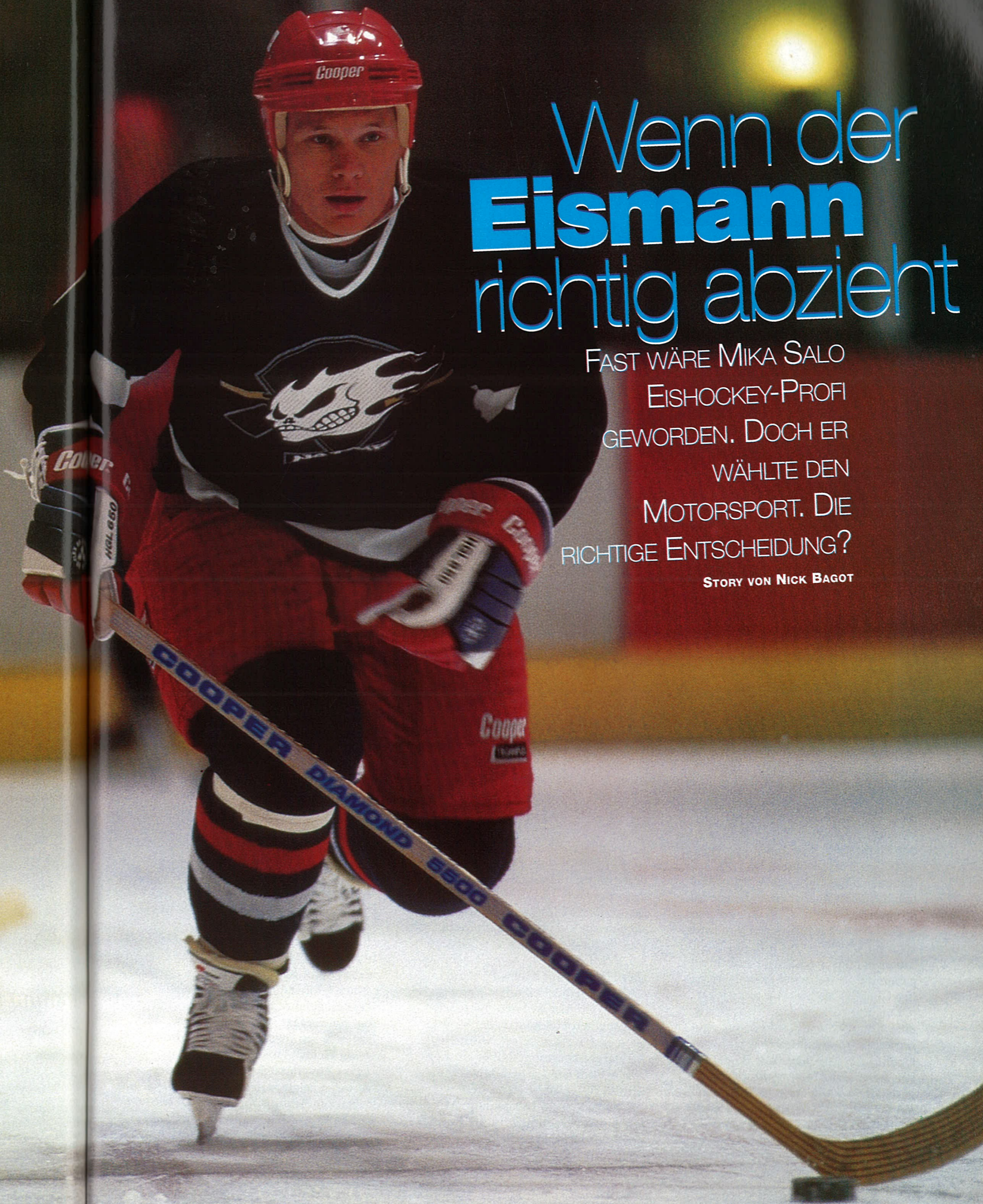
...only on
EUROSPORT
purely sport.

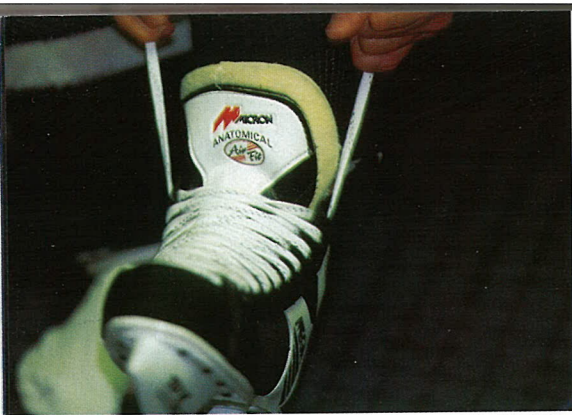
Frühmorgens an einem eisigen, verregneten Tag im November. Fast vom Grau in Grau verschluckt, zischt ein schwarzer Porsche 911 auf den Parkplatz des Spectrum Sports Centre in Guildford. Die Tür öffnet sich, und ein dünner Holzstock erscheint, gefolgt vom Tyrrell-Fahrer Mika Salo. Die Zeit zwischen den Saisons ist für Salo eine ruhige. Wegen Tyrrells neuem Motorenlieferanten (ab '97 Ford statt Yamaha) stehen vor Weihnachten keine Tests im Kalender. Heute Nachmittag will er kurz beim Team vorbeischaun, morgen zurück nach Finnland. Im Sportzentrum will er mit den Guildford Flames einen Puck übers Eis schieben. Jede Gelegenheit, Spaß zu haben und gleichzeitig zu trainieren, ist dem Finnen recht. ▶

Wenn der Eismann richtig abzieht

FAST WÄRE MIKA SALO EISHOCKEY-PROFI GEWORDEN. DOCH ER WÄHLTE DEN MOTORSPORT. DIE RICHTIGE ENTSCHEIDUNG?

STORY VON NICK BAGOT





„Es ist immer wieder schön, aufs Eis zurückzukehren. Anfangs fühle ich mich immer etwas fehl am Platz, doch nur kurz, dann macht es wieder richtig Spaß“

Salo spielt seit seiner Kindheit Eishockey; in seiner Jugend sogar so gut, daß er damit fast Karriere gemacht hätte – wäre er nicht beim Kartfahren noch besser gewesen. Doch noch immer ist die Puckjagd für ihn eine große Leidenschaft. Wann immer er Freunde und Familie in Helsinki besucht, versucht er mindestens eine Partie auf dem Eis hinzulegen. Auch seinem Schläger sieht man die reichhaltige Praxis an – „altes Ding, bißchen abgewetzt“.

In der Ecke der Umkleidekabine der Flames wirkt Salos Rennfahrerfigur im direkten Vergleich zu den sechzehn in volle Montur gepackten Eishockeyprofis geradezu zierlich.

Schlag acht Uhr begibt sich das Team aufs Eis und läuft erstmal im Kreis. Bedenkt man, wie wuchtig die Gestalten sind, wie vernarbt manches Gesicht, so überrascht es, mit welcher Eleganz sie über das Eis gleiten. Salo bleibt ihnen dicht auf den Fersen, grinst, schlägt mit seinem Schläger aufs Eis vor sich.

Eishockey ist – auch im Training – knochenhart und schnell. Wayne Crawford, der Coach der Flames, hat eine Stinkwut. Das Team stand in der Tabelle zu Saisonbeginn ganz ordentlich da, hat nun aber sechs Spiele hintereinander verloren. Wenn es wieder aufsteigen will, muß es viel und intensiv trainieren. Das Eis und die Wände hinter der zuschauerlosen Tribüne geben die Schreie und Anweisungen des Coaches als hartes Echo wieder.

Drei auf zwei, zwei auf zwei, eins eins, Schuß, Sprint! Salo stürzt sich mitten ins Geschehen. Was ihm an Größe fehlt, macht er mit Beweglichkeit wett. Ein Athlet, ganz klar. Ein geschickter Paß von links nach rechts, ein Schuß aufs Tor und anschließend ein schmerzhafter Crash gegen die Bande – die Realitäten des Lebens auf

dem Eis. „Mit ‘ner ordentlichen Portion Extra-Training“, so Flames-Pro Ryan Campbell grinsend, „könnte Mika locker Profi werden.“

Eine Stunde später trotten die Flames wie an einer Perlenschnur aufgereiht erschöpft zurück in die Kabine. Taktik-Schulung durch Trainer Crawford steht auf dem Programm. Salo dreht noch ein paar Runden auf dem Eis, feuert noch ein paar Schlagschüsse aufs Tor ab und geht sich umziehen.

„Es ist immer wieder schön, aufs Eis zurückzukehren“, sagt er später im Café des Sportzentrums. „Anfangs fühle ich mich immer etwas fehl am Platz, doch nur kurz, dann macht es wieder richtig Spaß.“

Wie er da – mit der Flasche

Mineralwasser in der Hand – so auf seinem Stuhl hängt, deutet an sich nichts auf Salos Beruf hin. Nur das Handy auf dem Tisch gibt einen kleinen Hinweis. Es ist eines von vier oder fünf und wird bald durch eine modernere Version ersetzt werden. „Ich kriege eins mit eingebautem Fax und Computer“, freut sich Salo, „das kann einfach alles!“ Nur ein sehr subtiler Hinweis auf Mikas Position und Wert. Ohne die beiläufige Bemerkung, „würde ich hier wohnen, hätte ich längst einen Helikopter, der Verkehr ist ja eine Katastrophe“, würde man nie darauf kommen, daß er ein Formel 1-Pilot ist, der gerade vor seiner dritten vollen GP-Saison steht.

Zwar kam sein Landsmann Mika Häkkinen geradliniger in die Formel 1, doch mittlerweile ist Salo, ‘der andere

Mika’, fast genauso angesehen. Zwei Jahre älter als der Mann, mit dem ihn seit jeher eine tiefe Rivalität verbindet, wurde er im vergangenen November 30. Früher einmal hätte man sich fragen müssen, ob er als ‘kommender Mann’ in diesem Alter nicht langsam schon am Ziel sein sollte. Doch der neue Weltmeister ist 36 und fuhr seinen ersten GP mit knapp 32. Da bleibt auch Salo noch ganz gelassen.

Als Salo und sein Teamkollege Ukyo Katayama Anfang ‘96 zum ersten Mal den kompakten Yamaha OX11-Motor und das 024-Chassis testeten, wurden große Hoffnungen geweckt. Mehr als zwei Sekunden waren sie schneller als im Vorjahres-Auto. Sollte 1996 Tyrrells Comeback-Jahr sein?

„Eines fiel sofort auf“, erzählt Tyrrells technischer Übervater Harvey Postlethwaite. „Normalerweise steht der eine Teamkollege irgendwo rum und checkt verstoßen, wie schnell der andere ist. Doch diesmal standen Ukyo und Mika abwechselnd an der Boxenmauer und feuerten sich gegenseitig an.“

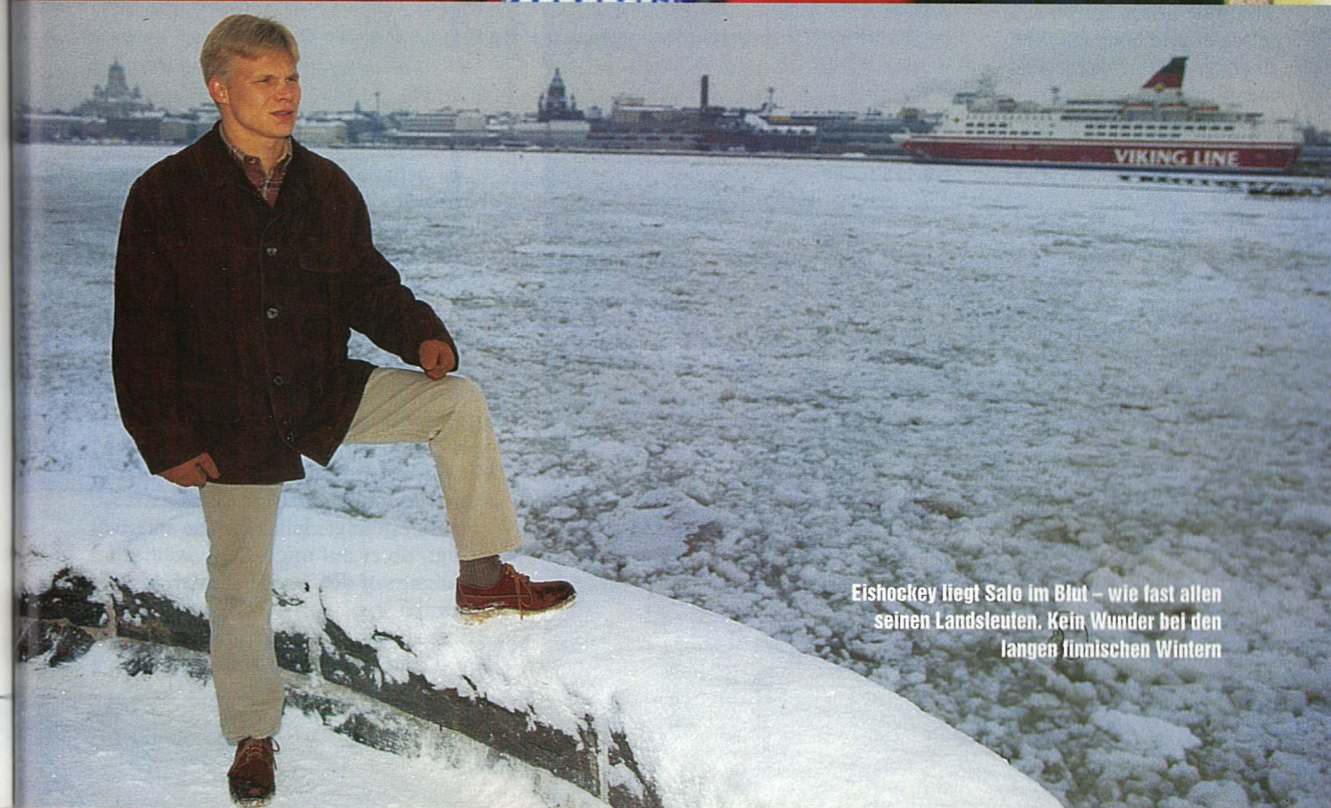
Das war vor neun Monaten. Als dann der F1-Zirkus zum Saison-Finale in Suzuka auftauchte, hatte Salo gerade mal fünf Punkte auf seinem

Konto – und Katayama keinen einzigen. Und dann diese grausige Statistik:

Die Anzahl der Motorschäden übertraf die WMPunkte des Teams im Verhältnis 10:1!

Doch der Anfang war vielversprechend. Salo qualifizierte sich in Melbourne und Interlagos unter den ersten Zehn. Danach ging’s bergab. „Nach Monaco sind wir nur noch die Rennen gefahren, das Testen entfiel“, sagt Salo. „Das war das Problem. Wir hatten kaum Motoren und ebenso wenig Geld.“

Das Zuverlässigkeits-Problem der Motoren zeigte sich noch nicht gleich zu Saison-Beginn, aber sobald Teile getauscht werden mußten. Wem soll man den Schwarzen Peter zuschieben?



Eishockey liegt Salo im Blut – wie fast allen seinen Landsleuten. Kein Wunder bei den langen finnischen Wintern

SUTTON IMAGES DARRIN HEATH

„Besonders frustrierend war Monza. Freitags war alles prima, doch im Qualifying flogen mir zwei Motoren um die Ohren. Erst der im Einsatz-Auto, dann auch noch der vom T-Car. Und im Rennen gab der nächste den Geist auf“

Yamaha in Japan? Engine Developments, die die Motoren warteten und wiederaufbauten? Oder war das knappe Budget des Teams das eigentliche Problem? „Möglicherweise hatten alle drei ihren Anteil. Ich weiß wirklich nicht, wo der Hund begraben lag“, gibt Salo zu. „Manche haben ganz gut gehalten, waren aber langsam, andere hatten richtig Power, hielten aber einfach nicht. Unglaublich schade, denn das Auto fühlte sich wirklich gut an. Ungarn war so ziemlich die einzige Strecke, auf die ich es nicht vernünftig abstimmen konnte. Fast überall fand ich eine ansprechende Balance, doch da wir nie getestet haben, fing ich immer wieder bei Null an. Wir haben neue Sachen entwickelt, konnten sie aber erst an den Rennwochenenden ausprobieren. Und weil es während Rennen bekanntermaßen unmöglich ist, einen Gegencheck aller Daten zu machen, wußten wir nie so genau, funktioniert dies oder das jetzt besser als das, was wir vorher hatten? So kommt man natürlich nicht voran.“

Salo ist unerschütterlich, gelassen und ausgeglichen, doch man spürt seine Frustration. „Besonders frustrierend waren Rennen wie Monza.“

Am Freitag war alles prima, und dann, im Qualifying, wo es um die Wurst geht, flogen mir zwei Motoren um die Ohren. Erst der im Einsatz-Auto und dann auch noch der vom T-Car. Und im Rennen gibt der nächste den Geist auf. Was soll man nach einem solchen Wochenende sagen? Du trainierst, bereitest dich optimal vor, damit du fit bist und Leistung bringen kannst, und dann? Dann bekommst du nicht das richtige Equipment geliefert. Ich habe gerade mal eine Runde im Qualifying und sieben im Rennen gedreht...“

Man munkelt, daß Tyrrells Entscheidung, in Hockenheim für Extra-Topspeed auf den langen Geraden mit vier Vorderreifen ins Qualifying zu gehen, eine Verzweigungstat war, um Yamaha deutlich zu zeigen, wieviel Power dem Yamaha V10 fehlte.

Salo lächelt: „Wieder war der Motor der Sieger. Mein Auto war gut auf die ‘vier-Vorderreifen-Strategie’ abgestimmt. Wir wußten vom Testen, daß das Auto so schneller sein würde. Doch wieder platzte der Motor, ich mußte ins Ersatzauto springen und mich auf herkömmlichen Reifen qualifizieren. Was soll man da machen?“

Obwohl sein Tyrrell-Vertrag erst Ende 1997 ausläuft, wurde Mika Salo schon mit Ferrari und – erst kürzlich – Jordan in Verbindung gebracht. In der

Formel 1 hat zwar alles und jeder seinen Preis, dennoch scheint es unwahrscheinlich, daß sich Tyrrell von seinem Finnen trennt.

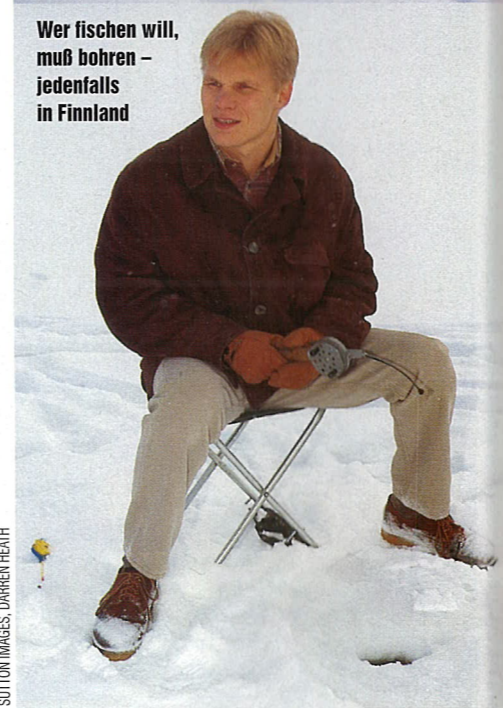
„Es war von Anfang an ein Dreijahres-Vertrag,

aber Ende der kommenden Saison ist alles offen, da laufen bei einem ganzen Haufen von Fahrern die Verträge aus. Wir werden sehen, was dann passiert, doch ich muß sagen: Ich fühle mich sehr wohl bei Tyrrell. Ich denke, daß wir nächstes Jahr mit dem Ford-Motor wesentlich besser aussehen werden. Auf jeden Fall werden wir ein vernünftiges Testprogramm fahren können. Mit Eddie Jordan habe ich noch nicht gesprochen, aber er ist mir das ganze Jahr über gefolgt. Ich habe ihn schon gefragt, ob er auf mich steht, weil er mir sogar auf diversen Toiletten hinterher ist!

Ehrlich, ich denke, es gibt nur vier Top-Teams – und sonst niemanden.

Wer fischen will, muß bohren – jedenfalls in Finnland

SUTTON IMAGES, DARRIN HEATH



Ich glaube nicht, daß Jordan und Tyrrell auf so unterschiedlichem Niveau liegen. Ich habe fast so viel Punkte geholt wie Martin Brundle, und wenn bei uns beide Autos regelmäßig durchgehalten hätten, hätten wir auch dieselbe Punktzahl wie Jordan. Sie hatten viel mehr Power als wir, dafür war ihr Auto nicht so gut. Wenn ich Rennen gewinnen will, muß ich in ein echtes Top-Team wechseln.“

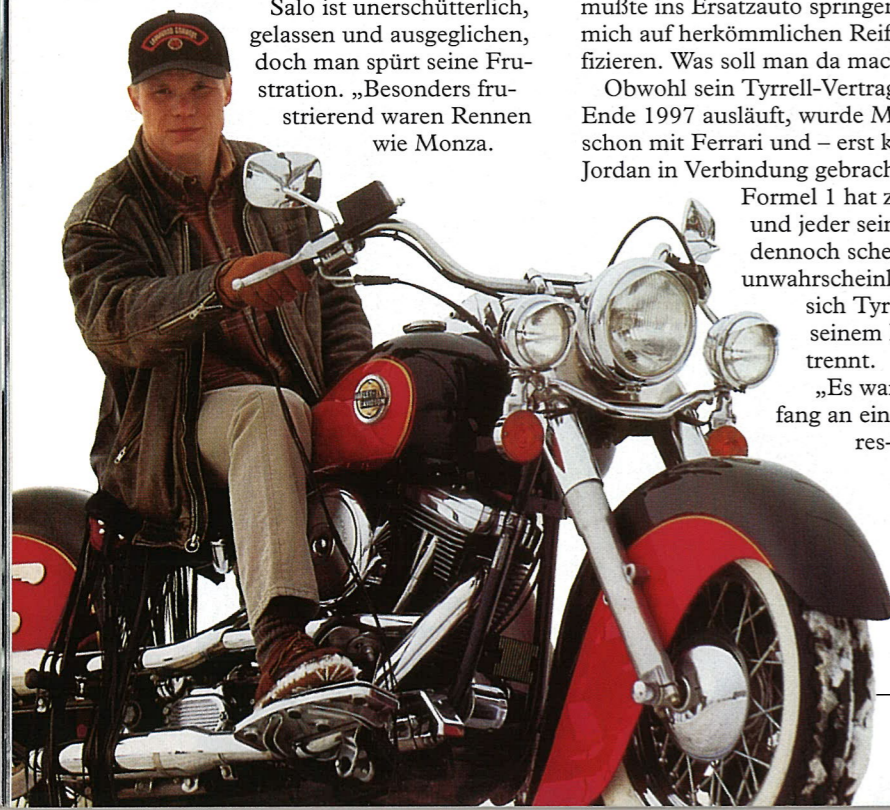
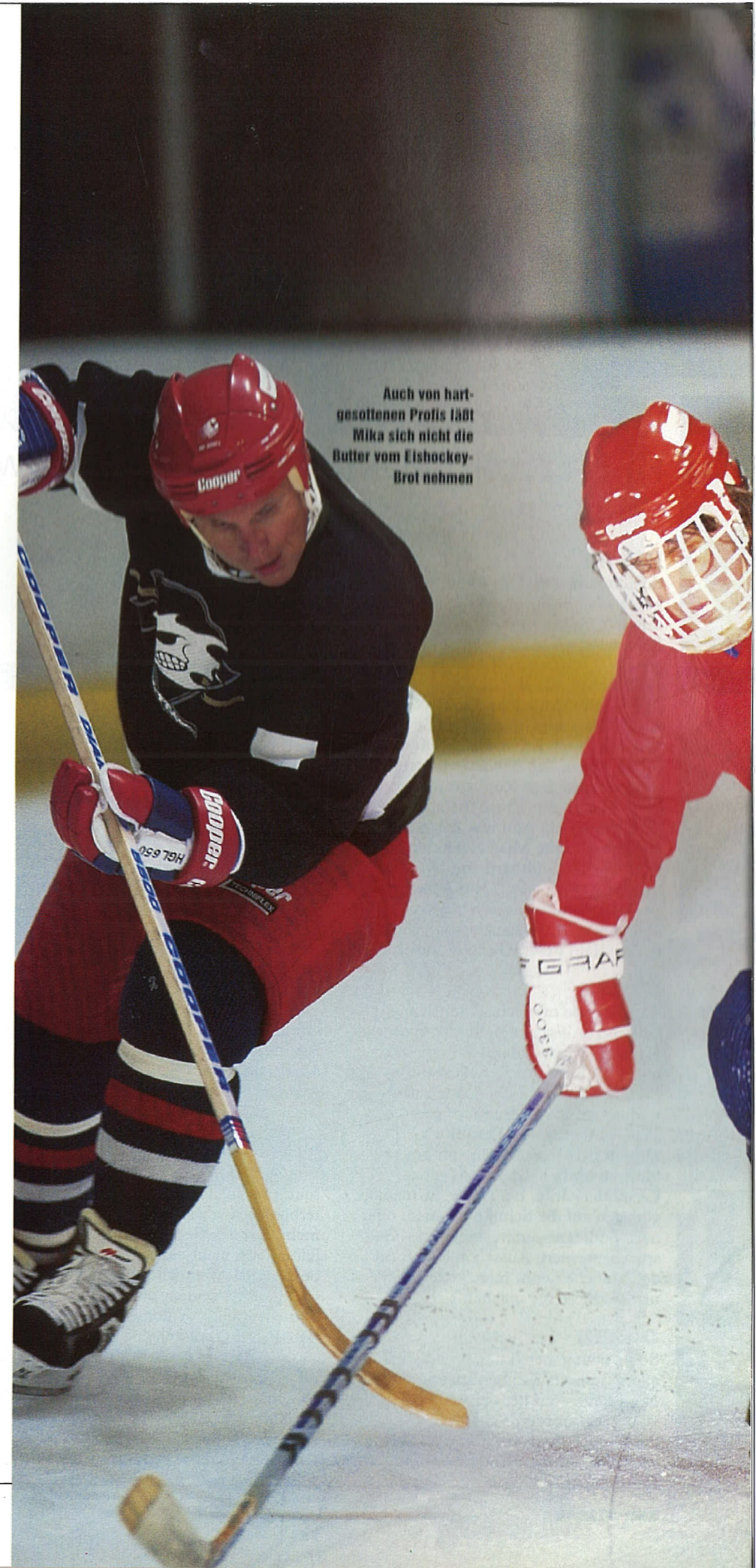
Und was ist mit dem psychologischen Effekt, zu lange für ein Mittelklasse-Team zu fahren, bevor sich die richtige Möglichkeit bietet? Wenn sie überhaupt kommt. Wirft Salo als Fahrer, dem, wie man sagt, das Talent in die Wiege gelegt wurde, gelegentlich einen Blick auf die USA und das, was Alessandro Zanardi dort erreicht hat?

„Möglicherweise könnte ich bei den IndyCars vorne mitfahren. Aber ich werde die Formel 1 erst verlassen, wenn ich rausgeschmissen werde. So leicht gebe ich nicht auf. Ich bin doch gerade erst angekommen, während andere schon über zehn Jahre dabei sind. Mir gefällt's hier. Und so groß sind die Unterschiede zwischen den Fahrern gar nicht. Okay, wenn du für ein Top-Team fährst und nicht gewinnst, siehst du ganz schön blöd aus. Aber wenn du dafür in einem kleinen Team etwas Besonderes schaffst, ist das doppelt befriedigend. In einem Top-Team war ich noch nicht, kann also auch nicht beurteilen, wie das ist.“

Doch was ich in der Formel 1 unbedingt ändern würde, das sind die Strecken. Holt bloß einige der alten Strecken wieder raus. Die waren wenigstens eine echte Herausforderung. Jetzt gibt es einfach zu viele Micky-Maus-Kurse. Deshalb ist auch das Qualifying heutzutage so überproportional wichtig: Weil du nirgends mehr im ursprünglichen Sinne Rennfahren kannst.“

Und damit Amen. Das waren die Worte eines frustrierten Rennfahrers, und zwar eines, der aus mehr als einem Grund frustriert ist. ①

Auch von hartgesottenen Profis läßt Mika sich nicht die Butter vom Eishockey-Brot nehmen



Apropos Imagepflege Aller guten Dinge sind...10

WIE MAN EINEN FORMEL 1 STEUERT, WEISS JEDER, WIE SICH ABER EIN F1-PROFI DER ÖFFENTLICHKEIT PRÄSENTIERT, WILL GELERNT SEIN...

HAARE

Sollten kurz sein. Das letzte, was man gebrauchen kann, wenn man in Spa mit 240 Sachen durch Eau Rouge flitzt, wäre ein bis zum Kinn reichender Pony oder eine allzu lange Tolle im Stil eines Leningrad Cowboys – der würde sich nämlich im Visier verheddern. Noch ein Grund: Kein Sponsor will sich durch jemanden repräsentieren lassen, der eine aufgeplatzte Matratze auf dem Kopf zur Schau trägt. Daher gilt: Umso mehr wie ein Kadett oder ein Admiral, desto diplomatischer (siehe Mika Häkkinen und Salo, David Coulthard vor dem Radikal-Kahlschlag usw.). Nur ältere Semester können es sich herausnehmen, auch zerzauster auszusehen (siehe Alain Prost, Gerhard Berger).

AUGEN

So ruhig wie möglich. Beim Beantworten von Fragen nie direkt in die Kamera schauen, denn das erweckt immer den Eindruck, man wolle Staubsauger verkaufen – oder, noch schlimmer, in den Bundestag einziehen. Aber immer dem Blick des Gegenübers standhalten, am besten ohne zu blinzeln, denn das verrät Charakterstärke. Bei Interview niemals verlegen auf die Schuhe schauen, oder nach anderen – interessanteren – Gesprächspartnern Ausschau halten (in der Branche nennt man letzteres 'einen Eddie Irvine machen').

OHREN

Sollte man generell offenhalten, vor allem, wenn einem bei Interviews Neuigkeiten aus der Gerüchteküche zugesteckt werden – egal, wie abstrus das Gerede dann ausfällt; wie sonst wäre Hill auf die Idee gekommen,

Arrows als 'kommendes Team' zu bezeichnen? Nie vergessen: Pressekonferenzen sind dazu da, sich selbst zu propagieren. Manuskript also vorher ordentlich einstudieren und dann nur noch runterleiern, egal, wie die Fragen lauten.

LÄCHELN

Essentiell. In geduldiger Kleinarbeit vor dem Spiegel einzustudieren. Nicht zu markig, nicht zu selbstzufrieden – auch wenn sich jedes Model für deine Radkappensammlung interessiert.

KINN

Auf keinen Fall im Kragen des Rennoveralls verstecken, auch wenn gerade etwas extrem Peinliches passiert ist (Motor vor Aufwärmrunde abgewürgt, T-Car ins Gras gesetzt, beim Aussteigen an Lenksäule Hose aufgerissen...). Gleichzeitig aber auch beachten, nicht immer mit dem Kinn nach vorne rumzulaufen, denn sonst gibt es früher oder später einen Schlag darauf – wenn vielleicht auch nur im übertragenen Sinne.

NERVEN

Wie Stahlseile, was sonst? Nicht so sehr, um sich an Unmengen von Hinterbänkler vorbeizudrücken, als vielmehr, um den Reportern standzuhalten, um nicht einen Heulkampf zu bekommen, wenn alle wissen wollen, wie man mit seinem neuen, megaschnellen, halb so alten, doppelt so hübschem Teamkollegen klarkommt.

AUGENBRAUEN

Möglichst glatt – kein weißes Haar dranlassen (sofern man nicht mit den Hills verwandt ist; die Briten halten Damons Brauen und Stirn für ein

Markenzeichen vom Kaliber des Dekolletés einer Jayne Mansfield). Ansonsten auch beim Entziffern der Telemetriedaten nie die Stirn runzeln – auch nicht, wenn der Mechaniker raunt, daß man nicht nur einen uralten Ausdruck hält, sondern den auch noch verkehrt herum.

KLEIDUNG

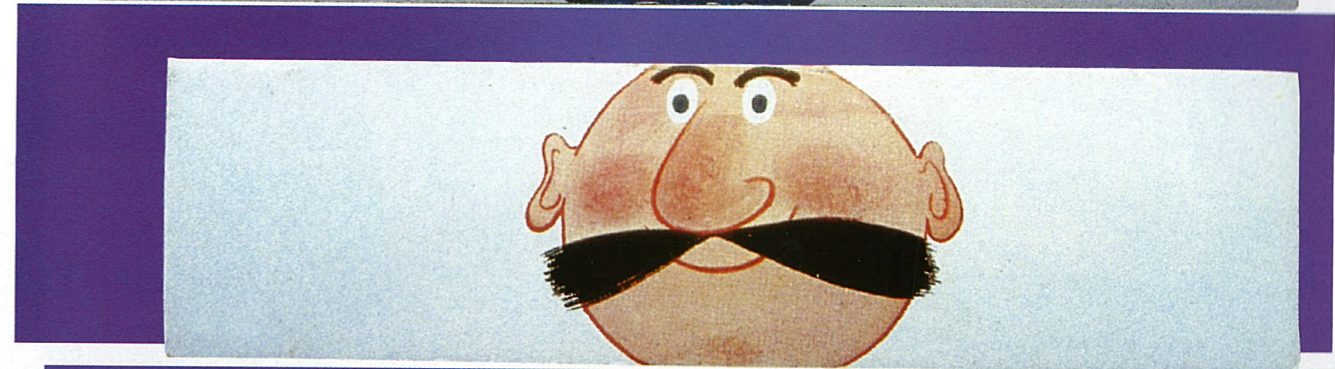
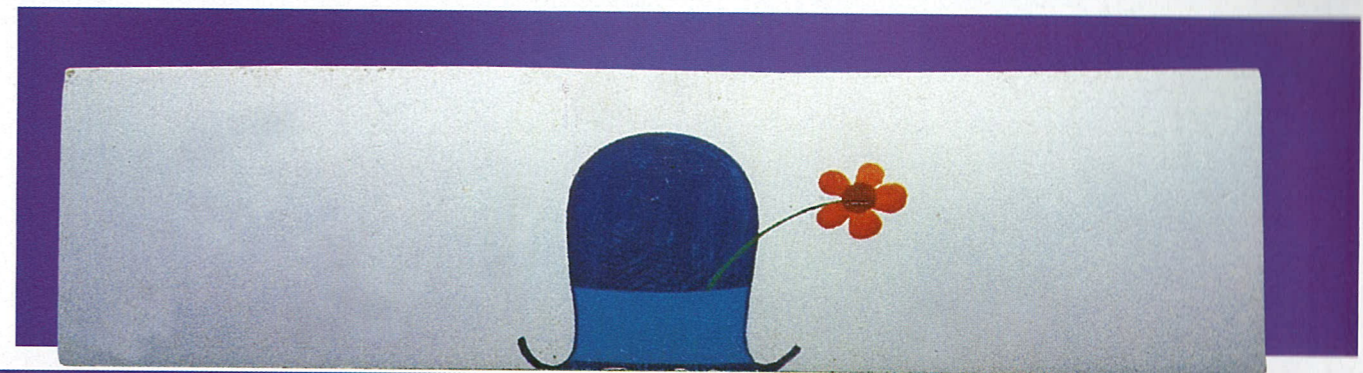
Sorgfältig und mit dem Gefühl für das gewisse Etwas abzuwägen – also wie beim ersten Abendessen mit den zukünftigen Schwiegereltern. Im F1-Fahrerlager ist das gang und gäbe. Einzige Ausnahmen: Jacques Villeneuve, der aus Amerika den Schlabber-Look der Grunge-Rocker mitbrachte, und Gerhard Berger, der mit seinem um die Hüfte gebundenen Oberteil seines Rennoveralls gerne seine auf der Brust verbliebene Haarpracht zur Schau stellt.

HÄNDE

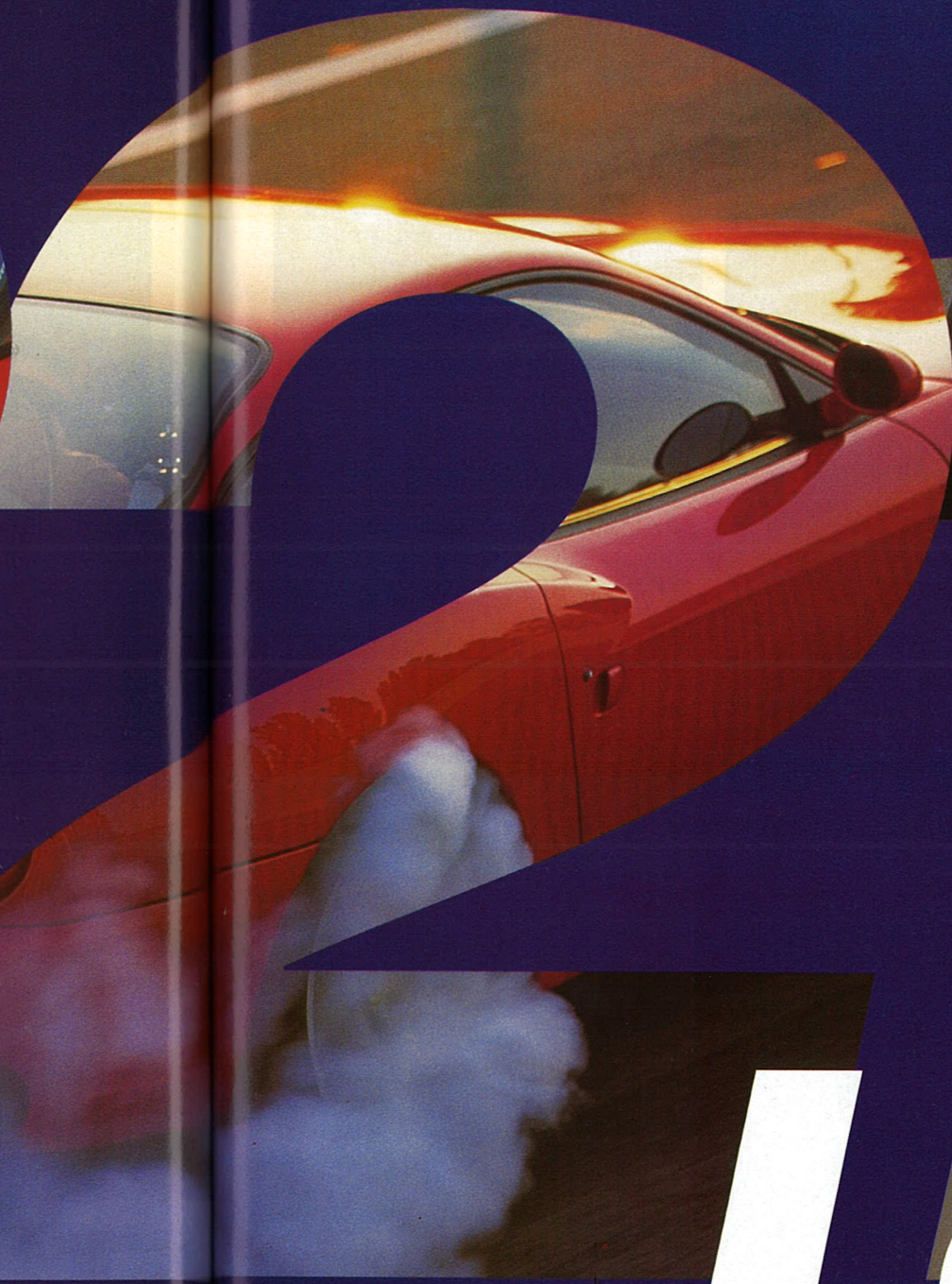
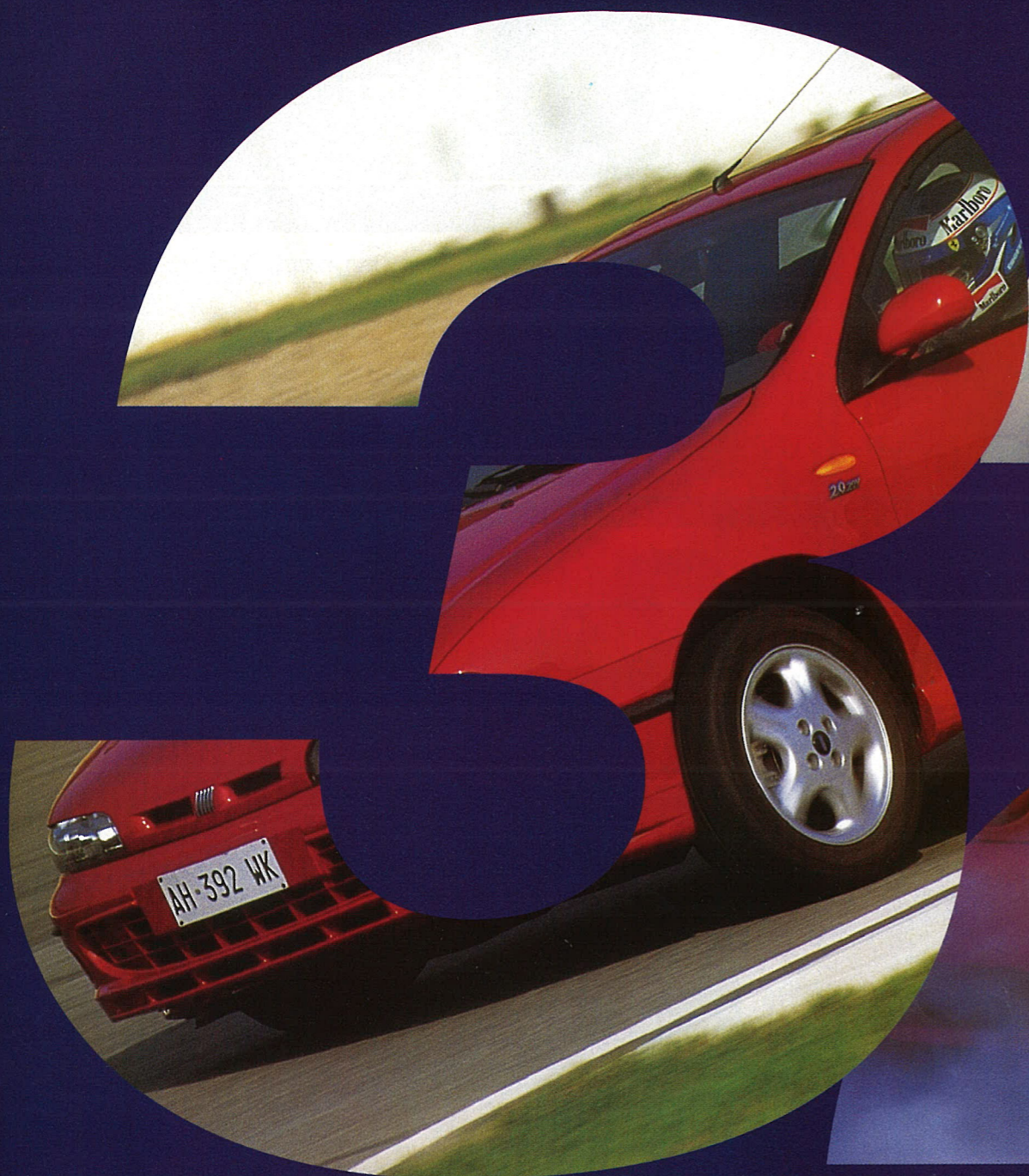
Sollten stets ruhig bleiben. Von den Augen fernhalten (eine Geste, die einen müde aussehen läßt), genauso von den Ohren (Eigenart von Gemütern, die auch an Rauschmitteln gerne rumfingern), der Nase (schlicht unerzogen) und vom Mund (nur bei Kleinkindern akzeptabel). Geraten einem die Hände immer wieder außer Kontrolle, kann man sich ja draufsetzen – oder im festen Griff der einen die andere in Schach halten (der Bundeskanzler demonstriert diesen Trick gerne und häufig).

RÜCKEN

Muß unbedingt mit Augen ausgestattet sein. Sonst stecken da schneller mehr Messer drinnen als in der Küchenschublade zuhause. ①



ABBILDUNGEN MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG
DES RAVENSBÜRGER SPIELERLAGS

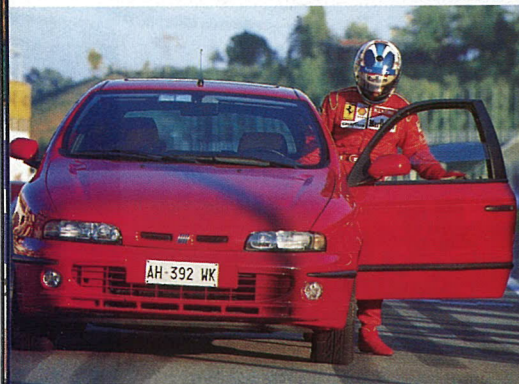


JAGDSZENEN AUS IMOLA – FREI NACH DEM ALTEN SPRICHWORT: DIE LETZTEN WERDEN DIE ERSTEN SEIN

STORY VON NICK BAGOT.
FOTOS VON JAD SHERIF/PAN IMAGES

Los!

321 Los!

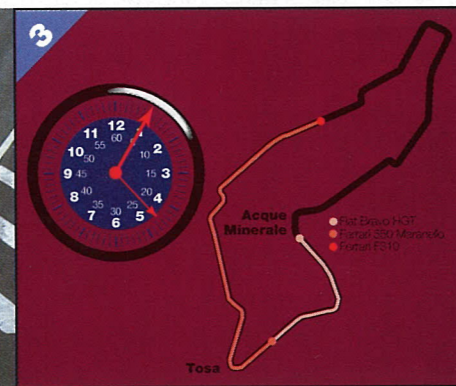


Im Mai war das *Autodromo Enzo e Dino Ferrari* noch von Tifosi überschwemmt, die Nebenstraßen waren eine einzige wogende Welle in Rot. Alles wurde an diesem Festtag zur Tribüne umfunktioniert: Abenteuerliche Stahlrohrkonstruktionen, Leitern und sogar Tapeziertische. Die italienischen Fans spähten über die Fangzäune, alte und junge, Männer wie Frauen, und folgten jedem Meter der Fahrt von Michael Schumacher im Ferrari F310 beim Grand Prix von San Marino.

In der Hitze des Frühsommers holte er die Pole Position, mußte sich bei den schnellsten Runden nur Hill geschlagen geben, und beendete das Rennen als Zweiter.

Heute, in der Kühle des frühen Herbstes, ist es dagegen geradezu unheimlich ruhig, fast friedlich in Imola.

Larini (oben) macht sich als erster auf die Socken, 1.05 Minuten später folgt Schumi



Was für ein ungleicher Wettkampf – denkt nun mancher. Schumacher gewinnt das im Schlaf. Wie soll sich ein Fiat Bravo auch gegen einen 750 PS starken Formel 1 wehren? Die Lösung: Die Straßenwagen erhalten einen Vorsprung, das Starterfeld wird so künstlich gleich gemacht. Niemand soll hier einen Rundenrekord brechen. Schumacher wird in keinem Fall an seine Trainingsbestzeit vom letzten Grand Prix, 1.26,89 Minuten, herankommen. Trotzdem geht es auch heute nur um eins: den Sieg.

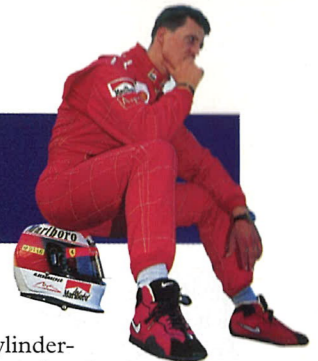
Hinter der Strecke werfen die Bäume langsam ihre Blätter ab, die Tribünen gähnen vor Leere, keine kreischenden Tifosi weit und breit, kein Heulen von V10-Motoren. Nur gelegentlich dringt Stimmengewirr durch die Luft.

Schumacher ist zurück. Zusammen mit Eddie Irvine und Nicola Larini, Ferraris Test- und Reservefahrer (er fuhr bislang vier Grand Prix für die Roten, je zwei in der Saison 1992 und '94). Alle drei in rote Overalls gepackt, stehen sie in der Boxengasse und plaudern miteinander. Hinter ihnen glänzen in Höhe der Startlinie drei Autos in der hellen Herbstsonne: ein Ferrari F310, ein F550 Maranello und ein Fiat Bravo HGT.

Sie sollen gegeneinander ein Rennen austragen, einen Einrunden-Sprint mit Handicap rund um den 4,8 Kilometer langen Kurs. Schumacher wird sich in seinen F310 schwingen, Irvine in den 550, und Larini darf Fiats Kompakt-Sportler die Sporen geben.



Larini ist im Fiat schon am Horizont verschwunden, Irvine läßt die Reifen des F550 qualmen, und Schumacher macht es sich im Cockpit seines F310 bequem



Larini muß als erster ran. Er zieht sich den Helm über, steigt ein, zieht die Gurte stramm. Er startet den Fiat-Motor, drückt das Gas schon mal erwartungsvoll durch. „Nur“ 147 PS sitzen unter der Haube, die er auf vier schmale Reifen weitergeben muß. Larini weiß: er muß alles richtig anstellen. Zu stark durchdrehende Reifen am Start – und wertvolle Zehntel bleiben schon am Start liegen. Ein Fahrfehler – gar nicht auszudenken.

Für einmal schickt keine Ampel die Fahrer ins Rennen – eine grüne Flagge

tut es auch! Larini hält den Zweiliter-Fünfzylinder-Motor des Bravo auf optimaler Drehzahl. Der Wagen mag ja klein sein, doch eine Spitze von fast 210 km/h ist schon drin. In 8,7 Sekunden spurtet er von 0 auf 100 km/h und beschleunigt nach dieser Zeit schon zielstrebig auf die erste Kurve, die Tamburello, zu.

Am Startplatz plaudern Irvine und Schumacher immer noch miteinander. Nächste Woche sollen sie hier wieder ▶

321 Los!

für Ferrari testen. Michael hat eigentlich keine große Lust dazu, aber Goodyear möchte, daß er antanz.

Larini ist nun außer Sicht- und Hörweite. Irvine stülpt sich seinen Kopfschutz über, dann den Helm, und läßt sich in den mit weichem Leder überzogenen Schalensitz gleiten. Der Innenraum ist mit Kameras und Aufzeichnungsgeräten vollgestopft. Denn der Wettkampf der drei Musketiere wird als Promotion-Video für Marlboro aufgezeichnet. Die Kamera hält jede Bewegung Irvines fest.

Dreißig Sekunden nach Larini läßt der Ire den 484 PS freien Lauf. Er beschleunigt in 4,4 Sekunden auf 100 km/h und hinterläßt auf seinem Weg zur Tamburello zwei dicke schwarze Streifen. Unorthodox wie immer, der Ire. Schon sein wilder Start zeigt, daß er hier allen Beteiligten – und natürlich auch sich selbst – möglichst viel Spaß bereiten will. Seinen Kerpener Teamkollegen hat er zuvor nur einmal

geschlagen – beim Training zum Grand Prix von Australien in Melbourne. Hier hat er eine neue Chance. Der Handicapcharakter des Rennens macht die Wagen in der Theorie gleich. Eine schnelle Runde könnte gerade zum Sieg reichen.

Kurz zuvor sitzt Schumacher noch immer auf seinem Helm, mitten auf der Strecke. Er liest eine Zeitung – demonstriert Lässigkeit. Der F310 steht da wie vor einem Rennen: Umgeben von Mechanikern, auf hydraulischen Wagenhebern aufgebockt, auch die Reifenwärmer sind noch umgeschaltet. Ein letztes Wort mit Renn-Ingenieur Ignazio Lunetta – „Das wird ein Spaziergang“ – und dann an Bord.

Seit der Abfahrt Larinis sind 1.05 Minuten vergangen. Der Bravo prescht gerade durch die Tosa-Kurve, macht sich nun auf den Weg hoch zur Piratella, ungefähr die Hälfte der Strecke. Schumacher hält die Zeit für seine Aufholjagd nun für gekommen.

Die Mechaniker nehmen die Reifenwärmer ab, treten zurück. Michael zeigt nach oben, als einer der Mechaniker den Anlassermotor ins Heck des Ferrari steckt. Ein Gurgeln, dann ein Aufschrei, und der Ferrari V10 erwacht zum Leben.

Schumi legt den ersten Gang ein, läßt die handbetätigte Kupplung kommen und drückt das Gaspedal bis zum Bodenblech durch. Der Ferrari wedelt von links nach rechts, als der Exil-Deutsche durch die Gänge beschleunigt, von 0 auf 100 unter drei Sekunden. Am Eingang zur Tamburello-Schikane erreicht der Ferrari fast 290 km/h. Dann bremst Schumacher brutal, schaltet bis in den zweiten Gang hinunter. Links, dann rechts, vorbei an den Reifenspuren, die Larini zurückgelassen hat, und über den Dreck, den Irvine beim Überfahren der Randsteine aufwirbelte. Mit Vollgas hinunter zur 'Villeneuve', schnell hindurch und hinein in die scharfe Links von Tosa. Bis dort braucht er 35 Sekunden. Der Bravo benötigte dafür 53, der Maranello 48 Sekunden.

Die Jagd läuft. Beim Herunterblasen zur Piratella hört Schumacher über Funk, daß Irvine schon durch die Acque Minerale ist. Larini nähert sich bereits der Doppelrechts bei Rivazza – das Ende der Runde ist für ihn schon greifbar nahe. Vorne kämpft Larini noch immer um jeden Meter. Er kennt Imola wie seine Westentasche. 1994, als er den verletzten Jean Alesi ersetzte, kam er beim Grand Prix hier auf Platz zwei; sein bis heute bestes Rennen – lediglich Schumacher schlug ihn an diesem Tag. Er verlangt dem Bravo das Letzte ab, driftet durch die schnellen Kurven, nutzt jeden Zentimeter der Strecke. Doch wird es reichen?

Schumacher schießt mit fast 240 km/h auf die Acque Minerale zu. Er bremst, staucht den Ferrari im zweiten Gang zusammen, um sich sofort danach in die enge, aufwärts führende Rechtskurve zu verkrallen. Es sind diese engen Kehren, wo der Anpreßdruck und die Kraft des F310 entscheidend ins Gewicht fallen. Hier holt



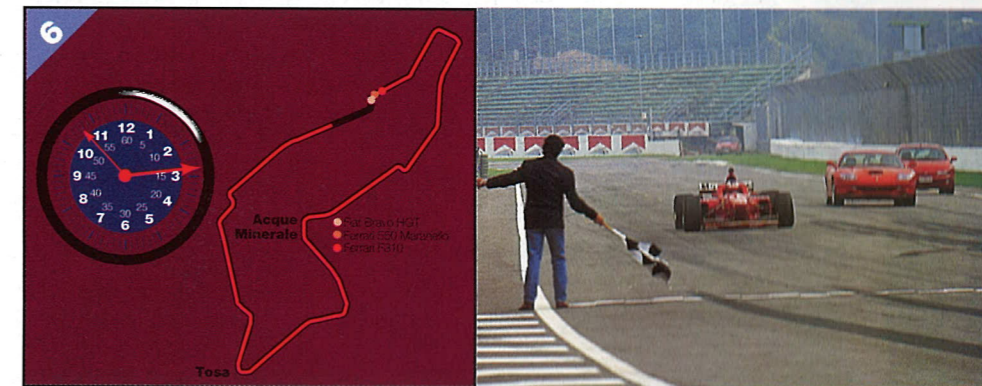
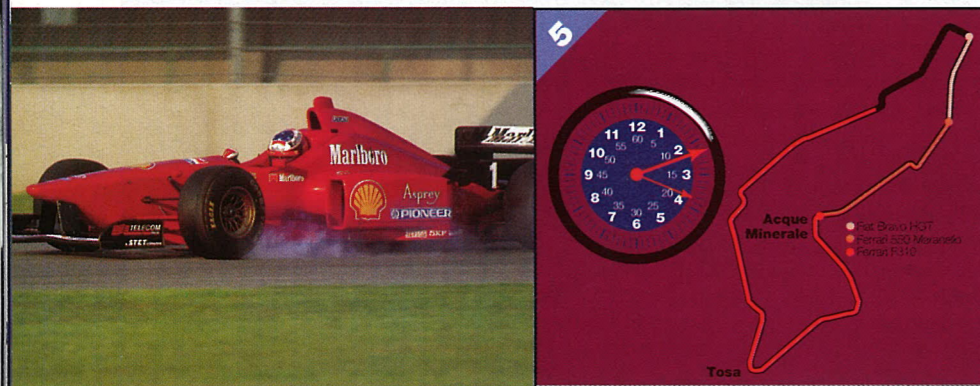
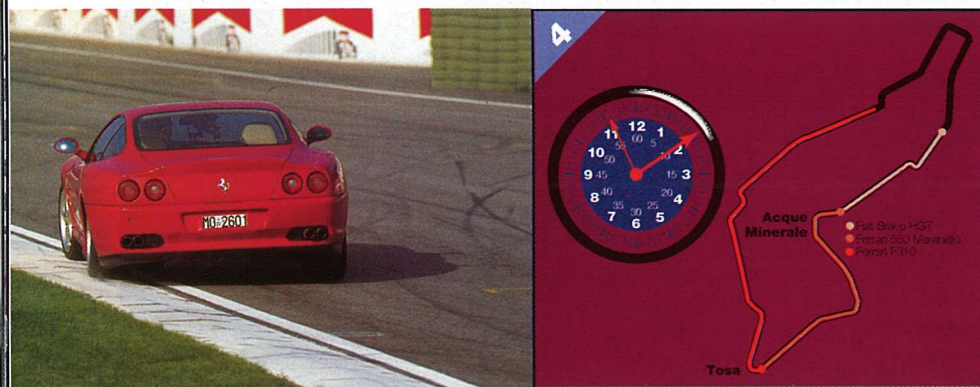
Larini im Fiat: Vielleicht hätte er hier oder da ein wenig abkürzen sollen, bodenfreiheitsmäßig hatte er schließlich Vorteile

er die Zeit, die über Sieg oder Niederlage entscheidet. Nun geht es durch den Linksknick, von dem der Weg zur Variante Alfa führt. Schumacher kann den Gummi, den Larini und Irvine kurz zuvor auf die Bahn gelegt haben, nun förmlich riechen. Er bremst so spät wie möglich für die Schikane, nimmt sie im dritten Gang mit 145 km/h, genau eine Minute nach seinem furiosen Start.

Larini ist nun fast auf der Zielgeraden angekommen. Er hat die Ravazza hinter sich gelassen – nur noch eine Kurve bis zur Zielflagge! In seinem Rückspiegel taucht der F550 groß auf, doch er ist sich sicher, ihn noch so gerade auf Distanz halten zu können. Welch ein Irrtum: Als er die Variante Bassa, den langsamsten Teil der Strecke, verläßt, ist Irvine schon fast neben ihm. Larini hetzt zum Ziel, greift nach dem dritten Gang, schaltet in den vierten, und kurz vor der Linie sogar noch in den fünften. Doch es langt nicht. Irvine dreht den V12 des 550 bis auf 7000 Touren, zieht zuerst gleich, und dann vorbei.

Doch beide Heißsporne haben die Rechnung ohne den 'Dritten Mann' gemacht. Dies ist ein Rennen mit drei Pferden, und raten Sie mal, wer hinter ihnen ist? In all der Aufregung haben die beiden führenden Fahrer völlig überhört, wie sich das entfernte Grollen des V10-Ferrari plötzlich in ein Heulen verwandelte. Als sie merken, was los ist, ist es zu spät: Der Motor katapultiert seinen Fahrer blitzschnell über die 160 km/h-Marke – und an beiden vorbei!

Der 550 und der Bravo hatten im Endeffekt nie eine ernsthafte Chance. Selbst mehr als eine Minute Vorsprung reicht nicht aus, um Schumacher in einem Formel 1-Ferrari zu schlagen. Fast wurde es jedoch noch ein Fotofinish – Schumacher machte es mit einer Länge Vorsprung denkbar knapp. Sie starteten in der Reihenfolge drei-zwei-eins. Sie endeten in genau umgekehrter Reihung: eins, zwei, drei. Vielleicht sollte es auch von Anfang an genauso sein. ①



Ohne Netz und doppelten Boden



AUCH ALS TV-KAMERAS NOCH NICHT DIE BOXENGASSE BEVÖLKERTEN, DACHTEN VISIONÄRE DARAN, DIE FASZINATION DER FORMEL 1 AUF ZELLULOID ZU BANNEN – FÜR DEN FILM *GRAND PRIX*, DER VOR DREISSIG JAHREN ERSCHIEN

STORY VON ADAM COOPER
FOTOS VOM BRITISH FILM INSTITUTE/MGM

Ich freue mich riesig für Damon. Er war gerade mal ein Knirps, als ich ihm zum ersten Mal begegnete. Seit Jahren war ich bei keinem Formel 1-Rennen mehr, aber ich stehe immer sonntags früh um fünf Uhr auf, wenn die Rennen im Fernsehen laufen.“ Unser Telefonat kommt aus Kalifornien, das erklärt die ungewöhnliche Startzeit. Die Stimme am anderen Ende der Leitung klingt vertraut. Wir kennen sie noch alle gut aus der Eingangsszene zu einer der beliebtesten TV-Serien der siebziger Jahre – *Privatdetektiv Rockford – Anruf genügt*.

Nach langer Pause spielt James Garner in einer neuen Staffel nun wieder den Privatdetektiv Jim Rockford. Die meisten werden den inzwischen 66-jährigen für immer mit dem Typen verbinden, der in einem schäbigen Wohnwagen am Strand von Malibu logiert und im Großraum Los Angeles mit einem bronzefarbenen Amischlitten durch die Gegend düst.

Doch für Motorsportfreunde bleibt er Pete Aron, der Hauptdarsteller im Rennfahrerleinwandepos *Grand Prix*. In diesen Wochen jährt sich dessen Premiere zum 30. Mal. Er war eine meisterhafte Darstellung all dessen, was wir an dem Sport so lieben. Und er wirkt immer noch frisch, kein bißchen angestaubt. Als Zuschauer wundert man sich mehr als einmal, wie all diese Wahnsinns-Action so brillant auf Zelluloid gebannt werden konnte; Jahrzehnte, bevor Computersimulationen es ermöglichten, Herden von Dinosauriern über die Leinwand galoppieren zu lassen.

Grand Prix bietet auch die seltene Gelegenheit, die Fahrer von damals nicht nur zu sehen, sondern auch zu hören. Graham Hill, Vater des neuen Weltmeisters Damon, scheint in fast jeder zweiten Szene aufzutauchen, und im Vorspann findet sich eine ganze Latte von Namen bekannter Piloten, die am Film mitwirkten. Ernüchternd ist heute nur, daß von den 16 beteiligten Fahrern neun bei Unfällen ums Leben kamen – Lorenzo Bandini, Mike Parkes, Ludovico Scarfiotti, Jo Schlesser, Bruce McLaren, Jochen Rindt, Jo Siffert, Jo Bonnier und Peter ▶



Klapp, Grand Prix die vierte... Klappe (hoffentlich Klappt's diesmal)



„Ich las, daß sie vorhatten, diesen Film namens *Grand Prix* zu drehen, und dachte mir: Was für eine irre Idee“

JAMES GARNER

Revson. Auch wenn er nicht offiziell am Projekt beteiligt war, ist auch Jim Clark einmal kurz zu sehen, in der Startaufstellung für den britischen Grand Prix. Auch er fand den Renn-tod – 1968 in Hockenheim.

Neben den erwähnten Fahrern spielen auch noch Richie Ginther, Dan Gurney, Jack Brabham, Guy Ligier, Juan-Manuel Fangio und noch einige andere mit. Rindt und McLaren kann man während einer hitzigen Diskussion über Sicherheit bei der Fahrerbesprechung in Spa erleben.

Trotz seiner epischen Ausmaße war *Grand Prix* das Werk eines einzigen Mannes: John Frankenheimer. 1966 zählte er zu den aufsteigenden Sternen am Himmel von Hollywood, galt er als einer der hoffnungsvollsten Regisseure überhaupt. Zu seinen von Kritikern gelobten, zuweilen aber auch umstrittenen Streifen zählten *Der Gefangene von Alcatraz* und *Botschafter der Angst*, beide aus dem Jahr 1962.

Frankenheimer, selbst ein Hobby-Rennfahrer, kam 1964 erstmals die Idee zu einem Rennfahrerfilm. Damals arbeitete er in Frankreich mit seinem Lieblingsschauspieler Burt Lancaster an *Der Zug*, einer abenteuerlichen Geschichte aus dem Zweiten Weltkrieg, bei der Nazis gestohlene Kunstwerke

verschachern. Bemerkenswert an diesem Film waren die völlig echt wirkenden Eisenbahnunfälle, von denen einer allerdings fast ins Auge ging (was auf einen Schlag die Hälfte aller Kameras unbrauchbar machte).

Ein Formel 1-Film konnte nach Frankenheimers Absicht nur wirklich etwas werden, wenn die Crew den Rennzirkus auf seiner Europatour begleiten würde. Ein riesiges Unterfangen. Doch mit *Der Zug* hatte der Regisseur bewiesen, daß er mit dem entsprechenden Budget auch Tausende Meilen entfernt von Hollywood einen Actionfilm drehen konnte. Sein Ansehen war so hoch, daß ihm die Produktionsgesellschaft MGM (Metro Goldwyn Mayer) eine 10,5 Millionen Dollar hohe Mitgift zur Realisierung seines Lieblingsprojektes gewährte. *Grand Prix* war Frankenheimers neunter Film, sein erster in Farbe. Gedreht in dem glorreichen Breitwandformat Super Panavision, für die damalige Zeit das Nonplusultra, verlangte MGM nach einem Riesensumme, einem, der größer als das Leben sein sollte.

Das Original-Drehbuch kam von Frankenheimer. Die Handlung basierte auf einer F1-Saison und zeichnete die verschlungenen Schicksale von vier Fahrern samt ihrer schönen Frauen

nach. Die Besetzung war multinational. Brian Bedford spielte den schneidigen, doch nicht ganz aufrichtigen Engländer Scott Stoddard, und Yves Montand den charmanten französischen Veteranen Jean-Pierre Sarti. Der italienische Nachwuchsmime Antonio Sabato verkörperte Nino Barlini, Playboy und Sartis jüngerer Teamkollege, während die Rolle des japanischen Teamchefs Izo Yamura an den führenden Schauspieler des Landes, Toshiro Mifune, ging. Um zu zeigen, daß es nicht nur um Männer-schicksale ging, erhielt Eva Marie Saint die Rolle der Begleiterin Sartis, die französische Sängerin Francoise Hardy war die langbeinige Gespielin Barlinis, und Jessica Walter spielte die geschiedene Mrs. Stoddard.

Für die Hauptrolle des lebensüberdrüssigen Amerikaners Pete Aron kam für Frankenheimer nur ein etablierter Stardarsteller in Frage. Zunächst hatte er an Steve McQueen gedacht, wie er ein Freund der Geschwindigkeit und scharf darauf, einen Rennfilm zu machen. Garner, mit McQueen zusammen Hauptakteur bei *Gesprenzte Ketten*, war ursprünglich nicht auf der Wunschliste. Doch nachdem Garner von dem Vorhaben in einer einschlägigen Film-Zeitung gelesen hatte,



James Garner (Mitte) mit dem Mann, den sie den 'James Dean der Formel 1' nannten: Jochen Rindt

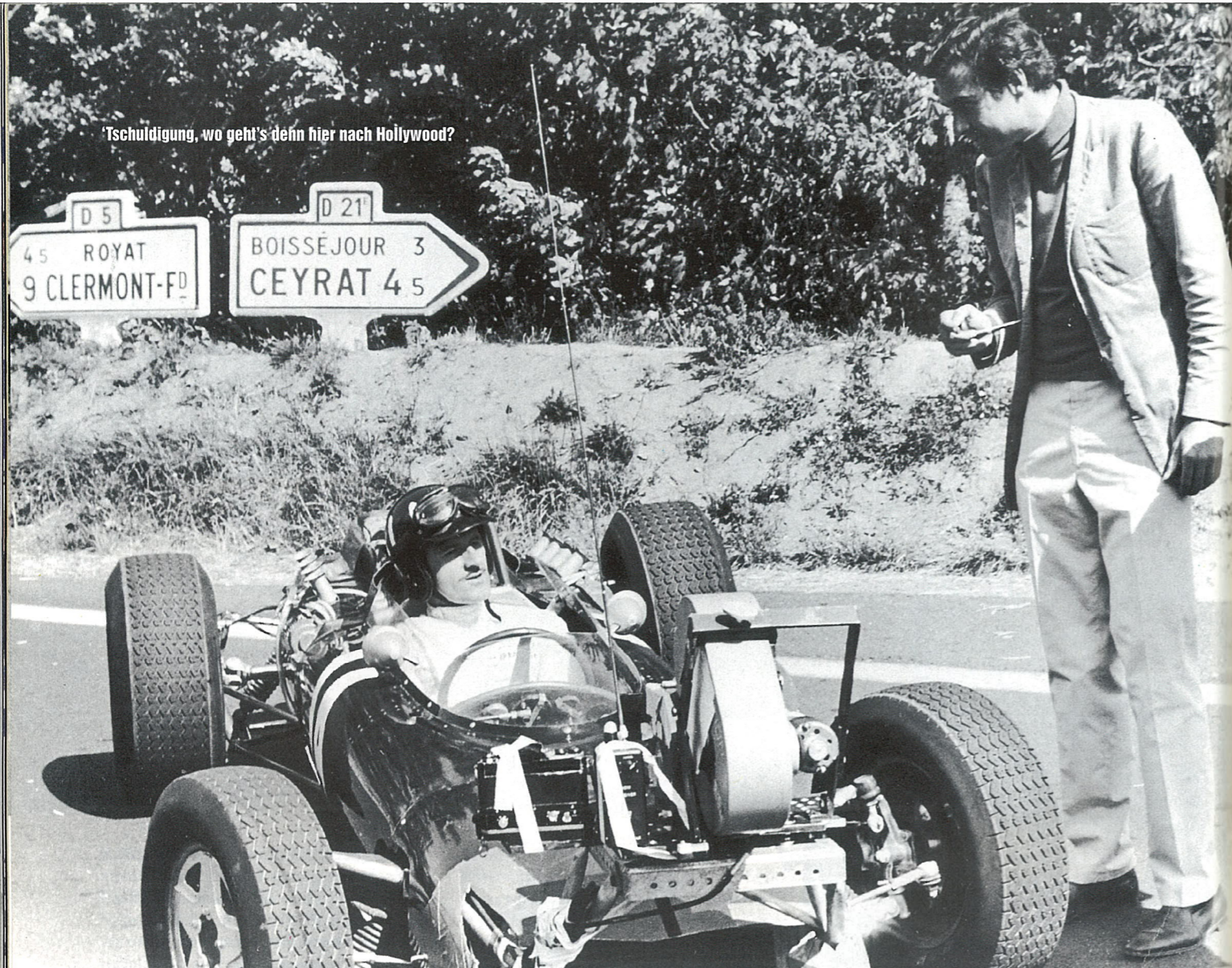
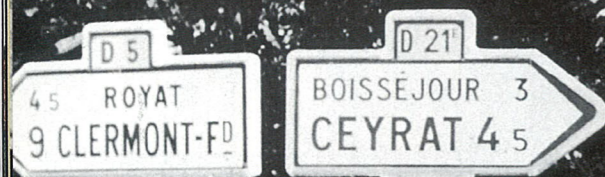
brachte er sich selbst ins Spiel: „Ich las eines Tages in *Variety*, daß sie vorhatten, diesen Film namens *Grand Prix* zu drehen, und dachte mir: Was für eine irre Idee. Sie brauchten einen Amerikaner, einen Japaner, einen Franzosen, einen Italiener und so weiter. Ich sagte mir: Ein guter Job, das liegt mir bestimmt. Also ließ ich meinen Agenten bei MGM anrufen.

Daraufhin sandten sie mir das Skript, ich las es durch, mochte es, und sie stellten mich ein. Ich denke, John wollte mich anfangs nicht in seinem Film haben. Sie hatten mit McQueen gesprochen, doch Frankenheimer und McQueen kamen keine fünf Minuten miteinander aus. Ich schätze, daß sie sich erst nach dieser Erkenntnis für mich entschieden haben.“

McQueen stürzte sich stattdessen auf seinen eigenen Film. Unter dem vorläufigen Titel *The Champion* sollte er in einem Wettlauf mit der Zeit parallel zu *Grand Prix* entstehen. Das erste Rennen war daher das der rivalisierenden Regisseure auf die echten F1-Fahrer. Jackie Stewart, John Surtees und der zurückgetretene Stirling Moss schlossen sich McQueen an, den fetten Gagen der *Grand Prix*-Fraktion erlagen Phil und Graham Hill sowie Richie Ginther.

Hinter Frankenheimers Filmpersonen verbargen sich real existierende Charaktere, auch wenn das selbst heute noch nicht immer leicht nachzuvollziehen ist. „Ich denke, es ist kein Geheimnis, daß der Ami Phil Hill darstellen sollte. Der englische Fahrer basierte eindeutig auf Stirling Moss. Die Yves Montand-Figur war dagegen eine Kombination aus drei Fahrern: Fangio, von Trips und Jean Behra. Es war geplant, bei den meisten europäischen Rennen der Saison 1966 zu drehen. Die authentischen Rennszenen würden später mit fiktiven, auf denselben Strecken nachgestellten Sequenzen, zusammengeschnitten. Die Wagen sollten wie das wirkliche Starterfeld des Jahres 1966 aussehen, selbst die Farben der Helme mußten exakt über-

'Tschuldigung, wo geht's denn hier nach Hollywood?



einstimmen. Komischerweise wurden dann zwei der Hauptdarsteller ausgerechnet von Stewart und Surtees gedoubelt – die beide auf McQueens Gehaltsliste standen...

Die Namen der realen und fiktiven Personen ähnelten sich auffällig. So sehr, daß auf den Wagen angebrachte Schriftzüge der Nachnamen ab einer gewissen Entfernung für das Auge identisch wirkten. Die Namenspaare lauteten Stewart/Stoddard, Surtees/Sarti, Amon/Aron und Bandini/Barlini. Als Surtees sich nach nur zwei Rennen von Ferrari verabschiedete, und von Mike Parkes ersetzt wurde, mußte Sarti seinen Helm wechseln!

Die Wagen von BRM und Ferrari wurden nur schwach durch die Zusätze 'Jordan' und 'Manetta' getarnt, behielten aber ansonsten ihre Identität. Das japanische Yamura-Team sollte Honda darstellen, doch als Double fungierte das McLaren-Team. Die Grenzen zwischen Fakt und Fiktion verwischten: Phil Hill wurde

Als die Bilder rennen lernten. Der Jetset Hollywoods und die F1-Aristokratie unterschieden sich 1966 nicht nur im Detail

zu Tim Randolph, Graham Hill zu Bob Turner, und ein Dutzend weiterer Fahrer spielten einfach sich selbst.

Um die Authentizität zu wahren, mußten die Darsteller während der Dreharbeiten höchstpersönlich Gas geben – wenn auch mit reduziertem Tempo. Vor allem Garner leckte bald Blut: „Ich hatte immer Sportwagen gefahren, auch schon Hot Rods in Kalifornien. Das machte mir immer riesigen Spaß, doch ich wußte vor diesem Film eigentlich nichts über den wirklichen Rennsport. Beim ersten Mal fühlte ich mich wieder wie ein blutiger Anfänger. Wir fuhren nach Riverside, um dort ein wenig zu testen. Das war mein erstes Erlebnis in einem Rennwagen. Phil Hill nahm mich in einer 7-Liter-Cobra mit. Wir folgten einigen anderen Wagen, und ich sagte: 'Phil, ich weiß, Du bist Weltmeister, Du



Der Große Preis von Fakt und Fiktion

Der Terminkalender für Frankenheimers Film orientierte sich relativ stark an dem des tatsächlichen Rennkalenders für 1966. Den Grand Prix von Frankreich verlegte er allerdings auf die Vorjahresstrecke nach Clermont-Ferrand (1966 fand das Rennen in Reims statt), den von Italien auf die 'fotogenere' Strecke in Monza, die seit 1961 nicht mehr benutzt worden war. Puristen stieß das bitter auf, aber die Kommentierung entschuldigt diesen dramatischen Kniff mit den schwereren 3-Liter-Autos von '66.

Der Verlauf der Saison ist glaubwürdig, und die Story aufregender als spätere Ereignisse (wie die Hunt/Lauda-Schlacht von '76, das Villeneuve/Pironi-Duell von '82 oder die Auseinandersetzungen jüngerer Datums zwischen Hill und Schumacher). Die romantischen Aspekte jenseits der Piste sind vermutlich wesentlich harmloser als die im echten Leben...

Und so sah die Saison, durch Frankenheimers Kamerateams betrachtet, aus:

GP Monaco, Monte Carlo: Stoddard führt, bis er seinen Teamkollegen Pete Aron überrunden will. Der muß wegen Problemen mit der Kupplung an die Box, winkt kurz vorher Stoddard vorbei, aber vor der letzten Schikane blockieren Arons Räder. Er fliegt ins Hafengebäude – ohne Verletzungen – und Stoddard verletzt sich bei seinem Abgang schwer. Sarti erhält den Pokal, Aron seine Kündigung.

GP Frankreich, Clermont-Ferrand: Sarti gewinnt erneut. Stoddard ist immer noch im Krankenhaus, Aron jobbt nun für einen Fernsehsender. Am Wochenende trifft er sich mit dem Team-Boß Izo Yamura.

GP Belgien, Spa: Sarti führt im Regen, bis er wegen Defekt der Aufhängung von der Piste fliegt. Zwei Jugendliche kommen dabei um, der Vater taucht später in der Box auf... Aron gewinnt auf Yamura.

GP Deutschland, Nürburgring: Im Film nicht zu sehen, wird als Sieg Arons erwähnt.

GP Holland, Zandvoort: Trotz Krücken macht Stoddard sensationelles Comeback von der Pole bis zum Podium.

GP USA, Watkins Glen: Stoddard gewinnt erneut, wie man aus der Aufnahme des Fahrers mit Trophäe im Hotel schließt.

GP Mexiko, Mexico City: Dreher von Aron, wieder Sieg Stoddards.

GP Großbritannien, Brands Hatch: Stoddard führt, muß aber aufgeben. Barlini gewinnt, und Aron überquert die Ziellinie in brennendem Auto. Barlini führt die WM mit 28 Punkten an, gefolgt von Stoddard und Sarti (beide 27) und Aron (26).

GP Italien, Monza: Sarti würgt am Start Motor ab, sticht dann aber durchs Feld. Ein abgebrochener Auspuff verursacht seinen Abflug – in den Tod. Der GP geht weiter, aber Teamkollege Barlini wird trotz Spitzenposition aus dem Rennen geholt, was ihn um seinen Titel bringt. Aron läßt Stoddard in einem Schlusssprint hinter sich, gewinnt die WM mit zwei Punkten.

tauscht mich aus, oder ihr laßt mich doubeln.' Er hatte erst einige Monate zuvor seinen Führerschein gemacht! Montand war ebenfalls kein großer Fahrer. Wir bauten eine Art Sperre in seinen Wagen, damit er nie über den dritten Gang hinaus kam, denn dann fühlte er sich wohl. Und der kleine Italiener, Sabato, machte sich schon am ersten Drehtag in die Hosen; drehte sich schon ausgangs der Boxen. Danach war er nie mehr so schnell...

Ausreichend viele Autos zusammenzubringen, entpuppte sich als riesige Aufgabe. Frankenheimer organisierte einige Ex-Clark-Lotus, doch der größte Beitrag kam von Jim Russell, Chef der gleichnamigen Rennfahrerschule, der zwanzig modifizierte Formel Junior bereitstellte. Als er den Zeitplan – „bis übermorgen“ – sah, lachte er lauthals. Doch als klar war, daß Geld keine Rolle spielte, lief plötzlich alles wie am Schnürchen. Russell strengte sich mächtig an, seine Formel Junior-Autos zu F1-Papp-Attrappen

umzubauen, und schon standen sie auf breiteren Reifen, wuchsen ihnen künstliche Auspuffrohre, und das Äußere stimmte bis ins letzte Detail mit den echten Rennern überein.

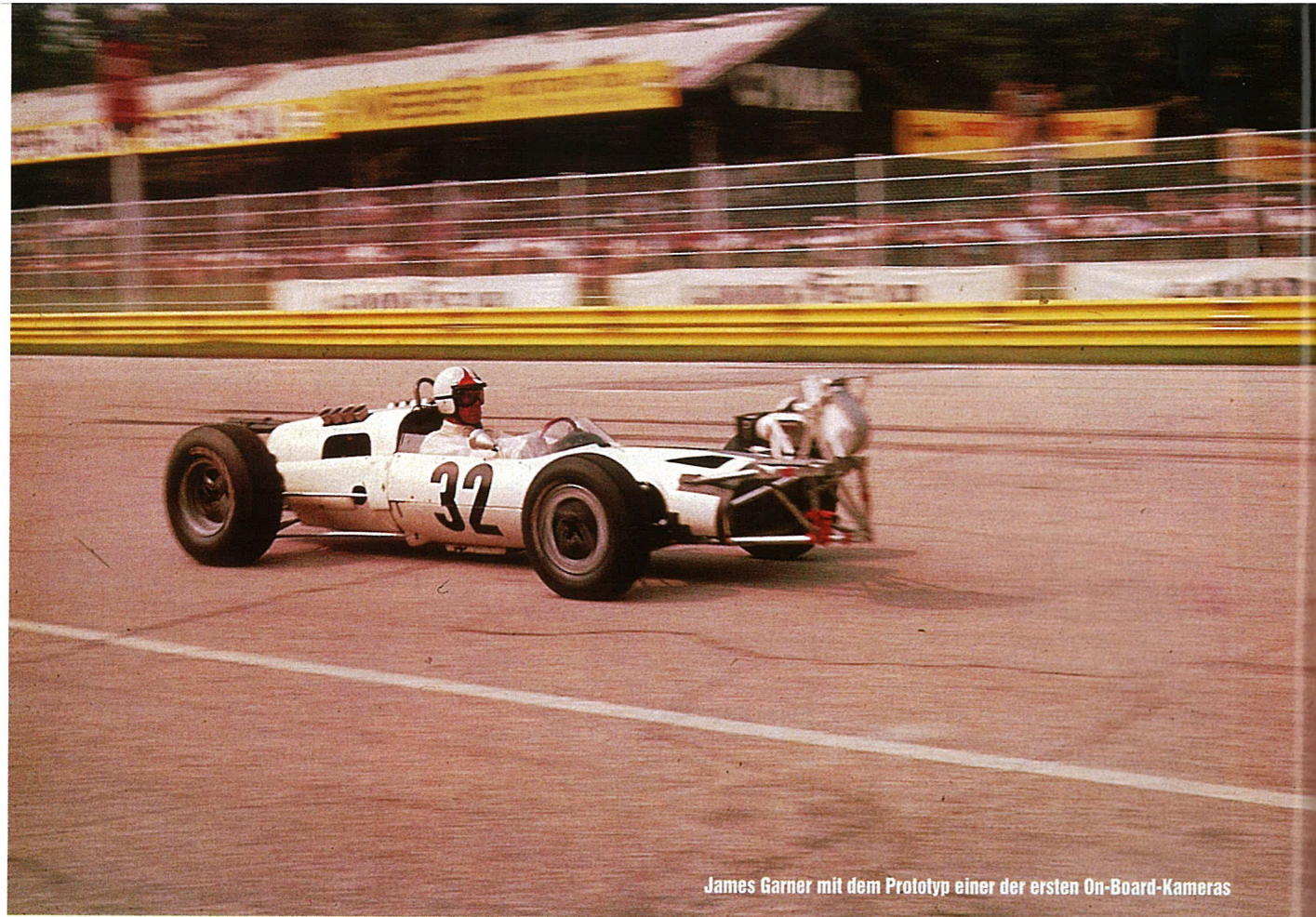
Im ursprünglichen Skript sollte das englische Team von Lotus gespielt werden. Doch als Russell seinen Nachbarn Colin Chapman besuchte, und dabei den noch geheimen 66er-Wagen erspähte, verweigerte der Teamchef plötzlich seine Mithilfe. „Versuch es bei BRM“, war die Reaktion in Hollywood. Deren neuer Wagen war zwar noch nicht fertig, doch Russell konnte sich aus den Einzelteilen, die er sah, einen Reim machen. So wurden Aron und Stoddard zu BRM-Fahrern. „Eines Tages sah ich im Fernsehen einen Beitrag über den neuen BRM für 1966. Sie verkündeten es wie eine Sensation“, erinnert sich Russell. Ich sagte nur: „Wir haben bereits vier davon.“

Die Produktion von *Grand Prix* begann im Mai 1966 in Monaco, beim ersten Rennen des Jahres. Logistisch betrachtet sicherlich nicht der ideale Platz für den Beginn der Dreharbeiten. Der F1-Zirkus beugte die Vertreter Hollywoods mißtrauisch, als die in ihre abgeschottete Welt eindringen. Doch Prinz Rainier von Monaco spielte mit. Er ordnete sogar an, die Straßen des Fürstentums für die Filmleute extra etwas länger zu schließen. Ladeninhaber sollten dafür eine gesonderte Entschädigung erhalten. Trotzdem wurde die zur Verfügung stehende Zeit sehr knapp.

Das größte Kopfzerbrechen bereitete Frankenheimer die Nachstellung eines Unfalls, bei dem Garners BRM ins Hafengebäude fliegen sollte. Russell half, die Vorrichtung zu installieren, die für alle großen Filmcrashes zur Anwendung kam: eine riesige Wasserstoffkanone, 'Big Blow' genannt, die ein motorloses Chassis mit Fahrerdummy in jede beliebige Richtung abschießen konnte. Garners Ausflug ins nasse Element klappte erst nach mehreren Anläufen, wie halb Monaco sah.

Der Drehort glich bald einem Schlachtfeld. Inmitten des üblichen Rummels eines Formel 1-Rennens machte sich Frankenheimer an das Drehen von Schlüsselszenen. Sein wenig diplomatischer Stil sorgte für Ärger. „Er war wie ein Bulle“, erinnert sich Garner. „Ihm war alles um ihn herum völlig egal. Er forderte immer nur: 'Ich will dies und das, und zwar sofort!' Er übertrieb es einfach.“

Einige Geschäftsbesitzer Monacos ließen sich von diesem Umgangston ▶



James Garner mit dem Prototyp einer der ersten On-Board-Kameras

wenig beeindruckt – und forderten noch einmal zusätzlich Geld. Sie protestierten direkt am Drehort – ausgerechnet, als die Szene gedreht wurde, in der Garner aus dem Hafenbecken gefischt wird. Da platzte dem klatschnassen Star („Ich fror mir den Hintern ab“) die Hutschnur. „Wir hatten sie bezahlt, und nun wollten sie noch mehr. Ich explodierte und drohte einem, ihn ins Becken zu werfen und dort unter Wasser zu halten. Wir waren bis auf die Knochen naß – und sie hielten die Dreharbeiten auf. Und zwar aus reiner Geldgier.“

Auf die Frage, was er heute angesichts solcher Szenen anders machen würde, antwortet Produktionsleiter Brian Lewis: „Ich würde das nicht mehr in Monaco machen. Keine noch so gute Szene rechtfertigt so einen Aufwand und solchen Ärger.“ Auch Garner gibt zu, daß Monaco zu einer schwierigen Feuertaufe ausartete. „Aber trotzdem interessant. Danach schien alles viel leichter. Der harte Brocken kam halt gleich am Anfang.“

In Spa durfte Phil Hill mit einem MGM-McLaren-Prototyp am Ende des Starterfeldes ins Rennen gehen. Der Wagen hatte einen höchst illegalen 4,2-Liter-Indymotor im Heck – und eine Kamera an Bord. Er fuhr nur eine Runde und filmte einige bril-

lante Szenen, da es anfang zu regnen, und die Hälfte des Feldes von der Strecke flog. „Als ich an die Box zurückkam, rannten alle sofort zu mir, um zu erfahren, wo und wie es ihre Fahrer erwischt hatte“, erinnert sich Hill. „Ich hatte ganz schön Mühe, mich an jeden genau zu erinnern.“

Die wesentliche Handlung des Films war zu diesem Zeitpunkt bereits im Kasten. Doch leider bei trockener Witterung. Also mußte das Filmteam noch ein paar Tage dranhängen, und den Service der örtlichen Feuerwehr in Anspruch nehmen, die die Strecke bewässerte. In Brands Hatch, der nächsten Station, ging dem Team die Zeit aus. Für die Szene, in der Garner an der Box aus seinem brennenden Wagen springen sollte, war kein Stuntman mehr zu finden. „Wir hatten keine Zeit, es mehrmals zu versuchen, und ich sagte: Okay, ich mach' es. Es war ganz schön aufregend, denn die Flammen schossen viel höher, als wir erwartet hatten!“, graust es Garner noch heute.

Frankenheimer suchte derweil verzweifelt die Hilfe des großen Enzo Ferrari. Zunächst erhielt er eine eindeutige Absage, doch das änderte sich schlagartig, als der 'Alte Mann' einen Auszug des sensationellen Monaco-Materials sah. „Sie können alles

haben“, sagte er. Garner: „Er stellte uns seine Werkstatt, seine Wagen, alles zur Verfügung. Er mochte die Idee des Films, war begeistert und sehr kooperativ. Als wir ihm nach dem Preis für all diese Annehmlichkeiten fragten, raunte er nur: „Nichts. Entweder helfe ich jemandem, oder nicht. Käuflich bin ich nicht.“

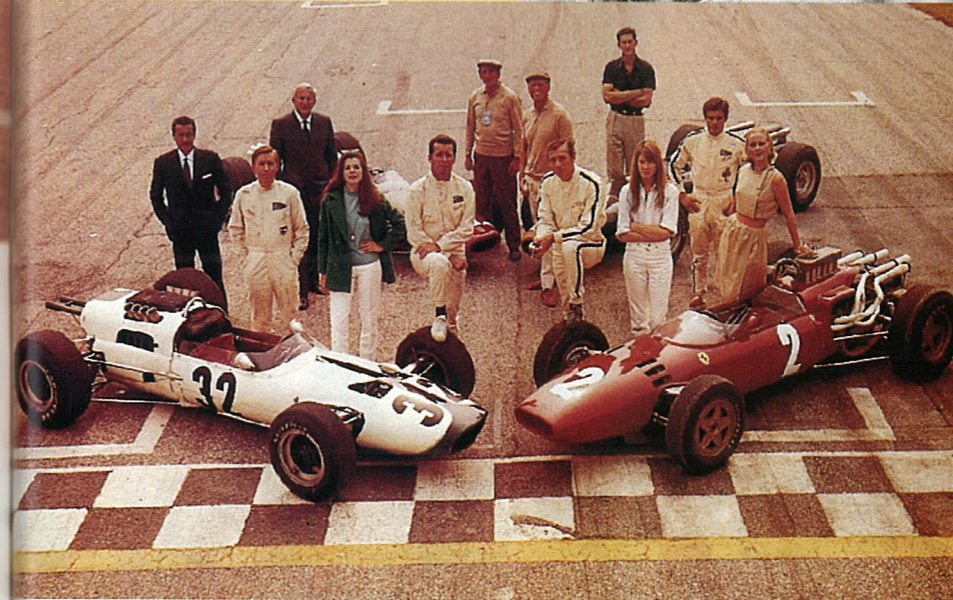
Daß der italienische Topschauspieler Adolfo Celi im Film Enzo spielte, mag dem unkäuflichen Enzo geschmeichelt haben. Und trotzdem verweigerte er zunächst seinen Segen zum Nutzen des V12-Motorengeräusches für den Soundtrack. Zuvor wollte er seine Wagen noch in Monza testen. Da MGM die italienische GP-Strecke sowieso für fünf Wochen gebucht hatte, fand man aber in dieser Frage schnell eine Einigung...

Die On-Board-Aufnahmen gingen an die Grenzen der damaligen Technik. Bis Monza hatte die Crew sogar ferngesteuerte Kameras entwickelt. Sie schwenkten vom Gesicht des Fahrers nach vorn auf die Fahrbahn. „Das brachte uns den Durchbruch“, freut sich Garner noch heute, „nun konnte jeder sehen, daß ich wirklich die Dinger fuhr!“

Spätestens ab dann verbrachte das Filmvölkchen eine Menge Zeit mit den 'echten' Fahrern, und Garner freun-

„Ich kann mich nicht daran erinnern, jemals wieder beim Filmen soviel Spaß gehabt zu haben wie bei den Dreharbeiten zu Grand Prix“

JAMES GARNER



dete sich sogar mit einigen an. „Tag und Nacht hatten wir viel Spaß miteinander. Als sie herausfanden, daß ich fahren konnte, gaben sie ihre letzten Vorbehalte auf. Nachdem wir die im Drehplan vorgesehene Arbeit erledigt hatten, ließen sie mich manchmal zum Spaß noch einmal gegen sie fahren. Ich war stolz wie ein Schneekönig. Es war schwer, mich wieder aus den Autos herauszukriegen.“

Im Oktober konnte Frankenheimer die Dreharbeiten abschließen. Er hatte hunderte von Stunden geschossen, die er nun durchstöbern mußte. McQueens rivalisierendes Projekt war inzwischen gestorben. Eine Krankheit warf den Star zurück, außerdem gab es starke Verzögerungen bei der Fertigstellung seines letzten Werks, *Kanonboot am Yangtse-Kiang*.

Die Endfassung von *Grand Prix* hatte eine Länge von 179 Minuten, fast drei Stunden also. Nichts blieb dem Zufall überlassen: So waren die brillanten Eingangsszenen beispielsweise das Werk des besten Spezialisten im Filmgewerbe, Saul Bass, der auch bei Hitchcocks *Psycho* mitwirkte. Für die Musik war Maurice Jarre zuständig, zuvor bereits für *Laurence von Arabien* und *Dr. Schiwago* mit je einem Oscar ausgezeichnet.

Die Reaktionen auf Frankenheimers Epos waren durchweg positiv. Echte Rennexperten erkannten natürlich die zu Formel 1 aufgemotzten Formel Junior-Wagen wieder, doch die Action auf der über 12 Meter großen Leinwand war phantastisch anzuschauen. Die Fahrerszenen waren echt, und die Unfälle hatten tatsächlich so stattge-

funden, wenn auch mit Testpuppen im Cockpit. Die Handlung, bei Rennfilmen oft ein Schwachpunkt, war durchaus anspruchsvoll. Auch aus 30-jähriger Distanz wirken Frankenheimers Versuche, in die Seele der Fahrer und ihrer Frauen vorzudringen, überzeugend. Trotz der hastigen Fertigstellung wurde *Grand Prix* mit drei Oscars für Musik, Soundeffekte und Schnitt bedacht. Besonderen Eindruck hinterließen die bahnbrechenden Szenen mit zwei parallel laufenden Einstellungen auf der geteilten Leinwand.

Sieht man den Film heute auf einem kleinen Fernsehschirm, bleibt natürlich viel von der ursprünglichen Faszination auf der Strecke. Denn rund die Hälfte des Breitbandformats fehlt. Der Film ist jedoch mit Würde gealtert – was sich über Steve McQueens *Le Mans*, der vier Jahre später entstand, nicht sagen läßt. Die Actionszenen waren zwar auch überzeugend, doch von einer stringenten Handlung war nichts zu spüren.

Wird es jemals wieder einen Film wie *Grand Prix* geben? Alleine die Einwilligungen von FIA, FOCA, Teams, Fahrern und Rennstrecken würden soviel kosten, daß zukünftige Projekte schon von vorneherein zum Scheitern verurteilt sind. Und doch bekommt Bernie Ecclestone „fast wöchentlich entsprechende Anfragen“.

Es kursieren weiterhin Gerüchte über Filme über das Leben Ayrton Sennas, einmal aus Hollywood mit Sharon Stone, aber auch aus Italien mit Antonio Banderas. Anfang der Achtziger unternahm Frankenheimer selbst einen zweiten Versuch, diesmal im Sportwagenbereich. Er orderte zwei Gruppe C-Porsche 956, doch verwarf er die Idee kurz darauf wieder.

Grand Prix hinterließ einen starken Eindruck auf James Garner. Eine Zeit lang unterhielt er sein eigenes Team in Amerika, doch Vertragsprobleme hielten ihn davon ab, sich selbst ins Cockpit zu setzen. Er besucht regelmäßig Indy 500, steuert zuweilen als Ehrengast das Pace Car und trifft sich öfters mit Paul Newman, der lange selbst Rennen fuhr, heute ein IndyCar-Team betreibt und 1969 mit Robert Wagner (*Hart aber herzlich*) in Indianapolis vor der Kamera stand – und fuhr.

Garner: „Ich kann mich nicht daran erinnern, jemals wieder beim Filmen soviel Spaß gehabt zu haben. *Grand Prix* brachte mich in engen Kontakt zu einer Welt, die mich immer wahn-sinnig interessiert hatte. Diese acht Monate 1966 waren einfach eine ganz tolle Erfahrung.“ ❶

Gerry Bright

DER MANN HINTER DEM ROTHMANS-DESIGN

Sollten Sie sich mal wieder für die Leistungen der als Designer bezeichneten F1-Konstrukteure begeistern, dann gönnen Sie doch bitte auch den Jungs aus der Design-Abteilung einen Gedanken, die für die Optik der Ferrari, Williams et cetera verantwortlich sind. Denn ohne die spitzenmäßigen Lackierungen im oft meisterlichen Design würden die F1-Renner doch äußerst langweilig aussehen. Bei Rothmans ist Gerry Bright Chef der Kreativ-Abteilung und als solcher für das Outfit der 97er Williams von Jacques Villeneuve und Heinz-Harald Frentzen verantwortlich.

„Um sicherzustellen, daß alle Vertragspunkte auch erfüllt wurden, habe ich das Outfit in ständiger Absprache mit Williams entworfen. Einerseits hatte ich zwar ziemlich freie Hand, andererseits mußte ich aber darauf achten, daß auch die Interessen der anderen Haupt-Sponsoren gewahrt wurden.“

Gerry ist schon seit 26 Jahren als Manager von Rothmans Kreativ-Abteilung tätig, doch einen Großteil seiner Erfahrungen sammelte er in den Design-Abteilungen von General Motors, Porsche und Honda. Während seiner Jahre im Dienste der Zigaretten-Marke war er am Entwurf der Lackierung zahlreicher erfolgreicher Autos beteiligt, darunter: Ari Vatanens Rothmans-Ford Escort, mit dem der Finne 1979 Rallye-Weltmeister wurde, die Rothmans-Porsche 956, die 1982 in Le Mans die ersten drei Plätze belegte, sowie mehrere erfolgreiche WM-Motorräder.

„Das heute verwendete Blau benutzen wir schon seit einiger Zeit“, erklärt Gerry, fügt aber hinzu, daß es eine ganze Weile dauerte, bis es entwickelt war. „Wieder und wieder haben wir die Farbwirkung mit Kameras getestet, um ein für alle Medien optimales Blau zu erzielen.“

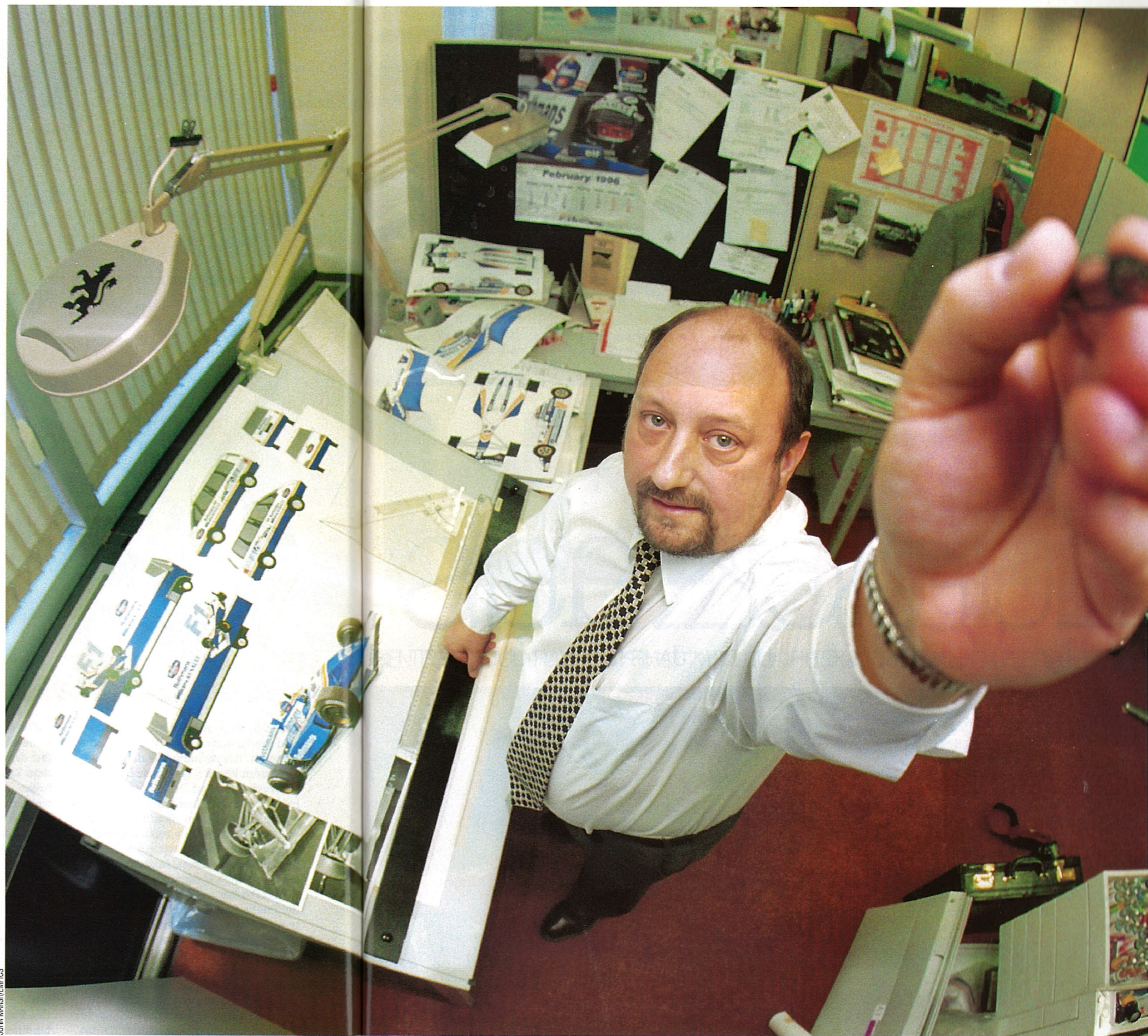
Mittlerweile ist die Williams-Optik so perfekt, daß Gerry nur noch selten mit Williams zu tun hat. „Zu Beginn unserer Zusammenarbeit hatte ich täglichen Kontakt zu dem Team. Heute nur noch, wenn Fahrzeug-Veränderungen auch auf die Optik Einfluß haben.“

Aber deshalb kann Gerry noch lange keine ruhige Kugel schieben. Er ist auch für einen Großteil von Rothmans' Werbe-Aktivitäten verantwortlich, ebenso fürs Merchandising.

Amüsanterweise erfahren wir noch von Gerry, daß er der Meinung ist, das Produkt und nicht die Präsentation desselben sei ausschlaggebend. Unterwegs zu einer Präsentation nach Frankreich kam ihm einmal seine Zeichenausrüstung abhanden. Also erwarb er am Flughafen das nötigste und machte seine wichtige Präsentation mit groben Skizzen. **1**



„Immer wieder haben wir die Farbwirkung mit Kameras getestet, um ein für alle Medien optimales Blau zu erzielen“



JOHN MARSH/EMPICS

Eine Saison der Superlative, an die man sich noch Jahrzehnte später als das 'Jahr des Wahnsinns' erinnern sollte. Aber lesen Sie doch einfach selbst, was unser Zeitreisender für Sie aufgezeichnet hat.

Januar: Nigel Mansell bricht die Verhandlungen mit Eddie Jordan ab. „Mein Karate-Training nimmt zuviel Zeit in Anspruch. Außerdem will ich 1999 Golf-Profi werden.“ Nun will Eddie Martin Brundle zurückholen, der hat aber mittlerweile bei Subaru für die Rallye-WM unterschrieben. Weil ansonsten kein guter Fahrer mehr auf dem Markt ist, zahlt Jordan den Japanern zwei Millionen Ablöse. Dazu Brundle: „Da hätte Eddie mich lieber vor sechs Wochen verpflichtet und das Geld mir bezahlen sollen.“

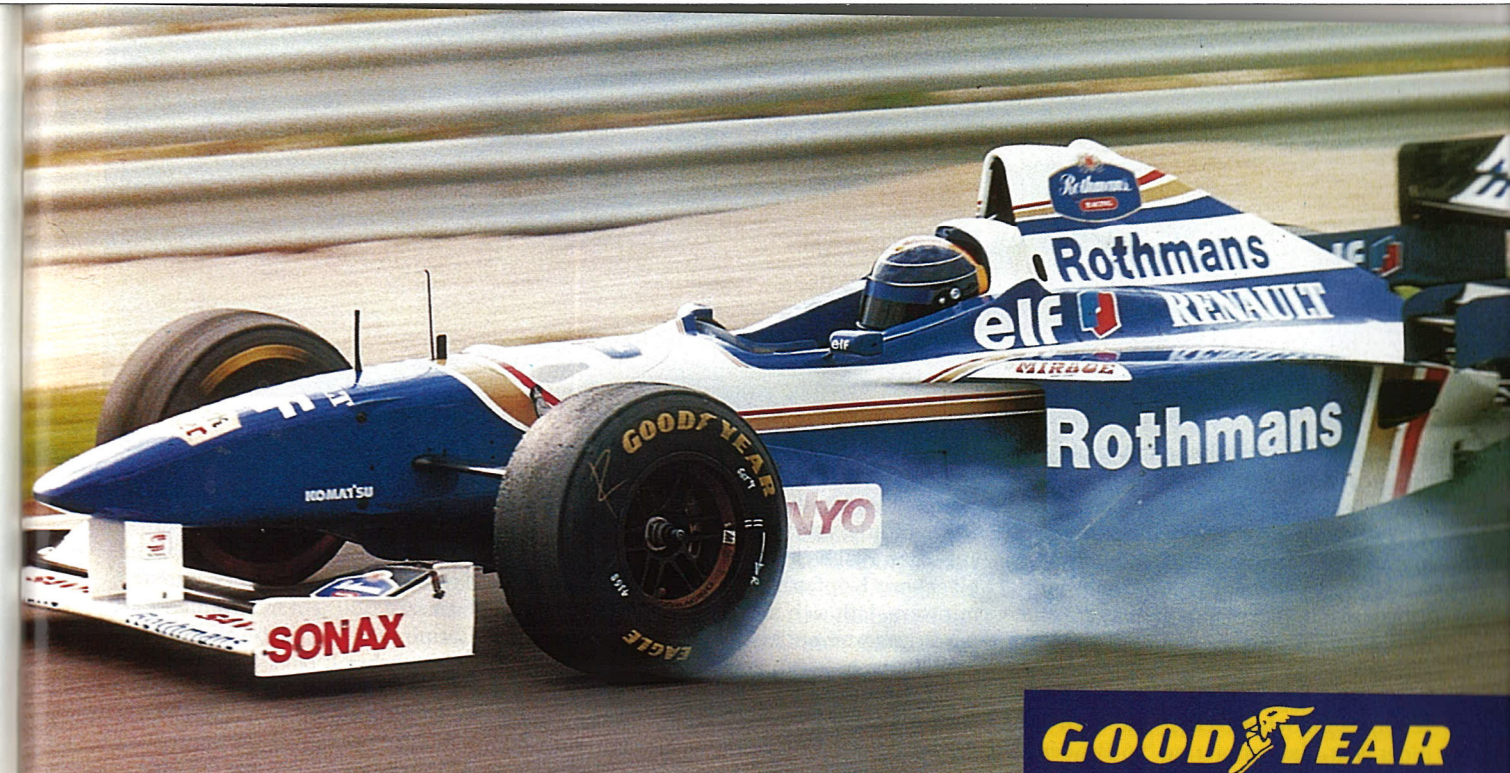
Bei den Wintertests sind Nicola Larini und das Team Red Bull-Sauber-Petronas (was für ein Name) mit dem von Ex-Honda/Ex-Ferrari-Motorenschef Osamu Goto überarbeiteten 96er Ferrari V10 die mit Abstand schnellsten. Erste Sorgenfalten auf der Stirn der zwei deutschen WM-Kandidaten.

Bei Benetton geht's läuft gar nichts, Jean Alesi wird als Schnellerer der beiden Zwölfter und ärgert sich jetzt schon mächtig, nicht doch das Jordan-Angebot angenommen zu haben.

Februar: Audi kündigt an, spätestens 1999 als Auto Union in den GP-Sport zurückzukehren. „Wir arbeiten seit Jahren an der Entwicklung von F1-Motoren“, erklärt Audi-Sportchef Dr. Ullrich. „Jetzt sind wir da, wo wir sein wollen. Und eines kündige ich schon heute an: Einige Herrschaften werden ziemlich überrascht sein.“

März: Zum ersten GP der Saison, in Melbourne, treten überraschend 26 Autos an. Guido Forti hat geschafft, was keiner für möglich hielt: zwei dicke Sponsoren – einer davon UHU-Alleskleber, weshalb die Forti auch wieder in Gelb antreten – an Land gezogen und zwei neue Autos gebaut. Nur auf dem Motorensektor muß er sich mit dem begnügen, was die anderen übriggelassen haben – dem Ford V8, Version '95. „Macht nichts“, erklärt Guido, „das ist eh nur ein weiteres Übergangsjahr. Aber mit unseren neuen Sponsoren sind wir das Team der Zukunft.“ In der Gegenwart allerdings scheitern die Forti erstmal wieder an der 107%-Hürde.

Beim Start stehen die Williams in der ersten Reihe. Nachdem die drei schnellsten Runden von Frentzen und Villeneuve jeweils auf die Tausendstel-Sekunde zeitgleich waren, entscheidet



Rückblick Zurück aus

NOCH TAGE NACH DER RÜCKKEHR AUS DEM JAHR '97 WAR UNSER ZEIT REI

der Zukunft

SEN DER NICOLAUS C. KORETZKY GESCHOCKT UND KAUM ANSPRECHBAR



Garantiert auch 1997 wieder in der ersten Reihe dabei – nur wo genau?

Bernie Ecclestone: „Wir werfen eine Münze.“ Frentzen verliert und startet von der zweiten Position, dahinter stehen Schumacher, Brundles Jordan, Larini, Häkkinen und Schumacher II.

Gleich beim Start eliminieren sich Frentzen und Schumacher gegenseitig, Polemann Villeneuve kommt auch nicht weit: Schon wieder verliert er ein Hinterrad – wie beim 96er Finale in Suzuka. Um den Sieg kämpfen von da an nur noch zwei Leute, die 1996 niemand auf seiner F1-Rechnung hatte: Brundle und Larini. Mit dem besseren Ende für den Briten. Auf dem Podest fallen sich die beiden mit Freudentränen gegenseitig in die Arme, der Dritte – Häkkinen – kann nur staunend zusehen. In der Ferrari-Hospitalität soll es derweil, wie die berühmten gut unterrichteten Kreise verlauten lassen, zu einer äußerst lautstarken Auseinandersetzung zwischen zwei nicht

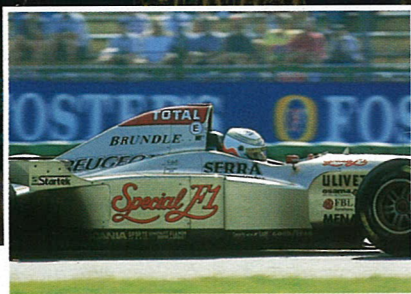
ganz unbekanntem Deutschen gekommen sein. Daß Mika Salo im Tyrrell-Ford V8 vor Jan Magnussen (bester Bridgestone-Pilot) im Stewart Ford V10 Sechster wird, rundet den turbulenten Saisonauftakt nur noch ab.

Tage später redet niemand mehr davon – denn auf dem Weg nach Brasilien werden die beiden FOCA-Transportflieger entführt – kein einziges F1-Auto erreicht Südamerika. Sowohl der brasilianische, als auch der argentinische GP müssen ausfallen, weil es Bernie & Co nicht gelingt, die Entführer rechtzeitig zur Herausgabe der kostbaren Fracht zu bewegen.

April: Erst Mitte April – und nach Einschaltung des ehemaligen US-Außenministers Henry Kissinger – treffen die FOCA-Flieger wieder in Europa ein. Wie und ob die ausgefallenen GP nachgeholt werden können, ist völlig

unklar, doch zunächst sind alle froh darüber, daß es überhaupt weitergeht.

In Imola feiert Frentzen in überlegener Manier seinen ersten GP-Sieg. Bis Rennhälfte folgen ihm allerdings M. Schumacher und Villeneuve wie zwei Schatten, dann muß Ersterer mit Elektrik-Problemen aufgeben und letzterer – verliert ein Rad. Villeneuve beschwert sich blaß vor Wut bei Patrick Head, doch der hat nur eine Antwort: „Tut mir leid, ich bin selbst völlig radlos.“ Auf dem Treppchen wird Frentzen von Brundle und Larini eingerahmt. Ralf Schumacher, als Pünktler qualifiziert, will zuviel und fliegt von der Strecke. Da es auch in Imola kein einziges Pünktchen für Benetton gab, bestellt Luciano Benetton Flavio zum Rapport. Kurz darauf wirft er die Brocken hin: „Dieses Affentheater habe ich nicht nötig. Da gehe ich lieber zum Ananas-Züchten nach Alaska.“



Mai: Führerlos reist Benetton nach Monaco, doch dort zeigt Jean Alesi, warum er jahrelang als *das* Supertalent galt. In den Straßen des Fürstentums holt er die Pole und seinen zweiten GP-Sieg. An siebter Stelle erreicht Villeneuve in dieser Saison zum ersten Mal das Ziel – weil er sein Hinterrad erst eine halbe Runde vor Schluß verliert und das Auto noch über die Linie retten kann. Schumacher Jr. kommt nicht weit. Exakt dort, wo '96 Bruder Michael seinen GP beendet hat, küßt nun Ralfs Jordan die Mauer.

Noch immer warten alle auf den „Bridgestone-Effekt“. Weltmeister Damon Hill würde er eh nicht helfen: Die Yamaha-Motoren explodieren noch schneller als '96. Und es kommt noch schlimmer für den Briten. Nach dem GP wird er von Schumacher-Mischling Floh ins rechte Bein gebissen, erleidet eine schwere Blutvergiftung und fällt für drei Monate aus.

Am folgenden Montag beherrscht dieser 'internationale' Zwischenfall die Schlagzeilen der britischen Boulevard-Presse: „Deutsche F1-Verschworung“, titelt der *Daily Mirror*, und die *Sun* meldet: „Schumi und Müller hetzen blutrünstige Bestie auf Damon“.

In Barcelona darf also Jörg Müller zum ersten Mal ran. Hat aber auch nicht viel Spaß dran. Vier Motoren verschlissen, sechzehnter Startplatz und nach drei Runden Motorschaden. Den Sieg holt sich – nach vermissem Vierkampf – Schumacher. Brundle, Larini, Frentzen, Irvine und Herbert komplettieren die Top 6, während Villeneuve trotz Pole nicht ins Ziel kommt. Warum wohl? Richtig geraten!

Herr Ecclestone verkündet, daß am Ende der Saison zwei GP als Ersatz für die Südamerika-Rennen stattfinden werden. Der eine im chinesischen Zuhai, der andere in den Arabischen Emiraten, die Bernie versprochen haben, innerhalb von drei Monaten eine Superpiste aus der Wüste zu stampfen.

Juni: Nachdem Villeneuve beim Heim-GP wieder vorzeitig die Segel streichen muß – wegen Radverlust, was denn sonst?! – kündigt er bei Williams fristlos und wartet auf Angebote.

Mercedes kündigt McLaren zum Saison-Ende, erklärt aber: „Wir fahren auf jeden Fall weiter, jetzt werden Nägel mit Köpfen gemacht.“ Wie und mit wem, läßt sich allerdings keinem der Stuttgarter entlocken.

Williams holt den jungen Schotten Dario Franchitti aus der IndyCar-Serie zurück nach Europa und verpflichtet ihn bis zum Saison-Ende als Nr. 2. Den GP von Frankreich gewinnt Frentzen vor Larini, Schumacher, Brundle Herbert und Schumi II, Franchitti wird bei seinem Auftakt-GP Siebter. Villeneuve wartet auf Angebote.

Bernie Ecclestone verkündet, daß am Ende der Saison 1997 ein Grand Prix in den Arabischen Emiraten stattfinden soll

Juli: Beim britischen GP tritt Lola erstmals mit dem eigenen Motor an. Gut für Forti, die jetzt Lolas etwas fortschrittlichere Version des 'Cossie V8' erhalten und gleich mit beiden Autos die 107%-Hürde überspringen. An der scheitert nun aber Lola, weil gegen den noch nicht ausgereiften Motor selbst Arrows' Yamaha-Maschinen wie ein Muster an Zuverlässigkeit aussehen. Brundle fährt das Rennen seines Lebens und läßt Schumacher, Frentzen, Franchitti, Herbert und Schumi II weit hinter sich. Larini fällt aus und ohrfeigt einen ihm zu Hilfe eilenden Streckenposten. Peter Sauber ist 'not amused', die FIA verpaßt Larini eine Sperre auf Bewährung.

Beim GP von Deutschland erlebt die Saison bereits ihren fünften GP-Sieger: Larini, vor zwei Wochen noch ganz unten, darf sich erstmals in die F1-Siegerliste eintragen. Vor Frentzen,

den beiden Schumachers (I vor II) Brundle und Weltmeister Hill, der sein erstes Pünktchen holt. Nach der ersten Saison-Hälfte bietet die WM-Wertung das folgende – erstaunliche – Bild:

- | | |
|------------------|-----------|
| 1. Brundle: | 49 Punkte |
| 2. Frentzen: | 41 Punkte |
| 3. Larini: | 39 Punkte |
| 4. Schumacher I: | 33 Punkte |

Am Vorabend des GP tut sich Erstaunliches: Ken Tyrrell und Audi-Sportchef Dr. Ullrich treten mit folgender Verlautbarung an die Öffentlichkeit: „Das F1-Traditionsteam Tyrrell und das Haus Audi haben sich entschlossen, in den kommenden vier Jahren zusammenzuarbeiten und gemeinsam dem Audi-Anspruch 'Vorsprung durch Technik' in der F1 zum Durchbruch zu verhelfen. Unser Ziel ist – ganz eindeutig – der WM-Titel.“ Villeneuve wartet weiter.

August: In Ungarn qualifizieren sich die beiden Forti schon wieder. Arrows tritt mit einem general-überholtem Yamaha-Motor an, und die Mechaniker dürfen aufatmen. Endlich einmal können sie die Nacht vom Freitag auf Samstag ohne die bisher obligatorischen Motorwechsel verbringen. Gerade noch rechtzeitig für Jörg Müller, der in seinem letzten Rennen, bevor er wieder Damon Hill weichen muß, zeigen kann, was er drauf hat. Platz Fünf im Qualifying, Vierter im Rennen – Arrows' beste Platzierung bisher. Sieger wird Frentzen, Sechster Panis.

In der Woche nach dem ungarischen GP wird ein kleiner Franzose mit krausem Haarwuchs und Hakennase mehrfach in Zuffenhausen gesichtet. Wilde Spekulationen in der internationalen Presse folgen.

Trotz eines Wetters, daß Noah zum Bau seiner Arche motiviert hätte, wird der belgische GP gestartet. Und Jan Magnussen, der junge Däne von Stewart GP, zeigt, was er und die Bridgestone-Regenreifen können. Vom zwölften Platz aus gestartet, balgt er sich schon ab Runde vier mit den Regen-Königen Frentzen, Schumacher und Alesi um die Führung und entscheidet das Rennen tatsächlich für sich. Schumacher und Frentzen teilen sich in

MARTIN ELFORD, SUTTON IMAGES

einem selbst nach mehrfacher Auswertung des Zielfotos toten Rennen Platz zwei, Alesi wird vor Brundle, Hill und Norberto Fontana im Lola – der letzte, der das Rennen beendet – Vierter. Larini kommt mit dem Wetter überhaupt nicht klar und gibt nach wenigen Runden entnervt auf. RTL-Kommentator Niki Lauda lobt: „Wenigstens einer, der nicht komplett wahnsinnig ist. Das hätte ich an seiner Stelle auch gemacht.“

September: In Monza kommt es zu Auseinandersetzungen zwischen 'echten' und 'unechten' Ferraristi, die Nicola Larini im Kampf um die WM-Krone unterstützen. Als jedoch Michel Schumacher Ferraris zweiten Heim-sieg in Folge holt, laufen auch Larinis Anhänger mit fliegenden Fahnen wieder zur Scuderia über. Der Kampf um die WM wird immer spannender, da Larini Zweiter wird, WM-Leader Frentzen jedoch ausfällt. Franchitti darf sich als Dritter über seine erste Podiumsplatzierung freuen.

Am Freitag vor dem GP in Zeltweg findet bei Mercedes eine Pressekonferenz statt. Im Mittelpunkt des Interesses: Ein Schwarz-Goldener F1 aus den Siebzigern und der Pilot, der in diesem Auto zum Weltmeister wurde. „Emerson Fittipaldi hat die Rechte am F1-Team Lotus erworben“, erläutert Norbert Haug. „Wir werden ihn mit Motoren beliefern und auch der alte Sponsor ist wieder mit im Boot.“ Damit erlebt eine der bekanntesten Team-Sponsor-Verbindungen, der John Player Special-Lotus, 1998 eine absolut sensationelle Wiedergeburt. Emmo: „Wir werden auch genauso erfolgreich sein.“ Bei McLaren sinkt die Temperatur deutlich unter Null. Zumal es auch in Österreich für die Silberpfeile nichts zu erben gibt.

Oktober: Erschreckend ruhig. Außer den Rennen auf dem Nürburgring (GP Luxemburg) – Brundle, Larini, M. Schumacher, Frentzen, R. Schumacher, Irvine – und in Suzuka (GP Japan) – Larini, Frentzen, Irvine vor Schumacher (!), Brundle, Franchitti – nichts außergewöhnliches.



November: Direkt nach dem ursprünglich als Saison-Finale geplanten GP von Europa läßt Audi in Ingolstadt die Bombe platzen. Vor den Augen der geladenen Motorsportjournalisten aus aller Welt stellt Dr. Ullrich Audis Antriebsquelle für die 98er F1-Attacke vor: den Auto Union Bernd Rosemeyer V16-Motor in Voll-Keramik-Bauweise. „Wir haben nicht nur Tradition, wir bauen auch auf sie. Eigentlich war dieses Projekt nur als Übung für unsere Jungingenieure geplant, doch der Motor läuft so gut, da müssen wir einfach ernst machen.“

Nach dem GP wird Hill von Schumacher-Mischling Floh ins Bein gebissen, erleidet eine Blutvergiftung und fällt für drei Monate aus

Am gleichen Tag beschließen die Mitglieder des Concorde-Agreements nach einer 36stündigen Marathon-Sitzung, auf den Ecclestone-Mosley-Vorschlag betreffs Flügel-Verbot und Wiedergenehmigung von vier Vorder-rädern einzugehen – allerdings erst ab 1999. Stunden später verpflichtet Ken Tyrrell Derek Gardner, den Mann, der 1974 den P34 auf sechs Beine stellte.

Im chinesischen Zuhai bietet sich den völlig motorsportverrückten Chinesen ein außergewöhnliches Spektakel. Die vier in der WM führende qualifizieren sich innerhalb von einer Zehntelsekunde und bilden das ganze Rennen über einen Konvoi. Selbst die Boxenstops werden simultan absolviert.

Doch drei Runden vor Schluß knallt WM-Leader Frentzen (86 Punkte) wegen eines Versagens aller Bremsen dem führenden Larini (73 Punkte) ins

GOOD YEAR

Heck. Beide fliegen von der Piste, worauf der Deutsche sofort aus dem Auto springt und sich bei dem Italiener, der damit seine WM-Chance abschreiben kann, entschuldigt. Doch Larini ist außer sich vor Zorn und streckt Frentzen mit einer 'wunderschönen' Links-Rechts-Kombination zu Boden. Das Rennen gewinnt Michael Schumacher vor Brundle und Bruder Ralf. Damit ist Larini zwar aus dem Titelkampf ausgeschieden, doch die Lage zwischen Frentzen (86 Punkte), Brundle (83) und Schumacher I (82) hat sich dramatisch zugespitzt. Larini wird bis Ende '98 gesperrt. Ohne Bewährung.

Dem Showdown vor den arabischen Wüstensöhnen steht also nichts mehr im Wege. Nur eines: Die Hitze. Schon am Freitag, dem ersten Trainingstag, herrscht 37° im Schatten – und fürs Wochenende kündigen die Meteorologen eine weitere Steigerung an.

Tatsächlich zeigt sich schon bald, daß hier nicht der Schnellste, sondern der Zäheste gewinnen wird. Oder das zuverlässigste Auto. Nach der halben Renndistanz sind nur noch acht Autos auf der Strecke, und der WM-Titel scheint für Martin Brundle zum Greifen nahe, da beide Williams und beide Ferrari mit überhitztem Motor liegengelassen sind. Immer weiter reduziert sich das Feld, fünf Runden vor Schluß sind nur noch Brundle und die bereits zwei- bzw. viermal überbrundenen Forti (bei wenigen U/min nicht überhitzend) von Kristensen und Signore Lavaggi im Rennen. Doch plötzlich zieht Brundles Jordan eine gewaltige Qualmwolke hinter sich her – womit auch für ihn das Rennen vorzeitig zu Ende ist. In der Forti-Box spielen sich derweil unfassbare Szenen ab, die Hospitality-Mädels entblößen à la Indy 500 ihre Oberkörper (natürlich vor Hitze und nicht vor Erregung) und Teamchef Guido Forti bekommt einen Weinkrampf.

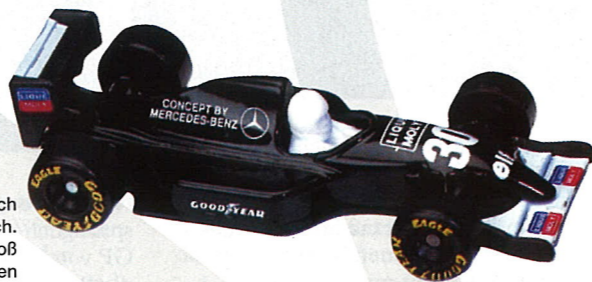
Während Heinz-Harald Frentzen, der frischgebackene Weltmeister, eher nachdenklich dreinschaut. Zu gerne hätte er seinen Titel in etwas überzeugenderer Manier gewonnen als mit zwei Ausfällen zum Saison-Ende. **1**

Kaufrausch

Formel 1-Shop



Der Lotus-Ford 107B von Tamiya macht sich in jeder Glasvitrine ganz fantastisch. Im Maßstab 1:20 ist er groß genug für die winzigsten Details – incl. Gesicht des Fahrers!



Ein Sauber vom Klassiker aller Automodellhersteller – Matchbox. Andere Formel 1-Renner mit derselben, uns allen vertrauten Qualität (überleben sogar Staubsauger und Jahre im Garten) gibt es im Design von Williams, Ferrari, Footwork und Lotus

Bausätze geben einem Normalsterblichen natürlich den besten Einblick in das tatsächliche Innenleben eines Formel 1. Sie geben einem aber auch – je nach Größe und Originalitätstreue – viel Anlaß, die Nerven zu verlieren und statt der angestrebten F1-Renn-Ingenieur-Karriere lieber die des Sprengstoffexperten anzuvisionieren



Einsatzbereiter Ligier abzugeben

Der Ligier JS 21, der auch im Dezember auf der Motorshow in Essen bestaunt werden konnte, basiert auf dem 82er JS19, wurde im Jahr darauf von Raul Boesel und Jean-Pierre Jarier gelenkt. Bei dem nun käuflichen Objekt handelt es sich um einen totalrestauriertes Modell mit einem 500 PS-starken Cosworth DFV 3-Liter-Motor. Daß der Wagen einsatzbereit ist, konnte man noch Ende September beim historischen Rennen im tschechischen Brno sehen. Für DM 325.000,- bei Barus Historic Racing, Tel.: 08857/9224



Mit Fahrer und Ingenieur. Von Playmobil. Ein Klassiker der Zukunft



KLEIN ABER FEIN

Heiße Modelle

NICHT NUR AUF DEN LAUFSTEGEN DER HAUTE COUTURE IN MILANO/MÜNCHEN/MONACO/MARANELLO... AUCH IN ESSEN WERDEN IMMER MEHR GEWAGTE MODELS VORGEFÜHRT – HIER EINIGE LECKERBISSEN

aus aller Welt

Die Onyx Modelle sind aufgrund ihrer Details und feinen Radaufhängungen nicht auf jeder Strecke gleichermaßen einsetzbar



Big Mc für den gehobenen Anspruch

Auch ein schönes Spielzeug, glücklicherweise eins, das nicht – wie das Lego-Auto – erst noch zusammgebaut werden muß, ist der neue McLaren F1 GTR. Das 97er Modell ist eine Variante des F1 GT, der eine Variante des 94er F1 war. Er wiegt, entsprechend den Regularien für die BPR-Serie und Le Mans, unter einer Tonne, ist weiterhin mit einem 6-Liter-V12-BMW-Motor ausgestattet und kostet um die 1,6 Millionen Mark

Früh übt sich

Ideal für jeden angehenden Renn-Ingenieur. Von Lego. Einfach zu bewerkstelligen – außer, Sie sind unter fünf Jahre alt!



Ihr elektronischer Co-Pilot

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

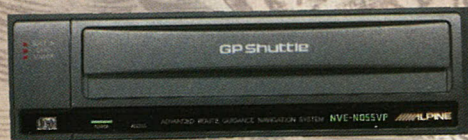
Intelligente Streckenführung eindrucksvoll umgesetzt durch Zieleingabe mit vielfältiger Menü-Funktion, automatische Routen- und Alternativroutenberechnung, Richtungsfehlerkorrektur und durch vieles, vieles mehr.

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

Das Alpine Car-Navigationssystem - wegweisende Spitzentechnologie



TVE-M006P



NVE-N055VP



ALPINE

Car Audio and Navigation Systems

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



kaufrausch

Formel 1-Shop

Senna für die Sinne

Fans von Ayrton Senna da Silva sollten sich diesen Termin im Kalender vormerken: Vom 12. Januar bis zum 9. Februar findet im belgischen Aalst **The Last Lap** statt, eine Ausstellung über das Leben und die Karriere des legendären Brasilianers. Aufgezogen von dem Kunsthistoriker Luk Gobyn und der Maastrichter Jan Van Eyck Academie, sollte die Ausstellung sowohl für Senna-Fans als auch für F1-Verrückte von Interesse sein; dafür sorgen beispielsweise 180 Drucke der 7,2 Sekunden in der Tamburello/Imola sowie eine 7 x 2,5 metergroße multimediale Installation - bestehend aus

Laserdrucken, von Indianern in Guatemala hergestellten Textilien und anderen, kaum mehr entzifferbaren Zutaten. Gobyn begann sich nach Sennas tödlichem Unfall in Imola für den dreifachen Weltmeister zu interessieren und verschmolz Reiseerfahrungen durch Lateinamerika mit subjektiven Assoziationen und Eindrücken.

Zu bestaunen (und diskutieren) ist **The Last Lap** in der **Galerie De Vos**, Oude Gentbaan 295-297, B-Aalst (Tel.: ++32-53-78 86 80).

Öffnungszeiten von Donnerstag bis Samstag von 14.00 bis 18.00 Uhr, Sonntags von 10.30 bis 13.30 Uhr und nach Absprache.



Genauso wie beim Playboy geht es natürlich auch bei Rainer Schlegelmilchs Buch **Ferrari Formula 1** um mehr als nur die Bilder - und deshalb gibt es zusätzlich zu den Fotos, die 46 Jahre der roten Renner dokumentieren, auch Texte auf englisch, französisch und deutsch. Riesenformat, super Qualität von vorne bis hinten und mit einem Vorwort von Niki Lauda.



Peter Stevens' Supersound zuhause

Preislich nicht ganz so exklusiv wie der McLaren

F1, was das Design betrifft aber aus derselben Feder: Die

Rogers db101 Lautsprecher kosten um die DM 780,- und wurden von Peter Stevens entworfen, jenem Mann, der schon die 320-km/h-Rakete von McLaren gezeichnet hat. Die Gehäusekonstruktion setzt sich aus einer Kombination von Aluminium, Carbonfiber und Holz zusammen. Der Hochtöner ist auf einzigartige Weise, quasi 'schwebend' befestigt, die Box selbst ist so dicht, daß Bässe pumpen und Mitten drücken - was bei dem gerade 27cm hohen Gehäuse überrascht. Mehr Information gibt es bei **Musical Images** (Tel.: ++44-171-497 1346)

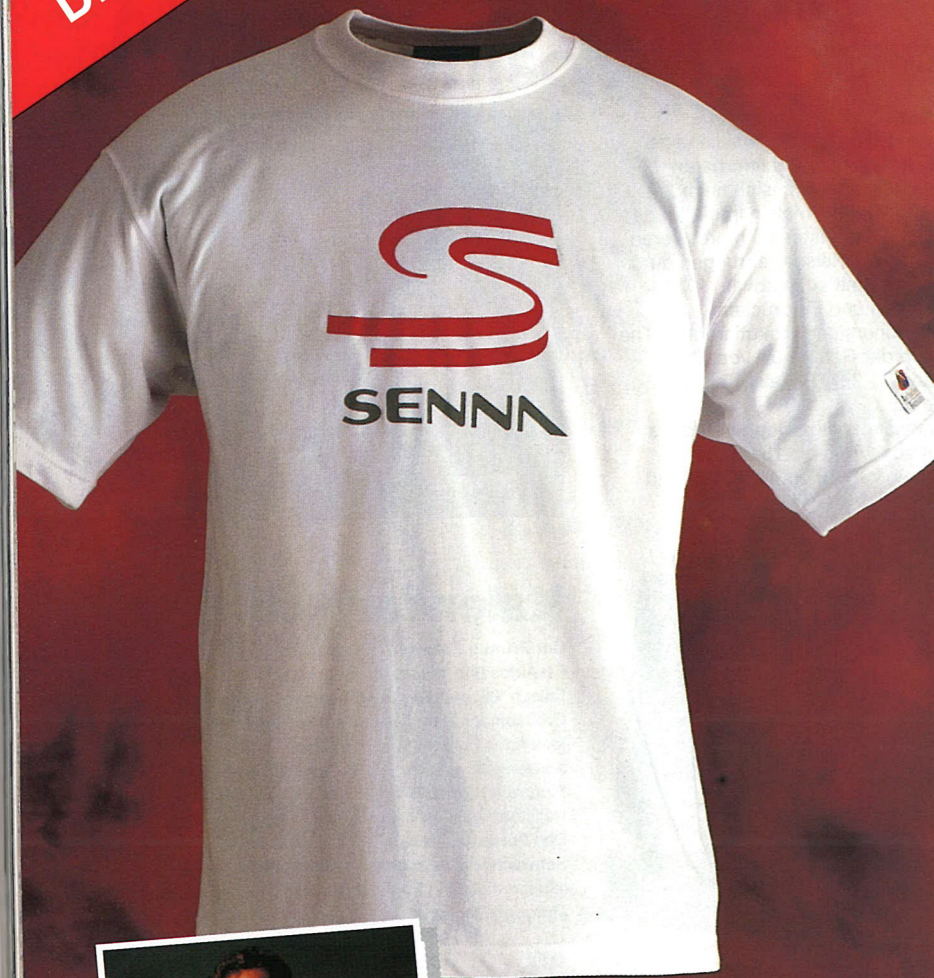


Kalendarisch...

Der **Primus Formula 1 Kalender** der F1-Autos und Teams der Gegenwart (bzw. Saison '96) enthält pro Monat eine Großaufnahme und ein kleineres Porträt des jeweiligen Fahrers. Alle Bilder hat Thomas Melzer geschossen. Für 39,50 bei **Primus Picture** erhältlich (Biegenhofstr. 24, D-96103 Hallstadt; Fax: 0951/9646 299).

Den **Formula Classic '97** Kalender mit Schwarzweiß-Aufnahmen gibt es bislang leider lediglich in England (z.B. bei **Charters Motoring Books**, Tel.: ++44-181-568 9750)

Nur
DM 75,-



**GRAND PRIX
LEGENDS**



Das Kennzeichen der offiziell anerkannten Ayrton Senna doppel 'S' T-Shirts

Das offiziell Anerkannte Ayrton Senna T-Shirt.

In jeder Generation gibt es eine Reihe von individuellen Personen, die einfach aus der Menge hervorstechen.

Ayrton Senna war eine dieser Personen, vielleicht sogar einer der größten Rennfahrer unserer Zeit.

Dieses T-Shirt, so wie es von Ayrton selbst getragen wurde, ist mit einem doppel 'S' Logo gekennzeichnet.



und ist nunmehr für Sie zum Launch bereit.

Von hochwertiger Qualität, 100%ig schwerer Baumwolle und doppelreihigen Steppnähten, so finden Sie jedes T-Shirt in seiner eigenen commemorativen Geschenkpackung.

Die Kosten sind nur **DM 75,-** inklusive Versandkosten.

Alle Erträge vom Verkauf der T-Shirts gehen zugunsten der Ayrton Senna Gründung.

Dieses einzigartige und exklusive Kleidungsstück ist das einzig offiziell anerkannte und unter Lizenz hergestellte doppel 'S' T-Shirt der Welt.

Um es zu erwerben, faxen Sie uns bitte mit der Nummer Ihrer Kreditkarte im nachfolgenden Formular. Oder senden Sie es an Grand Prix Legends, Unit 15, Ruston Mews, London W11 1BR, England.

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

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

Zahlung: Ich erkläre mich einverstanden mit Euro Scheck oder Kreditkarte zu bezahlen. Die Gesamtkosten sind **DM 75,-** pro T-Shirt inklusive Versandkosten. Bitte adressieren Sie den Scheck an: **Grand Prix Legends**

Bitte senden Sie mir insgesamt _____ (Menge) T-Shirts

Größe: (Menge) M _____ L _____ XL _____

Ich bezahle mit Euro Scheck Kreditkarte

Karte Nr.

Ablaufdatum: / NB: Der Kontoauszug zeigt den Zahlungsempfänger als Lylebarn Ltd an.

Unterschrift: _____

Herr/Frau/Fräulein _____

Adresse _____

Postleitzahl Land: _____

Telefon Nr.: _____

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

kaufrausch
Formel 1-Shop

Formel 1 online

The Winner is...

DIE WELTWEIT ERSTE VIRTUELLE PREISVERLEIHUNG – VON F1 RACING
VON ANDY STOUT

BESTES SITE-DESIGN

Die erste Chance, eines der begehrten Goldenen Modems von Formel 1 online – auch liebevoll Golems genannt – zu gewinnen, bietet die Kategorie Bestes Site-Design. Seit Anfang des Jahres galoppiert hier Ferraris offizieller Site (<http://www.Ferrari.it/>) meilenweit vorneweg, ohne daß die Konkurrenz so richtig in die Hufe gekommen wäre. Vor kurzem aber haben sich enthusiastische Amateure ans Werk gemacht und einige schicke Pages



entworfen. Sie haben zwar nicht Ferrari-Qualität, kommen dieser aber nahe, und vielleicht können sie Ferrari nächstes Jahr schlagen. Vorerst gebührt die Ehre – und der Preis – den Italienern. Und gleich noch einen Preis kann der Site einheimen, nämlich den in der Kategorie 'Viel zu langsam zum Download', wenn man nur in der Mittagspause mal schnell ein bißchen surfen möchte.

BESTER OFFIZIELLER TEAM-SITE

Das nächste Golem sollte nicht an, sondern von Ferrari verliehen werden, aber als dies vorzeitig durchsickerte, machten die Herren aus Maranello beleidigt einen Rückzieher. Nun wird der Preis überhaupt nicht verliehen, denn ehrlich gesagt hat ihn niemand so richtig verdient. Der Ferrari-Site sieht zwar gut aus, hat aber zu wenig Information. Der Jordan-Site hat davon wiederum zuviel. Andere werden nicht häufig genug aktualisiert, wie z. B. der McLaren-Site, in dem noch im März Mika Häkkinens Weihnachtsgrüße zu lesen waren. Gemessen an den Händen voller Dollars, die das Team zur Verfügung hat, eine bedauernswerte Situation.

BESTER FAHRER-SITE

Welch tolle Dinge man auch ohne ein Bataillon von Marketing-Experten und HTML-Gurus auf die Beine stellen kann, zeigt diese Kategorie. In keiner anderen Kategorie gibt es so viele gute Pages. Die meisten wurden von Amateuren gestaltet, und all diejenigen zu erwähnen, die beinahe gewonnen hätten, würde mit Leichtigkeit diese Seite füllen. Schließlich ging der Preis mit hauchdünnem Vorsprung an die



Johnny Herbert Page (<http://www.cyberltd.co.uk/silvers/herbert.htm>).

DIE BESTEN FOTOS

In der Kategorie Bilder fiel die Wahl nicht so schwer. Paul-Henri Cahiers Motorsite (<http://www.zoom.com/mito/index.shtml>) stellt mit einer Unmenge von Material und einigen außergewöhnlichen Page-Designs die komplette Konkurrenz in den Schatten. Cahier ist eben ein Profi-Fotograf und noch dazu ein Enthusiast.

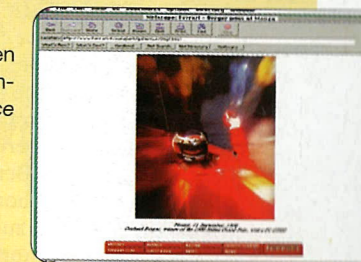
BESTER NEWS-SITE

Hier fiel die Entscheidung zugunsten von Atlas F1 (<http://www.atlasf1.com/>), auch wenn es so aussieht, als hielte dieser Site seit November Winterschlaf. Ansonsten aber tut er sich mit einer Mischung aus regelmäßig aktualisierten Nachrichten, gut recherchierten Berichten, Wettervorhersagen und allen möglichen nützlichen Informationen hervor. Bei den e-mail-Services gibt es zwei Gewinner. Ein Preis geht an F1 News and Gossip (<http://carmen.descartes.co.uk/formula1/>) für den unentbehrlichen und unnachahmlichen Cocktail aus Fakten und Gerüchten und der zweite an Gale Force F1 (<http://hades.monaco.mc/f1>) für das unschlagbare Tempo bei den Ergebnislisten.

EBENFALLS ANZUCHECKEN WÄREN...

...außerdem ein paar Surf-Tips für die Weihnachtsfeiertage: Auf Devas Michael Schumacher Homepage (<http://www.formone.demon.co.uk>) gibt es ausgezeichnete Grafiken und exzellente Bilder des Ex-Champions zu sehen, während man auf Vaders Jan Magnussen Homepage (<http://home1.inet.tele.dk/kimborup/janm/jan.htm>) nachlesen kann, ob der junge Stewart Racing-Pilot inzwischen das Rauchen aufgegeben hat. Für alle, die nach Suzuka immer noch nicht genug über Damon Hill gelesen haben, ist der Site Damon Hill – A Tribute to the 1996 WC (<http://www.geocities.com/MotorCity/4236/>) ein heißer Tip, und diejenigen, die nach dem Vorbild von David Coulthard, Jacques Villeneuve und Mika Salo bereit sind, sich für nicht eingehaltene Versprechen eine Glatze rasieren zu lassen, können in der Head Shaving Promise Page (<http://www.wmin.ac.uk/~clemnr/promise.html>) mitmischen. Gut, daß das Net auch noch für ernsthafte Dinge genutzt wird.

andy@stout.demon.co.uk



Meine Güte, Damon

was machst Du nur für einen Rummel mit, seit Du vor ein paar Wochen dem Flugzeug aus Japan entstieg bist! Öffentliche Auftritte en masse, Interviews, Gala-Essen...

Was noch fehlt, ist ein Schwätzchen mit dem Premierminister vor seinem Amtssitz in 10 Downing Street.

Da hat sich John Major die Gelegenheit zu einem Image-Boost entgehen lassen, meinst Du nicht? Ein bißchen von Deinem Glück und Deinem Glanz könnte er im Moment ganz gut gebrauchen. Andererseits könnte ich es gut verstehen, wenn Du dieser gesellschaftlichen Pflichtübungen langsam überdrüssig wärst, weil sie ja so gar nicht Deine Sache sind. Es muß ermüdend sein, immer wieder neuen Journalisten die hundertmal gestellte Frage nach Deinem Verhältnis zu Deinem Vater zu beantworten.

Aber ob Du willst oder nicht, altes Haus, dieser historische Albatros wird wohl immer über Dir schweben. Da hilft auch alles Bekunden nicht, daß Du Dich erst lange nach dem Tod Deines Vaters entschlossen hast, Rennfahrer zu werden, und daß Dein Erfolg mit seinem nichts zu tun hat. Es ist komisch, aber genau dieselben Sprüche habe ich schon aus dem Mund Deines ehemaligen Teamkollegen Jacques Villeneuve gehört. Ich glaube, daß Ihr da beide ganz schön auf dem Holzweg seid.

Das Verhältnis zwischen berühmten Vätern und Söhnen, die denselben Berufsweg gewählt haben, hat die Menschen schon immer fasziniert – und sie unweigerlich zu Vergleichen veranlaßt. Schau Dir doch nur die Politik an, oder die Theaterbühne und eben Dein Metier, den Sport. Die Stars der zweiten Generation müssen sich immer an ihren Vätern messen lassen. Und der Motorsport hat schon seit eh und je einen besonders feinen Sinn für familiäre Tradition.

Auch Deinem Zeitgenossen Michael Andretti ist es 1993 – seinem ersten und einzigen Jahr in der Formel 1 – nicht anders ergangen. Weil alle Welt glaubte oder hoffte, er könne an die Erfolge seines Vaters Mario anknüpfen, der immerhin zwölf GP gewann, mußte er ein wahrhaft lawinenartiges Medienspektakel über sich ergehen lassen. Das gehört nun mal dazu. Für mich gibt es keinen Zweifel daran, daß Ihr von der Berühmtheit Eurer Väter profitiert habt, wenn auch in unterschiedlichem Maß. Mit Sicherheit haben Eure Nachnamen vor allem am Anfang Eurer Karriere die eine oder andere Sponsorentür geöffnet.

Trotzdem habe ich volles Verständnis dafür, daß es einfach nervig ist, stets an den Erfolgen des Vaters gemessen



**Und noch was:
Ich könnte im
nächsten Jahr
ein paar neue
Reifen ge-
brauchen...**

DER BOXEN-SPION!

zu werden. Leute, die sich dies zur Aufgabe gemacht haben, halten Deinen Weltmeisterschaftstitel für einen – wenn auch nur geringfügig – größeren Erfolg als die beiden WM-Titel Deines Vaters Graham – einzeln betrachtet natürlich.

Dann sind da noch diese Parallelen: Du mußt Dich gegen Michael Schumacher wehren, einen Mann, dem viele eine gewisse Überlegenheit nachsagen, Dein Vater kämpfte damals gegen zwei ähnliche Talente, die da hießen Jim Clark ('62) und Jackie Stewart ('68).

Und alle drei Titel der Familie Hill wurden im jeweils letzten Rennen gewonnen.

Mir ist klar, daß ein Vergleich zwischen Fahrern verschiedener F1-Epochen so sinnlos ist wie der Versuch, in einem Hurricane eine Handgranate zu entschärfen. Also laß uns lieber in die Zukunft blicken und darauf, was Dir der TWR/Arrows/Bridgestone/Yamaha-Deal für 1997 an Potential zur Verfügung stellt. Den Abflug bei dem Bridgestone/Ligier-Test neulich in Suzuka wollen wir vorher noch unter den Teppich kehren. Ich meine, diesen kleinen Fehltritt muß man Dir doch verzeihen, besonders in einem Jahr, in dem Michael Schumacher in Monaco in der ersten Runde in die Leitplanke fährt.

Nein wirklich, Damon, wir freuen uns alle sehr für Dich. Aus der Sicht eines Briten ist es schön zu wissen, daß es wieder einmal einem Fahrer aus dem Mutterland des Rennsports gelungen ist, die Verfolger abzuwimmeln, auch wenn sein Teamchef nur ein Kündigungsschreiben für ihn übrig hatte.

Genug des Lästerns. Ich werde mich jetzt Deinem neuen Buch widmen und Dein Video anschauen. Beide sollen, wie man mir versichert, sehr gut sein.

Und noch was: Ich könnte im nächsten Jahr ein paar neue Reifen gebrauchen. Du bekommst doch bei Bridgestone bestimmt einen Mitarbeiterabbat. Was meinst Du? Die brauchen lange, bis sie warm werden. Tschuldigung, das hatte ich vergessen. War ja auch nur eine Frage.

Also tschüß dann, bis nächstes Jahr



Senna und Prost

**Die besten Feinde.
Zwei, die sich auf allen
Ebenen bekämpften.
Was lief zwischen den
beiden verkehrt?**

AUSGABE 2/97 ERSCHEINT AM
22. JANUAR

Kein Reifenprofil, überhöhte Geschwindigkeit und eine Fahne – macht zehn Punkte.



Eagle F1

Auf den Rennstrecken der letzten Saison hat sich wieder gezeigt, daß Formel 1-Fahrer, was ihren Fahrstil angeht, nicht unbedingt Vorbilder für den Straßenverkehr sind. Bei den Reifen von Goodyear liegt die Sache allerdings ein wenig anders. Gerade aus den Fahrten am Limit der Materialbelastung gewinnen wir wertvolle Erkenntnisse für die Reifentechnologie von morgen. Das Ergebnis sind Reifen für Ihr Auto – wie der Eagle F1, der Hochleistungsreifen für mehr Fahrspaß und Sicherheit.



Ihr Sicherheitsvorsprung
aus der Formel 1.