

F1 RACING

# F1

100%  
FORMEL 1

## RACING

MAI 5/97 DM 7,80 Ös 65,- Sfr 8,- Lit 11.000,- Ptas 900

**UNTERFORDERT?**  
IM COCKPIT VON  
MICHAEL SCHUMACHER



**UNTER BESCHUSS**  
WIE SICHER IST DIE  
FORMEL 1 WIRKLICH?

**UNTERM HAMMER**  
SENNAS VISIER  
UND VIELES MEHR

JACQUES VILLENEUVE

# CHAMPION IN DER MACHE



# GOOD day, sunshine.



Getestet in der Formel 1, der härtesten Teststrecke der Welt, erfüllt der EAGLE F1 darauf verlassen, daß für Sie bei auch die schwersten Anforderungen des täglichen Lebens. So können Sie sich jedem Wetter die Sonne scheint.

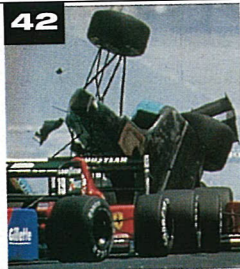
Good to know.



# Features

## 42 Ja, sicher...

Jacques Villeneuve Polemiker zum Trotz: Wie sicher ist die Formel 1 wirklich?



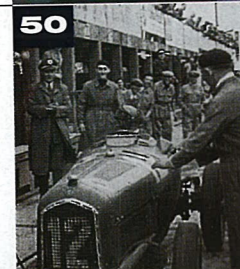
## 48 Locker, Lola?

Nach nicht einmal einem Rennen wurden bei Lola die Garagen vorerst geschlossen



## 50 Zum 70.

Herzlichen Glückwunsch, Nürburgring – der andere Rückblick auf 70 Jahre Motorsport



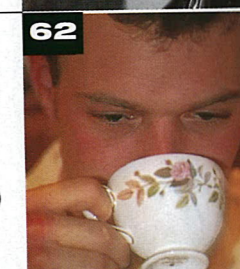
## 58 Eiß Sein, José

Nicht nur für den Eigenbedarf ersteinern F1-Fans Visiere und Auspuffrohre



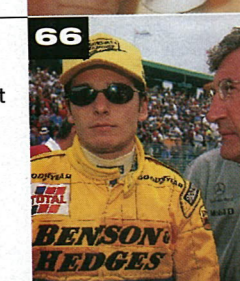
## 62 Danish Mac

Vorher – Nachher. Mit Jan Magnussen. Über seinen F1-Fulltime-Job (und für viel Geld)



## 66 Viva Italia

Seit Ascari wartet ganz Italien auf den nächsten Champion aus eigenem Lande



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 befindet sich auf Seite 77.

© Haymarket Magazines 1997

# F1

## RACING

M A I 1 9 9 7



Titelfoto von Bernard Asset

Fotos auf diesen Seiten: LAT, Autosport, Sutton Images, Jed Leicester, Bernard Asset, GPL



# Titel-Stories

## 34 Jacques kommt, sieht und will siegen

Auf seinem Weg nach vorne läßt er sich nicht stoppen

## 42 F1 – sicherer als Glück?

Ist die Formel 1 wirklich so sicher wie viele behaupten?

## 58 Grand Prix-Juwelen zu verkaufen

Wer kauft bei Auktionen Visiere und... Geschirr?

## 68 Im Cockpit von Michael Schumacher

Handwerk, Puls und Gedanken des Champions



Ein echter Sieger hält auch in schwierigen Zeiten den Kopf hoch: Michael Schumacher erklärt warum – ab Seite 68

# Rubriken

- 8 **Galerie** Stilleben von überall
- 14 **Damon Hill** Kämpfend wie nie
- 16 **Simon Taylor** Cockpit für Denker

- 18 **Pit-Stop** Neu, wichtig und witzig
- 26 **Im Visier** – Ross Brown
- 28 **Echodrom** Leserbrief
- 29 **O-Ton** Der F1 aufs Maul geschrien
- 30 **Peter Windsor** In dy IRL, oder wie?
- 78 **F1 Menschen** Truckloser Truckie
- 80 **F1 Maschinen** Aufgesetzt
- 84 **Grand Prix-Zoom** Südamerika

- 98 **Unter der Lupe** Analysen & Antworten
- 100 **Reiserausch** Formel 1 hautnah
- 105 **Kaufrausch** F1 zum Kaufen
- 106 **Boxen-Spion** . Per Du mit...

Als F1-Rookie griff er sich jede Gelegenheit, seinen Teamkollegen zu bügeln – und auch diese Saison stellt Jacques klar, wer sich ganz warm anziehen sollte... Ab Seite 34

## Trotz zitternder Knie

**S**elbstverständlich träumen wir alle davon, irgendwann einmal nicht auf der Stadtautobahn zu überholen, sondern im Cockpit eines richtigen Rennautos wilde Manöver anzuzetteln. Meistens ist das dann nicht einer der Eimer am Ende des F1-Startfeldes, sondern eines der Autos, von denen jeder Rennfahrer träumt. Zum Beispiel ein Williams.

Bei der Coolness und Rhetorik des Titelhelden dieser Ausgabe ist nicht ganz sicher, inwieweit für ihn vor anderthalb Jahren so ein Traum wahr wurde oder inwieweit es nur ein weiterer Schachzug im zweifelsohne raffinierten Spiel seiner Manager und Berater war. Sicher ist, daß 'Jack-attack', der sich '96 in Monaco als Zehnter qualifizierte, vor seiner ersten F1-Saison solche Unmengen an Kilometern abdrehte wie keiner vor ihm.



Zwei Freunde müßt ihr sein... (ha ha)

Bei Jacques' Teamkollegen liegt die Sache anders: Vor dieser Saison half er vor allem Goodyear mit Daten, schon beim Qualifying in Australien, die Augen der kompletten F1-Welt auf ihn gerichtet, fuhr ihm mal ein Hinterbänkler in den Weg, dann wurde eine Runde abgebrochen... und jeder konnte sich ausmalen, wie dem Mann der Schweiß in die Augen perlte. Trotz ordentlicher Qualifikationen, einiger Lichtblicke, sauberer Starts und Führungsrunden kommt man nicht umhin, sich zu fragen, was ihm nach drei Rennen durch den Kopf geht, wenn er seinen Punktstand mit dem seines letzten Sauber-Kollegen, mit dem des neuen Schumachers, ganz zu schweigen von Villeneuve, vergleicht...

Bislang scheint der früher immer lächelnde HHF Pech und Pannen wegzustecken. Da er mit den Ermutigungen eines Alain Prost, der Rolex eines Jackie Stewart, der überschwenglichen Freude eines Briatore ohnehin nie rechnen durfte, kann man nun nur hoffen, daß er das macht, was ich machte, als ich mich meinem Traum einmalig nah näherte und in einen F1 hineinpellte wie in den Kinderschlafsack meiner Nichte (nein, nicht in irgend einen F1, sondern Schumachers): Ich lehnte mich zurück und ließ mir von dem Ford-Händler, bei dem der B194 im Schaufenster stand, versichern, wie klasse ich mich darin machte...



Matthias Penzel

Trotz zitternder Knie.

## MIT VON DER PARTIE

### CHRISTEL FLEXNEY

Bevor Christel nach Sao Paulo zog, engagierte sie sich für die Ayrton Senna Foundation in Deutschland. Als GP-Korrespondentin und Lateinamerika-Spezialistin berichtete sie schon letztes Jahr für *F1 Racing* vom GP Brasilien.



### ALEXANDER VON WEGNER

Seine einzige Nürburgring-Runde unter 9 Minuten absolvierte AvW in einem Porsche RSR; als Beifahrer. Anschließend ließ er sich sein Frühstück fast ein zweites Mal durch den Kopf gehen. Ab Seite 50 reflektiert er weniger darüber als über 70 Jahre GP in der Eifel.



### GINA DESBOROUGH

Das letzte Mal, als Gina zu einer Auktion ging, wollte ihr Vater für sie ein preiswertes Kinderfahrrad erstehen – entsprechend neugierig war sie auf die Juwelen der F1-Versteigerung im renommierten Auktionshaus Sotheby's – wie ab Seite 58 zu lesen.



### BERNARD ASSET

Da Jacques Villeneuve – vertraglich abgesichert – besonders einer Agentur Gefallen wie Fotosessions einräumt, hatte Bernard für das Foto dieser Titelseite lediglich dreißig Sekunden Zeit – natürlich inklusive Film einlegen, scharfstellen und aufziehen...



A  
passion  
fueled  
by  
instinct.



**CHEFREDAKTEUR**  
MATT BISHOP  
**STELLVERTRETENDER**  
**CHEFREDAKTEUR**  
MATTHIAS PENZEL  
**BERATUNG DER**  
**CHEFREDAKTION**  
KATJA HEIM  
**ART DIRECTOR**  
TIM SCOTT

**GP-REPORTER**  
ELMAR BRÖMMER, TONY DODGINS, PETER WINDSOR  
**REDAKTION**  
ALEXANDER VON WEGNER, CHRISTEL FLEXNEY, NICK BAGOT, TOM CLARKSON, CAROLINE O'CONNOR, EVERHARD HEBLY, STEVE CROPLEY, GINA DESBOROUGH  
**MITARBEITER DIESER AUSGABE**  
DAMON HILL, DR. HARVEY POSTLETHWAITE, MEL NICHOLS  
**LAYOUT**  
TATIANA OKORIE, JOHN BLUNDEL, 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, PETER HIGHAM, JULIAN DANIELS  
**ANZEIGENDISPOSITION**  
JOHN CHAMBERS (LTG.)

TIM BULLEY  
ANDREW WHEATLEY  
**PRODUKTIONS-MANAGER**  
MEURIG EVANS  
**PRODUKTIONSKONTROLLE**  
KAY DAYLAMI  
**REPROGRAPHIE**  
COLOUR SYSTEMS LTD.  
**DESIGN DIRECTOR**  
PAUL HARPIN  
**HERAUSGEBER**  
TONY SCHULP  
**VERLAGSLEITUNG**  
SIMON TAYLOR  
**REDAKTIONSADRESSE**  
F1 RACING  
38-42 HAMPTON RD.  
TEDDINGTON

MIDDLESEX TW11 0JE  
ENGLAND  
**E-MAIL**  
LETTERS@F1RACING.  
HAYNET.COM  
**DRUCK**  
TPL PRINTERS (UK) LTD.  
**ABONNEMENT-SERVICE**  
DER LESERCLUB  
POSTFACH 11 18  
74148 NECKARSULM  
TEL.: (07132) 959 205  
FAX: (07132) 959 209  
**VERTRIEB**  
SPECIAL-INTEREST GmbH  
WALDSTR. 70  
63128 DIETZENBACH  
ISSN 4114105000  
EAN 43941141050003

F1 RACING IST EINE 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. F1 RACING IST DEM AUDIT BUREAU OF CIRCULATION (ABC) ANGESCHLOSSEN © HAYMARKET MAGAZINES 1997

REDAKTION TEL. (0044-181) 943 5806

REDAKTION FAX (0044-181) 943 5022

ANZEIGENABTEILUNG TEL. (0044-181) 943 5078



### **Irischer Frühling**

Wochen vor dem Gran Premio de Argentina lieferte sich Eddie Irvine – laut Presse – harte Schlagabtausche mit Jacques Villeneuve, dem die bloße Erinnerung an die erste Kurve des Saisonstartes in Australien bitter aufstieß. Stunden vor dem Rennen – meinte jeder Ferrari-Intimus rund ums Autodromo – war eines der heißesten Themen, wer als Nachfolger für den Iren, möglicherweise sogar während der Saison, in Frage käme. Tja, so fing Irvines Wochenende an, das Rennen begann er an siebter Stelle, aber in der ersten Kurve lugte er schon an vierter Stelle nach vorne... und die Ziellinie überquerte er mit unter einer Sekunde Abstand auf Villeneuve, seinen Freund aus der 'F3000-Zeit in Japan'...

*Foto: Darren Heath. Canon EOS 1n, 600mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/500 Sek. bei Blende 4*



galerie

### Das Imperium schlägt sich...

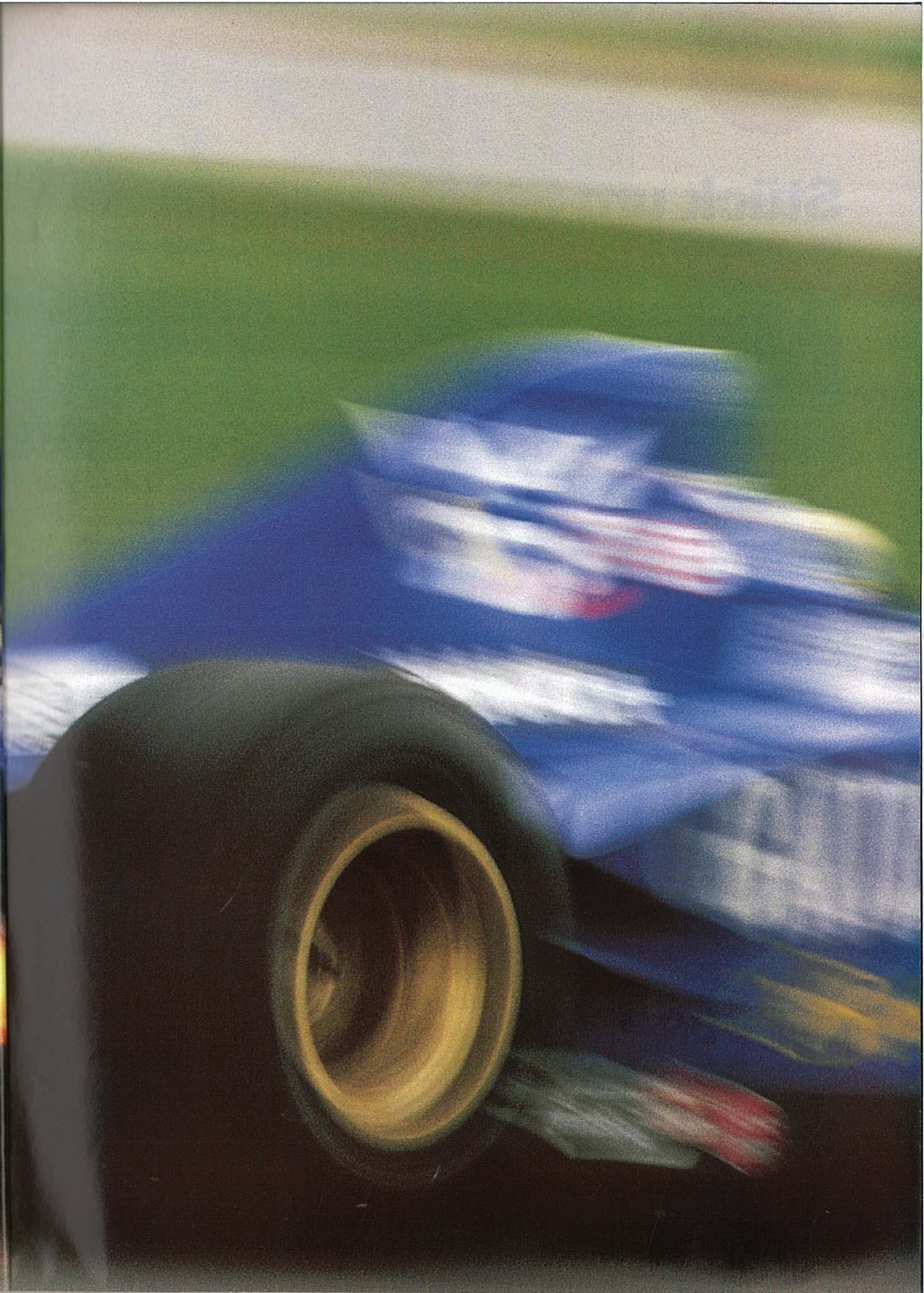
Der Anwärter auf den Titel 'schnellste Crew der Boxengasse' ist dieses Jahr das Team von McLaren. Die Männer in scheinbar von Darth Vader entworfener Kluft halten derzeit den Weltrekord als schnellste Reifenwechsler aller Zeiten: ein klitzekleiner Moment länger als vier Sekunden. Ganz getreu ihrem Ruf zogen sie denn auch in Brasilien ihr Werkzeug schneller als die Konkurrenz – Mika Häkkinens bester Tankstopp kostete den Finnen lediglich 28 Sekunden.

Team-Kollege David Coulthard (hier zu sehen) fuhr in Sao Paulo nicht ganz so glücklich. Er kam sechs Positionen hinter Häkkinen als Zehnter ins Ziel.

Foto: Paul-Henri Cahier. Canon EOS 1n RS, 600mm-Objektiv, Kodachrome 64 Film, 1/500 Sek. bei Blende 5

### Prost, der Feuerspucker

Sao Paulo, letzte Runde. Eine Linkskurve, noch eine Steigung, dann endlich die Zielflagge. Olivier Panis bremst ab, und sein Prost-Mugen jagt unverbranntes Gemisch durch den heißen Auspuff, das sofort explodiert, wenn es an die Luft gelangt. Panis erzielt Platz drei, denn seine Bridgestone-Gummis waren in Interlagos den Goodyear-Reifen deutlich überlegen – er mußte nur einmal an die Box. Häkkinen und Schumacher hatten keine Chance.  
*Foto: Charles Coates/LAT. Canon EOS 1n, 300mm-Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/20 Sek. bei Blende 11*



## Stück um Stück nach vorne

DER WELTMEISTER ÜBER KOMETEN, ZWEIRADENLAGEN UND EINE BESSERE ZUKUNFT

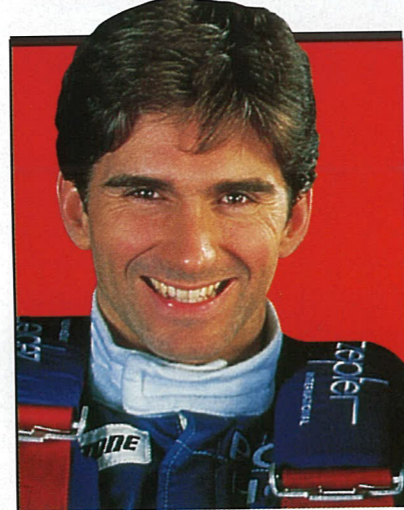
**N**ach dem Qualifying in Brasilien kamen viele Leute zu mir, um mir zum neunten Startplatz zu gratulieren. Das war ein komisches Gefühl, denn bisher hatte man mich immer nur zu Pole Positionen beglückwünscht. Auch, daß Heinz-Harald Frentzen nur einen Platz vor mir stand, war für mich überraschend – und für ihn sicher auch. Aber damit war es mit den Besonderheiten des Wochenendes in Interlagos noch nicht getan. Die Startaufstellung war von den Zeiten her die engste, an die ich mich in der Formel 1 erinnern kann. Die geringe Differenz von drei Sekunden zwischen Pole und dem letzten Platz ist wohl eher für ein Formel 3-Rennen typisch. Der Trend setzte sich im Rennen fort. Die schnellsten Runden der achtzehn Zielfahrer lagen alle innerhalb einer Spanne von zwei Sekunden. Dies war mehr als verblüffend.

Ein Ligier (Entschuldigung, ein Prost) hatte aufgrund eigener Konkurrenzfähigkeit den Sprung aufs Podest geschafft, ohne daß es auch nur einen Tropfen geregnet hätte. Es war sogar ziemlich kalt. Die einzige Erklärung für den Prost-Erfolg kann eigentlich nur sein, daß der Komet Hale-Bopp das natürliche Gleichgewicht des Sonnensystems außer Kraft gesetzt hat.

Vorhersehbar war wohl nur der Sieg von Jacques Villeneuve, aber ohne den Neustart hätte es auch damit vermutlich nicht geklappt. Aber er war nicht als einziger für diesen Glücksfall dankbar. Auch ich hatte allen Grund dazu, denn durch den italienisch-ungestümen Annäherungsversuch von Giancarlo Fisichella sah mein Auto mit nur drei Rädern ziemlich traurig aus. Fisico hatte mich in eine 45°-Schräglage gebracht, und mein Auto fühlte sich eher wie eine Yamaha an, als ich mich auf zwei Rädern meinem ehemaligen Teamkollegen näherte. Ich konnte es sogar eine Weile in dieser Lage halten, indem ich im Sinne der Neigung einlenkte. Dadurch kam es kurz in einen angenehmen Winkel, bevor es – mit den Rädern nach unten – wieder aufsetzte.

Gegenüber Australien hatten wir uns verbessert – immerhin hatte ich es bis zum Start geschafft. Ich dachte damals, daß es schön wäre, mal eine Rennrunde zu Ende zu fahren, um die 97er Saison für mich in Gang zu bringen.

Durch unsere Strategie lag ich zeitweise an vierter Stelle und konnte noch mal mit meinem alten Freund Schumacher um die Wette fahren. Zu Beginn des Rennens gelang es mir sogar, dem WM-Führenden, David Coulthard, davonzufahren, obwohl ich mehr Benzin



**In Interlagos konnte ich zeitweise noch mal mit meinem alten Freund Schumacher um die Wette fahren**

an Bord hatte. Leider mußte ich mit einem verschmutzten Kühler fünf Runden vor Schluß aufgeben. Trotzdem war das Rennen ermutigend, auch wenn meine Situation vor einem Jahr nach drei Siegen hintereinander erheblich besser ausgesehen hatte. Ich frage mich, wie es wohl nächstes Jahr um diese Zeit aussehen wird.

Aber wenn Brasilien ungewöhnlich war, dann war das Qualifying in Argentinien absolut verblüffend. Die Pole-Zeit war um sechs Sekunden schneller als im letzten Jahr. Wenn ich dieses Jahr noch im Williams mit den Reifen von damals gewesen wäre, hätte ich mich nicht qualifiziert. Die Geschwindigkeit war also unheimlich hoch, aber – mal ehrlich – wer konnte den Unterschied im Fernsehen überhaupt sehen?

Jetzt, nach Argentinien, können wir uns alle in unsere europäischen Unterschlüpf zurückziehen und die vom Zwei-Wochen-Rhythmus geprägte Europasaison in Angriff nehmen. Startplatz Imola. Darauf freue ich mich schon sehr, auch wenn wir dort wahrscheinlich über nichts anderes sprechen werden als das Senna-Verfahren. Die ganze Sache kommt mir ziemlich sinnlos vor, und ich fürchte, daß sie auch ergebnislos bleiben wird. Ich glaube, daß es jetzt unmöglich sein wird, die wahre Ursache für Ayrtons Tod ans Licht zu bringen.

Das einzige, was feststeht, ist, daß er starb, weil er mit ca. 200 km/h gegen eine Mauer prallte, dieselbe Mauer, in die schon Nelson Piquet, Gerhard Berger, Riccardo Patrese und Michele Alboreto gefahren sind, allerdings ohne schwerwiegende Folgen.

Die Formel 1 hat sich seitdem weiterentwickelt, und das Layout der Strecken berücksichtigt jetzt die Schwierigkeiten, die es bereitet, 320 km/h schnelle Projektile so sicher wie möglich aufzufangen. Auch die Autos sind jetzt viel sicherer als vor dem Tod von Roland Ratzenberger und Ayrton Senna vor drei Jahren. Der Lernprozeß in der Sicherheitskommission der FIA, in der außer mir auch noch andere Mitglieder der Fahrgewerkschaft sitzen, ist in vollem Gang. Wir suchen nach Möglichkeiten, die nicht unerheblichen Risiken, die der Formel 1-Sport nun einmal hat, weiter zu reduzieren.

Anstatt nach etwas zu suchen, das wir für den Tod von Ayrton verantwortlich machen können, sollten wir Wege finden, mit denen wir Fahrer künftig vor diesem Schicksal bewahren können.



**BOSS**  
HUGO BOSS

Photograph by Richard Avedon

## Und schon war ich die Nummer 2

ÜBER HACKORDNUNGEN IN DER F1 UND PSYCHOSPIELCHEN VON VILLENEUVE MIT FRENTZEN

**M**it Ringen unter den Augen kam ich von dem endlos langen Flug aus Europa am Flughafen Buenos Aires an. Zusammen mit einem Kollegen wartete ich in einer Schlange vor dem Mietwagenschalter. Nachdem er den Antrag ausgefüllt und seine Kreditkarte gezückt hatte, unterschrieb er in der Rubrik 'Fahrer'. Weil wir uns beide kopfüber in den argentinischen Verkehr stürzen wollten, unterschrieb ich als 'zweiter Fahrer', woraufhin die Dame hinter dem Schalter ihm freundlich entgegenlachte; mir nicht. Der fahrbare Untersatz ist der gleiche, aber irgendwie steht der zweite Fahrer immer im Schatten des Stars.

Auch Heinz-Harald Frentzen, der mit uns von Zürich nach Südamerika geflogen ist, durchlebt gerade das zweifelhafte Vergnügen einer Nummer 2. Was auch immer ihre Verträge besagen, Jacques Villeneuve hat vom ersten Tag an für klare Verhältnisse gesorgt. Niemand, schon gar nicht Frentzen, sollte daran zweifeln, wer bei Williams die Nummer 1 ist. Villeneuve ist ein Meister psychologischer Kriegsspiele, die er sich hinter der Maske des netten Lächelns ausdenkt. Wäre Damon Hill bei Williams geblieben, dann wäre die Situation sehr viel offener: Jacques mit seiner wachsenden Erfahrung und einem aggressiven Selbstvertrauen gegen Damon mit einem WM-Titel und seinem eisernen Willen. Dagegen ist Heinz-Harald ein gefundenes Fressen.

Der mörderische Kampf zwischen Teamkollegen ist eines der faszinierendsten Kapitel in der Formel 1. Es geht um weit mehr als nur einen schweren Gasfuß. Die Fähigkeit, das Team um sich zu scharen, degradiert den zweiten Fahrer zu einem beiläufigen Überbleibsel. J.J. Lehtos unglaubliches Talent schmolz bei Benetton neben Michael Schumacher wie Eis in der Sonne; Johnny Herbert wurde auch nach zwei GP-Siegen wie ein Büroangestellter behandelt. Eddie Ir-

vine hat geglaubt, zwei Jahre bei Ferrari unter Schumacher würden ihm einen Nummer 1-Status in einem anderen Team einbringen; inzwischen dürfte er allerdings bezweifeln, ob seine Entscheidung die richtige war – auch wenn seine Glanzfahrt in Argentinien Grund zu Hoffnungen gibt.

Es gibt in der Formel 1 einhellige Meinungen über technische Entwicklungen, aber sehr geteilte zu Fahrerpaarungen. Es ist schwierig genug, überhaupt Siege zu erzielen, also soll-



**Es gibt in der Formel 1 einhellige Meinungen über technische Entwicklungen, aber sehr geteilte zu Fahrerpaarungen**

te man die besten Fahrer einkaufen, sagen die einen; also sollten alle Ressourcen tunlichst auf den Top-Piloten konzentriert werden, während die Nummer 2 ein paar nette Sponsorgelder mitbringen und sich ansonsten dezent zurückhalten sollte, meinen die anderen.

Benetton gewann zwei Weltmeisterschaften damit, auf ein Pferd gesetzt

zu haben. Als Schumacher weg war, änderte Briatore seine Strategie: Er ließ es nicht zu, daß zwischen Alesi und Berger eine Hierarchie entstehen konnte – und keiner der beiden konnte je auch nur eine Trainingsbestzeit oder einen Sieg herausfahren. McLaren hat mit Mika Häkkinen und David Coulthard zwei etwa gleich starke Piloten. Der Finne war die große Konstante seit dem Weggang von Senna, und der Schotte überwand die lange Durststrecke der Sieglosigkeit, die McLaren seither durchlebte.

Ron Dennis weiß nur zu gut um die Gefahren, zwei Nummer 1-Piloten in einem Team zu kombinieren. Unvergessen sind die erbitterten Kämpfe zwischen Senna und Prost. Williams verlor 1986 die Fahrerweltmeisterschaft und deshalb möglicherweise die Honda-Motoren, als sich Nigel Mansell und Nelson Piquet zerfleischten.

Gerhard Berger aber, der die Überlegenheit eines Ayrton Senna nie in Frage stellte, konnte sich bei McLaren eine bequeme Nische neben dem Brasilianer einrichten, wenn man auch bezweifeln darf, ob Senna allzu glücklich gewesen ist, als ihn Ron Dennis 1991 angewiesen hatte, Berger den Sieg in Japan zu überlassen.

Der Nummer 2 bläst ein eiskalter Wind ins Gesicht. Piloten im Schatten der Großen möchten sich um eine Top-Position in einem anderen Team verdient machen, doch die Geschichte der Formel 1 zeigt, daß diese Rechnung nur selten aufgeht. Aber auch die Nr. 1 muß hart kämpfen: Um das Team auf sich zu konzentrieren, muß der zweite Fahrer erst einmal ausgebremst werden – eine Taktik, die nicht immer im Sinne des Teams sein kann. Zwischen Berger und Alesi ist es bei Benetton nie soweit gekommen. Doch bei Williams scheint sich genau dieses Szenario abzuzeichnen.

Mein Rat an Heinz-Harald Frentzen: Wenn du einen Vertrag für ein gemeinsames Auto unterzeichnest, dann Sorge dafür, daß du zuerst unterschreibst. Das ist 1997 das Erfolgsrezept, um die Nummer 1 zu sein.

Sie liefern die Ohren.  
Wir die Musik.



CDE-7826R

Den neuen Radio-CD-Spieler CDE-7826R sollten Sie auf keinen Fall kaufen, nur weil unten rechts unser Name steht. Trauen Sie allein Ihren Ohren. Die erkennen am Klang, daß es ein Alpine ist.

Das neue Modell besitzt einen Spitzen-Tuner und ein Vorverstärkerteil mit Non-Fading-Ausgang. Daran können Sie direkt einen Leistungsverstärker für die Subwoofer anschließen. Dann klappt's auch mit dem Baß!

Ihr Auto müssen Sie nicht wechseln, um besser zu hören. Das CD-Laufwerk im Alpine CDE-7826R ist gleichermaßen feinführend und erschütterungsfest. Es spielt waagrecht, bei leicht schrägem Einbau und bei 60 Grad.

*Alpine. Nichts weiter.*

# ALPINE®

Car Audio and Navigation Systems

DISCOVER THE FUTURE OF  
MOBILE MEDIA

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

# pit-stop

DER ACTION IMMER GANZ NAHE... ABER NIE ZU NAHE



## Aufgepaßt, jetzt kommt der zweite teutonische Hardliner...

Schumacher stürmte in Argentinien auf Rang drei. Eigentlich nicht ungewöhnlich – doch diesmal war es Ralf, nicht Michael.

Ganz im Stil des Bruders tanzte der Youngster mit dem Boliden auf der allerletzten Rille. Während Insider die Parallelen des Bruderpaars studierten, hoffte der Junior auf ein Podiumfoto fürs Familienalbum, glaubte er doch, im Ferrari vor

ihm habe sein verehrter Bruder gesessen. Auf die Interpretationschwäche hingewiesen, machte er aus der Erklärungsnot eine Tugend: „Dann kann ich ja froh sein, daß Michael ausgefallen ist, sonst wäre ich bestimmt nicht auf dem Podest gelandet.“ Enttäuscht war dagegen Giancarlo Fisichella, der in Runde 24 das Opfer einer rüden Attacke seines Teamkollegen wurde.

GREENHORNS AUF DEM PODIUM	
R. Schumacher	21 Jahre und 287 Tage
E. de Angelis	21 Jahre und 307 Tage
B. McLaren	21 Jahre und 322 Tage
R. Barrichello	21 Jahre und 329 Tage

## Villeneuve und Williams einig. Fast

Zwei Pokergesichter, die nicht immer das sagen, was sie denken, machen sich Versprechungen



Frank Williams hat seine Option, Villeneuves Können auch 1998 in Anspruch zu nehmen, eingelöst. Vorangetrieben wurde seine Entscheidung von Gerüchten um ein Team, das rund um den Kanadier aufgebaut werden soll (siehe auch Seite 22).

Trotzdem, so hört man, sind sich die zwei noch nicht ganz einig geworden. Villeneuve, so hört man, möchte 5 Mio. Dollar mehr, falls Williams nächstes Jahr ohne Renault-Motoren antritt. Offen bleibt, wann ein Renault ein Renault ist, und wann ein Mecachrome...

## BEFLÜGELNDES KONZEPT?

Es gibt eine althergebrachte Weisheit, die besagt, wenn ein Auto gut aussieht, dann fährt es auch gut. Die eher schwachen Resultate des 'umgestylten' Tyrrell 025 in Argentinien waren insofern nicht überraschend. Was war also die Motivation, die Theorie hinter den spinnigen Seitenflügeln? „Im Windkanal erzielten sie gute Ergebnisse“, erklärt Jos Verstappen. Das gewisse Extra an Abtrieb verschaffte ihm auch tatsächlich eine bessere Startposition als Häkkinens McLaren...



## Geld spielt keine Rolex...

Sündhaft teurer Zwirn und edelstes Leder – Jackie Stewart legt höchsten Wert auf ein gepflegtes Äußeres seiner Fahrer. Und als Leckerchen für einen Startplatz unter den ersten Sechser offerierte der Schotte seinen Piloten eines der edlen Schweizer Chronometer. Rubens Barrichello gelang das Qualifikations-Kunststück. Seither weiß er, was der Satz „Zeit ist Geld“ bedeutet...

Wie kriege ich jetzt die Handschuhe drüber?



Da wird wieder mal ein Trip zu dem 'Rolex für \$1'-Laden in Hong Kong fällig

## KOSTE ES, WAS ES WOLLE – DIE FIA WILL FORMEL 1-BANKROTTE VERHINDERN

# Höhere Eintrittspreise für Neulinge

Die FIA erwägt, ein Gesetz zu erlassen, wonach Teams, die neu in die Formel 1 kommen, 25 Millionen Dollar bei der Sportbehörde hinterlegen müssen. Ziel ist es, finanziell unseriöse Unternehmen aus dem GP-Zirkus fernzuhalten.

Das Geld wird auf einer monatlichen Basis mit Zinsen in den ersten beiden Jahren an die Neueinsteiger zurückgezahlt. Hintergrund dieser Maßnahme könnte der Niedergang des Lola-Formel 1-Projektes nach nur einem Lauf gewesen sein.

Vermutungen, wonach dadurch auch verhindert werden sollte, daß neue Teams damit nicht von Anfang an große Anteile aus den Fernseh-

nahmen abstauben können, sind jedoch hinfällig. Schon heute erhalten Neueinsteiger wie Stewart-Ford in ihren ersten beiden Formel 1-Jahren keine müde Mark davon.

Möglicherweise wird die Formel 1 durch dieses Eintrittsgeld



Eric währt am längsten? Das Formel 1-Projekt von Lola-Gründer Eric Broadley war eine Eintagsfliege

auch für multinationale Unternehmen interessant. Eine juristisch abgesicherte Konstruktion mit einer garantierten Rückzahlung der Einlagen bietet solchen Interessenten eine finanziell lukrative Basis, in die Formel 1 einzusteigen. Die erwarteten

Fernseheneinnahmen in Höhe mehrerer hundert Millionen erlauben es, als Team auf einer Franchise-Basis zu operieren. Wird halbherzigen und unsoliden Finanz-Jongleuren damit endgültig das Handwerk gelegt?

## Wo ist nur das Leck bei Arrows?

Arrows mußte zwar auch in seiner Nachbarschaft – an Bord: Walkinshaw. In Buenos Aires können solche Aussagen schnell erdrütschartige Konsequenzen haben, denn Walkinshaw hegt zwar in der Tat ein starkes Interesse an den Mugen-Triebwerken, doch der unvorsichtige Gebrauch des Wortes 'Honda' suggerierte ein volles Werksprogramm. Schließlich wurde klargestellt, daß es doch um einen Deal mit Mugen und nicht mit dem Werk ginge.

Da TWR Arrows erst sein drittes Rennen in der neuen Saison mit den Yamaha-Motoren bestreitet, konnte die Enthüllung nur negative Auswirkungen haben – sowohl auf die Moral des Teams als auch auf den geplanten Deal. Walkinshaw bestand darauf, daß nichts entschieden sei und er mit Yamaha, Mugen und Mecachrome sprechen werde; ebenso wie vermutlich mit der 'Informationsquelle'.



Walkinshaw erfreut sich bei jedem Grand Prix neuer Herausforderungen

Da Ferrari die Designarbeiten wieder ganz in Italien ausführt, verkaufte Jean Todt die von Barnard aufgebaute FDD-Designzentrale am 1. April an John Barnard. Stunden später lan-

## GERÜCHTEKÜCHE

KLATSCH & TRATSCH AUS LATENAMERIKA

## Jan bald vor der Tür?

Boxengeflüster in Buenos Aires besagte, daß die Tage von Jan Magnussen bei Stewart gezählt seien. Bei den ersten drei Rennen dieser Saison blieb er hinter Rubens Barrichello. Dem Gereide im Fahrerlager zufolge wird dem Teamchef irgendwann die Lust vergehen, Magnussen ständig auf seine Gesundheit und Fitneß hinzuweisen...

## Audi bald in der F1?

Audi spielen mit dem Gedanken, einen F1-Motor zu bauen. Ingolstadt ist unwillig, das zu kommentieren – ebenso wenig wie das immer noch im Schrank liegende F1-Modul, das vor Jahren lanciert wurde. Daß die Ingolstädter zwei F1-Autos gekauft haben, und zwar nicht zum Testen von Reifen, ist nicht zu demotieren. Unbekannt ist, um was für Modelle es sich handelt, einer gut informierten Quelle zufolge könnte Porsche an dem Projekt mitwirken. Porsche machte mit Audi bereits Mitte der Achtziger gemeinsame Sache, als der Audi Sport Quattro zeitweilig mit dem PDK-



## Prost bald weg?

Keineswegs zur Freude seiner patriotischen Fans verkündete Alain Prost, den Sitz seines Teams möglicherweise nach England zu verlegen: „Es hat Nachteile, mitten in Frankreich, weit weg von allem und jedem, zu arbeiten. Ich denke, wir sollten unsere Basis daher verlegen.“

## Bald unter der Erde?

Der Windkanal in McLarens neuer Fabrik soll unter der Erde gebaut werden – die Landschaft von Surrey soll aus Gründen des Umweltschutzes und der Ästhetik nicht verschandelt werden.

**DAS 'LEBEN NACH RENAULT' BESCHÄFTIGT NICHT NUR DIE TOP-TEAMS DER FORMEL 1**

## Benetton und Williams ziehen an einem Strang

**B**enetton steht neben Williams in der ersten Reihe unter den Anwärtern für die für 1998 geplanten Mecachrome-V10-Module.

Nach Renaults Rückzug aus der Formel 1 wird sich die Firma Mecachrome, die seit zwanzig Jahren mit Renault Sport arbeitet, um Herstel-



„Wehe, wenn Du mir die 'Mecas' wegnimmst!“

lung und Verkauf des erfolgreichsten GP-Motors der letzten Jahre kümmern. Williams hat bereits im Februar verkündet, mit Mecachrome handels-einig zu sein. Die Frage ist nun, welches zweite Team das große Los ziehen wird; ein zweites Team wird – schon alleine aus wirtschaftlichen Gründen – sicher beliefert werden.

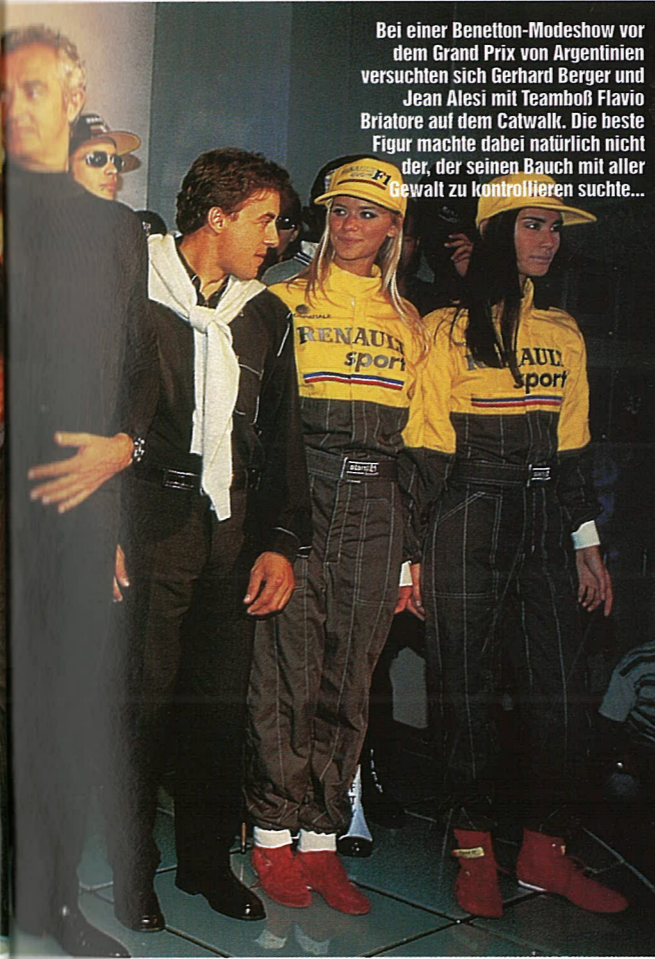
Benetton-Chef Flavio Briatore ist an dem Motor, der als der beste in der Formel 1 gilt, äußerst interessiert. Gemunkel in der Boxengasse zufolge hat er bereits einen Vertrag mit Mecachrome-Boß Gérard Casella und dessen F1-Chef Jean-Yves Houe unter Dach und Fach.

Unklar bleibt, wieviel Geld für das Wunderwerk zu entrichten wäre. Benetton arbeitet derzeit als Renault-Werksteam; als Kunde müßte Briatore um die 35 Millionen Mark aufstößern, um sich diesen Spaß zu erlauben.

Es wird angenommen, daß der Preis für Mecachrome-Triebwerke um einiges höher sein wird als beispielsweise der, den man für einen Vertrag mit Mugen-Honda zu zahlen hätte. Da Prost 1998 von Peugeot angetrieben wird, werden bei Mugen-Honda Kapazitäten frei. In Argentinien nahm man an, daß das nicht lange so bleiben wird, Tom Walkinshaw von Arrows sei an den japanischen Motoren sehr interessiert. Walkinshaw – und Eddie Jordan – gehören aber auch zu jenen, die sich auf einen Deal mit Mecachrome einlassen könnten...



SUTTON, DARREN HEATH, AUTOSPORT



Bei einer Benetton-Modeshow vor dem Grand Prix von Argentinien versuchten sich Gerhard Berger und Jean Alesi mit Teamboß Flavio Briatore auf dem Catwalk. Die beste Figur machte dabei natürlich nicht der, der seinen Bauch mit aller Gewalt zu kontrollieren suchte...

## SALO FERRARIS ERSTER FINNE?

Kaum hat die Saison begonnen, brodelt die Gerüchteküche. Mika Salos Name wurde mit Ferrari in Verbindung gebracht. Salo und Eddie Irvine hatten den gleichen Manager, als der Ire vor zwei Jahren zu Ferrari kam. Doch Michael Schumacher dürfte ein Wörtchen mitreden...

Salo kommentierte nur: „Ich weiß gar nichts davon, auch wenn ich mir wünschen würde, daß es wahr wäre!“ Den schlechten Leistungen in Australien und Brasilien zum Trotz brillierte Irvine in Argentinien mit einem zweiten Rang – dem besten Ergebnis seiner Karriere.

Kann sich Mika Salo irgendwann von der Bodenhaltung eines echten Ferrari im Nassen überzeugen?



## Pace-car in Argentinien: Gefährliche Schnecke?

**D**as nach der Kollision von Michael Schumacher, Rubens Barrichello und David Coulthard im GP von Argentinien eingesetzte Pace-car ließ Erinnerungen an die Tragödie von Imola 1994 wach werden. Cynthia Akel, die Tochter eines bekannten Autoveredlers, kroch im Schneckentempo mit dem AMG Mercedes C36 um die Piste und führte das Feld volle fünf Runden über eine von Trümmern übersäte Strecke. Als die Ampel auf Grün geschaltet worden war und der führende Jacques Villeneuve die Jagd wieder aufnehmen konnte, waren die Reifendrücke unter dem Normalwert. Aus einer ähnlichen Situation heraus war Ayrton Senna 1994 in Imola in den Tod gefahren.



Wenn Trümmer auf der Piste liegen, soll Formel 1 das Pace-car anders einsetzen

## Piquet holt sich Tips bei F1-Profis

Nelson Piquet hat beide Südamerika-Rennen besucht, um auf dem laufenden zu bleiben, was sich in der Formel 1 tut. In tiefschürfige Gespräche verwickelt, wurde der 46-jährige mehrfach mit Jean Alesi, Michael Schumacher und Gerhard Berger beobachtet. Der dreifache Weltmeister – und baldige Großvater! – braucht noch Tips für das Lenken von Kinderwagen...

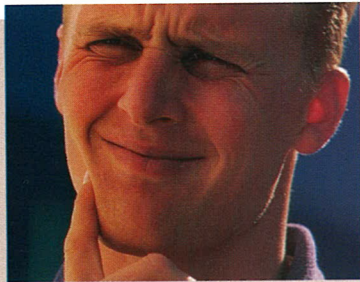


Nein, das ist kein Kindersitz...

## SENNA-STIFTUNG: \$100 MILLIONEN

Das Ayrton Senna Licensing-Unternehmen wird in diesem Jahr mehr als US\$100 Millionen netto umsetzen. Das Geld sprudelt aus drei Quellen: Memorabilia des großen Meisters, Senna-lizenzierte Produkte mit dem berühmten roten 'S' und die Lizenzgebühren aus dem Senna-Magazin, von dem 140.000 Exemplare monatlich verkauft werden. Die Ayrton Senna Stiftung stützt 18 Wohlfahrtsprogramme in Brasilien für hilfsbedürftige Kinder.





## KLARTEXT JOHNNY HERBERT SAUBER

**Was war deine erste Schallplatte?**  
I'm The Leader Of The Gang von Gary Glitter. Inzwischen stehe ich eher auf Eric Clapton.

**Was ist dein Lieblingsland?**  
Ich mag Australien und Südafrika. Als Stadt gefällt mir Montreal am besten.

**Gibt es Gegenden, die du in Zukunft besuchen möchtest?**  
Ich würde auf jeden Fall gerne einmal an einer Safari durch Afrika teilnehmen. Diesen Traum muß ich mir noch erfüllen.

**Welche Grand Prix-Strecke gefällt dir am wenigsten?**  
Der Hockenheimring.

**Das beste, das dir je passiert ist?**  
Die Heirat meiner Frau.

**Das schlimmste, das dir je passiert ist?**  
Die Heirat meiner Frau.

**Hast du einen Lieblingsfilm?**  
Top Gun. Mein Lieblingsschauspieler ist Harrison Ford.

**Was ist dein Lieblingsessen?**  
Pasta. Ich vermeide besonders allzu scharfe Gerichte.

**Hast du irgendwelche Hobbies jenseits der Rennstrecke?**  
Golf und Angeln.

**Welche GP-Fahrer verehrst du?**  
Gilles Villeneuve und Ayrton Senna.

**Welche lebende Person respektierst du am meisten?**  
Meinen Vater.

SUTTON IMAGES, MOVIESTORE, AUTOSPORT, JOHN BRADLEY

### DAS TOP-GERÜCHT IN BRASILIEN UND ARGENTINIEN

## Ahorn-Team um Jacques Villeneuve in der Mache?

**C**raig Pollock, der Manager von Jacques Villeneuve, arbeitet angeblich mit Hochdruck am Aufbau eines neuen Formel 1-Teams, das 1999 sein Debüt geben soll.

Pollock war schon 1995 für das IndyCar-Projekt verantwortlich, das Villeneuve den Titel einbrachte. Der Manager sicherte sich mit Player's-Sponsorgeldern ein Reynard-Chassis. Es ist ein offenes Geheimnis, daß Reynard mit der Formel 1 liebäugelt.

Ein früheres F1-Projekt mußte Reynard aufgeben, weil sich die nötigen Sponsorengelder und der Motorenpartner nicht fanden. Adrian Reynard will nur mit einem perfekten Paket in der Formel 1

starten: Gesunde Finanzen, eine eigene Formel 1-Basis sowie Super-Motoren, Top-Fahrer und ein gutes Team.

Auch was die Finanzierung eines solchen Projektes betrifft, stehen die Karten günstig: Aus der Indy-Zeit hat Pollock noch enge Kontakte zu Tho-



Villeneuve, Pollock und Reynard – ein Siegeream in der IndyCar-Serie 1995

BAT-Konzerns sind die Zigarettenmarken Lucky Strike und 555 (derzeit mit Subaru in der Rallye-WM) offenbar stark an der Formel 1 interessiert.

Chrysler könnte ein möglicher Motorenpartner sein. Die Amerikaner bemühten sich schon 1993 unter Bob Eaton um einen F1-Einstieg mit McLaren, wurden aber sehr enttäuscht, als Ron Dennis sich mit Peugeot verbündete. François Castaing von Chrysler allerdings war bei Renault ein Mann der ersten Stunde, als die Franzosen 1977 ihr Turboprogramm begannen. Ob der amerikanische Autogigant zu einer Investition in die Formel 1 bereit wäre, ist derzeit offen. Auch Pollock wollte die Planung dieses Projektes nicht bestätigen.



Foto mit Seltenheitswert: McLaren-Chrysler 1993

mas Moser von Player's. Moser ist inzwischen zu BAT (British American Tobacco) gewechselt. Innerhalb des

## F1 – die Formel für mehr Geld?

**D**as Jonglieren mit Millionen und Abermillionen gehört genauso zum Alltag der Formel 1 wie die Entwicklung von Rennwagen. Die Graphiken rechts geben Einblicke in die Umsätze und Sparschweine.

Die fast sponsorfreen Tyrrell gehören zu den notorisch armen Teams. 1995 erwirtschaftete Tyrrell gerade einmal 26,8 Mio. DM Jahresumsatz. Der Sprung der Kurve im Jahr 1991 erklärt sich durch einen Marketing-Deal mit McLaren, demzufolge Tyrrell die Honda-Motoren fahren durfte,

die Satoru Nakajima mitbrachte. Arrows lag mit 21,6 Mio '95 knapp darunter, doch fuhren Jackie Oliver und Alan Rees 3,3 Mio. Verluste ein. Ex-Bankier Eddie Jordan setzt immerhin 37,5 Mio. um und erwirtschaftet daraus 2,9 Mio. Gewinne.

Mehr als doppelt so hoch sind die Umsätze von Williams. Binnen sechs Jahren hat das Team seine Umsätze von 30 auf 87 Mio. DM vervielfacht. Noch besser war nur McLaren: Aus 45 Mio. DM 1989 wurden 120 Mio. im Jahre 1995. Dabei fielen für die



### Da bin ich platt!

„Stillgeeeee-standen! Zum Auftanken an die Box! Wenn du noch einmal die Boxenanweisungen ignorierst, dann puste ich dich mitsamt deiner Hämorrhoidenschaukel auf den Mond!“

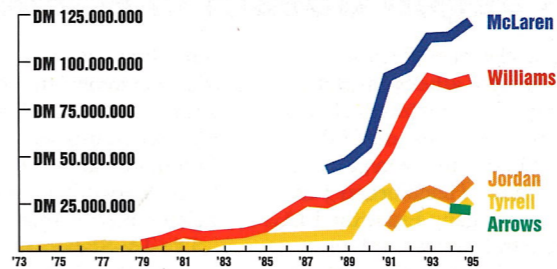
JETZT ABER AN DIE BOX, DU HALBSIZILIANISCHER SCHARSEMP!

wichtigsten Köpfe im Geschäft freundliche Almosen ab.

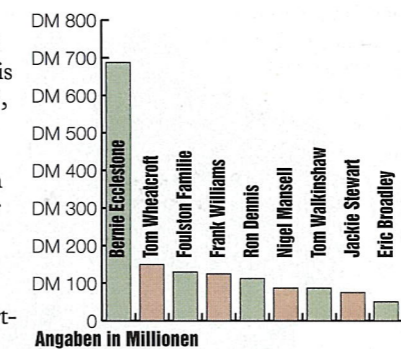
Mit 687 Millionen Mark überbietet Bernie Ecclestone alles. Der frühere Lotus-Pilot Johnny Dumfries hat seine 325 Mio. ererbt und wird daher in der Graphik nicht berücksichtigt. Donington-Besitzer Tom Wheatcroft verfügt über 150 Mio., die Foulston-Familie, der Brands Hatch und einige andere Strecken gehören, 130 Mio. Frank Williams trägt 125 Mio. im Portemonnaie, Ron Dennis 112 Mio.; Mansell besitzt deren 87, ebenso Tom Walkinshaw. Jackie Stewarts Besitz wird mit 75 Mio. geschätzt. Eric Broadley schließlich überrascht mit 50 Mio. DM, die er laut Sunday Times auf der hohen Kante haben müßte – der Lola-Senior hat im Hinblick auf seine private Rente offenbar besser gewirtschaftet als geschäftlich...

### TENDENZ STEIGEND

Die Grafik zeigt die Gesamtumsätze einiger Teams. Für McLaren und Arrows lagen nicht sämtliche Daten vor



### WAS MAN HAT, HAT MAN



### TOM CRUISE BEREITS IN POLE-POSITION?

In Hollywood wird offenbar mit Hochdruck an einem Film über Ayrton Senna gearbeitet.

Mit dem Monumentalwerk über den brasilianischen Rennfahrer wurde die New Line Cinema-Gesellschaft beauftragt, eine Tochter der Warner Bros. Regie führt der Finne Renny Harlin, zu dessen Œuvre bereits *Stirb langsam*, *Cliffhanger* und der kürzlich aufgeführte Thriller *Long Kiss Goodnight* gehören.

Das Drehbuch ist fast fertig, die Produzenten können auf die Mitarbeit vieler enger Vertrauter Sennas bauen. Derzeit will aber niemand verraten, wer die Rolle Sennas spielen wird. Nur soviel: Die Verantwortlichen würden gerne einen der „größten Stars der Welt“ dafür gewinnen. Der Film soll ein ernsthaftes Portrait der Rennlegende werden. Eine besondere Berücksichtigung wird das Duell mit Alain Prost finden. Die Dreharbeiten könnten in diesem Jahr beginnen, so daß der Film 1998 fertig sein wird.



Einmal Cruise und einmal Senna auf dem Podium

**LOLA KANN DEM DRUCK NICHT STANDHALTEN – UND VERLÄSST DIE FORMEL 1**

## Formel 1-Start abgewürgt: Ein Team packt ein

**L**ola-Gründer Eric Broadley hat nach nur einem Rennen sein Formel 1-Projekt beendet.

Das mit minimaler Vorbereitung aus dem Boden gestampfte Team war in Melbourne erschreckend langsam und qualifizierte sich nicht zum Start. In Sao Paulo rollten die markant lackierten Boliden keinen Zentimeter. Das Projekt ist noch nicht völlig am Ende, doch eine mögliche Rückkehr zum Grand Prix von Imola gilt derzeit als sehr unwahrscheinlich.

Die Finanzierung des Lola-Engagements stützte sich im wesentlichen auf die Mittel von MasterCard. Der Kreditkarten-Gigant wollte sich seine Investitionen durch eine Mitgliedsgebühr im MasterCard-Lola-Rennclub refinanzieren. Mitgliedsanträge wurden MasterCard-Kunden zusammen mit regelmäßiger Infopost zugesandt.

Mitglieder des MasterCard-Lola-Rennclub sollten in den Genuß eines Abendessens mit Lolas F1-Fahrern und Teammitgliedern kommen. Die

Reaktionen auf dieses Angebot waren eher verhalten. „Wer will denn schon Tausende dafür bezahlen, um mit einem Fahrer zu dinieren, der soeben seine Qualifikation verpaßt hat“, meinte ein Skeptiker. „Wenn es wenigstens Häkkinen gewesen wäre, mit dem man einen Abend verbringen könnte, dann wäre das was anderes...“ In Sao Paulo tauchten erste Gerüchte auf, wonach die MasterCard-Aufkleber eventuell bald die McLaren zieren könnten.

Da das Formel 1-Reglement 1998 gravierende technische Änderungen vorsieht, waren viele Beobachter überrascht, daß Lola 1997 überhaupt eingestiegen ist – noch dazu mit einem Auto, das noch nie einen Windkanal gesehen hat. Der Rückzug war möglicherweise so überstürzt, da Broadley einen Niedergang der ganzen Lola-Gruppe abwenden wollte. Lola tut sich auch in der IndyCar-Szene schwer, wo Konkurrent Reynard dominiert.

**Siehe auch: LOLA – EIN TEAM GEHT ÜBERN JORDAN ab Seite 48**



Zum Abschied leise Servus? Die beiden Lola-Piloten erlebten keinen einzigen GP-Start



### BLOSS NICHT NETT SEIN

Gerüchte über Meinungsverschiedenheiten zwischen den Williams-Piloten Jacques Villeneuve und Heinz-Harald Frentzen sehen manche dadurch bestätigt, daß der Franko-Kanadier sich aus allen Kräften bemüht, die Logos der Sponsoren des Germano-Iberiers auf den Unterarmen seines Rennoveralls zu verbergen.

Jacques kugelt sich die Schulter aus – in der Hoffnung, Heinz-Harald damit eins auszuwischen?

## David gegen Goliath in Frankfurt

**B**ernie Ecclestones Rechtsanwälte werden nicht arbeitslos. Hatte unlängst der französische Sender F3 gegen einen Teilaspekt der FIA-Fernsehrechtsbestimmungen geklagt, so verklagt nun der Heidelberger Fernsehproduzent Wolfgang Eisele die FIA. Das Landgericht Frankfurt soll überprüfen, ob die Motorsportbehörde ein Fernsehrechte-Kartell bildet, denn dann verstößt sie gegen die Artikel 85 und 86 des Europäischen Rechts. § 26 des Internationalen Sportcodes der FIA schreibt der Sportbehörde die allein-

Teurer Durchblick: Wer sehen will, muß zahlen – im Motorsport an Bernie Ecclestone

gen Filmrechte an den von ihr ausgetragenen Serien zu – private Produzenten gehen leer aus. Die Rennbilder der FIA-Serien müssen teuer bei der ISC (International Sports World Communications) erworben werden – einem der vielen Unternehmen des Bernie E.

Die TV-Station F3 sah das verfassungsmäßige Grundrecht der freien Kurzberichterstattung verletzt. Ecclestone blieb hart, ging durch drei Instanzen – und verlor den Prozeß.

Gravierender als die F1-Kurzberichte sind allerdings die Vollberichte vieler inzwischen unter die FIA-Fittichen fallender kleinerer Serien. „Nur in der Formel 1 funktioniert eine 100%-Vollfinanzierung“, glaubt Eisele.

## D'accord, Concorde?

**D**er Disput um das Concorde-Abkommen, das bisher von McLaren, Williams und Tyrrell noch nicht signiert worden ist, wird demnächst beigelegt werden. „Es gibt schon Fortschritte“, so McLaren-Boß Ron Dennis. „Wenn es weiter vorwärts geht, sollte in zwei Monaten eine Lösung auf dem Tisch liegen. Eine gerichtliche Auseinandersetzung wäre schlecht für den Ruf der Formel 1.“

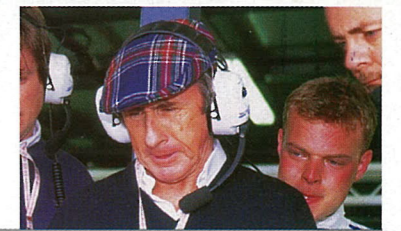
Geld? Je weniger ihr wet, desto mehr haben Max und ich. Ist doch ganz einfach!



In dem Streit geht es ums liebe Geld und Politik. Die widerspenstigen Drei waren mit der Preisgeldaufteilung und der Nachfolgeregelung für den Inhaber der kommerziellen Rechte, Bernie Ecclestone, nicht einverstanden. Ihnen werden nun eventuell Kompensationszahlungen für ihre geringeren Anteile am Preisgeld 1997 angeboten. Ab 1998 könnten sie wieder vollberechtigte Mitglieder im Kreis der bisherigen Signatoren werden.

## Magnussen geht nochmal zur Schule

Nachdem Jan Magnussen in seinen ersten beiden Grand Prix für Stewart nicht gerade brilliert hat, schickte ihn sein Teamboß Jackie Stewart auf die Strecke von Oulton Park. Der Schotte jagte seinen dänischen Fahrer in einem Ford Mondeo über die Piste in Cheshire und gab vom Beifahrersitz aus Ratschläge. Jan fand die Idee am Anfang wohl nicht ganz so lustig...



## QUERBESCHLEUNIGUNG

CLONS UND HELDEN

**E**ine ganz normale Entwicklung: Erst fasziniert uns der Chemiebaukasten, später sind es die bunten Mixgetränke. Und heute? Da mischen wir uns den Formel 1-Fahrer der Zukunft selbst. Ein schottischer Wissenschaftler macht's möglich. Dolly Sache, diese Klonerei. Erst das Schaf, dann der Hirte. Aber Vorsicht: Fragen Sie den Arzt ihres Apothekers nach Risiken und Nebenwirkungen. Auch Embryologen können falsch liegen.

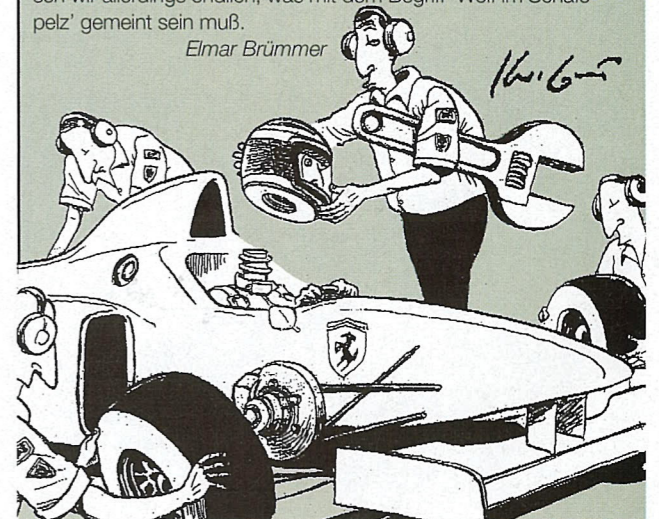
Hochexplosiv, was da im Heimlabor entstehen kann. Es wird empfohlen, sich streng ans Rezept zu halten. Man nehme: Damon Hills Augenbrauen (Sind das denn zwei? – Anm. d. Red.), die Nase von Alain Prost, das Kinn von Michael Schumacher, den Bauch von Nigel Mansell, die Beine von Giovanna Amati – und das Kleinhirn von Jean Alesi. Ein echter Traumtyp, dieser Prototyp. Oder?

Jedenfalls ist er so in Serie gegangen. Die GP-Fahrer wurden gleich auf Vorrat produziert. Ein Pilotenwechsel bringt zwar effektiv wenig – schließlich besitzt unser neugeschaffener Sportsmann ungefähr so viel Individualität wie der Inhalt eines Eierkartons – doch irgendwie muß die Sache ja für den Zuschauer interessant bleiben. Es darf getauscht werden. Damit nichts schiefeht, gehört zu jeder Boxencrew künftig ein Gentechniker. Um Verwechslungen im menschlichen Ersatzteillager vorzubeugen, ist der geklonte Rennfahrer um die hohe Stirn von Ron Dennis bereichert worden. Mittels des dort platzierten Strichcodes kann das dazugehörige Computerlesegerät den richtigen Mann zur richtigen Zeit aussuchen. Wir können zwischen einer weichen und einer harten Mischung wählen sowie einer zusätzlichen Regenvariante (mit Profil).

Selbstverständlich hat die FIA das Kontingent der Auswechselfahrer bereits auf 28 pro Rennwochenende beschränkt, der fürs Qualifying und Rennen verwendete Typ muß nach dem freien Training bestimmt werden. Neu im Reglement ist, daß die Wagen nach dem Rennen samt Fahrer zur technischen Abnahme in den Parc fermé geschoben werden müssen.

Letzten, noch unbestätigten Meldungen aus den Forschungszentrum in den Highlands zufolge soll dort bereits an einer de luxe-Ausführung gearbeitet werden. Das Projekt trägt nicht mehr die Bezeichnung 'Dolly', sondern den Codenamen 'Bernie'. Nun wissen wir allerdings endlich, was mit dem Begriff 'Wolf im Schafspelz' gemeint sein muß.

Elmar Brümmer



## Ross Brawn

LEHRT DER NEUE TECHNISCHE DIREKTOR FERRARI DIE SIEGERFORMEL?

### Wie entwickelt sich Ihr Italienisch?

Eher schleppend, denn ich habe nur zwei Stunden wöchentlich Unterricht.

### Wann fiel die Entscheidung, zu Ferrari zu wechseln?

Im Juli oder August des letzten Jahres. Wir arbeiteten bei Benetton an einem neuen Auto, und ich hatte den Eindruck, Flavio gegenüber jeden meiner Schritte rechtfertigen zu müssen. Nach fünf Jahren und zwei WM-Titeln wollte ich mich nach neuen Herausforderungen umsehen, und ich wollte eine neue Umgebung, einfach ein neues Betätigungsfeld. Man lebt schließlich nur einmal.

### Welche Rolle hat Michael Schumacher dabei gespielt?

Eine sehr wichtige. Mein Vertrag geht über drei Jahre, und Michael war es sehr wichtig, daß es eine langfristige Geschichte wird. Meine Verhandlungsposition wäre eine ganz andere, eine schwierigere gewesen, wenn er das Team Ende dieser Saison verlassen hätte.

### Was sind Ihre ersten Eindrücke von Maranello?

Das Tolle ist, daß alle fundamentalen, alle wichtigen Zutaten vorhanden sind. Ferrari steht ja in einem nicht ganz so guten Ruf – allerdings zu unrecht, wie ich meine. Ich kann nicht beurteilen, wie das in der Vergangenheit war. Zur Zeit gibt es aber in den Schlüsselpositionen echte Top-Leute wie Jean Todt und nun auch Giorgio Ascanelli, der vorher bei McLaren war. Rory Byrne ist mit an Bord, was auch sehr gut ist. In Maranello mangelte es zuvor ein bißchen an einer Person, bei der alles Technische zusammenläuft.

### Wie genau meinen Sie das?

Es ist extrem wichtig, daß Leuten ihre Fragen beantwortet werden, daß sie wissen, warum sie was machen sollen, wie sie dabei vorgehen sollen und bis wann es fertig sein muß. Solche Dinge lassen sich nicht mal so eben telefonisch besprechen. Wenn jemand meinen Rat möchte, kann er direkt auf mich zugehen. Er möchte dann oft nur wissen, ob er sich in die richtige Richtung bewegt. Giorgio hat die Rennseite gut betreut, aber so ein Mann hat im Design und in der Herstellung bisher gefehlt. John Barnard war da einfach regional zu weit entfernt.

**„Nichts gegen Jean oder Gerhard, aber Michael ist in der Lage, auch Rennen zu gewinnen, bei denen es keiner für möglich hält“**

### Worin sehen Sie Ihre Stärken?

Ich kann mich glücklich schätzen, zu einer Zeit begonnen zu haben, als Designer noch alles machten; und das machte ich bei Arrows, ebenso wie bei den Jaguar-Sportwagen. Heute sind das alles unterschiedliche Jobs mit unterschiedlichen Funktionen. Damals war ich sowohl im Windkanal wie am Reißbrett und auf der Strecke. So etwas gibt es heute kaum noch. Ich würde immer noch liebend gerne ein Auto entwerfen, kann das aber nicht, da zuviele andere Sachen zu kurz kämen.

### Was würden Sie am allerliebsten machen?

Ich mag Aerodynamik. Im Windkanal habe ich auch angefangen, und zwar bei Williams, wo ich damals an den Ground-Effect-Autos mitwirkte. Das hat mir viel Spaß gemacht, und es war eine aufregende Zeit. Heute ist alles technischer ausgerichtet.

### Ab wann wird Ferrari wieder ganz vorne mitmischen?

Wir werden dieses Auto nicht mit Gewalt verändern. Nichts bestimmtes daran ist schlecht. Das Problem ist, daß es nicht meins ist. Ich versuche deshalb, Ideen einzubringen, die mir vertraut sind – um dann zu sehen, was sie bewirken.

### Was sind die Erwartungen für dieses Jahr?

Wir möchten besser abschneiden als letztes Jahr. Manchmal rutschen einem Siege aber auch einfach aus den Händen, nur weil man Pech hat. Bei Benetton ist uns das letztes Jahr ein paar Mal passiert. Nichts gegen Jean oder Gerhard, aber Michael ist in der Lage, auch Rennen zu gewinnen, bei denen es keiner für möglich hält.

### Wie kommen die Italiener mit so vielen Gastarbeitern in Führungspositionen klar?

Es sind auch einige italienische Landsleute in höheren Positionen. Luca di Montezemolo meinte dazu, wenn er einem Italiener einen Job geben kann, würde er das liebend gerne tun, wenn nicht, muß man eben jemand anders finden. Damit kommen also alle klar. Bei Benetton hatten wir außer Briten auch Franzosen, Deutsche... In einer großen Firma sollte das kein Problem sein.

### Sind Sie ein Ferrari-Fan?

Nicht im Sinne eines Fanatikers. **1**

## Profiltiefe ausgebuht

In *F1 Racing* 2/97 veröffentlichten Sie unter der Überschrift EIGENARTIG den Leserbrief eines Nordlichtes aus Baden (eigenartig!), der die Kolumne RÜCKSPIEGEL verriß, die Gerhard Berger jeden Monat beisteuerte. Gerhard Berger ist für viele der Insider der Szene. Er ist am längsten im Geschäft und hat alle Höhen und Tiefen durchlebt. Wenn ich das Fahrerlager so vor meinem geistigen Auge Revue passieren lasse, dann ist er wohl die einzige menschliche Größe im Zirkus überhaupt. Es kann nicht hoch genug bewertet werden, daß jemand nach so vielen Jahren in diesem ehrgeizigen und kampfbetonten Geschäft ein liebenswerter, fröhlicher und natürlicher Mensch geblieben ist, der seine Gedanken offen ausspricht und nicht vor lauter Strategie und Taktik ins charakterliche Nichts zerfließt.



Er ist ein menschlicher Lichtblick in einer Formel-Welt, die – so sieht es aus – sogar ihren Nachwuchs klont und auf Punkte und Rundenzeiten reduziert.

Es drängt sich mir die Frage auf, ob sich der Schreiber des eigenartigen Briefes auch bis in die Königsklasse seiner beruflichen Karriere hochdienen konnte, sich dort seit weit über zehn Jahren behaupten kann und außerdem

auch noch immer im oberen Drittel zu finden ist. 'Es ist doch schon sehr eigenartig', daß ein Mann, der wahrscheinlich – genauso wie die meisten von uns – im beruflichen Mittelfeld hängengeblieben ist, sich so weit

versteigen kann, daß er öffentlich eine Persönlichkeit ausbuht, von deren sportlichen Fähigkeiten er selbst meilenweit entfernt ist, von deren charakterlicher Profiltiefe er nur träumen kann.

CHRISTA RICHTER, HAAR

## Keke zur Rettung?

Zum Thema Fernsehübertragungen kann ich mich nur Dr. Warneke (TV – AU WEH in *F1 Racing* 4/97) anschließen! Leider, leider hat man ja kaum Alternativen zu den RTL-Übertragungen. Wenn ja noch ein fachkundiger Mann (oder eine Frau) kommentieren würde, wäre die Werbesendung mit F1-Kurzeinblendungen noch halbwegs zu ertragen. Keke Rosberg wäre meiner Auffassung nach der Fachmann; dies hat er ja als ITC-Kommentator bei VOX mit Burkhard Bechtel und Maren Braun im letzten Jahr bewiesen!

RENATE SAMBALÉ,  
BOVENDEN-LENGLERN

## Sinnlos

Es hat doch keinen Sinn, daß sich so viele Leute auf RTL die Formel 1 anschauen, wenn sie später sowieso nur darüber meckern. Warum holen sie sich nicht den DF1-Decoder oder gucken gleich IndyCar? Jochen Mass & Co. wissen sicher viel mehr über die Formel 1 als manch anderer, egal wie

viele Fachzeitschriften die Leute lesen, die nur über RTL meckern. Am besten sollten solche Leute den Ton ausstellen und selber (fachmännisch) kommentieren.

JENS HELING,  
NEUKAMPERFEHN

## Verschandelte Optik

Wenn man sich das diesjährige F1-Feld ansieht, kommt einem die Frage, ob denn nur noch die Werbung das Design der Autos bestimmt. Manche Designer machten sich die Mühe, die Werbung und das Auto aufeinander abzustimmen, so daß das Ergebnis ansehnlich wurde (McLaren), aber den meisten schien es nur darum zu gehen, möglichst viel Werbung am Auto anzubringen, so daß man vor dem Ergebnis nur noch die Augen schließen möchte. Der Benetton ist mit Abstand das am meisten verschandelte Auto mit dem Rot, das überhaupt nicht zu dem sonstigen Design paßt. Und die beiden neonfarbigen Hype-Schriftzüge am Williams beleidigen das sonst übliche Williams-Design. Da bleibt mir am Ende nur die Frage: Muß das wirklich sein?

CHRISTINA RAMM, E-MAIL

## Ein Wort zu Alan Jones und Elmar Brümmer

Wie kommt Alan Jones (GASTSPIEL in *F1 Racing* 3/97) dazu, Schumacher einen „kleinen, arroganten Schnösel“ zu nennen, ohne es irgendwie zu begründen? Hat er ihn überhaupt schon einmal persönlich kennengelernt? Ich möchte es bezweifeln. Und nur aufgrund von ein paar Interviews im Fernsehen kennt man noch keinen Menschen!

Was Elmar Brümmer's Kolumne QUERBESCHLEUNIGUNG angeht, finde ich den Vergleich der McLaren mit den ADAC-Pannenfahrzeu-

gen dermaßen an den Haaren herbeigezogen, daß es schon fast peinlich ist. Und Ferrari: von wegen Notarzwagen! Sind wir doch froh, daß es überhaupt Sponsoren gibt (die halt auch eine Gegenleistung wollen!), denn sonst gäbe es nämlich gar keine Formel 1 mehr!

THOMAS STURM,  
@STEPNET.DE

Durch ein technisches Versehen entfiel bei der Kolumne QUERBESCHLEUNIGUNG das Hinweischild 'Vorsicht, Satire!'

## Danke Niki...

Es ist doch immer wieder ein Wunder, wie 'unparteiisch' Niki Lauda in den sogenannten Formel 1-Vorberichten seine Kommentare zum aktuellen Geschehen abgibt. Sachlich erfährt man alles Wissenswerte über Schumi und Schumi. Schön, vielen Dank! Aber was erwarte ich eigentlich, hier im Schumi-Land? Wahrscheinlich sollte ich mich viel lieber schämen, kein Schumi-Schumi-Anhänger zu sein, anstatt auf Berichte über nichtdeutsche Piloten zu hoffen. Bei so viel Objektivität bereitet es doch große Freude, sich vor den Rennen bei RTL von Niki Lauda informieren zu lassen. Gott sei Dank, daß es für den Fan auch noch andere Informationsquellen gibt.

Danke Niki!

STEFANIE MIETHE,  
GRÄFENHAINICHEN

## Deutsche Rhetorik?

Mit Verwunderung habe ich nach dem Grand Prix von Australien in sämtlichen Zeitungen nachlesen können, daß die McLaren-Boliden von einem deutschen Motor angetrieben werden. Während der sieglosen Zeit von McLaren-Mercedes lag's am Chassis, am Team und an den Fahrern; kaum wird ein Sieg eingefahren, liegt's am deutschen Motor.

Hurra, drei Deutsche auf dem Treppchen – zwei Motoren und ein Schumi.

BIRGIT BUCKO, LÜBECK

## Deutsche Wertarbeit?

Wie kommt ganz Deutschland nach dem Australien-GP auf die Idee, die Mercedes-Wertarbeit und deren wohlverdienten Sieg so lautstark zu feiern? Konstruiert wurde der V10 doch von einem Schweizer – Mario Illien –, zusammengeschaubt wurde er bei einer Firma mit Sitz in England – Ilmor Racing. Gefahren wurde das Auto des englischen Teams McLaren von einem Schotten. Das Chassis kam aus England, die Reifen aus den USA.

Beim W196 von 1955 kam dagegen das komplette Paket – inklusive Continental-Reifen – aus einem Land. Heute nicht. Das ist ja auch nicht schlimm, nur sollten sich die Medien doch bitte dieses patriotische Auf-die-eigene-Schulter-klopfen sparen.

OLAF STEINMANN,  
SCHWABING

## Favorit heißt Villeneuve

Ich weiß gar nicht, warum alle Welt so tut, als würde die diesjährige Weltmeisterschaft nur zwischen Schumacher und Frenzen ausgetragen, die erwarte ich eher auf den Rängen drei bis fünf.

Meiner Meinung nach kann der diesjährige Weltmeister nur Villeneuve heißen, schließlich hat er das beste Auto und ist mit Abstand der beste Fahrer im Feld. Er war schon letztes Jahr einer der dominierenden und hätte ja schon das erste Rennen locker gewinnen können. Da er diesmal alle Kurse kennt, fällt der Nachteil der Unerfahrenheit, den er letztes Jahr noch hatte, weg, und seinem WM-Titel sollte deshalb eigentlich nichts im Weg stehen.

SEBASTIAN HEIN  
@T-ONLINE.DE

# BOXEN-O-TON

## Diplomaten-Diplom

„Sicherheit ist auf jeden Fall das wichtigste, aber wenn du Rennfahrer werden willst, denkst du nicht an das Geld, das du verdienen könntest, sondern an die Herausforderung und den Nervenkitzel, dich am Limit zu bewegen...“

Jacques Villeneuve zum Thema Sicherheit

„Wer total auf Nummer sicher gehen will, sollte vielleicht lieber auf dem Jahrmarkt Autoscooter fahren...“

Mika Salo zum Thema Sicherheit

„Als ich in Australien zu der Fotosession mit allen Fahrern lief, meinte jemand zu mir: 'Du brauchst dich nicht zu beeilen, es macht nichts, wenn du als letzter kommst'. Worauf ich antwortete: 'Nix da, dieses Jahr ist es Damons Job, Letzter zu sein!'“

Eddie Irvine

„Eine Ein-Stopp-Strategie wäre nur drin gewesen, wenn ich auf den Felgen gefahren wäre – oder auf Bridgestones...“

Michael Schumacher nach dem Grand Prix von Brasilien

„Das Kämpfen und Überholen hat Spaß gemacht. Du hast das Gefühl: Ich bin wieder dabei!“

Gerhard Berger zu seinem zweiten Platz in Sao Paulo

„Es war schon nicht schlecht, ein blauweißes Auto hinter sich zu haben, aber wir waren einfach beide zu weit hinten, da war es kein gutes Gefühl für beide...“

Ralf Schumacher über seinen Mönchengladbacher Verfolger beim Brasilien-GP

Zusammengestellt von Inga Stracke, Grand Prix-Reporterin für die Radiosendung *pole position*

## UMSTRITTEN UND GEWAGT – UND DAHER AUF DEM PODEST

### Stoppt die Stopps!

Rennen werden heute nicht mehr nur durch schnelles Fahren gewonnen, sondern vor allem durch die Boxenstrategie. Dies allerdings auf Kosten der Spannung.

Die Spannung beschränkt sich heute vielmehr darauf, wer wann und wie oft in die Box kommt. Ich habe dafür einen Lösungsvorschlag, der anfangs zugegebenermaßen etwas kompromißlos klingt: Das Verbot von Reifenwechseln und des Nachtankens. Dadurch würde sich die Zahl der Boxenstopps enorm verringern, da nur noch gestoppt werden darf, wenn am Auto ein Defekt vorliegt. Der eine oder andere mag jetzt sagen, daß das gewisse Probleme aufwirft, Stichwort Reifenverschleiß. Ich denke jedoch, daß die Reifenhersteller keine Schwierigkeiten haben dürften, Pneus zu entwickeln, die über eine volle Renndistanz halten. Die Fahrer wären damit auch gezwungen, schonender mit den Pneus umzugehen.

Was zur Folge hätte, daß die Geschwindigkeiten sinken, vor allem in den Kurven – und darum ist man in der Formel 1 ja bemüht.

Die Frage des Benzinmangels dürfte gar nicht erst entstehen, da bis 1994 die Autos auch ohne nachzutanken das Rennen überstehen mußten.

ROMAN SCHÜTZ, BERLIN



Boxenstopps – eine Einlage auf Kosten der Spannung?

**A**uf zum IRL-Rennen nach Phoenix – nicht weil ich ein Fan von Ovalen bin oder weil die Ende 1995 von Indianapolis 500-Besitzer Tony George gegründete Indy Racing League-Serie, für die Formel 1 von Bedeutung wäre. Das Interessanteste an der IRL ist, daß sie eine verheißungsvolle Zukunft hat: Sie ist eine NASCAR-Serie für Einsitzer – eine kosteneffiziente Meisterschaft, die neue Talente belohnt statt sie zur Kasse zu bitten. Sie ist eine anspruchsvolle Serie, in der die Preisgelder einer schlechten Saison die Hälfte der Ausgaben decken (und sie in einer guten Saison übersteigen) und gegen deren zugegebenermaßen nicht riesige tech-

zu entwerfen. Anderson war 1989 Stefan Johanssons Formel 1-Renningenieur bei Onyx. Das Team war damals politisch unter Beschuß und voller Probleme, aber Ken und Stefan arbeiteten leise weiter und produzierten in der zweiten Saisonhälfte ein Set-up, das ihnen in Portugal einen dritten Platz einbrachte. Und dieser Erfolg war nicht geschenkt: Das Auto war den ganzen Tag über schnell.

Anderson hat außerdem eine Handvoll Indy 500-Rennen für Roger Penske und George Bignotti gewonnen. Anfang der neunziger Jahre hatte er die Idee, eine Konstruktionsfirma aufzubauen und in ihr die besten Chassisbauer und Maschinenschlosser der Formel 1 zu vereinen. Seit nunmehr sechs Jahren bedienen sich alle

und die Flügel nur zum Feintuning benutzt werden. Der beste Beweis hierfür sind IndyCars und waren – bis zur letzten Regeländerung – auch die Formel 1-Boliden.

Im Juli 1996 begann Anderson mit der Entwicklungsarbeit am G-Force-Chassis, und im September nahm er die Konstruktion in Angriff. Einen Zeitplan, den auch Dallara, Auftragnehmer für den zweiten Chassistypen, in etwa einhielt. Der dritte Konstrukteur, Riley & Scott (bestehend aus dem Design-Veteranen Bob Riley und dem ehemaligen McLaren-Ingenieur Mark Scott) werden im Laufe dieses Jahres in die IRL einsteigen.

Dann die Motoren. Der erste Schritt war die Verbannung der in der IndyCar-Serie verwendeten Turbo-

Mai dieses Jahres sollen etwa einhundert dieser Motoren verfügbar sein.

Die Nissan-Motoren werden von Nissan USA in Kalifornien entworfen, entwickelt und produziert. Der kluge Kopf dahinter ist der ehemalige BMW-Ingenieur Hans Hermann. In Phoenix wurde auch Heini Mader gesehen, was natürlich sofort den Verdacht erregte, die Bayern seien nun dabei, in die IRL einzusteigen. BMW? Die Verlockung heißt natürlich Indy.

Der Grundstock sieht also so aus: Man investiert etwa ein Drittel eines CART-Budgets (oder ein Viertel eines klei-

## Über den Tellerrand geschaut

nische Palette (drei Chassistypen, zwei Motortypen, zwei Reifentypen) immer noch jede Einmarkenformel (wie z. B. die Formel 3000) langweilig aussieht.

Im Moment hat die IRL aus der Sicht von Teammanagern und Fahrern aber auch noch ein anderes Merkmal: Sie wird rund um den Globus von all jenen abgelehnt, die meinen, etwas vom Motorsport zu verstehen. In den Augen dieser Leute ist sie eine hinterwäldlerische Version der IndyCar-Serie (jetzt CART) und/oder die Art von dreister, je-mehr-desto-besser Rennfahrerei, die das genaue Gegenteil der Formel 1 ist. Wenn die Formel 1 – ich zitiere – „niveauvoll und exklusiv“ ist, dann ist die IRL – ich zitiere wieder – „derb und gewöhnlich“. Es heißt, man soll Aktien kaufen, wenn der Kurs niedrig ist, und ich schätze, daß im Fall IRL jetzt der Zeitpunkt gekommen ist. In naher Zukunft werden auch die glühendsten Formel 1-Anhänger die Vorzüge der IRL verstehen.

Ich habe mich das erste Mal ernsthaft mit der IRL beschäftigt, als ich hörte, daß Ken Anderson den Auftrag erhalten hatte, einen der Chassistypen

Topteams der Formel 1 – einschließlich Ferrari und Williams und seit neuestem auch das Stewart-Team – der Dienste von Ken Andersons Firma G-Force. Als Tony George 1995 die Idee zur IRL-Serie hatte, war Anderson der erste Ingenieur, den er zu Rate zog. Und das ist genau der Grund, warum die IRL in den kommenden Jahren Erfolg haben wird.

Die Vorgabe von George lautete, ein kostengünstiges Auto zu bauen: 400.000 Mark für das Chassis und 100.000 Mark für den Motor. Das bei Reynard eingeholte Angebot für das Chassis lag bei etwa 480.000 Mark, aber Anderson war überzeugt, daß er es auch für 400.000 DM kriegen würde – plus 15% Aufschlag für Ersatzteile und universelle Motoraufhängungspunkte, die ohne weitere Hilfsmittel verschiedene Motorentypen aufnehmen würden.

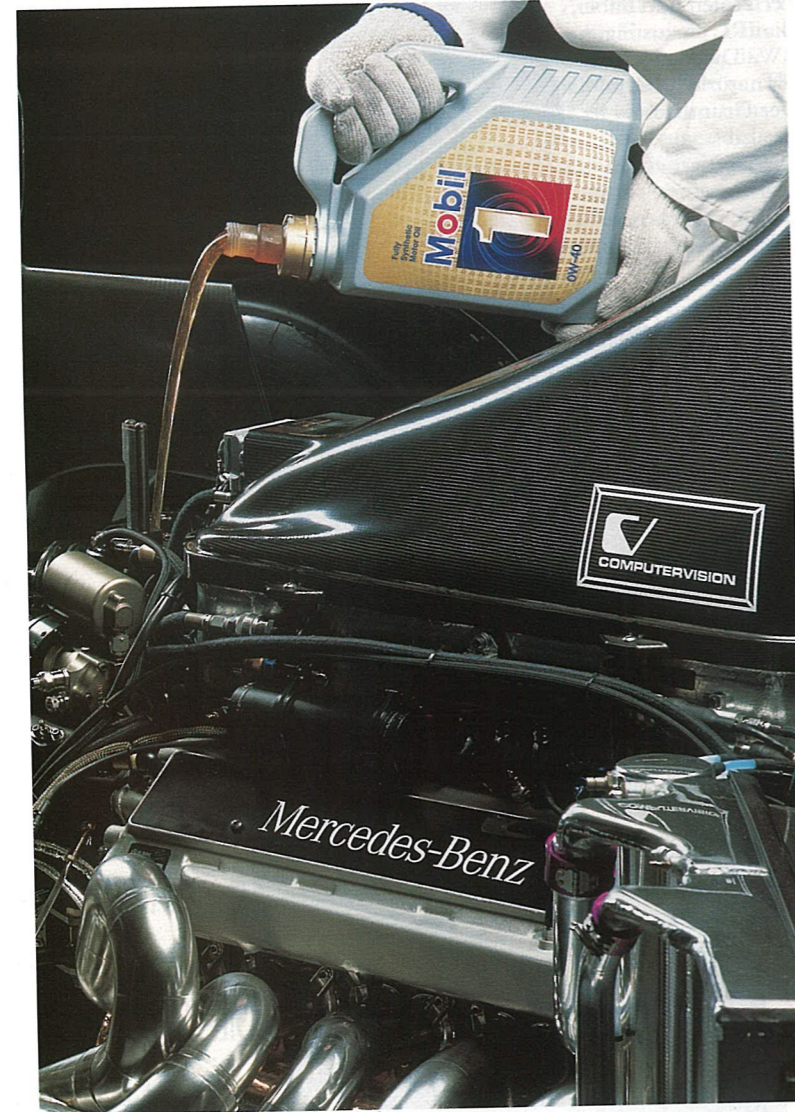
Er verlangte auch, daß der Abtrieb hauptsächlich von den vorderen und hinteren Flügeln produziert werden solle und nicht vom Chassis. Und so sollte ein Rennwagen auch sein. Die Probleme fangen erst an, wenn der Abtrieb vom Chassis generiert wird

motoren. Die Zuschauer wollen Motorengeheul hören, während sie anstehen, um Eintrittskarten zu kaufen, und das ist bei den CARTs schon lange nicht mehr möglich. Problematisch ist auch, daß die Motortechnologie eine ganze Rennserie zerstören kann, wenn sie nicht kontrolliert wird. Aufregende Rennsituationen in der Formel 1 gibt es doch erst dann, wenn Autos mit gleichwertigen Motoren gegeneinander kämpfen. Und wenn es von den guten Motoren nur wenige gibt, dann leidet das Renngeschehen.

Als nächstes müssen Rennmotoren in der Herstellung und im Unterhalt billig sein. Nur so stellt man sicher, daß Firmen wie General Motors und Nissan Geld in die IRL investieren und ihre Serien-V8-Motoren, die mit maximal 10.000 U/min laufen, zur Verfügung stellen oder Aufträge zur Entwicklung von Motoren vergeben. Tom Walkinshaw konnte sich einen dieser Aufträge sichern. Der Aurora-Motor, benannt nach der Flaggschiff-Serie von General Motors, wurde von seinem Ingenieur Geoff Goddard, ehemals bei Cosworth, entworfen. Bis



VON MAN-  
CHER RENN-  
SERIE KÖNNTE  
DIE FORMEL 1  
NOCH EINIGES  
LERNEN. ZUM  
BEISPIEL VON  
DER IRL...



Leistung erleben

Stärke spüren

Sicherheit haben



**Mobil 1**  
Erfahren Sie den Unterschied

nen Formel 1-Budgets) und erhält sofort die Hälfte davon in Form von Preisgeldern zurück. Die Autos und Motoren haben – im Gegensatz zu den geleasteten CART- und F1-Motoren – einen hohen Wiederverkaufswert. Alle Rennen werden zur besten Fernsehzeit live übertragen. Wenn man unter diesen Bedingungen keine Sponsoren finden kann, die für die andere Hälfte der Ausgaben aufkommen, dann sollte man nicht im Renngeschäft sein.

Auftritt Kenny Bräck. Schnell, sponsorenfreundlich und im letzten Jahr Zweiter der Formel 3000-Meisterschaft. Er wäre in dieser Saison garantiert eine interessante Ergänzung in der Formel 1 gewesen, aber mit seinem Sponsorenbudget von nur 5 Millionen Mark

hätte er höchstens ein Drittel der Rennen bestreiten können. Also setzte er sich in ein Flugzeug nach Amerika und ging Klinken putzen. Kurze Zeit später rief ihn Rick Galles an und bat ihn, seinen verletzten Fahrer Davey Jones zu ersetzen.

Innerhalb kurzer Zeit erlebte Bräck die Verwandlung vom potentiellen Rennpensionär zum bezahlten Top-Team-Fahrer. Was bedeutet, daß die IRL bereits so gesund ist, daß sie es Teams wie Galles erlaubt, ihre Fahrer nach Fähigkeit und nicht nach Geldbeutel auszusuchen, und das sogar in Europa. Entgegen landläufiger Meinungen sucht die IRL die Beteiligung der Europäer, und sie plant auch – etwas später – die Austragung von Rennen auf Straßenkursen. Die Wahl fiel zunächst auf Ovale, die in Bau und Unterhalt billiger sind.

In Phoenix führte Bräck 27 Runden lang, bevor er in eine Mauer fuhr. Den Sieg holte sich ein junger Bursche, der eine Hypothek auf sein Haus aufgenommen hatte, um ein Dallara-Chassis und einen Nissan-Motor kaufen zu können. An diesem Sonntag im März veränderte sich die Karriere von Jim Guthrie schlagartig. Hätte er ein Indy Lights- oder ein Formel 3000-Rennen

gewonnen – was ihn mehr gekostet hätte –, dann wäre die Anerkennung seiner Leistung verschwindend gering gewesen. Dank Phoenix wird nun auch Guthrie bald zu den bezahlten Fahrern gehören.

Die IRL füllt die Lücke zwischen der Formel 3000 und der Formel 1. Sie funktioniert, weil das Basiskonzept stimmt: Sie ist erschwinglich, anspruchsvoll, und selbst die Preisgelder für hintere Plätze decken noch die Hälfte der Betriebskosten ab. Außerdem ist die Serie ein Produkt aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten, und das hatte in letzter Zeit Grund genug, sich zu empfehlen. Jacques Villeneuve avancierte in seiner CART-Zeit zum potentiellen Grand Prix-Sieger.

Was aber wichtiger ist: Wir haben es hier mit einer Rennserie zu tun, die auf Kostenkontrolle basiert, damit also auf einem Konzept, das CART-Teambesitzern völlig fremd ist. Ganz zu schweigen von unseren Freunden in der Formel 1. Ich glaube, daß mittelfristig eine Generation nachwachsen wird, die ungläubig fragen wird: „Haben Formel 1-Teams früher wirklich 250 Millionen Mark pro Jahr ausgegeben, um zwei Autos siebzehn mal ins Rennen zu schicken?“ Und das wird das Verdienst der IRL sein.

Von dem Konzept der Indy Racing League kann sich, so meine ich jedenfalls, fast jede Rennserie eine Scheibe abschneiden. Es gibt hier Methoden, die auf der ganzen Welt angewandt werden könnten.

Könnte man an der Wall Street IRL-Aktien kaufen, so würde das *Wall Street Journal* sicher vermelden: „Momentan günstig und unterbewertet. Kaufen.“

**Die IRL-Serie funktioniert, weil das Basiskonzept stimmt: Sie ist erschwinglich, anspruchsvoll und operiert nach einer guten Gleichung...**

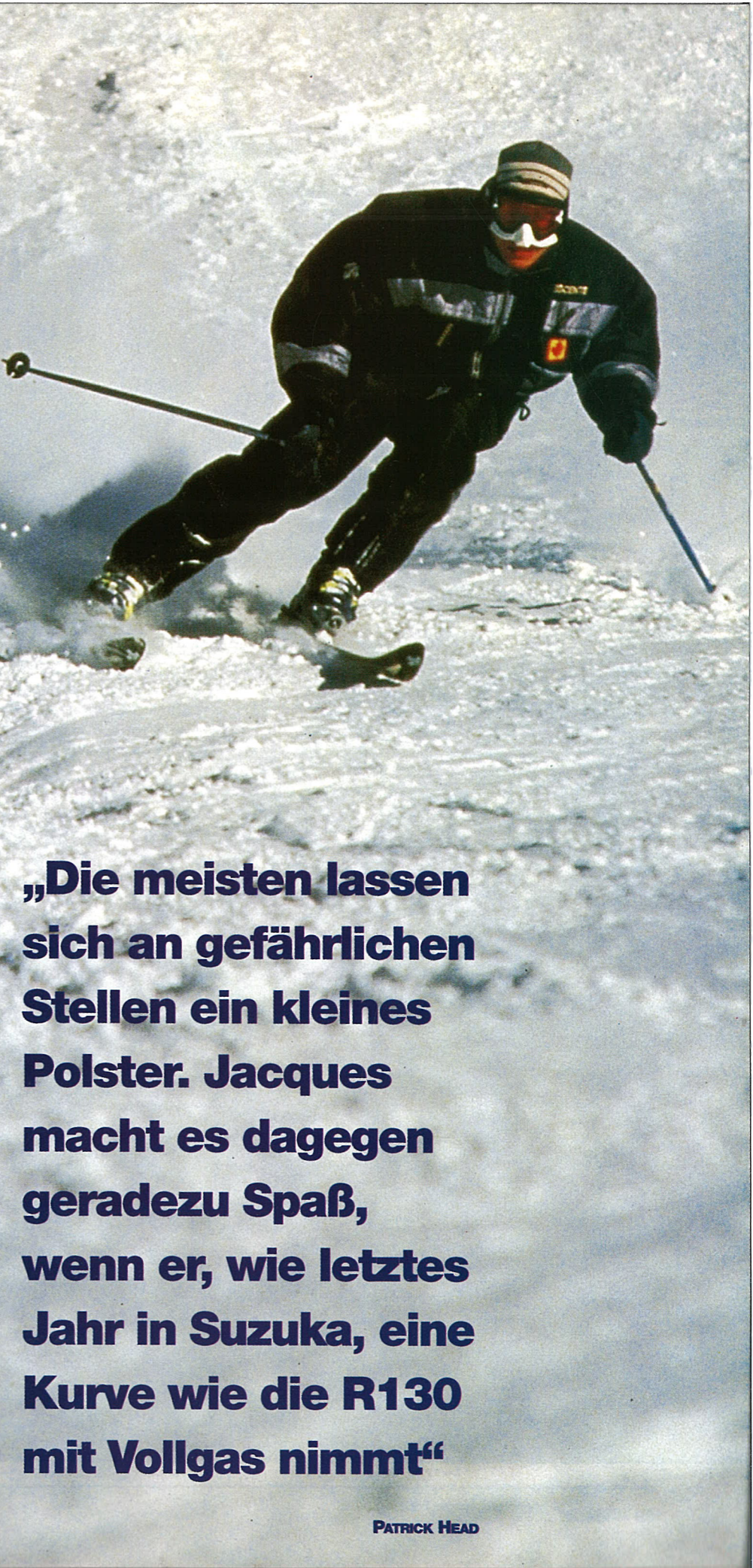
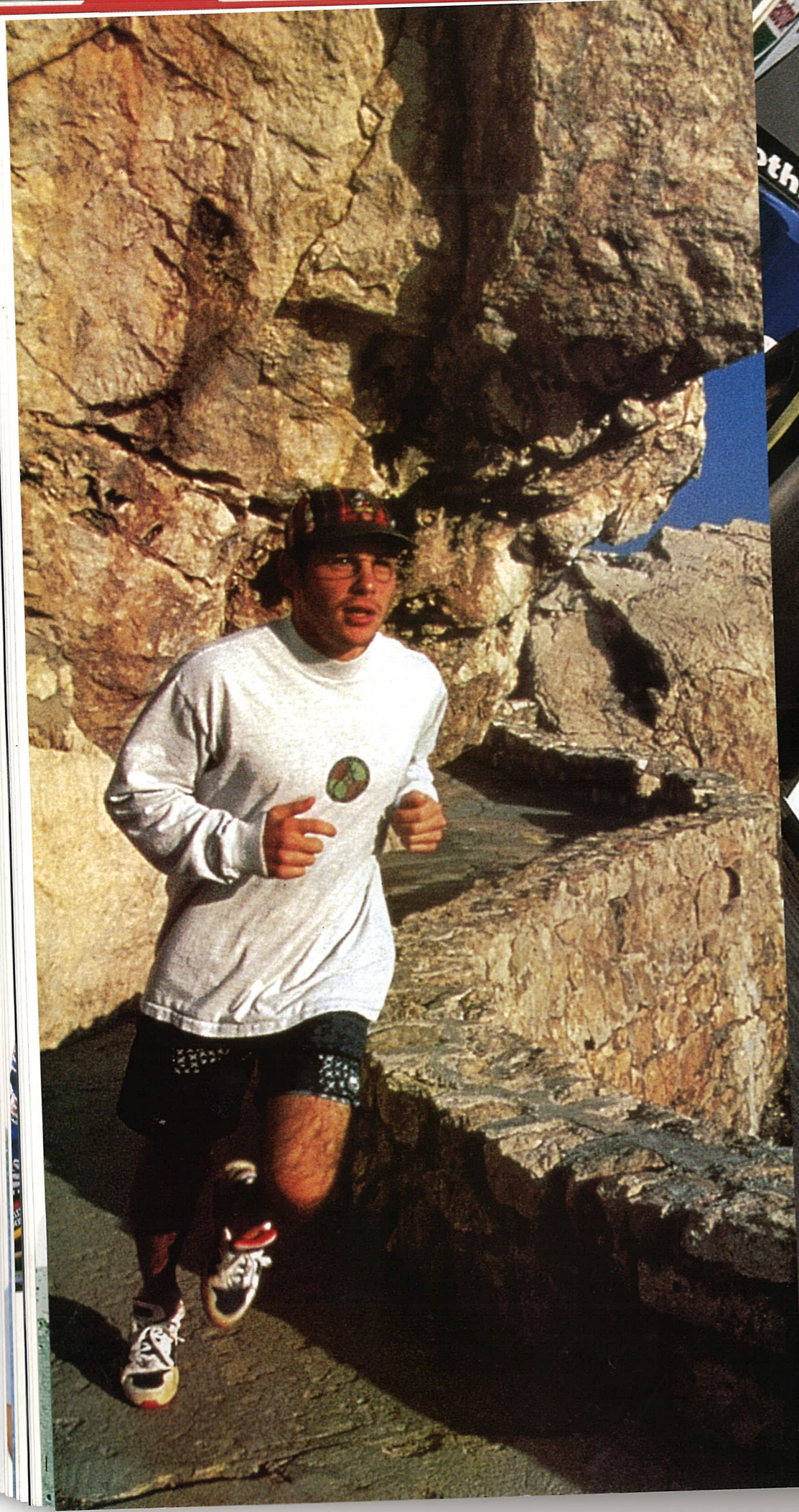


Dafür  
geh'  
ich...

bis ans  
**Limit**



IN SEINER ZWEITEN  
FORMEL 1-SAISON WILL  
JACQUES VILLENEUVE  
NUR EINS: WELTMEISTER  
WERDEN. EGAL WIE



**„Die meisten lassen sich an gefährlichen Stellen ein kleines Polster. Jacques macht es dagegen geradezu Spaß, wenn er, wie letztes Jahr in Suzuka, eine Kurve wie die R130 mit Vollgas nimmt“**

**PATRICK HEAD**



Visier hoch, Auto zurück, Jacques kann sich nach einer weiteren fliegenden Runde zurücklehnen. Oben: Auf Skiern ist das Bild nicht so anders...

EERUARD ASSET, G. GRANSANTI - SYGMA



**J**acques Villeneuve ist zierlich, fit und hat kein Gramm Fett zuviel. Wenn man ihn so sieht, könnte man das Gegenteil vermuten. Das Hinterteil seines Overall hängt irgendwo zwischen Hintern und Knien, und die Klettverschlüsse seiner Rennschuhe springen beim Gehen von Seite zu Seite. Struwelpeter läßt grüßen.

Addiert man zum Engagement und Talent des Mannes noch ein Werkzeug wie den Williams FW19, schon hat man einen der – wenn nicht *den* – Formel 1-Weltmeisterschaftsfavoriten 1997. Ist Jacques Villeneuve aber wirklich gut genug? Er selbst sagt, daß der Druck ihn nicht juckt. Es ist ihm wichtiger, dafür zu sorgen, daß seine Fans recht behalten, als die Zweifler zu belehren, die meinen, ihn nur deshalb im begehrtesten F1-Cockpit zu sehen, weil er über Trumpfkarten wie IndyCar-Titel und Legendarer Vater verfügt.

Frank Williams hat öffentlich zugegeben, daß er von Villeneuves erstem Halbjahr in der Formel 1 nicht sonderlich beeindruckt war. Andere bemängeln an ihm, daß der – als der am besten vorbereitete F1-Neuling aller Zeiten – im Qualifikationsduell mit 12:4 und im Siegeduell mit 8:4 von Damon Hill geschlagen wurde. Die Frage, ob das Ayrton Senna oder Michael Schumacher in derselben Situation auch passiert wäre, darf gestellt werden. Andererseits ist es eine verdammt gute Leistung, bis zum letzten Rennen um den Titel zu kämpfen, gegen einen Mann, der nach vier Jahren Williams auf dem Höhepunkt seiner Leistungsfähigkeit war.

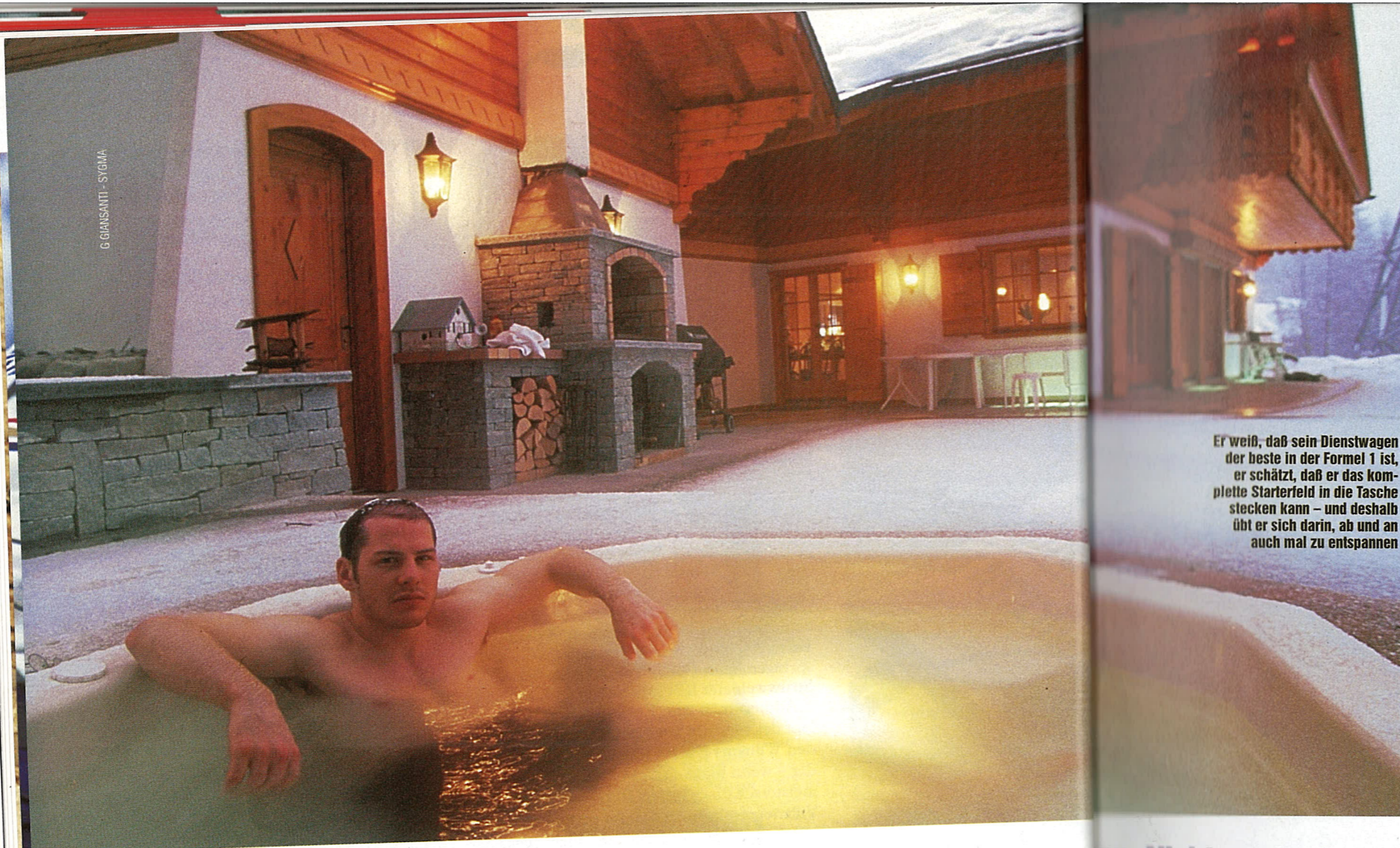
Als ich kürzlich ein Foto von Jacques Villeneuve gesehen habe, habe ich mich in Erinnerungen verloren, Erinnerungen an seinen Vater. Was fällt einem zu Gilles ein? Als erstes ein rotes Auto, permanent gegengelenkt; dann ein dreirädriger Fer-

rari T4 inmitten dänischer Dünen. Und schließlich der Sieg eines Doppeldecker-Busses beim Grand Prix von Spanien. Die Erinnerung an eine Legende, die beste ihrer Zeit. Ein Mann von irrsinniger Schnelligkeit. Dann fällt einem ein, daß Jody Scheckter den letzten Fahrertitel auf Ferrari holte, einen Titel, den Villeneuve verdient hatte – und hätte einstecken sollen. Aber wenn man die Geschichtsbücher aufschlägt, dann stellt man fest, daß Gilles Villeneuve in seiner ersten vollen Saison bei Ferrari, 1978, Carlos Reutemann im Qualifikationsduell mit 4:12 unterlag. Und daß Scheckter ihn im Jahr darauf mit 7:6 bezwang. Meister fallen nicht vom Himmel – auch wenn Kerpens berühmtester Michael das vielleicht anders sieht.

Der Ruf von Jacques Villeneuve hatte schon vor seinem ersten Formel 1-Rennen dafür gesorgt, daß alle Welt einen coolen, berechnenden Typ in der Art eines Alain Prost erwartete. Aber wir stellten bald fest, daß der Williams mit der Nummer 6 viel quirliger war als der mit der Nummer 5 – daß sein Fahrer am Steuer viel beschäftigter war. Villeneuve liebt ein steifes, lebendiges Auto, dessen Heck er auf der Strecke dann schon irgendwie in den Griff bekommt. „Ich mag es, wenn das Heck leicht ist, damit ich die Frontpartie nicht zu sehr unter Druck setzen muß“, erklärt er. „Natürlich darf es nicht so leicht sein, daß man anfängt, seitlich zu driften, denn das kostet Zeit.“

„Am Limit“ ist einer der Begriffe, der bei Villeneuve schnell fällt. Entgegen der anfänglichen Vermutungen ist eben doch eine Menge Vererbung mit im Spiel. Und wen wundert's? Als Jacques ein kleiner Junge war und sein Vater für Ferrari fuhr, bewegte der den Familien-Fiat ständig am Limit. Standstreifen dienten als dritte Spur und das Quietschen der Reifen war ein Dauergeräusch. Joann Villeneuve fügte sich auf dem Beifahrersitz grimmig ihrem Schicksal, während der Filius auf dem Rücksitz jede Bewegung des Autos in vollen Zügen genoß. Jacques mag manchmal kühl und berechnend sein, aber er läßt es auch ganz gern mal jucken.

„Damon“, meint Patrick Head, Technischer Direktor bei Williams, „ist ein geschickter, berechnender Fahrer mit einer großen Portion Prost. In schnellen Kurven hat Alain Prost immer die Risiken abgeschätzt und sich dann ein kleines Polster gelassen. Nicht etwa, weil er Angst gehabt hätte – F1-Fahrer haben keine Angst –“



Er weiß, daß sein Dienstwagen der beste in der Formel 1 ist, er schätzt, daß er das komplette Starterfeld in die Tasche stecken kann – und deshalb übt er sich darin, ab und an auch mal zu entspannen

## „So bin ich aufgewachsen: Alles, was ich bisher getan habe, ist, ans Limit zu gehen. Nicht nur im Sport. Ich treibe mich solange an, bis ich gewinne“

sondern weil man, wenn zwei Räder auf dem Asphalt sind und zwei im Kiesbett, ganz nahe an einem schweren Unfall entlangsegelt. 1993 ist es ein- oder zweimal vorgekommen, daß Alain von Damon an seine Grenze getrieben wurde, so daß er ein bißchen von seinem Polster hergeben mußte. Ihm gefiel das nicht, und wenn er danach aus dem Auto stieg, kaute er immer an seinen Fingernägeln. Die meisten Fahrer lassen sich an gefährlichen Stellen ein kleines Polster. Jacques macht es dagegen geradezu Spaß, wenn er, wie letztes Jahr in Suzuka, eine Kurve wie die R130 mit Vollgas nehmen kann. Er hatte sich das zum Ziel gesetzt, und nachdem er sich in 1.38,90 Min. qualifiziert hatte, meinte er zu mir: 'Ich hab' Dir doch gesagt, daß sie voll geht.' Und ich: 'Nein, das geht nicht.' Aber die Telemetriedaten zeigten tatsächlich, daß er vor der Kurve nicht vom Gas gegangen war. Damons Linie zeigte einen Knick, er hatte sich ein Polster gelassen.“

Darauf angesprochen, lacht Villeneuve nur. „Yeah. Nachdem Patrick den Gaspedal ausschlag gesehen hatte, checkte er auch noch, ob ich vor der Kurve gebremst hatte. Hatte ich aber nicht. Er wollte einfach nicht glauben, daß ich es geschafft hatte. Das war lustig. Ich kann aber garantieren, daß ich wirklich am Limit war. Vermutlich bringt so etwas nur eine Zehntelsekunde, aber es tut einem verdammt gut. Und deshalb mache ich so was.“

Villeneuve, meint sein Manager und Vertrauter Craig Pollock, fährt genau so Ski. „Wir waren im Winter Ski fahren, zusammen mit zwei Mädels, von denen die eine zweifache Abfahrtsweltmeisterin der Junioren ist. Wir fuhren eine breite, steile Abfahrt hinunter und plötzlich bog Jacques nach rechts von der Piste ab. Er machte einen Satz von zehn Metern durch die Luft, fuhr in den Wald hinein und machte nochmals einen Rechtsknick. Ich dachte, was er kann, kann ich auch“, lächelt Pollock, der

immerhin ein gelernter Skilehrer ist. „Aber Jacques wußte genau, wo er hinfuhr, denn er hatte diesen Weg vorher schon mal ausprobiert. Vor mir tauchte auf einmal ein Baumstumpf von etwa einem Meter Höhe auf. Jacques wußte, daß er da war. Ich überschlug mich, konnte mich wieder aufrichten und dachte schon, ich sei davongekommen. Aber dann riß ich mir die Wade auf. Und während ich so dalag und Qualen litt, konnte sich Jacques vor Lachen nicht mehr einriegeln. Das ist typisch Jacques. Das Problem war, daß ich abseits der Piste lag, und um wieder zum Lift zu gelangen, mit dem ich ins Tal fahren konnte, mußte ich etwa zweihundert Meter durch Pulverschnee laufen. Und wie reagierte Jacques? Er fragte, ob ich okay sei, winkte und rief zum Abschied: 'Wir sehen uns im Chalet!'“

Genauso wie Jacques' Kritik an den Sicherheitsvorkehrungen in der Formel 1 wecken solche Ereignisse bei vielen den Verdacht, der Mann suche

ein Leben am Limit – ohne viel Rücksicht auf andere. Aber was Sicherheit angeht, so will er nicht mißverstanden werden. Sein Standpunkt ist: Je sicherer, desto besser – aber bitte nicht auf Kosten der Spannung. Denn darum dreht sich seiner Meinung nach alles.

Der Abschaffung der Slicks und der Einführung schmalere Autos steht er skeptisch gegenüber. „So macht man die Rennen nicht spektakulärer. Ich befürchte, daß der Sport zum Zirkus verkommt, wenn Risiko und Spannung immer mehr ins Hintertreffen geraten. Es kann doch nicht die Lösung sein, Bodenhaftung wegzunehmen! Im Nassen gibt es doch nicht mehr Überholvorgänge als im Trockenen, und das nicht nur wegen der eingeschränkten Sicht. Die weichen Reifen in diesem Jahr geben einem in den Kurven ein bißchen mehr Halt. Das Auto bricht nicht mehr so leicht aus, und man kann ein wenig später und härter bremsen, was fürs Überholen gut ist. Okay, gelegentlich

verschätzt man sich vielleicht und kommt von der Ideallinie ab, so daß sich der gerade Überholte wieder vor einen setzt, aber grundsätzlich sind die weichen Reifen gut für die Rennen. Eine Reduzierung der Bodenhaftung würde dem nur wieder entgegenwirken. Schmalere Autos werden auf Geraden schneller sein, weniger Windschatten verursachen und dadurch Überholvorgänge erschweren.“

Nach seiner ersten IndyCar-Saison sagte Mark Blundell, daß die Formel 1 zwar die Königsklasse sei, er die Rennen auf der anderen Seite des großen Teichs aber vorziehe. Wie sieht das der Mann, der den Weg von der IndyCar-Serie in die Formel 1 ging? „Zunächst einmal ist es ungeheuer schwierig, die Spannung eines Rennens auf einem Oval zu überbieten. Daran wird sich nie etwas ändern. Aber auch auf den Straßenkursen der Indy-Serie läßt es sich viel einfacher fahren als in der Formel 1. Die Autos sind in etwa alle gleich, und deshalb gibt es immer Gruppen von Fahrern, die gegeneinander kämpfen – solange, bis einer einen Fehler macht, und dann gibt es eine Menge Schrott.“

Sich an einer Menge Schrott zu erfreuen, ist nicht Villeneuves Ziel für die neue Saison. Er will so schnell wie möglich eine große Distanz zwischen

rem Schützling einen witzigen Dreh: Villeneuve würde vermutlich auch nur des Rennfahrens wegen Rennen fahren. „Ich würde auch ohne das Geld fahren, aber nicht bei all dem Druck. Andererseits gäbe es ohne das Geld wohl keinen Druck. Dann würde ich mein Geld anderswo verdienen und könnte mich wohl nicht so aufs Rennfahren konzentrieren...“

Mit dem Druck auf der Rennstrecke kommt der Kanadier gut zurecht, die PR-Seite, von der ihn seine Manager so effektiv wie möglich abzuschirmen versuchen, ist für ihn nur eine leidige Pflicht. „Die Presse ist eine Sache, okay, aber diese vielen Verpflichtungen abseits der Rennstrecke gehen mir wirklich auf die Nerven. Da hängt es ganz von meiner Tagesform ab, wieviel ich davon ertragen kann. Ich bin doch nicht hier, um Werbung zu machen, sondern um Rennen zu gewinnen. Was das angeht, muß ich versuchen, das im letzten Jahr Gelernte zu verbessern. Der Vorteil ist, daß ich jetzt die Strecken kenne und mich mit Jock von vornherein aufs Set-up konzentrieren kann. 1996 mußten wir manchmal Damons Set-up übernehmen, und das hat meinen Rennen nicht gut getan.“

Villeneuve spricht ungern über seine Rivalen, und er weiß, daß Prognosen zum Titelgewinn gefährlich sein kön-

n. Aber er ist bereit zuzugeben, daß Schumacher „sehr konkurrenzfähig und aggressiv“ ist. Und daß sich Damon „ganz gut schlägt“. Aber er will niemanden beurteilen. „Es ist unmöglich, eine Voraussage zu treffen. Und es ist auch nicht fair zu sagen, daß alle außer Michael Schumacher Idioten sind. Denn das stimmt einfach nicht. Er ist ein absoluter Spitzenfahrer, okay, aber es gibt auch noch andere.“

Während Jacques so spricht, spürt man eine Selbstsicherheit an ihm, die verdeutlicht, daß er davon überzeugt ist, dieses Jahr das komplette Starterfeld in die Tasche stecken zu können. Auch wenn er dafür ans Limit gehen muß. „So bin ich aufgewachsen“, sagt er. „Alles, was ich bisher getan habe, ist, ans Limit zu gehen. Nicht nur im Sport. Ich treibe mich solange an, bis ich gewinne, oder, wenn es keine Gegner gibt, bis ich mit dem Ergebnis zufrieden bin. Bei mir dreht sich alles ums Vorantreiben und Verbessern.“

An dem Geschäftssinn von Pollock und Julian Jakobi, die sich um die kommerzielle Seite von Villeneuves Karriere kümmern, gibt es nichts zu rütteln. Aber, und das verleiht den so geschäftstüchtigen Managern und ih-

DARREN HEATH

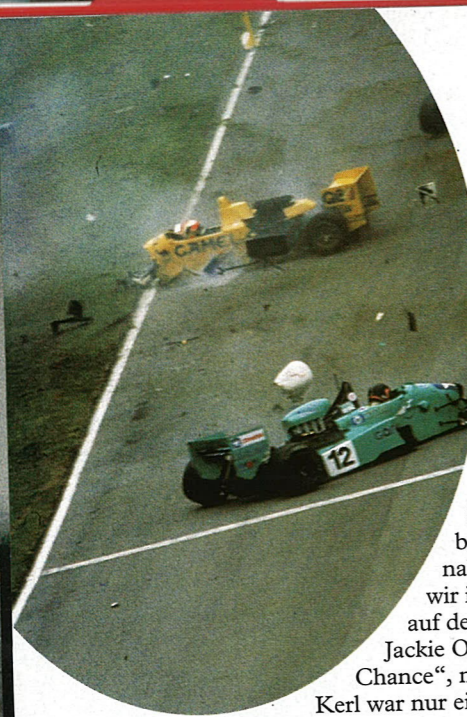
# Wie **sicher** ist die Formel 1?

TROTZ DER EINWÄNDE VON JACQUES VILLENEUVE UND BERNIE ECCLESTONE HAT TONY DODGINS SEINE ZWEIFEL

Ich glaube, in der Formel 1 wird in Sachen Sicherheit ein wenig übertrieben. Wir sind jetzt schon zwanzigmal sicherer als früher. Wenn es einen anderen als Ayrton getroffen hätte, dann würde man wahrscheinlich nicht soviel Wind machen.“ Diese Worte waren jüngst bei der Vorstellung des neuen Williams FW19 zu hören. Sie kamen aus dem Mund von Jacques Villeneuve. Er befürchtet, die neuen Regeln für 1998 könnten die Formel 1 noch langsamer machen. Dabei ist sie seiner Meinung nach jetzt schon zu langsam. Prinzipiell vertreten auch Bernie Ecclestone und einige andere diese Meinung. Nur gilt es zur Zeit als nicht angebracht, das auch klar und deutlich zu sagen.

Wie sicher ist die Formel 1 aber tatsächlich? ▶

Die GP-Prozession in Melbourne 1997: eine Parade mit 88 potentiellen Mordwaffen – und das beinhaltet nur die freistehenden Bäder...



Ich erinnere mich noch genau daran, wie ich Samstagabend in Imola '94 Richtung Tosa-Kurve ging. Roland Ratzenberger war Stunden zuvor tödlich verunglückt. Ob einem das paßt oder nicht, zum Job des F1-Berichterstatters gehört es, sich vor Ort umzusehen; Unfallorte sind da keine Ausnahme. Karin Sturm, Deutschlands wohl bekannteste Formel 1-Journalistin, ging mit mir. Als wir in der Tosa standen und auf den Boden starrten, joggte Jackie Oliver vorbei. „Keine Chance“, meinte er. „Der arme Kerl war nur ein Passagier. Nichts hätte ihn in dem Moment retten können.“

Wir schauten auf den schmalen Grasstreifen zwischen Asphalt und Betonmauer und konnten – angesichts Ratzenbergers Geschwindigkeit von 320 km/h – nur nicken. Auf dem Weg zurück zur Boxengasse bemerkte Karin, wie ungerecht das Leben doch sei. „Er hatte doch gerade erst angefangen“, sagte sie immer wieder. Ratzenberger war so ein charmanter Kerl; und so glücklich, seinen Traum von der Formel 1 verwirklichen zu können...

Als wir die Tamburellokurve erreichten, sprachen wir gerade darüber, wie glücklich die Formel 1 sich schätzen könne, zwölf Jahre lang keinen tödlichen Unfall bei einem Grand Prix erlebt zu haben – seit Gilles Villeneuves Unfall im Mai 1982 in Zolder. Weder Karin noch ich waren damals vor Ort. „Stell' Dir vor, wie das wohl war“, meinte ich. „So, als würde es heutzutage Ayrton treffen.“ „Sag nicht sowas“, erwiderte Karin. Sie gehörte zu den größten Bewunderern von Senna. Sie schrieb damals auch an einem Buch über ihn. Bevor wir weitergingen, tauschten wir noch ein paar Worte über die geringe Auslaufzone in der Tamburellokurve aus.

Ein Jahr nach Sennas Tod habe ich mir die Strecke von Imola nochmals angesehen. Die Betonmauern, fand ich wieder, sind für die 300 km/h schnellen High-Tech-Geschosse der neunziger Jahre einfach nicht mehr zeitgemäß. Mehr als ein Vierteljahrhundert nach der ersten Mondlandung muß es doch geeignetere Mittel geben.

**Oben: Herbert und Grouillard kommen sich '88 in Brands Hatch in die Quere. Unten: Gugelmins fliegen der March in Frankreich '89. Abknickende Radaufhängungen können zu einer erheblichen Gefahr werden (siehe Kreis)**

Aber von den vielen Vorschlägen und Ideen, die der FIA unterbreitet wurden, stellten nur wenige eine Verbesserung gegenüber den Reifenstapeln dar. Beispielsweise die mit Luft gefüllten Kissen, die beim Grand Prix von Monaco ausprobiert werden sollen (siehe F1 Racing 4/97, pit-stop).

Bisherige Tests mit dem Luftpolsterzaun verliefen vielversprechend. Zugleich ist es aber äußerst schwierig, Hochgeschwindigkeitstests damit durchzuführen. Vor dem Grand Prix von Monaco sollen aber noch weitere Vergleichstests mit einem Formel 3000-Auto stattfinden, bei denen die Daten von verschiedenen Arten von Reifenstapeln mit Luftpolsterzäunen und Reifen-Schaumstoff-Kombinationen verglichen werden sollen. Das Tempo, mit dem der Ernstfall simuliert wird, beträgt allerdings lediglich 110 km/h.

### „Mit Abdeckungen zwischen den Rädern würde aus der Formel 1 ein Kartwettbewerb...“

JOHNNY HERBERT

Aber auch wenn Luftpolsterstapel einen Aufprall abdämpfen können, so sind sie kein Schutz gegen sich lösende und wie Geschosse umherfliegende Räder. Wie 1980 in Hockenheim, wo Mike Thackwell bei einem Formel 2-Rennen in der ersten Kurve von der Strecke abkam, aber auf dem Gas blieb und Sand mit auf die Piste zurückschleppte; auf dem Sand drehte sich Derek Warwick, wobei er in die Absperrung schoß und dabei ein Rad verlor; das Rad sprang in die Fahrtrinne des jungen Österreichers Markus Höttinger, der auf der Stelle tot war. Der Unfall wurde als außergewöhnliches Ereignis abgetan. Zugegeben, solche Unfälle passieren nicht oft. Trotzdem stellen sie ein Risiko dar, das vermeidbar ist. Wer sagt, daß die Räder unverkleidet sein müssen? Bei der räumlichen Nähe der Autos zueinander und der Größe der Reifen? Kein geringerer als Michael Schumacher setzte sich vor einigen Jahren für die Verkleidung der Reifen ein.

Und wo wir gerade bei vermeidbaren Risiken sind: Wer sagt eigentlich, daß der Kopf eines Fahrers aus dem Cockpit ragen muß? Ist dieses Risiko wirklich nötig? Wäre eine Art Käfig um den Kopf herum nicht sicherer?

„Der exponierte Kopf ist doch kein Problem“, winkt Johnny Herbert ab. „Ein Käfig? Um Gottes Willen nein. Dann könnten wir ja gleich die DTM zurückholen. Selbst mit so einer Art Käfig besteht immer noch die Gefahr, daß man

AUTOSPORT, IPA

Der erste kluge Besserwisser.  
Weil er auch schweigen kann.



Das Navigationssystem von Alpine nutzt die beste Technologie, die Sie sich wünschen können. Es registriert mit einem Gyroskop jede Kurve, mißt exakt jeden Meter zurückgelegte Wegstrecke und empfängt mit einer winzigen Satellitenantenne die zeitsynchronen Signale des Global Positioning Systems, GPS.

Im Abgleich mit der elektronischen Karte auf CD weiß das Alpine System auf wenige Meter genau, wo Sie sich befinden – oder wohin es Sie lotsen soll.

Eine freundliche Stimme leitet Sie. Und schweigt, wenn Sie wollen. Dann zeigt der Monitor, wie es weitergeht. Sie erreichen pünktlich Ihr Ziel. Mit einem Lächeln.

Navigation mit Alpine. Nichts ist klüger.

**ALPINE**

Car Audio and Navigation Systems

DISCOVER THE FUTURE OF  
MOBILE MEDIA

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

sich darin verfängt, daß man stranguliert oder sogar enthauptet wird. Das gleiche gilt für Reifenverkleidungen. Das wäre nicht mehr Formel 1. Verrückte Unfälle wird es immer geben. Seit Patrese in Estoril '92 haben wir doch keine schlimmen Reifenberührungen mehr erlebt (Außer Christian Fittipaldi in Monza '93 und Brundle in Melbourne '96 - Anm. d. Red.). Mit Abdeckungen zwischen den Rädern würde aus der Formel 1 ein Kartwettbewerb, wo innen überholt und der Gegner mit der Stoßstange aus dem Weg geräumt wird. Die Designer würden sich über Abdeckungen wahrscheinlich freuen, weil sie damit etwas mehr Abtrieb schaffen könnten."

**N**eben der Sicherheit der Fahrer liegen den Machern der Formel 1 natürlich auch die Zuschauer am Herzen. Die beste Methode, zu vermeiden, daß ein Reifen in die Zuschauermenge geschleudert wird - wie beim Startunfall an jenem schwarzen Wochenende in Imola und beim GP-Finale in Japan '96 - ist, dafür zu sorgen, daß sich die Räder bei einem Unfall nicht lösen; und gleichzeitig keine zusätzliche Gefahr für die Fahrer darstellen.

Eine der Thesen nach Ayrton Sennas Unfall war, daß der Querlenker das stabilste Teil der Aufhängung gewesen war. Er hat das Rad festgehalten, das dadurch nach oben schwingen konnte und Ayrton am Kopf traf. Die Querlenker wurden seither so verändert, daß sie bei einem Aufprall am Radende brechen; und zwar hauptsächlich dann, wenn sie sich im Kompressionszustand befinden. Man muß sie daher in diesem Bereich schwächer machen als im Spannungszustand. Neu ist außerdem in diesem Jahr, daß die vorderen, unteren Gelenke einen Knickwinkel der Aufhängungsteile von 60° zulassen, ohne daß irgendetwas bricht.

Soweit der Schutz der Fahrer - und der Zuschauer - gegen abbrechende Teile. Aber wie sieht es mit der Absorbierung des Aufpralls aus? Kohlefaser gilt seit vielen Jahren als die große Errungenschaft in Sachen Sicherheit. Diesem Material haben es viele Fahrer zu verdanken, daß sie unverletzt Unfälle überstanden haben, die früher unweigerlich zu Verletzungen geführt hätten - und sehr wahrscheinlich auch zu Bränden. Allerdings gibt es Ausnahmen. Es ist das Verdienst der modernen Medizin, daß Johnny Herbert heute noch fährt. 1988 hatte er bei einem F3000-Rennen in Brands Hatch einen Unfall, der die Karriere manch eines anderen beendet hätte. Er schlug in die Reifenstapel auf der linken Seite der Strecke, drehte sich zurück - und direkt in die Fahrlinie von Olivier Grouillard. Den wiederholten Einschlägen war die Crashstruktur der Kohlefaser jedoch nicht gewachsen.

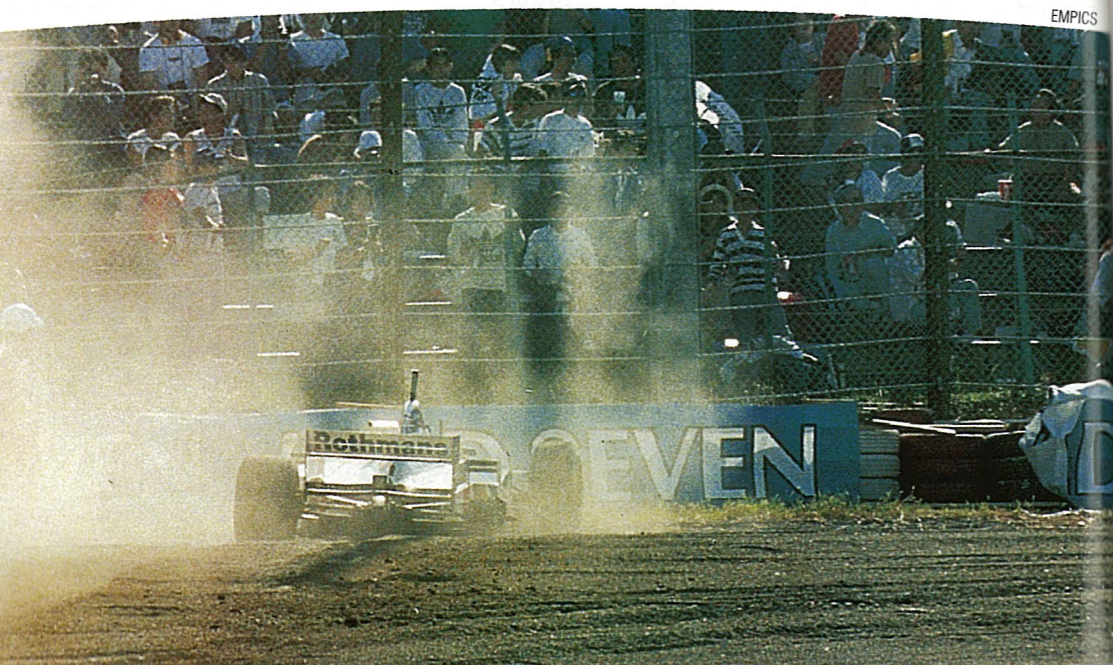
Von den Vorteilen der Kunstfaser konnte auch Martin Donnelly 1990 in Jerez nicht profitieren. Die Kohlefasertechnologie hat seither aber große Fortschritte gemacht. Kenner meinen, nicht nur die Struktur müsse heute viel höheren Ansprüchen gerecht werden, auch das Material selbst habe sich verändert. Das Material von Donnellys Lotus war sehr brüchig, hatte aber eine große Torsionsstabilität. Das entsprach damaligen Anforderungen. Die modularen Fasern von heute weisen sowohl eine große Festigkeit als auch ausreichende Torsionsstabilität auf.

Während Donnellys Chassis beim Aufprall geradezu zu explodieren schien, überstand Alessandro Zanardis Lotus den Unfall in Spa drei Jahre später sehr gut. „Ich glaube, diese 'doppelten Aufschläge' sind heute kein Problem mehr, die Autos halten das aus“, schätzt auch Herbert. „Wenn man an Zanardis Unfall denkt und an den, den Mark Blundell letztes Jahr in der IndySerie hatte, sieht man, daß die Strukturen heute viel fester sind. Die Kohlefaser an Martin Donnellys Lotus war noch wie Glas und zerfiel in tausend Einzelstücke. Mit dem jetzigen Sicherheitsstandard bin ich eigentlich sehr zufrieden. Ok, man könnte die Autos noch stabiler machen, aber bei einem Frontalaufprall würde man sowieso sterben, einfach durch die Wucht des Aufpralls. Zanardis Unfall war fast frontal, wirklich furchterregend, aber er kam davon. Allerdings glaube ich, daß nicht viel gefehlt hat. In so einem Fall muß das Chassis einfach ein wenig nachgeben. Aluminium gibt zuviel nach; das wird zusammengedrückt, und ein Fahrer überlebte irgendwie, oft mit Schnittwunden. Heutzutage absorbiert ein Chassis schon eine ganze Menge, und außerdem ist da ja auch noch der Schaumstoff.“

Womit wir wieder bei Villeneuve und seiner Meinung wären. In seinen Augen ist Herbert einer, der 'am Limit' war. Im großen und ganzen glaubt er, daß die Formel 1 auf dem richtigen Weg ist, aber er warnt vor allzu gravierenden Streckenveränderungen. „Der beste Rennwagen, den ich je gefahren bin, war der Turbo-Benetton kurz vor meinem Formel 3000-Unfall. Heute fahren sich die Autos leichter, aber es macht auch nicht mehr soviel Spaß. Doch wir müssen nur mal Sicherheitsaspekte berücksichtigen, und solange wir es damit nicht übertreiben, haben wir kein Problem. Letzten Endes ist es eben eine Sportart wie Boxen: Wir wissen, daß wir uns in Gefahr begeben, und wir sind bereit, es zu tun. Bei Ayrton war das nicht anders. Ich glaube, daß er das, was jetzt passiert, nicht gewollt hätte. Er wußte um die Risiken, wie wir alle. Deshalb finde ich, daß wir sie reduzieren sollten, aber bitte ohne dabei zu übertreiben.“

EMPICS

In Suzuka löste sich beim GP-Finale '96 Villeneuves Hinterrad vom Auto und sprang Richtung Publikum. Ein zweiter Sicherheitszaun bewahrte die Zuschauer vor einer Katastrophe



Michael Schumacher und sein Ferrari-Team fahren die leichtesten Räder der Formel 1. Von BBS. Und eine ganze Reihe anderer Teams macht es genauso. Jetzt fehlen eigentlich nur noch Sie. Wie wäre es mit einem Boxenstopp? Die Technik aus dem Motorsport erwartet Sie beim BBS-Partner. Wir sagen Ihnen, wo. BBS Kraftfahrzeugtechnik AG, Schiltach, 0 18 03-22 93 65.



<http://www.bbs-ag.com>

Bei Ferrari

Wo findet man die leichtesten Räder?

Beim BBS-Partner



Das RS II-Rad



Das RC-Rad



Das RX-Rad



Technik aus dem Motorsport

# Lola:



1997 -  
1997



# Ein Team geht über den Jordan

ALS LOLA IN DIE FORMEL 1 EINSTIEG, SAGTEN KRITIKER DEM TEAM EIN ÄHNLICH KURZES SCHICKSAL WIE FORTI VORAUSS. ABER DAS AUS KAM SOGAR NOCH SCHNELLER...

**D**ie Situation ist schmerzhaft. Lola, eine der legendärsten Bastionen im Motorsport, hat in seiner nunmehr 39-jährigen Geschichte nahezu jede Rennserie irgendwann einmal dominiert – außer der Formel 1. Und nun wirft die Lola-Grand Prix-Mannschaft das Handtuch.

Der auf die Siege in Le Mans und Indianapolis gegründete Ruf der Firma verblaßt; stattdessen bleibt die Nichtqualifikation des enthusiastisch angegangenen Grand Prix-Auftaktes in Melbourne in Erinnerung. Lola hinkte beim Debüt den Schnellsten um ganze 11 Sekunden hinterher. Im GP-Mikrokosmos sind das Lichtjahre.

Augenblicklich sind 35 Mitarbeiter des Formel 1-Rennstalls gerichtlich dazu verpflichtet, keinerlei Informationen über das Programm des Teams auszuliefern. Damit bleibt die zentrale Frage offen: Warum wagte Lola überhaupt den Einstieg?

Da auch Lola-Gründer Eric Broadley schweigen muß, baten wir March-Mitbegründer Robin Herd um seine Sicht. March gewann als letzter Chassishersteller von Formelautos aller Klassen einen Grand Prix – Monza 1976.

Es ist noch kein 'Master' vom Himmel gefallen: 16 Wochen Vorbereitung auf die Formel 1 waren wohl doch etwas zu knapp...

„Eric hatte schon verloren, als er sich entschied, in die Formel 1 zu gehen“, glaubt Herd. „Es ist sehr traurig, daß es so enden mußte.“ Das Projekt war von Anfang an eine Zeitbombe, deren Explosion absehbar war.

Broadley war jener Kunden überdrüssig, die seine Chassis mit mäßigem Erfolg in der Formel 1 einsetzten – zuletzt 1993. Die Gründung seines eigenen Formel 1-Teams war für den 68-jährigen daher – trotz seines Alters – nur eine Frage der Zeit. Wenn sich eine gute Gelegenheit bietet, greift er zu. Als MasterCard einen Stück des F1-Kuchens wollte, griff er zu und ließ sich auf erste Handschlagvereinbarungen ein. Der Zeitpunkt hätte kaum ungünstiger sein können. Wie auch die folgenden Vorbereitungen...

Im November 1996 überzeugte Broadley die Chefetage von MasterCard davon, daß er pünktlich für den Saisonstart in Melbourne drei Autos bauen könne. In sechzehn Wochen. Das Projekt bekam grünes Licht. Das war der Anfang von Lola F1.

Auf diesen überstürzten Startschuß folgte noch ein schlechtes Zeichen: Die IndyCar-Serie, Lolas wichtigster Markt während der letzten fünfzehn Jahre drohte der Firma aus den Händen zu gleiten. Nach 28 Jahren kündigte der Importeur Carl Haas seine Mitarbeit. 1997 sollten nur fünfzehn Autos – 50% weniger als im Vorjahr – nach Amerika verkauft werden. Durch die Formel 1 konnte sich Lola weniger auf den wegbröckelnden US-Markt konzentrieren.

Aber man ließ sich nicht von dem damit steigenden Erfolgsdruck im F1-Feld beirren. Stattdessen wurde der frühere Lotus-Designer Chris Murphy für das F1-Programm angeheuert; allerdings nur, um neben Broadley die zweite Geige zu spielen. Noch unglücklicher ist der Umstand, daß das Auto vor seinem Debüt keinen Windkanal gesehen hat. Wer heute ernstgenommen werden möchte, kann so nicht in die Formel 1 einsteigen, geschweige denn erwarten, daß es klappt. Das Windkanal-Modell wurde fertiggestellt, als die Autos nach Australien verschifft wurden.

Entsprechend war das Handling des Lola 197/30 auf dem fünften Kontinent. „Wir hatten große Probleme“, klagte Ricardo Rosset. „Das Auto torpedierte die Geraden runter – das war geometrisch schon beeindruckend...“ Verbesserungen und Korrekturen waren ab Brasilien geplant, aber es kam nur mehr zu den Plänen.

„Ich habe vom Aus erfahren“, sagt Lolas anderer F1-Fahrer, Vincenzo Sospiri. „Als ich in einer brasilianischen Zeitung ein Foto von Ricardo sah. Da ich den Text nicht verstand, rief ich ihn sofort an, um ihm zu gratulieren, daß man ihm so viel Platz eingeräumt hatte. Und er sagte mir dann, daß das Gründe hatte, die nicht so schön waren...“

Die Art und Weise, wie Sospiri vom drohenden Ende erfuhr, war symptomatisch für die letzten Tage vor dem Grand Prix von Brasilien. Informationen wurden nicht nur schlecht ver-

breitet, sie blieben auch unklar. Sicher war letzten Endes nur, daß finanzielle Schwierigkeiten Lola zum Rückzug zwangen.

Der Rennstall hatte im Jahreshaushalt für 1997 25 Millionen Mark von MasterCard eingeplant. Die bis Brasilien anfallenden Kosten konnte Broadley vorstrecken, zum Teil mit einem 25-Millionen-Kredit. Als er in der Woche vor dem Brasilien-GP von MasterCard mit deren erster Zahlung lediglich 500.000 Mark erhielt, wußte er keinen anderen Ausweg als den Rückzug, um damit nicht mehr als 7,5 Millionen Mark Eigenkapital aus früheren Gewinnen von Lola Cars einzubüßen.

Aber auch für das Zögern von MasterCard gibt es einleuchtende Erklärungen. Der Konzern hatte nicht damit gerechnet, daß das F1-Team so sehr von ihm abhing. Als dann Rosset vier Tage vor dem Brasilien-GP in einem CNN-Fernsehinterview MasterCard beschuldigte, den Deal mit Lola vernachlässigt zu haben, staunte vor allem ein Zuschauer nicht schlecht: Bill Jacobs, Vize-Präsident von MasterCard. Die Probleme mit der Vermarktung des MasterCard-Lola-Rennclubs, der neue MasterCard-Kunden anlocken sollte, und das mehr als ernüchternde Ergebnis in Melbourne erleichterten Jacobs den Rückzug.

Alles schon dagewesen, raunte mancher in der Boxengasse, als sich die Garagentore schlossen. 1990 versuchte sich schon Lolas großer Chassis-Konkurrent Reynard in der Formel 1, bekam aber finanzielle Probleme.

„Wenn ein Kundenchassishersteller in die Formel 1 geht“, sagt Reynard-Direktor Rick Gorne, „braucht er eine entsprechende Infrastruktur. Lola hatte alles unter einem Dach, doch man braucht mehr: eine eigene F1-Abteilung, zwei Jahre Vorlaufzeit, viel Geld und Werksmotoren. Lola war zwar recht mutig, hatte aber keine der erforderlichen Voraussetzungen.“

Die Motivation für das Projekt bleibt unergründlich. Da es allen Ressourcen fehlte, liegt der Schluß nahe, daß der Verantwortliche keine Ahnung vom Niveau der Formel 1 hatte; das ist nicht ganz wie in der Formel Ford.

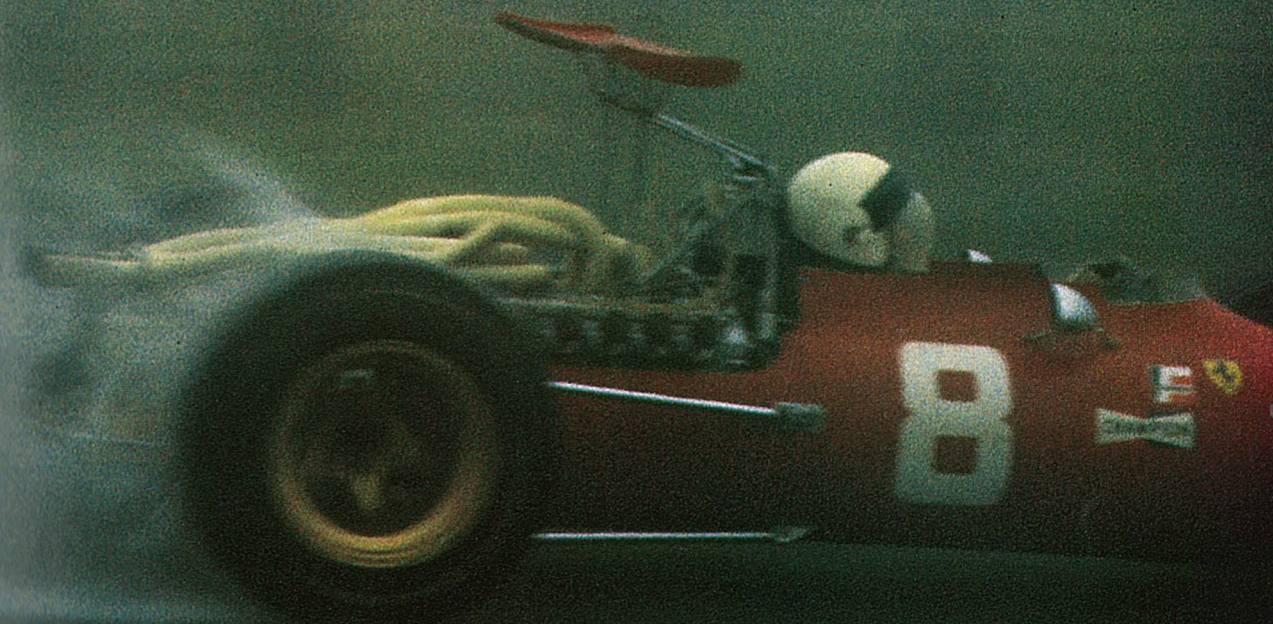
Eine Rückkehr Lolas scheint nicht ausgeschlossen, doch nur ein BWL-Genie könnte diese Aufgabe bewältigen. Am meisten profitieren könnte von diesem Fiasko Bernie Ecclestone. Lola führte die beiden nordamerikanischen Sponsoren MasterCard und Pennzoil in die Formel 1 ein, die bei anderen Teams einsteigen könnten. Vielleicht könnten sie den von Ecclestone seit langem geplanten US-Grand Prix ins Rollen bringen.

„Als Eric in Tränen Rosset anrief und den Rückzug bekanntgab“, so Robin Herd, „war es nicht das erste Mal. Schon 1985/86 waren unsere March im IndyCar-Bereich haushoch überlegen, und Mario Andretti wollte unser Chassis. Eric rief Teamchef Carl Haas an, drückte auf die Tränenrinne, und Haas blieb bei Lola.“

Aber diesmal gab es kein Bitten und Betteln – und deshalb auch keinen Grund, mit dem Weinen aufzuhören. ①

SIEBZIG JAHRE WIRD ER ALT – DER WELT-  
BERÜHMTE NÜRBURGRING. NOCH HEUTE  
LOCKT DER SAGENHAFTE KURS RENN-  
SPORTFANS UND AKTIVE AUS ALLER WELT  
AN. UND MIT UNTERBRECHUNGEN WERDEN  
AUCH SEIT SIEBEN JAHRZEHTEN  
GRAND PRIX-RENNEN IN DER EIFEL  
AUSGETRAGEN. GRUND GENUG FÜR EINEN  
RÜCKBLICK VON ALEXANDER VON WEGNER

# Grüne Hölle



## Geschwindigkeit und Kraft

Von Saugmotoren bis zu aufgeladenen Motoren, von den 151 PS eines Lotus-Climax 1961 bis hin zu den urgewaltig starken Vorkriegs-Kompressormotoren – die Evolution der Grand Prix-Autos verlief seit 1927 alles andere als gleichmäßig. Die Streckenführung des alten Nürburgrings blieb bis 1970 aber fast unverändert und existiert noch heute.

Geradezu verhalten erscheint eine der ersten gemessenen Geschwindigkeiten, das Tempo des Grand Prix-Siegers von 1931: Achille Varzi umrundete die etwa 28 Kilometer in 11,48 Minuten. 1939 legte Hermann Lang mit 9,52,2 einen Schnitt vor, der bis 1956 nicht mehr verbessert werden sollte. 1969 fiel die Marke erstmals auf unter 8 Minuten, und Niki Lauda wandelte im vierten Training 1975 mit 6,58,6 Minuten an der Grenze zum Nirwana.

Doch nackte Zahlen spiegeln die Leistungen der Fahrer nur ungenügend wider – von variierenden Streckenlängen nach zahlreichen Umbaumaßnahmen einmal ganz abgesehen. Was spielte sich 'da draußen' überhaupt ab? Konnten ewig neue Rekorde erreicht werden?

Schon früh waren die Autos viel zu schnell für die legendäre Achterbahn. Die Sprungkuppe am Brunnchen katapultierte seit jeher die Monoposti in die Luft, doch bereits Ende der Sechziger war ein neues Niveau erreicht: Der heutige Direktor eines jungen Formel 1-Teams, Jackie Stewart, setzte 1967 mit seinem BRM am Brunnchen so vehement auf, daß er sich die Ölwanne aufriß. Jim Clark, Graham Hill oder Pedro Rodriguez

beklagten ihrerseits bald gefährliche Aufhängungsschäden.

Eine der skurrilsten Begebenheiten widerfuhr allerdings Jochen Rindt. Als er in seinem Cooper-Maserati 1967 die Eifel nahezu mit Höchstgeschwindigkeit durchpfeilte, wurde er in seinem Sitz plötzlich nach oben gerissen. Da der Luftstrom unter seinen Helm geriet und sein Kopf nach hinten gedrückt wurde, konnte er nicht einmal mehr auf die Sitzfläche zurückrutschen.

Nicht auszudenken, welch gespenstisches Schauspiel die feuerspuckenden Turboprojektile später auf dem alten Kurs hätten inszenieren können – unter den 1000-PS-Monstern der Achtziger wäre das Urgestein der einstmaligen vulkanreichen Eifel gewiß bis in seine Grundfesten erschüttert worden.



Katapult ins Jenseits? Die Sprungkuppe am Brunnchen läßt die Autos spektakulär fliegen

## Zeit und Raum

„Als der Nürburgring geplant worden ist, muß ein vergifteter Gigant mit der Streckenführung beauftragt worden sein. Eine Runde auf dem Kurs herumgewirbelt zu werden, ist ein unvergeßliches Erlebnis. Immer wieder erstreckt sich die Fahrbahn bis in den Himmel, und ob dahinter eine Rechts-, eine Linkskurve oder ein Nichts kommt, weiß man erst oben auf dem Gipfel. Der Eifelkurs hinterläßt einen bleibenden Eindruck – so, als wäre er eine Art Taschenausgabe der Targa Florio, nur ohne die Schluchten.“ (W.F.Bradley, *The Autocar* 1931)

Im direkten Vergleich zu den 72 Kilometern des berühmten sizilianischen Straßenrennens erscheint die nur etwa ein Drittel so lange Eifelstrecke tatsächlich ein wenig kompakt.

Doch dieses bizarre Cocktail aus ursprünglich 175 Kurven, die aberwitzigen Höhenunterschiede von mehr als 300m und die Sprunghügel, die die Boliden regelrecht in die Luft katapultieren – das ist mehr als nur eine Westentaschen-Rennstrecke.

Die Vorstellungen von Zeit und Raum haben sich grundlegend verändert. Erachteten es die Teams noch in den zwanziger und frühen dreißiger Jahren als unverzichtbar, Ersatzreifen auf die schier endlosen Strecke mitzunehmen, so drehten sich die Kämpfe alsbald um wenige Sekunden bei den Boxenstopps.

Binnen vier Jahrzehnten purzelten die Rundenrekorde um stolze fünf Minuten. Aus der Reise durch die 12-Minuten-Ewigkeit wurde eine Hatz um Zehntel. Lag der Schnitt des GP-Siegers 1927 noch bei 102 km/h, so gelang es Regazzoni im Rennen 1975, dieses Tempo fast zu

verdoppeln – mit unglaublichen 192,8 km/h.

Freilich, der Vergleich ist müßig, denn ab 1971 sank die Zahl der Adrenalinstöße pro Runde drastisch: Im Sinne eines Kompromisses zwischen den Betreibern und den Fahrern, die ihren Großen Preis 1970 nach Hockenheim verlegt hatten, beschnitt man das Kurvenkarussell auf nur mehr 73 Biegungen.

In seiner Gesamtheit erstreckte sich der Klassiker aber immer noch auf stolzen 22,8 Kilometern durch die Eifel – zu lang für PR-Manager, die kritisierten, die Autos kämen nur 14 Mal an den Zuschauern vorbei, im holländischen Zandvoort aber 75 Mal. Pech auch für die Fahrer, die mit technischem Defekt liegenblieben. 1967 berichteten Streckenposten, daß

Dan Gurney selig neben seinem Auto schlafte. Später war zu erfahren, daß der Eagle-Weslake-Pilot mit einem Halbwellenschaden an entlegener Stelle ausgefallen war...

**1970 wollte Fahrersprecher Jochen Rindt neue Doppelleitplanken, doch die Zeit war zu kurz – und der Eifel-GP fiel aus**



Tausende von herangepilgerten Zuschauern erleben, wie Stewart Regazzoni 1972 ins Karussell jagt



Lederschuhe  
und Jet-Helme:  
Graham Hill und  
Innes Ireland –  
Rennsport  
anno 1964

## Mensch und Maschine

Die flachen Boliden der Neunziger, aus Kohlefaser, Titan und Aluminium, mit hochdrehenden Zehnzylindermotoren und elektronischen Halbautomatikgetrieben, haben auf den ersten Blick so gar nichts mehr mit den Ursprüngen des Grand Prix-Sports gemein. Bis aufs Äußerste durchtrainierte Piloten, die geballte Manpower der Teams, minutiöse Vorbereitung und die Sucht nach Präzision im Zehntel-, Hundertstel- oder Tausendstel-Bereich – das sind die Parameter der modernen Formel 1.

Und doch wurde Mensch und Maschine seit jeher eine ungeheure Leistungsfähigkeit abverlangt. Im Vergleich zu den fast fünf Stunden, die ein Grand Prix bis 1932 auf schier endlosen 570 Eifel-Kilometern dauerte, erscheinen die heutigen Zwei-Stunden-Rennen wie knappe Sprints.

Die ab 1934 maximal 750 kg schweren, kompressorgeladenen Dreiliterboliden zu bändigen und mit ihren dünnen Reifen auf dem tückischen Asphaltband zu halten, war nicht mit Front- und schon gar nicht mit Mittelmotor einfach zu bewältigen. Geradezu unfassbar erscheint uns auf diesem Hintergrund, wie Tazio Nuvolari 1934 den Grand Prix als Vierter beenden konnte, war er doch mit einem eingegipsten Bein und einem umgebauten Auto an den Start gegangen. Dies wird jener Generation wohl immer ein Geheimnis bleiben, die heute sieht, daß bereits eine nicht perfekte Abstimmung jegliche Chance auf eine Top-Platzierung vereitelt.

Geblichen ist bis heute hingegen das Angewiesensein auf fremde Hilfe: Stirbt ein Motor ab, so muß der Pilot auf jene Art von äußerer Hilfe vertrauen, mit der schon Bernd Rosemeyers Auto Union-Sechszylinder 1935 angelassen wurde: mit einem elektrischen Startermotor. Und wenn der Bolide nicht mehr will, dann ersetzt der Mensch die maschinelle Kraft und schiebt – so wie andernorts Alain Prost oder Nigel Mansell Mitte der achtziger Jahre, als die Spritmenge limitiert war und die gefräßigen Turbo-Monster mit Vorliebe kurz vor dem Ziel liegenblieben.

Auch Maurice Trintignant schob 1964 seinen BRM am Nürburgring zurück an die Box. Teils sogar bergauf, zwanzig Minuten nach dem Zieleinlauf des Siegers, die meisten Zuschauer bereits auf dem Heimweg, überquerte er die Ziellinie. Aber die Mühe hatte sich gelohnt: Der damals bereits 47-jährige Trintignant wurde noch Fünfter, da er in derselben Runde wie Sieger John Surtees war, während der Sechste bereits überrundet worden war...

## Freudentaumel und Trauer

Euphorie und Tragödie liegen im Rennsport nahe beieinander – vielleicht näher als in allen anderen Sportarten. Die Numen des Auto Union Junior-Piloten von Delius 1937, des Ferrari-Fahrers Peter Collins 1958 oder des für Porsche trainierenden Gerhard Mitter 1969 sollen hier stellvertretend für all jene Fahrer stehen, die in der 'Grünen Hölle' umkamen.

Unvergessen bleiben aber auch die größten Momente des Sports. Tazio Nuvolari triumphierte 1935 auf seinem Alfa Romeo mit stolzen ein- und einhalb Minuten Vorsprung im Ziel. Er profitierte vom Pech des Manfred von Brauchitsch, der nach fast 500 Kilometern kurz vor dem Ziel einen Reifenschaden hatte. Historiker weisen allerdings darauf hin, daß Reifenversuche im Training bereits dazu ermahnten, Runden nicht unter 10.45 Minuten zu fahren, denn dann erhöhte sich der Reifenverschleiß dramatisch – ein Faktor, den von Brauchitsch in seiner formidablen Jagd nicht bedacht zu haben schien.

Legendar sind aber auch die dramatischsten Nachkriegsrennen, die belesene Motorsportliebhaber gerne mit den Namen von Juan Manuel Fangio, Stirling Moss oder Jackie Stewart verbinden. So lag Fangio 1957 beim Grand Prix in der 13. Runde, also nur 9 Umrundungen vor Schluß, bereits eine dreiviertel Minute hinter den Ferrari-Piloten Haw-

thorn und Collins. Den Doppelpiloten der Scuderia wußte der Matra-Pilot aber noch mit einer brillanten Jagd zu vereiteln. Runde um Runde feilte der bereits 46-jährige Argentinier an dem schier unüberwindbar erscheinenden Abstand. Würde die verbleibende Distanz reichen? Nur eine Runde vor Schluß erkämpfte sich Fangio bei Breidscheid schließlich die Führung und zelebrierte seinen fünften Saisonsieg, denerten in Folge. Mehr noch: Ihm gelang in diesem Jahr, was bis heute kein Pilot mehr vollbrachte – er gewann seinen dritten Weltmeistertitel.

**„Was sich seit Ascari geändert hat? Nichts. Nur die Bäume sind dicker geworden“**

JACKIE STEWART



Jackie Stewart 1968 in  
seinem – mittlerweile  
flügellosen – Matra

Eine phantastische Leistung zeigte Stirling Moss, der 1961 in Rob Walkers technisch unterlegenem Lotus-Climax die Ferrari von Wolfgang Graf Berghe von Trips und Phil Hill niederrang. Obwohl es gegen Rennende sogar noch zu regnen begann, baute der Brit seinen Vorsprung auf stolze 21 Sekunden aus.

Für immer und ewig aber hat sich Jackie Stewart, der 'Regenkönig der Eifel', 1968 in die Motorsport-Geschichtsbücher gefahren. Im nebligen Regenwetter mußte man „ein verdammtes gutes Gedächtnis“ haben, so Stewart, denn bereits im Freitagstraining reichte die Sicht noch nicht einmal mehr bis zur nächsten Kurve. Am Rennsonntag waren die Bedingungen noch schlechter, ja es lag sogar ein Abbruch der gesamten Veranstaltung in der Luft. Doch dann startete der Schotte eine solch virtuose Jagd, daß die versammelte Gegnerschaft schier erblaßte: Mit über vier Minuten Vorsprung triumphierte der Matra-Pilot vor Graham Hill, der nach einem Dreher sein Auto anschieben mußte und erst beim nächsten Bergabstück wieder anlassen konnte...

## Taktik

Boxenstopps, das weiß jeder, sind ein elementarer Bestandteil des Rennsports. In einem Zeitalter, in dem Überholmanöver mit der überbordenden Häufigkeit extraterrestrischer Phänomene auftreten, kritisieren viele, die Rennen würden sogar nur noch beim Aufenthalt in der Kurzparkzone entschieden – dann schlägt die Stunde der Strategen.

Ihre Schachspiele lassen die Rennen, die auf den von Kritikern als immer langweiliger gebrandmarkten modernen Grand Prix-Kursen ausgetragen werden, sehr viel offener erscheinen. In lebhafter Erinnerung ist noch Jean Alesi Husarenritt vor zwei Jahren. Als einer der wenigen startete der französische Ferrari-Pilot in der regennassen Eifel auf profillosem Gummi. Legten Schumacher, Hill und Coulthard nach elf bis zwölf Umrundungen erste Stopps ein, so baute Alesi kontinuierlich seine Führung aus – der Sieg schien ihm sicher. Erst nach 34 Umläufen fuhr der Franzose an die Box, so daß der amtierende Weltmeister aus Kerpen sich bis auf 0,8 Sekunden ansaugen konnte, dann aber erneut frisches Gummi ausfassen mußte. Somit behauptete sich Alesi in Runde 54 wieder mit 22,3 Sekunden Vorsprung an der Spitze – die Taktik schien aufzugehen. Doch mit Hilfe der neuen Reifen gelang es Schumacher, Alesi kurz vor Schluß noch abzufangen.

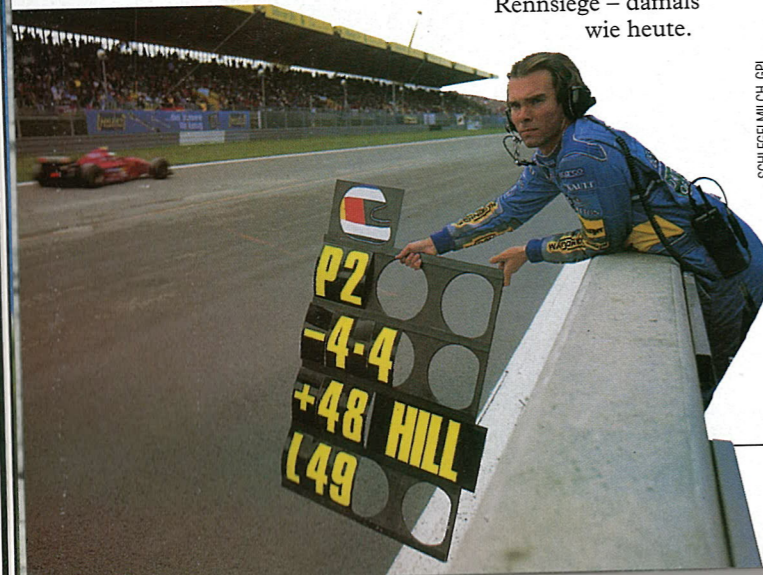
Seine Strategie der Vorsicht ging auf, und sein Sieg war ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum zweiten WM-Titel.

Die Jagd nach Zeitgewinn beim Service und nach einer idealen Strategie sind aber alles andere als neu. Schon 1937 brauchte Rudolf Caracciola für seinen zweiten Boxenstopp nur 32 Sekunden – nichts wurde dem Zufall überlassen. 1951 kalkulierte das Alfa-Team, daß man auf einer Distanz von 456 Kilometern zweimal Reifen wechseln würde – also gingen Fangio, Farina, Bonetto und Pietsch nur mit halbvollen Tanks an den Start. Fangio wurde Zweiter, um ihn herum gruppierten sich fünf Ferraris.

Maserati wählte 1957 eine ähnliche Strategie und füllte die Tanks nur halb. Fangio ging schon bald in Führung, und im Laufe des Rennens gelang es dem jenseits von Gut und Böse fahrenden Argentinier, den Rundenrekord sukzessive um unermeßliche 23,7 Sekunden zu verbessern.

Nur wer die Schnelligkeit von Gerät und Mensch mit einer pfiffigen Planung zu kombinieren weiß, produziert Rennsieg – damals wie heute.

### Bereits 1937 benötigte Rudolf Caracciola für einen Boxenstopp nur 32 Sekunden



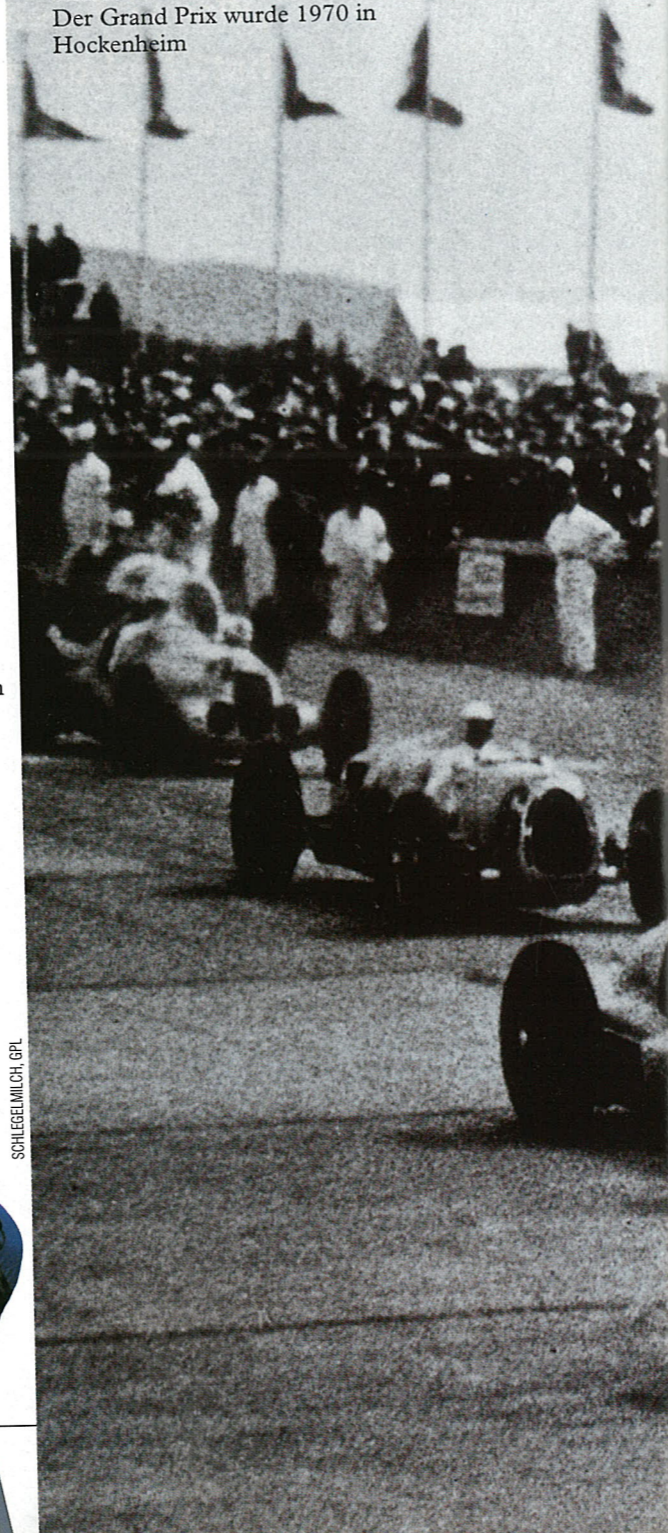
SCHLEIBER MILCH, GPL

## Power and Politics

Schon zu Beginn des Nürburgrings spielte Politik eine Rolle. Das Bauvorhaben des rheinischen ADAC mit Sitz in Köln erhielt durch die Zustimmung des damaligen Kölner Oberbürgermeisters Dr. Konrad Adenauer einigen Auftrieb.

Immer wieder gab es Politik um den Nürburgring. 1933 kamen die Nationalsozialisten an die Macht. Gerade der Motorsport war ihnen sehr willkommen, um die Ideologie von der Überlegenheit der Deutschen und ihrer Technik zu propagieren. 1936 war der Automobilsport am populärsten, als 360.000 Zuschauer den Ring gesäumt hatten.

In der Nachkriegszeit wirkte sich die Sportpolitik von Interessensverbänden auf das Schicksal des Eifelkurses aus. Der Grand Prix wurde 1970 in Hockenheim



ausgetragen, nachdem die Pilotenvereinigung den Eifelkurs als zu gefährlich erachtet hatte – erst ein Jahr später war die Formel 1 wieder am Nürburgring.

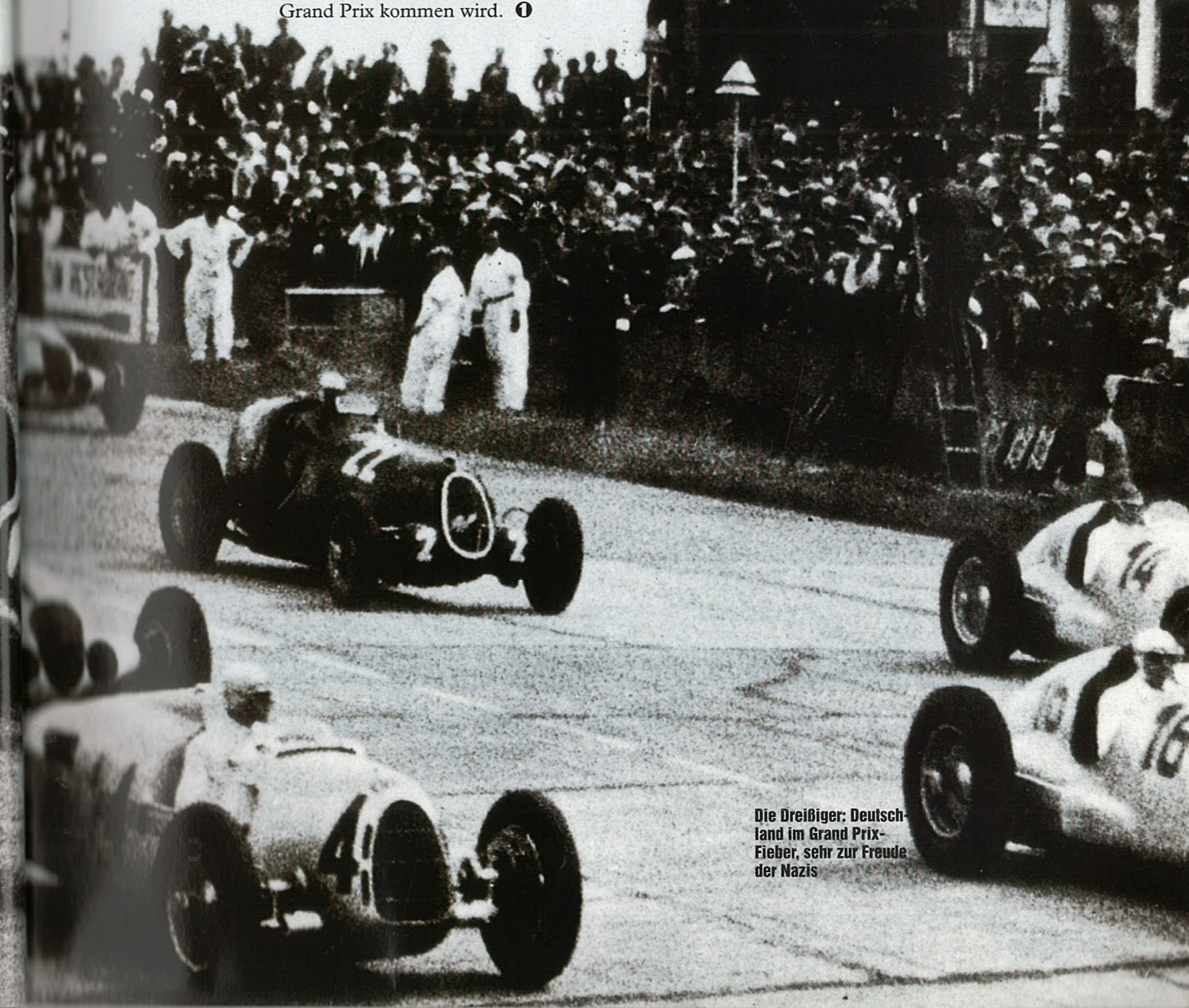
Nach Niki Laudas Unfall im August 1976 wurde der 'Grünen Hölle' Anfang 1977 endgültig die Formel 1-Genehmigung entzogen.

In fast ganz von öffentlicher Hand finanzierten Bauarbeiten entstand ab 1981 ein völlig neuer GP-Kurs. Die Politik beeinflusste seine Größe erheblich, denn die Baukosten waren auf 79 Millionen Mark limitiert. Ein ursprünglich 6,6 Kilometer langer Entwurf wurde auf die heutige 4,5-km-Version umkonzipiert. Ab 1984 gastierte die Königsklasse des Motorsports wieder in der Eifel, doch nur kurz.

Nach 1985 tobten die Boliden erneut in Hockenheim, weil Formel 1-Zampano Bernie Ecclestone eine werbefreie, weiße Strecke forderte – darauf wollte die Nürburgring GmbH nicht eingehen.

Erst ein Treffen zwischen Ecclestone und Helmut Kohl war der Anstoß für Verhandlungen zur Rückkehr des GP von Europa in die Eifel ab 1995.

Bis ins Jahr 2001 läuft der Vertrag mit dem Nürburgring noch. Ecclestons Absicht, künftig Rennen in dem an Bedeutung gewinnenden asiatisch-pazifischen Raum auf Kosten europäischer Wettbewerbe zu veranstalten, lassen Zweifel daran aufkommen, ob Deutschland auch weiterhin in den Genuß zweier Grand Prix kommen wird. ①



Die Dreißiger: Deutschland im Grand Prix-Fieber, sehr zur Freude der Nazis

WER KAUFT SICH EINEN RENNANZUG  
VON SENNA FÜR 45.000 MARK?  
GINA DESBOROUGH WAR BEI  
SOTHEBY'S, UM ES HERAUSZUFINDEN

FOTOS VON JED LEICESTER



# Unterm Hammer



Sotheby's in London: gefüllt mit Fans und Händlern, alle auf der Suche nach dem besonderen Schnäppchen. Oben Mitte: Johnny Herberts Frontpartie vom Portugal Grand Prix 1993 (verkauft für DM 1400). Oben rechts: ein vom Weltmeister signiertes Modell des letztjährigen Williams (verkauft für DM 2300)

**W**as verbinden Sie mit dem Namen Sotheby's? Wahrscheinlich ein altherwürdiges Auktionshaus. Heute gleicht dieser stilvolle Ort einem riesigen Ameisenhaufen. Dicht gedrängt stehen im Ausstellungsraum um die zweihundert Formel 1-Begeisterte, vom Händler über den Hobbysammler bis hin zum Fanatiker. Auf der Galerie oberhalb tummeln sich Fotografen und Fernsehteams, um heute dabei zu sein: Bei der Versteigerung von Formel 1-Sammlerstücken.

Hier findet man alles, was das F1-Herz begehrt. Über uns am Treppengeländer hängen einige Autoteile wie eine Motorabdeckung des 94er Williams FW15D, eine Monocoque-Verkleidung von Ayrton Sennas 87er Lotus (DM 23.900) und kleinere Teile, wie ein Seitenkasten von Ronnie Peterson von 1975 (DM 9000) und ein Heckflügel von John Watsons 82er McLaren (DM 1200).

Unten hängen auf der einen Seite einige mehr oder weniger abgetragene Rennanzüge an der Wand. Die Preise dieser einstigen Fahrerschätzchen sind verblüffend: der von David Brabham ist mit 660 Mark veranschlagt, Eddie Irvines mit 6100, Jackie Stewarts mit 8200 und Ayrton Sennas mit dem stolzen Preis von 45.000 Mark. Als Senna-Fan sollte man also ein dickes Portemonnaie mitbringen...

Die Luft ist warm und stickig, die Atmosphäre gespannt. Der Ordnung halber erhält jeder Besucher ein Täfelchen, um sein Interesse anzuzeigen. Als endlich Toby Wilson, der Auktionator, den Raum betritt, wird es ruhig. Jeder schaut möglichst seriös, denn schließlich gibt es wenig zu lachen, wenn man um Geldsummen dieser Größenordnung erleichtert wird. Die Versteigerung geht los. Angebot Nummer 1, ein signiertes Foto von Juan Manuel Fangio. Geschätzter Preis: 530 Mark. Ein paar Täfelchen werden verstohlen in die Luft gehalten, und letztlich geht das Stück für 450 Mark weg – ein Schnäppchen, wie wir im nachhinein feststellen.

Mittlerweile haben sich auch einige Abgesandte mit Handys in der Halle eingefunden. In ständigem Kontakt mit ihren Auftraggebern aus Übersee bieten sie eifrig mit. Die Auktionsmitarbeiter mit aufgekrempelten Ärmeln und langen dunklen Schürzen hasten eifrig hin und her und zeigen die begehrten Stücke geduldig in die Runde. Ich habe ein Auge auf Angebot Nummer 48 geworfen: Zwei Mo-

naco-Werbeplakate von '77 und '79, die in meinem Wohnzimmer großartig aussehen würden. Ich hoffe, ich bekomme sie für unter 260 Mark. Ich bin bereit. Toby beginnt mit dem Mindestpreis von 130 Mark. Ich reiße meine Tafel in die Luft und spüre gleichzeitig einen gewaltigen Adrenalinstoß – ich bin im Geschäft. Dann 140 Mark, 150, 160... noch habe ich eine Chance... 310 Mark, 320, 330. Verdammt! Ich kann unmöglich noch höher bieten, 520 Mark, 650, 800, die Gebote hören nicht mehr auf. Für ungläubliche 1000 Mark gehen die Plakate über den Tisch! Verrückt!

Was sind das nur für Menschen, die solche Unsummen für diesen Schnickschnack ausgeben? Einige Einzelhändler kaufen alles, was sie kriegen können, schlagen ihre Gewinnspanne auf und verkaufen es an den nächsten Fan. Wer das umgehen will, sollte selbst an einer Versteigerung teilnehmen. Wie zum Beispiel Alan Bushell. Er ist aus rein privatem Interesse hier. Er sucht nach dem ultimativen Schnäppchen, aber nicht für sich selbst, sondern für seine bessere Hälfte. „Mein Frau steht total auf Damon Hill. Sie verpaßt kein Rennen und hat schon das ganze Haus mit Fanartikeln dekoriert. Nur im Schlafzimmer hat der Rennfahrer noch nicht Einzug gehalten.“ Das ist erstaunlich, da sie offensichtlich ständig mit Hills ehemaligen Besitztümern beschenkt wird. Kürzlich bekam sie zum Hochzeitstag ein paar Rennhandschuhe, und zu Weihnachten gab es ein Bild ihres Idols in limitierter Auflage. Alan hat sich heute wieder mit einigem eingedeckt: Zwei Fotos von Graham Hill, unterschrieben von Graham, Bette und Damon (DM 1370), eine Landkarte von Suzuka, unterschrieben von Damon und Jacques Villeneuve (DM 3050) und zwei signierte Visiere von Damon Hill zum Spottpreis von 2700 Mark.

Robert Caig möchte sich und den Bewohnern von Kirkcudbright ein Geschenk machen. Dort wird er in Kürze ein Autohaus eröffnen, und in diesen Tiefen Schottlands liegt auch der Geburtsort von Innes Ireland, dem langjährigen Lotus-Pilot der sechziger Jahre. Angebot Nummer 309, ein Jet-Helm von Innes Ireland, soll bald Roberts Verkaufsraum aufpeppen. Die Versteigerung beginnt bei 660 Mark, schnell steigt der Preis auf 1400, aber Robert gibt noch nicht auf. 1600 Mark ist sein nächstes Gebot, doch ein anderer Mitbieter läßt nicht locker. O.K. 1900 Mark... Roberts letztes Gebot! – Der Auktionator ▶



Von der Senna-Büste über Lenkräder bis hin zu gebrauchten Rennanzügen – alles wird ver- und ersteigert



tor blickt mit hochgezogenen Augenbrauen in die ersten Reihen und wartet auf weitere Gebote des Opponenten. Stille... der Hammer hebt sich. „Das Stück geht weg zum Preis von 1900 Mark, zum ersten, zum...“, das gibt es doch gar nicht. Jetzt bietet der 2000 Mark! Ohne Abzuwarten schlägt Robert zurück. Er gewinnt den Kampf, und der ganze Spaß kostet ihn schlappe 2300 Mark.

Man läßt sich schnell von der Atmosphäre mitreißen. Das muß auch Hugh Colver feststellen. „Ich bin ohne große Erwartungen gekommen, wurde schnell angesteckt von dieser Stimmung, und zum Schluß habe ich zwei Sachen gekauft.“ Seine vernünftigste Anschaffung war eine Zeichnung von Jack Brabham bei seinem ersten GP-Sieg in Monaco 1959. Hugh ersteigerte das Bild für 1250 Mark. Bei Angebot Nummer 40 konnte er ebenfalls nicht widerstehen. „Meine Familie wird sich auf die Schenkel klopfen, wenn ich dieses Stück heute abend präsentiere.“ Voller Stolz hält er eine Teekanne mit dem Williams-Logo in den Händen. Nicht schön, aber selten. Ich wage nicht, nach dem Preis zu fragen. 230 Mark, wie sich später herausstellt.

Total abgedreht? Nein, jeder so wie er mag. Daran erkennt man wohl den echten Fan. Oder kennen Sie jemanden mit einer Williams-Teekanne? Ich überlege jedenfalls schon den ganzen Tag, wie ich Schumi eine unterschriebene Unterhose abquatschen kann... ①

## Senna zum ersten, zum zweiten und zum...

Die Fanatiker schlagen sich seit Jahren um alles, was – egal, wie – mit Ayrton Senna zu tun hat. Alle hier aufgeführten Stücke wurden entweder von Senna benutzt oder unterschrieben, und man muß dafür tief in die Tasche greifen...

Signiertes Foto	1900
Signiertes Siegfoto	3400
Gedenkbüste	1400
Signiertes Poster	2300
Signierte Boxentafel	1220
Signierter Michael Turner Druck	2500
Plakate vom britischen Grand Prix	980
Signiertes Monaco-Programmheft	930
Signiertes Programmheft	1100
Signiertes Grand Prix-Magazin von 1985	1550
Signiertes Monaco-GP-Programm	3400
Signierte Honda Pressemappe	2450
Toleman TG184 Nase	9200
Lotus 97 Heckflügel	13.800
Lotus 99T Motorhaube	23.900
Lamborghini V12-Motorkolben	1700
Momo Lenkrad	5200
Signiertes Momo Lenkrad	15.300
Signiertes Lenkrad vom F1-Debüt	16.500
Nomex-Rennanzug	45.000
Signiertes Senna T-Shirt	1500
Signiertes Helmvisier	9200

Alle Angaben in DM

# Experience and off

**Dear Enthusiast,**  
Welcome to this years new professional race. Why not read motorsport accessories and equipment catalogue. It's now even bigger and better for 1997, with a staggering 252 full colour pages showing our carefully selected range of stock. For 1997 we have included several new suppliers. We are confident you will find your catalogue both more helpful and even better value than ever before.

We are primarily a mail-order company operating over 20 years experience in the business of providing road, race and rally equipment to the consumer. We are constantly improving our service to you the customer, having a 24 line order hotline, a 24 hour ordering service and a highly trained and computer system so we can help you here and then of the capability of stock, stock and technical support helpline. We expect to set new records. Our staff of experienced enthusiasts, well trained and well equipped as you can call with confidence.

Our technical technicians offer a free service on most parts. Why not call on 01978 664462 for a purpose built service. Our warehouse and our large fleet of delivery vans is on duty. You will find our service helpful. You can buy goods online with us or we can deliver to your door. We are always ready to help you through our 24 hour helpline. We offer a competitive fitting service for most of the parts we supply. Just call for an appointment.

**UK SALES TEAM**

Our dedicated UK Sales team is headed by experienced enthusiasts who are waiting to take your order. We are confident you will find your catalogue both more helpful and even better value than ever before.

**EXPORT SALES TEAM**

Our multi-lingual export sales team are on hand to help you in your own language. They provide you with any advice and information you need when buying and exporting goods from the UK along with the carriage charges involved.

**WHEEL & TYRE**

Call our Performance Department for alloy wheels, tyres, exhausts and any performance related products you may require. Alternatively call us on 01978 664462. We offer a competitive fitting service for most of the parts we supply. Just call for an appointment.

**1997** £3.00

**DEMON TWEEEKS**

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

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

Haben Sie schon Ihren Katalog bestellt?



# Ich fing an...

**S**ie wollen bezahlen? Vier Tassen Tee und ein Teller Kuchen... Das macht 190 Mark, mein Herr.“ – Brown's Hotel im Herzen des Londoner West Ends schien der perfekte Ort für ein Interview mit einem Formel 1-Fahrer zu sein: extrem pompös und sehr teuer – echtes Pedro Diniz-Territorium. Aber spätestens als Formel 1-Neuling Jan Magnussen zur Tür hereinkam, war klar, daß dies nicht stimmte, denn der 23jährige Däne hat in seiner Freizeit nichts von dem Glamour der 'schönen' Leute, die in diesem Ambiente oder in der Formel 1 verkehren. Der Ohrring ist zwar schon lange verschwunden, aber Magnussen legt nach wie vor keinen Wert auf schickes Aussehen. Diese Geringschätzung gegenüber seiner eigenen Person macht ihn zu einem so überaus angenehmen Zeitgenossen. „Ich werde JP (John Panis, sein Manager) dafür eins über den Deckel geben, daß er diesen Ort ausgesucht hat“, sagt er und bricht damit das Eis, während wir an einem Klavier vorbei in den *Tea-Room* des Hotels geführt werden. Der Stewart-Ford-Pilot ist zu einem letzten Einkaufsbummel nach London gekommen, bevor er zum Saisonauftakt nach Melbourne fliegt. Da er als lockerer Typ bekannt ist, wollte ich ihn unbedingt erwischen, bevor er von den Allüren der Formel 1 beeinflusst werden würde.

Auf Geheiß von Teamchef Jackie Stewart hat er sich bei einem Nobelschuster gerade seine Füße für ein Paar sponsorenfreundliche Budapester für 5000 Mark vermessen lassen. „Ich kann eigentlich keinen Unterschied zwischen einem Paar für 80 Mark und einem für 5000 Mark feststellen“, bemerkt er unschuldig. Zum Interview ist er in einem Paar Caterpillar-Treter erschienen, und das einzige Zeichen seines neuen Reichtums ist eine wuchtige Armbanduhr von TAG Heuer, die ihm McLaren 1995 geschenkt hat. „Leider funktioniert sie seit zwei Monaten nicht mehr, denn als ich im Winter zum Tauchen auf den Cayman-Inseln war und die Uhr auf Ortszeit umgestellt habe, habe ich aus Versehen den Knopf nicht wieder ganz reingedrückt, so daß Salzwasser ins Uhrwerk laufen konnte.“

Er spricht angeregt und voller Enthusiasmus von dem Sport, der ihn von einer möglichen Karriere bei der Polizei, wo beide Elternteile arbeiten, in einen der lukrativsten Bereiche der internationalen Sportwelt geführt hat. Er mag seinen Job. „Vor zwei Jahren erst hat meine Schwester mich gefragt, wann ich mir endlich einen ordentlichen Job besorgen wolle“, sagt er. „Ich schätze mich glücklich, daß ich das tun kann, was ich schon immer tun wollte, und auch noch dafür bezahlt werde.“

Höflich gießt er mir eine Tasse Tee ein, nachdem wir das Muster des edlen Service begutachtet haben, und nach ein paar Scherzen über die quietschenden Ledersessel gehen wir zu den ernsthaften Fragen des Lebens über. Zum Beispiel die Versteuerung eines Einkommens von 1,3 Millionen Mark. „In Dänemark müßte ich 60 Prozent Steuern zahlen“, sagt Magnussen. „In England bezahle ich nur 40, was schon besser ist. Aber ich suche nach einem Ort, wo ich steuerfrei leben kann. Wissen Sie, ich hasse dieses Zeug (er ▶

EINEN MANN, DER IN EINER F3-  
SAISON VIERZEHN MAL SIEGTE,  
BEOBACHTET MAN GENAUER,  
SOBALD ER IN DIE FORMEL 1  
WECHSELT. WIR TRAFEN UNS MIT  
JAN MAGNUSSEN VOR UND NACH  
SEINEM EINSTAND IN MELBOURNE

TEXT VON TOM CLARKSON. FOTOS VON JED LEICESTER

# ...und werde bis zum Schluß dranbleiben

läßt seine Hand in einem Schwenk durch den Raum gleiten), und deshalb will ich auch nicht in Monaco oder in der Schweiz leben. Die Cayman-Inseln wären nicht schlecht, die sind steuerfrei. Aber ich weiß es noch nicht genau.“

Derzeit wohnt er in einem gemieteten Drei-Zimmer-Apartment am Stadtrand von Woking, wo das Stewart-Team seinen Sitz hat. Und er fühlt sich einsam. Grund genug, regelmäßig in seine dänische Heimatstadt Roskilde zurückzukehren, wo sein vier Jahre alter Sohn Kevin und seine ehemalige Freundin Brett leben. Kevins Geburt – die Eltern waren gerade mal 19 und 17 Jahre alt – ist etwas, über das Magnussen gern spricht und das er wohl so schnell nicht vergessen wird. Immerhin hat er sie auf Video festgehalten.



**„Es wurde geschrieben, daß ich ein Alkoholproblem hätte. So ein Unsinn, ich mag Alkohol doch gar nicht!“**

Rekordverdächtig: Jan am Steuer eines Escort RS2000 in der Londoner Rush-hour

„Das habe ich auf Wunsch meiner Freundin gemacht“, sagt er. „Die Geburt war die eigenartigste Sache, die ich je gesehen habe. Ich bin froh, daß ich keine Frau bin!“

Er hält sehr engen Kontakt zu seinem Sohn und seiner Freundin, obwohl er sich inzwischen von ihr getrennt hat. Über die Opfer, die er für den Umzug nach England und die Erfüllung seines Traumes erbringen mußte, spricht er leise, aber offen. „Meine Freunde haben alle gesagt, daß ich verrückt sei, und auch ich selbst war mir im Klaren darüber, daß die Chance, es zu schaffen, gering war. Aber ich habe immer an mich geglaubt – und ich hatte Glück, zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Leute zu treffen.“

Sein kometenhafter Aufstieg durch die unteren Formeln ermöglichte Jan Magnussen 1995 seinen ersten Formel 1-Start für McLaren in Aida – drei Jahre, nachdem er in der

Hoffnung auf eine Rennfahrerkarriere nach England gezogen war. 1996 bestritt er die letzten vier IndyCar-Rennen und avancierte damit zu einem sehr erfahrenen Piloten, obwohl er erst 23 war. Hat er sich denn angesichts der bisher beschränkten Testmöglichkeiten überhaupt schon an die Formel 1 gewöhnt?

„Nach etwa drei Runden in dem Auto habe ich gedacht: 'Mmh, wie wär's mit etwas mehr Power.' Nicht, daß die Formel 1 langsam wäre, aber ein Fahrer will eben immer mehr Power.“ Heißt das, daß ein Formel 1-Auto einfach zu fahren ist? „Nein, aber die Formel 1 ist technisch ziemlich eingeschränkt, trotz der halbautomatischen Getriebe. Und die Fahrer hatten auch bestimmt im Cockpit mehr Arbeit,

als es noch die guten alten Schaltknüppel gab. Aber können Sie sich vorstellen, wieviel Power wir hätten, wenn es noch die 1,5-Liter-Turbos gäbe? Das wär' fantastisch.“

Sein Teamchef, der dreimalige Weltmeister Jackie Stewart, Schotte hält seinen Schützling Magnussen seit dem Gewinn der britischen Formel 3-Meisterschaft 1994 für den besten F3-Fahrer, den er je gesehen hat – und zu den Fahrern, die Stewart gesehen hat, zählt auch Ayrton Senna. Aber mit solchen Vergleichen tut sich der junge Däne schwer. „Senna war der Größte“, wirft er sofort ein. „Sicher, ich möchte in der Formel 1 erfolgreich sein, aber ob ich jemals so erfolgreich wie er sein werde, weiß ich nicht. Senna war auch viel besser als Schumacher. Michael ist nur im Moment der Beste. Er tut sich mit dem Fahren sehr leicht, obwohl er natürlich auch hart arbeitet. Das hoffe ich jedenfalls!“

Und so berühmt wie Schumacher für seine olympische Fitneß ist, so berüchtigt ist Magnussen für seinen gelegentlichen Hang zur Zigarette oder zu einem Glas Bier. „Man glaubt gar nicht, was alles geschrieben wird. Irgend jemand hat mir vor einiger Zeit ein Alkoholproblem angedichtet. Das ist einfach lächerlich, denn ich mag gar keinen Alkohol. Manchmal trinke ich ein Glas wegen des Effekts, wie andere Leute auch.“

Genau dieser Mangel an eiserner Zielstrebigkeit verleitete Jackie Stewart kurz vor der Vertragsunterzeichnung im Oktober '96 dazu, Magnussens Prioritäten in Frage zu stellen. „Er muß sich entscheiden, ob er ein Top-Fahrer werden will, so fit wie Michael Schumacher – der keine Zigaretten raucht – oder nicht...“ Seitdem sorgt ein persönlicher Trainer dafür, daß Jan die Zeichen der Zeit erkennt, auch wenn er scherzhaft bemerkt, daß die Maus auf dem Tisch tanzt, wenn die Katze weg ist. „Naja, er ist ja nicht hier, oder?“ lacht er – und macht sich über seinen Kuchen her.

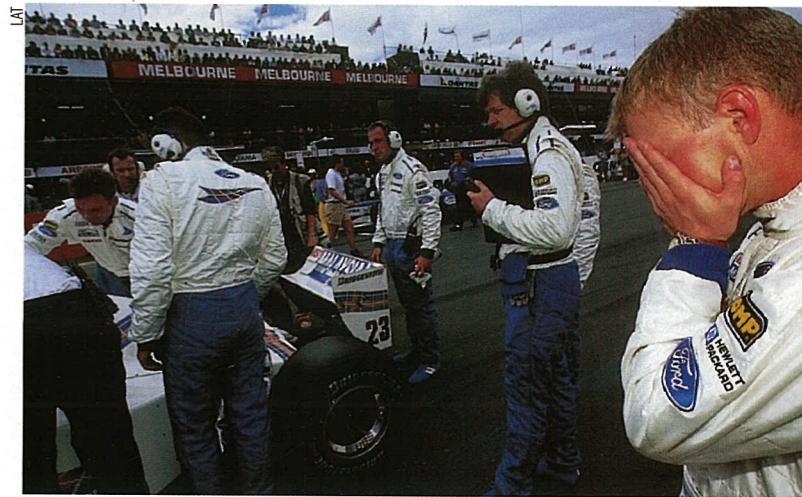
„Die ITC hat mir nicht gerade Spaß gemacht, und ich weiß, daß ich nicht genug getan habe – weder psychologisch noch körperlich. Ich hatte nicht das Gefühl, daß es wichtig war. Jetzt ist das etwas anderes. Jetzt tue ich mehr für meine Fitneß, weil ich weiß, daß ich sie brauche.“

Das Training außerhalb des Autos war Hauptbestandteil von Magnussens Vorsaison-Programm, weil die Testzeit auf der Strecke von kleinen technischen Defekten auf ein Minimum beschränkt worden ist. Einer dieser Defekte bescherte ihm in Estoril sogar einen Unfall bei 240 km/h. „Das war ein schlimmer Crash“, sagt er. „Ich hatte gerade die erste Kurve in einem höheren Gang als sonst genommen – im fünften statt im vierten –, als die Aufhängung brach. Zum Glück kam ich mit sechs Stichen davon, aber wenn der Querlenker das Cockpit ein bißchen weiter oben durchbrochen hätte, wäre er mitten durch mein Bein gegangen. Ärgerlich ist vor allem, daß ich in Australien deshalb nicht tauchen kann.“

Einen großen Fahrer erkennt man daran, daß er nach einem Unfall wieder in sein Auto steigt, als ob nichts passiert wäre. „Ja, wenn man psychisch stark ist, macht es einem nichts aus. So wie beispielsweise Mika Häkkinen, der nach seinem Unfall so gut wie tot war. Trotzdem ist er heute um keinen Deut langsamer. Andererseits ist er natürlich Finne! Ich glaube, daß es immer Unfälle geben wird. Ich bin schon tausendmal durch diese Kurve in Estoril gefahren und werde noch tausendmal hindurchfahren. Allerdings erst einmal wieder im vierten Gang.“

Da sich Jan mit jeder Minute in dem piekfeinen Tea-Room unwohler fühlt, schlage ich vor, als letzte Testfahrt vor Melbourne eine Spritztour in meinem Ford RS2000 einzulegen.

Vielleicht haben sich ja die Zeiten geändert, aber ich kann mir nicht vorstellen, daß man heutzutage in der Fahrschule ermutigt wird, zu beschleunigen, wenn man sich stehenden Autos nähert, oder rote Ampeln zu ignorieren. Auf jeden Fall ist diese Methode aber gut geeignet, um im Londoner Feierabendverkehr schneller voranzukommen. Interessanterweise bremst Magnussen auch außer Dienst mit dem linken Fuß, wenn er nicht gleichzeitig herunterzuschalten muß.



Am nächsten Tag fliegt Jan Magnussen zum Grand Prix nach Melbourne. Die Zeit bis zum Rennen verbringt er damit, per Fahrrad die Strecke abzufahren, auf daß sie beim ersten freien Training am Freitag keine Unbekannte mehr für ihn sei. Keine schlechte Idee, wenn man bedenkt, daß er später nur zehn Runden absolvieren konnte. „Es war frustrierend, nicht länger auf der Strecke gewesen zu sein“, erzählt er mir in Melbourne. „Ich habe das ganze Wochenende damit verbracht, das Defizit auszugleichen. Und es war natürlich ärgerlich, sich so weit hinter Rubens qualifiziert zu haben (1,5 Sekunden). Aber ich kenne jetzt den Grund. Ich war am Anfang zu ehrgeizig und habe vor den Kurven zu spät gebremst.“

Aber trotz des großen Abstandes zu Barrichello ist Teamchef Paul Stewart voll des Lobes für den jungen Draufgänger. „Er hat in seinem ersten Grand Prix für uns bewundernswerte Arbeit geleistet“, schwärmt Stewart Junior. „Seine Position in der Startaufstellung reflektiert nicht seine Fähigkeiten – er wäre sicherlich unter den ersten fünfzehn gewesen, wenn er nicht diese vielen Probleme gehabt hätte.“

Beim Qualifying konnte Magnussen – und zwar gleich am Anfang – lediglich eine fliegende Runde fahren, bevor ihn ein Wasserleck einbremste. Sein Rennen wurde am Sonntag in der 37. Runde durch einen Aufhängungsdefekt – diesmal ein anderer als in Estoril – beendet. An diesem Punkt des Wochenendes konnten ihn die Defekte am Auto nicht mehr aus der Bahn werfen.

Im Gegensatz zu dem Medieninteresse, das der Neuling auf sich zog, „Ich war überrascht, wie groß die Aufmerksamkeit der Presse war. Ich glaube, in unserer Box hielten sich zeitweise mehr Journalisten auf als bei irgendeinem anderen Team. Ich übe ja schon genug Druck auf mich selbst aus, um gute Arbeit zu leisten, aber diese vielen Leute, die überall herumliefen, haben dem Druck eine neue Dimension gegeben, an die ich mich erst noch gewöhnen muß.“

Bereits einen Tag nach dem Rennen flog Jan Magnussen nach Dänemark zurück – zu seinen Wurzeln. Ganz wie ein dem Scheinwerferlicht ausgesetztes Kaninchen suchte er Zuflucht in der ihm gewohnten Umgebung.

Er bleibt ein Mann, der mit beiden Füßen fest auf dem Boden steht. Gut so. ①



In Melbourne/Australien war das italienische Quartett noch zuversichtlich – wie wird die italienische Renaissance beim Euro-Debüt in Imola aufbrechen?

**G**eradezu vergöttert werden in Italien Helden wie Alberto Ascari – doch der Weltmeistertitel der Rennsportlegende liegt inzwischen ganze vierundvierzig Jahre zurück. Eine italienische Renaissance wäre also überfällig.

Experten meinen, Trulli oder Fisichella könnten eines Tages das Niveau von Ascari erreichen. Vorerst aber bleibt es schwierig, im eigenen Land die gebührende Anerkennung zu bekommen, denn keiner der vier geht für Ferrari an den Start. „Italien ist wirklich merkwürdig“, beklagt sich Jarno Trulli. „Bei uns strömen die Fans schon vor dem Ende des Rennens nach Hause, wenn die beiden Ferrari vorzeitig ausgefallen sind. Für uns interessiert sich keiner mehr. Beim GP in Hockenheim steht dagegen die ganze Masse hinter Schumacher und Frenzen, oder früher ganz Brasilien hinter Senna.“

Fest steht: Ferrari ist Thema Nummer 1 in den Medien. Doch im letzten Sommer ereignete sich ein Desaster, als plötzlich kein italienischer Fahrer mehr am Start zum GP von Deutschland stand. Das Forti-Team mußte aus Geldmangel mitten in der Saison aufgeben, und somit blieben Luca Badoer und Andrea Montermini in der warmen Heimat. Der einzige Italiener blieb Giovanni Lavaggi, der sich in das Minardi-Team eingekauft hatte, aber im Qualifying an der 107%-Regel scheiterte. Erstmals seit 1972 fand ein Grand Prix ohne italienische Fahrer-beteiligung statt. Unvorstellbar im Vergleich zur Saison 1989, als gleich 14 Fahrer aus Italien um die Hochgeschwindigkeitskurve der Welt kreisten.

Bei dem Gedanken an die roten Flitzer aus Maranello schlagen bei den Tifosi die Herzen höher. Alles, was mit den roten Rennern aus Maranello zusammenhängt, wird vergöttert. Ein italienischer Fahrer aber noch lange nicht. Nicola Larini fuhr 1994 zwei Rennen für Ferrari und erreichte in Imola einen beachtenswerten zweiten Platz; doch an dem schwarzen

Wochenende des Motorsports berichteten die Medien hauptsächlich über den Tod von Senna, und der Podiumsplatz des DTM-Champions von 1993 war nur eine Randnotiz in der Presse. „Ferrari ist das größte Team weltweit. Es ist etwas ganz Besonderes, für die Scuderia zu fahren, doch letztlich war ich nur Ersatzfahrer. Das ist schon ein Unterschied.“

Über den Ferrari-Mythos kursieren einige Geschichten: Ein Landsmann Larini durfte zu seiner aktiven Ferrari-Zeit kostenlos in seinem Lieblingsrestaurant speisen, aber nach mäßigen Erfolgen und seinem Weggang von Ferrari wurde er schnell wieder auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt: Er mußte seine Antipasti wieder selbst bezahlen. „Ferrari repräsentiert Italien weltweit, die Fahrer wechseln dagegen fast jedes Jahr“, sagt Trulli. Ein Ferrari erregt überall Aufsehen, und die Fans hoffen rund um den Globus, daß Ferrari endlich wieder Weltmeister wird. Egal, mit welchem Fahrer.

„Es gibt schon Gründe, warum plötzlich wieder Italiener in der Formel 1 sind“, erklärt Sospiri die Renaissance der Italiener. „Larini wurde von Ferrari zu Sauber vermittelt, während Trulli und Fisichella von Benetton gefördert worden sind. Auch Sospiri nutzte das Sprungbrett Benetton. Dort war er im letzten Jahr Testfahrer, aber das ist nicht gleich ein Garant für eine langjährige F1-Rennkarriere. Sein Renndebüt mit Lola endete in einer Sackgasse. Beim ersten GP '97 konnten sich beide Lola nicht qualifizieren, drei Wochen später schloß man die Garagentore.“

Flavio Briatore, Mentor italienischer F1-Talente, kümmert sich vor allem um die Karrieren von Fisichella und Trulli. Beide hätten ohne die Unterstützung des Benetton-Teamchefs noch kein F1-Rennen gefahren. „Er hilft Fahrern, aber auch Minardi“, sagt Fisichella, den Fachleute in nicht allzu ferner Zukunft in einem Benetton-Cockpit vermuten. „Und ich glaube, er ist derzeit der einzige, der Italienern hilft, in die Formel 1 zu kommen.“

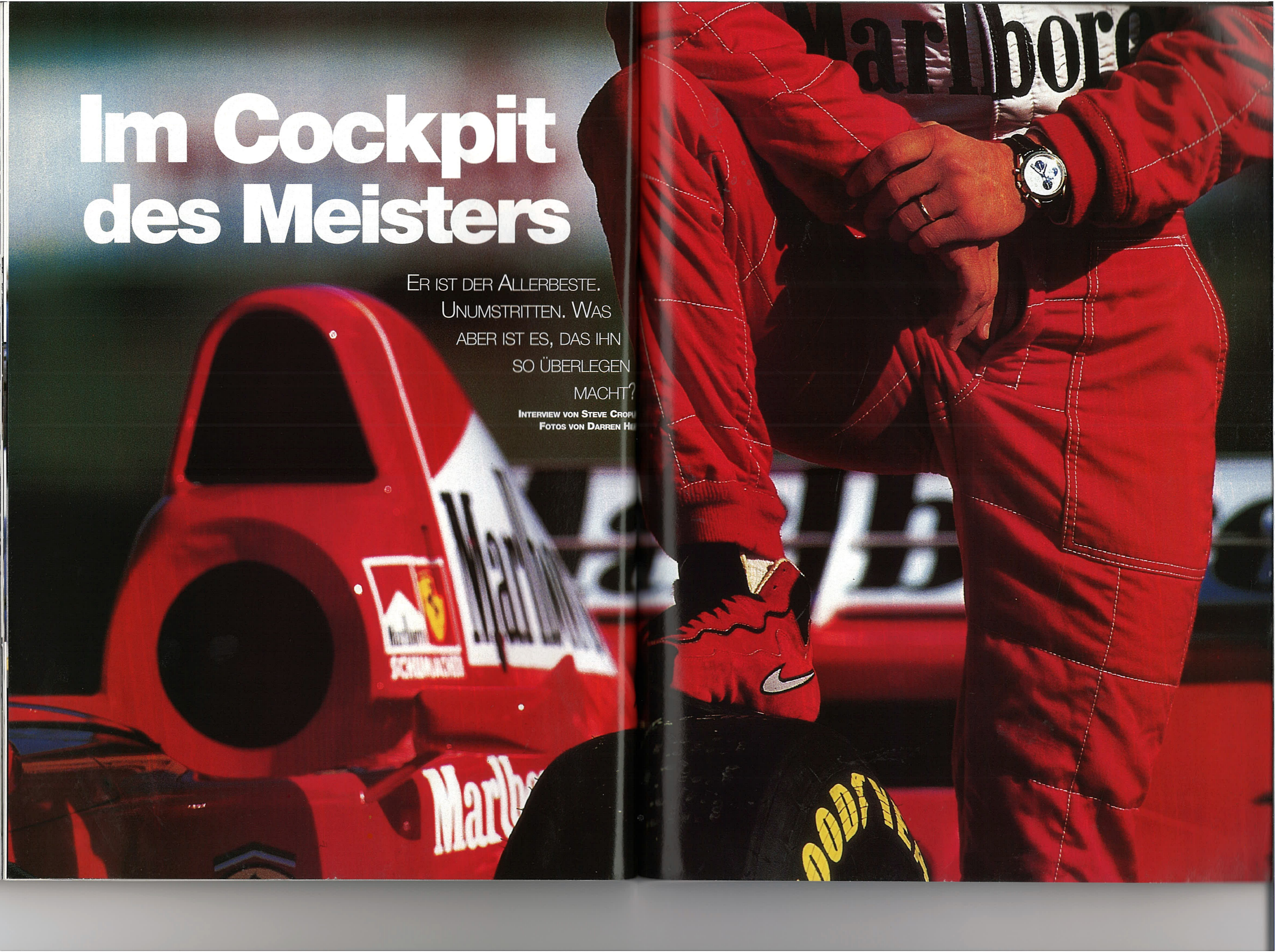
# Ascaris Erben?

WENN MAN AN ITALIEN DENKT, KOMMT EINEM SOFORT FERRARI IN DEN SINN. DER LEGENDÄRE RENNSTALL AUS MARANELLO IST BESONDERS FÜR ITALIENER DER STOFF, AUS DEM DIE TRÄUME SIND...

# Im Cockpit des Meisters

ER IST DER ALLERBESTE.  
UNUMSTRITTEN. WAS  
ABER IST ES, DAS IHN  
SO ÜBERLEGEN  
MACHT?

INTERVIEW VON STEVE CROFT  
FOTOS VON DARREN HEAL



„Schauen Sie, die Fähigkeiten,  
die ich habe, sind angeboren.

**Ich arbeite nicht daran.**

Ich steige einfach ins Auto,  
ziehe meine Gurte fest, starte  
den Motor, lasse die Kupplung  
kommen, und ab geht's...“





**H**ier stehen wir nun, der spanische Feuerwehrmann und ich, und sehen zu, wie der rote Punkt langsam größer wird und sich zu einem heulenden, schreienden, alles übertönnenden Wesen auswächst.

Die Strecke von Jerez ist endlich abgetrocknet, und der ernste Teil des Trainings kann beginnen. Michael Schumacher will eine Rekordzeit in den Asphalt stanzen. Vierter Gang, fünfter, sechster. Das Auto kommt auf uns zugeschossen. Jetzt gleich, denke ich, gleich bremst er, muß er bremsen.

Aber er tut es nicht. Im Gegenteil. Er klickt in den siebten Gang und taucht mit 290 km/h in den Schlund der engen Rechtskurve ein, an der wir stehen. Erst als er die anderen Bremspuren auf dem Asphalt etwa zehn Meter hinter sich gelassen hat, bequem er sich dazu, zu bremsen. Ein roter Blitz durchquert unser Blickfeld, schon ist er wieder verschwunden.

Der Feuerwehrmann und ich kommunizieren ohne Worte. „Hast du das gesehen?“ fragen sich unsere Augen gegenseitig.

Warum ist Michael Schumacher so viel schneller als alle anderen? Wurde er zum Spitzenfahrer geboren, oder treibt er sich selbst mit erbarungsloser Disziplin an? Auch nach seinen inzwischen fünf vollen Jahren in der Formel 1 und zwei WM-Titeln suchen wir immer noch nach der Antwort.

An seiner Überlegenheit gibt es keine Zweifel. Egal, wen man fragt, ob Fahrer, Designer oder Mechaniker, sie alle sind sich einig, daß der Kerpenener pro Runde eine Sekunde finden kann, die für die Konkurrenz einfach nicht existiert. Daraus kann in einem Rennen leicht eine ganze Minute werden, die Differenz zwischen einem Williams und einem Minardi. Es kostet Millionen, so einen Vorsprung durch die Konstruktion des Autos herauszuarbeiten; und selbst das ist nur möglich, wenn man einen zweiten Adrian Newey findet. Aus diesem Grund wird um den Mann aus Kerpen soviel Aufhebens gemacht, aus demselben Grund versteht er sich so gut mit seiner Bank.

Wenn Schumacher eine Charakterstärke hat, die anderen Fahrern den Nerv raubt, dann ist es seine Gelas-

senheit vor einem Rennen. Viele Fahrer können Ruhe vortäuschen, sind aber in Wirklichkeit so gestreift, daß sie Gefahr laufen, sich mental zu überfordern, auch 'brain fade' (Geisteschwund) genannt. „Meine beiden Fahrer waren immer mit den Nerven völlig am Ende“, sagt ein Team-Manager, der weiß, wovon er redet. „Zusammen hatten sie über 250 Rennen bestritten, aber jedesmal drehte sich ihnen immer noch der Magen um. Es war für sie eine große Belastung, zu sehen, wie Schumacher immer herum-lief, als sei er gerade in Urlaub.“

Der Meister selbst versichert, daß der Mangel an Nerven naturgegeben und nicht antrainiert ist. „Natürlich gibt es auch Momente, in denen ich Anspannung spüre, sogar sehr oft. Aber wenn ich erst einmal die Einführungsrunde fahre, bin ich ruhig und konzentriere mich. Manchmal sitze ich am Start und spüre, wie langsam mein Puls schlägt – trotz der Spannung und des Lärms. Ich erinnere mich noch, wie ich vor vielen Jahren Formel 1-Rennen im Fernsehen verfolgt und dabei gedacht habe:

**Das Auto kommt auf uns zugeschossen. Jetzt gleich, denke ich, gleich bremst er, muß er bremsen. Aber er tut es nicht**

‘Mensch Meier, müssen die nervös sein’. Aber wenn man das Ganze selbst ein paar Mal mitgemacht hat, weiß man, daß man sich an alles gewöhnen kann.“

In der Startaufstellung muß sich ein Fahrer auf sekundenschnelle Gehirnreflexe ein-

stellen. „Normalerweise hat man sich eine Strategie zurechtgelegt, abhängig davon, wo man selbst steht, wer vor einem und wer hinter einem ist. Meistens kommt es aber doch anders, und deshalb muß man flexibel bleiben, wie letztes Jahr in Spa, wo ich einen guten Start hatte und Hill in der ersten Kurve außen überholt habe. Damit hatte ich nicht gerechnet, aber es geschah.“

Schumacher empfiehlt, am Anfang „ziemlich schnell“ zu fahren, um sich die bestmögliche Position zu sichern. Aber schon nach sechs oder acht Runden ist die Geschwindigkeit nicht mehr das wichtigste. Er widerspricht denen, die sagen, daß Rennen heute nur noch aus drei oder vier Vollgas-Sprints zwischen den Boxenstopps bestehen. „Ich differenziere zwischen Vollgas, sprich immer so schnell wie möglich, und hundertprozentigem Fahren. Man versucht immer das Beste – das ist für mich die 100%-Vari-

ante. Voll zu fahren bedeutet, keine Rücksicht auf Reifen und Bremsen zu nehmen, und das geht nur selten gut. Man muß eine Art mathematische Gleichung aufstellen und angemessen fahren. Manchmal, wie letztes Jahr in Spanien, kann man es gegen Ende etwas langsamer angehen lassen.“

Unvergeßlich ist Schumachers virtuose Darbietung in Barcelona 1996. Den unter Wasser stehenden Circuito de Catalunya umrundete er vier Sekunden schneller als seine Verfolger und sicherte sich mit 45 Sekunden Vorsprung vor Alesi den Sieg.

letzten Jahr war – zumindest nach den ersten beiden Rennen – im Nassen ziemlich gut. Er war kalkulierbar, und deshalb konnte ich damit gewinnen.“

Dazu bedarf es aber nicht nur eines kühlen Kopfes und eines gutes Autos, sondern auch einer hervorragenden körperlichen Verfassung. Über die enormen Kräfte, die auf einen Fahrer während eines Rennens einwirken, denkt Schumacher nicht bewußt nach: 4g in den Kurven, 3g beim Bremsen, 1,5g beim Beschleunigen. Auch die Tatsache, daß die Schwerkraft in den Kurven zusammen mit dem Gewicht

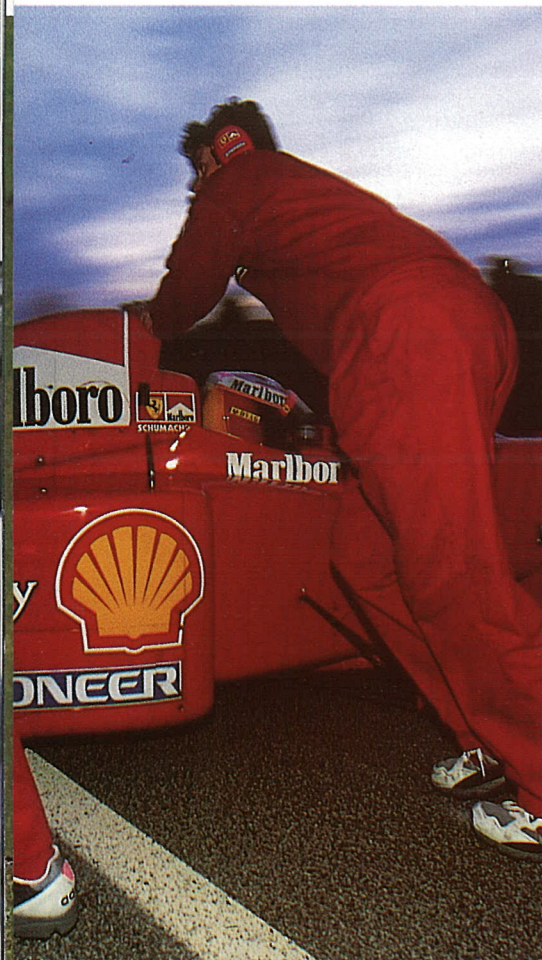


**Der Maestro am Werk. Schumacher sagt, er fahre immer 100%. Aber das bedeutet für ihn nicht, daß er nonstop am absoluten Limit unterwegs ist**

Er erinnert sich mit Stolz an seinen ersten Sieg im Ferrari, streitet aber ab, so überlegen gewesen zu sein, daß er sich am Schluß auf der Strecke nur amüsiert hat. „Es war keine reine Freude“, sagt er. „Es war sehr befriedigend, natürlich, aber sehr harte Arbeit. Im Regen ist die Bandbreite der Bodenhaftung nur so breit wie eine Messerklinge. Außerdem hängt der Erfolg wesentlich vom Auto ab. In Suzuka 1994 war es sehr schwierig, mit dem Benetton auf dem Asphalt zu bleiben. Er war den extremen Bedingungen nicht gewachsen. Aber der Ferrari im

seines Helms einen Druck von 25 kg auf seinen Kopf ausübt, versucht er zu verdrängen. „Das ist auch besser so, denn wenn man ständig daran denken würde, würde man schnell ermüden und die Konzentration verlieren.“

Stattdessen hört Schumacher lieber auf die Geräusche des Motors. „Natürlich ist der laut, aber nicht halb so laut wie in der Box. Manchmal muß ich die Drehzahl hoch halten, wenn der Wagen aufgebockt ist, und dann ist der Lärm wirklich beängstigend. Wenn ich auf der Strecke Vollgas gebe, hört sich der Motor dann wieder viel besser an.“ ▶



Die zwei Schlüsselfaktoren, weshalb Schumacher bei Ferrari bleibt: Marlboro und Shell bezahlen ihm ein Gehalt von 30 Millionen Dollar

Auf der Strecke kommen dann noch Hochfrequenzvibrationen und Windgeräusche hinzu. Letztere hängen ganz wesentlich vom Design des Helms ab. Schumachers Exemplar entspricht der Form von IndyCar-Helmen und soll besonders windschlüpfrig sein. Generell gilt jedoch, daß die Fahrer unter ihren Helmen dank der Ohrstöpsel weniger Lärm empfinden als die Zuschauer auf den Tribünen.

Seit seinen frühen Renntagen gelingt es Schumacher, während Rennen auch planerisch zu denken und Gelegenheiten zu ergreifen, während er sich mit unverminderter Intensität weiter am Limit bewegt. Darin sieht auch er selbst etwas Besonderes. „Das ist vermutlich angeboren“, sagt er. „Ich weiß noch gut, wie ich vor vielen Jahren um die Führung in der Kart-Weltmeisterschaft kämpfte und dabei immer wieder an Situationen in vorangegangenen Rennen dachte. Es war, als ob mein Kopf mit dem Renngeschehen nicht ausgelastet gewesen wäre.“

Auch Renaults Motorenchef Bernard Dudot ist über diese Fähigkeit erstaunt. „Michael spricht ständig mit irgend jemandem aus dem Team. Er will wissen, wo die anderen Fahrer sind, wer gerade einen Boxenstopp macht und, und, und. Er speichert all diese Informationen und erarbeitet sich eine Strategie. Ich muß mir dann immer bewußt machen, daß er ja noch im Rennen ist...“

Schumacher scheint also eine gewisse geistige Kapazität zu haben, die anderen fehlt. Trotzdem hat er es in der Schule – nach eigener Aussage – nie zu besonderen Leistungen gebracht. „Ich war faul in Fächern, die mich nicht interessiert haben. Mathe war das einzige, in dem ich gut war...“

Der Doppelweltmeister kennt also jederzeit seine eigene Position im Rennen und die seiner Gegner. Wenn er zu einem Auto aufschließt, weiß er deshalb schon aus einiger Entfernung, um wen es sich handelt. Er hat dieselbe Fähigkeit, von der Ayrton Senna immer sprach, nämlich vorzuberechnen, wo er den Vordermann überholen kann. „Manche kann man schon an ihrem Fahrstil erkennen“, so der Kerpener. „Ukyo Katayama sieht immer so aus, als würde er aus einer Kurve fünf machen.“

Eine von Schumachers besonderen Fähigkeiten ist eine gewisse Weichheit beim Fahren. „Das Geheimnis von Geschwindigkeit liegt darin, in den

Kurven am Limit zu fahren und das Auto mit dem Gas zu balancieren. Die meisten Fahrer machen das, aber bei vielen ist es zu ruckartig. Das kostet Zeit. Ziemlich viele Fahrer erreichen das Limit am Ende einer Kurve, sind aber am Anfang oder in der Mitte weit davon entfernt. Den Zeitverlust kann man nie wieder gut machen. Deshalb versuche ich, eine Kurve von Anfang bis Ende am Limit zu nehmen.“

Schumacher spricht oft über das Limit der Bodenhaftung. Es ist ein Bereich, in dem er sich besser als alle anderen auskennt. Tourenwagenfahrer Julian Bailey, der 1989 zusammen mit ihm im Formel 3-GP von Macau fuhr und das Rennen gewann, nachdem Schumacher ausgefallen war, erinnert sich: „Schumacher war am Limit, und man sah, daß das Auto lebte. Das Heck ging ständig hin und her. Senna konnte das auch, mit dem Auto am Limit herumtanzen. Manchmal kann man das auch bei Alesi sehen, aber all die anderen fahren wie auf Schienen, und das ist absolut nicht dasselbe.“

Womit wir beim Thema Vergleiche wären. Schumacher mag es nicht, mit Ayrton Senna verglichen zu werden, dem gefühlsbetonten, immer fokussierten dreifachen Weltmeister – für viele der beste Fahrer aller Zeiten. Aber gerade solche Vergleiche lieben

viele F1-Experten. Martin Brundle, einst Schumacher-Teamkollege bei Benetton, macht keinen Hehl daraus: „Mir war sofort klar, daß er ein besonderes Talent

hatte und ich mir wegen seiner Überlegenheit keine Kugel durch den Kopf jagen mußte. Jeder hätte sich an ihm die Zähne ausgebissen. Ich hatte immer das Gefühl, daß er der schnellste da draußen war. Schon vor Sennas Tod war ich davon überzeugt, daß ihm in Bezug auf reine Geschwindigkeit niemand gewachsen war.“

Eddie Jordan, in dessen Auto Schumacher 1991 in Spa sein Formel 1-Debüt gab, war besorgt darüber, daß seine neue Errungenschaft die Strecke in den belgischen Ardennen unweit seiner Heimatstadt Kerpen noch nicht einmal kannte. Aber seine Zweifel verfliegen schnell, als sich der junge Deutsche auf Platz 8 qualifizierte. „Wir hatten in unseren Formel 3000-Autos bereits Alesi, Irvine, Frenzen und Hill erlebt“, erinnert sich Eddie, „aber man konnte sofort erkennen, daß Michael in einer anderen Klasse fuhr. Er war auf dem Niveau von Senna.“ ▶

**„Auch vor Sennas Tod war Michael bereits der Schnellste“**

MARTIN BRUNDLE

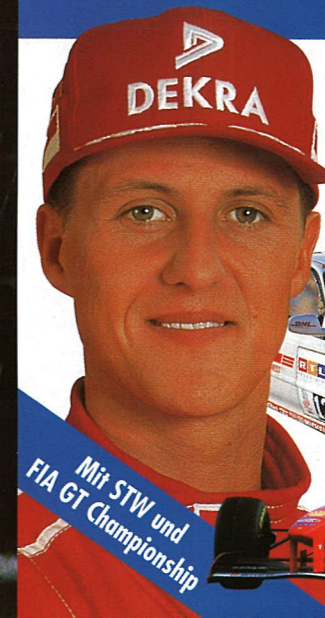
# BRANDHEISS BRANDNEU

## FORMEL 1 UND TOURENWAGEN

TIMER 1997

- alle Fahrer • alle Rennen
- Termine und TV-Zeiten

präsentiert von:  
RTL  
PRINTEDITION



Mit STW und  
FIA GT Championship



**JETZT**  
für DM **7,80** überall  
im Zeitschriftenhandel

präsentiert von



Eine Publikation der

**MEDIA  
CONSULTA**

**DER KOMPETENTE TIMER  
ZUR FORMEL 1 UND STW**

Ein Multi-Millionen-Abkommen mit Nike und weitere Sponsorengelder erheben Schumacher in den Rang eines Sport-Spitzenverdieners



Ein weiterer ehemaliger Teamkollege, Jos Verstappen, wundert sich noch heute über Schumachers endlose Powerslides, während er selbst beim Versuch, ihm nachzueifern, unweigerlich von der Strecke flog. „Daran kann ich mich noch gut erinnern“, grinst Schumacher. „Der Benetton war ein nervöses Auto, schwer zu kontrollieren. Mit der Zeit habe ich mich daran gewöhnt und ein gutes Gefühl dafür entwickelt, aber er war sehr schwierig.“

Schumachers augenscheinlichster Vorteil gegenüber den anderen Fahrern ist seine körperliche Fitneß. Er trainiert fast pausenlos. Zu Beginn der Saison hat er sein Trainingsprogramm und seinen Ernährungsplan noch ein wenig besser an die speziellen Anforderungen der Formel 1 angepaßt.

„Ganz sicher hilft die körperliche Fitneß, Rennen zu gewinnen“, sagt er. „Zum Beispiel, indem sie den Puls niedrig hält. Stellen Sie sich mal vor, Sie müßten zwei Stunden lang einen Puls von 170 oder 180 aushalten, da wären Sie nachher völlig erschöpft. Wenn man den Wert auf ein Maximum von 140 reduzieren kann, so wie ich, dann hat man einen Vorteil.“

Erschöpft ist Schumacher nach Rennen selten, höchstens etwas müde. Damit steht er im krassen Gegensatz zu Mansell, dessen Erschöpfung oft geradezu dramatische Ausmaße angenommen hat, oder Alesi, der schon einmal auf dem Podium einen Schwächeanfall erlitten hat. „Ich glaube, wenn ich mal erschöpft bin, dann müssen die anderen einem Kollaps nahe sein“, meint Schumacher dazu. Bemerkenswert ist auch, wie schnell er sich wieder erholt. Er unterstützt denn auch Brundles Meinung, der sagt, daß, wenn man in Monaco ein zweites Rennen eine halbe Stunde nach dem ersten starten würde, Schumacher wieder vollkommen fit in der Startaufstellung stünde.

Und seine Überlegenheit? Warum kann er mit vergleichbarem, oft auch unterlegenem Material auf denselben Strecken schneller fahren als die anderen? Es ist das Zusammentreffen mehrerer Faktoren, von denen einer die Fitneß ist, ein anderer das Talent – ein ausgeprägtes Balancegefühl, hervorragendes Augenlicht, Urteilsvermögen, Selbstvertrauen – und seine eiserne Disziplin. Kein anderer Fahrer hat in der GP-Geschichte seine Möglichkeiten so diszipliniert verfolgt wie er.

**„Manchmal sitze ich am Start und spüre, wie langsam mein Puls schlägt – trotz der Spannung“**

Ausgangspunkt all dieser Faktoren war das Kartfahren. Man sagt, daß erst die Formel 3000 dieselbe Wettkampfqualität bietet wie der Meisterschafts-Kartsport. Als einziger unter den F1-Fahrern verbringt Schumacher zwischen Rennen ein bis zwei Tage im Kart, um Reaktionsfähigkeit und Fahrzeugkontrolle zu optimieren. Deshalb fährt er im Qualifying oft schon in den ersten Runden so gute Zeiten. Die frühe Mercedes-Benz-Schule als Juniorfahrer, das Trimmen seines Körpers auf olympisches Niveau, die Erkenntnis, daß gutes Englisch viele Türen

öffnet – all das ist Teil eines Mannes, der die Zukunft erkannte.

Zum Schluß kann ich mir die abgedroschenste Frage doch nicht verkneifen: Was für ein Gefühl ist es, der beste Fahrer der Welt zu sein? Nach

fünfzig Minuten, in denen er mir Einblicke in sein Denken wie in sein Cockpit gewährte, in denen er mir Kniffs und Tricks erläuterte, schaut Michael Schumacher zum ersten Mal verunsichert aus der Wäsche.

„Ich würde mich nicht als den besten Fahrer der Welt bezeichnen“, sagt er – etwas verblüfft. „Wenn andere das sagen, macht es mich glücklich, aber ich würde mir dieses Etikett niemals selbst anheften.“

Michael Schumacher ist alles mögliche, arrogant – was ihm ja vielerorts vorgeworfen wird – ist er sicher nicht. Beim Testen in Spanien habe ich ihn einen Tag lang beobachtet. Was ich gesehen und erlebt habe, war ein von Grund auf sympathischer und verblüffend abgerundeter junger Mann, der all das zu sein scheint, was die Fanzeitschriften von ihm berichten: freundlich, umgänglich, höflich, unkompliziert.

„Schauen Sie“, meint er zum Abschluß, „die Fähigkeiten, die ich habe, sind angeboren. Ich arbeite nicht daran. Ich steige einfach ins Auto, ziehe meine Gurte fest, starte den Motor, lasse die Kupplung kommen, und ab geht's. In diesem Geschäft gibt es viele Leute, die versuchen, aus einem etwas Besonderes zu machen. Die finden es fantastisch, wenn jemand ein F1-Auto fahren kann. Aber wenn all diese Leute verschwunden sind, schaue ich in den Spiegel und sage zu mir selbst: 'Ok, du kannst schnell Autofahren, aber es gehört noch ein wenig mehr dazu, etwas Besonderes zu sein.'“



# Wer den Termin verpennt...

...der rennt. Oder er besorgt sich das Abo.

**F1 RACING IM JAHRESABONNEMENT**

**F1** Abonnieren Sie jetzt für nur DM 80,-

**RACING JA, ICH NEHME IHR ANGEBOT AN!**

Ich bestelle F1 Racing im Jahresabonnement (12 Ausgaben) zum Preis von DM 80,- (Auslandspreis DM 90,-) inklusive Portokosten

Name/Vorname \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

Gewünschte Zahlungsweise (Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. ausfüllen)

bequem und bargeldlos durch Bankelzug  mit beiliegendem Scheck  gegen Rechnung

Konto-Nr.

Bankleitzahl

Geldinstitut \_\_\_\_\_

Widerrufsbelehrung: Mir ist bekannt, daß ich diese Vereinbarung innerhalb einer Woche (Poststempel) widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt das rechtzeitige Absenden des Widerrufs an F1 Racing, Der LeserClub, Postfach 11 12 08, 60047 Frankfurt. Ich bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum \_\_\_\_\_ 2. Unterschrift \_\_\_\_\_

## Christian Scherrer

WAS MACHEN TRUCKLOSE TRUCKIES BEI ÜBERSEE-GP?

**W**as macht ein Formel 1-Lkw-Fahrer, wenn er bei Überseerennen seinen Truck nicht mitnehmen kann? Eine ganze Menge mehr, denn diese Spezies von F1-Menschen sind echte Allrounder. So wie der 29jährige Schweizer Christian Scherrer, der bei Sauber als Truckfahrer, Karosseriepfleger und Tankwart arbeitet. Alles keine offiziellen Berufsbezeichnungen, aber die gibt es für diesen breitgefächerten Job auch nicht.

Der gelernte Landwirt kam eher zufällig zur Formel 1: „Ein Freund erzählte mir, daß die Firma Sauber einen Lkw-Fahrer suchte. Da hab' ich mich einfach vorgestellt.“ Und so hat er im Laufe der letzten fünf Jahre mit seinem 16,5 Meter langen, 600 PS starken Sattelzug an die 240.000 Kilometer zurückgelegt. „Im Vergleich zum Speditionsgewerbe sind das Peanuts“, lacht er, „aber dafür macht es auch mehr Spaß, wenn die Leute auf der Straße den Lkw erkennen und uns nach einem guten Rennergebnis zuwinken.“

Einmal angekommen – meistens am Mittwoch vor dem Rennen – ist es jedoch egal, an welcher Rennstrecke er ist. Denn dann heißt es auspacken, aufbauen, sortieren, putzen, reparieren und und und. Den größten Teil seiner Zeit verbringt er mit der Wartung der Verkleidungsteile, neudeutsch auch Composites. Sein Lkw, einer von vieren, beherbergt neben einem Büro und einem kleinen Konferenzraum die Werkstatt mit Hunderten von Spezialwerkzeugen, fein säuberlich verstaut in eigens dafür angefertigten Fächern. Ordnung und Präzision sind gefragt. „Wenn die Karosserieteile nach einem Training wieder hergerichtet werden müssen, kommt es darauf an, daß alles reibungslos läuft, da muß jeder Handgriff sitzen“, berichtet er auf Schwyzerdütsch.

Apropos Handgriff. Die wohl wichtigste Aktion des Wochenendes kommt immer sonntags auf Scherrer zu. Dann nämlich ist er derjenige, der bei den Boxenstopps der beiden Sauber-Fahrer mit dem Benzinschlauch bewaffnet ist und ihren Autos in millimeter- und sekundengenaue Arbeit den kostbaren Saft zuführt. Mittlerweile sind er und seine Kollegen ein eingespieltes Team, was 1994 noch nicht der Fall war. „Damals kannte ich die Maschine noch nicht so gut“, erinnert er sich, „und einige Wochen später ging in Hockenheim Jos Verstappens Benetton beim Tanken in Flammen auf. Als eines unserer Autos zehn Runden später an die Box kam, hatten wir alle ein mulmiges Gefühl im Bauch.“

Wenn Ende April die Europa- und damit die Lkw-Saison beginnt, muß sich der Sauber-Mann mit T-Shirts, Mützen und anderen Teamartikeln eindecken, denn in Südeuropa trifft man nach wie vor auf rennsportbegeisterte Zöllner. „So was kann hilfreich sein“, erzählt Scherrer mit einem Augenzwinkern und verschwindet in die Box, um Johnny Herberts Auto auf Hochglanz zu bringen. **1**

**„Ein Freund erzählte mir, daß Sauber einen Lkw-Fahrer suchte. Da hab' ich mich einfach vorgestellt“**



Die wahren PS-Kings der Boxengasse sind natürlich nicht die uns bekannten Fahrer, sondern Menschen wie Christian Scherrer

## Heißer Stuhl

WIE MAN  
SICH BETTET,  
SO LIEGT  
MAN...



Das Jordan-Cockpit wurde für Ralf Schumacher maßgeschneidert. Rechts: Pedro Diniz nimmt auf dem Weg zurück in die Boxen seinen persönlichen Sitz mit

### Die besten Straßenautos oder ein Kirmeskarussell kommen nicht ansatzweise an Formel 1-Belastungen heran

**R**ennsport ist eine Gleichung mit vielen Unbekannten, doch eines ist klar: Wenn ein Fahrer nicht komfortabel sitzt, wird er im Rennen nie sein Potential ausnutzen können. Das hat nichts damit zu tun, daß die Piloten wie Mimosen behandelt werden müßten. Vielmehr ist das Cockpit bei Renngeschwindigkeit ein Kriegsschauplatz, und dem Fahrer muß technisch nach besten Mitteln geholfen werden.

Die Schwierigkeiten bestehen darin, daß zwei Stunden lang permanent Beschleunigungen, Verzögerungen und seitliche Kräfte auftreten, die mit normalem Autofahren gar nicht zu vergleichen sind. Die schnellsten Straßenautos oder das wildeste Kirmeskarussell sind noch weit von solchen Belastungen entfernt. Bei Höchstgeschwindigkeit sind die Kräfte, die in der Kurve auf einen Fahrer wirken, so immens, daß seine Füße von den Pedalen, seine Hände vom Lenkrad, ja, sein Kopf von den Schultern rutschen wollen. Bei einer maximalen Bremsung wird das Wasser seiner Tränendrüsen von innen auf das Visier geschleudert.

Schlimmer noch ist, daß die Fahrer ständig Probleme mit ihren Nackenmuskeln haben. Entspannen können sie einzig auf einer Geraden, doch die ist bei 340 km/h recht kurz. Die Bodenunebenheiten schütteln einen Fahrer allerdings auch dann noch so sehr durch, daß seine Stimme über Funk verzerrt klingt.

Die Konstrukteure können wenig an der Intensität dieser Belastungen ändern – eigentlich arbeiten sie sogar permanent daran, sie zu erhöhen. Und wenn ein Fachmann zu ergonomischen Aspekten konsultiert werden würde, so würde er schnell abwinken: Die Anforderungen in der Formel 1 sind so speziell, daß seine Kenntnisse sich kaum anwenden ließen.

Es ist wichtig, ein Auto so gut wie möglich dem Fahrer anzupassen. Sein Sitz muß ihn von den Schultern bis herab zu den Beinen wirkungsvoll abstützen und förmlich einbetten. Oftmals sind Sitz und Cockpit so exakt an einen Fahrer angegossen, daß man nach einigen Rennen wieder Änderungen vornehmen muß, sobald der Fahrer etwas abgenommen oder ein paar Muskeln besser trainiert hat.

Die Lenkradartisten werden so eng angeschnallt, daß die Schmerzgrenze erreicht ist. Im Cockpit bleibt dann kaum mehr irgendeine Bewegungsmöglichkeit. Dadurch werden ungewollte Körperbewegungen vermieden. Im besten Falle kann er seine Hüfte noch ein wenig bewegen. Die ideale Positionierung für einen Fahrer besteht jedoch darin, die Form des Autos an ihn anzupassen und ihn so fest wie möglich anzuschnallen.

Ob ein Fahrer im Monocoque flach liegt oder lieber aufrecht sitzt, hängt ganz von seinen Wünschen ab. Je größer ein Fahrer ist, umso schwieriger wird es aber, denn der Platz ist eng. Die altbekannten Probleme, die Gerhard Berger mit seiner Größe, Damon Hill mit seinen Füßen oder Nigel Mansell mit seinem Rücken hat, zeigen,

wie gering die Spielräume eigentlich sind. Der ideale Formel 1-Fahrer ist ein kleines, muskulöses Individuum. Die meisten entsprechen sogar diesem Prototyp. Von Vorteil ist außerdem, wenn der Fahrer leicht ist, denn er ist laut Reglement Teil des Gesamtgewichts eines Fahrzeugs.

Oft fragt man sich, ob die heutigen Autos mit ihren hohen Nasen die Beine der Fahrer sehr viel höher positionieren als früher. Meine Erfahrung ist, daß es den Fahrern gar nichts ausmacht. Die Position ist übrigens nicht so außergewöhnlich, denn auch Segelflieger haben über Jahre hinweg so gelegen. Viele Formel 1-Fahrer finden diese Lage sogar komfortabler, vielleicht weil sich ihre Füße nun eher auf der Höhe des Körperschwerpunktes befinden.

Gegen die Kräfte, die die Nackenmuskeln belasten, kann ein Designer allerdings nicht viel ausrichten – mit Ausnahme einer Kopfstütze, die beim Beschleunigen hilft. Ich bin kein Freund sonstiger Stützen im Kopfbereich, denn Fahrer, die sie ausprobiert haben, scheinen unter einer gewissen Desorientierung zu leiden. Manche Fahrer haben seitliche Stützen, aber sie benutzen sie nicht wirklich gerne.

Wir sorgen dafür, daß keine aerodynamisch verursachten Kräfte auf den Kopf wirken, aber alles andere müssen die Fahrer selbst bewältigen. Sie müssen sich leichte Helme aussuchen und ihre Muskeln trainieren.

Wenn ein Fahrer im Stand in ein Auto paßt, heißt das aber noch lange nicht, daß er sich auch im Rennen darin wohlfühlt. Es ist nicht ungewöhnlich, wenn er nach den ersten drei Runden herein kommt und sich unwohl fühlt. Dann sind wir Ingenieure wieder gefragt. Fühlt sich der Fahrer endlich wohl, dann wenden wir uns den Instrumenten zu. Und genau das werde ich im nächsten Monat an dieser Stelle tun. **1**





**2. LAUF, 30. März:  
GRAND PRIX VON BRASILIEN**

**3. LAUF, 13. April  
GRAND PRIX VON ARGENTINIEN**

**GOODYEAR**

NACH SEINEM KURZEN EINSATZ IN AUSTRALIEN HAT JACQUES VILLENEUVE IN SÜDAMERIKA MIT SEINEM VATER GLEICHGEZOGEN – UND EIN SECHSTES MAL GESIEGT

#### **FAHRER-WELTMEISTERSCHAFT**

1.	JACQUES VILLENEUVE	20 PUNKTE
2.	DAVID COULTHARD	10 PUNKTE
2.	GERHARD BERGER	10 PUNKTE
4.	MIKA HÄKKINEN	9 PUNKTE
5.	MICHAEL SCHUMACHER	8 PUNKTE
6.	OLIVIER PANIS	6 PUNKTE
6.	EDDIE IRVINE	6 PUNKTE
8.	RALF SCHUMACHER	4 PUNKTE
9.	JOHNNY HERBERT	3 PUNKTE
10.	NICOLA LARINI	1 PUNKT
10.	JEAN Alesi	1 PUNKT

#### **KONSTRUKTEURS-WM**

1.	WILLIAMS-RENAULT	20 PUNKTE
2.	McLAREN-MERCEDES	19 PUNKTE
3.	FERRARI	14 PUNKTE
4.	BENETTON-RENAULT	11 PUNKTE
5.	PROST-MUGEN HONDA	6 PUNKTE
6.	SAUBER-PETRONAS	4 PUNKTE
6.	JORDAN-PEUGEOT	4 PUNKTE

**GRAND PRIX ZOOM**



DARREN HEATH

# Sieger und Verlierer

Ein Wochenende voller Überraschungen wirbelte die in Australien gesehene Rangfolge kräftig durcheinander

**E**in Formel 1-Grand Prix in der als Schmutzloch und Kriminalitätsherd verschrienen brasilianischen Metropole Sao Paulo, die dieses Prädikat aber genauso wenig verdient wie New York oder London, war noch vor einigen Jahren ein Festival der Sambatrommeln, ein Feuerwerk südamerikanischer Emotionen.

Seit dem Tod des nationalen Idols Ayrton Senna ist das Rennen auf dem Kurs von Interlagos recht trist. Überall auf den Tribünen klaffen große Lücken. Von möglichen 60.000 wurden nur etwa 35.000 Eintrittskarten verkauft. Brasilianische Flaggen, früher von den Zuschauerrängen nicht wegzudenken, sind kaum mehr zu sehen. Auf der Tribüne gegenüber der Boxengasse versucht eine Gruppe junger Leute, mit einer Tanzeinlage die Stimmung etwas anzuheizen, doch der Funke will nicht so recht überspringen. Kein Vergleich mit Hockenheim, Monza oder Silverstone.



Die wenigen, die heute noch kommen, sind einerseits eingefleischte Rennfans und andererseits Barrichello- und Diniz-Freaks, die die teuren Plätze aufgeben, sobald ihre Helden aus dem Rennen sind. Das geschah in diesem Jahr relativ früh: Diniz drehte sich in Runde 15 mit einem merkwürdigen Übersteuern von der Piste, Barrichello fiel eine Runde später einem Aufhängungsdefekt zum Opfer. Es hätte noch schlimmer kommen können, denn Barrichellos Auto blieb schon am Start stehen. Nur der deshalb erfolgte Rennabbruch sorgte dafür, daß der Brasilianer ins Ersatzauto springen durfte.

Der Neustart kam auch anderen sehr gelegen. Jacques Villeneuve offenbarte seine Gefühlswelt über einen verpatzten Start: „Ich war heilfroh, als die rote Fahne herauskam.“ Wäre das nicht passiert, hätte das Rennergebnis vielleicht anders ausgesehen. Sicherlich hätte der Kanadier aber eine große Menge blauer Flecken davongetragen. Bei seinem unplanmäßigen Ritt durch das Kiesbett im Senna-S nach dem ersten Start hatten sich zahllose Steinchen ins Cockpit verirrt und waren unter seinen Hosenboden gerutscht. Dank des Neustarts löste er dieses Problem und bereitete den Boden für seinen insgesamt fünften Grand Prix-Sieg. Villeneuves Sieg war lange völlig ungefährdet. Verfolger Michael Schumacher konnte nicht mithalten, und Team-

Der Neustart kam auch anderen sehr gelegen. Jacques Villeneuve offenbarte seine Gefühlswelt über einen verpatzten Start: „Ich war heilfroh, als die rote Fahne herauskam.“ Wäre das nicht passiert, hätte das Rennergebnis vielleicht anders ausgesehen. Sicherlich hätte der Kanadier aber eine große Menge blauer Flecken davongetragen. Bei seinem unplanmäßigen Ritt durch das Kiesbett im Senna-S nach dem ersten Start hatten sich zahllose Steinchen ins Cockpit verirrt und waren unter seinen Hosenboden gerutscht. Dank des Neustarts löste er dieses Problem und bereitete den Boden für seinen insgesamt fünften Grand Prix-Sieg. Villeneuves Sieg war lange völlig ungefährdet. Verfolger Michael Schumacher konnte nicht mithalten, und Team-

Villeneuves Sieg war lange völlig ungefährdet. Verfolger Michael Schumacher konnte nicht mithalten, und Team-



Frentzen klemmt hinter seinem Ex-Teamkollegen Johnny Herbert fest



kollege Heinz-Harald Frentzen kämpfte im Mittelfeld gegen Barrichello und seinen Vorjahres-Teampartner Herbert. Das war eine Situation so recht nach dem Geschmack von Villeneuve. Erst als Gerhard Berger nach elf Runden alle Power aus seinem Benetton herauskitzelte, um sich Schumacher zu schnappen, konnte der Williams-Pilot seinen Vorsprung nicht mehr ausbauen. Im Gegenteil: Berger kam bis zur karierten Flagge auf 4,190 Sekunden heran. Wäre er der Sieger gewesen, wenn er nicht so lange hinter Schumacher festgehangen hätte? Berger selbst – von Beruf Optimist – war jedenfalls davon überzeugt. Mit Benetton und ihm ist also wieder zu rechnen. Laßt uns sehen, was in dem alten Herrn der Formel 1 noch steckt!

Was aber war mit Frentzen los? Zu Beginn des Wochenendes war er noch sehr zufrieden gewesen. Zwar sind die Freitagszeiten in keinsten Weise zu Vergleichen geeignet, weil nicht bekannt ist, wie voll die Tanks oder wie gut die Reifen sind, doch er war schneller als Villeneuve – ein wichtiger psychologischer Vorteil. Ab Samstag aber ging's bergab. Das Auto, jetzt im Qualifying-Trim, lag dem sensiblen Deutschen einfach nicht. Der mit wenig Benzin betankte Monoposto erschien ihm zu leichtfüßig. Aber wer kommt schon auf die Idee, im Qualifikationstraining mehr Sprit als nötig mitzunehmen? Doch diese Vorstellung ist gar nicht so abwegig. Bereits in Melbourne war das Gerücht aufgetaucht, Villeneuve habe sich dort die Pole mit 30 Litern Treibstoff im Tank geholt. Den wahren Grund für Frentzens schlechtes Abschneiden am Samstag entdeckte man am späteren Abend: ein defekter Stoßdämpfer vorne links. Zu spät, um eine gute Abstimmung zu finden.

Seine Pechsträhne setzte sich am Sonntag fort. Nach einem schlechten Start fiel er von Platz 8 auf die 13. Position zurück. Von Rang 11 aus sah er dann 33 Runden lang den gelben Heckflügel von Ralf Schumachers Jordan. Schließlich bekam er nach seinem zweiten Boxenstopp ein ernstes Getriebeproblem. „Ich konnte im oberen Drehzahlbereich kaum mehr

stecken. Beim Zurückschalten ist manchmal ein niedrigerer Gang reingesprungen. Es war sehr schwierig, mit diesem Problem zu fahren. Schließlich mußte ich auch noch Fisichella passieren lassen.“

Aber es wäre zu einfach, alles dem Pech zuzuschreiben. Frentzen ist bereits drei Jahre in der Formel 1, hat aber in Sachen Abstimmung noch Nachholbedarf. Vor allem muß er die Komplexität des Autos verstehen lernen, denn auch ein Williams fährt nicht von alleine. Villeneuve hat seine Orientierungsphase abgeschlossen – ein erheblicher Vorteil. Frank Williams argumentiert: „Unser Auto ist sehr komplex und liefert eine Unmenge von Daten. Je mehr Informationen es gibt, desto mehr Fehler kann man machen. Heinz-Harald wird erst dann schnell sein, wenn er das Auto versteht.“ Am Sonntag kam auch noch Nervosität hinzu. Beim zweiten Start stellte er sich versehentlich auf den Platz von Damon Hill. Wollte er schon mal in die Fußstapfen des Weltmeisters treten oder stand ihm der Sinn nach Monopoly-Spielen? Rücke ein Feld vor...

Aber ein Spiel war das Rennen nicht, auch nicht für Michael Schumacher, dessen Auto im freien Training am Freitag nur so herumrutschte. Der in Melbourne bereits hochgelobte Ferrari galoppierte wie ein übernervöses Pferd über die – zugegeben holprige – Strecke. „Ich bin überrascht, daß der Abstand auf Villeneuve so gering ist“ (knapp 0,6 Sekunden), freute sich Schumacher über die auf den ersten Blick gute Qualifizierung. Doch er führte sie nicht auf die eigene Leistung zurück, sondern auf die fehlenden Fortschritte der Konkurrenz seit Freitag.

Auch seine beiden Starts waren mehr Schein als Sein. Er gewann das Startduell nur, weil Villeneuve nicht optimal wegkam. Im Rennen zeigte sich dann, daß in Maranello noch viel am Chassis gearbeitet werden muß. Um das Handling zu verbessern und die Reifen zu schonen, entschied man sich in Interlagos für ein steifes Set-up. Den daraus resultierenden Mangel an mechanischem Grip wollte man durch mehr Flügel wieder auszugleichen. Das ging zu Lasten der Topspeed, und das Auto rutschte noch immer. Bei dem Versuch, ein Problem zu lösen, handelte sich der Kerpener ein neues ein. „Man muß es positiv sehen, immerhin haben wir den Abstand zur Spitze um zwei Punkte verkürzt“, bemerkte sein Pressesprecher Heiner Buchinger. Zwei Punkte, die, so Schumacher, im Verlauf der Saison bedeutsam werden könnten. Wer den Pfennig nicht ehrt, ist eben die 35 Millionen Mark nicht wert.

Michael Schumachers kleiner Bruder Ralf gab eine respektable Vorstellung. Am Freitag beeindruckte er damit, daß er den 'Mischael' um neun Tausendstel Sekunden hinter sich ließ. Im Rennen konnte er Heinz-Harald Frentzen in Schach halten und übte zusammen mit Teamkollege Fisichella gehörigen Druck auf David Coulthard aus. Was für Frentzen frustrierend war, empfand Schumacher junior als Triumph: „Es hat Spaß gemacht, ein blauweißes Auto hinter sich zu haben“, verpaßte er seinem Landsmann einen kleinen, doch gewiß freundlichen Seitenhieb. In der 52. Runde sorgte allerdings ein Abfall der elektrischen Spannung dafür, daß zunächst die Servolenkung und die Bremskraftverstellung am Jordan ausfielen und schließlich auch Kupplung, Getriebe und Benzinpumpe. Mit etwas mehr Zuverlässigkeit sind bald auch die ersten Punkte möglich – die Schnelligkeit ist jedenfalls da. Ralf Schumacher fuhr die zweitbeste Rennrunde.

Auch bei den Deutschen aus Untertürkheim wollte sich in Interlagos kein richtiger Erfolg einstellen. Australien-Sieger David Coulthard wurde in der 68. Runde sogar von Villeneuve überrundet, denn auch der Schotte fand kein brauchbares Set-up für seinen McLaren. Einzig Mika Häkkinen zeigte mit seinem vierten Platz eine gute Leistung.

Mercedes-Sportchef Norbert Haug freute sich trotzdem: „Immerhin führen wir mit 17 Punkten die Konstrukteursmeisterschaft an, und David teilt sich mit Jacques den ersten Platz in der Fahrerwertung.“ Für die Silberpfeil-Truppe heißt es weiterhin hart arbeiten und hoffen, daß Teamchef Ron Dennis recht behält: „Das heutige Ergebnis reflektiert nicht das derzeitige Potential unserer Autos.“

Das Rennen in Interlagos hat des weiteren gezeigt, daß mit den Bridgestone-Teams gerechnet werden muß. Mit einer beeindruckenden Fahrt auf den dritten Platz gelang es Olivier Panis im Prost, den ersten Podiumsplatz für den japanischen Gummiriesen und natürlich auch für seinen neuen Chef Alain Prost einzufahren. Der Erfolg ist gewiß nicht nur den Reifen zuzuschreiben, doch die Ein-Stop-Strategie läßt vermuten, daß sich die Pneu aus Fernost langsamer abnutzen als ihre amerikanischen Konkurrenten.

Zuversicht auch in einem weiteren Bridgestone-Team: Damon Hill startete im Arrows aus achter Position – nur einen Platz hinter seinem Williams-Nachfolger Frentzen und immerhin drei vor David Coulthard, was nach seinen eigenen Worten „500 Prozent besser als in Australien“ war. Auch er fuhr ein Ein-Stop-Rennen und wurde kurzfristig

bis auf Platz 4 gespült. Daß er drei Runden vor Schluß mit Motorschaden aufgeben mußte, war einerseits Pech, doch andererseits muß der Yamaha-V10 einfach noch zuverlässiger werden. Wenn die Japaner Hill – wie Renault in den letzten Jahren – bei der Weiterentwicklung des Motors ein Wörtchen mitreden lassen, darf man gespannt sein.

In Brasilien ist es enger geworden – auch für Williams. Oberflächlich schien Villeneuve zu dominieren, doch die Konkurrenz ist gerüstet. Die Ingredienzen für den Erfolg sind vorhanden und müssen nur noch feiner aufeinander abgestimmt werden.

Außer Konkurrenz liefen die vielen kleinen Pannen rund um die Rennstrecke. Nicht nur, daß Frentzen seinen Startplatz nicht finden konnte, nein, auch an alleroberster Stelle wurde gepatzt. War das Rennen so langweilig, daß der FOCA-Kameramann die Zieldurchfahrt von Jacques Villeneuve verschloß? Die Fernseh Zuschauer bekamen die Zielflagge nicht zu sehen, wurden aber anderweitig entschädigt. In freundlicher Ignoranz tradierter Regeln parkten die beiden siegreichen Renault-Piloten ihre Autos auf der Start-Ziel-Geraden. Und da die Konstrukteure zwar kleinste Probleme durch sophistische Technik zu lösen pflegen, sich die Erfindung einer Handbremse in Formel 1-Kreisen aber noch nicht herumgesprochen hatte, rollte der Williams langsam zurück und klemmte beinahe seinen kanadischen Piloten ein.

Gerhard Berger hatte allen gezeigt, daß er noch immer schnell ist. Er bewies aber auch, daß sich Rennfahrer auf vier Rädern mitunter zielstrebig bewegen können als auf zwei Beinen. War er in Gedanken bereits bei der Geburt seiner dritten Tochter, als er sich auf dem Podium auf die falsche Seite von Jacques Villeneuve stellte? Oder lag der letzte Podiumsplatz des Österreicher – Silverstone 1996 – schon so lange zurück, daß er sich kaum noch daran erinnern konnte, wer wo steht? Auch wenn auf dem Fernsehbildschirm Gerhard Olivier war und umgekehrt, will Panis auf keinen Fall für den Vater von Bergers Tochter gehalten werden.

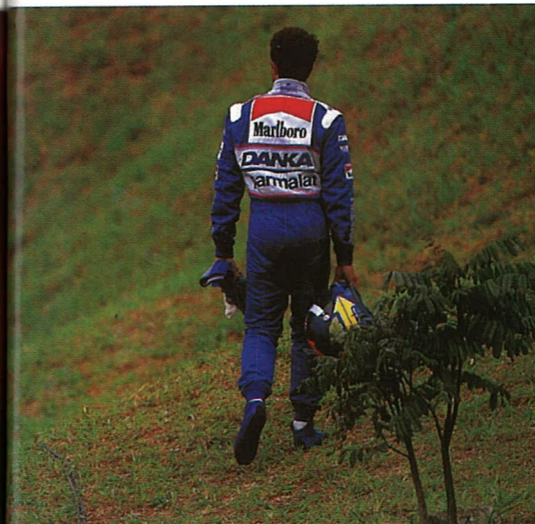
Ein paar mehr von diesen liebenswerten Mißgeschicken könnte der Formel 1 wieder etwas Menschlichkeit verleihen. Macht weiter so, Jungsl!

Christel Flexney

RENNREPORT



Alarmstufe rot bei Ferrari: Michael Schumacher war weit vom Melbourne-Ergebnis entfernt. Sogar Bruder Ralf legte eine schnellere Runde vor



## RENNERGEBNIS

1. **JACQUES VILLENEUVE**  
WILLIAMS-RENAULT FW 19; 1:36.06,990 (SCHNITT: 192,905 KM/H)
2. **GERHARD BERGER**  
BENETTON-RENAULT B197; 1:36.11,180 (192,765 KM/H)
3. **OLIVIER PANIS**  
PROST-MUGEN HONDA JS45; 1:36.22,860 (192,376 KM/H)
4. **MIKA HÄKKINEN**  
MCLAREN-MERCEDES MP4-12; 1:36.40,023 (191,807 KM/H)
5. **MICHAEL SCHUMACHER**  
FERRARI F310B; 1:36.40,721 (191,784 KM/H)
6. **JEAN ALESI**  
BENETTON-RENAULT B197; 1:36.41,010 (191,774 KM/H)
7. **JOHNNY HERBERT**  
SAUBER-PETRONAS C16; 1:36.57,902 (191,217 KM/H)
8. **GIANCARLO FISICHELLA**  
JORDAN-PEUGEOT 197; 1:37.07,629 (190,898 KM/H)
9. **HEINZ-HARALD FRENTZEN**  
WILLIAMS-RENAULT FW19; 1:37.22,392 (190,416 KM/H)
10. **DAVID COULTHARD**  
MCLAREN-MERCEDES MP4-12; 1 RUNDE ZURÜCK
11. **NICOLA LARINI**  
SAUBER-PETRONAS C16; 1 RUNDE ZURÜCK
12. **JARNO TRULLI**  
MINARDI-HART M197; 1 RUNDE ZURÜCK
13. **MIKA SALO**  
TYRRELL-FORD 025; 1 RUNDE ZURÜCK
14. **SHINJI NAKANO**  
PROST-MUGEN HONDA JS45; 1 RUNDE ZURÜCK
15. **JOS VERSTAPPEN**  
TYRRELL-FORD 025; 2 RUNDEN ZURÜCK
16. **EDDIE IRVINE**  
FERRARI F310B; 2 RUNDEN ZURÜCK
17. **DAMON HILL**  
ARROWS-YAMAHA A18; 4 RUNDEN ZURÜCK
18. **UKYO KATAYAMA**  
MINARDI-HART M197; 5 RUNDEN ZURÜCK

## AUSFÄLLE

- RALF SCHUMACHER** JORDAN-PEUGEOT 197; 52 RUNDEN, ELEKTRIK  
**RUBENS BARRICHELLO** STEWART-FORD SF-1; 49 RUNDEN, AUFHÄNGUNG  
**PEDRO DINIZ** ARROWS-YAMAHA A18; 15 RUNDEN, DREHER  
**JAN MAGNUSSEN** STEWART-FORD SF-1; NICHT GESTARTET

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

## SCHNELLSTE RUNDE

JACQUES VILLENEUVE Williams-Renault, Runde 28  
 Zeit: 1.18,397 Min. Schnitt: 197,089 km/h

## SCHNELLSTER BOXENSTOPP

MIKA HÄKKINEN McLaren-Mercedes  
 Zeit: 28,256 Sek.

## SCHNELLSTER (Rennen)

(AUF START/ZIEL-GERADE)

GIANCARLO FISICHELLA Jordan-Peugeot  
 Schnitt: 309,8 km/h

## LANGSAMSTER (Rennen)

(AUF START/ZIEL-GERADE)

JARNO TRULLI Minardi-Hart  
 Schnitt: 288,4 km/h

## POLE POSITION

JACQUES VILLENEUVE Williams-Renault  
 Zeit: 1.16,004 Min. Schnitt: 203,294 km/h

**GOODYEAR**  
INTERLAGOS

### REIFEN

Goodyear brachte 2300 Rennreifen vom Typ Eagle mit nach Interlagos: 1000 Prime und Optional Slicks und Regenreifen

Bridgestone brachte 1600 Reifen: 800 Prime und Optional Slicks sowie 800 Regenreifen

Datum: 30. März 1997  
 Lage: Interlagos, Brasilien  
 Streckenlänge: 4,291 km



## DAS RENNEN AUF EINEN BLICK

**Das Chaos nach dem Start:** Villeneuve rutscht von der Fahrbahn, als er Schumacher in der ersten Kurve bekämpft. Fisichella dreht sich, Hill fährt über das rechte Vorderrad des Jordan und beschädigt dabei seine Hinterradaufhängung, die die Arrows-Mechaniker für den Neustart reparieren. Beim Ausweichen berühren sich Irvine und Herbert. Beide starten in den Ersatzautos, wie auch Fisichella und Frentzen, dem eine Antriebswelle absichert. Magnussen ist beim Neustart nicht mehr dabei; sein Auto ist zu stark beschädigt. Barrichello würgt das Auto beim Start ab und bewirkt dadurch einen Rennabbruch. Der Stewart-Ford-Pilot sitzt beim Neustart im Ersatzauto.

**Der Neustart:** Schumacher schlägt erneut Villeneuve, wird aber schon am Ende der ersten Runde von dem Kanadier überholt. Katayama würgt das Auto beim Start ab. Streckenposten, die das Auto an die Boxenmauer schieben, beschädigen den Heckflügel, der vom Team repariert werden muß, bevor Katayama seinen Neustart neu startet.

**Berger arbeitet sich nach vorne:** In der vierten Runde jagt Berger Häkkinen den dritten Platz ab, in Runde 12 Schumachers Position hinter Villeneuve.

**Villeneuve bleibt nach dem ersten Stopp in Führung:** Im Rahmen einer Zwei-Stopp-Strategie kommt Villeneuve bereits nach 27 Umläufen erstmals an die Box. Mit 1,3 Sekunden Vorsprung vor Panis, der nur einmal zum Service kommt, nimmt Villeneuve als Führer das Rennen wieder auf.

**Michael fällt zurück, Ralf ist dafür unheimlich schnell:** Nach den ersten Boxenstopps in Runde 29 fällt Schumacher im Ferrari hinter Häkkinen zurück. Ralf Schumacher fährt im Jordan die zweitschnellste Runde des Rennens.

**Häkkinen arbeitet sich vor:** In Runde 32 übernimmt Häkkinen Platz vier von Hill, der nur einmal hereinkommt. Michael Schumacher verliert 10 Sekunden hinter dem Arrows, bis Hill in Runde 38 an die Boxen fährt.

**Irvine kämpft mit den Gurten:** In Runde 36 macht Irvine einen nicht geplanten Boxenstopp (siehe auch: UNTER DER LUPE, Seite 99).

**Ralf fällt aus:** In Runde 52 fällt Schumacher Junior mit Elektrikproblemen aus.

**Fisichella schnappt sich Frentzen:** Fisichella vermascht Frentzens achtplazierten Williams – und bereitet dem Mönchengladbacher somit eine demoralisierende Niederlage.

**Hill fällt aus:** Aufgrund eines Feuers im Motorraum muß Hill vier Runden vor Schluß aufgeben.

**Der fünfte Sieg für Villeneuve:** Nach 72 Runden feiert Jacques Villeneuve seinen ersten Saisonserfolg '97, gefolgt von Gerhard Berger, Olivier Panis, Mika Häkkinen, Michael Schumacher und Jean Alesi. ①

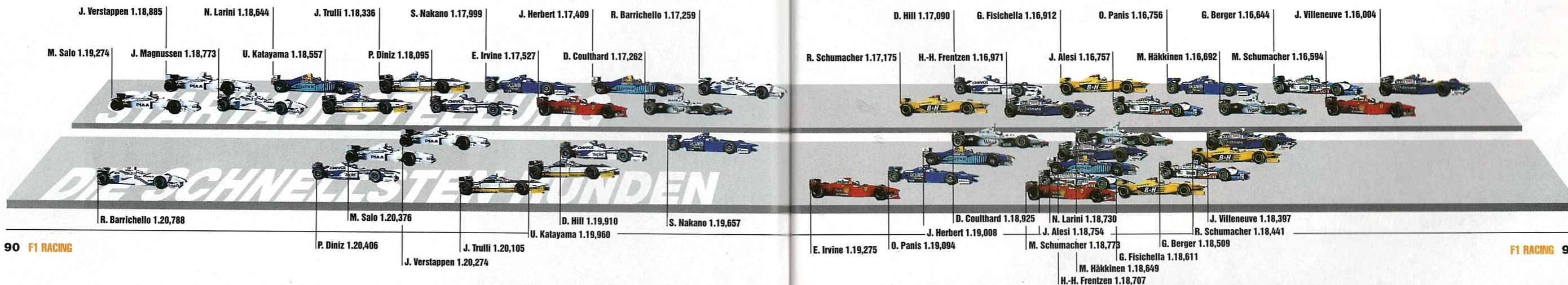
### WETTER

Qualifikation: heiß und sonnig.

Rennen: bedeckt und warm.

### SET-UP IM RENNEN

Interlagos ist die Strecke mit den meisten Bodenunebenheiten. Anfang und Ende der Strecke sind schnell, aber das kurvenreiche Mittelstück erfordert Kompromisse im Set-up



# Der 600. Grand Prix

DIE 100. POLE FÜR WILLIAMS, DER 100. GP FÜR JORDAN, DER DRITTE FÜR RALF – UND EIN WEITERER FLOP FÜR HEINZ-HARALD

**D**er südamerikanische Kontinent scheint den Deutschen nicht zu liegen, jedenfalls den Senioren unter ihnen. In Brasilien konnten Michael Schumacher und Heinz-Harald Frentzen ihr Rennen wenigstens noch zu Ende fahren, aber einige Tausend Kilometer weiter südlich ging gar nichts mehr. Es war ein Wochenende, das von Krankheit, Pech und Defekten geprägt war. Ein Wochenende, das die beiden am liebsten sofort aus ihrem Gedächtnis gestrichen hätten.

Bei dem Ferrari-Piloten hatte es noch einigermaßen hoffnungsvoll begonnen, aber für Williams-Neuling Heinz-Harald Frentzen war von Anfang an der Wurm drin. Nachdem er aufgrund des hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Ergebnisses von Interlagos nicht den geplanten Urlaub in Brasiliens Sonnenstaat Bahia angetreten hatte, sondern ins winterliche Europa zurückgereist war, um dort Daten auszuwerten, hatte er sich in Monaco prompt eine Grippe eingefangen.



Deren unangenehme Auswirkungen – Fieber, Schüttelfrost, Atemnot – plagten ihn dann das ganze Wochenende über. Trotzdem holte er sich am Samstag den zweiten Startplatz hinter Villeneuve. „Heute geht es schon ein wenig besser als gestern, und das Rennen morgen werde ich schon irgendwie überstehen“, äußerte er sich nach dem Qualifikationstraining zuversichtlich, verschwieg aber,

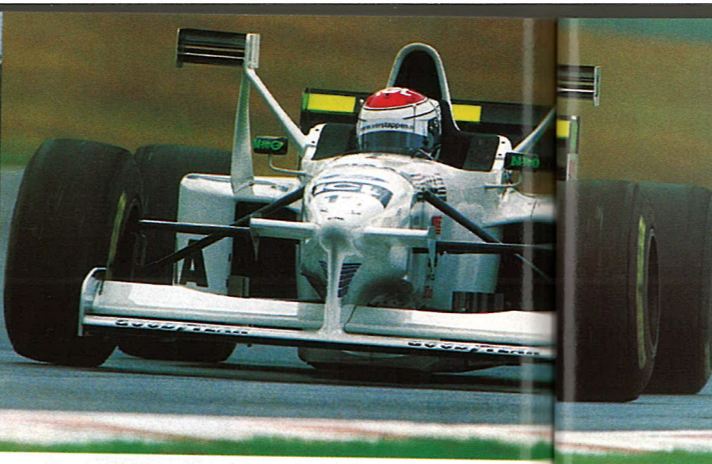
daß er in der Nacht zuvor kaum geschlafen hatte und mehrmals sein naßgeschwitztes Hemd auswechseln mußte. Das war nur von Freundin Tanja zu vernehmen. Als am Sonntagmorgen die körperlichen Beschwerden nahezu verschwunden waren, ereilte ihn schon im Warm-up der Defektteufel. Ein Fehler im Benzinsystem zwang ihn, seinen Wagen in der ersten Runde abzustellen.

Im Rennen meldete sich dann Defekt Nummer 2: die Kupplung. Das Aus kam in Runde 6. Frustriert über den erneuten Mißerfolg stellte er sein Auto am Streckenrand ab und ließ das Feld der noch um Plätze kämpfenden Kollegen 66 Runden lang an sich vorbeiziehen. Wohl oder übel, denn er wollte sich die Strafe in Höhe von 10.000 Dollar für das unerlaubte Überqueren der Strecke während des Rennens ersparen.

Schon beim dritten Anlauf Dritter – da vergibt auch der große Bruder die Wut über sein eher kurzes Rennen



V.l.n.r.: 0,979 Sekunden hinter Villeneuve jagt Irvine durchs Ziel; Tyrrell kreativ aber kraftlos; enttäuschte Gesichter bei Prost/Panis; und bei Schumachers Älterem erst recht



Als er eineinhalb Stunden später an seine Box zurückkam, hatte er den ersten Zorn verwunden. Sachlich erklärte er: „Das Drucksteuerungsgerät für die Kupplung war ausgefallen. Es gibt da so eine Emergency-Flasche, die es den Streckenposten erlaubt, ein mit eingelegetem Gang liegendes Auto wegzuschleppen, indem sie per Knopfdruck die hydraulische Pumpe aktivieren. Irgendwie ist diese hydraulische Pumpe von alleine losgegangen und hat die Kupplung lahmgelegt. Die war dadurch nicht mehr steuerbar, und ich konnte nicht mehr schalten.“ Damit schloß sich das dritte Frenzen-Williams-Kapitel ohne Erfolg und ohne Punkte.

Frenzens Ausfall vorausgegangen war der dritte Katastrophenstart der Saison. In der ersten Kurve kam Michael Schumacher dem Brasilianer Rubens Barrichello etwas zu nahe und blieb dabei selbst auf der Strecke. In der Annahme, das Rennen würde abgebrochen – wie es in Brasilien in einer vergleichbaren Situation geschehen war – beeilte sich der Kerperer, so schnell wie möglich zurück an die Box zu kommen, um ins Ersatzauto zu steigen, aber die Rennleitung tat ihm den Gefallen nicht. Sie schickte stattdessen für vier Runden das Safety-Car auf die Strecke, und Schumacher konnte sich in die Ferrari-Box zurückziehen, um die Leistung seines Bruders auf dem Bildschirm zu verfolgen.

„In der ersten Kurve hatte ich eine Berührung mit Rubens Barrichello, und dadurch habe ich mich von der Strecke gedreht“, erklärte der zweimalige Weltmeister etwas lapidar, wohl wissend, daß er an der Aktion nicht ganz unschuldig war. „Aber was mich wirklich ärgert, ist, daß in unserem Sport offensichtlich mit zwei Ellen gemessen wird. Ich verstehe nicht, warum das Rennen in Brasilien abgebrochen wurde und dieses nicht.“

Es scheint so, als liege Schumachers Glück derzeit mehr in

den heimischen vier Wänden als auf der Rennstrecke. Von Corinna war zu erfahren, daß sich der frischgebackene Vater rührend um seine zwei Monate alte Gina Maria kümmere. „Wenn die Kleine mitten in der Nacht schreit, steht er auf und tröstet sie. Und er kann gar nicht genug davon kriegen, sie zu wickeln, zu baden und zu füttern.“

Schwager Ralf war der einzige, der das Rennen aus deutscher Sicht noch einigermaßen akzeptabel aussehen ließ. Er hatte für seinen Jordan-Peugeot eine nahezu perfekte Abstimmung gefunden und für das Rennen die richtige Strategie gewählt. Die Wahl war auf die harten Reifen und auf lediglich einen Stopp gefallen. „Ich war schon mit dem sechsten Platz im Qualifying sehr zufrieden, und über den dritten Platz im Rennen bei meinem ersten Grand Prix bin ich selbstverständlich sehr happy“, freute und versprach er sich zugleich. Er meinte natürlich den ersten Grand Prix, bei dem er die Zielflagge sah. Aber auch mit dem dritten Platz im dritten Rennen konnte er sehr zufrieden sein, eine Leistung, die seinem Bruder Michael nicht gelungen war. Er stand erst bei seinem achten Grand Prix (Mexiko 1992, ebenfalls dritter Platz) auf dem Podium.

Doch der erst 21 Jahre alte Jordan-Fahrer mußte sich auch Kritik gefallen lassen. In Runde 25 hatte er sich angeschickt, seinen Teamkollegen Giancarlo Fisichella zu überholen. Dabei war der Italiener auf

der Strecke, oder besser gesagt, neben der Strecke geblieben. „Ich war schneller als er, und Giancarlo war vor der Kurve von seiner Linie abgekommen“, rechtfertigte er sich. „Als ich in die Lücke stieß, machte er plötzlich die Tür zu, und ich mußte aufs Gras aus-

weichen.“ Ganz unschuldig fühlte sich

Ralf Schumacher aber nicht, denn er fügte hinzu: „Er hat schon Grund, böse zu sein, aber ich genauso, weil er mir keinen Platz gelassen hat. Ich werde später mit ihm darüber reden.“ Bruder Michael rügte ein wenig, hatte aber auch Verständnis: „Ich glaube, er weiß selbst, daß die Aktion nicht ganz sauber war, aber er ist halt noch recht unerfahren. Nächstes Mal wird er sicherlich vorsichtiger sein.“ Schumacher junior war übrigens bis zum

Schluß einem Trugschluß erlegen. Er hatte geglaubt, Villeneuve werde von seinem Bruder anstatt von Irvine bedrängt, und hatte sich schon auf eine gemeinsame Feier mit Michael gefreut. Als er aufgeklärt wurde, fügte er nur trocken hinzu: „Dann ist es ja besser, daß Michael ausgefallen ist, denn sonst wäre ich nicht Dritter geworden.“

Siegfahrer Jacques Villeneuve war nach dem Rennen völlig geschafft. Zum einen, weil auch er gegen bestimmte körperliche Gebrechen kämpfen mußte, und zum anderen, weil Eddie Irvine ihm in den letzten zwölf Runden Ferrari-Feuer unter den Allerwertesten gemacht hatte. Und das konnte er gar nicht gebrauchen, weil er am Freitagabend Montezumas Rache erlegen war. Eine kleine Unannehmlichkeit, mit der sich hier letztes Jahr schon Damon Hill auseinandersetzen mußte. Während in der europäischen Heimat Gefahren wie BSE lauern, scheint es im Steak-Paradies Argentinien einen Angreifer zu geben, der die sensiblen Mägen von Williams-Fahrern großen Belastungsproben aussetzt. Am Samstag wurde Villeneuve öfter auf dem kleinen Örtchen gesehen als im Cockpit seines Autos.

Schonkost und ärztliche Hilfsmittel wirkten zwar bis Sonntag keine Wunder, aber sie sorgten dafür, daß der WM-Favorit die 72 Runden durchhielt. Anschließend lobte er, wie immer, das Auto und die gute Arbeit des Teams. „Meine Leute und ich sind jetzt ein eingespieltes Team. Letztes Jahr war ich zu dieser Zeit im Rückstand. Es ist schön, jetzt schon in Führung zu sein.“ Villeneuve war zwar der Sieger von Argentinien, aber die Show wurde ihm von Ralf Schumacher und Eddie Irvine gestohlen.

Für Letzteren galt in Buenos Aires das Sprichwort 'Des einen Glück ist des anderen Leid' – oder vielmehr der Umkehrschluß davon. Mit dem zweiten Platz erzielte er das beste Ergebnis seiner immerhin schon dreieinhalbjährigen F1-Karriere. Nach Villeneuves drittem und letztem Boxenstopp in der 56. Runde rückte er dem Kanadier immer dichter auf die Pelle und sorgte damit für den bisher spannendsten Zweikampf der noch jungen Saison. Hätte er den Williams-Fahrer, der zu diesem Zeitpunkt mit nachlassendem Reifengrip kämpfte, ernsthaft gefährden können? „Ich war kurz davor, über Funk in der Box nachzufragen, was ich tun soll“, witzelte Irvine in der ihm eigenen schelmischen Art. „Aber das habe ich mir dann doch verkniffen.“

War der Ferrari-Hitzkopf dieses Mal auf der Strecke erfolgreich, so hatte er es nicht versäumt, abseits der Piste in das schon für ihn reservierte Fettnäpfchen zu treten. Nach einem Besuch zusammen mit Michael und Corinna Schu-

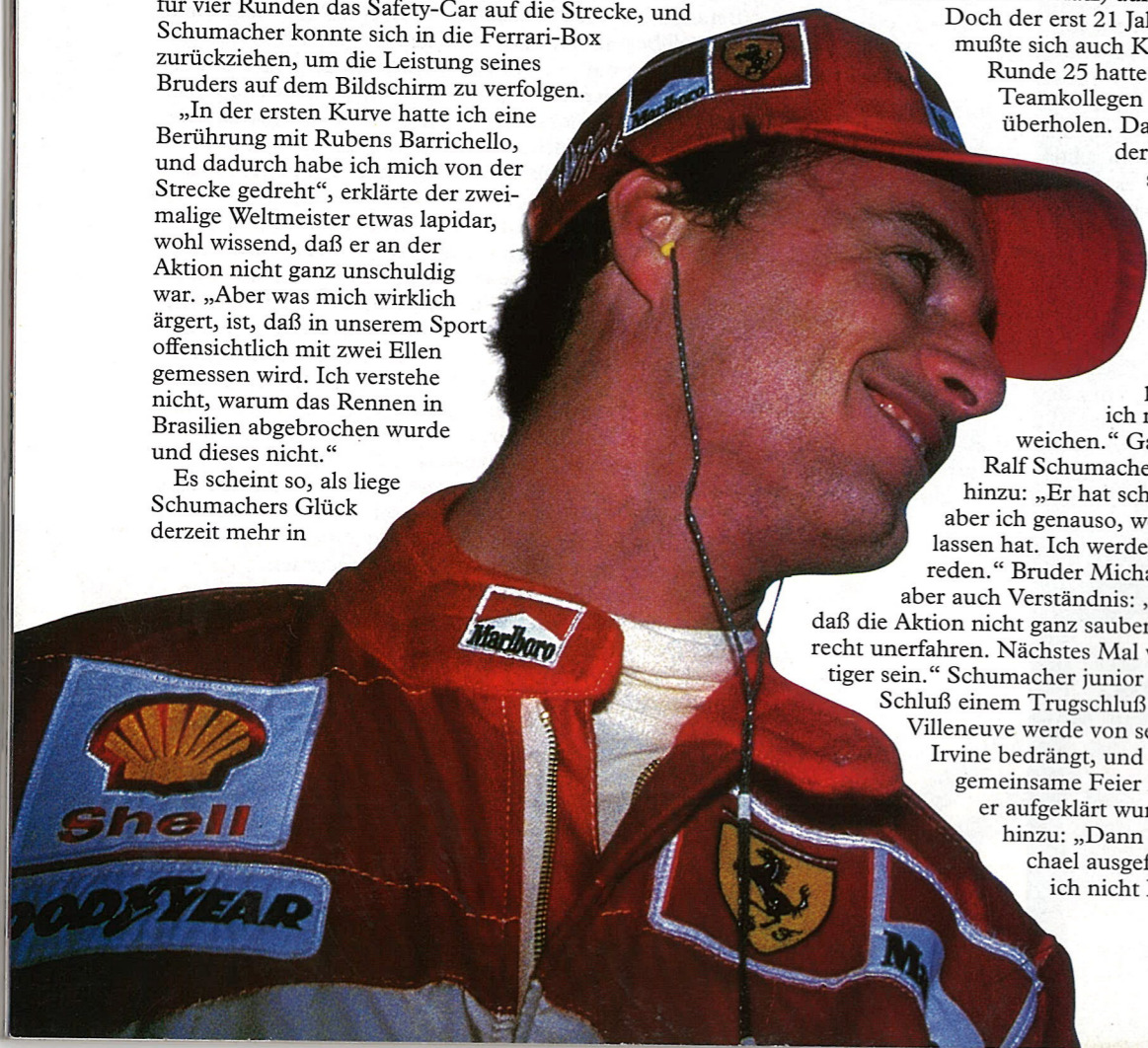
macher bei Staatspräsident Dr. Carlos Menem am Donnerstag äußerte er sich über dessen politische Führung: „Ich bewundere die Stärke, mit der der Präsident sein Land führt. Sie erinnern mich an die von Margaret Thatcher.“ Die Argentinier nahmen ihm dies zwar nicht übel, aber über die Anspielung des Briten darf man sich angesichts der immer noch sensiblen Beziehungen zwischen den einstmaligen Gegnern im Falklandkrieg doch wundern.

Der Grand Prix von Argentinien war der sechshundertste in der Geschichte der Formel 1. Pünktlich zu diesem Ehrentag war in dem bereits herbstlich angehauchten Buenos Aires die Sonne erschienen, um dem Erfolg auch den entsprechenden äußeren Glanz zu verleihen. Dem Sieger allerdings bedeuteten derlei Zahlenspiele wenig. „Bevor Sie mich darauf angesprochen haben, war ich mir über die historische Bedeutung des Rennens gar nicht bewußt“, gestand er am Samstag den Journalisten. Trotzdem: herzlichen Glückwunsch, Jacques Villeneuve. Seine Arbeitgeber hatten doppelten Grund zum Feiern: Am Samstag hatte er in dem ansonsten relativ farblosen Qualifying die 100. Pole für Williams und die 125. für Renault geholt.

Weniger Anlaß zur Freude gab die Organisation des Grand Prix von Argentinien. Kein Straßenschild, das dem ortsunkundigen Besucher den Weg zur Rennstrecke gezeigt hätte, kaum ein Plakat in der Stadt, das auf das wohl wichtigste Motorsportereignis des Jahres aufmerksam gemacht hätte.

Eines muß man den Argentinern allerdings lassen. Sie können sich auch ohne Fahrer aus dem eigenen Land für die Formel 1 erwärmen. Das Autodromo Oscar Fernando Galvez war fast ausverkauft, und die größte Welle der Begeisterung schwappte den roten Rennern aus Maranello entgegen. Nach Irvines zweitem Platz verschwanden die Tribünen an der Zielgeraden in einem Meer roter Fahnen, und man konnte fast den Eindruck gewinnen, man sei doch in Monza, oder wenigstens in der Nähe.

Christel Flexney



RENNREPORT

## RENNERGEBNIS

- JACQUES VILLENEUVE**  
WILLIAMS-RENAULT FW19; 1:52.01,715 (SCHNITT 164,155 km/h)
- EDDIE IRVINE**  
FERRARI F310B; 1:52.02,694 (164,131 km/h)
- RALF SCHUMACHER**  
JORDAN-PEUGEOT 197; 1:52.13,804 (163,860 km/h)
- JOHNNY HERBERT**  
SAUBER-PETRONAS 16; 1:52.31,634 (163,428 km/h)
- MIKA HÄKKINEN**  
MCLAREN MERCEDES MP4-12; 1:52.32,066 (163,417 km/h)
- GERHARD BERGER**  
BENETTON-RENAULT B197; 1:52.33,108 (163,392 km/h)
- JEAN ALESI**  
BENETTON-RENAULT B197; 1:52.48,047 (163,031 km/h)
- MIKA SALO**  
TYRRELL-FORD 025; 71 RUNDEN
- JARNO TRULLI**  
MINARDI-HART M197; 71 RUNDEN
- JAN MAGNUSSEN**  
STEWART FORD SF1; 66 RUNDEN

## AUSFÄLLE

- NICOLA LARINI** SAUBER-PETRONAS 16; 63 RUNDEN, DREHER  
**PEDRO DINIZ** ARROWS-YAMAHA A18; 50 RUNDEN, MOTOR  
**SHINJI NAKANO** PROST-MUGEN-HONDA; 49 RUNDEN, MOTOR  
**JOS VERSTAPPEN** TYRRELL-FORD 025; 43 RUNDEN, MOTOR  
**UKYO KATAYAMA** MINARDI-HART M197; 37 RUNDEN, DREHER  
**DAMON HILL** ARROWS-YAMAHA A18; 33 RUNDEN, MOTOR  
**GIANCARLO FISICHELLA** JORDAN-PEUGEOT 197; 24 RUNDEN, UNFALL  
**RUBENS BARRICHELLO** STEWART-FORD SF1; 24 RUNDEN, HYDRAULIKSYSTEM  
**OLIVIER PANIS** PROST-MUGEN-HONDA; 18 RUNDEN, MOTOR  
**HEINZ-HARALD FRENTZEN** WILLIAMS-RENAULT FW19; 5 RUNDEN, KUPPLUNG  
**MICHAEL SCHUMACHER** FERRARI F310B; 0 RUNDEN, UNFALL  
**DAVID COULTHARD** MCLAREN MERCEDES MP4-12; 0 RUNDEN, UNFALL

# STATISTIK BUENOS AIRES

## SCHNELLSTE RUNDE

GERHARD BERGER Benetton-Renault, Runde 63  
 Zeit: 1.27,981 Min. Schnitt: 174,269 km/h

## SCHNELLSTER BOXENSTOPP

JACQUES VILLENEUVE Williams-Renault  
 Zeit: 24,240 Sek.

## SCHNELLSTER (Rennen)

(AUF START/ZIEL-GERADE)

JACQUES VILLENEUVE Williams-Renault  
 Schnitt: 248,2 km/h

## LANGSAMSTER (Rennen)

(AUF START/ZIEL-GERADE)

JARNO TRULLI Minardi-Hart  
 Schnitt: 236,3 km/h

## POLE POSITION

JACQUES VILLENEUVE Williams-Renault  
 Zeit: 1.24,473 Min. Schnitt: 181,506 km/h

## SCHNELLSTER

(Qualifikation)

(AUF START/ZIEL-GERADE)

JACQUES VILLENEUVE Williams-Renault  
 Schnitt: 250,0 km/h

## LANGSAMSTER

(Qualifikation)

(AUF START/ZIEL-GERADE)

UKYO KATAYAMA Minardi-Hart  
 Schnitt: 237,3 km/h

# GOODYEAR BUENOS AIRES

## REIFEN

Goodyear nahm 2300 Eagle Rennreifen mit nach Buenos Aires: 1000 Prime und Optional Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone hatte 600 Prime und Optional Slicks im Gepäck und 1000 Regenreifen – die Regenreifen gibt es in vier verschiedenen Mischungen

## WETTER

Qualifikation: heiß, wolkig und trocken; Rennen: sehr heiß und sonnig

## RENNABSTIMMUNG

Die Strecke in Buenos Aires ist eng und kurvenreich. Die Fahrbahn ist rutschig und uneben. Abtrieb lautet das Zauberwort – deshalb fahren viele Teams große Flügel. Auf der Start-Ziel-Geraden war die Höchstgeschwindigkeit nur 248,2 km/h

## RUNDENTELEGRAMM

**Unfall in Runde 1:** Michael Schumacher zwingt Panis zum Ausweichen in die Boxenauffahrt. Danach gerät der Deutsche mit Barrichello in der ersten Kurve zusammen. Das Rennen ist für den Ferrari-Fahrer zu Ende. Schumacher sieht, daß eine rote Flagge geschwungen wird und rennt zum Team zurück, um ins Ersatzauto zu steigen, doch die Flagge wurde irrtümlich geschwungen. Stattdessen führt ein Safety-car das Feld an. Dafür werden die Organisatoren mit \$10.000 Strafe belegt. Schumacher Junior kommt unbeschadet aus dem Unfall hervor, während Coulthards McLaren ein Rad abgerissen wird. Villeneuve führt vor Frentzen, Panis, Irvine, Fisichella, Hill, Herbert und Schumacher Jr.

**Safety-car gibt Führungsposition auf:** Das Safety-car kommt herein, das Rennen geht weiter.

**Aus für Frentzen:** Frentzen fällt mit Kupplungsproblemen aus.

**Schumacher schlägt sich wacker:** Ralf übernimmt Platz 6 von Herbert.

**Hill überholt:** Schumacher und Herbert überholen Hill.

**Herbert rückt auf:** Herbert schnappt sich Schumacher, der eine Ein-Stopp-Strategie praktiziert.

**Pleite für Panis:** Panis, der zwei Stopps plante, fällt auf Platz zwei liegend mit einem defekten Kühler aus.

**Villeneuve an Box:** Villeneuve braucht für den ersten Stopp 7,5 Sekunden und nimmt 4 Sekunden vor Fisichella das Rennen wieder auf, der nur einen Stopp plant.

**Irvine stoppt:** Irvine macht seinen ersten Stopp (7,3 sek.)

**Internes Duell:** Ralf Schumacher schickt Fisichella in der Haarnadelkurve ins Aus und ist damit selbst Zweiter.

**Hill am Ende:** Hill fällt mit Motorschaden aus.

**Schumi stoppt:** Ralf macht seinen einzigen Stopp (11,1 sek.)

**Alesi nimmt Signale wahr:** Alesi legt

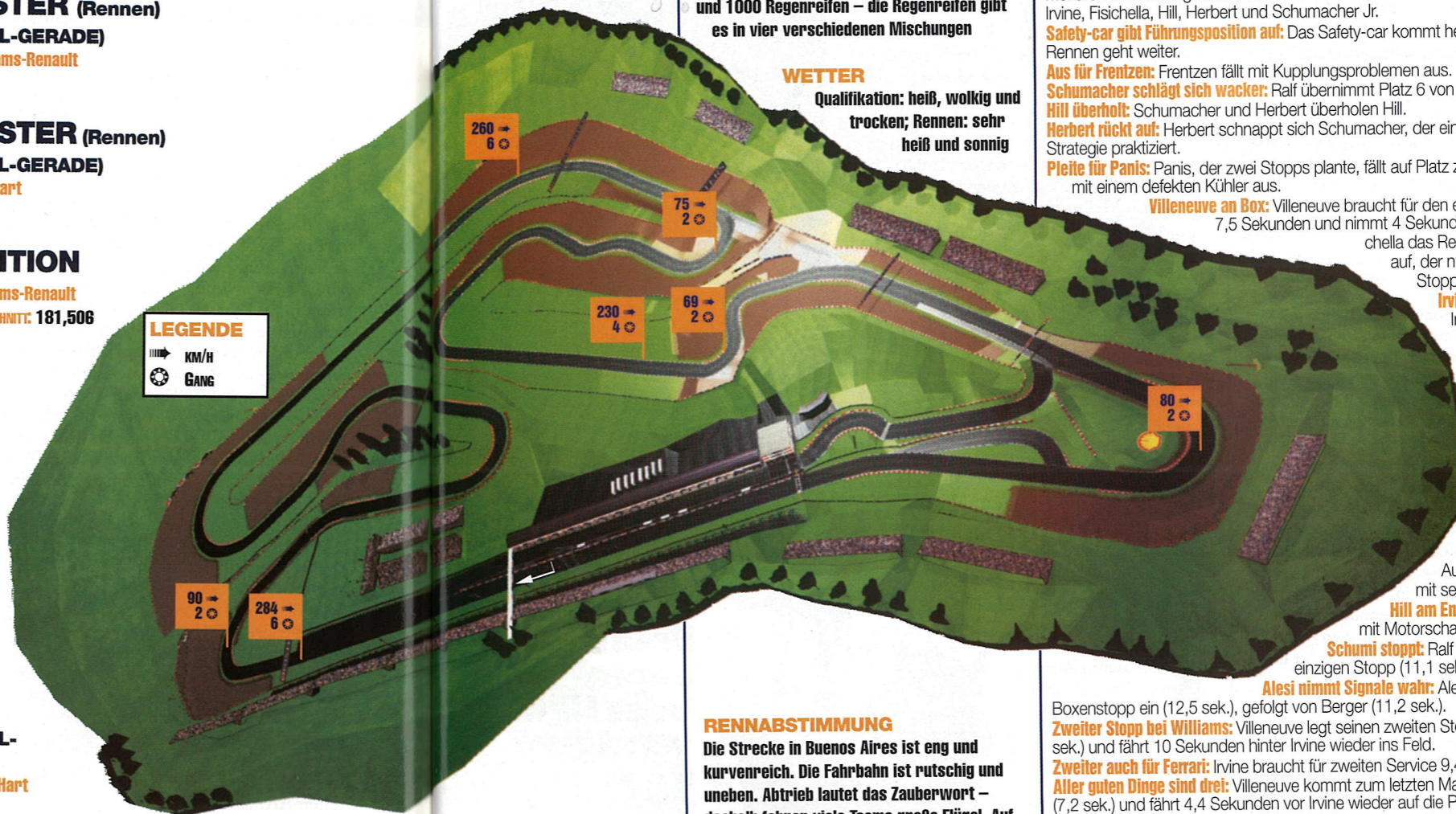
Boxenstopp ein (12,5 sek.), gefolgt von Berger (11,2 sek.).

**Zweiter Stopp bei Williams:** Villeneuve legt seinen zweiten Stopp ein (7,9 sek.) und fährt 10 Sekunden hinter Irvine wieder ins Feld.

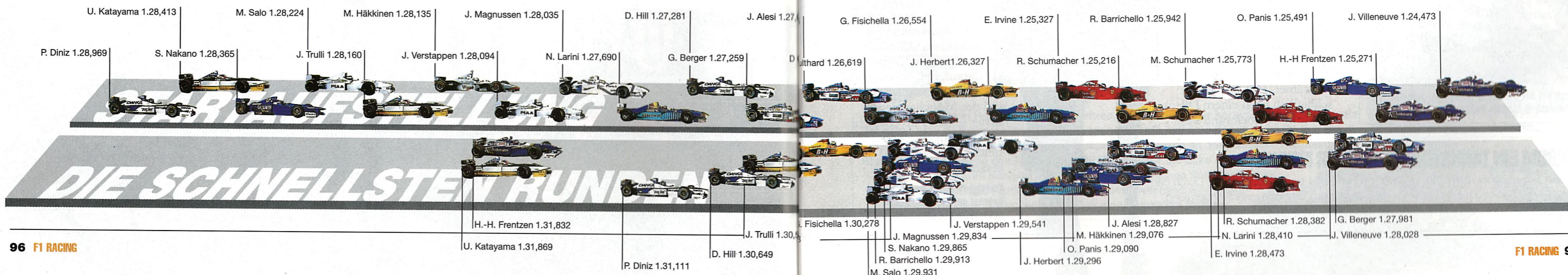
**Zweiter auch für Ferrari:** Irvine braucht für zweiten Service 9,4 Sekunden.

**Aller guten Dinge sind drei:** Villeneuve kommt zum letzten Mal an die Box (7,2 sek.) und fährt 4,4 Sekunden vor Irvine wieder auf die Piste.

**Ende gut, alles gut:** Villeneuve siegt, nachdem er gegen Ende noch hart von Irvine bedrängt worden war. Weniger als eine Sekunde hinter ihm geht Irvine durchs Ziel, gefolgt von Schumachers Ralf, Herbert, Häkkinen und Berger.



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



URSACHENFORSCHUNG NACH DEM RENNEN

## Britische Wanderkrabbe in Australien

Der Arrows von Damon Hill war in Melbourne im Qualifying sagenhaft schlecht. „Das Auto fuhr noch nicht einmal geradeaus“, so der Weltmeister. Ein grundlegender Fehler im Set-up führte dazu, daß die Vorspur an der Hinterachse um 10mm nach außen verstellt war. Das Auto bewegte sich wie eine Krabbe.

Doch es kam noch schlimmer: Bei

### ZWEI STOPPS ODER EINER?

Alle Bridgestone-Fahrer haben mit ihrer Ein-Stopp-Strategie die Konkurrenten ein wenig irritiert. Tony Shakespeare von Goodyear zeigte sich überrascht, daß keiner der Piloten mit den Gummis aus Akron die gleiche Strategie wählte. „Ich bin davon überzeugt, daß unsere Reifen kein Haltbarkeitsproblem gehabt hätten“, so Shakespeare. Villeneuve und die zwei Ferrari setzten auf die härteren Mischungen, während alle übrigen Teams die weicheren Reifen fuhren. Ferrari hatte einen sehr guten mechanischen Grip, während Villeneuve die seinem besonders aggressiven Fahrstil angemessenen Reifen bevorzugte. Da sich Schumacher und Villeneuve auch noch ganz vorne qualifizierten, scheint es, als sollte Shakespeares Einschätzung in der Tat zutreffen.



Noch hat der Goodyear-Mann Zeit, mit den Bridgestone-Mädels rumzualbern...

### WARUM EIN TANKSTOPP IN LETZTER MINUTE?

Michael Schumacher mußte der Deutsche in Runde 51 erneut nachtanken. Durch den Tank seines Ferrari F310B verlief eine Falte. Das ist das Ergebnis einer Nachprüfung, die Ferrari nach dem GP von Melbourne in Maranello durchgeführt hatte.

Höchstgeschwindigkeit fiel die Drehzahl immer wieder um 400 U/min ab, da der Luftstrom von der Airbox in die Zylinder abriß. „Das Problem war nur schwer zu lokalisieren“, erläutert Tom Walkinshaw. „Erst mit Kameras in der Box und einem Test im Windkanal konnten wir die Defizite erkennen.“

Nach Melbourne hat Walkinshaw sein Büro auf die Etage der Werkstatt verlegt. In Interlagos war Hill plötzlich sehr viel schneller. Er lag nur eine Zehntelsekunde hinter Heinz-Harald Frentzen im Williams und war im kurvenreichen zweiten Streckensektor sogar Fünftschnellster.

Der Yamaha V10 dreht zwar nur etwa 15.200 U/min im Vergleich zu den 17.000 U/min der besten Triebwerke, doch der Motor scheint nicht der schlechteste zu sein. Damon Hills Arrows war zwar im Rennen relativ langsam, ließ aber erstaunlicherweise David Coulthard im McLaren-Mercedes, die Jordan-Peugeots von Giancarlo Fisichella und Ralf Schumacher und sogar Frentzens Williams-Renault hinter sich, obwohl deren Zwei-Stopp-Strategie ihnen leichtere Autos bescherte. Michael Schumacher, der lange Zeit hinter dem Arrows festhing, schätzt, daß ihn das den vierten Platz gekostet haben könnte.

Was die schnellsten Runden anbelangt, so muß Hill allerdings noch zulegen, denn lediglich Teamkollege Pedro Diniz, die Minardis, die Stewarts, die Tyrrells und Shinji Nakano im Prost waren langsamer. Hill fiel schließlich nach einem Ölleck mit einem Kabelbrand aus.



### Bremsversagen oder Him-versagen?

Wenn ein so professionelles Team wie Williams den Grand Prix von Australien wegen eines so profanen Defektes wie Bremsversagens verliert, dann muß dies besondere Gründe haben. Es gibt Hinweise darauf, daß Frentzens Bremsen schmolzen, weil der Mönchengladbacher seinen Fuß etwas zu fest auf dem Pedal abstellte – während des gesamten Rennens!

Pferdefuß: Heinz-Harald bewegt gelegentlich auch Untersätze mit einem PS

### Benetton schlägt Ferrari



Berger bespricht in gelassener Atmosphäre das Thema Ferrari mit Bernie Ecclestone

„Ich bin zuversichtlich, daß Benetton mit solchen Leistungen auch um die Meisterschaft kämpfen kann“, sagte Flavio Briatore in Interlagos.

Die schwache Leistung von Melbourne rührte von einer Abstimmung, die keine optimale Reifentemperatur erlaubte. Gerhard Berger war nach seinem zweiten Platz in Brasilien zuversichtlich: „Es ist ganz nett. In Australien sagte ein Ferrari-Ingenieur einer Zeitung, unser Getriebe taugt nichts.“ Daran muß er sich erinnern haben, als er Schumacher im Rennen verblies. Der blieb gelassen: „Vor dem Rennen schätzte ich unseren Rückstand auf Williams auf eine halbe bis dreiviertel Sekunde. Nach 72 Runden lag ich 33 Sekunden zurück, hatte also recht. 1996 bin ich noch überrundet worden.“

### NICOLA LARINIS AKTION „FUSS VOM GAS“

Manchmal können Fotografen Dinge erfahren, die kein Reporter herausfindet. Während alle Schreiber brav im Pressezentrum sitzen, observieren die Zelluloid-Künstler die Piloten aus der Nähe. F1-Racing-Fotograf Darren Heath stand in Melbourne an der schnellen Rechtskurve vor Start und Ziel. Am Ende des Trainings nahm jeder Fahrer die Ecke voll. Außer einem: Nicola Larini. Larini purzelte über den Kerb auf der linken Seite, bog in die Rechtskurve ein, und Heath vernahm jenen unverwechselbaren Motorschluckauf, wenn der Italiener vom Gas ging. Runde um Runde ...



„Aufgepaßt, Jungs, so geb' ich Gas: Piffrrrr...“



Ralf Schumacher kehrt nach seinem Ausfall in Brasilien zu Fuß zum Team zurück

### Jordan besser als Williams

Wer war der Schnellste im Grand Prix von Brasilien? Williams? Benetton? Nein,

Jordan. Jacques Villeneuve mag zwar mit 1.18,39 die schnellste Rennrunde vorgelegt haben, doch wenn man den Durchschnitt der schnellsten Runden beider Fahrer pro Team ermittelt, gibt es eine faustdicke Überraschung:

Jordan	1.18,52
Williams	1.18,54
Benetton	1.18,62
McLaren	1.18,78
Sauber	1.18,86
Ferrari	1.19,06
Prost	1.19,37
Minardi	1.20,03
Arrows	1.20,15
Tyrrell	1.20,30
Stewart	1.20,78

### Eddie Irvines persönliche Probleme

Eddie Irvine mußte beim Neustart in Interlagos ins Ersatzauto steigen, denn sein Ferrari war nach einer Feindberührung mit Herberts Sauber und Magnussens Stewart beschädigt.

Das auf Schumacher abgestimmte Auto paßte dem übergroßen Irvine allerdings nicht – an einer besonders schmerzhaften Stelle. Seine durch die Beine führenden Gurte waren zu kurz. 11 Runden nach seinem ersten Boxenstopp kam der Ire mit schmerzverzerrtem Gesicht erneut zum Team. Ferrari konnte nur einen Gurt lockern, so daß Irvine fortan nur mehr einseitige Schmerzen ertragen mußte.

ANALYSEN UND ANTWORTEN

# reiseratousch

Formel 1 hautnah

## F1-KOMPASS

TEXT VON TIM SCOTT

# Monaco

11. MAI

**M**onaco ist Formel 1 in Reinkultur. Die Geräuschkulisse, die unvergleichliche Atmosphäre und die Schönen und Reichen dieser Welt treffen in einer der schönsten und exklusivsten Städte Europas aufeinander. Wenn Sie in diesem Jahr auch nur einen einzigen Grand Prix anschauen wollen, dann fahren Sie nach Monaco.

Das winzige, von Frankreich und dem Mittelmeer umgebene Fürstentum er-

Wenn man nicht mit einem der Bediensten verwandt ist, die die Start/Ziellinie überwachen, gibt es für keinen Zuschauer eine Chance, diese Stelle der Strecke einzusehen.

Die besten Stellen sind der Casino-Platz, die Nouvelle Chicane (wo Hills Motor im letzten Jahr hochging) und das Schwimmbad. Diese Tribünen kosten dort für den Samstag etwa DM 250,-, für den Sonntag etwa DM 450,-. In der Virage Ste Devote ist immer der Teufel los, denn das ist die erste enge Kurve nach dem Start.

Billiger ist es, sich unter die vielen tausend Ferrari-Enthusiasten zu mischen, die ihre roten Flaggen im Secteur Rocher schwingen. Der Platz, zu dem ein allgemeiner Zugang möglich ist, kostet deutlich weniger als DM 100,- und ermöglicht einen Blick auf die Sektion 'La Rascasse'. Ganz nahe an der Strecke hat man einen fantastischen Blick auf die Boliden.

### Augenschmaus – nicht nur für Kurzsichtige



CLAUDIO CORRADINI, BRUCE COLEMAN LTD, MOVIE STORE

### Auf der Strecke

streckt sich auf einer Fläche von nur wenigen Quadratkilometern. Der bekannteste der fünf Distrikte ist Monte Carlo – wegen des Casinos und des Grand Prix. Von Paris einmal abgesehen, dürften hier mehr exklusive französische Modeboutiquen zu finden sein als in ganz Frankreich. Der etwas andere Einkauf mit dem Attribut „besonders schick“ sollte sich also bequem erledigen lassen, zumal Italien gerade um die Ecke ist.

Auch an Hotels, Restaurants und Nightclubs mangelt es dem Fürstentum nicht. Wenn Sie sich einmal mit James Bond und Pussy Galore treffen wollen, dann verabreden Sie sich doch zum Roulette im Casino. Die Popularität der mondänen Mittelmeer-Metropole stammt vom milden Klima und der Tatsache, daß der Geldadel hier keine Steuern von den sauer verdienten Groschen zahlen müssen. Deshalb verlegen auch viele Formel 1-Piloten ihr Domizil nach Monaco: Jacques Villeneuve, Gerhard Berger, David Coulthard, Heinz-Harald Frentzen, Mika Häkkinen, Rubens Barrichello, Jos Verstappen und Pedro Diniz.

### ANREISE AUS NIZZA

Auf dem Luftweg bietet sich die Verbindung nach Nizza an, denn der Internationale Côte d'Azur-Flughafen ist lediglich 23 Kilometer von der Küste entfernt.

Vom Flughafen nach Monte Carlo gibt es entweder die praktische Lösung, die sieben Minuten dauert – ein Hubschrauberflug für milde DM 215,- (inklusive Rückflug zu barmherzigen DM 395,-). Kaum weniger exklusiv ist der Yacht-Transfer. Knapp DM 100,- kostet das halbstündige Vergnügen. Echten Sozialfällen wird eine knappe, eineinhalbstündige Bustour für 18,50 Francs als Alternative angeboten. In bester Tradition öffentlichen Nahverkehrs bequemt sich der Omnibus sogar zum individuellen Halt vor den wichtigsten Ho-



8-11 mai 1997

tels. Wer Staus gerne im Taxi genießt, der sollte auf der spektakulären wie legendären alten Küstenstraße N98 reisen, jedoch vorher einen Festpreis vereinbaren. Etwa drei Kilometer außerhalb des Flughafens Nizza ist der nächste Bahnhof. Vierzig Züge pro Tag transportieren den wertigen Besucher für schlappe 15 Francs ins Fürstentum.

### SCHLEMMEREIEN

Die Küche in den Seealpen ist erwartungsgemäß vorzüglich. Das Restaurant Le Louis XV (00377/92-16 30 01) (mit drei Michelin-Sternen) ist wohl das beste an der Côte d'Azur, denn kein Geringerer als

### Packtips

Vergessen Sie auf keinen Fall die kleinen Accessoires an Bord. Man könnte Ihnen den Zugang auf



Deck verweigern, wenn Sie nicht die obligatorischen Modeschuhe tragen. Außerdem sollten Sie

an etwas Diebstahlsicheres für Ihre Geldbörse im Casino denken. Es böte sich beispielsweise eine Porsche-Brieftasche von Ihrem nächstgelegenen Händler an.



### Bleiben zum bleiben

An den GP-Wochenenden sind die Hotelpreise im Fürstentum sehr viel höher und die Zimmer noch rarer als sonst. Es ist sehr viel preiswerter, außerhalb der Stadt zu wohnen und per Bahn oder Bus zum Rennen nach Monaco zu fahren. Für diejenigen, die dennoch gerne in den Kemenaten der Stadt zu residieren pflegen, böten sich einige Optionen an. Wenn Sie zufällig zwei Motorroller, einen Jaguar XK8 und eine ansehnliche Flotte von Aston Martins Ihr eigen nennen, könnte das Hôtel de Paris (00377-92-16 30 00) eine angemessene Kulisse bieten. Drei Übernachtungen mit Blick vom Appartement auf die Strecke erleichtern Ihr Handtäschchen mit dem Wechselgeld um marginale FF27.000.

Empfindlichere Naturen, die sich von dem Lärm mehrerer tausend PS ein wenig irritiert fühlen könnten und denen das duftende Croissant angesichts wackelnder Wände zu Boden zu fallen droht, sollten das Loews Monte Carlo (00377-93-50 65 00) eventuell nur außerhalb des Formel 1-Wochenendes in Erwägung ziehen. Würdelosen Verkehrsplanern unterließ nämlich der Fauxpas, die Piste versehentlich unter ihrem französischen Bett anzulegen. Sollten Sie aber ein Freund derartiger Rücksichtslosigkeiten sein, so können Sie das Formel 1-Epizentrum Monaco für FF4000 pro Nacht unter Ihren Echsenlederschlappen beben lassen.

Etwas entspannender präsentiert sich das Beach Plaza mit Privatstrand. Hier beherbergt man sie für fast nichtige FF1700. Fast volkstümlich sind die Preise im Hôtel Miramar (00377-93-30 86 48), Hôtel Balmoral (00377-93-50 62 37) und im Hôtel Alexandra (00377-93-50 63 13) – dort fallen Pfennigbeträge zwischen FF700-1000 an. Die Jugendherberge Centre de la Jeunesse Princesse Stéphanie (00377-93-50 83 20) erleichtert den GP-Rucksacktouristen lediglich um moderate FF70 pro Nacht, Frühstück inklusive. In dem nur zehn Zugminuten entfernten Ort Menton lebt sich's sehr viel preiswerter. Das Hôtel de Belgique (0033-93-35 72 66) möchte FF260 pro Nacht, das Auberge Provençale (0033-93-35 77 29) FF270. Auch in Nizza gibt es zahllose Schlafstätten. Das Hôtel Darcy (0033-93-88 67 06) bietet das Doppelzimmer für FF240, im Hôtel Belle Meunière (0033-93-88 66 15) zahlen Sie dafür FF169. Das Hôtel Idéal Bristol (0033-93-88 60 72) bietet Doppelzimmer für FF180, aber auch Fünferäume à FF425.



### AUSFLÜGE

Es gibt unendlich viel anzusehen, doch einige Stationen dürfen einfach nicht fehlen. Eines der weltweit fantastischsten Aquarien ist das Musée Océanographique (das auch Jacques Cousteau gerne in seine Filme einbaut). Dort schwimmen ganze Zuchten von Heilbutt und Papageiefischen, und man bekommt schon Appetit auf das nächste Fischrestaurant. Für den strammen Eintritt von FF60 wird wirklich einiges geboten.

Die Casinos sind ebenfalls unverzichtbare Attraktionen. Das Fürstentum Monte Carlo bezieht immerhin fünf Prozent seiner Einkünfte aus Glücksspielseuern – Casinos sind demnach eine staatstragende Branche. Das edel verzierte Casino de Monaco ist der Mittelpunkt dieser Aktivitäten. Neben dem Salon Ordinaire (Französisches Roulette und „trente et quarante“) für FF50 Eintritt gibt es die verschiedenen Salons Privés (Baccara, Blackjack, Würfelspiel, Amerikanisches Roulette) à FF100. Denken Sie an die Kleiderordnung: Bitte keine rosa Nylon-Trainingsanzüge oder Shorts, meine Herren, sondern feinen Zwirn und Anstandsstrick. Die Damenwelt hüllt sich in extrem durchsichtige Gewänder und enge Designer-Miniröcke...

### Im Casino gehen berühmte Persönlichkeiten ein und aus



Der Schuppen ist also allemal einen Besuch wert. Das Restaurant im Casino bietet Spielernaturen eine nette Abwechslung. Les Privés (00377/92-16 23 83) hat Tische am Fenster, von wo aus sich die Loews-Haarnadelkurve durch die Palmen beobachten läßt.

In Monaco dient ein Essen aber weit mehr als nur der Ernährung. Vom Café de Paris überblickt man den Casino-Platz, trifft Leute und studiert die Szene.

Residenz der regierenden Grimaldis, sollte sich unbedingt vor 11.55 Uhr einfinden, um die Wachablösung mitzuerleben.

Wer aber nach kulturell Anspruchsvollerem strebt, der sollte die Bergwelt hinter Monaco erkunden. Passionierte Kunstliebhaber können hier zahlreiche Museen entdecken, die mit den Namen von Künstlern und Philosophen wie Matisse, Cocteau und Nietzsche verbunden sind.

### ANREISE

Es gibt diverse Touren in das monegasische Fürstentum. Anbieter sind beispielsweise Pole Position (Bismarckstr. 56, 40210 Düsseldorf, Tel. und Fax 0211/353129) oder Motorsport Traveling (Frankfurter Str. 8, 57290 Neunkirchen, Tel. 02735/2023, Fax 02735/2322).

Tagesflüge kosten je nach Abflugort um DM 800,-. Wer sein Wochenende gerne auf fünf Tage ausdehnt und eine Bleibe in Nizza und Umgebung mitbucht, der kann dafür ab München – inklusive Flug – ab DM 1395,- kalkulieren.

Etwas preiswerter sind Bahnfahrten. Ab DM 765,- (Doppelzimmer mit dritter Person belegt) können Interessierte vom 8. bis zum 12. Mai mit einem Sonderzug ins Fürstentum reisen und in einem Zwei-Sterne-Hotel nächtigen.

Die Eintrittspreise für das Autoroulette selbst variieren stark. Je nach Tribüne muß man zwischen DM 95,- und 445,- bezahlen. Wer sich das Rennen gerne bei einem Mittagsbüffet vom Hotel Mirabeau aus anschauen möchte, der müßte als freundliche Unkostenbeteiligung noch DM 1295,- erübrigen – und schon wird das Wochenende zum unvergeßlichen Ereignis. ①

F1-KOMPASS

San Marino  
27. APRIL

**G**äbe es den Grand Prix von San Marino nicht, so hätten wir wohl alle nie von der Existenz des Stadtstaates auf der Apenninhalbinsel erfahren. In San Marino selbst gibt es wenig zu besichtigen, ja noch nicht einmal der Grand Prix findet dort statt. Die winzige Republik dient nur als Namensgeber, um in Italien einen zweiten Grand Prix austragen zu können.

Das Rennen findet auf der Strecke Enzo e Dino Ferrari in der kleinen Stadt Imola unweit der Ferrari-Metropole Maranello statt. Gewinnt hier ein Auto der Scuderia, so läuten in der größten Kirche des Dorfes die Glocken.

Das Umland beeindruckt mit einer wunderschönen Natur. Echte Motorsportliebhaber halten jedoch die Renngeschichte dieser Gegend für sehr viel bedeutender: Ferrari, Lamborghini, Bugatti und Maserati sind nur einen Steinwurf von Imola entfernt.

In östlicher Richtung liegt die Küstengegend von Rimini. Strände, ein ausgeprägtes Nachtleben, wunderschöne Menschen und kulturelle Schätze überraschen den Besucher.

Südlich liegt Florenz – Kultur pur. Wer Zeit hat, darf diese beeindruckende Stadt nicht missen.



Bleiben zum bleiben

**B**itte nicht enttäuscht sein, wenn alle Hotels in Imola schon bis zum Grand Prix im Jahr 2001 ausgebucht sind – es gibt auch noch Unterkünfte in Bologna.

Die durchweg hochwertigen Hotels sind leider auch sehr teuer. Das Albergo Garisenda gehört aber zu jener Kategorie von preiswerteren Bleiben, in denen es ein Doppelzimmer mit schönem Blick schon ab DM 66,- gibt. Das Albergo Apollo offeriert Zimmer bereits ab etwa DM 50,-.

Im Zentrum von Bologna ist das exklusive Albergo Donatello, in dem für ein Doppelzimmer mit Frühstück DM 130,- bezahlt werden müssen.

Die Jugendherberge Ostello San Sisto dürfte kaum mehr zu unterbieten sein: DM 16,- für ein Bett mit Frühstück und nochmal DM 10,- für ein Abendessen.

**Die Tosa ist eine der besten Kurven – vorausgesetzt, man sieht die Strecke noch vor lauter Fans**

**ANREISE**


Ein Tagesflug nach Bologna kostet bei Motorsport Traveling ab Frankfurt DM 845,-. Pole Position (Tel. 0211/353129) und Motorsport Traveling (Tel. 02735/2023) bieten auch diverse mehrtägige Busreisen ab DM 300,- oder Flüge ab DM 1260,-.

**SCHLEMMEREIEN**

Eine Stadt, deren Namen edel genug war, um unzertrennbar mit einem der populärsten Gerichte der Welt verbunden zu werden (Spaghetti bolognese), muß in Sachen Gastronomie einiges bieten. Wenn also kulinarische Genüsse einer der wesentlichen Gründe sind, weshalb Sie zu einem Rennen nach Italien fahren, dann dürfen Sie Bologna auf keinen Fall missen.

Zu den besten Adressen am Ort zählen das Osteria du Madon (einen einfachen Gang gibt's schon ab DM 6,-) und das Osteria dei Poeti (hier sind die Preise auf einem etwas höheren Niveau, doch auch unter DM 30,- gibt es schon ein vollwertiges Menü). Dieses Restaurant ist eines der berühmtesten in Bologna. Gerüchte besagen sogar, daß Pasta hier bereits im 17. Jahrhundert serviert worden sein soll.

**MACHT DER NACHT**

Nach einem Tag auf der Rennstrecke bietet sich Rimini an, um den Tag fetzig ausklingen zu lassen. Bei einem Martini im Foro Imperiale auf der Piazza Tre Martiri kann ein Trip durch die zahllosen Nachtclubs und Bars beginnen, an der Adriaküste fortgesetzt werden und im Paradiso Club enden... 



Auf der Strecke

**M**ehr als 100.000 Zuschauer säumen die Strecke – das Herz der meisten Besucher gehört natürlich Ferrari. Die einzigartige Atmosphäre kommt am besten auf dem Grashang über der Tosa zur Geltung (siehe oben). Gleichzeitig sieht man von dort ein Viertel der Strecke.

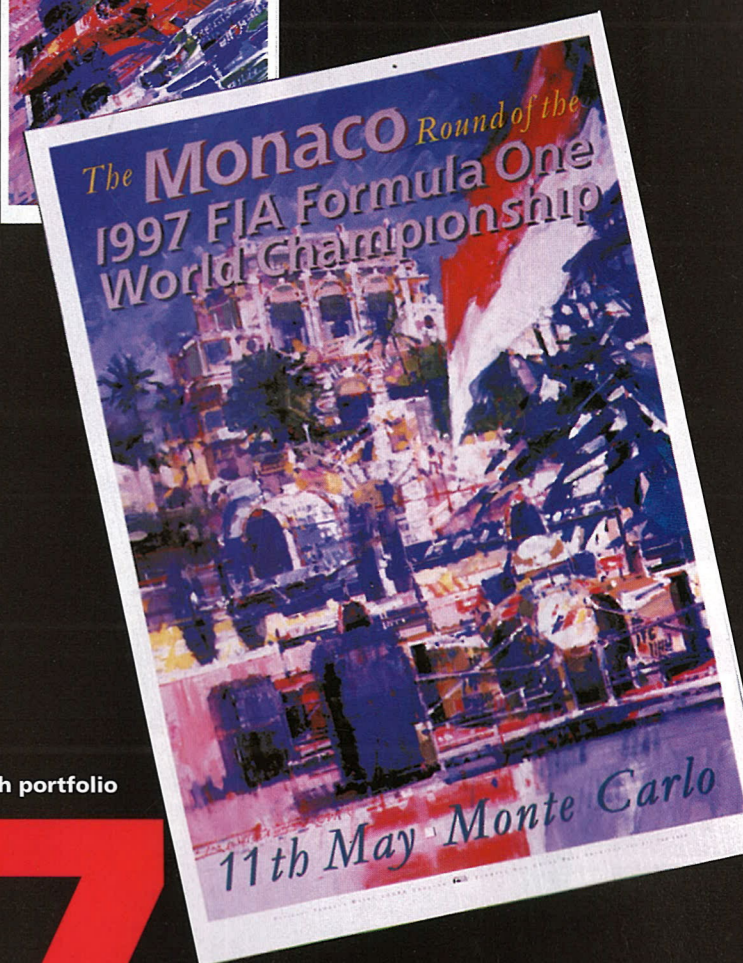
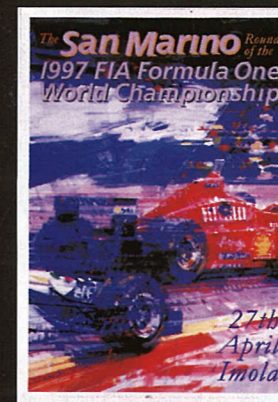
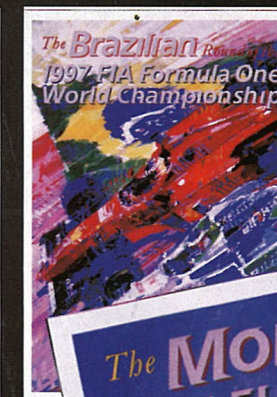
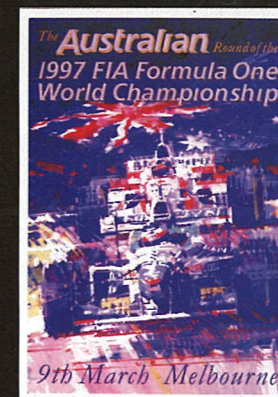
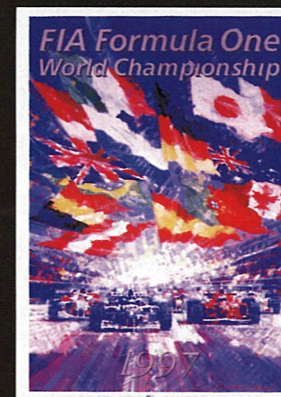
Die Tribünenplätze gegenüber der Boxengasse kosten am Sonntag etwa DM 460,-, Stehplätze gibt's schon für DM 95,-.



Wie in Monza sind die tifosi ultra-Ferrari-geil

Packtips

**Kaum zu fassen: Autos**  
Unverzichtbar sind für jeden echten Freak die Ferngläser aus dem guten Fachhandel



- Exclusive and official product
- A Formula One investment for the future
- For a limited period choose any six poster prints
- The whole collection of eighteen poster prints available with portfolio

1997 Limited off-track issue  
Grand Prix Poster Collection  
FIA Formula One  
World Championship

Telephone orderline +44 171 584 2626 (24Hr Fax 0171 823 8285)

Rounds of the World Championship: 1 AUSTRALIA • 2 BRAZIL • 3 ARGENTINA • 4 SAN MARINO • 5 MONACO • 6 SPAIN • 7 CANADA • 8 FRANCE • 9 GREAT BRITAIN • 10 GERMANY • 11 HUNGARY • 12 BELGIUM • 13 ITALY • 14 AUSTRIA • 15 LUXEMBOURG • 16 JAPAN • 17 PORTUGAL • 18 1997 CHAMPIONSHIP

I wish to purchase the complete set of 18 posters for £295.00 which includes p+p in the UK (£315.00 Rest of World)



I wish to purchase six posters for £118.00 which includes p+p in the UK (£125.00 Rest of World) and circle my choice of countries in the above list.

**Post to: FOGPA Ltd, 2-4 Queen's Gate Mews, London SW7 5QJ, England.**  
Each print measures 900 X 630mm and is a quality reproduction on 250 gsm paper. Artwork from original paintings by Dexter Brown, the official FOGPA artist for 1997

Please allow up to 28 days for delivery. If not fully satisfied, you may return your print within 21 days for replacement or full refund. All orders processed in UK £ Sterling. E.O.B.E. All prints offered are subject to availability.

©1997 FOGPA. Reg in England No.3302471

Please indicate your payment method.

Credit card      Expiry date  Switch Issue no

Card No

I enclose a cheque/PO payable to FOGPA Ltd in the UK £ Sterling only.

Name

Address

Postcode  Country

Signature  Tel

# NACHBESTELLUNGEN

4/96: Michael Schumacher  
 5/96: Jean Alesi  
 6/96: Jacques Villeneuve  
 7/96: Niki Lauda über Ferraris  
 8/96: Michael Schumacher  
 9/96: Jean Alesi  
 10/96: McLaren  
 11/96: Saison Rückblick 1996  
 12/96: Michael Schumacher  
 1/97: Die besten Fotos von '96  
 2/97: Ayrton Senna  
 3/97: Michael Schumacher  
 4/97: Mika Häkkinen

Ich bestelle die folgenden Ausgaben von F1 Racing à DM 10,00\*

**Name, Vorname** \_\_\_\_\_  
**Straße** \_\_\_\_\_  
**PLZ** \_\_\_\_\_ **Ort** \_\_\_\_\_  
**Datum** \_\_\_\_\_ **Unterschrift** \_\_\_\_\_

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

Versand nur, solange Vorrat reicht. WICHTIG: Kein Bargeld, keine Briefmarken. Schecks bitte an Haymarket Magazines Ltd. richten. Pro Ausgabe bitte einen Scheck ausstellen! Scheck(s) und Coupon bitte an diese Adresse schicken: **F1 Racing Nachbestellungen, Special Interest!, Waldstr. 70, 63128 Dietzenbach**

<b>AUSGABE</b>	4/96	5/96	6/96	8/96	11/96	12/96	2/97	4/97
<b>ANZAHL</b>								

## kaufrausch Formel 1-Shop

### Gut Rad ist teuer

Wer am 5. Mai in Monaco ist, sollte eine Auktion von F1-Sammlerstücken nicht verpassen. Nachdem die Veranstalter letztes Jahr sämtliche Erwartungen – und Rekorde – brachen, wird die von Brooks organisierte Veranstaltungen voraussichtlich auch dieses Jahr auf große Nachfrage stoßen. Zu erstehen gibt es z.B. einiges, was die Herzen von Senna-Fans höher schlagen läßt – das Momo-Lenkrad von dem Lotus-Renault 98T, mit dem er 1986 den Grand Prix in Detroit gewann, ist zwischen 15.000 und 25.000 Mark veranschlagt. Mehr Information gibt es bei dem Auktionator Brooks, Tel.: 0044-171-228 8000



### Druck-Sache

Liebhaber wertvoller Kunstdrucke können ihre Sammlung um zwei edle Exemplare bereichern. Alan Fearnley zeichnete ein Gemälde von Michael Schumacher in einer stimmungsvollen Vorstartszene 1996 im Ferrari F310, während Craig Warwick zum 50. Jubiläum von Ferrari einige Schlüsselpersonen und Rennwagen zu einem Gesamtwerk komponierte. Jeder der auf 500 Exemplare limitierten Drucke ist für rund 200 Mark bei IMD erhältlich (Tel. 02205/83129)

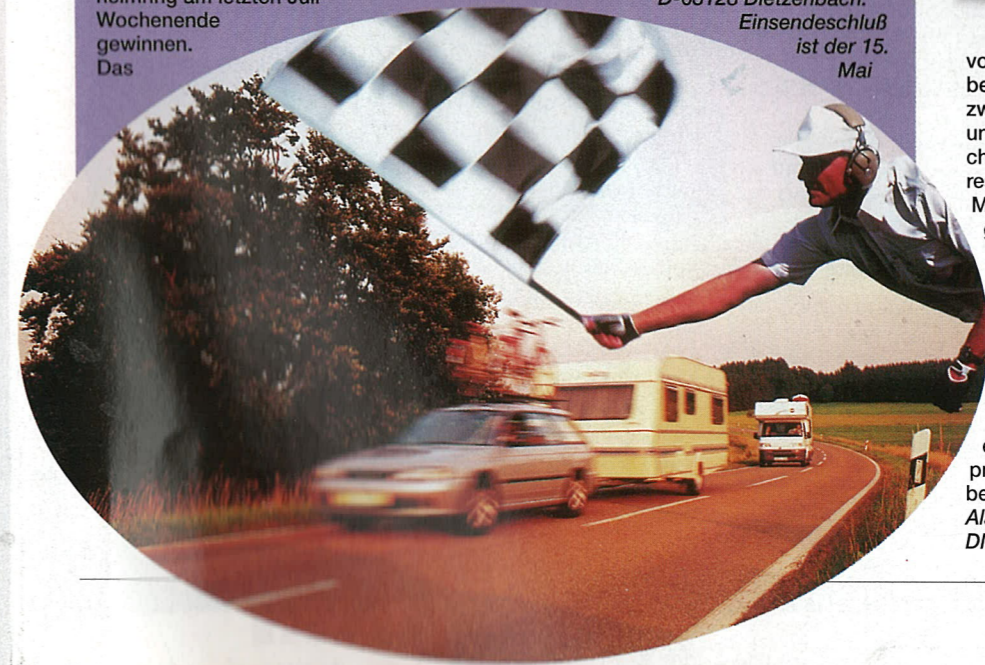


### Caravanning goes Hockenheim

**Zu gewinnen: Tickets für den Grand Prix von Deutschland!**

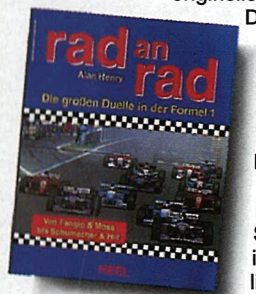
Statt vor Ort nach Hotels und Pensionen zu fahnden, während die ersten F1 auf der Piste trainieren, kann man auch einen Unterschlupf bis zur Strecke mitnehmen – wenn man im Wohnmobil oder mit dem Caravan anreist. Wer beides nicht hat, kann sich bei WWI (Postfach 2020, 47518 Kleve) informieren, wie und wo man sich ein mobiles Schneckenhaus mieten kann. Oder man kann bei unserem Preisausschreiben teilnehmen und eine Reise mit dem Reisemobil für zwei Personen mit zwei Eintrittskarten zum Grand Prix von Deutschland auf dem Hockenheimring am letzten Juli-Wochenende gewinnen. Das

wäre ein Wochenende mit Aktionen wie Indoor-Kart-Rennen, natürlich tollem Essen, Trainingsbesuch auf dem Ring, Musik, Promis und und und. WWI bemüht sich nach besten Mitteln, seinen Slogan 'Caravanning. Die Formel Eins des Reisens' gerecht zu werden. Wer das Wochenende mit zwei Eintrittskarten gewinnen möchte, beantwortet folgende Frage: Wer hat den F1-Grand Prix in Hockenheim 1996 gewonnen? Antwort auf eine Postkarte schreiben, Absender nicht vergessen, und an diese Adresse schicken: **F1 Racing, Stichwort: Caravanning, Waldstr. 70, D-63128 Dietzenbach. Einsendeschluß ist der 15. Mai**



### Klassische Zweikämpfe

Der seit über zwanzig Jahren als Grand Prix-Journalist bekannte Alan Henry hat mit der Monographie *rad an rad* eine originelle Idee verwirklicht. Das Verhältnis der größten Fahrer einer Epoche, von Fangio und Moss über Gilles Villeneuve und Pironi bis hin zu Damon Hill und Michael Schumacher, wird in einer verständlichen Sprache analysiert. In dem fast



vollständig mit Farbfotografien bebilderten Band leben jene Duelle zwischen Lauda und Hunt oder Stewart und Rindt wieder auf, die so charakteristisch für sich gegenseitig respektierende Fahrer gewesen sind: Man gibt sich Handzeichen und läßt genug Platz, um den Schnelleren nicht zu blockieren – ein Ausdruck jener Fairneß, die Prost und Senna oder Hill und Schumacher im gegenseitigen Umgang biswollen vermissen ließen. Leser, die erstmals etwas über jene neun großen Duelle aus über vierzig Jahren Grand Prix-Sport erfahren möchten, sind mit dem preiswerten Buch von Alan Henry bestens bedient. **Alan Henry: Rad an Rad, 120 Seiten, DM 29,80; Heel-Verlag, Tel. 02223/9230-0**

## Lieber Bernie,

Stimmt etwas mit dem argentinischen Rindfleisch nicht, oder ist es das hypnotische Buenos Aires, seine elegante Dekadenz und der vergangene Ruhm?

Irgendwie erweckte dieser Ort fabelhafte Träume. Darin sah ich einen modernen Rennfahrer vor einem Computerbildschirm, telemetrierversessen, hochkonzentriert, inmitten dienender Manager. Mit einem etwas zu stark ausgebildeten Selbstbewusstsein lamentierte der Ärmste über das Schwinden der großartigsten Rennstrecken der Welt.

Du kennst sie noch, die Kurven, in denen es selbst die Mutigsten im Hintern gekniffen hat, es ihnen noch ein paar Schweißperlen mehr auf die Stirn getrieben und ihr Herz noch einen Takt schneller geschlagen hat bei dem Gedanken an einen Abflug, der nicht in einem weitläufigen Kiesbett oder – von einem stabilen Kohlefasercockpit umgeben – in einem großzügigen Reifenstapel endete. Stattdessen schoß den Helden vergangener Tage das Schreckgespenst eines Zwiegesprächs mit dem Allmächtigen durch den Kopf...

Und dann kamst Du. Im Fahrerlager des Parc Almirante Brown, befragt von einem verrufenen, zügellosen Haufen, hast Du zum Glück gesagt: „Villeneuve sagt ja nicht, daß Rennsport gefährlich sein soll. Er will einfach nur ein paar größere Herausforderungen. Darin stimme ich mit ihm überein. Seit Imola ist die FIA nicht zuletzt unter dem Druck der Medien ein wenig in Panik geraten und hat es mit den Schikanen einfach übertrieben. Das war unnötig.“

Jemand fragte Dich dann, ob Du gerne wieder die schnellen Kurven im Grand Prix-Sport sehen würdest. Du sagtest: „Natürlich. Wir wollen keine Unfälle provozieren, aber viele Fahrer sind einfach scharf auf diese Mutkurven, denn die trennen die Spreu vom Weizen. Beim Bau neuer Strecken sollten wir künftig stärker darauf achten, nicht überall nur Bremschikanen einzubauen. Aber solche Ecken wie die alte Boschkurve gehören einfach nicht mehr in die Formel 1. Das wäre dann doch etwas zu frech.“

Es erinnerte alles ein wenig an die Fernsehwerbung, in der ein Schönling morgens neben der verlockenden Kim Basinger aufwacht, dann aber doch nur wissen will, was eigentlich mit seinem Peugeot 406 passiert ist.

Werden wir also künftig wieder Kurven im alten Stil sehen? Jeder kennt dieses ungeheuer elektrisierende Gefühl, einmal auf dem alten Nürburgring zu fahren.

Und dann gab's den alten Österreichring, die alte Strecke in Spa, in Clermont-Ferrand oder in Rouen. Erinnern wir uns noch eines Chris Amon, der damit frohlockte, die Masta Kink in Spa beim Grand Prix 1970 voll zu nehmen, danach aber kleinlaut zugab, das doch lieber nie wieder zu versuchen?

Spa hat erfolgreich den Schritt von alt nach neu bewältigt. Die belgische Strecke hat ihren Charakter beibehal-

ten, genügt aber modernsten Sicherheitskriterien. Die Eau Rouge überbrückt erfolgreich die latente Spannung zwischen Herausforderung und Sicherheit. Wenn so etwas in den Ardennen möglich ist,

dann frage ich mich doch, warum Fahrer auf künstlichen Kursen wie dem A1-Ring, auf dem sogar Motorradfahrer über mangelnde Überholmöglichkeiten klagen, ihre Zeit totschlagen müssen?

Buenos Aires ist ein weiteres Beispiel. Für Gesprächsstoff und Abwechslung sorgen allenfalls noch die krassen Bodenunebenheiten. Auch die drastisch überarbeiteten Strecken in Imola, Barcelona (außer der Start-Ziel-Geraden), Jerez, Ungarn, Magny-Cours und Silverstone werfen die Frage auf, ob dies die angemessenen Anlagen für Weltklassepiloten sind. Ich glaube nicht.

### David Purley schrie in seinem Helm wie ein Gestörter, um seinen Adrenalinpiegel zu erhöhen



Der alte Hugenholz wußte, was er wollte. Dort können sogar F3-Autos überholen. Jede Wette: Alle Medien wären davon begeistert! Natürlich gibt es auch da die langsamen Kurven, die im ersten oder zweiten Gang genommen werden. Aber so lange sie am Ende einer 330 km/h-Geraden wären... Man könne alles machen, wenn es nur eine riesige Auslaufzone gäbe, hast Du gesagt.

Ein echter Zirkus zieht die Zuschauer voll und ganz in seinen Bann – und das gewiß nicht mit Kurven, die Großmutter im Kleinwagen voll nehmen würde.

David Purley – ein ungewöhnlich mutiger Held – schrie in seinem Helm wie ein Gestörter, wenn er in Rouen die schnellen Bergabpassagen in Angriff nahm – um seinen Adrenalinpiegel zu erhöhen: Die heutigen Rennfahrer müssen das bestenfalls tun, um sich wachzuhalten. Also, Bernie, gibt es vielleicht ein Fünkchen Hoffnung?

DER BOXEN-SPION!

# Nimmersatt?



AUSGABE 6/97 ERSCHEINT AM  
**21. MAI**

WER IST BESSER GEEIGNET FÜR WEITERE WM-TITEL?  
TEAMBESITZER STEWART ODER TEAMBESITZER PROST, DER  
DREIFACHE ODER DER VIERFACHE FAHRER-WELTMEISTER?

# GOOD Karts.

McCANN-ERICKSON HAMBURG

**KARTCUP  
97**

Demnächst geht's los: der Goodyear Kart Cup steht in den Startlöchern.

Teilnahmekarten gibt's ab sofort im Reifenfachhandel. Oder anrufen unter: **018 05 - 22 10 90**. Vom 15. Mai bis zum 30. Juni kann jeder ab 18 auf ca. 200 Kartbahnen in ganz Deutschland zeigen, wie schnell er ist. Und es gibt tolle Preise zu gewinnen, Sie werden darauf abfahren.

Good to know.

**GOODYEAR**

