

F1 RACING

F1

100%
FORMEL 1

RACING

JUNI 6/97 DM 7,80 Ös 65; Sfr 8,-; Lit 11.000; Ptas 900

EXTRA!
POSTER
ZU FRENTZENS
1. SIEG

ÜBERHEBLICHES GREENHORN
ODER TALENTIERTER NEWCOMER?

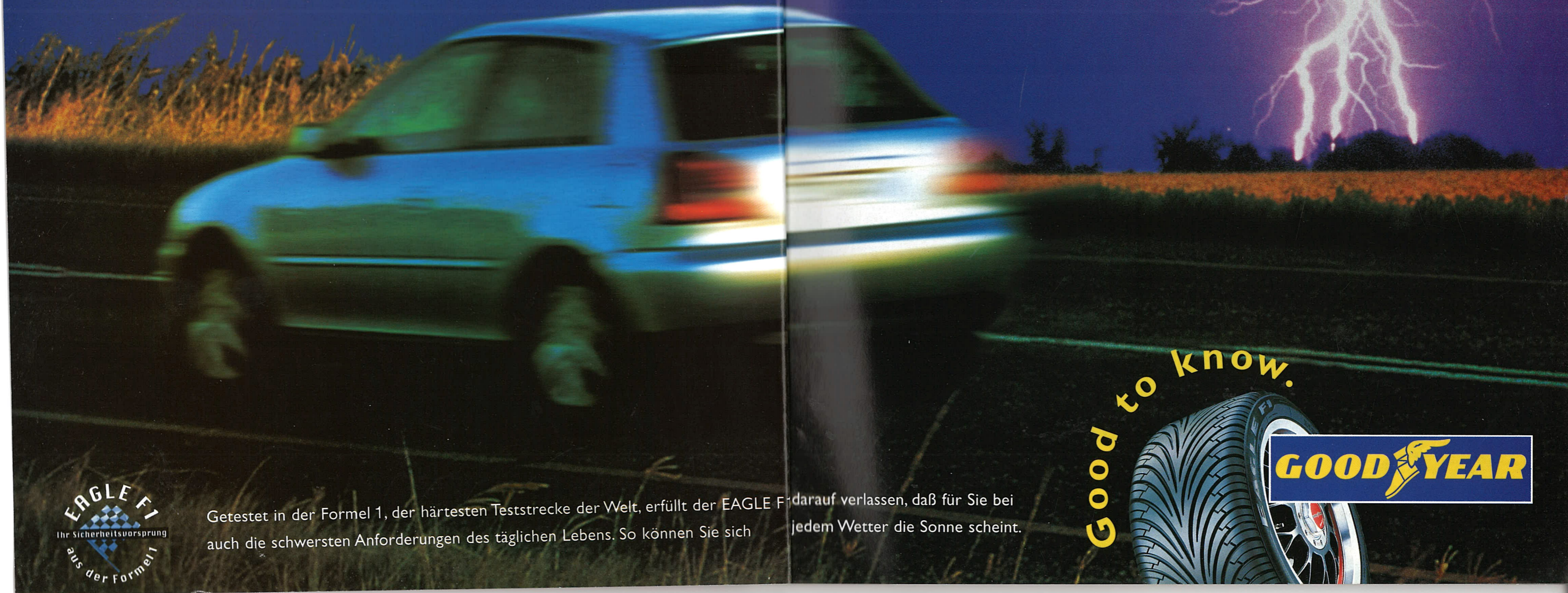
RALEF SCHUMACHER

MANN DER 1000 GESICHTER



FASZINATION MONACO ● WAS MOTIVIERT SPONSOREN? ● PROST/STEWART: GIGANTEN-DUELL

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.



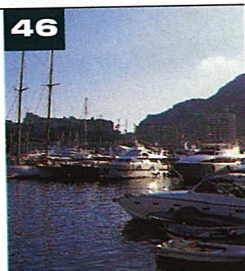
GOODYEAR

Features

700 Jahre

46

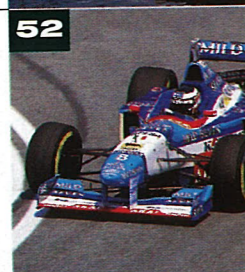
Nigel Mansell, Jackie Stewart und andere über das 700 Jahre alte Fürstentum



200 Rennen

52

Um der Dienstälteste zu werden, muß Berger nur noch drei F1-Piloten überholen



Top 4?

54

So schnell wie Benetton ist bisher kein Team abgestiegen – woran liegt's?



An die 10.000

60

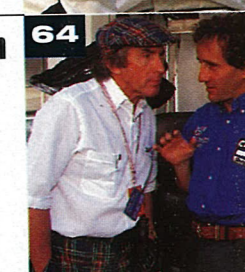
...Mitglieder hat nur ein Fanclub in der Formel 1; und er befindet sich nicht in Kerpen



7 WM-Kronen

64

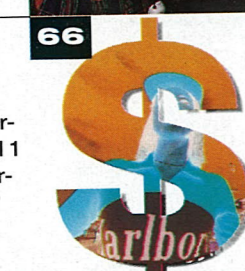
...haben die beiden Ex-Fahrer. Wie gehen Prost und Stewart ihre Teams an?



Zig Millionen

66

...werden von Sponsoren alljährlich in die Formel 1 gepumpt. Was erhalten sie dafür?



F1

RACING

J U N I 1 9 9 7



Titelfoto von Bryn Williams

Fotos auf diesen Seiten: Sutton Images, Bernard Asset, Martyn Eford/LAT, Empics, Jed Leicester



Titel-Stories

38 Big Brother is watching you

Die Augen der Welt sind auf Ralf Schumacher gerichtet, den Mann der 1000 Gesichter

MONACO IN ALLEN ECKEN

Augenschmaus vom Grand Prix de Monte Carlo

46 Acht F1-Profis über Nightlife, Strecke und anderes, was das kleine Fürstentum so besonders macht

92 Hochaktuell und in allerletzter Minute: Der Report zu dem Rennroulette im monegassischen Kurvenkarussell



Überhebliches Greenhorn oder talentierter Newcomer?
Kerpens zweitberühmtester Rennfahrer (hier mit Willi Weber) reift zu einem Top-Rookie



Die klassische Kulisse für einen Grand Prix, den man auch diesmal nicht so schnell vergißt: Monte Carlo – Rennreport ab Seite 92

Rubriken

- 8 **Galerie** Rot und Spiele
- 16 **Damon Hill** Nur nicht verzagen
- 18 **Simon Taylor** Anders ausgedrückt

- 20 **Pit-Stop** Neues von Michelin
- 28 **Im Visier** Jamo
- 30 **Echodrom** Leserbrief
- 31 **O-Ton** Der F1 aufs Maul gesch

- 32 **Peter Windsor** 'Fahrerschulen'
- 78 **F1 Menschen** Mit Leib und Seele
- 80 **F1 Maschinen** Beim Lenken denken
- 84 **Grand Prix-Zoom** Imola und Monaco

- 98 **Unter der Lupe** Analysen & Antworten
- 101 **Kaufrausch** F1 zum Kaufen
- 102 **Reiserausch** Formel 1 hautnah
- 106 **Boxen-Spion** Spitzecke

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

Enzo hätte sich gefreut

Wettläufe im Kurvenkarussell von Monte Carlo beobachtete der gute alte Enzo immer sehr genau. Beispielsweise 1973, als dort ein junger Unbekannter mit einem unterlegenen BRM dem Ferrari-Siegfahrer Jacky Ickx davonfuhr und sich mit dem Führungsduo anlegte, bestehend aus solch Koryphäen wie Emerson Fittipaldi und Jackie Stewart, immerhin mehrfachen Weltmeistern. Der letzte WM-Titel lag für die Edelschmiede fast zehn Jahre zurück, und Enzo Ferrari entschied sich am selben Tag, vor dem Fernseher in Fiorano, den Jungspund zu engagieren. So kam Niki Lauda zu Ferrari und Ferrari zu weiteren Titeln.

1984 fiel beim Grand Prix von Monaco wieder ein junger Unbekannter äußerst angenehm auf, ein absoluter Nobody, der in der Turbo-Ära in einem schwachbrüstigen Tyrrell ohne Turbo durch den Regen Richtung Senna und Prost preschte. Gerüchten zufolge sprach auch er, der Gießener Stefan Belof, als Folge davon später bei Enzo vor...

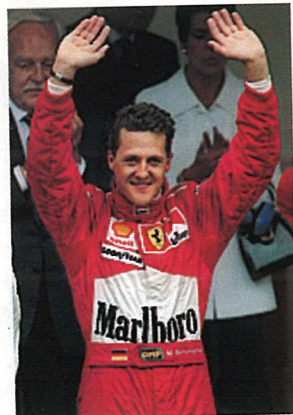
Nicht nur dieser Schlüsselmomente wegen, sondern sicher auch aufgrund des Prestiges, in dem sich die Rennen in den Gassen des Millionenstädtchens am Mittelmeer rekelten, hätte *Il Commendatore* Ferraris erster Monaco-Sieg seit Gilles Villeneuve 1981 gut gefallen. Von Michael Schumachers sagenhaften Quali-Zeiten, die Frentzen dann doch übertraf, mit seiner ersten Pole – Gratulation von hier auch dafür –, bis hin zu dem Moment, als Eddie Irvine und Michael Schumacher Jean Todt in die Luft schmissen, als sei es einzig sein Verdienst... der Grand Prix von Monaco, umstritten seiner wenigen Überholmöglichkeiten wegen, war auch 1997 unvergänglich. Grund genug, Impressionen und Erinnerungen an

Monaco von Nigel Mansell, Jody Scheckter, Jackie Stewart und anderen Revue passieren zu lassen – ab Seite 46.

Der Hauptgrund, weshalb der Sieg, der den Traditionsrennstall in der Konstrukteurs-WM nach vorne bringt, Enzo Ferrari ebenso wie Motorsport-Fans in aller Welt viel bedeutet hätte, ist aber natürlich das Datum: Am 11. Mai 1947, also vor exakt fünfzig Jahren, nahm ein Ferrari das erste Mal an einem Wettrennen teil. In Piacenza, mit Franco Cortese am Steuer, V12 Zylinder unterm Bug. In Führung liegend, fiel Cortese in der 27. Runde aus – eine Tradition, die die roten Renner dieses Jahr bislang eher mißachtet haben; was uns allen nur recht ist, da es die Rennen diese Saison umso spannender macht.



Matthias Penzel



Dritter Monaco-Sieg für Schumacher

MIT VON DER PARTIE

BRYN WILLIAMS

Der Fotograf dieser Titelseite ist regelmäßigen Lesern dieser Spalte ein alter Bekannter. Bryns Arbeiten haben schon so manches 'Action-Cover' von *F1 Racing* geschmückt. Er hält Ralf Schumacher für einen Mann der Zukunft.



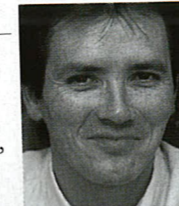
EVERHARD HEBLY

Wenn unser Holland-Spezialist etwas über Jos Verstappen sagt, dann hat das meistens Hand und Fuß. Weil wir bei Everhards jüngstem Statement aus dem Staunen gar nicht rauskamen, schrieb er uns eine Story dazu – ab Seite 60



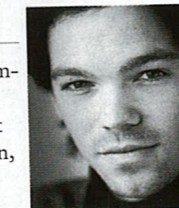
DAVID TREMAYNE

Motorsportbegeistert, seit er als Kind ein Foto von Jackie Stewart in einem powerslidenden BRM sah, beobachtet David seit dreißig Jahren, was in der Formel 1 geschieht, aber auch fast jeden Schritt Stewarts – ab Seite 64



NICK BAGOT

Firmen aus aller Welt pumpen jährlich Millionen in die Formel 1. Jeder kennt die Namen der Sponsoren, wenige kennen ihre Produkte. Hiervon fasziniert, sprach Nick mit Industriekapitänen und Sponsoren-Managern – ab Seite 72



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 FLENNY, NICK BAGOT, TOM CLARKSON, CAROLINE O'CONNOR, EVERHARD HEBLY, GINA DESBOROUGH
MITARBEITER DIESER
AUSGABE
DAMON HILL, DR. HARVEY POSTLETHWAITE, STEVE CROPLEY, MEL NICHOLS
LAYOUT
TATIANA OKORIE, JULIA GORDON

BILDREDAKTION
JED LEICESTER
GP-FOTOGRAFEN
DARREN HEATH, LAT 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 BULLLEY

PRODUKTIONSMANAGER
MEURIG EVANS
PRODUKTIONSKONTROLLE
KAY DAYLAMI
REPROGRAPHIE
COLOUR SYSTEMS LTD.
DESIGN DIRECTOR
PAUL HARPIN
HERAUSGEBER
TONY SCHULP
VERLAGSLEITUNG
SIMON TAYLOR
REDAKTIONSADRESSE
F1 RACING
38-42 HAMPTON RD.
TEDDINGTON
MIDDLESEX TW11 0JE
ENGLAND

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

F1 RACING IST EINE ZEITSCHRIFT DER HAYMARKET MAGAZINES LIMITED. REPRODUKTIONEN JEDLICHER 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

Sie können alles steuern.
Aber Sie müssen es nicht.



TDA-7565R

Autoradios sind auch nicht mehr das, was sie mal waren. Sie leisten viel, können viel und bieten obendrein ungezählte Möglichkeiten, ein Programm zu verändern. Dabei wollten Sie doch nur zuhören.

Wenn Sie die Musikalität des neuen Alpine TDA-7565R genießen, müssen Sie nicht viel fummeln. Dieses Audiodeck steuert sich selbst und alle anderen Bausteine des Systems. Automatisch.

Sogar die Art, wie es auf dem Display die Programme, Künstler und Titel ankündigt, ist ein Genuß. Durch "Cool White"-Zeichen ist die Anzeige, die als Hintergrundbeleuchtung eine winzige Leuchtstofflampe nutzt, besonders gut lesbar.

Fassen wir zusammen: Sie bekommen mit dem Alpine-Audiodeck TDA-7565R den virtuellen Klang, höchste Leistungsfähigkeit und eine zuvorkommende Bedienung. Um das zu steigern, könnten Sie höchstens eine Lenkrad-Fernbedienung erwerben.



Alpine. Nichts weiter.

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



Kein guter Tag für Williams

Ganz wie es auf dem Traditionskurs Tradition ist, besann sich Williams in Monte Carlo auf das Rezept, das dem Team seinen letzten Sieg im Kurvenkarussell bescherte: den von Keke Rosberg, der hier vor vierzehn Jahren trotz widriger Umstände auf Slicks gestartet war – und im Trockenen seine Schäfchen ins Trockene brachte. Die Situation 1997 war anders. Der computerisierte Wetterfrosch hatte Williams auf den Leim geführt. Beide Autos kamen schon am Start kaum von der Stelle, die Strecke trocknete nicht ab, und selbst auf profilierten Reifen konnten weder Villeneuve noch Frentzen Fuß fassen. Für den Deutschen kam das Aus in der Hafenschikane, in der er sich an der Absperrung seine Aufhängung ramponierte – auch fast Tradition für ihn: ein paar Meter weiter zerstörte er sich im vergangenen Jahr Frontflügel und Nase.

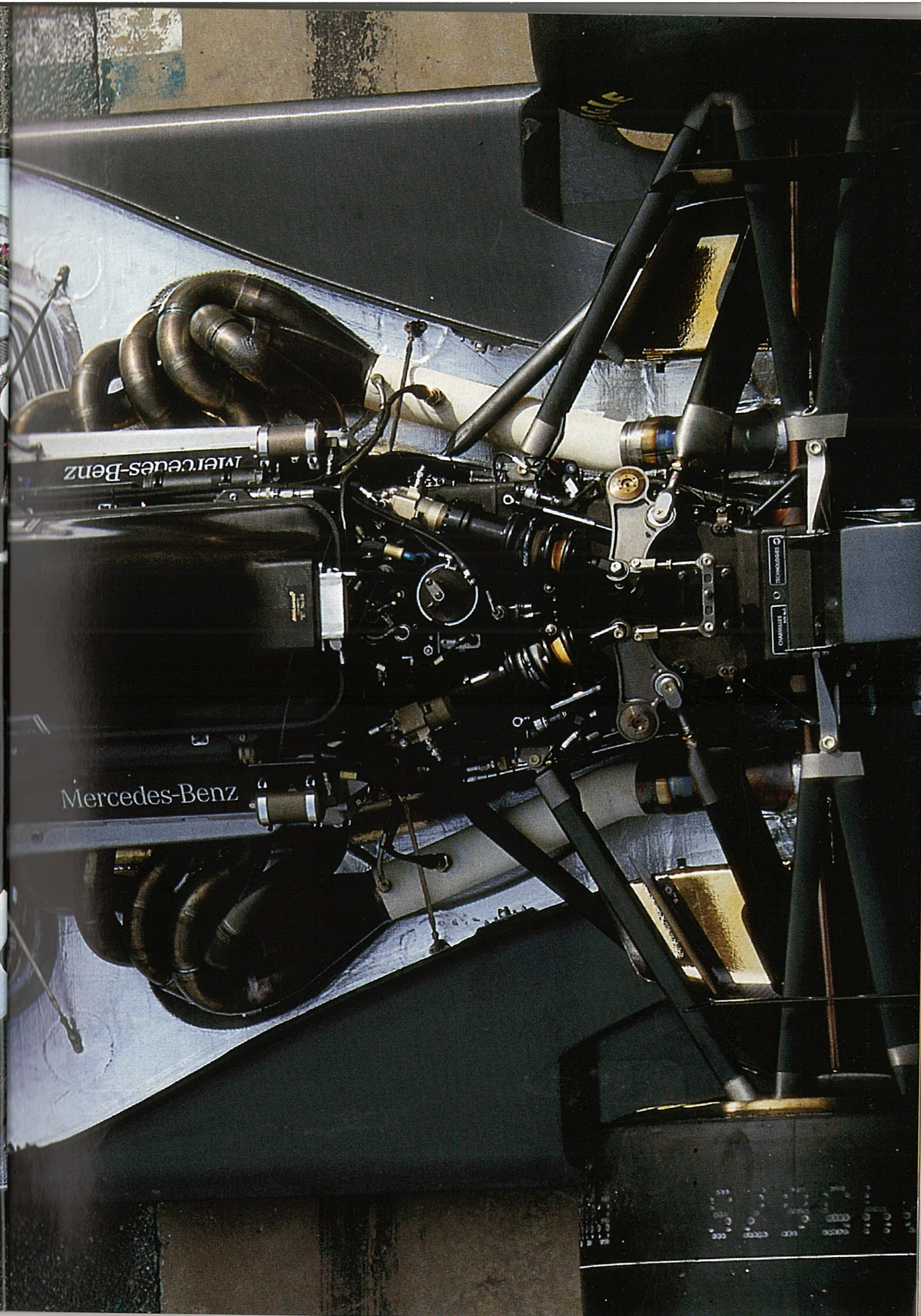
Foto: Darren Heath. Canon EOS 1n, 200mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/250 Sek. bei Blende 4



Geheimnis gelüftet

Die treibende Kraft hinter McLaren muß sich keineswegs verstecken. Daß das Wunderwerk in aller Regel unter der Motorabdeckung vor allzu neugierigen Blicken der Öffentlichkeit abgeschirmt wird, ist jedoch verständlich: Der Mercedes-Benz FO110E peitscht über 700 Pferdestärken aus seinen V10-Zylindern, er mißt 59 x 55 x 46 cm und wiegt ohne Kupplung 124 Kilogramm – wer wollte sich davon nicht eine Scheibe abschneiden?

Foto: Jürgen Kupps. Canon EOS 1n, 70-200mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/500 Sek. bei Blende 5,6





Überempfindlich?

Niemand weiß mit hundertprozentiger Sicherheit, weshalb der amtierende Weltmeister Japans Hoffnung Nummer 2 – Shinji Nakano – nach nur elf Runden des ersten europäischen Grand Prix '97 mit voller Wucht ins Heck gekachelt



ist. „Ich hatte nicht vor, im hinteren Teil des Feldes herumzutuckern.“ Zweifelsohne ein nobler Gedanke eines hundertprozentigen Rennfahrers – offen bleibt allerdings, was Hill in Nakanos Getriebe suchte. Wie das große Foto dokumentiert, war der wahre Grund hinter seinem Frust ein anderer: Die rauhen Umgangsformen des

sonst so nett lächelnden Shinji, müssen Damon den letzten Nerv geraubt haben...

Spaß beiseite, in Wahrheit war es seine eigene Ungeduld, die Damon anfeuerte, und Nakanos Unmut über seinen Landsmann Katayama, der ihm im Qualifying eine fliegende Runde vermasselte, und den erhobenen Mittelfinger in Bewegung geraten ließ...

Foto: Michael Cooper. Canon EOS 1n, 600mm Objektiv, Fuji Velvia Film, 1/125 Sek. bei Blende 8



Rot und Spiele

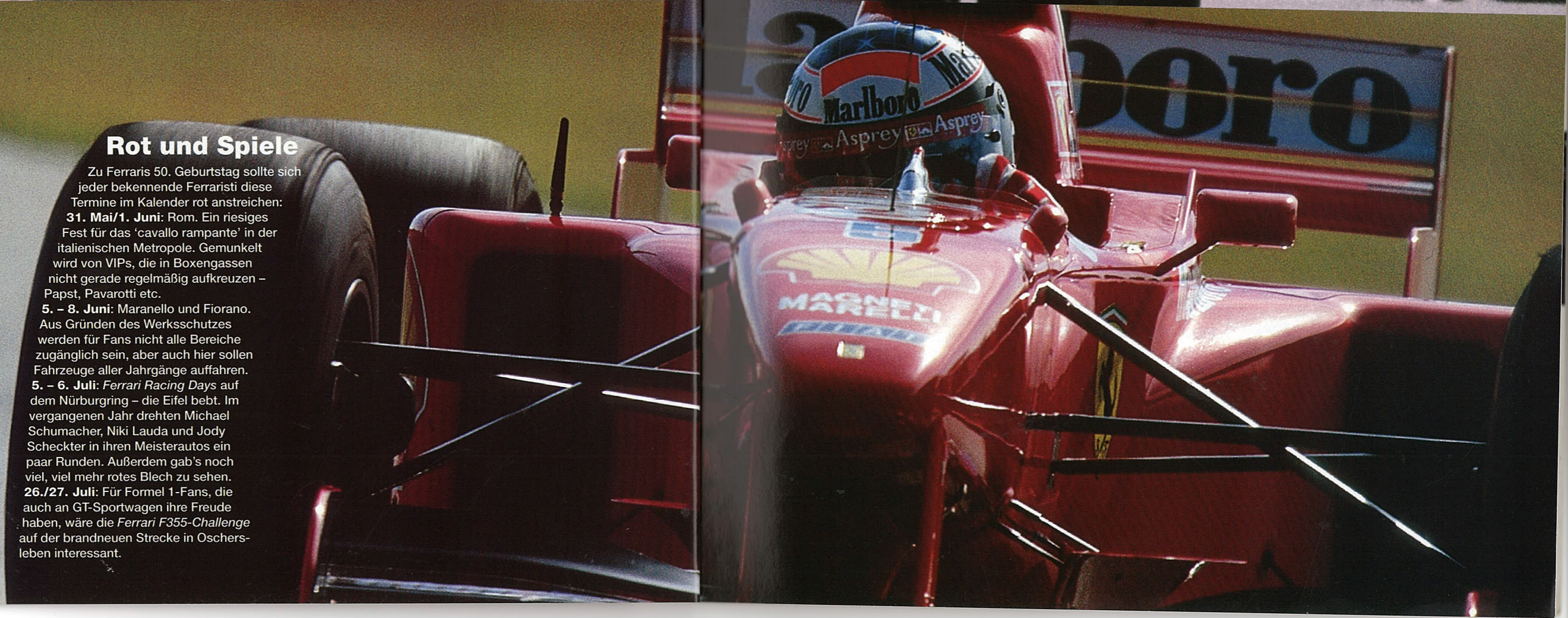
Zu Ferraris 50. Geburtstag sollte sich jeder bekennende Ferraristi diese Termine im Kalender rot anstreichen:

31. Mai/1. Juni: Rom. Ein riesiges Fest für das 'cavallo rampante' in der italienischen Metropole. Gemunkelt wird von VIPs, die in Boxengassen nicht gerade regelmäßig aufkreuzen – Papst, Pavarotti etc.

5. – 8. Juni: Maranello und Fiorano. Aus Gründen des Werkschutzes werden für Fans nicht alle Bereiche zugänglich sein, aber auch hier sollen Fahrzeuge aller Jahrgänge auffahren.

5. – 6. Juli: *Ferrari Racing Days* auf dem Nürburgring – die Eifel bebt. Im vergangenen Jahr drehten Michael Schumacher, Niki Lauda und Jody Scheckter in ihren Meisterautos ein paar Runden. Außerdem gab's noch viel, viel mehr rotes Blech zu sehen.

26./27. Juli: Für Formel 1-Fans, die auch an GT-Sportwagen ihre Freude haben, wäre die *Ferrari F355-Challenge* auf der brandneuen Strecke in Oschersleben interessant.



Von wegen Profil-Neurose...

DER WELTMEISTER ÜBER DEN KORREKTEN GEBRAUCH FORMEL 1-RELEVANTER GUMMIARTIKEL

Rennfahrer wollen natürlich nie langsamer fahren. Deshalb stand ich den profilierten Reifen, die ich erstmals vor dem Grand Prix von Monaco ausprobierte, zunächst ablehnend gegenüber. Aber ich fand sie dann bei weitem nicht so schlimm, wie man mir anfangs glauben machen wollte.

Die ab 1998 vorgeschriebenen Reifen haben bereits heute den Ruf, die Formel 1 dadurch deutlich abzuwerten.

Natürlich werden die Autos langsamer. Sie werden fast genau auf das Niveau der Rundenzeiten von 1996 zurückfallen. Das ist ganz lustig, denn ich kann mich an niemanden erinnern, der die Vorjahresautos als unerträglich langsam gebrandmarkt hat...

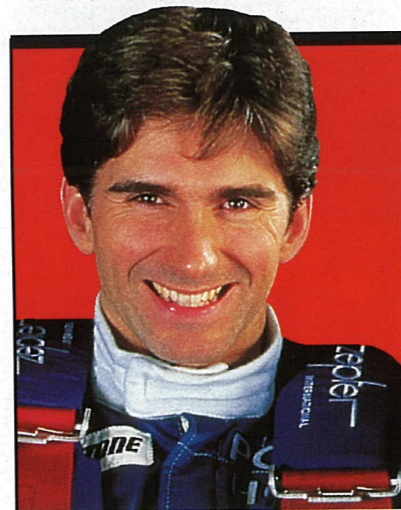
Der entscheidende Unterschied ist, daß sich der Fahrer seine Zeiten nun mit einem sensibleren Gasfuß erfahren muß, während er bisher das rechte Pedal nur auf den Boden pressen mußte.

Ich stecke allerdings in einem Dilemma. Wie alle anderen bin ich natürlich ein Speed-Freak. Ein Erlebnis, das ich nie vergessen werde, war, im Williams FW14B mit aktivem Chassis und Qualifying-Reifen über die Piste von Estoril zu powern. Das Ding klebte so irrsinnig auf der Fahrbahn, daß ich dachte, jetzt reißt's die Querlenker aus der Verankerung! Andererseits hat ein schönes Rennen nichts mit ultimativen Rundenzeiten zu tun, und schon gar nichts mit dem Spaß, den ein Fahrer hat.

Niemand kann durch bloßes Zuschauen sagen, wie schnell ein Auto ist. Nur die Drifts deuten an, daß man im Grenzbereich unterwegs ist. Und genau diese Action und spannende Überholmanöver wollen alle sehen. Die Ironie besteht darin, daß wir einer solchen Situation wahrscheinlich um so näher kommen, je langsamer die Autos sind.

Rennen heißt, Chancen zum Überholen zu haben. Und früher haben Profilreifen über Jahre hinweg dafür gesorgt, daß man die ganze Streckenbreite nutzen konnte und solche Überholmanöver möglich waren. Heutzutage steht uns der Angstschweiß auf der

Stirn, wenn wir die Ideallinie verlassen müssen, weil die Reifen den ganzen Dreck aufsammeln. Dann verlieren sie an Haftung, und Überholen wird unmöglich. Profilreifen aber müssen im Sinne der Haltbarkeit eine sehr viel härtere Gummimischung besitzen. Eine angenehme Nebenwirkung davon ist, daß härtere Reifen viel weniger Dreck aufsammeln, wenn man die Ideallinie verläßt. Härtere Reifen bedeuten auch weniger Grip, daß heißt, wir werden wieder sehr viel spektakulärer unter-



Wir können die Zuschauer nicht immer weiter wegsetzen und ständig größere Auslaufzonen schaffen

wegs sein. Die Vollgaskurven müssen dann viel feinfühler gefahren werden.

Damit steigt allerdings auch das Risiko, daß es zu mehr Unfällen durch Fahrfehler kommt. Je schneller die Kurve, desto größer ist diese Gefahr. Und mit einer geringeren Auflagefläche der Reifen kommen die Autos nach einem Dreher auch nicht mehr so

schnell zum Stehen. Bedenkt man, daß die Profilreifen aber die Sicherheit verbessern sollten, dann muß man sich natürlich fragen, ob dieses Ziel eigentlich erreicht wird – selbst wenn langsamere Autos mit weniger Energie gegen die Hindernisse knallen.

Der Sport wäre natürlich nicht sicherer, wenn man alles beim alten belassen würde. Nehmen wir einmal die Eau Rouge in Spa, eine der schnellsten und schwierigsten Stellen überhaupt. Wenn ein Fahrer dort im vergangenen Jahr mit Vollgas durchfuhr, gewann er sofort vier Zehntel. Ich wette, daß dort in diesem Jahr jeder Vollgas fährt, weil die Reifen besser haften. Obwohl die Geschwindigkeiten dort also gestiegen sind, ist die Kurve sicherer. Die Vollgaspiloten haben nun aber eine Stelle weniger, an der sie schneller als die anderen sind. Sie können also nur Zeit gewinnen, wenn sie noch schneller auf der Geraden sind – denn die Eau Rouge wird inzwischen de facto wie eine Gerade gefahren. Die Gefahr eines menschlich bedingten Fehlers sinkt also. Wenn aber die Technik versagt, erhöhen die immer besseren Reifen und die höheren Geschwindigkeiten die Wucht bei einem Einschlag.

Dieser Sport darf also nur von Menschen betrieben werden, die ihn wirklich beherrschen. Niemand sollte sich einbilden, alles im Griff zu haben. Wir müssen auf Tempo achten, wie dies seit jeher im Motorsport getan wird, denn wir können die Zuschauer nicht immer weiter wegsetzen und ständig größere Auslaufzonen schaffen.

Das größte Problem von Profilreifen hat allerdings nichts mit Spektakel oder Sicherheit zu tun, nämlich die Kontrolle der Reifen nach dem Rennen. Sie müssen eine Mindestprofiltiefe beibehalten. Man könnte sich ein Szenario vorstellen, in dem Max Mosley mit einem Geldstück durch den Parc fermé läuft, die Profiltiefen überprüft, und 300 Millionen Menschen ihren Atem anhalten, bis sie wissen, wer denn nun Weltmeister geworden ist. Dann wird man jeden auslachen, der künftig für mehr Sicherheit plädiert. **1**

**NO
FEAR**

Face your fears.

Live your dreams.

Grand Prix der Überraschungen

EINMAL MEHR WIRBELTE DAS RENNEN IM FÜRSTENTUM DIE HACKORDNUNG DURCHEINANDER

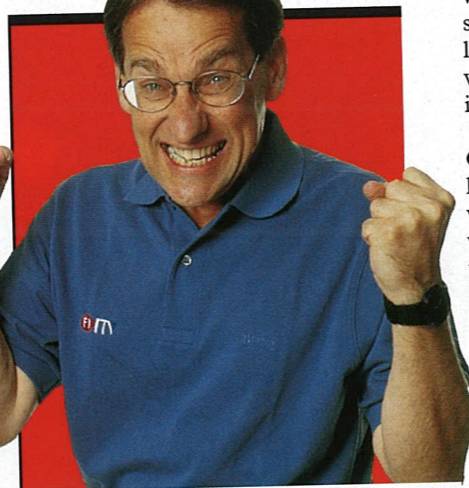
Formel 1-Insider hassen Monaco. Die Mechaniker leiden unter schrecklichen Arbeitsbedingungen: unsichere Boxen, Zuschauer, die ihnen überall beim Transport der Ausrüstung zwischen dem Hafen und der lächerlich engen Boxengasse im Weg stehen. Und auch kaum ein Fahrer empfindet für den Ort so etwas wie Zuneigung. Es ist das Lieblingsrennen von Sponsoren, PR-Leuten und Fans, also gibt es für die Stars keinen Frieden. Die improvisierten Einrichtungen lassen viele Wünsche offen: „Es dauert eine halbe Stunde, sich durch die Menge einen Weg zur Toilette zu bahnen“, so ein Fahrer.

Für ernsthafte F1-Fans ist das Rennen in Monaco nicht mehr als eine glitzernde Prozession. Am Samstag ist alles vorbei: Das Qualifying bestimmt die Rangfolge in der ersten Rennrunde und mit großer Sicherheit – außer den Unglücksraben, die in den Absperungen enden – auch die der letzten. Überholen? In diesem Leitplankenkanal? Kann man vergessen...

Aber unter dieser Oberfläche stößt man schnell wieder auf die Lust der Formel 1 am Wettbewerb. Alle brennen darauf, sich unter allen Bedingungen gegenseitig zu besiegen. Williams hat hier zwar seit 1983 nicht mehr gewonnen, aber Patrick Heads Antwort ist symptomatisch: „Es ist schon fast Tradition, diesen Ort zu hassen. Ich bin froh, daß nicht alle Rennen so sind, aber ich fühle mich geradezu herausgefordert, aus Auto und Fahrer in dieser völlig anderen Situation ein siegfähiges Paket zu machen.“ Das sagte er, bevor Frentzen sich seine erste Pole holte – und bevor sein Team das wohl schlechteste Rennen seit langem erlebte. Williams vertraute auf eine High-tech-Wettervorhersage, die zwar in Bezug auf den Regen, nicht aber auf dessen Ende richtig war.

Wir sollten dieses Rennen hegen und pflegen. Jedes Jahr beweist es uns aufs Neue, warum Monaco trotz all seiner Anachronismen für immer im Kalender

bleiben sollte. Nicht, weil die Sponsoren Monaco mögen oder wegen des bei den Sonntagszeitungen so beliebten Jetset-Images. Und auch nicht, weil die Monegassen so verrückt nach all dem Geld sind, das in das Fürstentum fließt. Nein, weil es eines der besten Rennen der ganzen Saison ist.



Williams vertraute auf eine High-tech-Wettervorhersage, die zwar in Bezug auf den Regen, nicht aber auf sein Ende recht hatte

Man denke nur an Jochen Rindt, wie er 1970 Jack Brabham in der letzten Kurve zu einem Fehler verleitete und dann das Rennen gewann. Oder Riccardo Patrese, wie er 1982 aus dem Chaos der letzten Runde als Sieger hervorging. Oder Alain Prost 1984, der einen Abbruch verlangte, als der Regen schlimmer wurde und Ayrton Senna in seinem schwerfälligen Toleman bis auf acht Sekunden an ihn herangekommen war. Senna, der 1988 – mit dem Sieg so

gut wie in der Tasche – in der Portierkurve in die Leitplanke fuhr und sich unter Tränen direkt in sein Appartement zurückzog. Und dann Olivier Panis 1996: kein geschenkter Sieg, sondern ein Tag, an dem sein Speed geradezu magisch war.

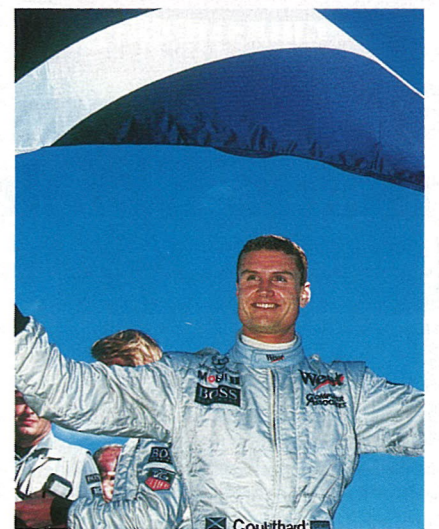
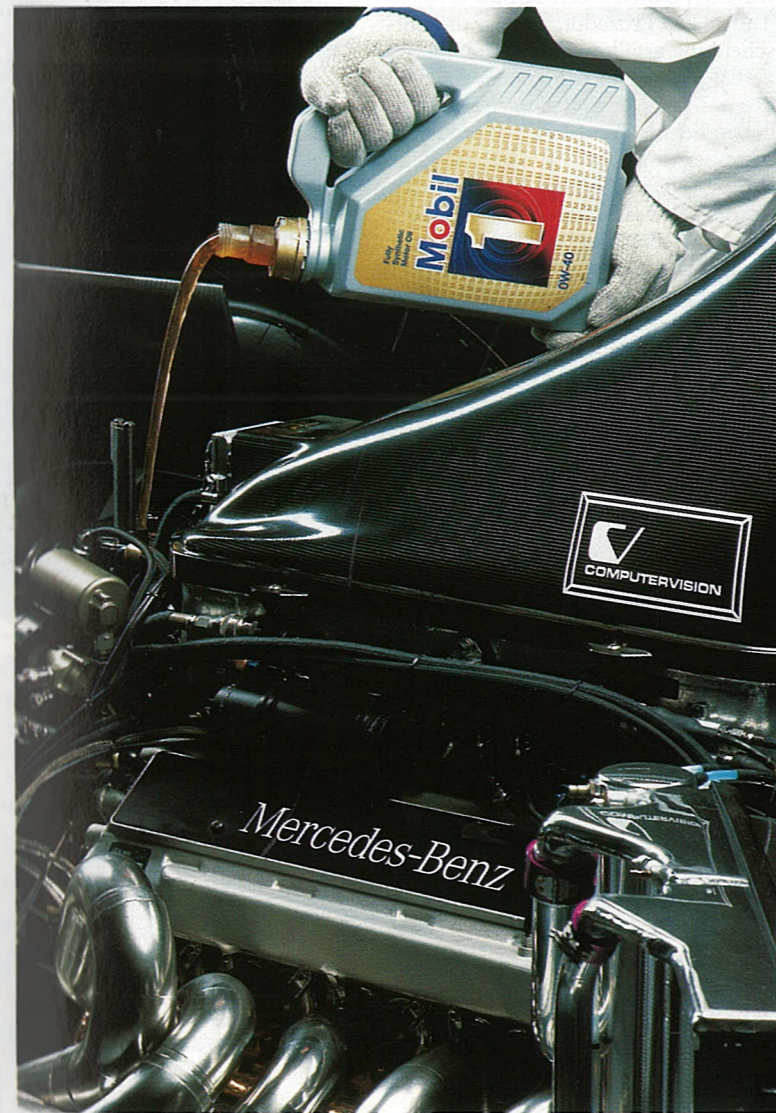
In diesem Jahr war Monaco wieder voller Überraschungen. Eine kam von Michael Schumacher. Nicht etwa seine vernichtende Überlegenheit im Nassen, sondern der Fehler gegen Ende, in meilenweiter Führung. Hätte die St. Dévotote keinen Notausgang, dann wäre es ihm so ergangen wie Senna 1988.

Überraschend war auch die sanfte Geschwindigkeit von Fisichella, der lange versuchte, sich Panis' blaue Nase vom Leib zu halten. Der junge Italiener verlor den Zweikampf, aber seine routinierte Coolness lieferte einen weiteren Beweis für echtes Talent.

Und dann war da noch Mika Salo mit seiner außergewöhnlichen Strategie. Ohne Boxenstopp kam er mit einer dünneren Benzinmischung bis ins Ziel, auf völlig abgefahrenen Reifen und indem er im Leerlauf durch die Kurven fuhr, um Benzin zu sparen. So hart wird er sich wohl nie wieder zwei Punkte verdienen.

Aber all das verblaßt neben der Leistung von Stewart-Ford und Rubens Barrichello. Der Brasilianer ist 1997 wie ausgewechselt: entspannt, gut gelaunt und im Cockpit so gut wie nie. Einiges davon ist gewiß Ehefrau Silvana zu verdanken, aber er fühlt sich auch bei Stewart sehr wohl.

Und so schreibt sich nun das Schottenkaro-Team nach einer rauen Formel 1-Taufe in die Geschichtsbücher ein. Beide Autos kamen an. Und der erste Podiumsplatz wurde bereits im fünften Rennen an dem Ort erzielt, an dem der Teamchef selbst seine drei schönsten Siege feierte. Am Ende eines Wochenendes, das mit der schmachtvollen Verbannung des schottischen Motorhomes in ein Parkhaus begann, war Jackie Stewart sprachlos. Eine Situation, in der man den Schotten nicht oft sieht. Und das war die letzte Überraschung von Monaco in diesem Jahr. 1



Leistung erleben

Stärke spüren

Sicherheit haben



Mobil 1
Erfahren Sie den Unterschied

pit-stop

VON REGELN, REGEN, REGSAMKEIT UND VIEL MEHR...

REGLEMENTÄNDERUNGEN FÜR 1998 – UND DIE UNMÖGLICHKEIT, EINSPRUCH ZU ERHEBEN

Bei meinem Spiel gelten meine Spielregeln...

In Monaco verkündete Max Mosley, daß die Regularien für 1998 entschieden und abgedankt seien. An eine Kehrtwendung, so Mosley, sei nicht zu denken; trotz der vehementen Kritik, die von Fahrern, insbesondere von Jacques Villeneuve, geäußert worden war.

Villeneuve hat in letzter Zeit jede denkbare Gelegenheit genutzt, seinen Unwillen über die Reglementänderungen kundzutun. Nachdem er Profilreifen in Barcelona getestet hat, sind die angestrebten Änderungen für ihn „ein Witz“.

Nach den neuen Regularien sollen Profilreifen ebenso wie schmalere Autos Pflicht werden; beides Maßnahmen, die den mechanischen Grip und damit die Geschwindigkeiten verringern sollen. Die FIA rechnet damit, mit längeren Bremswegen mehr Überholmöglichkeiten zu fördern und damit die Qualität und Spannung der Rennen zu verbessern.

Während einige Teamchefs vor allem die Kosten der Änderungen für unnötig

halten, meinte Ferrari-Rennleiter Jean Todt: „Die Prozedur, mit der die Entscheidung gefällt und vorgestellt wurde, verlief korrekt. Es wäre daher ein Fehler, das nun rückgängig zu machen. Wir haben bereits mit der Arbeit am neuen Auto begonnen.“

Des weiteren erklärte Mosley in Monaco, die Chassisänderungen seien nicht seine Entscheidung, sondern die der Technischen Arbeitsgruppe der F1 Kommission gewesen. Sie seien entschieden und stünden nicht zur Debatte.

Der Satzung zufolge ist eine Änderung allerdings theoretisch möglich – wenn sich 80% der Unterzeichner des neuen Concorde-Abkommens dafür einsetzen. Da McLaren, Williams und Tyrrell noch nicht unterzeichnet haben, verfügen Mosley für die FIA, Bernie Ecclestone und sieben Teams über Stimmrecht (Stewart noch nicht). Da Ferrari und Mosley sich bereits für die Änderungen ausgesprochen haben, erscheint eine Mehrheit unwahrscheinlich.

DER SCHLAGABTAUSCH MOSLEY/VILLENEUVE GEHT WEITER

FIA-Präsident Max Mosley weiß auf alles, was die Reglementänderungen betrifft, eine Antwort. Auch auf den lautesten Gegner Jacques Villeneuve. Und so lauten die Argumente der Pressekonferenz:

• **Jacques Villeneuve:** Wir sollten in die entgegengesetzte Richtung gehen – größere Reifen und mehr Grip. So stoppt man auch nach einem Ausritt besser.

Max Mosley: Tatsache ist, daß sich die Aufprallenergie proportional zur Reifenhaftung verhält. Jeder, der über ein Elementarwissen in Physik verfügt, kann das belegen.

• **JV:** Das ganze ist ein Witz. Präzision und Spaß bleiben dabei auf der Strecke.

MM: Tut mir furchtbar leid! Um Spaß soll es hierbei allerdings gar nicht gehen. Wenn ein Formel 1-Fahrer Spaß haben will, soll er das mit seinen Millionen machen...

• **JV:** Ich wüßte nicht, wie längere Bremswege Überholmanöver erleichtern sollen, denn es ist einfach, am Limit zu bremsen. Die Bremswege sind ohnehin kaum länger, man hat aber weniger Kontrolle.

MM: Die Fahrer werden sich daran gewöhnen. Wer richtig bremst, behält alles unter Kontrolle.

• **JV:** Reglementänderungen sind im Sinne der Top-Teams, bei den gegenwärtigen Regeln verdichtet sich das Feld – wie man sehen kann.

MM: Mit profilierten Reifen und schmalen Autos kann ich den Teams versichern, daß das Chassisreglement über die nächsten vier Jahre extrem stabil bleiben wird.

• **JV:** Breitere Autos sind weniger effizient, weswegen man näher auffahren – und überholen – kann.

MM: Windschattenfahrten im ursprünglichen

Geknickt nach Hause

Diesmal von einer besseren Position als letztes Jahr gestartet, konnte sich Heinz-Harald Frentzen leider wieder nicht bis zum monegassischen Podium vorkämpfen. Desillusioniert trat er den Heimweg auf einem sichereren Weg als durch die Gassen von Monte Carlo an...



Sinne sind ein Ding der Vergangenheit. In den Sechzigern spürte man den Sog des Vordermanns schon bei hundert Meter Abstand; heute sind das nur noch dreißig. Weil die heutigen Autos in Windkanälen entwickelt werden, sind sie sehr wohl extrem effizient.

• **JV:** Umso langweiliger es wird, in der Formel 1 zu fahren, desto mehr Talente werden sich in die Indy-Serie begeben.

MM: Es geht nicht um Langeweile, es geht um Sicherheit. GP-Fahrer wechseln in die Indy-Serie, wenn sie dort mehr Geld bekommen oder weil sie in der Formel 1 nicht unterkommen.

• **JV:** Mittelmäßige Fahrer profitieren von weniger Grip.

MM: Talent zeigt sich, wenn Grip reduziert wird. Das erste Rennen, das ich sah, war die



Jackie Stewart überglücklich

Wer hätte gedacht, daß nach drei gewonnenen Weltmeisterschaftstiteln und 27 Rennsiegen noch solche Emotionen in Jackie Stewart geweckt werden könnten? Nachdem Rubens Barrichello seinen Stewart-Ford auf den zweiten Platz gesteuert hatte, war Jackies Gesicht so naß wie die Straßen von Monaco. „Ich war in meiner gesamten Karriere noch nie so glücklich wie heute“, gestand der Schotte. „Kein Sieg und keine Meisterschaft haben mir solche Genugtuung gegeben wie dieses Ergebnis.“



GERÜCHTEKÜCHE

KLATSCH UND TRATSCH AUS MONACO

Newey im Wartestand

Adrian Newey bei Ferrari? Nein, nicht ganz. Der neue Technische Direktor von McLaren war in Monaco als interessierter Zaungast zugegen. Newey, der seine



Spion bei Ferrari? Newey inspiziert den F310B

Arbeit bei McLaren erst am 1. August aufnehmen darf, durchkämmte die gesamte Boxengasse, um sich die Modifikationen aller Teams *en detail* anzuschauen. Es geht eben nichts über einen unvoreingenommenen Beobachter!

SEHE SEPARATE STORY AUF SEITE 26 >

Zanardi bei Benetton?

Flavio Briatore hat sich zum Ziel gesetzt, junge Italiener im Rennsport zu fördern. Der frühere Lotus-Star Alessandro Zanardi



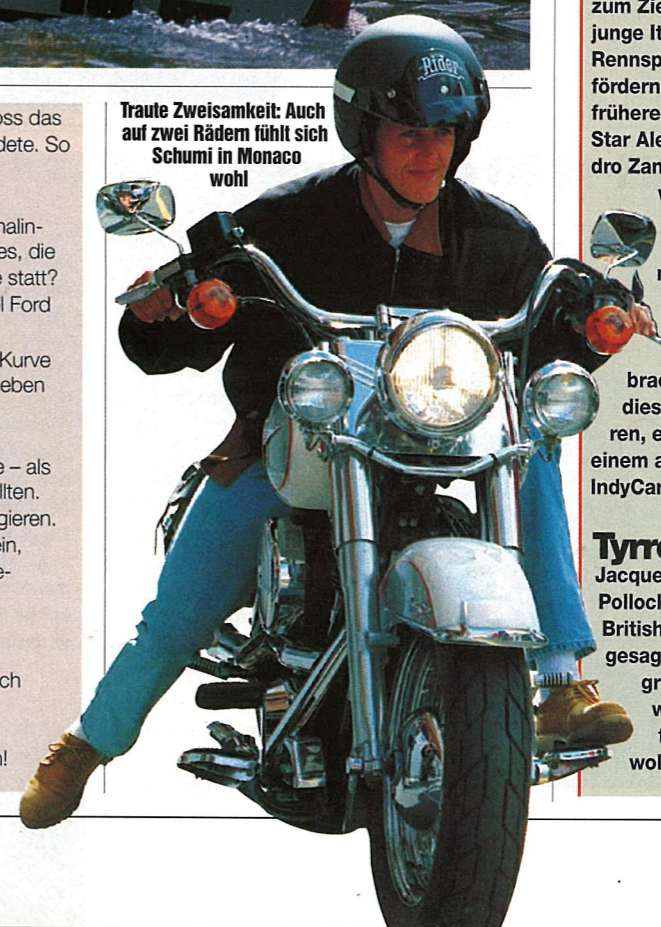
wird nun mit einem Benetton-Cockpit für

1998 in Verbindung gebracht. Der 30jährige wäre in diesem Jahr fast für Jordan gefahren, entschied sich dann aber, bis zu einem attraktiveren Angebot in der IndyCar-Serie zu bleiben.

Tyrrell im Ausverkauf?

Jacques Villeneuves Manager Craig Pollock, Chassishersteller Reynard und British American Tobacco wird nachgesagt, statt ein Formel 1-Team zu gründen, nun eins kaufen zu wollen. Gerüchte, wonach man für \$24 Mio. Tyrrell erwerben wolle, wurden dementiert.

Traute Zweisamkeit: Auch auf zwei Rädern fühlt sich Schumi in Monaco wohl



Empire Trophy 1961, als Stirling Moss das komplette Feld im Nassen überundete. So mittelmäßig war das nicht...

• **JV:** Von Grip bekommt man Adrenalinstoffe. Was hat man von Powerslides, die aussehen, als fänden sie in Zeitlupe statt? Da kann man sich gleich die Formel Ford ansehen.

MM: Bei geringerem Grip wird eine Kurve zu einer Kurve. Man kann sie dann eben nicht mehr mit Vollgas nehmen.

• **JV:** Es sind ohnehin die Fahrer, die – als Experten – dazu befragt werden sollten. Denn wir wissen, wie die Autos reagieren. Anstatt die ultimative Sportart zu sein, läuft die Formel 1 mit solchen Reglementänderungen Gefahr, zu einem lächerlichen, kleinen Wanderzirkus zu verkommen.

MM: Was Jacques sagt, tangiert mich nicht. Er ist ein Rennfahrer, und Rennfahrer wollen immer nur mehr Grip, mehr Speed – mehr von allem!

ZWEITER DEUTSCHER MOTORENHERSTELLER GEHT IN DIE FORMEL 1

BMW gibt grünes Licht für Formel 1-Einstieg

Der BMW-Vorstand hat ein Formel 1-Motorenprojekt abgesegnet, mit dem die Münchner im Jahr 2000 in die Grand Prix-Arena zurückkehren könnten.

Zuletzt war BMW bis 1987 in der Formel 1 engagiert. Über eine Rückkehr des deutschen Herstellers in die Königsklasse des Motorsports wurde immer wieder spekuliert. Vermutlich wurde die Entscheidung kurz vor dem Grand Prix von Imola gefällt. Das Projekt soll offiziell im September auf der IAA in Frankfurt präsentiert werden.

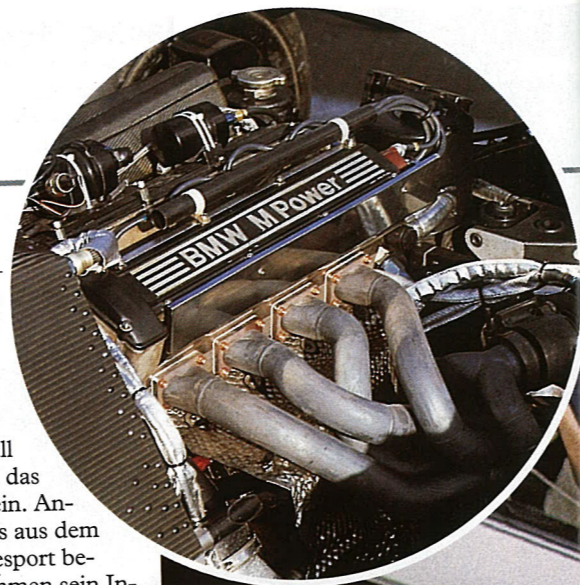
Heinz-Harald Frentzens knapper Sieg vor Michael Schumacher in Imola war der erste Doppelsieg zweier Deutscher in der Formel 1-Historie. Zusammen mit Ralf Schumachers Qualifikation in der dritten Startreihe hatten die Deutschen noch nie zuvor ein derartiges Profil in der Weltmeisterschaft bewiesen.

Im Zusammenhang mit dem bis 1999 dauernden Mercedes-Engagement an der Seite von McLaren und dem BMW-Einstieg kursierten auch Gerüchte über Audi-Ambitionen. Trotz eines Dementis von Firmenboß

Alessandro Benetton, wonach dessen Formel 1-Stall nicht zu erwerben sei, soll das Team günstig zu haben sein. Angeblich bekundet auch das aus dem Tourenwagen- und Rallyesport bekannte Prodrive-Unternehmen sein Interesse an Benetton. Die verantwortlichen Stellen in Ingolstadt und Banbury weisen diese Vermutungen jedoch zurück.



Vier Fahrer, von denen sich deutsche Hersteller viel versprechen: Ralf Schumacher, Jörg Müller, Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher

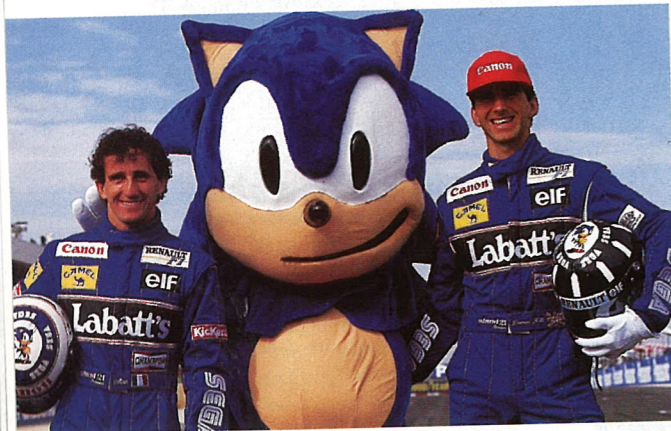


Sieht Damon Hill 1998 das Blaue?

Andauernde Haltbarkeitsprobleme seines Arrows könnten bedeuten, daß Hill bald für Prost, die 'Équipe bleue', fahren wird. „Ich möchte nicht drohen“, formulierte der amtierende Weltmeister vorsichtig, „doch wir haben immer irgendwelche Öl- oder Wasserlecks. Anstatt die Autos ständig zu reparieren, sollten wir sie lieber fahren...“

Alain Prost räumte ein, Hill auf 1998 angesprochen zu haben. „Wenn die Namen Hill und Prost in einem Zusammenhang genannt werden, dann ehrt mich das sehr“, erklärte der vierfache Weltmeister. „Ich werde mit Damon Hill in Kontakt bleiben. Ich bin ein Fan von ihm, seit wir 1993 zusammen bei Williams gefahren sind.“

1993 waren sie noch Teamkollegen bei Williams. Könnte Hill (rechts) 1998 für Alain Prosts Team fahren?



WIE SPARSAM GEHT MAN MIT \$30 MILLIONEN UM?

Michael Schumacher erwirbt Marmelade bisweilen kiloweise im Ausland, weil ihm der Brotaufstrich in der Schweiz zu teuer ist. Dem zweifachen Weltmeister geht allerdings keineswegs das Kleingeld aus. Er sei sparsam erzogen worden, und diesen Charakterzug gebe er auch als Multimillionär nicht auf, ließ der Mann mit dem fürstlichen Salär verlauten.

Du, Schatz, wieviel Marmelade ist das in der Speisekammer? Welche einkaufen wir das nächste Heimfahren?



Einsatz des Pace-Cars verteidigt

Nach dem Startunfall wurde in Argentinien das Pace-Car eingesetzt. Zu diesem Zeitpunkt lagen Trümmer auf der Strecke, und die Reifentemperaturen waren nicht optimal. So wie in Imola 1994. Darauf angesprochen, meinte FIA-Präsident Max Mosley: „Ich weiß nicht, was Sie mit der Aussage 'Trümmer auf der Strecke wie in Imola 1994' meinen. So weit ich weiß, gab es weder in Imola 1994 noch in Argentinien Reifenschäden. Hinter dem Pace-Car sind die Autos relativ langsam.“ Genau. Und zum Glück hatte auch niemand zu wenig Bodenfreiheit...



Politiker im Rennsport?

Daß sich Ex-Premierminister John Major bei McLaren umgesehen und Gerhard Schröder (SPD) in einen Williams hat einpassen lassen, hat mit deren Zukunftsplänen... nichts zu tun.



SCHWARZE FLAGGE

Die FIA muß Profil zeigen

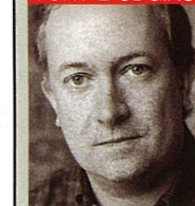
Wie war das gleich mit dem Monty Python-Sketch, wo man die Wahl hat zwischen einem fünfminütigen und einem halbstündigen Streit? Wenn Max Mosley der Gegner ist, ist die Dauer bedeutungslos. Sie verlieren so oder so.

Mosley ist der perfekte Politiker. Er überredet Sie mit Leichtigkeit dazu, ohne Fallschirm aus einem Flugzeug zu springen und fragt Sie noch dazu, warum Ihnen das nicht selbst eingefallen ist. Geben Sie ihm lange genug Zeit, zu erklären, warum schlanke Autos und schmale Reifen die Zukunft sind, und Sie werden ihm glauben.

Viele aber halten den aerodynamischen Abtrieb für das Grundproblem. Warum also nicht die Flügel wegwerfen? Zwei Gründe. Erstens würde dann die Optik nicht mehr den High-tech-Geräten entsprechen, die das Mysterium Formel 1 ausmachen. Zweitens, und noch wichtiger, fielen millionenschwere Werbeflächen weg.

Kommt also ein Flügelverbot nicht in Frage, dann muß man Mosley wahrscheinlich recht geben. Mit dem Verbot der Schürzen wollte man dem Abtrieb Anfang der 80er Jahre zu Leibe rücken, aber clevere Köpfe bringen ihn immer wieder zurück. Genau so wie

TONY DODGINS



die Pferdestärken. Keine Einschränkung konnte letztendlich die Geschwindigkeit reduzieren. Egal, wieviele Umdrehungen ein V10 erzielt: Die Power kann nur über rotierendes Gummi auf den Boden gebracht werden. Es sieht also so aus, als wäre der Ball in Tokio und Akron gelandet, auch wenn man dort nichts davon wissen will.

Es war sehr erfreulich, von Mosley in Monaco zu hören, daß der Trend zu immer mehr Kurven katastrophal sei und der Formel 1 das Publikum stehlen würde. Noch erfreulicher seine Aussage: „Wir werden die Autos so bauen, daß man ohne Gefahr für Leib und Gliedmaßen durch Eau Rouge fahren kann. Naja, Gliedmaßen vielleicht doch...“

Mosley rügte auch den Lärm, den Jacques Villeneuve seit zwei Monaten zu diesem Thema macht. Er hält das Geschrei des Kanadiers für Teil eines Plans, Williams den momentanen Vorsprung so lange wie möglich zu sichern. Und Mosley plant eben andere Dinge. Wenn er verhindern will, daß sich die scharfen Reaktionen von 1994 wiederholen, braucht er einen guten Schlachtplan gegen die ständig steigenden Geschwindigkeiten. Besonders dann, wenn ein Reifenkrieg zu immer weicheren Gummimischungen führt.

Was man aber anzweifeln darf, ist die Fähigkeit der FIA, die Tiefe von Reifenprofilen zu kontrollieren, ohne daß es dabei zu fragwürdigen Disqualifikationen kommt. „Dabei wird es am Anfang sicher den ein oder anderen Ausschluß geben“, meinte Mosley dazu, „aber das Problem hatten wir ja schon 1994 mit dem Holzbrett. Das Durchsetzen der Profilreifen erfordert dieselbe Intelligenz und denselben technischen Verstand, mit denen man die Gesetze für normale Straßenreifen macht.“

Mit anderen Worten, wenn der TÜV-Lehrling mit seinem Profilmeßgerät in der Lage ist, festzustellen, daß Straßenreifen allzu slickverdächtig sind, dann dürfte diese Arbeit auch für die FIA-Prüfer mit ihren ausgefeilteren Gerätschaften keine große Herausforderung darstellen. Hoffen wir, daß er recht hat.

MICHELIN RÜSTET SICH FÜR FORMEL 1-COMEBACK

Alles unter einem Dach – Team, Motor und Gummis?

Das Duell der Reifenhersteller könnte demnächst zu einem größeren Wettkampf mit immer mehr Beteiligten werden. Offenbar von Bridgestones beachtlichem Einstieg diese Saison ermutigt, hat sich Pierre Dupasquier von Michelin bereits mit Bernie Ecclestone und einigen führenden Teamchefs zusammengesetzt.

Weltweit hat Bridgestone die Nase vorne: Der japanische Konzern kontrolliert 19% des Geschäfts mit dem weichen schwarzen Stoff; Goodyear und Michelin folgen mit Marktanteilen über 17,9%. Bei dem derzeit steigenden F1-Fieber ist es für einen Reifenhersteller von der Größenordnung Michelins daher mehr als konsequent, in das Grand Prix-Geschehen einzugreifen.



Dupasquier ließ in Imola verlauten, er „denke an 1999“, ein früherer Einstieg sei zu übereilt. Bridgestone kündigte seine Rückkehr in die Formel 1 ursprünglich für 1998 an, um dann doch schon dieses Jahr mitzumischen.

Die Reglementänderung, ab '98 Profireifen vorzuschreiben, würde Michelin den Vorteil verschaffen, auf derselben Entwicklungsstufe wie die anderen zu starten.

Michelin begab sich 1977 das letzte Mal – mit Renaults Turbo – in die Formel 1 und bereifte Ferraris 1978 – und '79 zu deren letztem Fahrertitel. Auch die McLaren von 1984 führen bei ihren 12 Siegen von 16 Rennen mit dem französischen Gummi. Neben Vertretern der etablierten Top-Teams traf sich Dupasquier auch mit Alain Prost, dessen Autos '98 mit Peugeot-Motoren starten.

Senna-Denkmal in Imola errichtet

Fast pünktlich zum Todestag von Ayrton Senna wurde vor dem Grand Prix von San Marino Ende April in Imola eine lebensgroße Bronzestatue auf der Innenseite der Tamburello-Kurve, in der der dreifache Weltmeister vor drei Jahren umkam, errichtet.

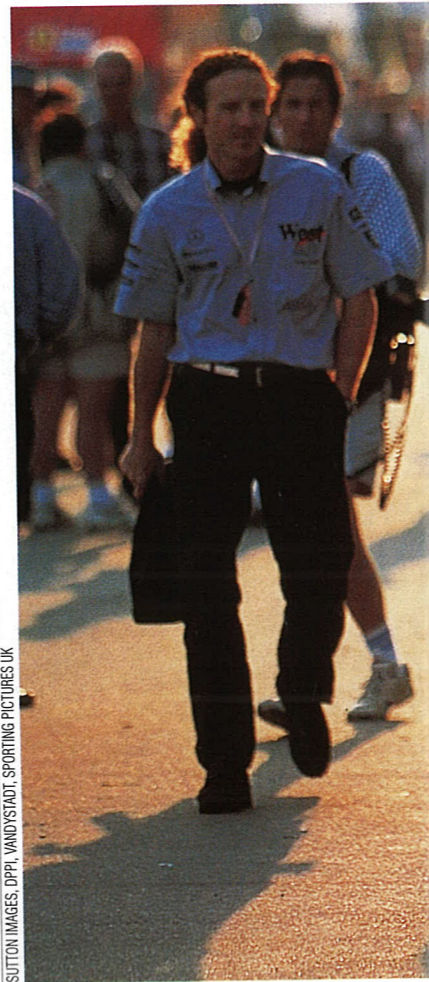
Sowohl der Williams-Teamchef Frank Williams als auch der Streckendirektor von Imola, Federico Bendinelli, waren zugegen, als der brasilianische Botschafter in Italien, Paulo Pires do Rio, das Denkmal enthüllte.



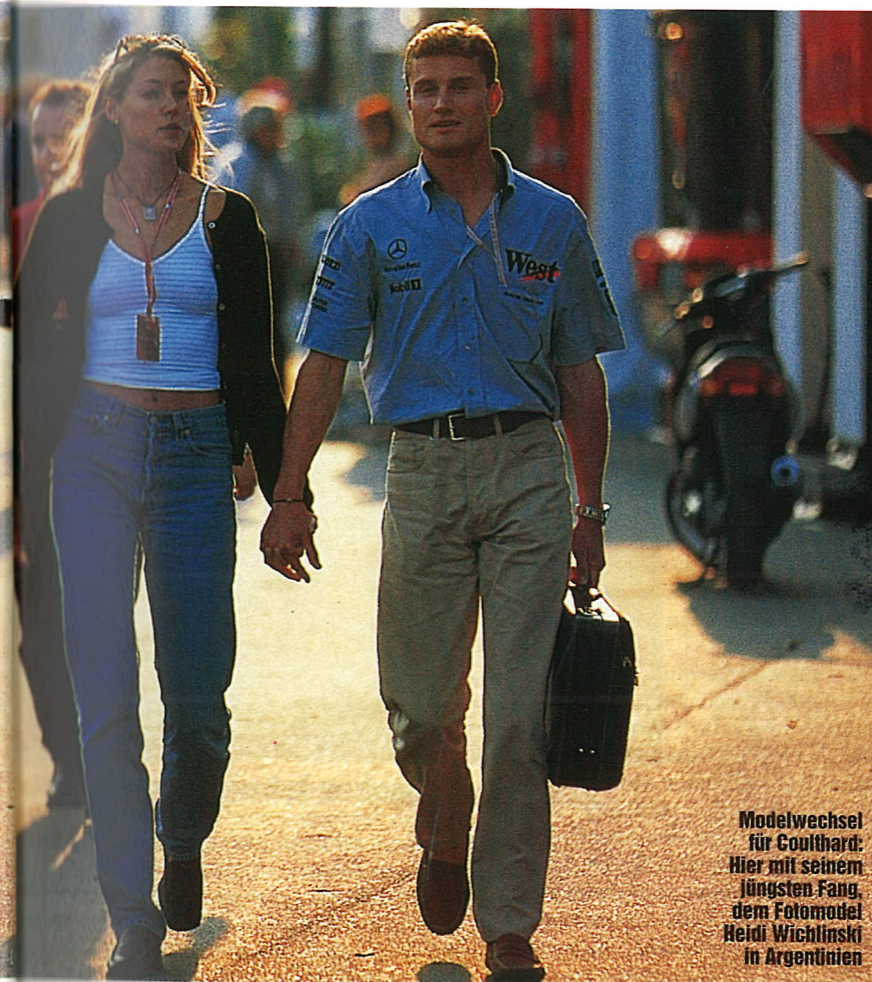
Frank Williams vor der Bronzestatue von Ayrton Senna, dem einzigen seiner Fahrer, der in einem Williams umkam

Nikis Nierentransplantation geglückt

Am 24. April mußte sich Niki Lauda zwecks Nierentransplantation ins Krankenhaus begeben. Der Spender einer Niere war sein Bruder Florian. Die Operation verlief ohne Komplikationen – was Niki schon kurz darauf mit seinem Bruder (rechts) feierte.



SUTTON IMAGES, DPPI, WANDYSTADT, SPORTING PICTURES UK



Modelwechsel für Coulthard: Hier mit seinem jüngsten Fang, dem Fotomodel Heidi Wichlinski in Argentinien

JOS TRIFFT IDOL

Michel Vaillant, Kreation des Comiczeichners Jean Graton, hat sich jüngst mit den derzeitigen F1-Repräsentanten der Benelux-Staater getroffen. Die Feuerunfälle und Hürden, die Jos Verstappen in der Formel 1 zu bewältigen hat, könnten, so der Zeichner, fast aus seiner Feder stammen. „Jos ist ein guter Fahrer, der es verdient hätte, in einem guten Auto zu sitzen“



Sollte Lola mehr in die Pedale treten?

Lola Formula 1 hat mit Schulden von DM 15,75 Millionen seine Liquidation angemeldet; womit der Versuch des Teams, sich beim diesjährigen Grand Prix von Australien zu qualifizieren, zu den teuersten sechzig Minuten in der Geschichte der Formel 1 geworden sein dürfte.

Als das Team im November '96 gegründet wurde, gab es – dank Lola Cars – bereits Abteilungen für Design, Bau und Wartung von zwei F1-Autos.

Die Frage, wie es dem Team gelang, in solch kurzer Zeit einen so hohen Schuldenberg aufzubauen, scheint daher berechtigt; vor allem, wenn man bedenkt, daß Tyrrell beispielsweise die komplette Saison 1995 mit einem Budget von 25 Millionen bestritt. Setzt man die Kosten anderer F1-Teams als Maßstab an, lassen sich die Kosten, die Lola in die Knie

zwangen, etwa so kalkulieren: 3,7 Mio. für zwei neue Autos, 2 Mio. für die Flüge nach Australien und Lateinamerika, 2 Mio. als Anzahlung für Cosworth, ca. 250.000 für Personal. Nach Adam Riese macht das 7,95 Mio. – fehlen also nur noch... DM 7.800.000.

Ob dieses fehlende Kleingeld in das Fahrrad investiert wurde, mit dem neulich Spitzengeschwindigkeiten von 333,7 km/h erzielt wurden? Wie bitte, 60km/h schneller als der Lola T97?

Bei Tests natürlich, ohne Luftwiderstand und auf einem Laufband im Labor.



Der Radler Bruce Bursford ließ sich beim Bau seines Drahtesels von Lola unter die Arme greifen

KLARTEXT UKYO KATAYAMA MINARDI

Was war dein erstes Auto?
Ein zehn Jahre alter Toyota Corolla.

Und was ist dein derzeitiger Wagen?
Ich habe keinen. Ich leihe mir manchmal den Mini Cooper meines Vaters. Ich hatte mal einen Austin A35, den ich aber verkauft habe.

Mit welcher Höchstgeschwindigkeit warst du bisher auf der Straße unterwegs?
Das verrate ich doch nicht! Na, okay, in Japan bin ich mal mit einem Ferrari F40 mit 330 Sachen gefahren.

Was war dein peinlichstes Erlebnis?
Als ich bei einer Pressekonferenz nach dem unangenehmsten Witz auf meine Kosten gefragt wurde; ich dachte, man hätte mich nach dem unangenehmsten Witz, den ich kenne, befragt. Also erzählte ich das von dem Elefanten, der die Schlange trifft und sagt: 'Hallo Schlange, bei deiner komischen Haut und ohne Ohren müßtest du Niki Lauda sein!'

Hast du je geraucht?
Ja. Jedes Jahr genehmige ich mir ein paar – nur drei- oder viermal – wenn ich richtig gestreßt bin. Nach dem Tod meiner Schwester. Und in Spa 1995, wo ich mich im Nassen an vierter Stelle aus dem Rennen drehte.

Magst du Fastfood?
Eher selten.

Werden F1-Fahrer überbezahlt?
Nicht nach meiner Erfahrung. Ich mußte immer bezahlen!

SEIT ANFANG MAI OFFIZIELL: TOP-DESIGNER NEWEY BEI MCLAREN

McLaren optimistisch: Alles Newey macht der Mai

McLaren hat den früheren Williams-Topdesigner Adrian Newey als neuen Technischen Direktor verpflichtet. Eine Auseinandersetzung der beiden Teams um den Spitzeningenieur wurde außergerichtlich auf finanzieller Basis geregelt. Der 38jährige wird am 1. August seinen Dienst in Woking antreten.

Newey ist seit dem 8. November nicht mehr in den Büros von Williams tätig gewesen. Ohne nähere Details anzugeben, erklärte der Designer, das Team habe seinen bis 1999 dauernden Vertrag gebrochen. McLaren soll ihm nun über 5 Mio. Mark angeboten haben – etwa die dreifache Summe wie Williams.

Die Frage ist, ob der Aerodynamikspezialist bei McLaren noch rechtzeitig Einfluß auf die Gestaltung des Autos für 1998 haben wird. Über jegliche Kontroversen um das neue Reglement, die zu Verzögerungen führen, dürfte man sich bei McLaren daher entsprechend freuen.

„In den letzten zehn bis fünfzehn Jahren haben wir unsere Autos immer

sehr spät fertiggestellt. Unser Unternehmen ist darauf eingerichtet“, erklärte Ron Dennis. „Aber die umfangreichen Reglementänderungen werden eine sehr sorgfältige Entscheidung darüber verlangen, wann wir die

Entwicklungsarbeit des neuen Autos beenden und mit der Bauphase beginnen. Es ist sehr unwahrscheinlich, daß wir in die Saison 1998 mit einem Auto starten, das noch keinen Meter gefahren ist, aber wenn das die beste Lösung sein sollte, dann werden wir auch dazu bereit sein.“

Dennis wies Vermutungen zurück, wonach die Verpflichtung von Newey zu Spannungen im Team oder mit Williams geführt habe. „Mein Verhältnis zu Frank Williams und Patrick Head hat sich sogar verbessert“, sagt Dennis. „Alle McLaren-Mitarbeiter freuen sich auf Adrian Newey. Unser Technikerstab wird erhalten bleiben. Neil Oatley bleibt Chefdesigner und Adrian wird Technischer Direktor. Wenn sich Chancen bieten, das Unternehmen zu verstärken, dann ergreifen wir sie. Das trifft sogar auf meine Person zu.“ Wirklich?



Starke Partnerschaft: Ron Dennis und Adrian Newey

Alles nur Mätzchen des nordirischen Iren?

In Argentinien brachte Eddie Irvine Ulster-Loyalisten auf die Palme, als er sich auf dem Podium für die irische statt der britischen Flagge entschied.

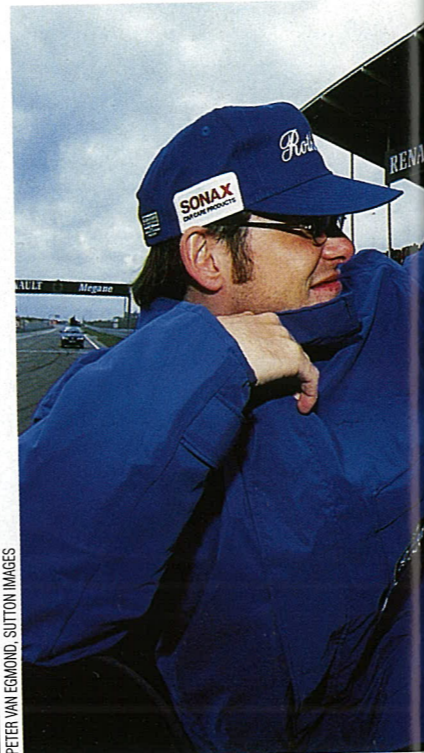
Es war ihm wichtig, seinen zweiten Platz nicht vor dem Union Jack des Königreichs zu zelebrieren. Bei einem dritten Platz werden solcherlei Mätzchen von der FIA offenbar nicht geduldet, denn in Imola wehte dann wieder die britische Flagge...



Eddie Irvine, heimlicher Rebell?

DAMON TESTET 1000-PS-LAMBORGHINI

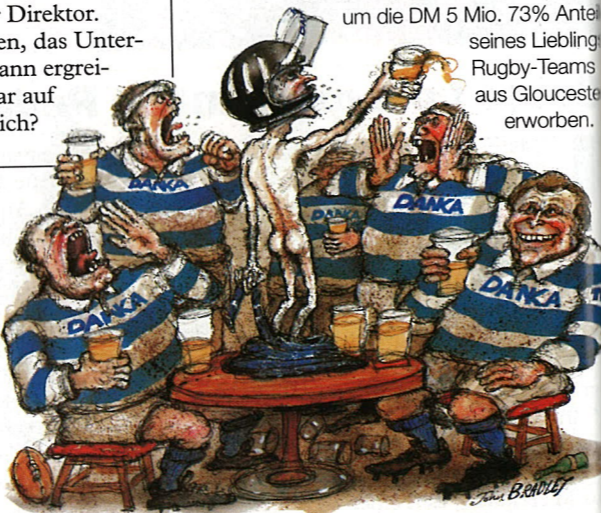
Nicht zuletzt, um seinem Ego etwas Auftrieb zu besorgen, hat sich Damon Hill jüngst in das Cockpit eines 1000-PS-Lamborghini-Powerboots gesetzt. „Es war sehr aufregend“, so der Weltmeister, „aber ich war froh, als ich wieder festen Boden unter den Füßen hatte!“



PETER VAN REGMOND, SUTTON IMAGES

Sicher ist sicher

Tom Walkinshaw zieht mit Flavio Briatore gleich und knackt sein Sparschwein für Investitionen in anderen Disziplinen. Während der Benetton-Chef über den Kauf von Oxford United sinniert, hat der Arrows-Boß für um die DM 5 Mio. 73% Anteil seines Lieblings-Rugby-Teams aus Gloucester erworben.



Williams in Zandvoort: Einmal ohne Helm, damit alle sehen, daß es auch die echten sind, und (unten) kräftig Gummi gebend – aber nie über 150 km/h

Williams ganz nah und preiswert..

Im vergangenen Jahr pilgerten 85.000 F1-Fanatiker für die Marlboro Masters-Veranstaltung nach Zandvoort; die Sonne schien, es war warm, Eintritt war gratis, und Volks-Held Jos Verstappen drehte ein paar flotte Runden.

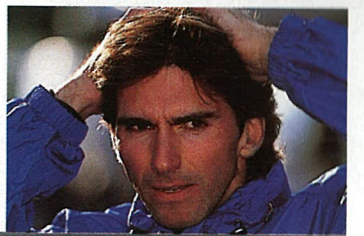
Im April 1997 war das Wetter schlechter. Um Jacques Villeneuve und Heinz-Harald Frentzen im Vorjahreswagen zu bewundern, mußte man 25 Gulden berappen. Trotzdem kamen 35.000 F1-Fans nach Zandvoort, nicht wenige aus Deutschland, um den Klang der Williams zu vernehmen. FIA-Restriktionen hinderten die Piloten allerdings daran, wirklich auf die Tube zu drücken: Sie mußten sich an ein Tempolimit von 150 km/h halten.

Für den Schirmherr der Veranstaltung, Rothmans, war es ein guter Tag, die Fans gingen mit gemischten Gefühlen und nicht ganz tauben Ohren nach Hause.



Hill auf dem Weg in die Alpen?

Nicht gewillt, sich bei Arrows allzu oft die Haare zu raufen, schaut sich Damon Hill dieses Jahr früher nach Alternativen um als letztes Jahr – urteilen jedenfalls F1-Beobachter, nachdem sie ihn bei Gesprächen mit Saubers Teamdirektor Max Welti entdeckten...



QUERBESCHLEUNIGUNG

WIE WÄR'S MIT FERNSEHVERBOT?

Schade, daß Harald Schmidt beim falschen Sender ist, und daß Formel 1-Rennen so selten Late Night stattfinden. „Wenn man Heiko Waßer und Jochen Mass gehört hat“, so der Talkmaster, „dann muß man irgendwie glauben: Abgase wirken besser als LSD.“ Schmidt ist vom (Fernseh-)Fach, dem muß man glauben. Millionen Deutsche sitzen also jeden zweiten Sonntag-nachmittag benebelt vor der Mattscheibe. Die Frage ist nur: Sind sie betäubt, daß sie RTL gucken – oder weil sie RTL gucken?

Der routinierte Formel 1-Zuschauer dreht den Ton ab. Denn die Dialoge kann er mitsprechen. Wetten, daß in jedem Rennen jemand „im Verkehr steckt“, daß garantiert irgendein Fahrer „unterwegs“ ist (gar: „schnell unterwegs“), oder daß es zwischen den Werbeblöcken immer wieder „historische Momente“ zu feiern gibt? Gut, daß es noch den Mann im Bierkutschersanzug gibt. Die Mikrofonattacke von Kai Ebel, der wirklich „Overall“ ist und irgendwann wahrscheinlich noch mal mit anschließen muß: „Sie haben keine Probleme?“ Teamchef: „Es lief alles glatt.“ Ebel: „Danke-schön.“ Nun ist es nicht so, daß wir schreibenden Kollegen nicht auch schon solche Interviews geführt haben. Aber wir hüten uns, sie zu verbreiten. Doch im Fernsehen ist alles live, alles bunt.

Damit eins klar ist: Fachchinesisch („Stabis“) wäre das letzte, was wir von einem Reporter erwarten. Sport ist heutzutage Unterhaltung, und gegen gutgemachtes Infotainment ist nichts einzuwenden. Aber jede gute Show braucht Substanz. Und seit RTL nicht mehr Radio aus Luxemburg macht, sondern Fernsehen aus Köln, darf der Konsument etwas mehr verlangen als die Nachzählung dessen, was er selbst sieht. Auf Hinweise, wer gerade an der Moderatorenkabine vorbeigeht, oder daß der Zeitcomputer abgestürzt ist, kann er verzichten. Wenn wir schon nicht sehen können, was in der Box passiert, dann wollen wir das was, und warum wenigstens hören. Jochen Mass, der sich angenehm von Laut-Sprecher Waßer abhebt, ist keine schlechte Besetzung. Aber er kann ja nicht dauernd Gegendarstellungen machen. Und so bleibt manche Behauptung Waßers unwidersprochen: „Alle wollen als Nummer 1 in die Kurve, ganz klar.“

Daran, daß sich der Formel 1-Jahrgang '97 schwer tut zu überholen, können die RTL-Reporter bei besten Willen nichts ändern. Manchmal wirkt es jedoch schon bedrohlich, wie die Spannung von der zweiten Runde an herbeigeredet wird. Spannung hauptsächlich hausgemacht, schwarz-rot-gold. Das ist genauso einseitig, wie sich die Empörung der Fans äußert. Nun kann man argumentieren, daß ja nicht der Zuschauer empfehlen muß, was der Handelnde besser machen könnte. Doch eine gute Kritik ist immer konstruktiv. In diesem Sinne: Marc Surer beim Minderheitenprogramm DF1 wäre ein guter Anschauungsunterricht.

Kolumnisten sollten nicht den Richter spielen, den Henker schon gar nicht. Aber der Postbeamte, der nach jedem Grand Prix einen Extrastapel empörter Leserzuschriften in die Redaktion von F1 Racing schleppt, hat um ein Urteil im Namen des (Rennsport-)Volkes gebeten. Uns fällt dazu in abgewandelter Form ein, was früher als Warnung auf den Hundertermarscheinen stand: „Wer Formel 1-Rennen fälscht oder nachmacht, oder verfälschte Formel 1-Rennen in Umlauf bringt, wird mit Fernsehverbot nicht unter siebzehn WM-Läufen bestraft.“

Elmar Brümmer

F1 im Visier

Jarno Trulli

DER MINARDI-PILOT FÄHRT ERST SEIT ZWEI JAHREN AUTORENNEN

Warum heißt du Jarno?

Das ist ein finnischer Vorname. Jarno Saarinen war einer der besten Motorradrennfahrer, der auch gegen Größen wie Agostini angetreten ist. Leider ist er in Monza 1973 ums Leben gekommen. Meine Eltern bewunderten ihn wirklich sehr, und deshalb haben sie mich so genannt.

Hast du inzwischen deinen Militärdienst beendet?

Nein, einen Monat noch. Das war anfangs nicht einfach, denn während ich in Italien diente, fuhr ich in Deutschland Formel 3. Jetzt werde ich anders behandelt – es ist einfach ein Unterschied.

Wie gut schätzt du dich ein?

Das ist schwer zu sagen. Ich muß in der Formel 1 noch viel lernen, denn ich fahre erst seit zwei Jahren Autorennen. Im Augenblick schlage ich mich ganz gut, aber ich muß mich noch verbessern, wenn ich irgendwann Weltmeister werden will.

Mußtest du deinen Fahrstil für die Formel 1 ändern?

Nein. Der Aufstieg vom Kart in die Formel 3 war viel schwieriger. Die Formel 1 ist leichter für mich, weil die Schaltvorgänge per Knopfdruck gehen und ich nur zwei Pedale habe. In den Hochgeschwindigkeitskurven mangelt es mir aber noch an Selbstvertrauen. Ich kann am Limit fahren, aber nur für eine Runde im Qualifying. In der Formel 3 war es sehr viel einfacher, das ganze Rennen am Limit zu fahren.

Wie schwierig sind Überholvorgänge in der Formel 1?

Das Problem ist das späte Bremsen. Wir bremsen erst auf den letzten hundert Metern, wenn wir schon in der Kurve sind. Im Zweikampf ist es daher schwierig, noch später als der andere zu bremsen. Man kann zwar fünf Meter gewinnen, aber das reicht nicht zum Überholen. Deshalb gibt es so viele Unfälle bei Überholmanövern.

Hältst du die Formel 1 für zu sicher?

Augenblicklich ist die Formel 1 sehr sicher. Ich genieße diese Situation, denn man kann relativ entspannt fahren. Ich bin sehr zufrieden damit.

Warst du als Italiener ein Tifoso?

Niemals. Ich war nie ein großer Ferrari-Fan. Als

ich jung war, hatte ich nur ein Idol: Niki Lauda. Er war schnell, aber die Rennen gewann er, weil er auch clever war. Ich mag Fahrer, die denken. Deshalb mag ich Niki Lauda so.

Hast du das Niki je erzählt?

Nein, noch nie.

Würdest du für Ferrari fahren wollen?

Mein einziger Traum ist momentan, für Benetton fahren und siegen zu dürfen. Man hat mich dort unterstützt, und ich hoffe, irgendwann für dieses Team gewinnen zu können. Danach werde ich an Ferrari denken. Eines Tages vielleicht, aber das ist eigentlich nicht so wichtig. Ich würde auch gerne für Frank Williams fahren, denn er ist ein netter Kerl. Vor ihm habe ich viel Respekt.

Und Flavio Briatore?

Er hat mir ganz schön viel geholfen. Er entdeckte mich im Go-Kart, verhalf mir ins Benetton Junior-Team und brachte mich dann in die Formel 1. Ich habe ihm viel zu verdanken.

Hast du dich durch den Ruhm der Formel 1 verändert?

Diejenigen, die mich kennen, sagen, ich hätte mich seit meinem Grand Prix-Einstieg nicht verändert – was mich natürlich sehr ehrt. Ich pflege noch immer eine gute Freundschaft zu zwei, drei Schulkameraden, die ich seit meinem sechsten Lebensjahr kenne. Das sind meine besten Freunde, und ich verbringe fast jede freie Minute mit ihnen zusammen. Für meine Persönlichkeit ist es nicht wichtig, Formel 1-Fahrer zu sein.


Wofür interessierst du dich außerhalb der Formel 1?

Außer Jogging, Radfahren und Schwimmen mache ich nicht viel. Gelegentlich fahre ich noch Kart, höre Musik oder bin bei meiner Freundin – aber zu selten. Und ich mag ferngesteuerte Autos!

Wann wirst du zu Hause ausziehen?

Das weiß ich nicht. Ich genieße es, bei meinen Eltern zu leben, aber irgendwann werde ich nach England ziehen, wo alle Formel 1-Teams sind.

Nicht Monaco?

Jeder weiß ja, was es heißt, dort zu leben. Daher erstmal noch nicht! 

Goldene Himbeere aus Hollywood

Im Fernsehen kommen Schumacher-Fans voll auf ihre Kosten. Es gibt vor jedem Start eine Schumacher-Special-Sonder-Showmoderation von Lauda und König. Ich bin mir sicher, bald bekommen beide dafür die goldene Himbeere aus Hollywood. Ich als dicker, fetter Jean Alesi-Fan kann allerdings froh sein, wenn sein Name überhaupt erwähnt wird.

MARLIS WILL,
EDDELLAH

Stuck um Stuck I.

Herzlichen Dank RTL, daß ihr Florian König bei dem Rennen in Imola nicht allein im Studio gelassen habt (da Niki Lauda im Krankenhaus lag), sondern Hans-Joachim Stuck eingeladen habt. Hand aufs Herz, ich habe mich bei den Highlights noch nie so amüsiert. Echt super!

Hans-Joachim Stuck sag-



te, was er dachte, nicht wie Niki Lauda, der sich nicht traut, etwas zu sagen, da er noch mit dem „Formel 1-Zirkus“ zu tun hat. Ich fand Hans-Joachim Stuck echt toll. Er könnte öfters Niki Lauda vertreten.

RUTH WOLF,
ECKERSDORF

Stuck um Stuck II.

Bei allem Respekt für Herrn Lauda, so empfand ich doch die Vertretung durch Hans-Joachim Stuck als weitaus angenehmer. Nicht nur, daß sein Humor erfrischender ist, er besitzt mindestens ebenso viel Fachwissen wie Herr Lauda und macht nebenbei noch ein paar interessante Entdeckungen.

Ich würde RTL vorschlagen, weiterhin auf Stuck zu setzen, um das angekratzte Image wenigstens ein bißchen aufzupolieren.

MARTIN NÜHLEN,
RHEINBERG

RTL-Kritik ohne Ende?

Von wegen bessere Bildregie in Argentinien, die so hochheilig versprochen wurde. Gezeigt wurden doch auch nur die vordersten Kämpfe. Was hinten im Feld abgeht, erfährt keiner. Und nach dem Rennen? Noch schnell bis zur Pokalübergabe – zack – zurück zu Flori und Niki, der ja viel wichtiger ist als jede vollständig gezeigte Siegerehrung. Die Pressekonferenz zu übertragen, wie noch bei Eurosport, wäre ja ohnehin zu langweilig, wenn doch schon der dreifache Weltmeister wartet... Wir hoffen, daß sich diesbezüglich bei den europäischen Rennen einiges ändert.

Auch die neuesten Rekorderinschaltquoten von RTL gäbe es nie, wenn Eurosport noch dabei wäre. Zuletzt sollten die 'Super'-Kommentatoren, besonders Heiko Waßer, nicht nur das ganze Rennen über die Deutschen beobachten. Es gibt schließlich auch Zuschauer, die sich für den Rest interessieren.

ANJA HAFNER UND
CAROLINE HÄUSSLER, KOLZ

Apropos Prozeß

Ich finde es total daneben, daß einige Teamchefs mit der Drohung, die GPs von San Marino und Italien zu boykottieren, den Ausgang des Senna-Prozesses beeinflussen wollen. Vor allem, wenn sie als Grund angeben, sie wollten im Falle, daß einer ihrer Fahrer tödlich verunglückt, nicht angeklagt werden, was in Italien der Fall sei. Daß das nicht so ist, sieht man daran, daß 1.) seit Beginn der Formel 1-WM in Monza mindestens drei Leute ums Leben kamen (1961, 1970, 1978) und 2.) am 'schwarzen Wochenende von Imola' 1994 ein zweiter tödlicher Unfall passierte – und daß auf keinen dieser Unfälle ein solcher Prozeß folgte.

Da fällt einem nur ein, wie sich der ehrenwerte Bernie Ecclestone 1982 auführte. Als Piquet und Rosberg (beide für englische Teams fahrend und in Rio Erster und Zweiter) nach dem Rennen disqualifiziert wurden, boykottierten unter der Führung Ecclestones (damals noch Teamchef) die englischen Teams den GP von San Marino, bei dem dann nur vierzehn Autos am Start waren.

Der Ausgang dieses Rennens dürfte den meisten bekannt sein: Die wegen des Fehlens der Engländer konkurrenzlosen Renault und Ferrari kämpften um die Spitze, nach dem Ausfallen der Renault lieferten sich die Ferrari ein Scheinduell. Entgegen der Order des Teams, wonach Ferraris Nummer 1, Gilles Villeneuve, gewinnen sollte, überholte ihn Teamkollege Pironi kurz vor Schluß, stahl ihm den Sieg. Zwei Wochen später wollte Gilles in Belgien zeigen, daß er der schnellere war – und verunglückte tödlich im Qualifying. Mit der Meinung, daß Gilles' tödlicher Unfall die Folge des damaligen

Chaos war, stehe ich nicht alleine da. So stand z.B. am 10. Mai 1982 in der *Frankfurter Neuen Presse*: „Villeneuves Tod ist letztlich das traurige, tragische wie unverblühte Resultat der ganzen Formel 1-Querelen...“ und „...Proteste, Disqualifikationen, Streiks.“

Es wäre zweifellos übertrieben, zu glauben, es könnte in der Formel 1 noch einmal so chaotisch werden wie 1982. Dennoch: Ein Boykott würde die Situation sicherlich nicht verbessern.

CHRISTINE MOJE, BAD
SODEN

Mehr Lob!

Meiner Meinung nach wird *F1 Racing* einfach nicht genug gelobt! Bis September oder Oktober 1996 habe ich regelmäßig eine andere *F1*-Zeitung gekauft. Aber irgendwann gefiel die mir nicht mehr, und so hatte ich am Kiosk plötzlich *F1 Racing* in der Hand. Ich war ganz erstaunt, daß die Zeitung so preiswert ist, dafür, daß sie immerhin mehr als doppelt so viele Seiten hat als andere für denselben Preis!

HEIKE KIRCHHOFF

Total daneben

Von wem war denn der *NACHSCHLAG* in *F1 Racing* 4/97? Wirklich vom Boxen-Spion? Er war total daneben.

Berichte wie der über Adrian Newey (*F1 Racing* 1/97) sind ja recht selten bei Euch, bitte berichtet daher doch einmal über Brian Hart. Er ist ein exzellenter Motorenbauer und einer der 'kleinsten' noch dazu. Da wäre ein ausführlicher Bericht über ihn doch schon lange fällig, oder? Könntet Ihr Euch nicht einmal beim Minardi-Team in Faenza einladen? Eine Werksbesichtigung hat sowieso noch in Eurem Magazin gefehlt.

U. BEHRENDT, BERLIN

Die Identität des Boxen-Spion bekanntzugeben, würde seinem Berufsethos widersprechen. Der angesprochene *NACHSCHLAG* stammte in der Tat von einer Urlaubsvertretung (die wir nun in Urlaub geschickt haben). Bei Giancarlo Minardi haben wir uns letztes Jahr eingeladen (*F1 Racing* 8/96) – allerdings zuhause. Werksbesichtigungen sind in Planung.

Was will Windsor?

Als kritischer Formel 1-Berichter, der auch offen ist für Neues, muß ich feststellen, daß seit diesem Jahr einige Zeitschriftenmacher Themen beleuchten, die zuvor in *F1 Racing* schon zu lesen waren.

So gelungen *F1 Racing* also ist, kann ich nicht verstehen, warum Sie einem Peter Windsor in Ihrer Zeitschrift eine Kolumne eingerichtet haben. Nicht, daß die Vergleiche mit der IRL (INTAKT in *F1 Racing* 5/97) uninteressant wären, aber ich werde das Gefühl nicht los, daß dieser Mensch diese Vergleiche nur anstellt und die Formel 1 dabei mehr schlecht als recht darstellt, weil er nicht in der Lage war, seine Pläne, ein eigenes Formel 1-Team zu gründen, zu verwirklichen.

MICHAEL ORTH, LANGEN

Senna starb zum hundertsten Mal

Vor dem Grand Prix von Imola hatte ich gehofft, daß es RTL diesmal bleiben läßt, die Todesstürze von Roland Ratzenberger und Ayrton Senna zu zeigen. Falsch gehofft. Im Rahmen der Trainingsübertragung war es mal wieder soweit. Der wahre Rennsportfan will spannende und spektakuläre Rennen sehen – und nicht zum hundertsten Mal einen tödlichen Unfall. Wann begreift das dieser Sender endlich?

RALF KLINGENBERG,
E-MAIL

BOXEN-O-TON

Bekanntermaßen bekannt

„Wir und voll? Wir haben absolut nichts getrunken, keinen Tropfen. Wir haben uns nur auf die Rennabstimmung konzentriert...“

Heinz-Harald Frentzen auf Michael Schumachers Bermerkung nach dem Freitagstraining in Imola, die Williams seien voll gewesen

„Die Freundschaft ist kaputt. Wir sind keine Freunde mehr. Wir fahren im gleichen Team, das ist aber auch alles. Für mich existiert er nicht mehr.“

Giancarlo Fisichella über seinen Teamkollegen

„Wir sind Teamkollegen, privat haben wir nichts miteinander zu tun; muß man ja auch nicht...“

Ralf Schumacher über seinen Teamkollegen

„Ich bin der stolzeste Papa der Welt. Schumi hat gekämpft wie ein Löwe, aber mein Junge hat es ihm gezeigt!“

Harald Frentzen zu Heinz-Haralds 1. Grand Prix-Sieg

„In einer Formel 1-Karriere erinnert man sich immer an die Siege, die Momente, die sehr selten sind, aber schlußendlich die wichtigsten...“

Gerhard Berger zu seinem 200. Grand Prix

„Es ist bekannt, daß der Gerhard sehr bekannt ist...“

Heinz-Harald Frentzen

„Es ist sicherlich schön, daß das Publikum hinter einem steht und einen anfeuert; wenn mich das aber schneller machen würde, wäre ich eine Rübenase – weil wir unter allen Bedingungen unser Bestes geben müssen!“

Michael Schumacher über die Fans bei europäischen Grand Prix

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

KORREKTUR FÜR INTERESSIERTE – GEZ. CLAY REGAZZONI

Spät aber gerecht... fertig

Beim Lesen von Nigel Roebucks Artikel über mich (*F1 Racing* 4/97) mußte ich einmal mehr an seinen Artikel über den Grand Prix von Italien 1971 (*F1 Racing* 9/96) denken. Um der Nachwelt die Wahrheit zu erhalten, möchte ich hiermit seine Beschreibung des Starts in Monza korrigieren. Er schrieb darin: 'Clay Regazzoni (...) beschloß, nicht auf die Startflagge zu warten, sondern schon mal loszufahren'.

Ich befand mich auf der rechten Seite der vierten Reihe; neben Jackie Stewart. Als wir uns langsam der Startlinie näherten, befanden sich Chris Amon und Jacky Ickx aus der ersten Startreihe vor uns. Als die ersten beiden Autos startklar in ihren Positionen waren, ließ der Rennleiter die Flagge niedergehen, was den GP startete. Ich war auf meiner Startposition noch nicht angekommen und fuhr langsam im ersten Gang weiter. Ich mußte also nur noch meinen Fuß aufs Gas treten und die vor mir bis

zur ersten Kurve überholen. In der Lesmo habe ich Siffert überholt, der am Start ebenfalls gut wegkam und die erste Runde führte.

Mein Start war also korrekt, ermöglicht durch den Fehler des Rennleiters, der nicht darauf wartete, daß die Autos in ihren Startpositionen ankamen.

CLAY REGAZZONI, MONTE CARLO



Betr.: Richtigstellung zu Monza '71

Nach dem letzten Grand Prix diskutierte ich – wieder einmal – mit ein paar Freunden, wer denn nun wirklich der bessere Fahrer ist; Frenzen oder Hill, Jacques oder Gilles, Stewart oder Rindt... So unterhaltsam diese Gespräche auch sind, früher oder später kommt man meiner Meinung nach an einem Punkt nicht mehr vorbei: Im Vergleich zu uns sind sie alle großartige Fahrer, oder zumindest fast alle. Im folgenden möchte ich mich daher über Details auslassen, die den Sinn und Unsinn solcher Streitgespräche hoffentlich aufwerten. Wie mancher schon ahnt, beziehe ich mich hierbei auf Fahrstil, auf das Gefühl oder die Sensibilität eines Fahrers. Statt zu kritisieren möchte ich versuchen, eine Art Ordnung aufzustellen. Eine Ordnung nach Fahrstilen. Ich bin mit zwei Standardwerken aufgewachsen: mit Piero Taruffis *The Technique of Motor Racing* und mit

graphie zu diesem Thema zu sagen hatte: „Ich weiß, daß ich dazu neige, früher als andere Fahrer in die Kurve zu gehen. Damit meine ich, daß die meisten Leute weit in die Kurve hineinfahren, bevor sie das Lenkrad einschlagen. Dadurch ist es möglich, den kompletten Bremsvorgang auf der Geraden zu absolvieren, wie es von allen empfohlen wird; ich bevorzuge es jedoch, früh in die Kurve einzulenken und gleichzeitig zu bremsen. Auf diese Weise verlagere ich den Scheitelpunkt nach vorne, weil ich auch früh wieder Gas gebe und dann durch den eigentlichen Scheitelpunkt hindurch drifte; und zwar solange, bis ich wieder voll beschleunigen kann...“
Vier Jahre später wurde Jim Clark von *Autocourse* gefragt, ob das späte Bremsen mit dem Lotus 49 Cosworth problematischer sei als mit dem früheren Lotus. „Ja, ganz sicher“, antwortete Clark. „Man hat das Gefühl, als ob das gesamte Heck hochgeliftet wird, und wenn ich dann einlenke,

bekannt. Eher zufällig stieß Mark Donohue, einer der größten Allroundfahrer, 1968 auf einer Teststrecke von General Motors auf das Prinzip des Reibungskreises. „Ich hatte mich immer für sehr gut gehalten“, schrieb er in seiner Autobiographie. „Aber ich wurde eines Besseren belehrt, als der leitende Ingenieur der Abteilung Forschung und Entwicklung, Jim Musser, auf dem kreisrunden, glatten Skidpad geringfügig schnellere Runden als ich drehte. In den eckigen Kurven, wo es auf radikalere Reaktionen ankam, war ich selbstverständlich schneller, aber Jim hatte mir gezeigt, daß ich noch gleichmäßiger werden konnte...“
Dem Prinzip des Reibungskreises kam hierbei die größte Bedeutung zu. Dieser Fahrstil beruht auf dem Wissen, daß die Haftfähigkeit der Reifen an eine relativ klare Grenze stößt, egal ob diese Grenze durch Beschleunigen, Bremsen oder Einlenken erreicht wird. Die Kunst besteht darin, beim Übergang von einem Fahrzustand zum an-

nutzt. Diese Informationen werden jedoch von Teams und Fahrern geheimgehalten. Unsere Aufgabe als Zuschauer ist es daher, zu beobachten.
Beide Schumacher-Brüder beherrschen die 'Einlenk-Kurventechnik', genauso wie Olivier Panis. Eddie Irvine demonstrierte bei seiner Jagd auf Jacques Villeneuve in den letzten Runden des Grand Prix von Argentinien einen perfekt weichen Einlenkstil. Die großen Einlenk-Techniker der Vergangenheit sind Nigel Mansell, Carlos Reutemann, Alain Prost, Jacques Laffite und Stirling Moss. In seinem brillanten Buch *All but my Life* beschreibt Ken Purdy die Kurventechnik von Moss wie folgt: „Vor der Kurve bremsen und beim Herauskommen beschleunigen ist oberstes Gesetz. Das Bremsen in der Kurve führt unwillkürlich zum Desaster... Moss setzte diese Theorie außer Kraft. Er bremste, während sich das Auto in der Kurve befand, und gab danach sofort wieder Gas, so daß das Auto immer der ei-

Eine Frage des Stils

ÜBER SINN UND
UNSINN DER FRAGE
NACH DEM WELTWEIT
BESTEN FAHRER
ALLER ZEITEN

Denis Jenkinsons *The Racing Driver*. Aus ersterem erfuhr ich viel über das Beherrschen der Ideallinie, und letzteres führte mich in die Geheimnisse von 'Zehnteln' ein – etwa im Stil von „Villeneuve legte eine Neun-Zehntel-Runde im Qualifying hin, während ihn im Rennen seine Krankheit zu Fünf-Zehntel-Runden zwang“.
Dann fing ich an zu beobachten, was vor mir geschah. Aber nur ein kleiner Teil davon entsprach dem, was ich gelesen hatte. Wenn man an der Außenseite einer schnellen Linkskurve stand, schien niemand langsam zu sein. Zweitens konnte ich von meinem Streckenpostenplatz aus beobachten, daß Jim Clark von der in Taruffis Buch beschriebenen Ideallinie erheblich abwich, und zwar nach innen. Und selten, wenn überhaupt, schien er die Bremsarbeit auf den Geraden abzuwickeln. Mich interessierte daher, was Jimmy Clark in seiner Autobio-

bricht das Heck plötzlich aus. Das hat nichts mit dem Motor zu tun, es ist allein eine Frage des Chassis und der Reifen.“ (Clark fand damals, daß die Flanken der Firestone-Reifen zu steif waren, was er später bewies, als er zur Vorbereitung auf den kanadischen Grand Prix kurz die Goodyear-Reifen testete. Stellen Sie sich vor, so etwas wäre heute möglich!) Dieses letzte Zitat erklärt, warum Graham Hill die ganze Saison 1967 hindurch schnell war. Als Fahrer, der übersteuernde Autos mochte, kam er mit dem Lotus 49 viel besser zurecht als Clark. Jim, ordentlich wie er war, fuhr innerhalb der Grenzen dieses Problems.
Jim Clark war das, was man heute als Einlenktechnik-Fahrer bezeichnet. Er selbst wußte das 1963 nicht, aber das Problem, das er in seiner Autobiographie anspricht, ist mittlerweile als feststehendes technisches Prinzip unter der Bezeichnung 'Reibungskrei-

den das Maximum an Leistung herauszuholen, ohne dabei in das 'Innere des Kreises' einzudringen. Anders ausgedrückt: Man bewegt sich am schnellsten durch eine Kurve, indem man den für das Bremsen benötigten Anteil der Haftung ganz allmählich verringert. Die dadurch freierwerdenden Traktionsreserven dienen der Übertragung der Seitenführungskräfte. Dieser Übergang sollte so kontinuierlich erfolgen, daß schließlich die gesamte Haftfähigkeit nur mehr dazu genutzt wird, seitliche Traktion zu garantieren, also den Flichkräften in der Kurve entgegenzuwirken.
Das Reibungskreis-Konzept ist heute bestens erforscht – und dank Telemetrie auch bestens überwacht. Per Knopfdruck läßt sich herausfinden, welcher Fahrer der abstrakten 'Kreislinie' am nächsten kommt und wer aufgrund falschen Bremsens nur eine Übertragungsrichtung der Kräfte

nen oder der anderen Kraft ausgesetzt war, ohne Zeitverlust dazwischen...“
Es gibt noch zwei andere Arten von Rennfahrern: die klassischen Fahrer, die perfekt und wie auf Schienen Taruffis Ideallinie folgen, und die Übersteuerungs-Fahrer – die Künstler, die mit dem Auto tanzen und Chassis und Motor mit aggressiven Lenk- und Gegenlenkmännern kontrollieren.
Letztere kommen beim Publikum am besten an. Gilles Villeneuve, Ronnie Peterson, Graham Hill und Jochen Rindt führen mit dem Heck des Autos, und einer meiner Freunde, der den Motorsport schon lange verfolgt, ▶



Michael Schumacher und sein Ferrari-Team fahren die leichtesten Räder der Formel 1. Von BBS. Und eine ganze Reihe an Top-Teams macht es genauso. Jetzt fehlen eigentlich nur noch Sie. Wie wäre es mit einem Boxenstopp? Die Technik aus Motorsport erwartet Sie beim BBS-Partner. Wir sagen Ihnen, wo. BBS Kraftfahrzeugtechnik AG, Schiltach, 018 03-22 9



<http://www.bbs->

Für Michael Schumacher

Der optimale BBS-Vorrat

Für alle Tage



Das RS II-Rad



Das RC-Rad



Das RX-Rad

BBS

Technik aus dem Mo

intakt

Peter Windsor

bekommt bei dem Gedanken an Keke Rosbergs Jagd im Williams beim britischen Grand Prix 1982 immer noch feuchte Augen.

Klassische Fahrer erkennt man gewöhnlich an ihren Rekorden. Sie erzielen gute Ergebnisse, weil sie sich an die Ideallinie halten und sich schon per Definition einen größeren Spielraum lassen als frühe Einlenker und so beispielsweise ein schlechtes Set-up ausgleichen können. Fangio war ein klassischer Fahrer, genauso wie Senna, Lauda, Piquet und Jacques Villeneuve. Der beste klassische Fahrer war Jackie Stewart.

Dennoch ist – wie der Reibungskreis beweist – der 'Einlenketechniker' der vollkommenste Rennfahrer. Er maximiert die Leistungsfähigkeit von Chassis und Reifen und braucht weniger StraÙe. Er ist in Bezug auf sein Material anspruchsvoller, weil er ein gutes Vorderteil und ein Heck braucht, das nicht so unkontrolliert ausbricht wie der Lotus 49. Wenn sein Auto untersteuert, die Fahrbahn schmutzig oder die Reifentemperatur zu niedrig ist, bekommt er Probleme.

Heinz-Harald Frentzen, Mika Häkkinen, Gerhard Berger und Jean Alesi haben zwar außergewöhnliche Fahrzeugbeherrschung, aber im Kurveneingang verlieren sie Zeit, genauso wie Damon Hill. Da die Fahrer auf verschiedenen Strecken unterschiedlich gut sind, ist es für ein Team von Vorteil, Leute mit unterschiedlichen Fahrstilen zu haben. Warum Benetton sich Ende 1995 für zwei Fahrer desselben Stils entschied, wird mir immer ein Rätsel sein. McLaren, Williams, Jordan und Stewart sind ausbalanciert. Prost hat Panis – mehr braucht er nicht – und das gleiche gilt für Ferrari und Schumacher.

Die einzigen klassischen Fahrer der Gegenwart sind Villeneuve und Coulthard. Der Kanadier ist besonders interessant. Sein Einlenkpunkt ist vielleicht ein wenig spät, aber sein Gefühl für das Gas ist perfekt.

Nichts von alledem sollte jedoch mit Eigenschaften wie Intelligenz, Entschlossenheit oder FitneÙ verwechselt werden. Nigel Mansell hatte zum Bei-

spiel eine derart ausgeprägte Entschlossenheit, daß diese oft seine ehrfurchtgebietende Fähigkeit zum frühen Einlenken überdeckte.

Und glauben Sie nicht, daß einer der von mir erwähnten Fahrer versteht, wovon ich rede. Hill denkt vermutlich, er fahre wie Schumacher, und alle glauben sicherlich, daß ihr Fahrstil eng mit der Natur ihres Autos verknüpft ist. Das ist Unsinn. Ich denke, ein Fahrer wird als klassischer, als Übersteuerungsfahrer oder Einlenketechniker geboren.

Alle glauben sicherlich, daß ihr Fahrstil eng mit der Natur des Autos verknüpft ist. Das ist Unsinn

Trotzdem dachte Nigel Mansell immer, er habe mehr Mut oder schnellere Reflexe oder sei besser beim Überwinden. Tatsächlich aber machte er sich von Anfang an das Prinzip des Reibungskreises zu-

nutzte, wie es viele vor ihm auch schon getan hatten und wie es heute nur drei tun. Aus demselben Grund war Mansell so gut auf Ovalen und Jochen Rindt so schlecht.

Meine Liste der besten Fahrer ist daher nach Fahrtechniken unterteilt

Einlenketechnik-Fahrer

Jim Clark
Alain Prost
Michael Schumacher
Stirling Moss
Nigel Mansell
Carlos Reutemann
Jacques Laffite

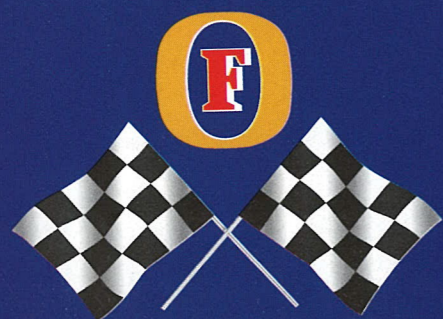
Übersteuerungsfahrer

Gilles Villeneuve
Ronnie Peterson
Jochen Rindt
Graham Hill
Damon Hill
Keke Rosberg
Alan Jones

Klassische Fahrer

Ayrton Senna
Juan Manuel Fangio
Jackie Stewart
Niki Lauda
Nelson Piquet
Alberto Ascari
Emerson Fittipaldi



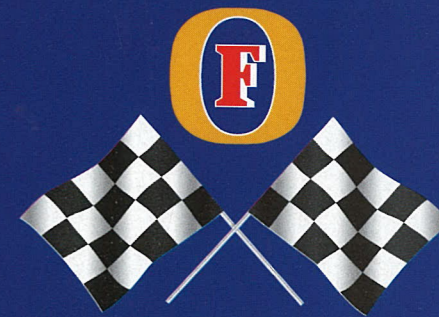


**AN OFFICIAL SPONSOR
OF GRAND PRIX**



FOSTER'S[®]

AUSTRALIA'S FAMOUS BEER



**AN OFFICIAL SPONSOR
OF GRAND PRIX**



JEDER WEISS, WO ER HERKOMMT, ALLE AHNEN, WAS ER WILL. WARUM IST RALF SCHUMACHER ABER SO, WIE ER IST? ELMAR BRÜMMER HAT IHN BEOBACHTET.

Fluch der späten Geburt?

Der junge Mann, der im feinen Park Lane Hilton nahe Londons Hyde Park vor den Aufzügen wartete, blickte eher zufällig den langen Gang hinunter. Irgendwie kam ihm der Mensch, der dort ganz am Ende des Flurs lässig gegen die Wand lehnte, bekannt vor. Der gelbe Anzug, das Lächeln, das Kinn – alles verwandtschaftliche Züge. Nur ein bißchen überlebensgroß. Der junge Mann konnte seinen Blick einfach nicht davon lösen. Bis das sanfte Klingeln den Lift ankündigte, wechselte sein Mienspiel schneller als die Etagenanzeige: Eben noch zeugten die Mundwinkel von einer gewissen Nachdenklichkeit, da wurde diese schon wieder von einem spitzbübischen Lächeln abgelöst, gefolgt von einer selbstsicheren Zufriedenheit, einer drängenden Ungeduld und schließlich einer lässigen Bestimmtheit. Bevor sich die Kabinentür hinter ihm schloß, warf Ralf Schumacher noch einen letzten, prüfenden Blick auf sein Konterfei, das zuvor als Werbeplakat für die Jordan-Präsentation gedient hatte. Die Pappfigur lächelte immer noch. Doch die lebendige Version hatte gerade deutlich bewiesen, daß die Formel 1-Familie Zuwachs von einem Mann mit vielen Gesichtern bekommen hat.

Ein Portrait über Ralf Schumacher ist ein Ein-Personen-Stück, in dem der Hauptdarsteller viele Rollen spielt. Es gibt zwei Möglichkeiten, ein Interview mit ihm gleich durch die erste Frage zu beenden. Man muß ihn entweder auf seine aus jüngeren Tagen stammende Vorliebe für handgelenkstrapazierende Uhren und den dazugehörigen, nicht sehr gelungenen Spitznamen 'Rolex-Ralf' ansprechen – oder direkt auf seinen großen Bruder.

In beiden Fällen legen sich Mund- und Kinnpartie sofort in störrische Falten. Hat denn alle Welt immer noch nicht begriffen, daß er mehr sein will als nur Michaels kleiner Bruder?

An sich wäre die Sache mit der Prominenz in der eigenen Familie ja nicht so tragisch. Ein 'big brother', der einem wie im Orwell-Film über die Schulter schaut, ist ohne weiteres zu ertragen. Auf Ralf Schumacher aber hat die ganze Nation ein Auge gewor-

fen. Sie schreit nach einem weiteren „Schumi-Wunder“.

Der kanariengelbe Pullover, Ton in Ton mit dem obligatorischen Käppi, hat durchaus Signalwirkung: Ralf Schumacher ist zu allem bereit. Eine kurze Nachfrage bei Teamkollege Giancarlo Fisichella reicht zur Bestätigung. Seit die beiden in Argentinien aneinandergeraten sind, verbindet sie trotz aller Erklärungs- und Entschuldigungsversuche ein inniges Mißtrauen.

Fisichella sammelte zwei Wochen nach dem unfreiwilligen Crash alle seine Englischkenntnisse zusammen: „Die Freundschaft mit Ralf ist kaputt. Wir sind keine Freunde mehr.“ Der Kontrahent, für den die Sache nach einer internen Aussprache vom Tisch war, konterte auf seine Art: „Welche Freundschaft?“

Freund oder Feind, mit zunehmendem Bekanntheitsgrad polarisiert sich zwangsläufig die Umgebung für jeden Rennfahrer. Für einen mit großem Namen umso mehr. Ralf Schumacher ist vorsichtig, wen er an sich heranläßt. Sein Betreuer Franz Tost, ein Mann, der angenehme Zurückhaltung verkörpert, dürfte wohl der innigste Vertraute sein. Ob die späte Geburt

„Michael ist eher introvertiert, ich extrovertiert. Ich habe immer gesagt, was ich denke, und das will ich auch in Zukunft so halten“

tatsächlich eine Gnade ist, wie *Der Spiegel* Ralf Schumacher attestierte? Manager Willi Weber kommt ins Spiel, der auch das Junior-Modell für sich und eine Grand Prix-Karriere entdeckt hat. Er war wohl der einzige aus Ralf Schumachers näheren Umfeld, der der kompromißlosen Personality-Geschichte über einen „Emporkömmling“ etwas Positives abgewinnen konnte: er wertete die Story, in der alle Unarten, Ungezogenheiten und Unerträglichkeiten, die sich 'Schumi Zwo' gelegentlich geleistet hat, aufgelistet werden sollten, als erzieherische Maßnahme. Handfeste Kritik gehöre eben dazu, wenn der Kleine groß werden wolle. Sicher nicht der schlechteste Ratschlag, öfter mal in den Spiegel zu schauen.

Die Kanten, die Ralf Schumacher – freiwillig-unfreiwillig – an den Tag legt, werden sich vermutlich abschleifen. Und dann gibt es kein schockierendes „fucking“ mehr im Gespräch mit dem – zumindest was das Vokabular betrifft – nach wie vor gesitteten englischen Fernsehen. ▶

ALLSPORT

Ralf Schumacher weiß: Die Türen, die nur wegen des Nachnamens aufgegangen sind, können bei fehlenden Resultaten ganz schnell zuknallen



Der Charakter ist nicht nur am Mienenspiel zu sehen: Ralf Schumacher geht hart zur Sache

Der Debütant bestreitet im Augenblick eine Art öffentliche Testfahrt. Jeder Verbremser wird ihm nachgetragen. Er muß sein persönliches Limit in jeder Hinsicht erst finden. Dazu gehört auch, die Grenzen gelegentlich zu überschreiten. Die Öffentlichkeit muß entscheiden, welche Rennfahrertypen sie mehr schätzt: Profile oder Slicks?

Noch ist die Laufbahn des Ralf Schumacher eine Achterbahnfahrt der Gefühle. Ein Urteil wäre ohnehin viel zu früh, aber auch der Versuch einer Charakterisierung taugt nicht zum Holzschnitt. Selbst der Lügendetektortest bei Frau Schreinemakers hilft nicht weiter. Die Entwicklung des Delinquenten ist noch nicht abgeschlossen.

Eins muß man Ralf Schumacher lassen: Er ist – bisher jedenfalls – keiner, der sich verbiegt. Beim Rennen in Brasilien schnappte er im Vorbeigehen dem Korrespondenten einer deutschen Presse-Agentur das Eis aus der Hand. Motto: „Ich darf doch mal?“ Der Kollege war sprachlos. Zwei Wochen später, in Buenos Aires, fand er erneut keine Worte. Als Ralf Schumacher sein „Opfer“ wiedertraf, hakete er ihn unter, schleppte ihn zum Jordan-Teamzelt – und griff in die Kühltruhe: „Ich schulde Dir noch ein

Eis“. Diese Begebenheit stützt die These, daß die kühle Hülle, die sich der Junior seit seiner öffentlichen Jugend – offenbar als Selbstschutz – immer mal wieder überstreift, jederzeit durch einen warmen Kern rapide schmelzen kann.

Ganz ohne den Vergleich mit dem ‘großen’ Bruder kommt auch Ralf Schumacher nicht aus, wenn es um die Selbsteinschätzung geht: „Michael ist eher introvertiert, ich extrovertiert“, sagt Ralf. „Ich habe immer gesagt, was ich denke, und das will ich auch in Zukunft so halten.“

Die vieldiskutierte Frage, ob der Name Schumacher den nun eine Hilfe oder ein Hindernis war, kann der Betroffene selbst mit einer einzigen Aussage beantworten: „Ich trage nun mal diesen Nachnamen, und das war zu nächst einmal ein großer Vorteil. Aber wenn ich keine Leistung bringen würde, kann er auch das Gegenteil bewirken. Die Türen, die nur deshalb aufgegangen sind, knallen dann ganz schnell zu.“ Aufgeräumt sei in diesem Zusammenhang auch mit einem ewigen Miß-

verständnis in der Größenrelation: der „Kleine“ überragt mit seinen 1,78 Metern den Bruder um glatte drei Zentimeter. Absolut gleich aber sind sie sich im Focus auf den Erfolg.

Wie Ralf Schumacher da punkt halbfünf zur Sprechstunde für die deutsche Presse auf dem Plastikstühlchen vor dem Motorhome sitzt, schaut er bei aller Aufmerksamkeit manchmal etwas hilflos in die Runde: Was die alles wissen wollen. Die Unsicherheit, alle Fehler selbst zu machen, machen zu dürfen – die übrigen auch einen Heinz-Harald Frentzen im Endeffekt ganz nach oben gebracht hat – kaschiert er dann regelmäßig mit an Schnoddrigkeit nicht zu überbietenden Aussagen. Wenn das Niveau der Fragen die Ebene erreicht, wo der Pokal für seinen ersten Podiumsplatz in der Formel 1 steht, wo die dazugehörige Vitrine steht, und wie sie aussieht, dann wird sein Geduldsfaden zu einer brennenden Lunte. Hat er nicht schon ganz am Anfang erklärt, der Cup gehöre dem Team?

Hat er. Also Schluß: „Wunderbar, wenn ihr nichts mehr wissen wollt.“ Tucholsky hätte an den verdutzten Journalisten vermutlich seine Freude: „Die Menschen wollen von dem überrascht werden, was sie kennen.“

Das einzige, was ihn mit seinem ebenso siegeshungrigen Teamkollegen verbindet, ist die Fahrweise: al dente – immer mit Biß

Diese Konsequenz ist ein Resultat des kostenlosen Anschauungsunterrichts, den ihm Bruder Michael geliefert hat. Denn dessen Verhaltensweisen hat Ralf sehr genau studiert und die für ihn passenden Elemente als Pflastersteine in den eigenen Weg, den er so unbedingt gehen will, ein-

gebaut. Und fahrerisch kann er sie natürlich immer gut brauchen, die Tips aus der eigenen Familie. Zu sehr übertreibt es Michael allerdings nicht mit den Ratschlägen. Er weiß sehr genau, was da an Potential im Bruderherz lauert. Um die Dimension zu verstehen, daß da gleich zwei aus einer deutschen Kleinstadt und auch noch aus einer Familie den Globus der PS-Welt mitdrehen, muß man sich vermutlich an Ralf Schumacher selbst ein Beispiel nehmen. Bei Testfahrten in Jerez steuerte er seinen Mietwagen auf einen Hügel oberhalb der Rennstrecke. Von dort hatte er nicht nur den Überblick über das Land der Sherrys, er versuchte auch einzuordnen, was im letzten Jahr in der japanischen Formel 3000 begonnen hatte und über Testfahr- ▶

ten im McLaren-Mercedes bis zur Vertragsunterschrift bei Jordan-Peugeot im frühzeitigen Formel 1-Einstieg mündete: „Mir wurde klar, daß auf der ganzen Erde vielleicht nur dreißig Leute überhaupt eine solche Chance bekommen, und darunter sind ausgerechnet zwei Brüder.“ Ein überlegter, berechtigter Stolz.

Keinerlei Respekt darf Ralf Schumacher hinter dem Steuer seines Rennwagens kennen. Dort symbolisiert schon die Schlange an der Frontnase: Kobra, übernehmen Sie. Das einzige, was den Deutschen mit seinem ebenso siegeshungrigen italienischen Teamkollegen Fisichella verbindet, ist die Kennzeichnung der Fahrweise: *al dente* – immer mit Biß. „Die Erwartungen, die ich an mich habe, und die, die das Team an mich hat, sind weit höher als die der Öffentlichkeit“, sagt Ralf Schumacher. So kompensiert er den auf ihm lastenden Druck durch Ehrgeiz. Auch an freien Tagen kann er kaum fünf Minuten von der Formel 1 lassen. Das ist vermutlich die übliche Aufregung vor einer Reifeprüfung.

Bei den Trainingssitzungen dürfte Teamchef Eddie Jordan gelegentlich das Toupet zu Berge stehen. Den Vorsatz, den Grenzbereich zu ertasten, nimmt Ralf so ernst, daß er darum nicht immer richtig in Rhythmus kommt. Aber wir sprechen ja auch gottlob nicht von einem Wunderkind. Daß er schnell sein kann, steht außer Frage. Generell kann er sich dank seiner Auffassungsgabe schnell auf neue Situationen einstellen, nicht nur technisch. Instinkt ist nicht erlernbar. Alles andere hat mit Routine zu tun. Und Ralf Schumacher ist noch keine 100 Tage Mitglied im Grand Prix-Zirkus, der üblichen Mindest-Schonzeit für Politiker. Natürlich hat dieser veränderte Maßstab wieder mit Namen zu tun.

Nach Rang drei beim Grand Prix von Argentinien und dem fünften Startplatz in Imola waren sich die deutschen Gazetten in der Fragestellung einig: Wann wird Michael von Ralf Schumacher überholt? Und: Kann er sogar schneller als der Bruder seinen ersten Sieg feiern, gleich im ersten WM-Jahr? Das sind

die Vergleiche, die Ralf wie Michael so abstumpfen. Doch völlig von der Hand zu weisen sind sie nicht, Ralf Schumacher ist sicher auf den Geschmack gekommen. Aus Bruder lustig kann ganz schnell Bruder listig werden.

Die beiden Mädels, die Ralf Schumacher in einer Eisdielen angesprochen haben, scheinen ein gutes Gespür zu besitzen: „Sind Sie Michael Schumachers Bruder? Dürften wir ein Autogramm von Ihnen haben? Ralf erfüllte den Wunsch bereitwillig. Das Dankeschön kommt prompt: „Das legen wir beiseite, falls aus Ihnen auch mal was wird.“ Frechheit siegt, wie der Jung-Star es vorgelebt hat.

Schon in seiner ersten WM-Saison wird Ralf Schumacher Millionär sein. Schön, schön. Nur: Das muß einer erst mal verkraften, der vor drei Jahren noch Golf Diesel fuhr. Es bieten sich ganz andere Verlockungen. Der bisweilen knallharte, dann wieder väterliche Ratgeber Willi Weber über den Neid: „Gutes Geld gibt es nur für gute Leistung.“ Ordentlich hinlangen kann Ralf Schumacher, wenn er auf öffentlicher Bühne seinem Teamchef die Krawatte gerade zupft. In diesen

Schon in seiner ersten WM-Saison wird Ralf Schumacher Millionär sein. Schön, schön. Nur: Das muß einer erst mal verkraften, der vor drei Jahren noch Golf Diesel fuhr

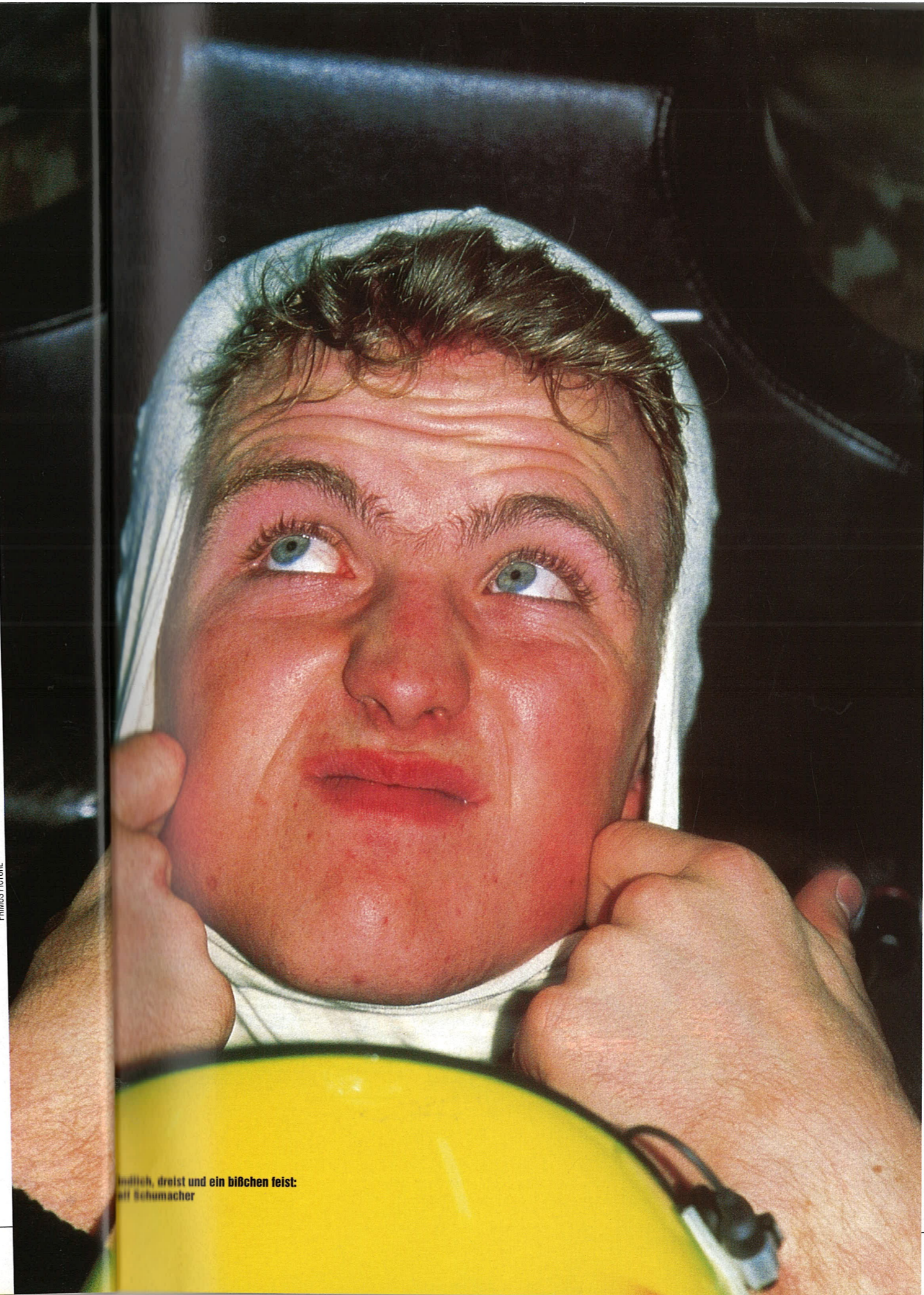
Augenblicken agiert er im positiven Sinne frühreif. Vom Persönchen zur Persönlichkeit. Einem 21-jährigen muß man auf dieser Strecke ruhig Umwege und eine gewisse Naivität zugestehen. Die Frage, ob er denn das Werbefoto eines Bekleidungsherstellers, das ihn im schneien Anzug, das Handy am Ohr und einen Hubschrauber im Hintergrund zeigt,

nicht als imageschädigend oder gar peinlich empfinde, beantwortet er offen: „Das Telefon hat wirklich in diesem Moment geklingelt.“

Wer ihm Böses will, der könnte aus diesem und ähnlichen Mosaiksteinen ein neues, aber gleichzeitig doch altbekanntes Bild von Ralf Schumacher zusammensetzen. Da tappt einer noch in Fallen, die ihm gar keiner gestellt hat.

Es ist zum davonfahren. Erst im Cockpit bekommt Ralf Schumacher seine Ruhe. Klappe zu – und raus aus dem Windschatten. Sein wahres Gesicht zeigen. **1**

PRIMUS PICTURE



„Nützlich, dreist und ein bißchen feist: Ralf Schumacher“



Monaco

F1-Hochburg
Traditionskurs
Prestigepiste
Renn-
Roulette

Monaco – die berühmte Rennstrecke, wo das Gros der Zuschauer vermutlich reicher ist als die Rennfahrer selbst, und wo sich im Yachthafen noch seltener eine freie Lücke als auf einem Parkplatz findet. Hier wird der berühmteste Grand Prix der Welt ausgetragen. Auf einer improvisierten Rennstrecke mit unglaublich engen Kurven. An das Spektakel von Monaco kommt kein anderer Grand Prix heran.

Mit 700 PS über einen normalen Straßenbelag mit weißen Markierungen zu jagen, ist ein einziges Abenteuer. Die Schnitte von 130 bis 140 km/h sind die niedrigsten im ganzen Formel 1-Kalender, doch hier spielen sich die dramatischsten Kämpfe ab.

Geschwindigkeit und Geräusch flößen allergrößten Respekt ein. Das



Auf geht's! Einmal jährlich werden gepflegte 15.000 PS auf die Hafenstraßen losgelassen

Fernsehen gibt diese Eindrücke nur unzureichend wieder. Man muß einfach dabei sein. Bahnt man sich am Casinoplatz den Weg durch Gucci-Jackets und edles Armani-Tuch, dann huschen die Monoposti zum Anfassen nahe vorbei. Die Boliden knallen über die Bodenwellen, schleifen fast an den Leitplanken entlang, und tauchen schließlich in den Mirabeau-Schlund. Was bleibt, ist der schrille Sound der hochdrehenden Triebwerke. „In Sachen Tempo ist Monaco die größte Sensation während der ganzen Saison“, versichert Jackie Stewart.

Das Rennen ist aber nur ein Highlight. Das Steuerparadies lockt die Reichen und die Schönen magisch an. Knallende Korken, der Duft von Champagner und eine ausgelassene Stimmung machen die wahre Tradition dieses Rennens aus, des magischsten Rennens aller Zeiten.

Johnny Herbert

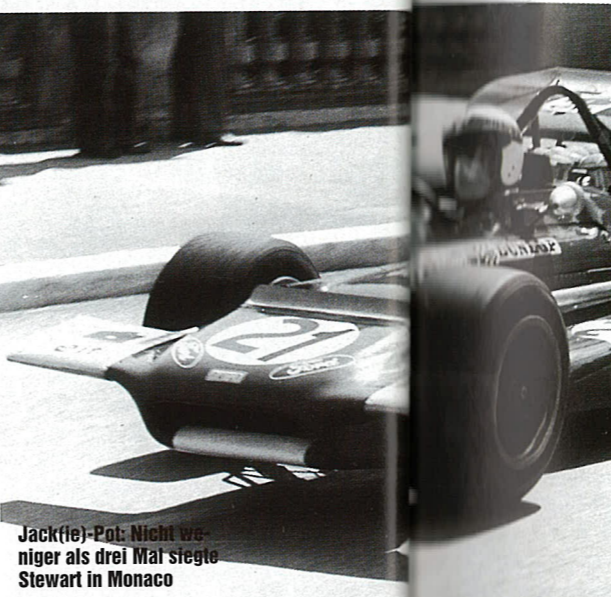
Monaco sehen und leben

„Ich liebe gerne hier in Monaco“, bekennt Johnny Herbert. „Aber ich würde niemals hier herziehen, wenn ich Nachwuchs hätte. Dazu ist alles viel zu familienfeindlich. Besonders die Frauen haben es nicht gerade einfach.“

Ein schönes Familienumfeld bietet das Fürstentum südöstlich von Frankreich ja nun wirklich nicht. Es ist bekanntlich so winzig klein, daß die meisten Bauten einfach nur große Wohnsilos sind. Die Domizile von derzeit neun Formel 1-Fahrern im Fürstentum sind daher kaum mehr als kleine Appartements.

Warum also hat Johnny Herbert die grünen Wiesen von Stratford-upon-Avon zugunsten eines Hochhauses bei Nizza verlassen? Natürlich der Steuern wegen – das versteht sich von selbst. Aber auch wegen des milden Klimas. Geographisch gesehen liegt das Land günstig für international Reisende. Den Kindern bleibt aber kein Garten mehr, nur ein Park in der Nähe.

Für jemanden, der so wenig abgehoben ist wie Johnny Herbert, ist Monaco ein ziemlicher Kulturschock. „Hier herrscht ein Klima der Falschheit – man kann sich schnell wie ein Fisch im Trockenen fühlen“, gibt er zu bedenken. „Weil ich aber eher selten hier bin, spüre ich das nicht so. Meine Frau leidet etwas mehr darunter. Den ganzen Tag schaut man aus dem Fenster und



Jack(fie)-Pot: Nicht weniger als drei Mal siegte Stewart in Monaco

Galas, Bälle und Pomp Jackie Stewart

Das Rennwochenende beginnt in Monaco immer schon donnerstags, um den Straßenverkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Am Freitag ist dann frei. Heutzutage verbringen die Fahrer diesen Tag auf Sponsorenveranstaltungen oder im Fitneßstudio. Vor dreißig Jahren ging es in der Formel 1 noch lockerer zu.

„Manchmal sind wir zum Schwimmen ans Cap de Ferrat gefahren“, erzählt Jackie Stewart, „Wir, das waren Graham Hill, Jimmy Clark, Jo Bonnier, Chris Amon, Jochen Rindt, François Cevert und ich. Ab und zu haben wir sogar gemeinsam Urlaub gemacht.“

Für Stewart ist Monaco der schillerndste und aufregendste Grand Prix des Jahres. „Alle sprechen immer vom Glamour der Formel 1“, sagt er, „aber so richtig glamourös ist sie eigentlich nur in Monaco. Schon die Kulisse ist einmalig: vorne das Mittelmeer und hinten die bisweilen schneebedeckten Alpen. Und meist findet kurz vorher das Filmfestival in Cannes statt, womit die Riviera-Saison beginnt. Da kommen dann eine Menge schöner und reicher Leute ins Fürstentum. Ich muß allerdings sagen, daß sie früher etwas mehr Klasse hatten.“

Die Strecke ist laut Stewart im Laufe der Zeit versöhnlicher geworden als in den Jahren 1965 bis 1973, als er dort fuhr. „Die Randsteine sind flacher, so daß man einfach darüber hinwegfahren kann. Damit hätte man sich in meinen Tagen die Räder oder sogar die Aufhängung kaputt gemacht. Früher mußte man präziser fahren und auch viel öfter schalten. Bei mehr als einhundert Runden war das sehr ermüdend und schmerzhaft. Wir haben damals alle unsere rechte Hand zum Schutz vor Blasen umwickelt.“

Trotzdem: Stewart gewann das Rennen dreimal – 1966, 1971 und 1973. Und jeden Sieg feierte er beim Galaball im Hôtel de Paris, bei dem er von allen Kollegen mit Standing Ovations empfangen wurde. Den Abend ließ man bei einem Drink in der Tip Top-Bar ausklingen.

Heute wäre das undenkbar. Grund für Stewart, mit etwas Wehmut zurückzublicken. Trotzdem ist er auch heute noch der Meinung, daß es kein schöneres Rennen gibt als das von Monaco. „Es ist ein einmaliges Ereignis, das in punkto Glamour von keinem anderen Grand Prix übertroffen wird. Es ist einfach die Krönung der Formel 1-Saison.“ ▶



Nach den Tiefflugübungen im Fürstentum – Jackie und seine „Stewartess“

LAT ARCHIVE



Im offenen Mercedes durchs Fürstentum zu brausen – ein Vergnügen, das sich nicht nur die F1-Elite gönnt

Johnny be good – im vergangenen Jahr eroberte sich Johnny Herbert im Sauber einen Podiumsplatz



Betreten auf eigene Gefahr Jody Scheckter

Monaco ist schnell und gefährlich, sagt Jody Scheckter. Nicht die Strecke, sondern der Lebensstil. Deshalb hat er sich als Fahrer auch nicht oft unter die Leute gemischt. „Das konnte und wollte ich auch nicht“, sagt er, „weil es einfach nicht mein Stil war. Ich habe in meinem Appartement gegessen, bin ab und zu laufen oder schwimmen gegangen und habe mich 90% der Zeit mit mir selbst beschäftigt. Erst nach meinem Rückzug aus dem Rennsport habe ich mich auch mit der anderen, der gefährlichen Seite des Lebens beschäftigt. Nachts in Bars und tagsüber am Strand herumzuhängen, kann für eine Weile ganz angenehm sein, aber wenn das alles ist, dann ist das bestimmt nicht gut.“

Das soll nicht heißen, daß er Monaco nicht mag. Immerhin hat er dort noch ein Appartement und ein Büro. „Vieles ist sehr schön dort. Monaco ist sauber, sicher, gut organisiert und hat erstklassige Restaurants. Aber man muß mit beiden Beinen fest auf dem Boden stehen, sonst gerät man schnell in den Strudel des leichten Lebens.“

Heutzutage ist Scheckter selten im Fürstentum; 1979 war er Ferrari-Pilot mit Siegesambitionen. Beim Qualifikationstraining war er entschlossen, seinem Teamkollegen Gilles Villeneuve

die Pole abzunehmen. „Ich habe gedacht 'Nun hast du schon alles gegeben und er ist immer noch schneller, also werde ich eben noch 10% zulegen'. Ich habe fast in jeder Runde die Leitplanke berührt. Die Pole ist in Monaco einfach unheimlich wichtig.“

Er erkämpfte sie sich und feierte danach angemessen. Mit George Harrison und Ringo Starr fuhr er in seinem Ferrari 400 zu einem feinen Restaurant in die Berge.

Am nächsten Tag legte er auf seiner Lieblingsstrecke einen perfekten Start-Ziel-Sieg hin. „Es war herrlich, dort zu fahren“, sagt er. „Als ich später das Rennfahren aufgab, habe ich immer davon geträumt – meist nach ein paar Gläsern Wein –, noch einmal ein einziges Rennen, und zwar Monaco, zu fahren. Ich wollte einen Monat testen und dann dort noch einmal mitfahren.“

Er sagt auch, daß er gerne einmal ein 97er Formel 1-Auto in Monaco probieren würde, weiß aber, daß das wohl ein Traum bleiben wird. „Beim nächsten Rennen bin ich aber garantiert als Zuschauer dabei. Es wäre schön, eine Yacht zu haben und Monaco von der gesellschaftlichen Seite aus zu genießen. Das wäre wunderbar, und eines Tages werde ich das tun.“



„Müdigang ist aller Lüste Anfang“ – Jody Scheckter weiß um die Gefahren der 'dolce vita' im Fürstentum. Nach der Beendigung seiner Karriere als Rennfahrer ist der Südafrikaner deshalb eher selten im Fürstentum anzutreffen

Grande Casino Riccardo Patrese

Für Riccardo Patrese ist Monaco ein besonderer Ort. Er fuhr dort 1977 seinen ersten Grand Prix, 1979 zog er dorthin um, und 1982 gewann er dort zum ersten Mal – das war zweifelsfrei der Höhepunkt seiner 82er Saison. Patrese qualifizierte sich für die erste Startreihe, neben dem Renault von René Arnoux.

„Nach dem Qualifying war ich sicher, daß ich gewinnen konnte. Das Auto war sehr einfach zu fahren. Ich habe dem Wochenende von Anfang an meinen Stempel aufgedrückt, und ich hatte eine gute Siegchance.“

Doch am Ende war bei seinem Sieg auch viel Glück im Spiel. „Die meiste Zeit lag ich drei oder vier Sekunden hinter Alain Prost, und ich dachte schon, ich würde das Rennen nicht gewinnen. Aber dann änderte sich alles in den letzten Runden.“

Mit dem heftigen Regen überschlugen sich drei Runden vor Schluß die Ereignisse. Prost fuhr in der Tabac-Kurve in die Absperrung. Patrese führte, drehte sich aber eine Runde später bei der Anfahrt zur Loews-Kurve und würgte den Motor ab.

In der letzten Runde lag Didier Pironi im Ferrari vorn, wurde aber immer langsamer und blieb schließlich ohne Benzin im Tunnel liegen. Dasselbe Schicksal ereilte den

nächsten, Andrea de Cesaris, und Derek Daly im Williams fiel nach einer Berührung der Leitplanke in der Tabac-Kurve wenig später aus.

Inzwischen war Patrese wieder im Rennen. Da sein Auto an einer gefährlichen Stelle liegengeblieben war, durfte es von den Streckenposten angeschoben werden. Auf dem abschüssigen Stück sprang das Auto wieder an, und so schaffte er die volle Rennstrecke als einziger.

„Das Ende war eine wirkliche Überraschung. Wäre ich von hinten gestartet und hätte gewonnen, könnte man sagen, daß ich Glück gehabt hatte. Aber ich war ja die ganze Zeit über schnell gewesen. Ich mag die Strecke, weil sie echte Kurven hat und deshalb schwer zu fahren ist. Und natürlich wegen der Tradition. Jeder Sieg ist wichtig, aber ein Monaco-Sieg ist mit dem größten Prestige.“

Heute hat Monaco für den Italiener der 1993 in Australien sein letztes Rennen bestritten, eine andere Bedeutung. „Es ist mein einziges Formel 1-Wochenende. Ich sehe alte Freunde wieder, frühere Mechaniker, und treffe mich mit Leuten, die ich vermissen. Ich verfolge die Formel 1 inzwischen nicht mehr, aber zum Rennen in Monaco versuche ich immer, zu Hause zu sein.“

Romantische Seele Nigel Mansell

Es gibt nur wenige Siege, die Nigel Mansell fehlen. Am schmerzlichsten vermißt er den von Monaco, einer Strecke, auf der er immer gute Leistung gezeigt hat. Nicht selten hat er dort in Führung gelegen, aber im Verlauf eines Grand Prix verließ ihn immer wieder das Glück.

Auf einzelne Runden beschränkt, steht Mansells Talent auf den Straßen von Monaco außer Frage. 1981 stellte er bei seinem ersten Monaco-Grand Prix den Lotus auf Startplatz drei – in einem Jahr die beste Startposition für das Team und Grund für Teamchef Colin Chapman, Mansells Gehalt noch am selben Abend zu verdoppeln.

Seine wohl größte Erfolgchance hatte Mansell 1987. Er war in allen Trainingssitzungen Schnellster. Im Qualifying am Samstagabend lag er mit seiner Polezeit um mehr als eine halbe Sekunde vor Ayrton Senna.

„In meiner Karriere bin ich vielleicht zehn perfekte Runden gefahren“, blickt Mansell selbstkritisch zurück. „Eine perfekte Runde ist immer etwas Besonderes, aber sie in Monaco zu fahren, ist das Höchste. Wenn man nachher die Runde noch einmal vor seinem inneren Auge passieren läßt und jeden Gangwechsel, jedes Bremsen, jeden Lenkradeinschlag und jede Kurvenlinie analysiert und am Ende sagt 'das hätte ich nicht schneller machen können', dann weiß man, daß es eine perfekte Runde war. Dann

braucht man nicht nochmal rauszufahren. Man weiß, daß man verdammt schnell war.“

Mansells ungewöhnlicher Fahrstil paßt zu der Enge des Straßenkurses von Monaco. Er lenkt sehr früh mit noch hoher Geschwindigkeit in die Kurven ein, bremst in der Kurve und beschleunigt früh wieder hinaus.

Das Zurückverlagern des Kurvenscheitelpunktes bedeutet, daß der Brit weniger Straße benötigt als alle anderen. „Als ich an die Boxen kam, hat mein Renningenieur David Brown auf die Reifen gezeigt und gesagt, daß die weißen Schriftzüge auf den Flanken fehlten. Ich bin so knapp an den Leitplanken vorbeigeschrammt, daß ich die Buchstaben abgeschmirgelt habe!“, sagt Mansell. „Wenn man in Monaco wirklich schnell ist, dann berührt man die Leitschienen an zwei Stellen. Das klingt gefährlich, ist aber einfach Teil des Spiels. Auf keiner Strecke fahre ich so lebhaft wie in Monaco. Man muß alle Abläufe besonders gut synchronisieren, um in diesen fantastischen Rhythmus hineinzukommen. Ich glaube, eine gewisse innere Romantik motiviert mich dazu, bei diesem berühmtesten Rennen besonders gut sein zu wollen.“ Hat Mansell schließlich gewonnen? Ein gebrochener Auspuff machte auch 1987 alles zunichte. Somit bleibt das Fürstentum eine der wenigen weißen Stellen in Mansells Landkarte aller Grand Prix-Siege.



Zweimal pro Runde berührt Mansell die Leitplanke – und schabt die weißen Schriftzüge von den Reifenflanken ab!



1977 kurbelte Riccardo Patrese erstmals in Monaco. Unten: Lamborghini – einfach stierisch!



LAT ARCHIVE

Jacques Laffite Hit the road, Jacques!

So mancher junge Franzose träumt davon, mit einem Formel 1-Auto durch Monaco zu fahren, im Palace zu dinieren und auf dem Podium neben Fürst Rainier Champagner zu versprühen. Für Jacques Laffite wurde dieser Traum 1980 wahr, jedoch nicht als Sieger, sondern nur als Zweiter.

„Als ich dort 1975 zum ersten Mal fuhr, waren Glamour und Prestige noch allgegenwärtig“, sagt er. „Am Freitag gab es ein Gala-Essen, ebenso am Samstag, und nach einem Sieg gab es am Sonntag eine Riesenparty mit allen schicken und reichen Leuten.“

Nur einmal im Jahr öffnet sich Monte Carlo der Formel 1 zum Rennen. Tests sind nicht möglich. Während Laffites Ligier-Zeit diente der ähnlich

enge Kurs von Croix-en-Ternois zum testen. „Man hat eine Menge Abtrieb und benutzt eine sehr kurze Übersetzung. Es ist wohl das erste Mal im Jahr, daß man die Power seines Autos so richtig zu spüren bekommt.“

Obwohl Laffite seine Karriere 1986 beendete, ist er beim Grand Prix von Monaco noch heute mit Ligier dabei. Als Olivier Panis 1996 gewann, hatte auch er Grund zur Freude. War das ein Trost für den nie errungenen eigenen Triumph? „Nein. Ich habe mich zwar für Ligier gefreut, aber es ist nicht so wie ein eigener Sieg. Ich habe in Monaco ein Formel 3-Rennen gewonnen und wollte immer auch einen Grand Prix-Sieg. Für einen Franzosen ist das etwas ganz Besonderes.“



Nicht der wahre Jacob – Jacques Laffite hätte so gerne einmal in Monaco gewonnen

Über Berger

GP Österreich 1984

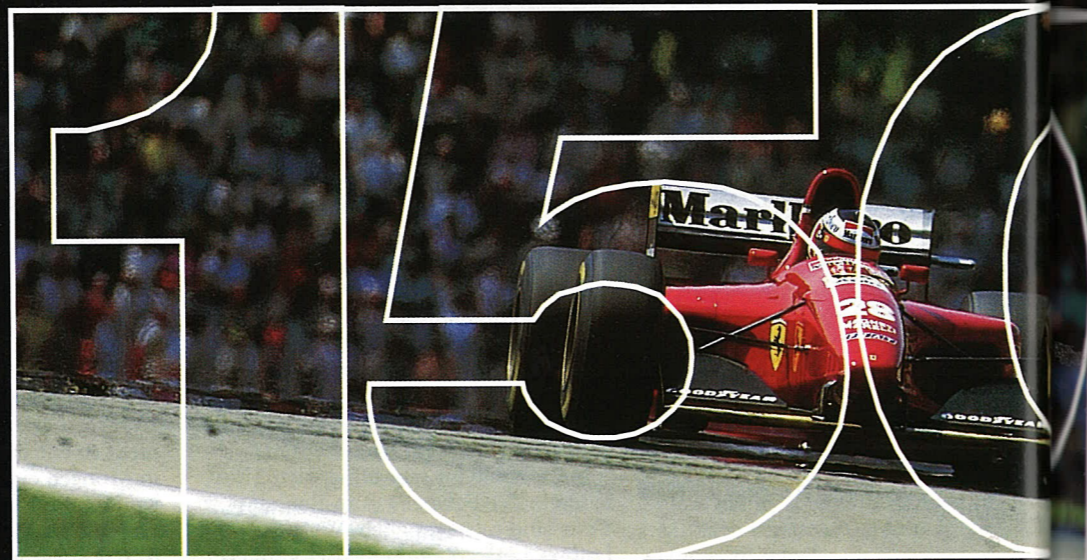


Turbo-Debüt mit Hindernissen: Im August 1984 bewegte Berger erstmals einen ATS-BMW in seiner Heimat. Wegen Getriebeproblemen im Training griff Teamkollege Manfred Winkelhock mehrfach auf Bergers Boliden zurück, denn solche nützliche Utensilien wie Ersatzgetriebe gab es bei ATS einfach nicht...

Ohne nennenswerte Trainingserfahrungen bändigte Berger das bärenstarke 1,5-Liter-Turbo-Ungetüm erstaunlich gut. Im Training 1,3 Sekunden schneller als Winkelhock, startete er von Rang 18 aus. Am Ende wurde der 24-jährige als Zwölfter gewertet, obwohl er drei Runden vor Schluß aufgeben mußte – mit Getriebedefekt...

IN IMOLA BESTRITT GERHARD BERGER SEINEN 200. GRAND PRIX. DAMIT HAT DER TIROLER EINE LEISTUNG ERBRACHT, DIE ZUVOR ERST DREI PILOTEN GELUNGEN IST

Ob die magische Schwelle des 200. Grand Prix ein gutes Omen ist, sei dahingestellt. Riccardo Patrese hat in 256 Rennen nur sechs Siege erzielt, Andrea de Cesaris in 208 Wettkämpfen keinen einzigen. Nur Nelson Piquet sticht mit 23 Siegen und drei Titeln in 204 GP deutlich hervor. Gerhard Berger triumphierte bisher neun Mal. Wir blicken auf die Jubiläumsrennen des Seniors im Feld zurück



GP San Marino 1994

Nach seiner McLaren-Zeit kehrte Gerhard Berger 1993 weder zur Scuderia zurück. Mit der aktiven Auhängung des Ferrari kam er nicht wirklich gut zurecht. Neben vielen Unfällen war ein einziger Podiumsplatz nur ein schwacher Lichtblick.

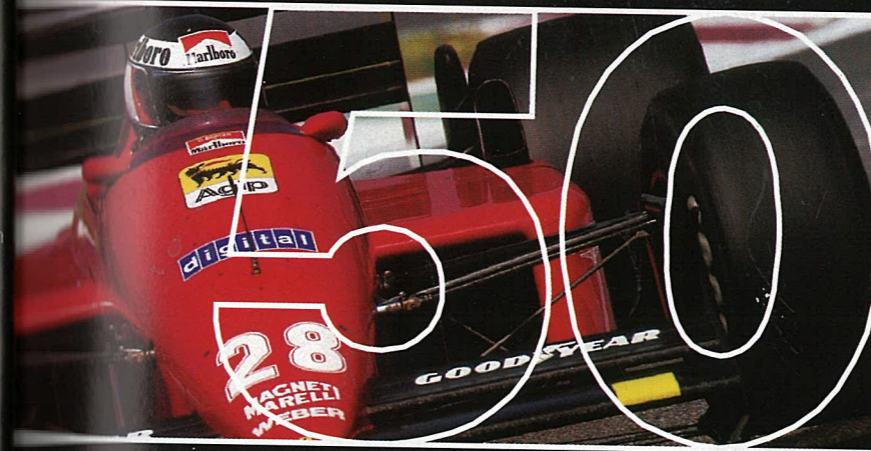
Die Saison 1994 war noch jung, als Bergers 150. Grand Prix von Unheil überschattet wurde. Während des Trainings in Imola starb Roland Ratzenberger. „Das ging mir wirklich unter die Haut“, erinnert er sich noch heute. Er selbst erlitt fünf Jahre zuvor in der Tamborello einen schweren Unfall. „In solchen Momenten überlegt man sich schon, aufzuhören“, so Berger.

Kurz nach Rennbeginn verunglückte Ayrton Senna. Nach dem Neustart führte Berger lange Zeit, wurde von Schumacher überholt, und kam schließlich mit einem defekten Unterboden an die Box. „Es ist völliger

Quatsch, daß ich wegen Konzentrationsschwierigkeiten aufgegeben hätte“, dementiert er die Presseberichte von damals.

Sennas klinischer Tod wurde erst nach dem Rennen bekanntgegeben.

GP Mexiko 1987

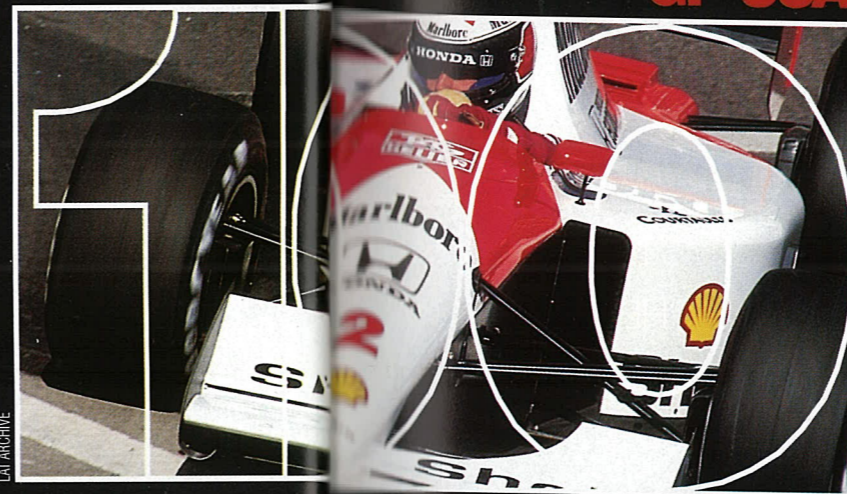


Nach einem Jahr bei Arrows und einem bei Benetton nahm Berger für 1987 ein Ferrari-Angebot an.

In Mexiko war der F1/87 auf den üblen Bodenwellen, die die Räder teilweise sogar noch im 6. Gang durchdrehen ließen, gut ausbalanciert. Berger startete von Platz zwei aus. Nachdem sich Prost und Piquet in der ersten Runde eliminiert hatten, setzte sich der Österreicher zusammen mit Boutsen vom Feld ab. Der Belgier übernahm bald die Führung, fiel aber in Runde 16 aus. Bergers Freude über die erneute Führung währte nur kurz: Fünf Umläufe später lösten sich mit einem Turbolader auch seine Träume von einer Wiederholung des Vorjahressieges in Rauch auf. Wie gewonnen, so zerronnen.

Dennoch: „Ich verbinde mit Mexiko insgesamt angenehme Erinnerungen, dort habe ich schließlich mehrfach geführt“, sagt Berger heute.

GP USA 1991



Nach seiner Ferrari-Epoche 1987 bis 1989 unterschrieb Berger einen Drei-Jahres-Kontrakt mit McLaren. Die von vielen als undankbarer Job angesehene Aufgabe, neben Ayrton Senna dienen zu müssen, nutzte der Tiroler dazu, eine persönliche Freundschaft zu dem Brasilianer zu entwickeln.

Seinen 100. Grand Prix bestritt Berger in Phoenix. „Es war ein schlechtes Rennen – das ist alles, was mir heute noch dazu einfällt“, gesteht er. Es war wirklich nicht sein Wochenende. Der neue McLaren MP4/6 war zwar größer als der MP4/5B, doch der knappe Fußraum engte den Tiroler immer noch zu sehr ein.

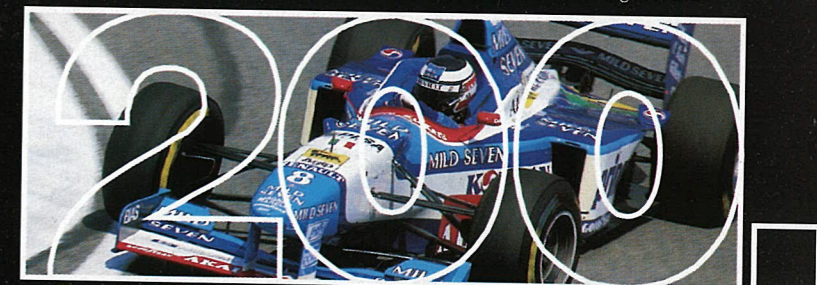
Im Training war er übervorsichtig, dann ein wenig zu ungestüm, woraufhin er sich drehte. Nur von Rang sieben aus startend, lag er bis Runde 37 an fünfter Stelle. Ein Benzindruckproblem bedeutete schließlich das Aus.


Senna gewann das Rennen beim Debüt des neuen Autos.

GP San Marino 1997

1995 ging es bei Ferrari aufwärts, und Berger hatte ein Vertrauensverhältnis zu Jean Todt entwickelt. Die Perspektive, 1996 neben Schumacher als Nummer 2 zu fahren, veranlaßte Berger allerdings dazu, Jean Alesi zum Team des amtierenden Weltmeisters zu folgen. Im Benetton-Team lief im Jahr 1 in nach Schumacher allerdings nicht mehr viel: Zwei Podiumsplätze für den Österreicher konnten kaum über sieben Ausfälle hinwegtrösten. 1997 war Berger dann einmal Vierter, einmal Zweiter und einmal Sechster.

Sein 200. Grand Prix in Imola war ausgesprochen kurz. Von Startplatz 11 aus ging Berger ins Rennen, drehte sich aber nach wenigen Runden ins Kiesbett. Mit diesem eher profanen Ende seines Jubiläums-Grand Prix rundet der 37-jährige noch eine andere persönliche Statistik ab: Bei keinem runden GP hat der Österreicher bisher alle Runden ins Ziel geschafft...






BENETTON GILT ALS EINS DER VIER TOP-TEAMS DER FORMEL 1. NOCH. DIE RESULTATE SEIT SCHUMACHERS WEGGANG SPRECHEN ALLERDINGS DAGEGEN, DASS DAS SO BLEIBT



Krisensitzung



Sorgenvolle Gesichter, unterschiedliche Meinungen – ist Benetton noch zu retten? Wie tief steckt der Karren im Dreck?



Unter der Regie von Briatore (oder war es Walkinshaw oder Schumacher?) 1995 die schnellsten Männer der Boxengasse: Die Crew von Benetton

Nach zwei Fahrerweltmeistertiteln ist man heute unfähig, zwei annähernd konkurrenzfähige Autos auf die Räder zu stellen

In der Geschichte der Formel 1 gibt es kein anderes Team, das innerhalb von achtzehn Monaten eine solch steile Talfahrt erlebt hat wie Benetton. Noch vor zwei Jahren gewann der Rennstall – mit Michael Schumacher an der Spitze – elf Rennen und beide Weltmeisterschaften. Jetzt schaffen es die beiden Piloten kaum, Punkte zu erzielen, geschweige denn, Rennen zu gewinnen. Und es gibt wenig, was für eine Verbesserung dieser Situation spricht.

Nach der sieglosen 96er Saison sieht sich das Team aufgrund der schwankenden Leistungen in diesem Jahr sogar gelegentlichem Spott ausgesetzt. Schwerwiegende Strategie- und Abstimmungsfehler werfen die Frage auf, ob Benetton überhaupt noch zu den vier Top-Teams gezählt werden darf. Alle im Team spüren den Druck. Während eines Grand Prix-Wochenendes ist es nahezu unmöglich, Mitarbeiter der technischen Abteilung zu erwischen. Alle brüten über technischen Daten – immer auf der Suche nach einer Lösung.

Die schwache Qualifikationsleistung von Melbourne, wo Gerhard Berger den zehnten und Jean Alesi den achten Startplatz erreichte, wurde auf ungenaue Abstimmung der Bodenfreiheit zurückgeführt. „Ein ausgewachsener Schlamassel“, wie Designer Nick Wirth zugibt. Trotz der Einsicht wurde diese schwache Leistung in Imola noch übertroffen, wo derselbe Fehler dafür sorgte, daß sich die Fahrer auf den Startplätzen 10 und 14 wiederfanden. Das Team, an dem sich Benetton messen muß, ist Williams, weil man dort über den gleichen Motor und über ein ähnliches Budget verfügt. Umso deprimierender für Benetton, daß bei den ersten vier Rennen der Saison ein Williams auf der Pole stand.

Vielleicht läßt sich der plötzliche Abstieg auf Schumacher zurückführen. Es scheint, als habe man ohne ihn seine Orientierung verloren. Wie Flavio Briatore wohl schon zu seinem Leidwesen eingesehen hat, können zwei Nummer 2-Fahrer – egal wie teuer – nicht den Platz von einem der größten Fahrer überhaupt ausfüllen.

„Beide, Jean und Gerhard sind schneller als Michael“, hatte Briatore im Herbst 1995 erklärt. Seitdem wur-

nem zweijährigen Aufenthalt bei Ferrari zurückkommen, einzulösen. Von den 26 Siegen des Benetton-Teams hat Schumacher 19 errungen. Das Team konzentrierte sich mit all seinen Ressourcen auf ihn, was schließlich zu zwei Fahrerweltmeistertiteln führte. Heute dagegen ist man unfähig, zwei auch nur annähernd konkurrenzfähige Autos auf die Räder zu stellen.

Williams beweist unterdessen, daß man auch ohne den besten Fahrer Rennen gewinnen kann, und zwar kontinuierlich. Das Team aus Grove hat eine sehr gute technische Abteilung und mit Patrick Head einen autokratischen Technischen Direktor, der dafür bekannt ist, Anstrengungen in die richtige Richtung zu lenken. Benetton muß dagegen seit Anfang der Saison auf die Dienste des Technischen Direktors Ross Brawn und des Designers Rory Byrne verzichten. Die führenden Köpfe hinter Schumachers Titeln 1994 und 1995 sind heute bei Ferrari. Sie wurden ersetzt durch einen Renningenieur und einen ehemaligen Teambesitzer. Pat Symonds und Nick Wirth mögen sich zwar gut verstehen, aber keiner von beiden bewegt sich auch nur annähernd im selben Universum wie Head. Noch beunruhigender dürfte für Benetton sein, daß sich unter den Technikern kein Talent befindet, das künftig in der Lage wäre, Autos zu entwerfen, sollte beispielsweise Symonds seinen Hut nehmen. Dann müßte man das Know-how einkaufen, wie schon so oft in der elfjährigen Geschichte des Teams.

Zwei der wohl angesehensten technischen Genies der Formel 1 – John Barnard und Tom Walkinshaw – haben zu unterschiedlichen Zeiten für Benetton gearbeitet, aber, frustriert durch politische Entscheidungen des anglo-italienischen Teams, seitdem neue Herausforderungen gesucht. John Barnard, erst kürzlich von Alain Prost als eines der Asse des Motorsports bezeichnet, stieß Ende 1989 zu Benetton und war Mitte 1991 bereits wieder verschwunden. Lediglich drei – noch dazu vom Glück begünstigte – Siege gehen auf sein Konto. Dem einzigen von Barnard entworfenen Benetton, dem B191, war es nicht vergönnt, seine Leistungsfähigkeit zu zeigen, da er mit italienischem Pirelli-Gummi be-

reift war. Barnards Vertrag landete noch vor dem Ende der 91er Saison im Papierkorb. In einem größeren Kontext gesehen, war Barnard für den Beginn einer

reift war. Barnards Vertrag landete noch vor dem Ende der 91er Saison im Papierkorb.

In einem größeren Kontext gesehen, war Barnard für den Beginn einer



Laut Gerhard Berger der am meisten unterschätzte Fahrer der Gegenwart: Jean Alesi

Von Benettons 26 Siegen hat Michael Schumacher 19 errungen

technischen Revolution innerhalb des Teams verantwortlich, indem er durch den Aufbau eines externen Designzentrums die technischen Ressourcen des Teams wesentlich verbesserte. „Ihre technischen Einrichtungen waren veraltet“, erinnert sich Barnard. „Aber die Leute waren ehrgeizig und wollten zum Spitzfeld aufschließen, und sie hatten beschlossen, dafür das nötige Geld zu investieren.“

Tom Walkinshaws Aufgabe war es, Barnards Job zu vollenden. Zwei Monate nach dessen Ausscheiden ließ er sich mit einer 35-prozentigen Beteiligung am Team als Technischer Berater ködern. Er bestand darauf, das ganze Unternehmen unter ein Dach zu bringen. Gemäß seinem Ruf machte er sich daran, das technische Team auf die Beine zu stellen. Er engagierte fast das komplette Personal aus dem

müßte Briatore fähig sein, das Team aus der Talfahrt herauszumanövrieren, zugleich bescheinigen ihm aber manche einen Mangel an Fachwissen.

Briatore wurde von Firmenchef Luciano Benetton mit dem Auftrag in die Formel 1 geschickt, für das Team neue Geldgeber außerhalb der Benetton-Gruppe zu finden – das gelang ihm 1988, als er Camel an Bord holte. Aber vom Sport verstand er so gut wie nichts, hatte er doch zehn Jahre damit verbracht, Benetton auf dem amerikanischen Bekleidungsmarkt zu etablieren. Aber da er sich auf der kommerziellen Seite als kompetent erwies und ein gutes Verhältnis mit Ecclestone aufbaute, fiel ihm nach und nach immer mehr Macht zu. Um nicht in die Fallen der Formel 1 zu treten, baute er um sich herum einen Stab von Managern und Beratern auf, die dem

gescheiterten F1-Team von Reynard, inklusive Chefdesigner Rory Byrne und Renningenieur Pat Symonds, und versetzte Ross Brawn aus seinem TWR-Jaguar-Sportwagenprogramm zu Benetton. Diese Leute bildeten die Pfeiler des Erfolgsteams. Sie blieben bis Ende 1996.

Ende 1994, nach Schumachers erstem Weltmeistertitel, erhielt Walkinshaw von Briatore den Auftrag, im Ligier-Team, das dieser gerade mit der Hilfe von Bernie Ecclestone übernommen hatte, eine Struktur à la Benetton aufzubauen. Benettons Zukunft lag fortan in den Händen von Briatore, der sich nun zum Geschäftsführer von Benetton Formula beförderte. Aber der Teamchef und Geschäftsführer in Personalunion machte sich etwas vor. Als Schumacher bei Ferrari unterschrieb, hätten angesichts der mangelnden Leistung des damaligen Autos bei ihm die Alarmglocken läuten müssen. Der 95er Benetton war nicht so gut wie der Williams, und es war nur Schumachers großes Talent und Brawns genialer Rennstrategie zu verdanken, daß das Team seinen ersten Konstrukteurs- und Schumacher seinen zweite Fahrertitel errang.

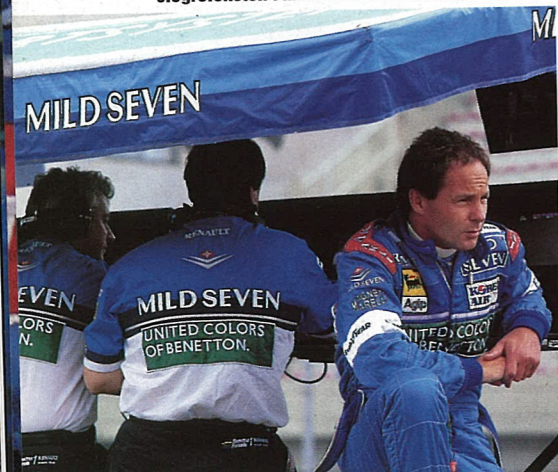
Die Entscheidung, für 1996 zwei Nummer 2-Fahrer zu verpflichten und das 95er Auto lediglich weiterzuentwickeln, kam dagegen wie ein Todesgeläut. Bis heute hat das Team den 1996 verlorenen Boden noch nicht wieder gutgemacht. Nach Walkinshaws Fortgang befinden sich die neuen Einrichtungen und der fast fertige, neue Windkanal in den Händen Unerfahrener. Clever und smart wie er ist,

Team zu Recht den Ruf einbrachten, eines der ballastbeladensten und politischsten der Formel 1 zu sein.

Viele werden sich noch an die politischen Implikationen von Schumachers Weltmeistertiteln erinnern: 1990 wurde er für zwei Rennen gesperrt und bei zwei weiteren disqualifiziert. Zu Beginn der 95er Saison kam es beim Wiegen der Piloten (das Gewicht der Fahrer wurde 1995 erstmals in die Gesamtgewicht der Autos einbezogen) zu einer lächerlichen Panne. Schumachers Gewicht wurde mit 77 Kilo registriert, aber schon 24 Stunden später brachte er bei einer Kontrolle nur noch 71,5 Kilo auf die Waage. „Ich war vor dem ersten Wiegen nicht auf der Toilette gewesen“, kommentierte Schumacher. Patrick Head rechnete damals vor, daß ein solcher Gewichtsunterschied im Laufe eines Rennens vierzehn Sekunden ausmachen würde. Wieder sah sich Benetton Betrugsvorwürfen ausgesetzt.

Kein Team bleibt für immer an der Spitze. Auch Williams wird irgendwann versagen. Man schaue sich nur McLaren an. Coulthards Sieg in Melbourne war der erste Erfolg des Teams seit Ayrton Sennas letztem Triumph 1993 in Adelaide. Aber Teamchef Ron Dennis hat weniger Grund zur Sorge. Mit dem für fünf Jahre unterzeichneten 300-Millionen-Mark-Deal mit West kann er seine Probleme mit Gelösern, indem er zum Beispiel Spitzenaerodynamiker wie Adrian Newey anheuert. Briatore hat mit Mild Seven dagegen einen leistungsgebundenen Vertrag, der dem Team in seiner derzeitigen Form nicht viel einbringt.

Einer der erfahrensten, wenn auch nicht siegreichsten Fahrer aller Zeiten: Gerhard Berger



Fragen Sie nicht. Hören Sie zu.



Ab Mai neue Länder-CDs



TME-M005P (14-cm-Farbmonitor)



TME-M005ZP



TME-M005P (12-cm-Farbmonitor)



Fernbedienung mit integrierter Tastenbeleuchtung

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

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

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

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

Navigation mit Alpine. Nichts ist klüger.

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



Wer hat den... größten?

INGLUB NATÜRLICH. DER BELIEBTESTE MANN IN DER FORMEL 1
NICHT MICHAEL SCHUMACHER, NICHT JACQUES VILLENEUVE,
NIF ODER HEINZ-HARALD, WIE EVERHARD HEBLY HERAUSFAND

Mit Sicherheit ist Michael Schumacher all seinen Kollegen um Lichtjahre voraus. Wir denken das, wir sagen und schreiben es, obwohl der amtierende Weltmeister Damon Hill heißt und der nächste Jacques Villeneuve. Schumi ist aber der beste, deshalb bekommt er am meisten Geld, die besten Sponsorendeals von Nike, Omega und sonstwem; und deshalb müsste er auch die meisten Fans haben. Beim 1. offiziellen Michael Schumacher Fan Club sind 4180 Mitglieder registriert, die eine einmalige Aufnahmegebühr von 100 Mark zahlen (da Michael nicht von der Unterstützung seiner geschätzten Fans profitieren möchte, gibt es keinen Mitgliedsbeitrag).

Ist er also der populärste Fahrer? Vergleicht man die Zahlen seines Fanclubs mit denen seiner Kollegen, dann sieht es fast so aus. Bei David Coulthards C-Force zahlen jährlich 1400 Mitglieder 25 Mark, etwas mehr als halb so viele entrichten für Johnny Herberts Fanclub 35 Mark, mit Mika Salo gehen 300 Ergebnisse durch dick und dünn, bei HHF 30 – dem Fan-

Im Vergleich zu Jos Verstappens macht sich jeder andere F1-Fanclub aus wie ein Kaffeekränzchen in Paderborn

club für Frentzen-Fans, dagegen nur 135, und Ukyo Katayama kann in Japan auf 1000 Fans bauen, die mit ihm durch dünn und dünner gehen.

Unser'n Schumi schlägt keiner... glauben seine Fans. Aber sie täuschen sich, weiß man anderswo. Denn weiter hinten in der Startaufstellung befindet sich ein früherer Teamkollege, der – wenn auch nicht Schumi selbst, so doch den Machern seines Fanclubs – bald schlaflose Nächte verursachen könnte. Ein Typ, der noch keinen Grand Prix gewonnen hat, der auch mit Sicherheit diese Saison keinen gewinnen wird. Sicher, er ist schnell, möglicherweise auch talentiert, aber er hat kein Gefühl fürs Auto, wie Jackie Oliver einst feststellte (als er sich um ein weiteres Wrack kümmern mußte).

Der Fahrer, um den es geht, gilt als Kies-Spezialist; so sehr, daß in seiner Heimat bereits Wetten abgeschlossen

werden, bei denen es darum geht, in der wievielten Runde er im nächsten Grand Prix abfliegen wird.

Und doch liebt man ihn hier. Hier, das steht für Holland. Für Holland ist er unser Mann in der Formel 1. Unser einziger Mann: Jos the Boss!

Im Vergleich zu Jos Verstappens macht sich jeder andere F1-Fanclub aus wie ein Kaffeekränzchen in Paderborn. Mit 10.000 Mitgliedern (denen der Spaß jährlich 50 Mark wert ist) ist Jos Verstappens Fanclub europaweit die größte F1-Vereinigung. Oder, wie die Macher dahinter werben, „de grootste formule1-familie van Europa“. Selbst sein Website (<http://www.verstappen.nl>) erfreut sich an GP-Wochenenden über bis zu 4000 Net-Surfer täglich.

Und das alles, obwohl – oder weil? – Hollands Rolle in der Formel 1 bislang eher unbedeutend war. Sicher, es gab den Grand Prix in Zandvoort, aber holländische F1-Piloten, inklusive Jos' Manager Huub Rothengatter, sind niemandem als Überflieger in Erinnerung geblieben. Jacky Ickx kam aus Belgien, und daher war das Interesse an der F1 in Holland jahrelang so unbedeutend wie die Ergebnisse seiner Fahrer.

Als Jos Verstappen 1994 neben Michael Schumacher debütierte, änderte sich das schlagartig. Hier hatten wir endlich einen Mann, der schnell war, jung und aggressiv. Und er fuhr für das beste Team.

An dem Tag, an dem sein Auto beim Tankstopp in Hockenheim in Flammen aufging, begann das ganze Land mit ihm zu fühlen. Und als er zwei

Wochen später das Podium bestieg, war ganz Holland aus dem Häuschen. Es war der Beginn einer neuen Ära, der Beginn einer Phase, die als der Verstappen-Effekt in die Geschichte skurriler Begebenheiten eingehen wird.

Holland wurde auf Jos aufmerksam. Und begann, mit seinen Unfällen zu rechnen. Jos hat einfach eine Pechsträhne, sonst nichts. Wartet mal ab, was abgeht, wenn die vorbei ist... glaubt man hier.

Als Briatore ihn für sein zweites F1-Jahr zu Simtek manövrierte, wußte jeder bei uns, daß das nur eine Zwischenstation sein sollte. Sein Wechsel zu Arrows, dachten wir uns, war dagegen clever und ausgefuchst. Wir waren davon überzeugt (und mancher hier ist es noch), daß er irgendwann Weltmeister wird.

Irgendwann. Eines Tages. Wenn er erstmal ein gutes Auto bekommt. Wir



Hockenheim? Mega-Demonstration? Nee, Jos Verstappen-Fans in Australië? Die Weissagung – die holländischen Fans haben's schon immer gewußt

wissen das von Jos persönlich, er hat uns mitgeteilt: Gebt mir ein gutes Auto und ich werde Weltmeister.

Doch bei Arrows traf man Ende '94 eine andere Entscheidung: Statt Jos Weltmeister werden zu lassen, holte man sich einen. Naja, immerhin hat man ihm eine Mistkarre gegeben, das kam hier also gut an. Und Walkinshaw, der 'Mann mit Vision'? Wer zum Henker ist Walkinshaw? Was glaubt eigentlich, wer er ist – unser'n Jos so schlecht zu behandeln und ihm so ein schlappe Karre hinzustellen?!

Zur Rettung kam also Tyrrell, dem Himmel sei Dank. Jos würde der Formel 1 also – seufzte ganz Holland erleichtert – erhalten bleiben. Seufzte erleichtert? Schrie man hier voller Freude! Okay, das erste Rennen versiegte nach zweieinhalb Runden im Katzenklo, aber immerhin: Holland hat seinen Mann in der Formel 1.

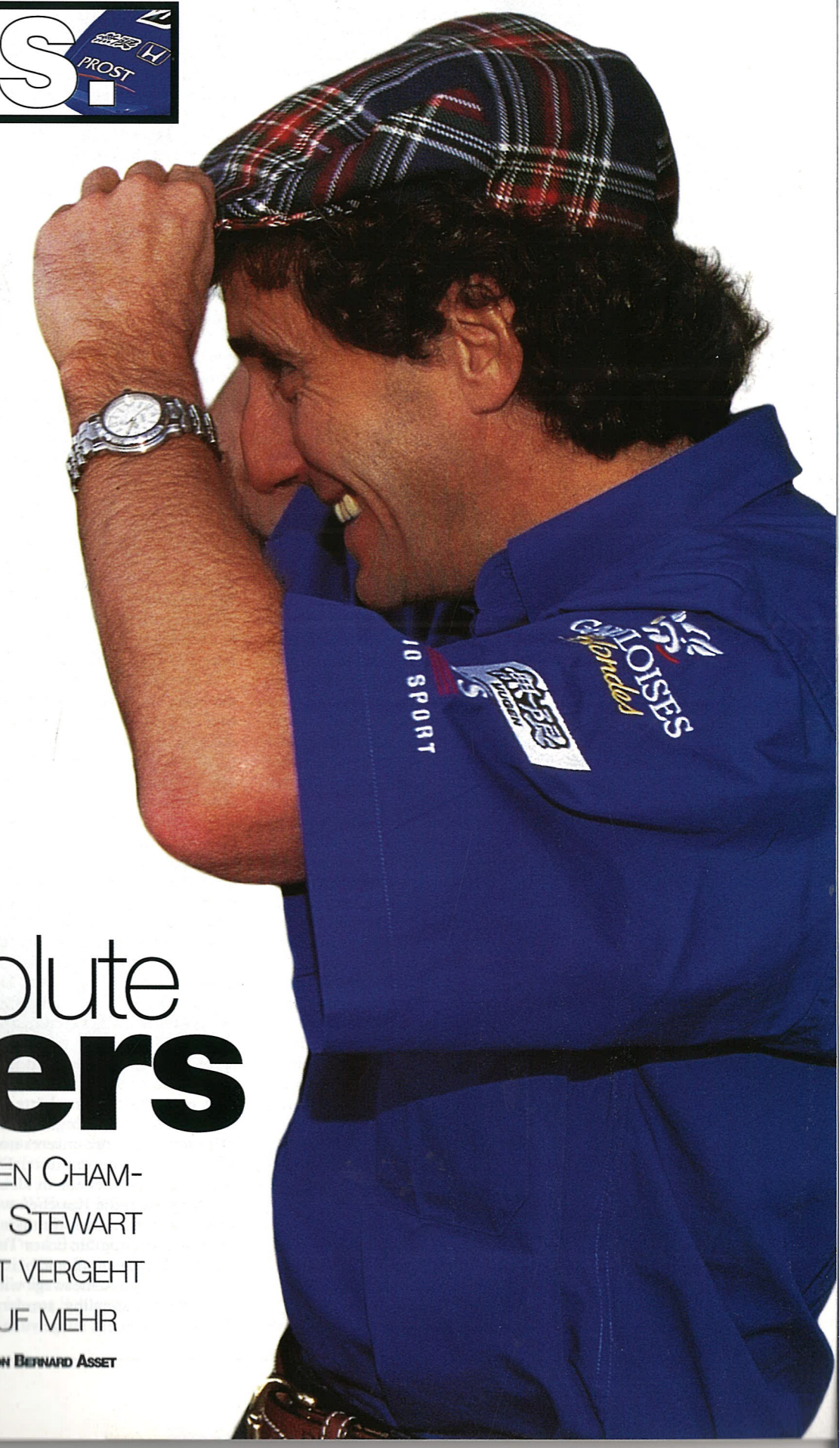
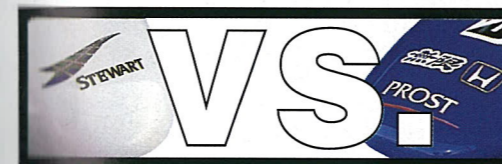


'Die spinnen, die Holländer', mag nun mancher sagen, 'Jos hat keinen Erfolg, ein schwaches Auto und keine Chance.' Aber darum geht es nicht. Jos fährt in der Formel 1, und er ist aus Holland. Er hat der Formel 1 in Holland zu einem ganz anderen Bekanntheitsgrad verholfen.

Davor ziehen wir den Hut. Und davor, daß er sich um seine Fans kümmert: Direkt nach den GP von Belgien und Deutschland kommt er zu seinem Kartcenter, wo seine Jünger und Verehrer das Rennen auf einer Großleinwand verfolgen, und wo er danach mit ihnen quatscht und fachsimpelt.

Vielleicht wird Jos Verstappen niemals ein Rennen gewinnen, er wird aber immer derjenige sein, der Holland mit einem einzigartigen F1-Fieber angesteckt hat.

Also, wer ist die Nummer 1? Ganz klar Jos. ☺



Absolute beginners

AUCH MEHRFACHEN CHAMPIONS WIE JACKIE STEWART UND ALAIN PROST VERGEHT NICHT DIE LUST AUF MEHR

TEXT VON DANIEL THOMAS, FOTOS VON BERNARD ASSET

„Wir wollten uns nicht mit Altlasten herumschlagen. Wir wollten bei Null anfangen“

JACKIE STEWART



Als zwei Männer, die ihren Ruf der Kunst verdanken, schneller als ihre Rivalen durch Kurven fahren zu können, haben Jackie Stewart und Alain Prost seitdem bewiesen, daß sie mit derselben Kunstfertigkeit auch Geradeausfahrten bewältigen, wenn es darum geht, geschäftliche Ziele zu erreichen. Beide sind heute Herr über ein eigenes GP-Team.

Der Karrieresprung vom Fahrer zum Teamchef ist nichts Neues. Jack Brabham, Bruce McLaren, Dan Gurney, John Surtees und Graham Hill sind Beispiele dafür. Wenige hatten jedoch die Vergangenheit eines Stewart oder Prost.

Stewart blickt auf 27 Siege in 99 gefahrenen Grand Prix zurück und auf drei Weltmeistertitel: 1969, 1971 und 1973. Prost gewann 51 von 199 Grand Prix (und hat damit die beste Siegquote aller Zeiten) WM-Titel holte er sich 1985, 1986, 1989 und 1993.

Der Schotte hat noch immer diesen federnden Schritt, seit jeher ein Markenzeichen wie seine Mütze, die langen Haare und die Sonnenbrille. Über seine 58 Jahre täuscht seine Fröhlichkeit spielend hinweg. Prost ist immer noch so gut in Form, daß man gut und gerne fünf Jahre von seinen 42 abziehen könnte. Beide sind heute geschäftiger als je zuvor. Aber können sie ihre Energien in Konstruktorsweltmeisterschaften umsetzen? Und wer wird schneller Erfolg haben?

Als Fahrer konnten sich beide auch mit vergleichsweise auffälligeren Zeitgenossen messen lassen: Stewart mit Jochen Rindt und Ronnie Peterson, Prost mit Gilles Villeneuve und Ayrton Senna. Der Stil der beiden war ähnlich: sauber und unauffällig und gekennzeichnet von einer Abneigung gegen hinterhältige Tricks.

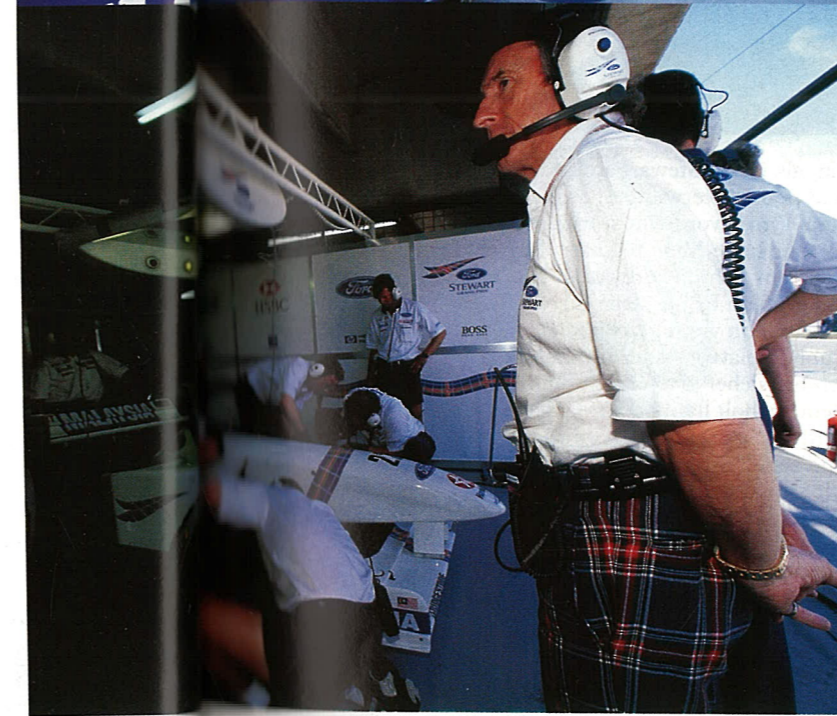
Stewart war das Paradebeispiel eines Fahrers, der sich

seines kommerziellen Werts bewußt war und sich niemals unter Wert verkaufte. Ein Mann, der seinen Dank an Rolex, das Team Elf Tyrrell, Ford, Dunlop und Goodyear schneller herunterrasselt, als unsereiner braucht, um Stewarts Stand in der Konstruktors-WM auszurechnen. Dieser Geschäftssinn hat ihm nicht nur dabei geholfen, mit seinem Sohn den Rennstall Paul Stewart Racing aufzubauen, sondern auch, ihn in Stewart Grand Prix umzuwandeln. Seine unermüdlichen Kampagnen für Ford und Bridgestone haben zu Deals geführt, die jetzt das Herzstück seines Unternehmens darstellen.

Prost ist dagegen auf Umwegen und erst nach mehrmaligen Anläufen zu seiner jetzigen Rolle gekommen. Nach seiner Suspendierung von Ferrari Ende 1991 fuhr er einige Tests für Ligier. Doch wie schon 1989 wollte ihn Guy Ligier nicht als Kapitän engagieren. Die Zwangspause 1992 verbrachte Prost als Fernsehkommentator; diesen Job nahm er auch wieder auf, nachdem er '93 im Williams seinen vierten und letzten Titel errungen hatte. 1996 arbeitete er – von Ruhelosigkeit getrieben – als Berater bei McLaren. Erst sein vierter Versuch, Kontrolle über Ligier zu erlangen, führte Anfang 1997 zur Übernahme des Teams.

Während für Prost nur die Übernahme eines existierenden Teams in Frage kam, zog es Stewart vor, von Grund auf neu zu beginnen: „Wir wollten uns nicht mit Altlasten oder Kompromissen herumschlagen. Wir wollten bei Null anfangen.“

Mit einem schon funktionierenden Unternehmen hat Prost kurzfristig die besseren Karten für die Verpflichtung eines Topfahrers. Als möglicher Kandidat für 1998 wird bereits sein ehemaliger Ferrari-Kollege Jean Alesi gehandelt. Stewart dürfte es in dieser Hinsicht etwas schwerer haben. Nach dem gescheiterten Versuch, Damon Hill zu verpflichten, erläuterte er seine Philosophie: „Wir waren nicht wirklich enttäuscht, denn eigentlich hatten wir nicht damit gerechnet, daß Damon tatsächlich zu uns kommt. Und wenn er es getan hätte, dann hätte das unsere Mechaniker und Ingenieure, die komplette Struktur unseres noch jungen Teams, enorm unter Druck gesetzt. Es ist wie bei einem kleinen Kind, bei dem die Knochen weich sind und noch wachsen müssen. Es wäre nicht richtig für unser Team gewesen.“ Die Technologie bei Stewart GP ist dagegen keineswegs wie bei einem zarten Säugling, sondern viel eher wie bei einem ausgewachsenen



Kämpfer. Der Technische Direktor, Alan Jenkins, verbrachte mehrere Monate bei Swift in Kalifornien, um Studien in deren 50%-Windkanal anzustellen. Nur Williams benutzt derzeit einen Windkanal vergleichbarer Größe (bei Ferrari und Benetton sind sie in der Planung). Der Rest begnügt sich mit einer Größe von 40% oder weniger. Ein kluger Schachzug des neuen Stewart-Teams.



Handarbeit. Zwei ehemalige Weltmeister kümmern sich seit 1997 eigenhändig um die Geschicke der nach ihnen benannten Teams. Der Helm wick dem Kopfhörer, die Vorstartheklik im Cockpit der Nervosität in der Box

Die beiden Teamchefs haben sich auch zu dem Thema Patriotismus Gedanken gemacht. Stewart hat eigens ein Schottenkaro entwerfen lassen. Aber das dient nur der Imagepflege. Beide Stewarts sind sich der kosmopolitischen Bedeutung weltweiter Partnerschaften bewußt. Prost dagegen hütet sich schon seit 1983 vor nationaler Leidenschaft, als ihn die Presse dafür kritisierte, daß er es nicht geschafft hatte, mit Renault den Titel zu holen. Er versucht daher, die Erwartungen an das französische Team einzudämmen, die unweigerlich aufkommen werden, wenn 1998 der erste Prost-Peugeot auf der Bildfläche erscheint. „Ein hundertprozentig französisches Team ist nicht unser Ziel“, stellt Prost klar.

Auch das persönliche Engagement ist auf beiden Seiten sehr hoch. Stewart hat seine Luxusbleibe am Genfer See vermietet, um gar nicht erst in Versuchung zu kommen, hin und her zu pendeln. „Es ist ein wunderschönes Haus mit allem, was ich brauche. Es gehört uns seit 1968. Aber was soll ich machen? Ich weiß, daß ich öfters hinfliegen würde, weil es einen Swimming Pool hat. Ich muß mich aber voll aufs Team konzentrieren.“

Bei Prost war es die Radfahr-Leidenschaft, die geopfert wurde. Seit 1992 ist er dem Mountain Biking verfallen. Zusammen mit dem ehemaligen Tour de France-Sieger Laurent Fignon besitzt er die Fahrradfabrik Profica. „Radfahren ist gut für die ▶

Alan Jenkins und Rubens Barrichello bringen Erfahrung in das junge Stewart GP-Team mit. Alain Prost (rechts) konnte sich ins gemachte Ligier-Nest setzen



„Als Teambesitzer übernimmt man für alles Verantwortung. Man muß einfach viel mehr berücksichtigen“

ALAIN PROST

„Nicht was das Fahren oder das Abstimmen angeht, sondern in Bezug auf meine Einstellung habe ich von Alain viel gelernt.“

Es ist Prost bereits gelungen, seinen Fahrer Olivier Panis zu hervorragenden Leistungen anzutreiben, indem er ihm zu verstehen gegeben hat, daß er ein wichtiger und geschätzter Bestandteil des Programms ist. „Alain versteht

um ein konkurrenzfähiges Team aufzubauen, braucht man eine Menge Geld. Ich betrachte das allerdings nicht als Druck.“ Trotzdem gibt er zu, daß Melbourne das wichtigste Rennen seiner Karriere war. Auch Prost fühlte sich dort besonderem Druck ausgesetzt: „Die Situation war völlig anders als früher, als ich selbst fuhr. Als Fahrer hat man ziemlich große Freiheit,

aber als Teambesitzer übernimmt man für alles Verantwortung. Man muß einfach viel mehr berücksichtigen.“ Zum Team-Management gehört auch das Führen von Menschen. Mika Häkkinen hat bei McLaren eng mit Prost zusammengearbeitet.

„Es war sehr interessant“, sagt der Finne.

Herzmuskeln und für die Beine“, schwärmt er. „Wenn ich wichtige Entscheidungen treffen muß, fahre ich manchmal zwei Stunden Fahrrad und bin anschließend ein neuer Mensch. Es befreit meinen Kopf, und ich fühle mich wie ausgewechselt.“ Aber das Radfahren steht nun hinten an.

Als sie noch Rennen fuhren, konnten Stewart und Prost sehr gut mit Druck umgehen. Heute hat jeder seine eigene Vorstellung davon. „Für unser Budget brauchen wir Marktführer wie HSBC, Bridgestone, Sanyo, Texaco und die Regierung von Malaysia“, so Stewart. „Ford hat vermutlich mehr dazu beigetragen als alle anderen, aber

Fahrer besser als jeder andere“, erzählt Panis. „Er gibt mir ein gutes Gefühl – und wir haben eine gute Beziehung.“ David Coulthard hat sowohl mit Prost als auch Stewart gearbeitet, mit dem Franzosen bei McLaren, mit dem Schotten bei Paul Stewart Racing. „In den unteren Formeln habe ich den Fahrer Alain Prost immer bewundert“, sagt er. „Mit einem solch erfahrenen Mann zusammenzuarbeiten, war fantastisch.“ Auch bei Jackie Stewart hat er viel gelernt, aber er und sein Vater hegen immer noch unangenehme Erinnerungen an einen Disput über finanzielle Belange.

Tyrrell fuhr seine größten Erfolge

ein, als Jackie Stewart am Steuer saß, und deshalb verwundert es nicht, daß Ken Tyrrell von seinem früheren Fahrer eine hohe Meinung hat. „Seit er sich vom Fahren zurückzog, hat Jackie mit großem Erfolg seine Geschäfte als Privatmann vorangetrieben. In Sachen Public Relations ist er unschlagbar. Ich bin sicher, daß er sich die richtigen Leute geholt hat und Erfolg haben wird. Er hat sehr gute Verbindungen, und sein Ruf als aufrichtiger Mensch wird ihm zugute kommen. Jeder weiß, daß er ehrlich ist und daß er das, was er verspricht, auch tut oder zumindest versucht zu tun.“

Das Wissen, die Entschlossenheit und die Integrität ist in beiden Männern vorhanden. Aber Flavio Briatore, der die Höhen und Tiefen des Renngeschäfts besser kennt als eine Armani-Westentasche, warnte kürzlich: „Am wichtigsten ist, daß man finanziell abgesichert ist, denn ohne ausreichend viel Geld geht gar nichts. Es gibt zur Zeit nur drei oder vier Teams, die wirkliche Fortschritte machen, weil sie eben das nötige Budget haben.“ Wenn das der Schlüssel zum Erfolg ist, dann haben Stewart und Prost auch hier nichts zu befürchten. Ihr größter Pluspunkt ist die Fähigkeit, die Führungsetagen internationaler Konzerne

für sich zu interessieren, auch wenn Stewart auf diesem Gebiet etwas bessere Karten haben dürfte.

Beide Männer sind extrem ambitioniert, dem erreichten Status als Motorsportlegende das Erreichen eines neuen, vielleicht höheren Ziels folgen zu lassen. Keiner der beiden macht das zum Vergnügen. Prost ist Politiker, weshalb zweierlei Meinungen über ihn existieren. Jeder, der Ayrton Senna bewundert hat, steht Prost auch heute noch mißtrauisch gegenüber. Stewarts Hang zur Pingeligkeit könnte seiner Truppe langfristig auf die Nerven gehen. Als Fahrer war Stewart der nachgiebigere Teamkollege, Prost der verschlossener. Der Franzose ist außerdem leidenschaftlicher und emotionaler und vielleicht auch leichter verwundbar, während Stewart versucht, die legendäre Ruhe zu behalten, die ihn schon als Fahrer auszeichnete. Stewart ist Stratege, Prost eher Opportunist. Stewarts Blick für Details ist noch genauso scharf wie zu der Zeit, als er mit olympischer Präzision auf Tontauben schoß.

Beide haben Unmögliches vollbracht – und wenige Schwächen. Das Wissen, das sie selbst nicht haben, kaufen sie



ein. Beide sehen das Besitzen eines Teams als Beginn eines zweiten Lebens, und sie sind nicht bereit, ihren hart erarbeiteten Ruf aufs Spiel zu setzen. Auf den ersten Blick hat Prost zunächst einmal die günstigeren Perspektiven, während Stewart über die besseren langfristigen Strukturen verfügt und einen enormen Vorsprung bei der kommerziellen Verflechtung des Unternehmens hat.

Welcher von beiden wird denn nun am ehesten einen neuen Weltmeistertitel erringen? Diese Frage ist genauso schwer zu beantworten wie die nach dem besten Fahrer aller Zeiten.

Stewart und Prost, beide werden Zeit brauchen – wahrscheinlich mehr als sie selbst glauben –, aber die Chancen stehen für beide gut. Zunächst einmal werden sie wohl daran gemessen werden, welchen Fortschritt sie in diesem Jahr machen und von welcher Position aus sie 1998 in das zweite Jahr als Teambesitzer gehen. ①



Die Sucht nach Speed

Die Formel 1-Technologie von Red Bull-Sauber Petronas ist ab sofort im Internet



Der Schlüssel zum Erfolg in der Formel 1 ist Geschwindigkeit. Geschwindigkeit ist das oberste Gebot auf der Rennstrecke ebenso wie hinter den Kulissen, in den Boxen und den Werkshallen bei jedem Grand-Prix-Team.

Das Team Red Bull-Sauber-Petronas geht mit dieser Philosophie einen Schritt weiter und hat im Internet eine interaktive Website eingerichtet. Alle Informationen zum Thema Formel 1 sind nun per Knopfdruck verfügbar.

Auf dieser Website ist alles über die Spitzentechnologie zu erfahren, die das Red Bull-Sauber-Petronas-Team in seinem Formel 1-Boliden einsetzt: Alles über die High-Tech-Aspekte ebenso wie das State-of-the-art-Design, das die Formel 1 antreibt und Grand-Prix-Fans in aller Welt fasziniert. Mit derselben Methode, mit der technische Daten während eines Rennens vom Auto direkt in die Box übermittelt werden, speist Red Bull-Sauber-Petronas die heißesten News jedes Formel 1-Rennens nonstop in die Website ein.

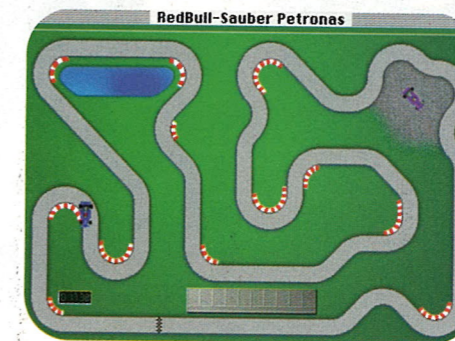
Dieser Service umfaßt genauso die Trainingszeiten und Neuigkeiten aus der Boxengasse wie auch aktuelle Berichte und Analysen nach dem Rennen von den beiden Piloten Johnny Herbert und Nicola Larini.

Schon beim ersten Anklicken auf die Red Bull-Sauber-Petronas-Website wird man in die Boxengarage eingeladen. Das Auto und seine Komponenten kann man durch bloßes Anklicken detaillierter betrachten und kennenlernen. Von dem leistungsstarken Sauber-Petronas V10-Motor bis hin zum hochmodernen Computersystem ist alles greifbar nahe – und zum Begreifen.

Selbstverständlich gibt es ein Video des C16 auf der Rennstrecke von Mugello, selbstverständlich gibt es Interviews mit den Fahrern, ein Formel 1-Spiel und Wettbewerbe, ein Gästebuch, die Möglichkeit, T-Shirts zu bestellen und und und. Was nicht jeder weiß: Sogar Stellenangebote sind auf der Red Bull-Sauber-Petronas-Website zu finden.

Neuen Technologien gegenüber immer aufgeschlossen, präsentierte das Red Bull-Sauber-Petronas-Team sogar das neue Auto im Internet. Statt in die Schweiz zu jetten, konnten Journalisten aus aller Welt an einer virtuellen Pressekonferenz mit Peter Sauber und den Fahrern teilnehmen. Wer das verpaßte, konnte sich auf einer CD-ROM über die Aktivitäten des Teams informieren. Sonst noch Fragen? Schauen Sie doch einfach mal vorbei!

Die Red Bull-Sauber-Petronas Homepage ist unter <http://www.redbull-sauber.ch> zu finden.



Oben: Die Red Bull-Sauber Petronas Internet-Homepage. Links: Das Grand Prix-Spiel im Internet. Rechts: Die virtuelle Präsentation des Autos für 1997

WELCHEN GEGENWERT
ERHALTEN DIE SPONSOREN, DIE
DAS MULTI-MILLIONEN-GESCHÄFT
FORMEL 1 MITFINANZIEREN,
FRAGT NICK BAGOT

Jackie Stewart hat Ihnen versichert, es würde funktionieren – und Sie haben ihm geglaubt. Es war nicht einfach, den Vorstand zu überzeugen, aber schließlich wurde der Sponsorenvertrag langfristig abgeschlossen. Und nun ist Ihre Chance gekommen, die Theorie auf die Probe zu stellen und den Ertrag einzufordern. Sie stehen einem mächtigen Menschen, gegenüber, von Angesicht zu Angesicht. Das ist Ihre Chance, auf dem mit diesem Industriekapitän oder Staatsoberhaupt verbundenen Markt Fuß zu fassen. Leider aber spielt Ihr Gegenüber nicht mit. Er scheint einfach kein Interesse an Ihnen zu haben.

Also entschließen Sie sich, Ihr As auszuspielen. Sie wissen, daß sich Ihr Gesprächspartner für Motorsport begeistert, und sprechen ihn auf die Formel 1 an. Beiläufig erwähnen Sie, daß Ihre Firma als Sponsor in der Formel 1

engagiert ist. Plötzlich beginnen seine Augen zu leuchten. Ja, er verfolge die Formel 1, und er kenne Jackie Stewart auch persönlich. Sie haben den Fuß in der Tür – der Zeitpunkt für Geschäfte ist reif.

Hört sich alles an wie das erste Kapitel aus Jackie Stewarts Tips für Sponsorendeals? Weit gefehlt: Es gibt in der Formel 1-Welt wirklich Beispiele für solche Episoden.

Sponsorengeld regiert die Autowelt. Mit den Investitionen werden Fahrergagen bezahlt, die Belegschaft in der Fabrik, die Zeit im Windkanal und vieles mehr. Finanzielle Beteiligung bedeutet größere Publicity: Die Sponsoren wollen etwas für ihr Geld, die Fahrer müssen ihnen für Werbeauftritte und Medienveranstaltungen zur Verfügung stehen.

Ob diese unaufhörlich fortschreitende Kommerzialisierung den Sponsoren einen entsprechenden Gegenwert liefert, läßt sich schwer sagen. Marlboro investiert bei Ferrari

wahrscheinlich etwa 130 Millionen Mark. Das Unternehmen ist wenigstens bekannt, und seine Werbemaßnahmen erzielen vielleicht sogar den gewünschten Effekt. Aber wie steht es mit Asprey, Danka, HSBC, Hype, TAG Heuer, Zepter und Mild Seven? Sie alle stecken ihre sauer verdienten Dollar in die Formel 1. Also müßte jeder wenigstens wissen, was sie produzieren, wenn man es schon nicht kauft. Bei manchen kennt man die Produkte, bei einigen nicht. TAG Heuer macht Uhren, aber wer Bitteschön sind Danka oder Hype? Und warum sind sie in der Formel 1?

Die Antworten variieren. Ein gemeinsames Argument ist jedoch sicher der enorme Bekanntheitsgrad der Formel 1. Die Grand Prix sind zu einem bedeutenden Fernsehereignis geworden. Die Zahl der Zuschauer belief sich 1996 auf nahezu 41 Milliarden (um genau zu sein: 40.992.557.185 – wobei dies natürlich nicht die Zahl der Zuschauer, sondern ▶



sogar ein Forum für die Zusammenarbeit der Sponsoren geschaffen. „Einer unserer Vorteile ist, daß wir eine große internationale Firmengruppe hinter uns haben“, so Benetton-Sponsormanager John Postlethwaite. „Benetton ist eine Gruppe mit einem Multi-Millionen-Umsatz, und die Möglichkeiten, dort Geschäfte zu machen, sind enorm.“

Etwas weiter unten im Fahrerlager ist die Situation völlig anders. Jordans Sponsorenvertrag des Londoner Sports Café beläuft sich nur auf 700.000 Mark. Nicht genug, um den Namen auf dem Auto, ja noch nicht einmal auf dem logoübersäten Briefpapier des Teams unterzubringen. Aber das ist auch nicht das Ziel. Was die Leute vom Sports Café wollen, ist das Recht, Eddie Jordans alte Autos kaufen zu können, um sie in ihrem Restaurant aufzuhängen. Aber nicht nur das. Auf den Speisekarten findet man das Jordan-Logo, und die Kellnerinnen tragen Jordan-T-Shirts. Und bald wird es vor jedem Rennen eine Live-Schaltung per Satellit zu Eddie Jordan und seinen Fahrern geben. „Es gibt nicht viele Sportarten, in denen man für sein Geld etwas erhält“, sagt James Dunning, der bei International Sports Management die Sponsorenverträge von Jordan betreut. „Es sei denn, Sie sind damit zufrieden, Tennischläger an die Decke Ihres Restaurants zu hängen. Irgendwie haben die aber nicht dieselbe Wirkung.“

Andere Unternehmen, wie Mercedes, Renault, Ford und Peugeot, springen wegen der technischen Herausforderung auf den Formel 1-Zug auf. Sie wollen durch Siege ihr Profil und ihr Image stärken. Zahllose Werbekampagnen konnten für Honda nicht das erreichen, was fünf Fahrerweltmeisterschaften zwischen 1987 und 1992 vermochten: das Unternehmen auf die Gewinnerstraße zu führen.

Und dann sind da noch die Zigarettenmultis, die schon seit dreißig Jahren ihr Geld in die Formel 1 stecken. 1968 ließ erstmals Colin Chapman seine Lotus 49 in dem leuchtenden Gelb der Marke Gold Leaf lackieren. Gerade weil die Zigarettenwerbung im Fernsehen in vielen Ländern verboten ist, ist die Formel 1 eine ideale Werbepattform für die Tabakindustrie. Dieses Jahr sind Marlboro, Mild Seven, Rothmans, Benson & Hedges, Gauloises und West in der Startaufstellung vertreten, zusammen genommen eine Investition von etwa 320 Millionen Mark. Und das ist nur die Summe, die an die Teams fließt. Hinzu kommen die Sponsorverträge mit Fahrern und begleitende Werbemaßnahmen.

Und all diese Sponsoren werden einem versichern, daß sich die Sache lohnt, denn auf weltweiter Ebene gibt es nichts, was mit der Formel 1 konkurrieren könnte, wenn es um das Verbreiten von Werbebotschaften geht.

Aber nicht alle Geschichten der Werbebranche sind Er-

folgsgeschichten. Mancher ist bei seinem Versuch, ein Stück vom F1-Kuchen abzubekommen, auch gescheitert. 1993 fuhr Alain Prost mit Sonic, dem Igel, auf der Verkleidung seines Autos. Der Sponsorendeal wurde mit dem Tamtam gefeiert, das man von einem im Geld schwimmenden Computerspielerhersteller erwarten durfte. Das Sega-Logo befand sich auf den Seitenkästen der Autos, auf Fahrerhelmen und zeitweise sogar auf den Flügeln. Aber schon ein Jahr später stieg Sega wieder aus. „Wir verdienten damals wahnsinnig viel Geld, und mit unseren Produkten lagen wir goldrichtig“, erinnert sich Mark Hartley von Sega. „Wir wollten unseren Namen auf dem Computer-Massenmarkt fest etablieren. Das Image der Formel 1 entsprach genau dem von unseren Kunden angestrebten Image – jeder in der von uns bedienten Altersgruppe wollte ein F1-Fahrer sein. Aber es hat sehr viel gekostet, und wir werden es wohl nie wieder machen. Es war schwierig, die Ausgaben zu rechtfertigen.“

Einen Ein-Jahres-Versuch hält Nigel Geach für Geldverschwendung. Geach ist Teilhaber von Sports Marketing Surveys, einer Firma, die Untersuchungen im GP-Sport durchführt und das Marketing-Potential sowohl für Sponsoren als auch für Teams bewertet. „Das Schlimmste, was einem Sponsor passieren kann, ist, nach einem Jahr wieder aussteigen zu müssen“, sagt er.

„Aber es gehen sehr viele Firmen in die Formel 1, die vom ersten Jahr an schon einen Gewinn erwarten. Ein Sponsorenvertrag sollte über ein Minimum von drei Jahren abgeschlossen werden. Das erste Jahr ist das Entwicklungsjahr, in dem man sich orientiert und eine Strategie festlegt. Im zweiten Jahr setzt man die Strategie durch, und im dritten erntet man die Früchte. Statt ein Jahr lang so viel Geld wie möglich zu investieren, sollte man mit weniger einsteigen und dafür länger bleiben.“

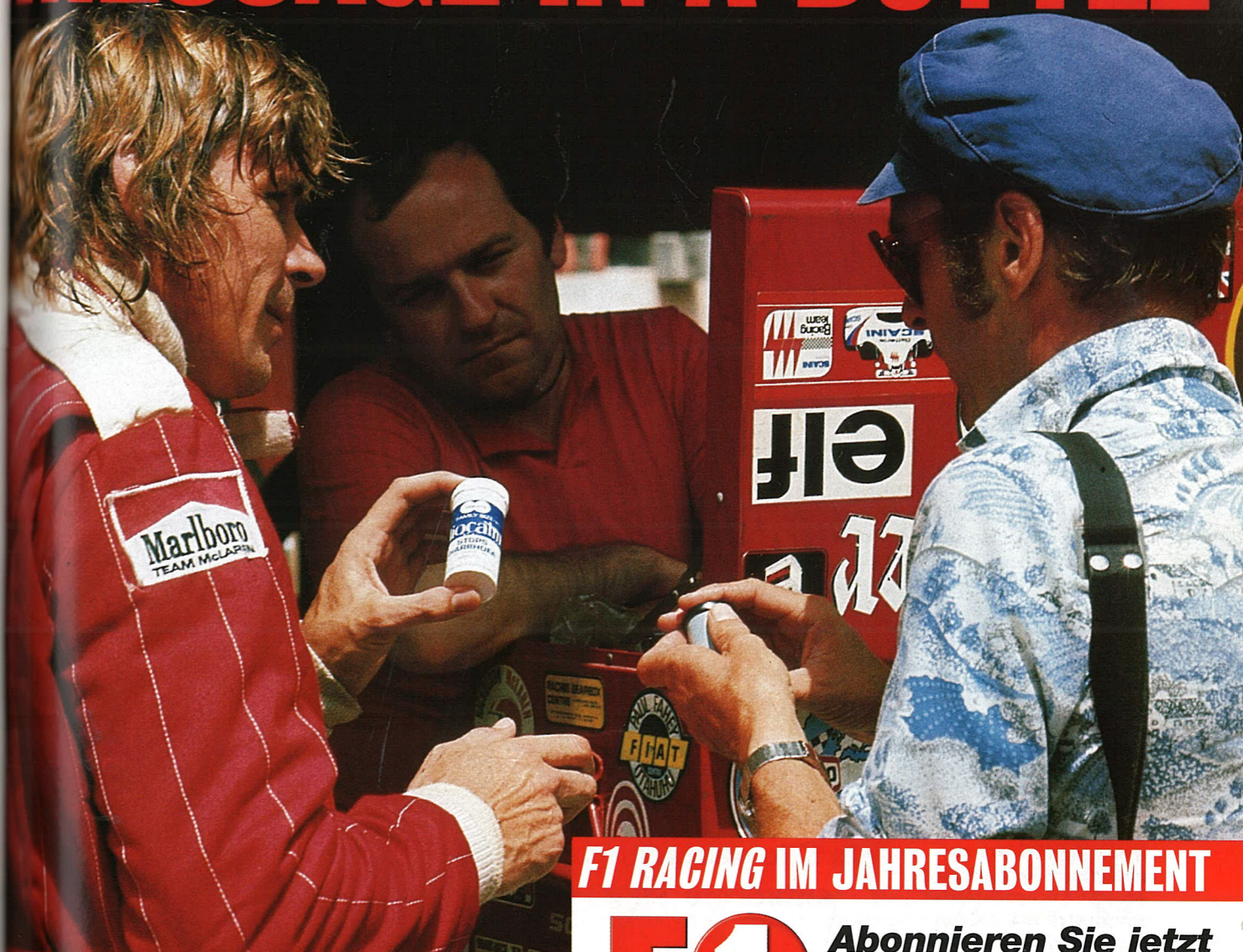
Danka, HSBC und Mild Seven stecken Millionen in die Formel 1. Also müßte jeder wenigstens wissen, was sie produzieren

sponsoren nur mit millionenschweren Mehrjahres-Verträgen in den Grand Prix-Sport ein. Hinzu kommen oftmals weitere Millionensummen, um den Sponsorendeal zu bewerben und andere Vermarktungsmaßnahmen zu finanzieren.

Außer um Werbung geht es solchen Sponsoren vor allem darum, neue Märkte und potentielle Kunden auszumachen. Aus diesem Grund sind die Sponsormanager solcher Unternehmen bei jedem Grand Prix dabei: Nicht, um die Schumachers von Nahem zu beobachten, sondern um Vorstände und Geschäftsführer aller mit der Formel 1 assoziierten Firmen kennenzulernen. Branchenkenner gehen davon aus, daß eine Größe wie beispielsweise Jackie Stewart imstande sind, Kontakte zu vermitteln und damit Türen zu öffnen, die es einem Sponsor erlauben, ein Vielfaches seiner F1-Investitionen zurückzuerhalten. Und wenn es sich nicht wirklich ausbezahlt macht, hat man immer noch das Privileg genossen, die Formel 1 ganz nah zu erleben. ①



MESSAGE IN A BOTTLE



DER WEG VON UNSERER ALLERERSTEN AUSGABE (ZWEI DIN-A16-SEITEN DICK) BIS HEUTE WAR EIN LANGER. DER WEG ZUM ABO IST KURZ.

12 AUSGABEN FÜR DM 80,-

24-HOTLINE 07132/95 92 05 (Fax: 07132/959209)

Der LeserClub, Postfach 11 12 08, 60047 Frankfurt

F1 RACING IM JAHRESABONNEMENT



Abonnieren Sie jetzt für nur DM 80,-

RACING JA, ICH NEHME IHR ANGEBOIT 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 Bankleitzug 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 _____

Manfred Oettinger

MIT LEIB UND SEELE HOSPITALITY-CHEF BEI ARROWS

Wie man vom gelernten Metzger, umgeschulten Versicherungskaufmann und nebenberuflichen Streckenposten zu einem der dienstältesten Hospitality-Chefs der Formel 1 wird, dafür ist Manfred Oettinger das beste Beispiel. Der 50-jährige Deutsche aus Östringen, den alle schlicht Manni nennen, sorgt seit fast zwanzig Jahren für das leibliche Wohl der Arrows-Mitarbeiter.

Anfangen hat alles 1977, als er in Hockenheim über einen befreundeten Sportwagenfahrer mit Warsteiner in Verbindung kam. Als der deutsche Bierbrauer 1978 auch als Sponsor des neu gegründeten Arrows-Teams auftrat, öffnete sich für Oettinger die Tür zur Formel 1. „Damals war alles neu für mich“, erzählt er. „Ich weiß noch genau, wie ich 1978 in Monaco zum Surtees-Zelt hinübergelaufen bin und Diana und Stuart Spires, die ja heute bei Ford die Hospitality machen, mit Händen und Füßen um einen Dosenöffner und eine Schere gebeten habe.“

Heute beherrscht er die englische Sprache genauso wie sein Geschäft, das darin besteht, die Verpflegung der sechzig Teammitglieder und einer manchmal genauso großen Zahl von Gästen sicherzustellen. Oettinger ist Organisator, Einkäufer, Manager und Koch zugleich. Während er bei den europäischen Grand Prix auf seinen eigenen Hospitality-Truck mit einer Profiküche im Wert von 200.000 Mark zurückgreifen kann, müssen er, sein Küchenchef und die Hostess sich bei den Überseerennen mit einer Fläche von 8,5 Quadratmetern begnügen. „Wie in der Steinzeit“, amüsiert er sich. „Da stehen wir uns oft gegenseitig auf den Füßen.“

Alles, was er von zu Hause nach Übersee mitnimmt, paßt in eine 1,80 x 1 x 1 Meter große Box: eine Espressomaschine, Teebeutel und Lebensmittel, die es vor Ort nicht gibt, vor allem ganz spezielle englische Saucen. Geschirr und Besteck müssen bei einem Luftfrachtpreis von 125,- Mark pro Kilo zu Hause bleiben und werden vor Ort geliehen.

In zwanzig Jahren Arrows hat Oettinger schon so manches erlebt. Am lebhaftesten ist ihm der italienische Fahrer Siegfried Stohr in Erinnerung, der die Angewohnheit hatte, jeden Morgen ein Kilo geschälte und entkernte Trauben zu essen. „Ich hätte ihn dafür umbringen können“, gesteht Oettinger, „meine Küchenhilfe war dadurch zwei Stunden lahmgelegt.“ Da hat er es mit Damon Hill schon einfacher. Der neue Weltmeister ißt am liebsten Obstsalat und Spaghetti mit wenig Tomatensauce. Und der neue Teambesitzer, Tom Walkinshaw, schaut mit Vorliebe in Oettingers Suppentopf. „Manchmal koche ich so richtige deutsche Hausmannskostsuppen nach Rezepten, die mir meine Mutter beigebracht hat. Davon ißt er dann gleich drei Teller.“ Und sein eigenes Leibgericht? „Englisches Frühstück mit allem Drum und Dran.“

„Siegfried Stohr wollte jeden Morgen ein Kilo geschälte und entkernte Trauben“



DARREN HEATH

Denken beim lenken

'STEUER(N) MIT KÖPFCHEN' HEISST DIE DEVISE IM MODERNEN RENNAUTO



„Daß wir mit den Armen lenken und den Füßen Gas geben und bremsen, ist nur ein historischer Zufall“

Gäbe es eine Patentlösung, um ein Formel 1-Auto zu bauen, dem die Fahrer blind vertrauen würden, dann würde jedes Team all seine Investitionen in eine solche Konstruktion stecken. Weshalb? Weil es eine altbekannte Tatsache ist, daß auch der schnellste Monoposto keinen Siegländen wird, wenn sich sein Fahrer darin nicht wohl fühlt.

Eine Möglichkeit, das menschliche Vertrauen in die Maschine zu festigen, besteht darin, dem Fahrer die besten Kontrollinstrumente der Welt in die Hand zu geben.

Das Lenkrad und das Gaspedal sind am allerwichtigsten. Natürlich ist auch das Bremssystem maßgeblich für das Vertrauen des Fahrers, doch wenn die Verzögerung gut ist, sind die meisten bereits zufriedengestellt. Die Lenkung aber ist

vielen Fahrern heilig, und die Wünsche zur Lenkcharakteristik variieren beträchtlich. So konnte eine Lenkung für Jody Scheckter nie zu schwergängig sein, denn er war stark wie ein Ochse. Auch Nigel Mansell kämpfte gerne gegen die urgewaltige Schwergängigkeit seiner Maschine an. Ein Leichtgewicht wie Ukyo Katayama hingegen möchte möglichst locker kurbeln, weil er sonst die schnellen und großen Lenkausschläge in engen Biegungen nicht bewältigen kann.

Aus diesem Grund gab es in den vergangenen Jahren in der Formel 1 einen Trend zur Servolenkung, doch bei Tyrrell kommen wir inzwischen wieder davon ab. Einerseits glauben wir, daß wir auch so die gewünschten Ergebnisse erzielen, und zum anderen wollen wir keine Motorleistung an die Servopumpe verlieren. Ich würde daher den Nutzen der Servolenkung bezweifeln.

Einmal davon abgesehen, daß man mit ihnen das Auto lenkt, erfüllen Lenkräder inzwischen noch ganz andere Funktionen. Fast alles, was der Fahrer häufig bedienen muß, ist inzwischen am Steuer untergebracht. Die meisten Hersteller haben aber trotzdem viele andere Hebel und Schalter auf den bisweilen etwas kompliziert anmutenden Instrumententrägern gelassen. Das sind im wesentlichen die seltener genutzten Funktionen wie das Rücklicht, die Bremskraftverteilung und der Hauptschalter.

Hinter jedem Lenkrad sind die Betätigungshebel für die Kupplung und die Gangschaltung. Ein paar Fahrer – meistens die älteren – wollen sicherheitshalber immer noch ein konventionelles Kupplungspedal. Die Schalter auf dem Lenkrad sind von Team zu Team verschieden. Im allgemeinen dienen sie den Funktionen Sprechfunk, Gaspedalcharakteristik, Leerlauf und Tempokontrolle in der Boxengasse. Die meisten Teams

haben außerdem einen Knopf, um beim Schalten mehrere Gänge zu überspringen, vom sechsten in den zweiten zum Beispiel, je nach Strecke.

Digitalanzeigen bereiten die wichtigsten Daten auf, wobei heute Rundenzeiten und Rennpositionen wichtiger sind als traditionelle Motordaten. Drehzahlmesser sind unwichtig geworden, denn die Fahrer ver-

lassen sich auf die Schaltanzeigen, die auch die Onboard-Kamera zeigt. Immer seltener sieht man Instrumente für Öl- und ähnliches, obwohl einige Fahrer noch immer Wert darauf legen, weil sie an diese Anzeigen gewöhnt sind.

Die Teams möchten die Rennfahrer nicht mit Daten überfüttern, denn es bleibt kaum Zeit, sie abzulesen. Und die Motoringenieure sehen dank der Telemetrie sowieso viel eher als der Fahrer, wenn es dem Motor schlecht geht.

In den vergangenen Jahren wurden unzählige Arbeitsstunden in die Entwicklung des Gaspedals investiert. In allen Autos sind „fly-by-wire“-Systeme installiert, die zum Motor keine physikalische Verbindung mehr besitzen. Dadurch müssen die Gaspedalbewegungen nicht mehr unbedingt linear zu den Motordrehzahlen verlaufen.

Fast alle Teams programmieren mehrere Gaspedalcharakteristika vor: Eine für den allgemeinen Rennbetrieb, eine für Regenrennen (mit sanftem Krafteinsatz) und eine spezielle Einstellung zum Anfahren. Ich werde natürlich keine Geheimnisse preisgeben, aber man könnte sich vorstellen, daß der Motor bei der Berührung des Gaspedals eine ideale Drehzahl wählt und sie beibehält, bis das Auto startet.

Für Strecken, die – wie etwa Hockenheim – viel Leistung erfordern, ließe sich eine Einstellung entwickeln, bei der der Motor seiner Idealeistung schneller näherkommt, als der Fahrer das Gaspedal durchtreten kann. Je besser ein Fahrer ist, desto kreativer können die Programme sein, die man für ihn entwickelt.

Formel 1-Fahrer sind wirklich die besten Autofahrer der Welt. Selbst wenn sich ein Hinterbänkler in die Formel 1 einkauft und zum Opfer des Gespöts wird, so muß er doch fahren können. Er mag zwar nicht der Schnellste im Feld sein, aber er ist allemal gut genug, um Leute wie mich binnen vier Umläufen zu überrunden. In gewisser Hinsicht ähneln F1-Fahrer vollendeten Violinisten: Gibt man ihnen ein besseres Instrument, so machen sie bessere Musik.

Ein ums andere Mal bin ich davon überrascht, wie schnell die Fahrer mit neuen Technologien zurechtkommen. Selbst absolute Neueinsteiger bedienen ihr Arbeitsgerät schon nach kurzer Zeit so, als hätten sie es erfunden.

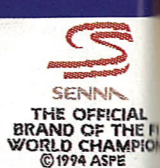
Diese Anpassungsfähigkeit ist wichtig, denn die Bedienung wird künftig ganz anders sein. Daß wir mit den Armen lenken und mit unseren Füßen Gas geben und bremsen, ist schließlich nur ein historischer Zufall. Es gilt als bewiesen, daß die vom Gehirn ausgesandten Befehle die Hände schneller erreichen als die Füße. Wäre also nicht ein Brems- und Beschleunigungssystem denkbar, das darauf reagiert, wie fest man auf den Lenkradkranz drückt? Oder eine Kupplung zum Anfahren, die vom Augenlid des Fahrers betätigt wird? Dadurch könnten Reaktionszeiten verkürzt und Rennen gewonnen werden.

Ein Team, das solche Ideen als erstes umsetzen will, mußte ein gewaltiges Budget besitzen, um die neuen Techniken zunächst gründlich zu erforschen. Aber eines Tages könnten sie Realität werden. Die Möglichkeiten sind vielfältig. ❶



Armaturenbreiter, die die Welt bedeuten: Zum bühnenreifen Auftritt in der Formel 1-Weltmeisterschaft gehören komplexe Cockpits mit State-of-the-art-Technik

Fan-boutique



exclusive mailorder by PPM



NEW

senna forever

DAS ORIGINAL

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

DM 39,90



CAP

blau/weiß eingesticktem Emblem individuell größenverstellbar
Best.-Nr. 372030

DM 39,90



CAP

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

DM 39,90

SENNA-F1-MODELL

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

ab DM 39,90



T-SHIRT

für Kinder, weiß, mit Frontdruckmotiv, 100% Baumwolle.

Größe 116/122 Best.-Nr. 370045
Größe 128/134 Best.-Nr. 370046
Größe 140/146 Best.-Nr. 370047

DM 29,90



COACHJACKE

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

DM 198,90

T-SHIRT

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

DM 49,90



Fan-boutique



new racing look

RALF SCHUMACHER CAP

gelb, das offizielle Sponsoren-Cap von Ralf Schumacher Best.-Nr. 052000

DM 39,90



T-SHIRT

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



DM 39,90

SUNGLASSES

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

POLO SHIRT

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



DM 89,90



je DM 39,90

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



RALF SCHUMACHER SCHAL

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

DM 34,90

GLÄSER-SET

mit Motiv Ralf Schumacher. Best.-Nr. 055510

DM 12,90



DM 14,90

TASSE

mit Motiv Ralf Schumacher. Best.-Nr. 055500



BADETUCH

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

DM 59,90

KINDER T-SHIRT

gelb, 100% Baumwolle, mit Druckmotiv.
Größe 116/122 Best.-Nr. 050165
Größe 128/134 Best.-Nr. 050166
Größe 140/146 Best.-Nr. 050167
Größe 152/158 Best.-Nr. 050168

DM 34,90



BAHNE DM 34,90
Größe ca. 100 x 140 cm, Material Polyester, extrem reißfest. Best.-Nr. 053810

Bestell-Hotline
0180-5255858
Fax-Hotline 0711-90012-90, -91, -92

Bestell-Hotline
0180-5255858
Fax-Hotline 0711-90012-90, -91, -92

4. LAUF, 27. April
GRAND PRIX VON SAN MARINO

5. LAUF, 11. Mai
GRAND PRIX VON MONACO

GOODYEAR

WIE VOR DER SAISON ANGEKÜNDIGT, GRIF FRENTZEN IN IMOLA IN DEN WM-KAMPF EIN. IN MONACO BE- ENDETE ER VILLENEUVES ABON- NEMENT AUF DIE POLE-POSITION, DOCH SCHUMACHER ENTSCIED DAS REGENRENNEN IM FÜRSTENTUM

FAHRER-WELTMEISTERSCHAFT

1.	MICHAEL SCHUMACHER	24 PUNKTE
2.	JACQUES VILLENEUVE	20 PUNKTE
3.	EDDIE IRVINE	14 PUNKTE
4.	DAVID COULTHARD	10 PUNKTE
4.	GERHARD BERGER	10 PUNKTE
4.	MIKA HÄKKINEN	10 PUNKTE
4.	HEINZ-HARALD FRENTZEN	10 PUNKTE
8.	OLIVIER PANIS	9 PUNKTE
9.	RUBENS BARRICHELLO	6 PUNKTE
10.	RALF SCHUMACHER	4 PUNKTE
10.	GIANCARLO FISICHELLA	4 PUNKTE
12.	JOHNNY HERBERT	3 PUNKTE
12.	JEAN ALESI	3 PUNKTE
14.	MIKA SALO	2 PUNKTE
15.	NICOLA LARINI	1 PUNKT

KONSTRUKTEURS-WM

1.	FERRARI	38 PUNKTE
2.	WILLIAMS-RENAULT	30 PUNKTE
3.	MCLAREN-MERCEDES	20 PUNKTE
4.	BENETTON-RENAULT	13 PUNKTE
5.	PROST-MUGEN HONDA	9 PUNKTE
6.	JORDAN-PEUGEOT	8 PUNKTE
7.	STEWART-FORD	6 PUNKTE
8.	SAUBER-PETRONAS	4 PUNKTE
9.	TYRRELL-FORD	2 PUNKTE

GRAND PRIX MONACO



DARRELL HEATH

Passione e potenza

DARAUF HABEN VIELE SEHR LANGE GEHOFFT: EIN DEUTSCHER DOPPELSIEG BEIM EUROPA-AUFTAKT DER FORMEL 1

Alles was dazugehört, einen Grand Prix zu gewinnen, läßt sich im Italienischen in zwei Wörtern auf den Punkt bringen: *passione e potenza* – die Leidenschaft und die Kraft. Die Spruchbänder mit dem Slogan eines Mineralölherstellers, die sämtliche Straßenlaternen von Imola schmücken, können auch Heinz-Harald Frentzen und Michael Schumacher auf ihrem Weg ins Autodromo Enzo e Dino Ferrari unmöglich übersehen haben. Mit ihrem Doppelsieg beim Großen Preis von San Marino haben sie die schnöde Theorie kraftvoll und leidenschaftlich in eine begeisternde Praxis umgesetzt.

Ein für alle Mal: Es ist nur ein böses Gerücht, daß San Marino nur mit dem Briefmarkenhandel Staat macht. Immerhin darf die Zwergnation die Formel 1 zu ihrem Europa-Auftakt begrüßen. Für ehrenvolle Aufgaben dieser Art halten sich die 24.000 Einwohner einen Sportminister namens Augusto Casali – auch wenn der Große Preis auf italienischem Hoheitsgebiet ausgetragen wird. Blau-weiß, die Farben San Marinos, finden sich allerdings nur an offizieller Stätte – und in der Box von Williams-Renault. In der Emilia Romagna herrschen seit Don Camillo und Peppone Schwarz und Rot vor. Kleine Ergänzung nach dem letzten April-Wochenende: Die Schmuckfarbe der Sieger ist Schwarz-rot-gold, wengleich der frischgebackene Sieger eine nachvollziehbare Abneigung gegen diese Art von Chauvinismus hegt. Aber hätte ausgerechnet er auf den Sieg verzichten sollen?

Der Beginn der 'europäischen Saison' ist traditionell der Anlaß zur Neuorientierung. Die Klippen in Übersee sind vorerst umschiff. Nichts gegen die Strecken in Melbourne, Interlagos und Buenos Aires, aber dort hat meist der schmutzige und rutschige Pistenbelag die Rundenzeiten diktiert. Besonders die unerfahrenen Piloten mußten extra vorsichtig fahren; die richtige Abstimmung finden, war ein Glücksspiel. Unter bekannten Rahmenbedingungen läßt sich unbeschwerter Gas geben. So hätte Michael Schumacher beim Ferrari-Heimspiel gern den neuen Zehnzylinder vom Typ 046/2 eingesetzt, der ein bis zwei Prozent mehr Leistung verspricht. Aus „Sicherheitsgründen“ sollte ihm das aber nur im Training vergönnt sein. ▶



Beim 52. Anlauf Gold: Frentzen betritt in Italien zum zweiten Mal das F1-Treppchen





„Heute ist das passiert, was sich viele erhofft haben. Heinz-Harald hat Bewe-

gung in die Formel 1 gebracht“

MICHAEL SCHUMACHER



Auch Gerhard Berger wähnt eine neue Zukunft. Bei genauerem Betrachten der Rennfahrerstatue, die ihm anlässlich seines 200. Grand Prix von Bernie Ecclestone überreicht wird, findet er an der Stelle, wo das Herz ist, ein Türchen; zum Vorschein kommt darunter ein kleiner Pokal mit der Inschrift: „Auf die nächsten 200.“ Das gute am Jubiläum, befindet der Tiroler, sei nicht die Zahl an sich: „Sondern, daß ich noch hier bin“. Minuten zuvor wurde jenseits der Tamborello-Kurve ein Mahnmahl für die Ewigkeit enthüllt, ein Denkmal für Ayrton Senna. Vielleicht auch deshalb geht der 37 Jahre alte Berger so hart mit der jüngeren Rennfahrergeneration – in Person des 25jährigen Jacques Villeneuve – ins Gericht. Der Kanadier, dem die Formel 1 heute schon zu langsam ist, hatte erneut die Einbremsversuche der FIA-Funktionäre für '98 heftig kritisiert. „Seine Ansichten sind für mich nicht nachvollziehbar. Ich habe kein Verständnis dafür, wenn es in der Formel 1 nur darum gehen soll, mehr Mut zu zeigen.“

Die Weltmotorsportbehörde will mit schmaleren Autos und Profireifen die Rennwagen langsamer und damit vermeintlich sicherer machen sowie Überholmanöver fördern. Auch Michael Schumacher, einer der Sprecher der Fahrer-gewerkschaft, vermutet: „Prozentual dürfte es dabei mehr um die Show als um die Sicherheit gehen.“ Aus der Befürchtung heraus, daß es dann nicht mehr so sehr auf fahrerische Qualität ankomme, favorisiert er schrittweise, durchdachte Änderungen der Technik.

Gefahren wird in Imola dann auch noch. Und wie. Was die Schlagzeilendichter von Deutschlands größter Boulevardzeitung („Tag der Deutschen“) frohlocken läßt. Wäre das Qualifikationstraining zum Großen Preis von San Marino nach einer halben Stunde beendet gewesen, hätte die



Schnell, aber nicht schnell genug: Schumachers Tankstopp verhalf Frenzten zu dem nötigen Vorsprung, mit dem er sich vor den Kerpener setzen konnte

Reihenfolge an der Spitze gelaute: Frenzten und die beiden Schumacher. Aber die Sitzung dauert sechzig Minuten, und danach heißt der Trainingsschnellste – wie in allen bisherigen Rennen diese Saison – Jacques Villeneuve. Frenzten hat am Ende einen Rückstand von nur drei Zehnteln, aber einen ebenso großen Vorsprung auf Schumacher im Ferrari – und kündigt mit seinem Platz in der ersten Reihe einen Befreiungsschlag an. „Hier beginnt die Saison für mich erst richtig.“

Wie wahr. „Mein Auto fühlt sich einfach besser an“, erklärt der Mönchengladbacher. „Wir haben schon in Argentinien die Abstimmung geändert und einen Schritt in die richtige Richtung gemacht.“ Fast reicht es für Frenzten noch zur Pole Position, doch in seiner allerletzten, allerschnellsten Runde steht Shinji Nakano liegengeliebener Prost auf der Piste. Für beide Williams-Piloten hatten die Bestzeiten noch ein sportpolitisches Nachspiel: sie werden wegen Ignorierens der gelben Flagge für je ein Rennen gesperrt. Schreck, laß nach – der Vollzug ist für zwei Rennen zur Bewährung ausgesetzt.

Vor der Stunde der Wahrheit in Imola gibt sich der sonst so erfrischend lockere Frenzten reserviert. Die Frage, ob die Angst vor neuerlichen Defekten im Hinterkopf mitfahre, verhält unbeantwortet: „Das möchte ich nicht sagen, es könnte falsch verstanden werden.“ Der Daueroptimist also plötzlich mißtrauischer. Der Hinweis, daß es einem Senna

oder Hill anfänglich kaum anders ergangen ist, ist nur ein schwacher Trost. Beistand leistet ausgerechnet der alte Rivale Michael Schumacher: „Ich wüßte nicht, warum Heinz-Harald langsamer sein sollte als Jacques Villeneuve.“

Das Rennen liefert die Bestätigung. Die Regenwolken, die rund um die Bridgestone-Transporter freudig begrüßt werden, verziehen sich zum Start, der – völlig überraschend für diese Saison – ohne Karambolage abgeht. Jacques Villeneuve prescht davon, dahinter fädeln sich Michael Schumacher, Heinz-Harald Frenzten und Ralf Schumacher ein. Frenzten übt, offenbar durch das Lob zusätzlich angespornt, mächtig Druck auf Schumacher aus. In der zwölften Runde, auf dem steilen Stück die Rivazza hinunter, trennt die beiden nur noch der Hauch eines Millimeters. Nach achtzehn Runden wird das deutsche Verfolgerfeld dezimiert – Ralf Schumachers Jordan verabschiedet sich mit einem Antriebswellenschaden. Der Pilot nimmt es gelassen: „Schade, es hätte wieder fürs Treppchen reichen können.“ Er befindet sich in guter Gesellschaft, zuvor haben schon Berger und Damon Hill den Dienst quittiert.

Die spannendste Phase des Rennens spielt sich zwischen der 24. und 27. Runde ab. Nachdem Frenzten so klug und benzinsparend fährt, verwerfen die Williams-Startegen den Plan, ihn als ersten reinzuwinkeln. Als Schumacher in die Box abbiegt, begreift Frenzten, daß er mit einer schnellen Runde viel Boden gutmachen kann. Dann muß Villeneuve zum tanken. Frenzten verstärkt den Druck aufs Gaspedal. Schließlich rast auch er zum Stopp. Die Zuschauer an der Geraden halten den Atem an, zählen leise die Sekunden mit – dann entwischt Frenzten Bruchteile vor Schumacher wieder auf die Piste. Erneut findet das entscheidende Überholmanöver eines Rennens in der Boxengasse statt.

Im Cockpit des Führenden wechseln sich fortan die bange Fragen über Boxenfunk („Halten die Bremsen?“) mit motivierenden Selbstgesprächen („Diese Führung gibst du nicht mehr so schnell her“) ab. Der Fahrer hält durch, sein Williams-Renault auch – das ist ausschlaggebend. Das Weltmeister-Auto ist der Konkurrenz zwar immer noch überlegen, aber nicht mehr ganz so zuverlässig; was Jacques Villeneuve mit defekter Schaltung in Runde 41 bestätigt.

Im erbitterten, aber fairen Duell mit Schumacher rettet Frenzten den Sieg ins Ziel; es ist etwas mehr als eine Sekunde, die die beiden trennt. Ebenso spannend tobt der Kampf um Platz 5. Jean Alesi muß Mika Häkkinen in Schach halten, der nach einem Motorschaden am Auto von David Coulthard allein die Ehre von McLaren-Mercedes zu verteidigen hat.

Obwohl die Silberpfeile im Rennen weit besser aussehen als im Training, kommt der flotte Finne nicht vorbei. Die beiden Kampfhähne rasen innerhalb von vier Hundertsteln hintereinander über die Ziellinie. Nicht ganz so aufregend geht es um Rang drei und vier, doch die Tifosi sind trotzdem aus dem Häuschen. Eddie Irvine fährt zum zweiten Mal in Folge mit dem Ferrari aufs Podium, dahinter beweist der junge Giancarlo Fisichella, daß er Schumacher vom Talent in nichts nachsteht. Der Jordan-Junior

wird noch Stunden nach dem Rennen mit „Fisico, Fisico“-Gesängen gefeiert.

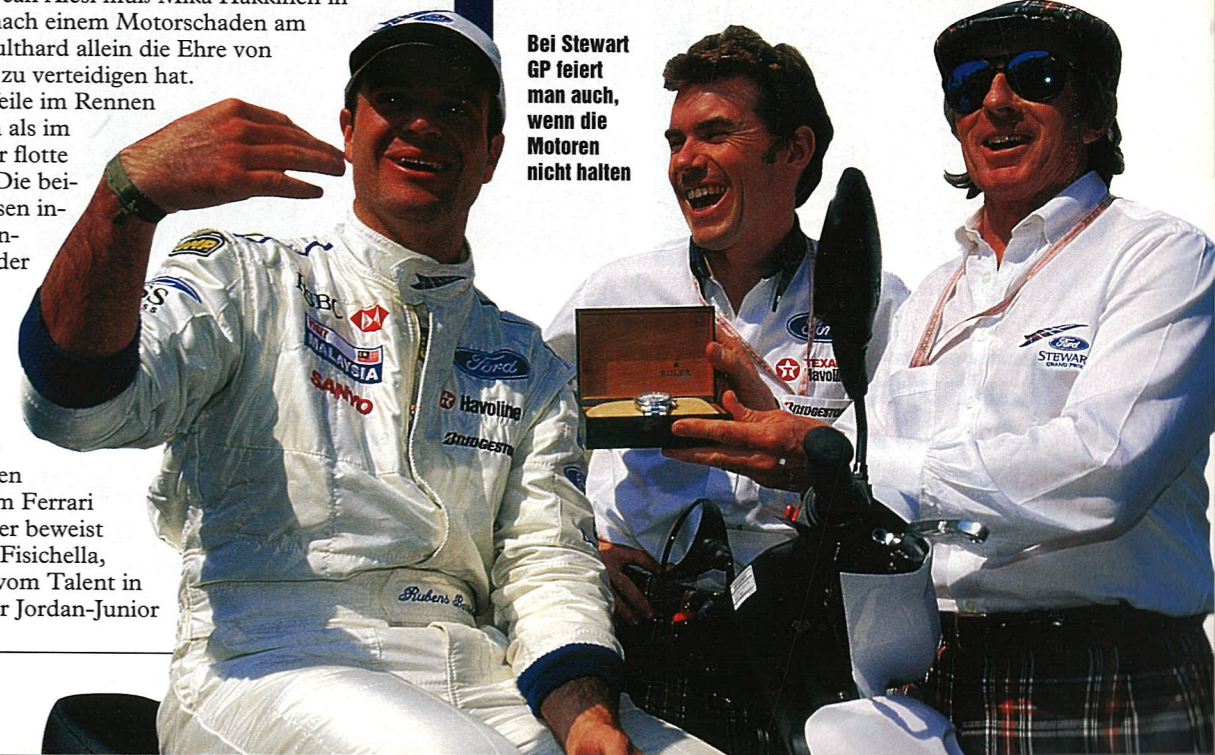
Oben auf dem Podest versteckt der Sieger sich und seine Gefühle zunächst unfer einer blauen Schirmmütze. Bis Eddie Irvine diese beherzt hochschiebt und den Blick freigibt auf einen Rennfahrer, der im 52. Grand Prix den ersten Sieg herausgefahren hat. Ein Sieg auch über alle Kritik. Es dauert noch ein Weilchen, ehe Heinz-Harald Frenzten nach dem Triumph das Lächeln wiederfindet. Den Gefühlsmenschen übermannen die Emotionen. Erst, als er die unsägliche Frage, wie er sich fühle, beantworten muß, fällt die Anspannung von ihm ab: „Sprachlos.“ Grinsender Zusatz: „Es wurde auch langsam Zeit, oder?“ Michael Schumacher, der den Ferrari aus dem roten in den grünen Bereich gesteuert hat, scheint auf Anhieb fast glücklicher über den nicht erwarteten zweiten Platz. Er würdigt denn auch den historischen Moment in der Renngeschichte entsprechend: „Heute ist das passiert, was sich wohl alle deutschen Fernsehzuschauer erhofft haben. Heinz-Harald hat Bewegung in die Formel 1 gebracht.“

Ist das optimal gelaufene Rennen („Balsam auf meine Seele“) der Durchbruch für Frenzten? Auch Jacques Villeneuve hatte im Debütjahr beim vierten Lauf zum ersten Mal gesiegt und wäre Ende 1996 fast noch Weltmeister geworden. Zunächst einmal hat der Deutsche seine Verpflichtung – gegen die nicht nur Bernie Ecclestone sein Veto eingelegt hatte – gerechtfertigt. Der unmenschliche Druck ist weg, der Findungsprozeß geht weiter, vor allem auf den Teststrecken: „Ich bin selbstbewußt insofern, als ich das Auto jetzt so fahren kann, wie ich möchte.“

Schnaps, das war sein letztes Wort. In diesem Fall hätte es standesgemäß eigentlich ein Williams sein müssen, doch ein Grappa tut es auch, damit der Gewinner einen klaren Kopf bekommt. So schreitet er zur Privataudienz mit seinem Boß, der ihm Stehkorsett schon auf ihn wartet. Frenzten über die Unterredung mit Frank Williams: „Gesprochen wurde nicht viel.“ Der Auftrag ist ohnehin klar. Weiter so. *Passione e potenza.*

Elmar Brümmer

Bei Stewart GP feiert man auch, wenn die Motoren nicht halten



RENNERGESBIS

1. Heinz-Harald Frenzen
Williams-Renault FW19; 1:31.00,673
(62 Runden, Schnitt: 201,509 km/h)
2. Michael Schumacher
Ferrari F310B; 1:31.01,910 (201,463 km/h)
3. Eddie Irvine
Ferrari F310B; 1:32.19,016 (198,659 km/h)
4. Giancarlo Fisichella
Jordan-Peugeot 197; 1:32.24,061 (198,478 km/h)
5. Jean Alesi
Benetton-Renault B197; 61 Runden
6. Mika Häkkinen
McLaren-Mercedes MP4-12; 61 Runden
7. Nicola Larini
Sauber-Petronas C16; 61 Runden
8. Olivier Panis
Prost-Mugen Honda JS45; 61 Runden
9. Mika Salo
Tyrrell-Ford 025; 60 Runden
10. Jos Verstappen
Tyrrell-Ford 025; 60 Runden
11. Ukyo Katayama
Minardi-Hart M197; 59 Runden

AUSFÄLLE

- Pedro Diniz**
Arrows-Yamaha A18; 53 Runden, Kupplung
- Jacques Villeneuve**
Williams-Renault FW19; 40 Runden, Kupplung
- David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-12; 38 Runden, Motor
- Rubens Barrichello**
Stewart-Ford SF1; 32 Runden, Motor
- Johnny Herbert**
Sauber-Petronas C16; 18 Runden, Elektrik
- Ralf Schumacher**
Jordan-Peugeot 197; 17 Runden, Antriebswelle
- Shinji Nakano**
Prost-Mugen Honda JS45; 11 Runden, Unfall
- Damon Hill**
Arrows-Yamaha A18; 11 Runden, Unfall
- Gerhard Berger**
Benetton-Renault B197; 4 Runden, Dreher
- Jan Magnussen**
Stewart-Ford SF1; 2 Runden, Dreher
- Jarno Trulli**
Minardi-Hart M197; 0 Runden, Kupplung

DIE SCHNELLSTEN RUNDEN

- Heinz-Harald Frenzen 1.25,531 Min.
- Michael Schumacher 1.25,537
- Jacques Villeneuve 1.25,997
- David Coulthard 1.26,067
- Giancarlo Fisichella 1.26,620
- Nicola Larini 1.26,753
- Mika Häkkinen 1.26,791
- Eddie Irvine 1.26,811
- Jean Alesi 1.27,091
- Ralf Schumacher 1.27,217
- Johnny Herbert 1.27,594
- Rubens Barrichello 1.27,741
- Pedro Diniz 1.27,793
- Olivier Panis 1.28,064
- Mika Salo 1.28,189
- Jos Verstappen 1.28,886
- Damon Hill 1.29,237
- Ukyo Katayama 1.29,554
- Shinji Nakano 1.30,554
- Gerhard Berger 1.33,513
- Jan Magnussen 1.36,710

Williams weiterhin vorne

Alptraum für Trulli in erster Runde: Für Trulli endet erster Heim-GP während Einführungsrunde – da sein Minardi über keine Gänge mehr verfügt.

Magnussen wieder draußen: Der dänische Draufgänger ist in Warm-up flott, dreht sich in Runde 2 aus der Acque Minerali.

Feierabend für Jubilar: Bergers 200. GP verebbt im Leerlauf – und schließlich im Kiesbett – in der Acque Minerali.

Weltmeister drängt Nakano von Strecke: Hill handelt sich in Runde 12 bei allzu gewagtem Angriff auf Nakanos Prost eine Sperre für ein Rennen ein – Schluß für beide. Sein Teamkollege Diniz erhält ähnliche Rüge, weil er Villeneuve beim Überunden blockiert.

Schluß für Schumacher und Herbert: Ralfs Jordan und Johnnys Sauber (letzterer bei 100. Grand Prix) müssen ihre starken Positionen – vierte und fünfte – aufgeben; nach 17 und 18 Runden.

Frenzens erster GP-Sieg: Mönchengladbachs Schnellster bleibt Kerpens Schnellstem bis zu dessen erstem Boxenstopp auf den Fersen, gibt Gas, geht nach flottem Stopp Nanometer vor Schumacher zurück auf die Piste. Villeneuve muß nach 40 Runden wegen defekter Kupplung aufgeben und den beiden Rheinischen das Gerangel um den ersten Platz überlassen.

Tifosi feiern Feste wie sie fallen: Ferraris Piloten umrahmen Frenzen auf dem Podium, der flotte Fisichella wird als Viertes abgewinkt.

McLaren und Benetton kämpfen weiter: Alesi und Häkkinen halten Benetton und McLaren die Stange. Wie aneinandergeschweißst kommen sie, allerdings überunden, gerade noch in die Punkte.

Vier Dritte: Auf Position 3 der Fahrer-WM tummeln sich (mit 10 Punkten) Berger, Coulthard, Häkkinen, Irvine und Frenzen. 1



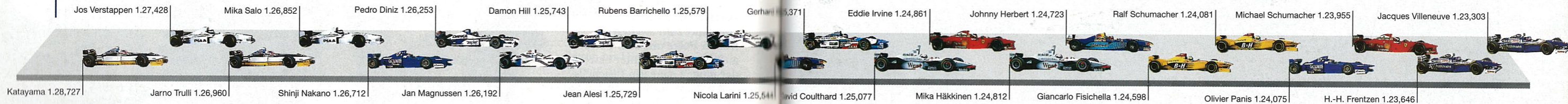
DATUM: 27. April 1997
STRECKE: Imola, San Marino
STRECKENLÄNGE: 4,931 km



Schumachers Ferrari wird von den Williams in die Zange genommen (oben) und verliert die entscheidenden Sekunden beim Tanken

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

Startaufstellung



GOODYEAR SAN MARINO

REIFEN
 Goodyear nahm nach San Marino 2300 Eagle Rennreifen mit; 1000 Prime oder Optional Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone nahm 610 Prime oder Optional Slicks und 610 Regenreifen mit.

WETTER
 Qualifying: sonnig und heiß.
 Rennen: trocken und bewölkt.

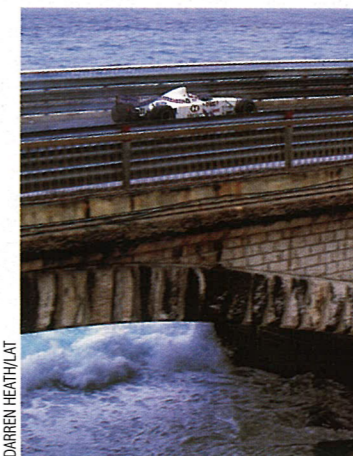
RENNABSTIMMUNG
 Mit neuen Schikanen in der Villeneuve- und der Tamburello-Kurve ist die Strecke für den Großen Preis von San Marino relativ langsam und besonders belastend für die Bremsen. Den Abtrieb stimmt man auf ein Mittelmaß ab, das Renn-Set-up ist eher steifer als sonst; gut für die Stabilität, schlecht für den Grip.

Regen bringt Segen...

ZUM ERSTEN MAL SEIT LANGEM LOHNTE ES SICH, IM PS-ROULETTE DES FÜRSTENTUMS ALLES AUF ROT ZU SETZEN

Was nützt einem die schönste Pole-Position, wenn es im Rennen mehr auf eine Pool-Position ankommt? Sonnen-Fürst Rainier III. hat in diesem Jahr sein Ehrenamt als Schirmherr des GP von Monaco wortwörtlich genommen. Eine Viertelstunde vor dem Start wurden alle Teamstrategien von einem kräftigen Schauer weggespült. Nur Michael Schumacher, mit einem eigens präparierten Ferrari wasserfest genug für die Naßrasur der Konkurrenz, legte mit seinem ersten Saisonsieg und 53,3 Sekunden Vorsprung vor Rubens Barrichello im Stewart-Ford und Teamkollege Eddie Irvine ein eindrucksvolles Freischwimmerzeugnis ab. Nach zwei Stunden hatte Ferrari-Rennleiter Jean Todt seine Schäfchen erfolgreich im Trockenen.

Zeit für italienische Momente. Michael Schumacher, der im ersten Saisonviertel eichhörnchengleich viele Punkte ohne Sieg gesammelt hatte, hat nun auch die Spitze in der WM-Wertung erklimmt. Mit 24 Zählern führt er vor Villeneuve (20), Irvine (14) sowie vier Fahrern mit zehn Punkten, darunter Heinz-Harald Frentzen. Daß Schumacher auf WM-Kurs liegt, läßt sich bei allem Zweckpessimismus nicht leugnen: „Ich bin glücklich, schon so früh zu führen. Insgesamt bin ich jetzt viel zuversichtlicher. Aber es sind noch zwölf Rennen. Schon in Spanien können wir wieder das Nachsehen haben.“



DARREN HEATH/LAT

Der Rest vom Lied – Rubens Barrichello (oben) wurde zum Verfolger von Michael Schumacher

Das eigentliche Bravourstück lieferte er bereits vor dem Start ab. Nach einer ersten Einführungsrunde mit einem noch für eine abtrocknende Strecke abgestimmten Ferrari entschied Schumacher sich – Sekunden, bevor die Boxengasse geschlossen wurde –, in den Reservewagen mit veränderter Regen-Flügelstellung zu steigen. Die Chancen, daß es abtrocknen würde, hatten die Meteorologen zwar mit fifty-fifty prognostiziert. Aber mit dem spontanen Umstieg lag Schumacher goldrichtig: „Ich habe die Entscheidung aus dem Bauch heraus getroffen.“ Oder war der Auftritt mit dem 'Trocken-Auto' nur ein Bluff? Der Fahrer verneinte: „Man konnte doch im Fernsehen sehen, wie naß die Piste war.“ Seine diebische Freude über den gelungenen Schachzug konnte er aber kaum verhehlen.

Nach einem brillanten Start und teilweise einer Minute Vorsprung fuhr im Hinterkopf trotzdem noch die Erinnerung an das Vorjahr mit, als schon in der ersten Runde ▶

Schluß war: „Aus Vorsicht bin ich diesmal unter meinen Möglichkeiten geblieben“, gestand er. „Ich bin etwas vernünftiger gefahren.“ Eine Schrecksekunde gab es dennoch in der 53. Runde, als er in der St. Dévôte mit blockierenden Rädern gerade noch vor der Leitplanke bremsen konnte: „Ich wußte, daß es ganz schön eng werden würde.“

Die schöne Lektüre des Wetterberichtes hätte die Erläuterung aller Reglementsänderungen für 1998 durch FIA-Präsident Max Mosley am Vortag überflüssig gemacht. Weder schmalere Chassis noch Profilreifen sind nötig, um mehr Überholvorgänge und Spannung zu provozieren. Ein ordentlicher Regenguß genügt. Das drückt zwar aufs Tempo, und Heinz-Harald Frenztzen, der erstmals in seiner Formel-1-Karriere Trainingsschnellster war, aufs Gemüt – erhöht aber das Überraschungsmoment. Böse Überraschungen natürlich inbegriffen. Denn gegenüber den Rennwagen in der St. Dévôte-Kurve hat die nicht minder schnell rotierende Kugel im Casino-Kessel eine weitaus komfortablere Auslaufzone. Die Berührungspunkte zwischen Karosserie und Leitplanken erhöhten sich so inflationär, daß nur zehn

„Aus Vorsicht bin ich diesmal unter meinem Möglichkeiten geblieben“, gestand Michael Schumacher

Autos unbeschädigt ins Ziel kamen (mehr oder minder unbeschädigt im Fall von Salos angeschlagener Frontpartie).

Der Geduldsfaden eines wirklich feinen Mannes, der des obersten Ferrari-Teamchefen Gianni Agnelli, mußte zum Glück nicht noch weiter verlängert werden. Der 'avvocato' hatte den Etat für die Prestigeabteilung des Fiat-Konzerns vor dieser Saison noch einmal kräftig aufgestockt. Mit angeblich 250 Millionen Mark sind die Roten zumindest in dieser Hinsicht schon lange einsame Spitze. Es handelte sich wohl um eine Art Geburtstagsgratifikation: Auf den Tag genau jährte sich in Monte Carlo zum 50. Mal der erste Renneinsatz der Scuderia Ferrari. Agnelli, der offiziell schon pensioniert ist, aber in Italien immer noch gleich nach dem Papst kommt, ließ sich am ersten Trainingstag einfliegen. Er wollte sich höchstpersönlich davon überzeugen, wie rüstig das 'Geburtsstagskind' ist. An der Spitze der Zeitenliste konnte er Donnerstags denn auch einen von einem Ferrarimotor angetriebenen Renner entdecken. Allerdings einen des Sauber-Teams, das Leihmotoren unter der Bezeichnung 'Petronas' einsetzt. Michael Schumacher, Tageszweiter, soll Agnelli zum Firmenjubiläum dann eilig einen Sieg versprochen haben. Die Gratulationscour, mit der er Wort hielt, suchte dann ihresgleichen.

Kleiner Ausritt für die Statistikfreunde: Am 11. Mai 1947 hatte Enzo Ferrari in Piacenza zum ersten Mal einen roten Renner unter seinem Namen an den Start gebracht. Eine defekte Benzinpumpe beendete damals den Traum, begründete aber gleichzeitig die Leidenschaft des Com-

mentatore: „Es war auf jeden Fall eine vielversprechende Niederlage.“ Eine Woche später gewann der 1,5-Liter-Sportwagen das Caracalla-Rennen in Rom. Bis zu seinem Tod 1988 blieb Alleinherrscher Enzo Ferrari immer 'ein Gefangener der Illusion des Erfolges'.

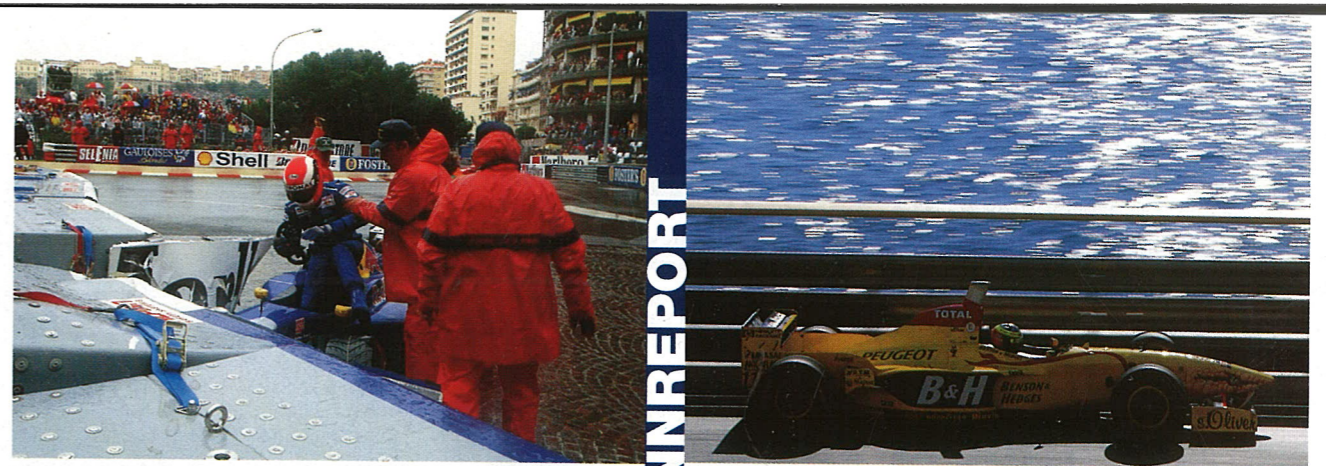
Auch für Michael Schumacher ist die Herausforderung eine Art Allradantrieb. Bei allen Problemen des F310B verhinderte sein konsequentes Fortschrittsstreben ein Durchdrehen. Mit der Aerodynamik des feuerroten Spielmobils ist Schumacher zwar immer noch nicht ganz zufrieden, die entscheidenden Änderungen von Ross Brawn werden aber für den Großen Preis von Kanada erwartet. „Wenn es momentan einen Kurs gibt, der uns entgegenkommt, ist es dieser hier“, wußte Schumacher schon vor Monaco. Auch wenn der letzte Ferrari-Erfolg im Leitplankenkanal von 1981 datierte. Der Sieger damals hieß Gilles Villeneuve.

Dessen Sohnmann Jacques tat jedoch schon nach der Qualifikation, die er hinter seinem vom Imola-Erfolg beflügelt Teamkollegen Frenztzen und Schumacher als unzufriedener Dritter beendete, kund, was er von dem Kurs

hält: „Eigentlich ist das hier ja kein richtiges Rennen.“ Es war für ihn ja auch bald beendet. Nach 19 Runden blieb er in der Boxengasse stehen, nachdem er sich zuvor das Heck an einer Leitplanke ruiniert hatte. Den Frust konnte auch seine zurückgekehrte Freundin Sandrine kaum lindern. An der Miene des Kanadiers war abzulesen, wie gern er am liebsten zu den IndyCars (die am gleichen Tag im freundlicheren Klima von Rio de Janeiro starteten) geflogen wäre.

Heinz-Harald Frenztzen hatte bereits nach seinem winzigen Vorsprung von 19 Tausendstel im Qualifying gehaut, daß Schumacher im Rennen trotz seiner Sandwich-Position zwischen zwei Williams gehörig Druck machen würde. Bis zur 40. Runde hielt er sich tapfer. Dann verewigte er sich mit einem Ritt über die Randsteine und einem anschließenden, innigen Kuß der Leitplanke in der Hafenschikane als zwölfter und damit letzter Ausfall in der Rennchronik. Die meisten hatten wie Williams auf die falschen Reifen gesetzt, und optimistisch Slicks statt der für den leichten Regen prädestinierten Intermediates aufgezogen. Frenztzen blieb nur der Stolz, sich erneut im Trockenen als wettbewerbsfähig präsentiert zu haben. Nach der Enttäuschung am Sonntag trat er den Rückzug ins Appartement an: „Die Reifenwahl war falsch, auch ein Wechsel in der sechsten Runde brachte keine Besserung.“ Mit dem nassen Element hatte er bereits zuvor schlechte Erfahrungen gemacht, als ihm bei einem Bootsausflug eine Luke auf den Fuß gefallen war.

Der Umstand, seine direkten Konkurrenten im Titelkampf – Frenztzen und Villeneuve – erst überrunden zu



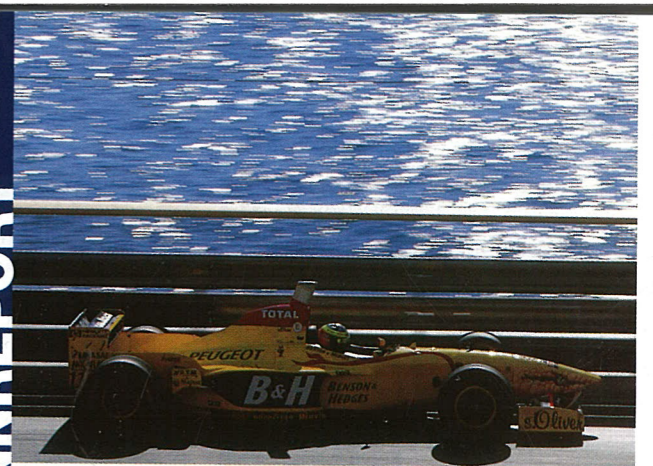
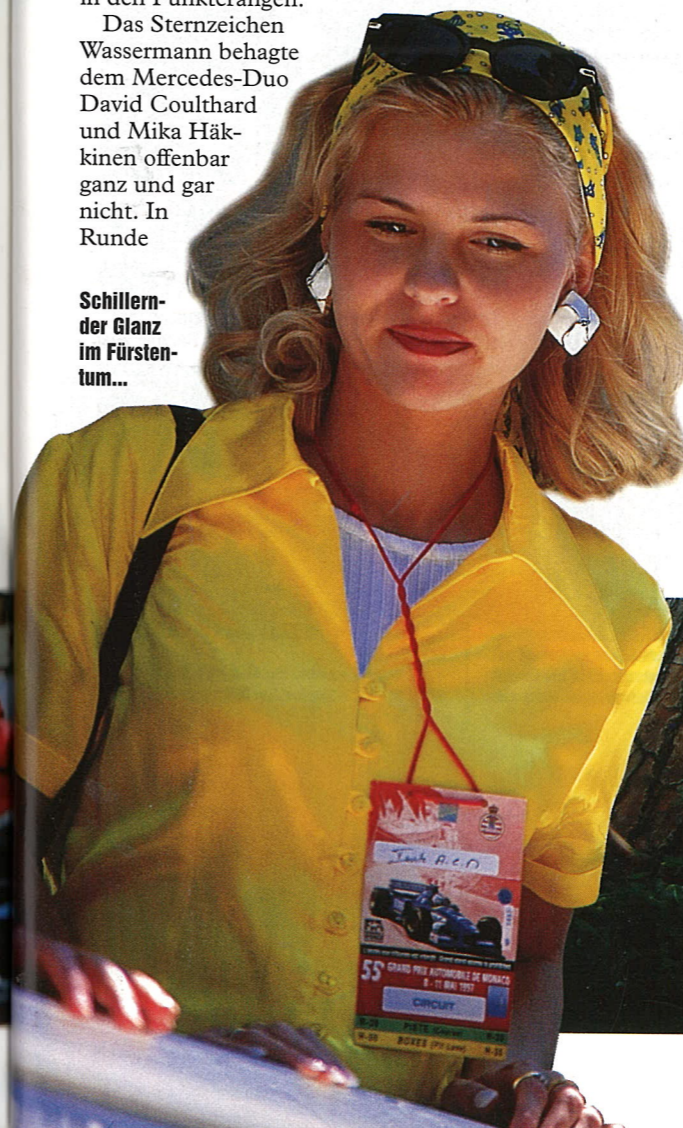
Wetteropfer Herbert (l.) im Rennen; Schumacher im sonnigen Training

können, und dann am Straßenrand stehen zu sehen, erhöhte Michael Schumachers Hochgefühl erheblich. Der einzige Wermutstropfen bestand darin, daß die Dienstfahrt von Bruder Ralf nach elf Runden am Casino abrupt zu Ende gegangen war. Bis dahin war der Jordan-Pilot auf Rang drei vorgeprescht und konnte sogar seinen Erzrivalen Giancarlo Fisichella ganz elegant versetzen. Doch der

Italiener, der beim Start auch Frenztzen überholt hatte, rettete als Sechster noch einen Punkt fürs Team und vor allem für das eigene Ego ins Ziel. Ralf Schumacher wußte, daß mehr drin gewesen wäre: „Schade, aber ich war einfach zu schnell in der Linkskurve.“ Vor Fisichella plazierten sich noch Vorjahressieger Olivier Panis und Mika Salo in den Punkterängen.

Das Sternzeichen Wassermann behagte dem Mercedes-Duo David Coulthard und Mika Häkkinen offenbar ganz und gar nicht. In Runde

Schillern-
der Glanz
im Fürsten-
tum...



zwei stellte sich der Schotte nach dem Tunnelausgang quer, der heraneilende Finne konnte seinen auf Slicks tänzelnden McLaren nicht mehr bremsen, fuhr auf einen der – erneut in indiskutabler Form auftretenden – Benetton auf und war ebenfalls draußen. Mercedes-Rennleiter Norbert Haug über das Kurz-Gastspiel: „Ein Alptraum.“ Der erfolgreichste Fahrer des Teams war somit der Mönchengladbacher Nick Heidfeld. Er hatte nach dem Qualifikationstraining am Samstag den Wettbewerb der nächsten Generation – den 'kleinen' Grand Prix der Formel 3 – gewonnen. Heidfeld, der morgens noch zwanzig Geburtstagskerzen ausblasen durfte, düpierte alle anderen Bewerber auf einen Ausbildungsplatz in einem Top-Rennstall gleich um 22 Sekunden. Der silberne Anstrich seines Rennwagens signalisierte allen anwesenden Zukunftsforschern aus der Königsklasse deutlich: dieser Kronprinz ist vergeben. Der Mercedes-Junior absolvierte bereits Probefahrten im McLaren, Vorstandsmitglied Jürgen Hubbert bat nach dem Husarenstück des jüngsten 'Familienmitglieds' aber um Zurückhaltung: „Der Junge ist ein Rohdiamant, der sorgfältig geschliffen werden muß. Man darf ihn nicht jetzt schon als kommenden Formel-1-Fahrer handeln.“

Welch unterschiedliche Gefühle doch so ein Rennen hervorrufen kann, zeigt sich an den Statements zweier Teamchefs. Peter Saubers Bilanz, dessen Piloten sich frühzeitig verabschiedet hatten, war kurz und schmerzhaft: „Ein verregneter Sonntag, einfach zum vergessen.“ Jackie Stewart dagegen, dessen Team die ersten WM-Punkte überhaupt feierte, sprudelte über: „Ich war noch nie glücklicher in meiner ganzen Laufbahn, nicht mal, als ich selbst Weltmeister geworden bin.“

Bleibt, gleichermaßen als Trost und Ansporn, die alte Zockerweisheit: Neues Spiel, neues Glück.

Elmar Brümmer

Schottenglück: Stewart stürmte bereits im fünften Rennen auf Rang zwei



Michael Schumacher und der Rest der Welt

Das Wetter stellt das Set-up auf den Kopf
Kurz vor dem Start setzt Regen ein. Schumacher nimmt das Ersatzauto mit Regen-Set-up. Williams fährt mit Slicks, und bei McLaren startet Coulthard auf Intermediates, Häkkinen auf Slicks.

Frentzen verliert seinen Vorsprung
Frentzen verliert die vorderste Position schon beim Start. Schumacher führt; die Piloten mit Slicks werden sofort nach hinten durchgereicht. Diniz fällt als Einziger in der ersten Runde aus.

Michael baut den Vorsprung aus
Schumacher hat nach nur zwei Runden schon 11,5 Sekunden Vorsprung. Coulthard dreht sich beim Abbremsen der Hafenschikane, und Häkkinen knallt in Alesi Benetton – beide McLaren sind draußen. Williams wechselt früh auf Intermediates (Villeneuve nach drei Runden, Frentzen nach fünf), aber Villeneuve gibt in Runde 17 nach einem Kontakt mit der Leitplanke in der St. Dévôte auf. Frentzen bleibt 39 Runden im Rennen, bis er in der Schikane in die Leitplanke knallt.

Barrichello überholt die Jordans
Stewart-Pilot Rubens Barrichello überholt Ralf Schumacher im Jordan in Runde fünf und Giancarlo Fisichella eine Runde später. Schumacher Jr. überholt Fisichella am Schwimmbad.

Die Ausfallserie beginnt
Jarno Trulli fährt nach sieben Runden in der Mirabeau geradeaus. Herbert wird bei Start/Ziel im fünften Gang bei Vollgas von einer Bodenwelle ausgehoben und knallt frontal in die Leitplanke bei St. Dévôte, bleibt aber unverletzt. Der zehntplatzierte Berger fährt in der Mirabeau geradeaus und braucht einen neuen Frontflügel. Ralf Schumacher dreht sich vor dem Casino ins Aus. Alesi dreht sich in der Portier und würgt das Auto ab. Nakano dreht sich am Berg vor der Massenet.

Die erste Runde von Boxenstopps wird von Schumacher eingeläutet
Schumacher macht nur einen Stopp in Runde 31 und bleibt in Führung. Panis übernimmt von Fisichella in Runde 34 Rang drei. Irvine bremst in der Schikane Fisichella aus. Panis macht einen Stopp in Runde 37, und Irvine zieht so weit davon, daß er acht Runden später einen Blitzstopp machen kann. Magnussen zerstört sich den Frontflügel auf seiner ersten Runde mit neuen Reifen, wird nach einem zweiten Stopp aber noch Siebter.

Herzstillstand bei Ferrari
Schumacher verbremst sich, fährt in die Auslaufgasse in der St. Dévôte, und geht mit 12 Sekunden Verlust wieder als Führer ins Rennen.

Die Sieger
Ferrari auf Rang eins und drei, dazwischen Stewart. Panis wird Vierter und Salo Fünfter. Der undankbare sechste Platz geht an Fisichella.



Ferrari im siebten Himmel. Unten: Frentzen jagt auf die Pole-Position und verliert im Rennen alles



EMPICS

RENNERGEBNIS

- 1. Michael Schumacher**
Ferrari F310B; 2:00.05,654
(62 Runden, Schnitt: 104,264 km/h)
- 2. Rubens Barrichello**
Stewart-Ford SF1; 2:00.58,960 (Schnitt: 103,498 km/h)
- 3. Eddie Irvine**
Ferrari F310B; 2:01.27,762 (Schnitt: 103,089 km/h)
- 4. Olivier Panis**
Prost-Mugen Honda JS45; 2:01.50,056 (Schnitt: 102,775 km/h)
- 5. Mika Salo**
Tyrrell-Ford 025; 61 Runden
- 6. Giancarlo Fisichella**
Jordan-Peugeot 197; 61 Runden
- 7. Jan Magnussen**
Stewart-Ford SF1; 61 Runden
- 8. Jos Verstappen**
Tyrrell-Ford 025; 60 Runden
- 9. Gerhard Berger**
Benetton-Renault B197; 60 Runden
- 10. Ukyo Katayama**
Minardi-Hart M197; 60 Runden

AUSFÄLLE

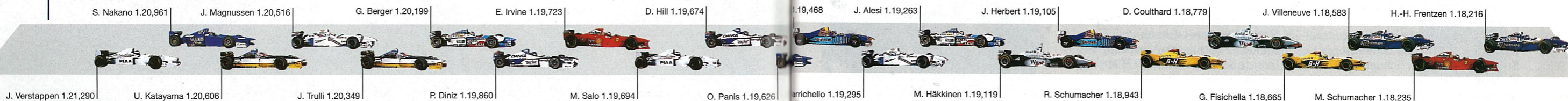
- Heinz-Harald Frentzen**
Williams-Renault FW19; 39 Runden, Unfall
- Shinji Nakano**
Prost-Mugen Honda JS45; 36 Runden, Unfall
- Nicola Larini**
Sauber-Petronas 16; 24 Runden, Unfall
- Jean Alesi**
Benetton-Renault B197; 16 Runden, Dreher
- Jacques Villeneuve**
Williams-Renault FW19; 16 Runden, Unfallschaden
- Ralf Schumacher**
Jordan-Peugeot 197; 10 Runden, Dreher
- Johnny Herbert**
Sauber-Petronas 16; 9 Runden, Unfall
- Jarno Trulli**
Minardi-Hart M197; 7 Runden, Unfall
- David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-12; 1 Runde, Dreher
- Mika Häkkinen**
McLaren-Mercedes MP4-12; 1 Runde, Unfall
- Damon Hill**
Arrows-Yamaha A18; 1 Runde, Unfall
- Pedro Diniz**
Arrows-Yamaha A18; 0 Runden, Dreher

DIE SCHNELLSTEN RUNDEN

- Michael Schumacher 1.53,315
Ralf Schumacher 1.53,430
Rubens Barrichello 1.53,495
Heinz-Harald Frentzen 1.53,504
Eddie Irvine 1.54,202
Giancarlo Fisichella 1.54,806
Mika Salo 1.54,968
Jos Verstappen 1.55,045
Jacques Villeneuve 1.55,218
Jan Magnussen 1.55,303
Olivier Panis 1.55,309
Jean Alesi 1.55,451
Johnny Herbert 1.55,840
Gerhard Berger 1.55,841
Ukyo Katayama 1.56,101
Shinji Nakano 1.56,906
Nicola Larini 1.56,940
Jarno Trulli 2.00,038
David Coulthard 2.11,201
Mika Häkkinen 2.15,786
Damon Hill 2.17,648

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

Startaufstellung



Datum: 11. Mai 1997
Strecke: Monte Carlo, Monaco
Streckenlänge: 3,366 km



REIFEN
Goodyear brachte 2300 Eagle Rennreifen nach Monaco: 1000 Prime- und Optional-Slicks und 1300 Regenreifen. Bridgestone brachte 810 Prime- und Optional-Slicks und 810 Regenreifen mit vier verschiedenen Regenmischungen

WETTER
Qualifying: Heiß und sonnig – Asphalt 31° C
Rennen: Naß und bedeckt – Asphalt 13° C

RENNABSTIMMUNG
Das Rennen auf den engen, kurvenreichen Straßen der Innenstadt von Monte Carlo erfordert maximalen Abtrieb und mechanischen Grip. Die Teams fahren deshalb eine steile Flügeleinrichtung und ein weiches Fahrwerk

LEGENDE

- KM/H
- GANG

SCHNELLSTE RUNDE
Michael Schumacher
Ferrari, Runde 26
Zeit: 1.53,315 Min.; 106,937 km/h

SCHNELLSTER STOPP
Heinz-Harald Frentzen
Williams-Renault
Zeit: 26,884 Sek.

SCHNELLSTER (RENNEN)
Michael Schumacher
(AUF START/ZIEL-GERADE)
Ferrari
221,7 km/h

LANGSAMSTER (RENNEN)
Jarno Trulli
(AUF START/ZIEL-GERADE)
Minardi-Hart
181,8 km/h

POLE-POSITION
Heinz-Harald Frentzen
Williams-Renault
Zeit: 1.18,216 Min.; 154,924 km/h

SCHNELLSTER (QUALIFIKATION)
Jacques Villeneuve
(AUF START/ZIEL-GERADE)
Williams-Renault
255,9 km/h

LANGSAMSTER (QUALIFIKATION)
Ukyo Katayama
(AUF START/ZIEL-GERADE)
Minardi-Hart
244,3 km/h

URSACHENFORSCHUNG, WIE SIE DAS FERNSEHEN NICHT BIETEN KANN

Der Gummiparagraph

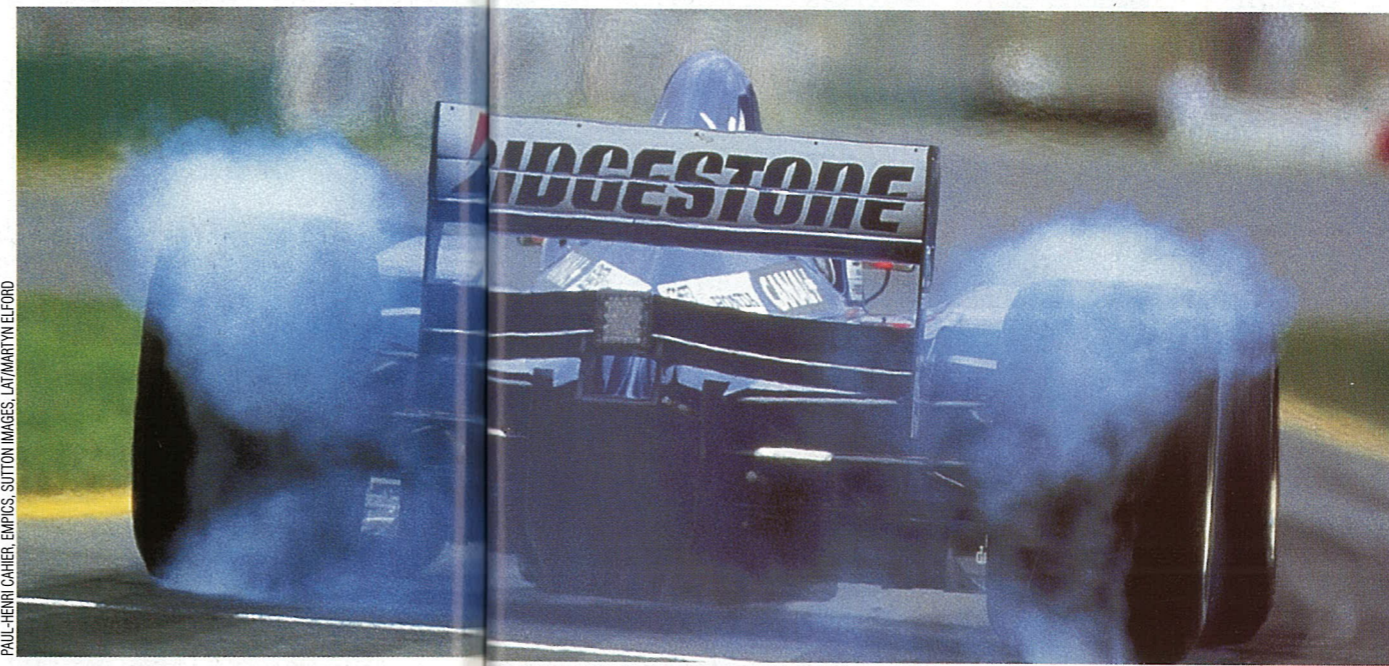
Der Reifenkrieg hat die Arbeit der Strategen noch schwerer gemacht. In Argentinien fuhren Jacques Villeneuve, Eddie Irvine und Ralf Schumacher auf die Plätze 1, 2 und 3, und zwar mit 3-, 2- bzw. 1-Stopp-Strategien. Dazu ein Goodyear-Techniker: „Ich glaube, die Reifenabnutzung ist nur selten ein Problem; ein Halt würde genügen. Aber wenn ein Computer drei Stopps errechnet, glaubt man ihm natürlich. Dabei wird außer acht gelassen, daß man oft hinter langsameren Fahrern festhängt. Wer vorne wegfährt, kann seine Strategie ganz gut vorausberechnen, aber für die anderen ist es sehr schwierig.“

Qualifying und Rennen müssen mit demselben Reifentyp gefahren werden. Damit können Benetton oder McLaren, die kein gutes Qualifying-Set-up finden können, nur schwer

eine Strategie planen. „Die Hinterräder verschleifen schneller als die vorderen“, erklärte McLaren-Teamchef Ron Dennis. „Wenn die Vorderreifen endlich die richtige Temperatur haben, sind die hinteren abgenutzt.“

„Dadurch untersteuert das Auto“, ergänzt Coulthard. „Für eine Top-Runde braucht man gute Vorderräder. Im Rennen fliegt das Auto geradezu, aber das nutzt auf Startplatz 10 wenig. Und weil man heute kaum mehr überholen kann, wählt man weiche Reifen, um weit vorne zu stehen und im Rennen dranzubleiben.“

McLaren sucht noch nach dem Patentrezept. „Die Sache ist sehr komplex wegen der Achsgeometrie, aber McLaren könnte ja ein wenig mit den Heizdecken herumspielen und die Vorderräder mehr aufheizen“, witzelte ein Goodyear-Mann.



PAUL-HENRI CAHIER, EMPICS, SUTTON IMAGES, LAT/MARTIN ELFORD

Stewart auf der Suche nach mehr Zuverlässigkeit

Nach Imola unterzogen sich die Ingenieure von Stewart und Cosworth einem Brainstorming, um das anhaltende Problem im Ölsystem zu beseitigen. Abhängig davon, wen man fragt, liegt es entweder an einer falschen Ölbehälterinstallation oder dem extremen Öldruck.

Ungeachtet dessen zeigte Magnussen im Training in Imola endlich seine Fähigkeiten: Er lag nur 0,62 Sekunden hinter Teamkollege Rubens Barrichello.

In der Erwartung eines Regenrennens wählte man viel Bodenfreiheit, um Aquaplaning zu vermeiden. Als klar war, daß es trocken bleiben würde, wurde das Auto noch in der Startaufstellung tiefergelegt. Leider übertrieb man es ein wenig, so daß der Däne in der Acque Minerali aufsetzte und im Kiesbett landete. „Er wurde ein Opfer der Umstände“, sagte Renningenieur Malcolm Tierney. Magnussen verließ die Strecke noch vor Rennende, telefonierte aber mit seiner Crew und teilte mit, daß er nicht verärgert sei. „In den ersten Rennen kam alles sehr schnell auf Jan eingestürzt, und er hat ein paar Fehler gemacht. Aber in Imola hat alles gepaßt. So langsam findet er zu sich selbst.“



Gut geschmiert ist halb gewonnen – doch daran hapert's

Gigantischer Frust bei Arrows

War Damon Hills Attacke gegen Shinji Nakano in Imola ein Anzeichen eines wachsenden Unmuts, für den sein Teamchef bereits drei Tage zuvor eine mögliche Erklärung geliefert hatte? Frustriert über die nicht erfüllte Hoffnung, zum Start der Europasaison einen neuen Yamaha V10 zu bekommen, hatte Walkinshaw sich Luft gemacht: „Zur Zeit kämpfen wir immer noch mit dem Motor vom letzten Jahr, und wir warten händelringend auf den neuen, der fünf bis sechs Prozent mehr Leistung haben sollte. Außerdem brauchen wir noch mehr Zuverlässigkeit.“

Für Damon Hill galt: 'Lustverlust gleich Frust'



Die Runde davor ist entscheidend...

Heute zählen nicht mehr nur zügige Boxenstopps, sondern auch schnelle Runden, in denen die Box angesteuert wird. Das Nachtanken nivelliert die Servicezeiten, so daß die Runde zuvor entscheidend sein kann. Aus diesem Grund ging in Imola Frentzen in Führung, während Fisichellas langsame Runde einen Podiumsplatz verhinderte.

FAHRER	DAVOR/DANACH
H.-H. Frentzen	1.26,359 1.45,909
M. Schumacher	1.26,749 1.42,829
E. Irvine	1.26,811 1.43,850
G. Fisichella	1.29,149 1.44,594
J. Alesi	1.27,368 1.49,937
M. Häkkinen	1.27,897 2.01,651
N. Larini	1.28,340 1.47,271
O. Panis	1.29,964 1.46,948
M. Salo	1.28,189 1.47,051
J. Verstappen	1.28,956 1.49,656
U. Katayama	1.30,609 2.21,169
P. Diniz	1.29,445 1.51,467
J. Villeneuve	1.26,400 1.48,783
D. Coulthard	1.26,483 1.46,998

Streitschlichter oder Schiedsrichter

Die beiden Jordan werden sich nicht noch einmal berühren. Dafür sorgte Eddie Jordan, als er seinen beiden Heißspornen kürzlich die Leviten las. Ralf Schumacher und Giancarlo Fisichella werden künftig Instruktionen von der Box erhalten, wenn sie zusammen unterwegs sind. 'Fisico' war auch in Imola noch voller Wut über den Abschluß. „Wir fahren im gleichen Team, das ist aber auch alles“, sagte er.

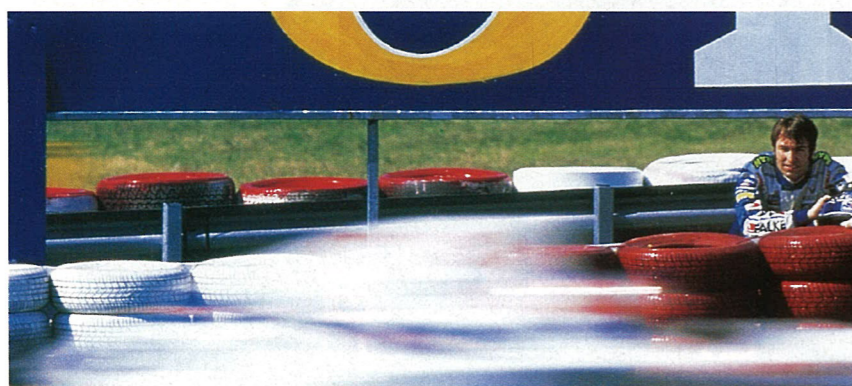


Pech für McLaren und Benetton

McLaren und Benetton schaffen es nicht, ihre Autos für das Qualifying abzustimmen (siehe separate Story). Nach Imola erklärte David Coulthard: „Wenn sich nicht bald etwas tut, kommen wir nicht weiter. Die Frage ist, ob wir uns im Laufe der Saison mehr verbessern können als die Konkurrenz. Wenn wir an die großen Teams herankommen, sind wir fein raus. Da unsere Ressourcen größer sind als die der kleinen Teams, sollten wir eigentlich vor Sauber, Jordan, Prost und solchen Leuten stehen, aber im Moment tun wir das nicht.“ Komisch, wir dachten immer, McLaren sei ein großes Team...



Rauchzeichen: Coulthard im Qualifying



Frentzen sieht Villeneuve beim zweiten Saisonsieg zu. Hätte Ralf Schumacher ihn schlagen können?

Im 100. GP erster Jordan-Sieg vermasselt?

Als Formel 1-Neuling schon beim dritten Rennen auf dem Podium – eine gute Leistung. Bei Jordan glauben einige aber sogar, daß Ralf Schumacher in Argentinien hätte gewinnen können, wenn er nicht mit seinem Teamkollegen aneinandergeraten wäre. Infolge der Kollision in Runde 25 fiel Fisichella aus, und Schumacher verlor fünf Sekunden.

Sein Jordan und Irvines Ferrari waren mit einer Ein- bzw. Zwei-Stopp-Strategie unterwegs. Schumacher lag in Runde 34 nach seinem einzigen Stopp 12,5 Sekunden hinter Irvine. Der kritische Punkt dieses Kampfes

war Irvines zweiter Stopp in Runde 44. Mit 3,3 Sekunden Vorsprung vor dem Jordan nahm er das Rennen wieder auf. Wie muß Jordan diesen fünf Sekunden hinterhergeweint haben...

Den zweiten von drei Stopps absolvierte Villeneuve vier Runden nach Schumacher. Mit acht Sekunden Vorsprung vor dem Jordan mit der Nummer 11 ging er wieder auf die Piste. Nach Villeneuves drittem Stopp in Runde 57 betrug sein Vorsprung auf Irvine noch 4,4 Sekunden. Wäre der aerodynamisch sauberere Jordan für den Angriff auf Villeneuve besser gerüstet gewesen?

NACHBESTELLUNGEN



4/96



5/96



6/96



7/96



8/96



9/96



10/96



11/96



12/96



1/97



2/97



3/97



4/97

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 von Europa. Versand außerhalb Europas 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**

AUSGABE	4/96	5/96	11/96	12/96	2/97	4/97
ANZAHL						

kaufrausch

Formel 1-Shop

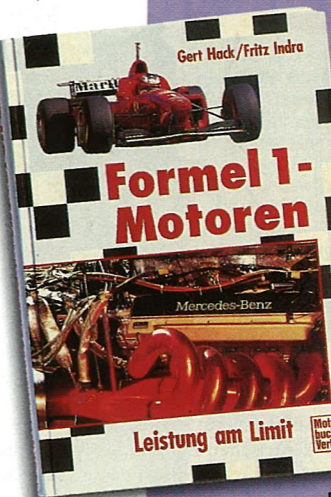
Füller für füllige Börsen

Produkte der Senna Foundation zeichnen sich immer durch ein gewisses Minimum an Qualität – und bisweilen entsprechende Preise – aus. Füllfederhalter aus massivem 18 karätigem Gold à 15.500 Mark und Tintenroller à 15.000 stellen bisherige Preise in den Schatten. Die beiden abgebildeten, auf eine Auflage von jeweils 1960 Stück limitierten Griffel kosten über 2000 Mark; Die Goldvariationen sind auf die Anzahl der Rennen und die der Siege von Ayrton Senna limitiert. Mehr Informationen bei Motorsport & Accessoires R. Ficht, Tel.: 07821-955 233



Motor des Erfolgs

Wer den 285seitigen Band *Formel 1-Motoren* kauft, erwartet gewiß keinen Formel 1-Bildband. Vielmehr legen der Motorjournalist Gert Hack und sein Ingenieurskollege Fritz Indra (Professor für Maschinenbau in Wien und Opel-Entwickler) eine detaillierte Monographie zu mehr als drei Jahrzehnten Formel 1-Motoren vor.



Von Grundsätzen des Motorenbaus bis hin zu Kniffen wie Wassereinspritzung, Umluftschaltung und pneumatischen Ventillfedern werden alle Geheimnisse verraten. Zahllose Diagramme eröffnen wertvolle und verständliche Einblicke in komplexe Zusammenhänge. Wußten Sie zum Beispiel, daß die Literleistungen heutiger Motoren durch die Reduktion von 3,5 auf 3 Liter Hubraum 1995 drastisch angestiegen, die Motoren also spezifisch stärker geworden sind?

Man mag nicht zwangsläufig jede These der Autoren teilen (so etwa, daß die Formel 1 in erster Linie eine Motorenformel sei, obgleich Fachleute heute eher der Aerodynamik eine Schlüsselrolle zubilligen), doch die erfinderische Unabhängigkeit verleiht dem Buch ein hohes Profil. So plädieren die Ingenieure für großzügigere Regeln, aber ein Verbrauchslimit, um einen Effizienzwettbewerb diverser Motorenkonzepte (Wankel- versus Hubkolbenmotoren, Turbos, Sauger, etc.) zu erreichen.

Gert Hack und Fritz Indra: *Formel 1-Motoren. Leistung am Limit*, 1997, Preis: 49,80 DM (Motorbuch Verlag, Tel.: 0711/2108065)

Beflügelt und beschriftet

Sicher, der eine sammelt Schmetterlinge und Briefmarken, andere Zigarettenasche von Stummfilmstars oder Bentleys... Oder Heckflügelseiten. Und warum auch nicht? Die abgebildete Heckflügelseite des Ligier JS43, den Olivier Panis



in Monaco '96 aufs Podium lenkte, gibt es signiert für 875 Mark. Sammler von Frontflügelseiten haben noch mehr Grund zur Freude: denn die Frontflügelseite, ebenfalls von Panis signiert, kostet nur 520 Mark. Bei Thomas Brock Motorsportartikel, Tel/Fax: 08247-5710

Vitriniert

34cm breit, 44cm hoch und 8cm tief ist die **F1-Vitrine** der Firma HP Design. Die Bodenträger sind aus Aluminium, die abnehmbare Frontplatte und Böden aus Plexiglas, der Rahmen ist in 'Williams-Blau'... Alles drum und dran also für den F1-Fan, der die vier Frontrunner-Teams der Saison '96 stets in seiner Reichweite haben möchte. Die Modelle im Maßstab 1:43 und der Weltmeister-Helm sind von der Firma Minichamps. Ähnliche Vitrinen mit den Teams der vorhergehenden und der aktuellen Saison sind in Planung.

Die Vitrine gibt es in auf 800 Stück limitierter Auflage für DM 480,- bei HP Design, Tel.: 0911-610 6213



F1-KOMPASS

Barcelona

25. MAI

Die historische Stadt von Barcelona bietet eine der schönsten Kulissen überhaupt für einen Grand Prix. Geschichte und Charakter der Stadt verbinden sich auf einzigartige Weise mit der Modernität und Lebhaftigkeit einer pulsierenden Großstadt.

„Barcelona ist elegant und modern. Es ist eine der wenigen Städte, die man wirklich besichtigen möchte, wenn der Grand Prix dort gastiert“, schwärmt John Watson. Der Mann bestritt zwar nie ein Rennen auf dem Circuit de Catalunya, aber er fuhr jahrelang in Barcelona. Sein erster spanischer Grand Prix fand im Stadtzentrum im alten Montjuich Park statt. Viele Leute aus dem Formel 1-Zirkus wohnen daher im Stadtzentrum, obwohl das GP-Areal etwa dreißig Minuten entfernt liegt.

Formel 1-Liebhaber mit ein wenig Sinn für Geschichte sollten sich den Montjuich Park anschauen. Heute erinnert in der Anlage zwar nicht mehr allzu sehr an die glorreichen Zeiten, aber mit etwas Fantasie kann man sich trotzdem noch einmal die hautnahen Rad-an-Rad-Duelle zwischen Jackie Stewart, Ronnie Peterson und Emerson Fittipaldi in Barcelonas berühmtestem Park ausmalen.



Regen bringt Segen – kann Michael Schumacher die Launen von Petrus auch in diesem Jahr nutzen?

Auch außerhalb des Rennschehens tut sich einiges. Die exzentrischen Bauten des Architekten Antonio Gaudi, an dessen Kathedrale heute noch gebaut wird, ist ebenso beeindruckend wie die zahlreichen Gebäude mit Gotik- oder Jugendstil-Einflüssen. Auf dem berühmten ‘Ramblas’-Boulevard in der Altstadt bieten sich viele Gelegenheiten zum Einkaufen, oder einfach nur, um die Atmosphäre der iberischen Metropole zu genießen.

Ken Tyrrell wünscht sich, endlich einmal eines der vielen Museen zu besichtigen. „Leider

In Katalonien wurde in der Vergangenheit packender Rennsport geboten. Nigel Mansell und Ayrton Senna lieferten sich 1991 ein spannendes Duell, und Michael Schumacher gelang es letztes Jahr im Regen, die physikalischen Gesetze neu zu definieren.

Am Ende der langen Geraden lauert eine enge Ecke – spannende Überholmanöver sind also garantiert. Und wenn Ihnen besonders an spektakulären Szenen gelegen ist, dann dürfte die Elf-Kurve einige Überraschungen bereithalten.

Ähnlich vielen anderen Kursen hat auch Barcelona keine schnellen Biegungen. Wer gerne Formelsport im Grenzbereich erleben will, dem empfiehlt John Watson das letzte Stück vor Start und Ziel. „Das ist eine sehr wichtige Kurve, da sie das Tempo auf der Geraden bestimmt. Alle fahren deshalb volles Risiko“, erläutert der frühere Grand Prix-Pilot.

Im Nassen kommt noch hinzu, daß viele Autos herzerfrierende Driftwinkel produzieren.

fehlt mir dazu ganz einfach die Zeit“, so der Teamchef. „Aber meine Frau studiert gerne die Museen und Kunstgalerien, wenn sie wieder einmal von einer Trainingssitzung gelangweilt ist.“

Die Verkehrsinfrastruktur von Barcelona ist vorbildlich, denn seit den Olympischen Spielen 1992 wurden viele Verbesserungen durchgesetzt. Zum Großen Preis der Formel 1 geht man im Motorrad-Eldorado Spanien allerdings nicht mit der Begeisterung, die andere Südeuropäer an den Tag legen. Es scheint sogar, als sei Barcelona geradezu immun gegen den Formel 1-Bazillus.

ANREISE

Da der diesjährige Grand Prix an einem Feiertagswochenende stattfindet, sind die Flüge zum El Prat de Llobregat-Flughafen von Barcelona frühzeitig ausgebucht. Man sollte also ein wenig flexibel sein im Hinblick auf die Flugdaten, aber auch auf die Preise für Flüge, die der großen Nachfrage entsprechend angefallen.



Der Flughafen liegt etwa 100 km südwestlich des Stadtzentrums, doch mit einem der zahllosen Taxis oder einer der regelmäßigen Bus- und Zugverbindungen dürfte die Anreise kein Problem sein. Wenn Sie vom Flughafen direkt an die Rennstrecke fahren wollen, dann benutzen Sie am besten den Straßenring, der 19 km nordöstlich von Barcelona verläuft.

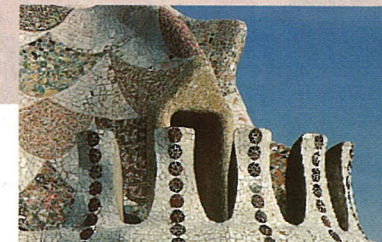
Mit dem Zug sollten Sie vom Stadtzentrum in Barcelona bis zur Haltestelle Montmelo fahren, die etwa eineinhalb Kilometer von der Rennstrecke entfernt liegt.

Bleiben zum bleiben

Im Stile vieler südeuropäischer Metropolen hat auch Barcelona eine Fülle von Hotels. Im Eixample-Distrikt kann man in den feudalsten Unterküften nahe der Formel 1-Elite nächtigen.

Das Barcelona Hilton markiert mit über DM 400,- für ein Doppelzimmer das obere Ende der Preisskala. Das Hotel Oriente liegt nahe dem Touristenzentrum. Die hübschen Zimmer geben den Blick auf Las Ramblas frei und kosten nur etwa DM 150,-.

In der Gegend von Barri Gotic sind preiswertere Unterküfte im Angebot. Das Hostal Rey Don Jaime I. bietet schon ab DM 70,- Übernachtungsmöglichkeiten – aber bitte erwarten Sie hier nicht Heinz-Harald Frentzen als Ihren Zimmernachbarn.



Architekturkenner werden die beeindruckenden Werke eines Gaudi genießen

SCHLEMMEREI

Eine erlesene Auswahl von Restaurants, Tapas-Bars und Straßencafés macht ganz Barcelona zu einem der heißesten und aufregendsten Pflaster Europas.

Feinschmeckern empfehlen wir Barcelonata, wo man die traditionellen Sarsuelas-Fischspezialitäten serviert – der ganze kulinarische Stolz der Stadt.

Wer in den Ramblas zu speisen gedenkt, der sollte auf keinen Fall das berühmte Los Caracoles verpassen, denn hier trifft sich alles, was in der Formel 1 Rang und Namen hat. Aber: Unbedingt rechtzeitig buchen, denn im Los Caracoles ist in aller Regel der Teufel los.

ZUM MITNEHMEN

Bereits Ende Mai kann es in Barcelona recht heiß sein – einen Sonnenhut und Schutzcreme mit Faktor 25 sollte man also unbedingt einpacken. Wenn Petrus aber dasselbe Schauspiel wie im Vorjahr zelebriert, dann könnten ein Regenschirm und ein Anorak geeigneter sein. Im Regen wird es leider recht schlammig in Barcelona.

AUSFLÜGE

Montjuich ist ein Berg am Südwestrand von Barcelona. Der Gran Premio de España wurde früher wirklich rund um den Fuße dieses Berges ausgetragen. Heute ist dort das Olympiastadion und das Poble Espanyol (‘Spanisches Dorf’), das einem einen Überblick über die spanische Architektur gibt.

Ein Aufenthalt in Barcelona wäre unvollständig, wenn Sie die im Nordosten von Eixample gelegene, außergewöhnliche Sagrada Familia, eine unvollendete Kathedrale, auslassen würden.

Wenn Sie Sonne, Sand und Meer den Vorzug geben, sollten Sie Stiges an der Costa Daurada aufsuchen.

Eine der beeindruckendsten Sehenswürdigkeiten ist allerdings das Kloster von Montserrat, 40 km nordwestlich von Barcelona. Montserrat Aeri ist bequem mit dem Zug zu erreichen. Eine Seilbahn transportiert einen schließlich in einer schwindelerregenden Fahrt zu dem Kloster auf dem Gipfel des Berges.

KulTour

„Leider habe ich einfach keine Zeit, die Museen in Barcelona zu besichtigen. Aber meine Frau nutzt jede freie Minute, die Ausstellungen und Kunstgalerien zu besuchen.“

KEN TYRRELL

reiserausch

Formel 1 hautnah



Montréal vereint alt und neu

F1-KOMPASS

15. JUNI

Montréal

Die kulturelle Vielfalt und die bunte Stadtgeschichte machen Montréal zu einer äußerst sehenswerten Stadt. An der südlichen Grenze Québecs am St. Lorenz-Strom gelegen, ist Montréal die zweitgrößte französischsprachige Metropole außerhalb Frankreichs.

„Es ist eine unheimlich junggebliebene Stadt“, staunt John Watson. „Die Menschen schauen sich den Grand Prix nicht im Fernsehen an, sondern setzen sich lieber direkt an die Rennstrecke.“

Der Kurs trägt den Namen von Kana- das Rennlegende Gilles Villeneuve. In- zwischen ist Jacques, der Sohn des National-Idols, der Publikumslieb- ling.

Der Grand Prix findet im Herzen der Metropole statt. Reiselustige soll- ten aber einen Tip von Ken Tyr- rell beherzigen: „Benutzen Sie im- mer die Metro – man kann nicht auf die Insel fahren, ohne ein Teil des Rennens zu sein.“

Die Freizeitangebote sind

vielfältig. Ein atemberaubendes Erlebnis ist beispielsweise, sich ein Jet-Boot zu mieten und die Lachine-Schnellen des St. Lorenz-Stromes hinunterzudüsen.

Wem solche Abenteuer dann doch et- was zu gewagt sind, der kann ein paar ruhige Stunden im Botanischen Garten nahe dem Olympiastadion verbringen. Der japanische Garten wurde von einem Herrn Nakajima angelegt – ein Ver- wandter des Tyrrell-Direktors und frühe- ren Rennfahrers Satoru?

ANREISE

Montréal verfügt über zwei Flughäfen. Der Aéroport de Mirabel liegt 55 Kilome- ter nordwestlich der Stadt, während der Aéroport de Dorval 22 Kilometer süd- westlich ist. Die Verbin- dungen mit Bus oder Taxi sind problemlos.

Mehrtägige Package Tours bie- ten Motorsport Traveling (Tel. 02735/2023) und Pole Position (Tel. 0211/353129) an.

VERPFLEGUNG

Montréal's kulturelle Vielfalt findet natürlich auch im kulinarischen Be- reich ihren Ausdruck. Die hervorragende und preislich gehobene französische Küche erwartet einen in Le Caveau. Sollte einem der Geschmack nach japanischen Genüssen stehen, so ist das preislich moderate Kobe nahe dem Olympiastadion zu empfehlen. Hier wird einem das Mahl direkt vor der eigenen Nase zubereitet.

Mediterran gesinnte Gourmets be- wirtet gerne das Fiesta Tapas in Vieux-Montréal. Zu vernünf- tigen Preisen kann man hier bei einem edlen Tropfen die Atmosphäre von Ma- drid genießen.

Kanadische Spezialitä- ten serviert das Laurier BBQ. Zu überbordenden Mengen von Hühnerfleisch

Man kann entlang des ganzen Kurses laufen, um die Idealposition zu finden. Diese Tips geben die 'alten Hasen': Ken Tyrrell empfiehlt die langsamen Kurven: „Ich würde ja eigentlich gerne die schnellen Stellen der Strecke empfehlen, doch die gibt's nicht. Also stellen Sie sich an die Bremspunkte der Haarnadelkurve vor den Boxen und der Virage Senna. Wenn ich nicht besonders scharf auf Boxen- stops und vorbeihuschende Autos bin, würde ich mich nicht unbedingt an die Start-Ziel-Gerade setzen – aber ich habe sowieso keine Wahl.“

John Watson ist da gegenteiliger Meinung: „Schauen Sie sich das Rennen von der Vollgas-Rechtskurve mit Blick herunter zu der Haarnadelkurve an“, rät er. „Denn dort bekommt man am besten ein Gefühl für die nach wie vor atem- beraubende Geschwindigkeit.“

Der GP findet auf der Insel St. Hélène statt



vom Barbecue-Grill wird Salat in Kilo- portionen gereicht.

MACHT DER NACHT

Montréal bieten für jeden Geschmack etwas. Das Thursdays steht ein wenig im Ruf, eine Art 'Fleischmarkt' zu sein.

Liebhaber von Live-Bands und trendbe- wußtem Publikum kommen im Les Fousfoues Electriques (freie Übersetzung: 'Die elek- trischen Hinterteile') voll auf ihre Kosten. Eine gela- sene Kulisie bietet La Bibliothèque – eine Bar mit einer Terrasse, die wie eine Bibliothek ausgestattet ist. Freitags und Samstags kosten Getränke die Hälfte.



Viel Spaß bei einer Wildwasser-Manufaktur in den Lachine-Strom- schnellen

Auf der Strecke

BRANDHEISS BRANDNEU

Der Formel 1/ Tourenwagen Timer

Der ideale Begleiter durch die aktuelle Motorsportsaison 1997 im Taschenformat. Auf 128 Seiten alles zur aktuel- len Saison, mit tollen Fotos sowie allen wichtigen Informationen und Terminen 1997.

Formel 1

Alles über die Teams, die Fahrer, die Autos und die Strecken, In- terview mit Ralf Schumacher, Regelkunde und Statistiken, alle Termine und TV-Zeiten, Punkte- tabelle zum Selbsteintragen u.v.m.

STW

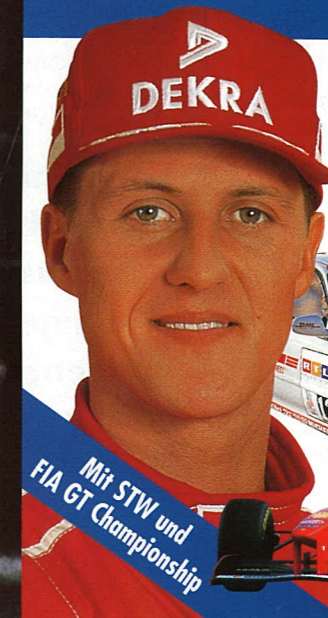
Alle wichtigen Informationen über Fahrer, Autos, Strecken und Termine des Super Tourenwa- gen-Cup (STW) inkl. TV-Über- tragungszeiten.

FORMEL 1 UND TOURENWAGEN

TIMER 1997

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

präsentiert von: RTL PRINT EDITION



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

Lieber Damon,

seit Saisonbeginn mußt Du ja ganz schön frustriert sein. Du bist nicht richtig schnell, und wenn Du mal Land siehst, dann kommt immer was dazwischen...

Wenn Du mich fragst, war es ziemlich heftig von der Rennkommission in Imola, Dir eine Sperre von einem Rennen auf Bewährung aufzubrummen. War doch nicht im geringsten Dein Fehler, daß dieser Kanono – oder wie hieß er noch? – Dir in der Schikane von vorne ins Auto gefahren ist. Aber wie soll man auch Rennerfahrten sammeln, wenn man bisher nur einen Honda Civic durch die Staus von Tokio bewegt hat!

Aber ich schweife ab. Der Grund meines Briefes ist, daß ich Dich fragen wollte, wie die Vertragsverhandlungen für 1998 laufen. Es sieht so aus, als hätte der gute alte Walkinshaw Dir tüchtig dabei geholfen, Deinen Marktwert zu steigern. Jeder kann in einem Williams gut sein, wie unsere gemeinsamen Freunde in Oxfordshire immer wieder sagen, aber wenn man keine private Rennstrecke vor der Haustür hat, ist das Leben nicht so einfach, oder? So gesehen hast Du, sagen meine Informanten, mit Deinen begrenzten Möglichkeiten gar keinen so schlechten Job gemacht.

Aber der Ärger kommt ja erst noch. Die Chancen, daß Tom Walkinshaw mit Herrn Yamahas magischen Motoren weitermacht, schätze ich genauso hoch ein wie die, daß Bernie Ecclestone seinen nächsten Urlaub mit Jackie Stewart verbringt. Ich glaube, Du verstehst, was ich meine. Man heuert doch keinen Barnard an, damit er alte Zöpfe weiterflechtet.

Ehrlich gesagt: Viele von uns dachten, Du wärst verrückt, einen Vertrag mit Arrows zu unterschreiben. Viele hielten das Auto für Schrott und vermuteten, Dein guter Ruf würde den Bach runtergehen, und Du würdest noch vor Saisonende an der Autobahn Deinen Daumen für eine Mitfahrgelegenheit nach Dublin raushalten. Und wie geschickt Du damals Eddie Jordan aus dem Weg gegangen bist. Dein Pech, daß sein Team in diesem Jahr den Abtrieb entdeckt hat.

Stattdessen scheinst Du jetzt auf den Wunschlisten einiger anderer Leute zu stehen. Die Vorstellung, Du könntest bald in einem Prost sitzen, finde ich faszinierend. Der frisch gebackene Teamchef erzählte mir neulich in Monaco, wie sehr er Deine Einstellung und Professionalität bewundere. Wahrscheinlich ist er Dir immer noch dankbar dafür, daß Du Dich 1993 an die Teamorder gehalten und nicht versucht hast, ihn zu überholen und den Grand Prix von Frankreich in Magny-Cours zu gewinnen. Komisch, wie sich gute Taten manchmal Jahre später auszahlen können. Sogar in der Formel 1.

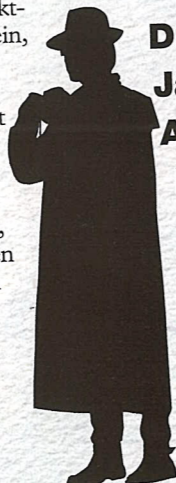
Mit Peugeot-Motoren und Bridgestone-Reifen könnte Prost das Team für 1998 sein. Aber vielleicht willst Du lieber mal einen Blick über den Zaun in Richtung McLaren werfen. Ron Dennis bietet zwar im Augenblick

nichts an, aber wir wissen ja, daß Adrian Newey ein Fan von Dir ist – immerhin verließ er Williams unmittelbar nach Deinem Rausschmiß. In Woking hast Du also auf jeden Fall einen Verbündeten.

Du könntest natürlich auch fünf Jahre bei Arrows herumhängen und abwarten, was John Barnard so alles einfällt. Kleiner Scherz. Ich glaube nicht eine Sekunde daran, daß Tom Walkinshaw so lange auf Resultate von seinem neuen Technischen Direktor warten wird. Aber Du mußt zugeben, daß Barnards jetziger Ferrari gar kein so schlechtes Gerät ist. Schade, daß Michael Dir sein Auto nicht mal für eine Probefahrt leiht.

Irgendwie könnte ich mir auch vorstellen, daß Du den Weg zurück in den Schoß von Williams findest. Als Frentzen den FW19 im freien Training in Monaco zerbröselte,

Du könntest fünf Jahre bei Arrows herumhängen und sehen, was John Barnard so alles einfällt...



DER BOXEN-SPION!

gläubte ich, daß das Management am liebsten sofort jemand anderes, ja sogar irgend jemand anderes, in sein Auto gesetzt hätte. Aber ausgerechnet Du weißt gewiß am besten, wie Heinz-Harald sich gefühlt haben muß. Nirgendwo im Fahrerlager ist der Leistungsdruck so hoch wie bei Williams.

Bei Williams wandert man auf einem schmalen Grat. Aber wem sage ich das?

Andererseits wird es angesichts des geplanten Motorendeals mit BMW nicht einfach sein, Frentzen zu feuern. Aber pragmatische Überlegungen lassen sich mit dem Williams-Denken nicht immer vereinbaren, nicht wahr, Damon? Und außerdem haben deutsche F1-Fahrer im Moment etwas von einem Londoner Doppeldecker-Bus: In fünf Minuten kommt der nächste.

Dein Vater könnte Dir einiges darüber erzählen, wie es ist, zu einem alten Team zurückzukehren. Nach seiner Lehre bei Lotus verbrachte er sieben Jahre bei BRM, bevor er 1967 wieder für Colin Chapman fuhr und dabei die Konditionen mehr oder weniger diktierte. Ein bißchen wie Nigel Mansell bei Williams. Womit ich nicht sagen will, daß Dein Vater und Nigel viel gemeinsam hatten, sieht man mal vom Schnurrbart ab.

Was lange währt

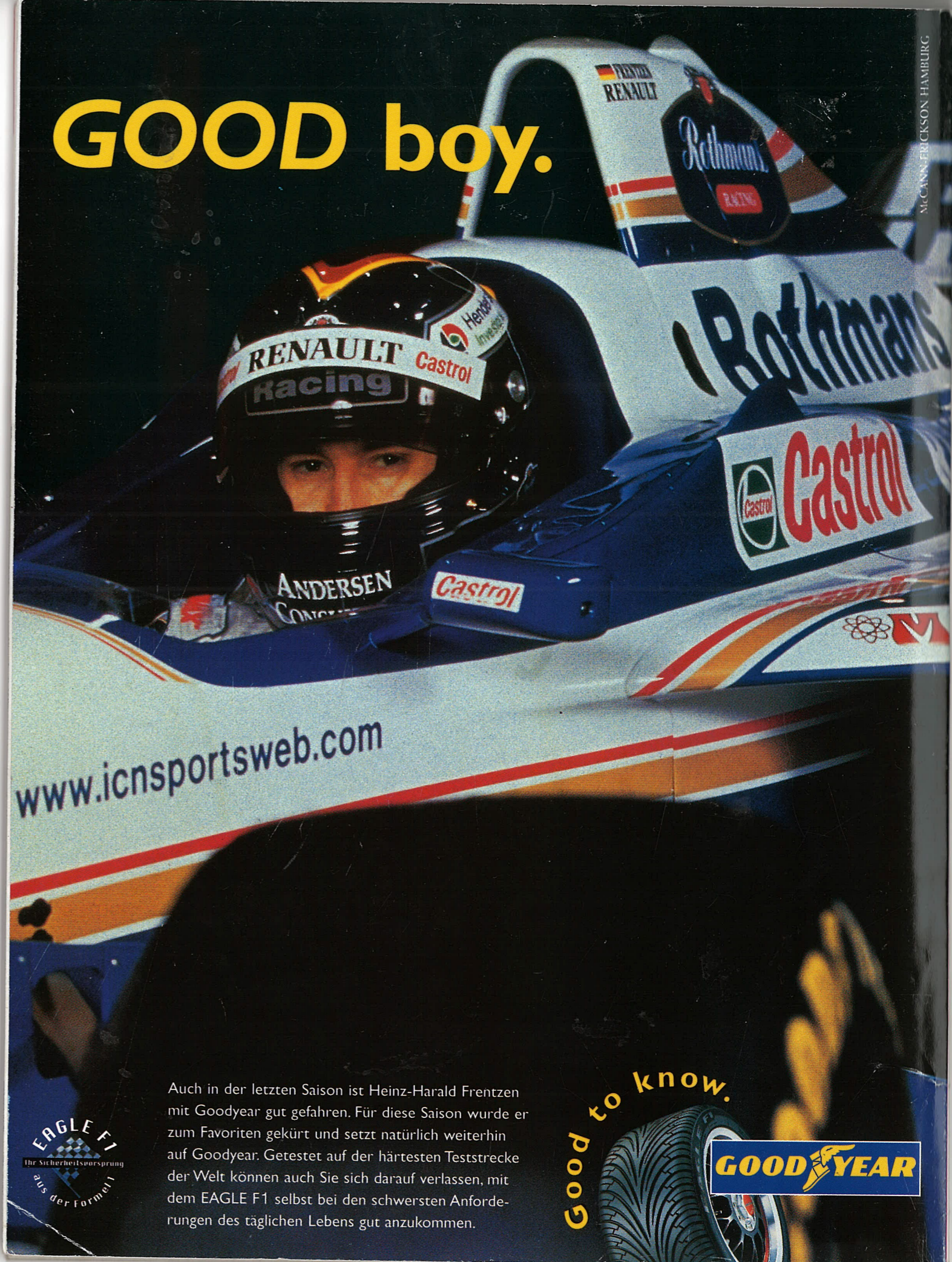
...DAS SOLLTE AUF JEDEN FALL UNTER DIE LUPE GENOMMEN WERDEN. WIE FÜHLT SICH HEINZ-HARALD FRENTZEN BEIM WELTMEISTER-TEAM? WIE KOMMT ER MIT DEN PSYCHOSPIELCHEN SEINES TEAMKOLLEGEN KLAR? WIE EMPFAND ER SEINEN ERSTEN, SO LANGE HERBEIGESEHNTEN SIEG?



AUSGABE 7/97 ERSCHEINT AM
25. JUNI

EXTRA: Die 100 besten F1-Piloten aller Zeiten

GOOD boy.



MCCANN-ERICKSON HAMBURG

www.icnsportsweb.com



Auch in der letzten Saison ist Heinz-Harald Frentzen mit Goodyear gut gefahren. Für diese Saison wurde er zum Favoriten gekürt und setzt natürlich weiterhin auf Goodyear. Getestet auf der härtesten Teststrecke der Welt können auch Sie sich darauf verlassen, mit dem EAGLE F1 selbst bei den schwersten Anforderungen des täglichen Lebens gut anzukommen.

Good to know.



GOODYEAR