

P1 FORMEL aktuell 2005 EXTRA: HOCKENHEIM 2005 → Tipps, Termine, Tickets, Aktionen, Vorschau

Das schnelle F1-Magazin ▶▶▶

FORMEL

aktuell



Ausgabe 07, Juli 2005 Deutschland € 2,95 · A € 3,40 · CH CHF 5,80 · L € 3,40

VOLLE PULLE

Kimi Räikkönen

EXKLUSIV

Interview Patrick Head

FERRARI

Der Kampf mit den Reifen

HISTORIE

Der Tyrrell P34

GEWINNSPIEL

F1 selber fahren

F1-Handys

F1-Tickets

powered by:



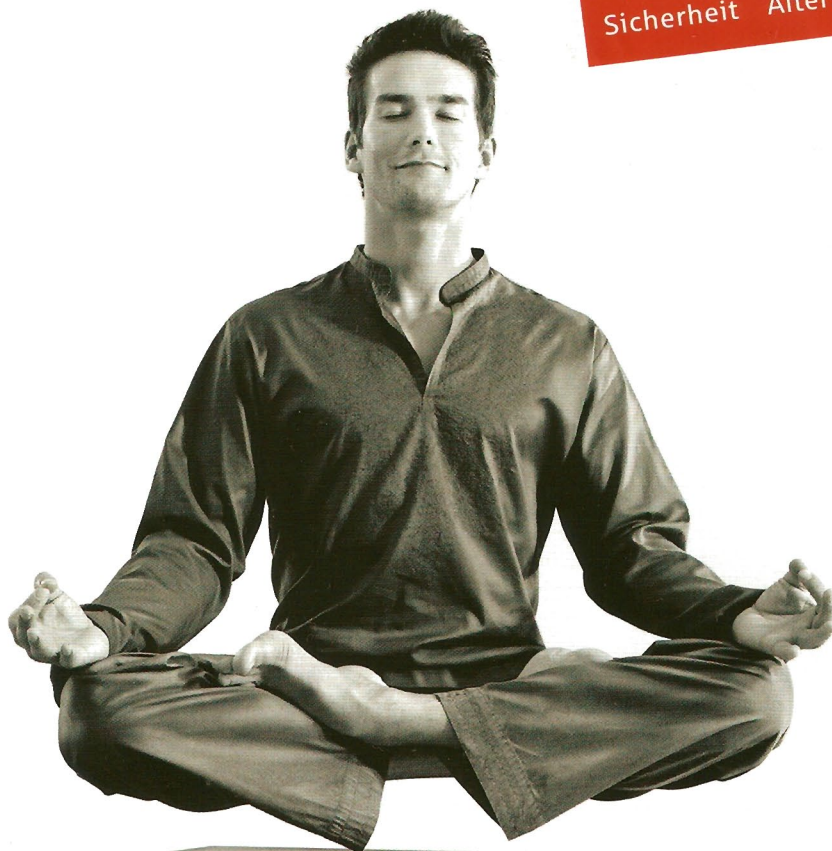
BMW-WILLIAMS:

ENDE UND WENDE

SAUBERE SACHE: WIE DIE TRENNUNG ZUR CHANCE FÜR NICK HEIDFELD WIRD

ZKZ 67697 Heft 005

Jetzt beraten lassen:
Sparkassen-Finanzkonzept
Sicherheit Altersvorsorge Vermögen



Wer seine Finanzen im Griff hat,
ist einfach entspannter.
Das Sparkassen-Finanzkonzept.



Wenn auch Sie so entspannt sein wollen, dann lassen Sie sich bei uns beraten. Wir analysieren Ihre aktuellen Finanzen und entwickeln gemeinsam einen optimalen Plan. Damit in puncto Versicherung, Altersvorsorge und Vermögensbildung alles für Sie geregelt ist. Mehr dazu in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.sparkasse.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**



36 ▶▶▶ BRENNPUNKT: Der Kampf mit den Reifen

Reifen

sind ohne Zweifel das dominierende Thema der Saison. Während Ferrari-Partner Bridgestone zu Beginn des Jahres große Probleme hatte, hat es nun Konkurrent Michelin erwischt. So schwer, dass sämtliche Autos mit französischen Gummis auf den Start beim merkwürdigen GP in Indianapolis verzichten mussten. Losgetreten wurden die Reifensorgen vom neuen Reglement, auf das sich die Pneu-Konzerne nicht einstellen konnten. Eine Analyse finden Sie ab Seite 36. Ärger gibt es auch zwischen BMW und Williams, die Scheidung ist eingereicht. Patrick Head, Teilhaber an WilliamsF1, spricht Klartext. Wir blicken voraus auf die neue Saison, die möglichen neuen Teams und Nick Heidfelds Zukunft.

Viel Spaß beim Lesen wünscht
FORMEL aktuell

32 ▶▶▶ INTERVIEW: P. Head



54 ▶▶▶ PROFIL: Kimi Räikkönen



14 ▶▶▶ TITELTHEMA: BMW verlässt Williams

Inhalt

8 Boxenstopp

- Timo Glock im Interview
- Danica Patrick: Schnell und hübsch
- Kommentar: Der Pitbull spricht!

14 Titelthema

BMW-Williams: Ende und Wende

- Die deutsch-englische Ehe steht vor der Scheidung. Was macht Heidfeld?

20 GP-Report Kanada

26 Kreuzverhör

Jarno Trulli

30 Schlegelmilchs Zeitreise

32 Interview

Patrick Head

36 Brennpunkt

Das Problem mit den Reifen

39 Tickets und Reisen

Service für Fans

40 GP-Report USA

46 Bilanz

Halbzeit: Teams und Fahrer im Check

49 Interview

Narain Karthikeyan

50 Hockenheim

Der GP Deutschland naht

53 Gewinnspiel

Große Preise

54 Volle Pulle

Elmar Brümmer über Kimi Räikkönen

58 GP-Vorschau

Frankreich und Großbritannien

62 TV-Hintergrund

Premiere überträgt das 150. Rennen

64 Historie

Der Tyrrell P34

68 GP-Report Monaco

72 GP-Report Europa

64 Making of...

Felgen

82 Was macht...?

Jackie Stewart

82 Impressum



Foto: Egmond



Einmalig |

Tiago Monteiro auf dem Podium – als Dritter beendete der Portugiese das Boykott-Rennen von Indianapolis. Während das Ferrari-Duo das Podium unter den Pfiffen der Zuschauer wortlos und ohne Champagner-Jubel verließ, nutzte Monteiro die Gunst der Stunde – wohl wissend, dass diese Chance so schnell nicht wiederkommt.

Einmalig II

Jahr für Jahr wird die gleiche Frage gestellt, wenn es um den GP von Monaco geht: Muss das sein? Ist das zeitgemäß? Viel zu gefährlich, keine Überholchancen usw. Die Antwort auf viele Fragen ist dieses Bild, zeigt es doch die Einmaligkeit dieses Events. Nirgendwo sonst gibt es eine derart intensive Verbindung zwischen Tradition, Lifestyle und Motorsport.





Boxenstopp



Es ist kein Geheimnis: Die undankbarste Platzierung im Ziel ist der legendäre vierte Rang. Dafür gibt's angeblich die Blech-Medaille...

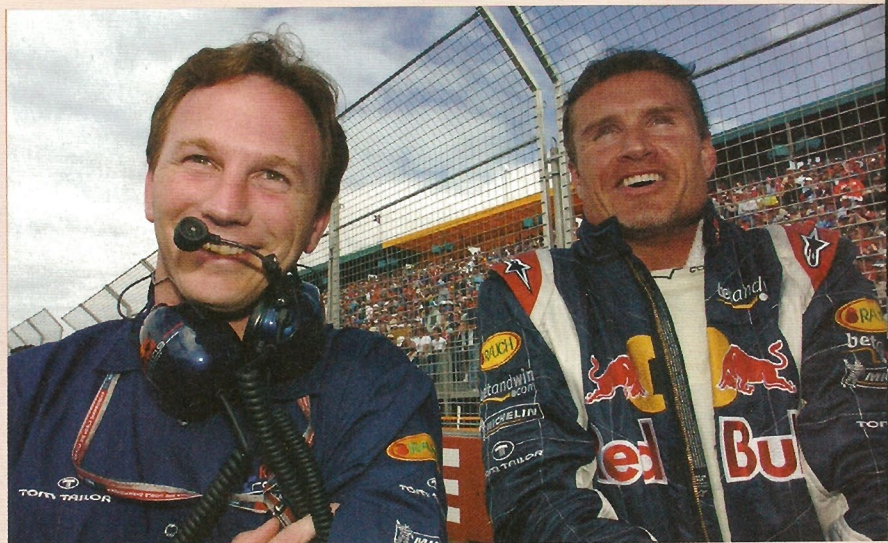
Aber auch was diese traurigen Fälle betrifft, gibt es Ausnahmen. Bei der diesjährigen Auflage des Oval-Klassikers „Indy 500“ kam Danica Patrick als Vierte ins Ziel und... wurde dank dieser Platzierung über Nacht zum Star. Natürlich ließ sich die 23jährige Amerikanerin während des GP-Weekend im Paddock von Indy sehen. Donnerstags, als sich noch kein F1-Rad drehte und kein Michelin platzte.

Prompt wurde sie als kommende Formel-1-Pilotin gefeiert. Hat das 1.57 Meter große 45-Kilo-Persön-

Der PITBULL spricht!

chen tatsächlich das Zeug, sich in der Königsklasse mit Schumi und seinen Spießgesellen zu messen? Pitbulls werden ausgesandt, um Augen und Ohren offen zu halten – Hellseher sind sie nicht. Aber soviel lässt sich sagen: Ein Mann wäre als Indy-Vierter keinesfalls als Supertalent bewundert worden! Das weiß auch Danica, die sich um keinen Preis der Welt – auch keinen „Großen“ – als Quoten-Huhn verheizt sehen will. Und noch eines muss man ihr lassen: Sie ist ein Profi. Das Thema F1 streifte sie – „Ich fühle mich in der IRL wohl, aber man soll niemals nie sagen.“ – nur am Rande. Von Drängeln keine Spur. Da kann es auch keine Negativschlagzeilen geben, wenn der Wunsch nicht in absehbarer Zeit in Erfüllung geht.

Cooler Sprüche, immer gut, um im Gespräch zu bleiben, hat sie drauf. Beispiel gefällig? Auf das Stichwort „Verletzungsgefahr“ antwortete sie lässig: „Cheerleader verletzen sich weitaus häufiger als Sportler – und ich war Cheerleader. Gefährliche Sportarten üben auf mich einen besonderen Reiz aus.“ Und Danica auf Bernie Ecclestone. Der drückt ihr hoch offiziell die Daumen, denn er wünscht sich schon lange eine F1-Piloten als Attraktion für seine GP-Show. 1993 griff „Eierstein“ mit der guten Giovanna Amati daneben. Sie hielt sich nur kurz, und bevor sie gefeuert wurde, fiel sie lediglich als Pirouetten-Queen auf. Zur Qualifikation reichte es bei keinem der wenigen Anläufe. Die Patrick kann sicherlich jetzt schon mehr als die Italienerin je konnte. Jetzt liegt es an ihr und ihrer Fahrkunst. Anders als ihre männlichen Kollegen braucht sie ganz sicherlich keine Türen einrennen, denn zumindest eine F1-taugliche Lady nimmt der GP-Zirkus garantiert mit Kusshand auf.



DC soll bleiben

David Coulthard hat gute Chancen, auch über 2005 hinaus in der Formel zu bleiben. Bei McLaren ausgemustert, verpflichtete ihn Red Bull im letzten Moment vor Saisonstart und bewahrte DC damit vor der F1-Rente. Mittlerweile hat der Schotte dort derart überzeugt, dass Teamchef Christian Horner ihn gerne vorzeitig für die nächste Saison verpflichten würde. „David leistet großartige Arbeit“, so Horner, der für die nächsten Rennen einige Weiterentwicklungen erwartet. Echte Alternativen wird David Coulthard nicht haben, zumindest nicht bei einem der Top-Teams. Da er sich aber bei Red Bull ohnehin sehr wohl fühlt und die teilweise etwas unorthodoxe Art des Teams mag, steht einem neuen Vertrag wohl nichts im Wege.

Rainers Raritäten



GP von Schweden, 1974. Zu sehen ist ein Iso-Williams FW02. Wer aber sitzt am Steuer?

Sind Sie ein echter F1-Experte? Wir stellen Sie auf die Probe. Rainer W. Schlegelmilch präsentiert hier jeden Monat eine echte Rarität aus seinem Archiv. Rarität deshalb, weil dort Fahrer, Autos oder Sponsoren zu sehen sind, die es nie an die große Öffentlichkeit geschafft haben, die aber trotzdem zur F1-Geschichte gehören. Unser Experte Klaus Hölzel löst das Rätsel in der nächsten Ausgabe auf.



Wahnsinn!

Sie wollen Gas geben wie Schumi, in die Kurve gehen wie Kimi und starten wie Alonso? Das ist (fast) kein Problem. Formel 1 selber fahren kann jeder, der im Besitz eines normalen PKW-Führerscheins ist und den nötigen Mut aufbringt. Wenn das auf Sie zutrifft, sollten Sie Ihren nächsten Urlaub vielleicht nicht am Strand der Cote d'Azur, sondern zunächst auf der nahe gelegenen Rennstrecke Circuit du Var verbringen. Dort lässt Walter „Speedy“ Ackermann regelmäßig die Motoren seiner F1-Autos aufheulen und erfüllte so schon vielen F1-Fans einen Lebensstraum. „Formel 1 selber fahren – das ultimative Erlebnis“ heißt das Programm, bei dem jeder Interessierte von Profis in die Welt des Monoposto-Rennsport eingewiesen wird. Vor dem Fahren steht eine ausführliche Theorie, in der erklärt wird, wie man mit einem 650 PS starken Rennwagen die Kurven richtig ansteuert. Auch sind mechanische Vorgänge wie das Bremsen oder Kuppeln nicht mit gewöhnlichen PKWs vergleichbar, von der ungeheuren Beschleunigung beim Gas geben mal ganz abgesehen. Es hat daher auch seinen guten Grund, warum man sich im Cockpit eng angegurtert kaum noch bewegen kann.

Läuft aber erst einmal der Motor, so ist das Begeisterung pur. Mit brachialer Gewalt jagen Sie Richtung Kurve, lenken ein um das Gaspedal anschließend erneut voll durchzudrücken – so wie die prominenten Kollegen. Denn das Auto, mit dem Sie unterwegs sind, ist ein echter Ex-GP-Werks-Formel 1, der auch WM-Punkte erobert hat.

Das wollen Sie auch erleben? Hier gibt es mehr Informationen:

Formel 1 fahren
ITC
Postfach 331
FL-9490 Vaduz
Telefon: 00423 377 3478
info@formel1-fahren.com
www.formel1-fahren.com

Formula One by uspirace
Ulf Spitzner
Waldstraße 91
09244 Oberlichtenau
Telefon: 037208 66099
drive@formel-1gp.de
www.formel-1gp.de



Fotos: Schlegelmilch, Egmond, privat

Vor 20 Jahren...

... kehrte Ferrari auf die Erfolgsspur zurück. Auch wenn **Alain Prost** in den ersten Saisonrennen 1985 klar dominierte, in Kanada war **Ferrari** wieder zurück. **Michele Alboreto** und **Stefan Johansson** feierten einen überlegenen Doppelsieg. Prost im McLaren-TAG hatte dagegen bis dahin ungewohnte Probleme: Er musste Benzin sparen, um über die Distanz zu kommen.

... saß der heutige TV-Kommentator **Marc Surer** wieder in einem Formel-1-Cockpit. Zu Beginn des Jahres erklärte er seine Karriere in der Königsklasse für beendet, erlag dann aber einem Angebot des Brabham-BMW-Teams, wo er den überforderten François Hesnault ersetzte. Der erste Auftritt in Kanada verlief nicht gerade positiv. Gebeutel von einer Grippe und der damit verbundenen Medikamenteneinnahme waren die Leistungen von Surer diskret.

... gewann **Klaus Ludwig** zum dritten Mal in **Le Mans**.

Der Sieg kam dabei für nahezu alle Beobachter völlig unerwartet. Denn der Deutsche saß zusammen mit Paolo Barilla, der vier Jahre später auch in der

Formel 1 starten sollte, in einem privaten Porsche 956B des Joest-Teams. Das Sauber-Team ließ den ersten Le-Mans-Auftritt mit Mercedes-Motoren hingegen aus: John Nielson überschlug sich im Training mit dem C8 auf der Hunaudières-Geraden.



... bog auch das Williams-Honda-Team wieder auf die Siegerstraße ein. Auf dem engen Straßenkurs in Detroit war gegen **Keke Rosberg** kein Kraut gewachsen. Der Finne war im Vorfeld jedoch keineswegs zuversichtlich und vom eigenen Triumph überrascht. Da die Ferrari-Piloten Johansson und Alboreto auf die Plätze zwei und drei fuhren, führte Ferrari nun schon mit 14 Punkten in der Weltmeisterschaft.



... besserte sich die Stimmung im Brabham-BMW-Lager schlagartig. In Detroit sicherte **Nelson Piquet** den ersten Saison-

punkt – im bereits sechsten Saisonrennen und mit Rundenrückstand. Der Sieg in Frankreich kam daher umso überraschender. **Pirelli** schien erstmals in der Lage, einen konkurrenzfähigen Reifen zum Rennen zu bringen. Die italienische Reifenfirma gewann davor 1957 zum letzten Mal in der Formel 1.

FIA: Neue Regel-Ideen

Regeländerungen sind eine häufige Erscheinung in der Formel 1 – und das dürfte so bleiben. Für die Saison 2008 gibt es neue Überlegungen des Weltautomobilverbands FIA. Zweck der Modifizierung des Reglements soll eine deutliche Kostenreduzierung sein. So soll es einheitliche Getriebe und Bremsen geben sowie nur noch einen Reifenhersteller für alle Teams. Traktionskontrolle soll verboten werden, genauso wie viele andere elektronische Hilfen. Slicks sollen wieder erlaubt sein. Nicht nur der Reichste sollte siegen können. Fraglich, ob die großen Hersteller wie Honda, Toyota, Renault oder BMW, die ab 2008 eine eigene Rennserie planen, diesem Vorhaben zustimmen werden. Bis Ende Juli wird mit dem Teams diskutiert, im Oktober müssen die Regeln dann festgelegt werden.



F1-Charity mit Rekordergebnis

Zum dritten Mal fand im Rahmen des Nürburgring-Rennens die Motorsport Traveling Charity statt, zu der Initiator Klaus-Bernd Kreuzt mehr als 600 Gäste, Promis und Stars aus der Formel-1-Szene begrüßen konnte. Und der Abend endete mit einem Rekordergebnis: Bei der Versteigerung von F1-Exponaten wie Overalls, handsignierte F1-Modelle oder original Rennhelmen, kamen stattliche 31.125

Euro zusammen, die Kreuzt an Ex-Boxweltmeister Henry Maske überreichen konnte (rechts). Das Geld kommt einem Fond des Ex-Champions zugute, der sich um gefährdeten Jugendliche kümmert. „Mit dem Erlös können wir unsere Projekte weiter voranbringen, denn ich denke, jeder Jugendliche hat eine

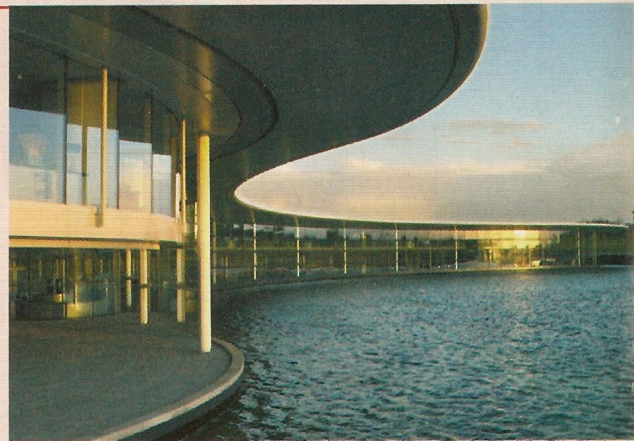
faire Chance verdient – keiner wird kriminell geboren“, so Maske.

Die Motorsport Traveling Charity ist mittlerweile zu einer festen Einrichtung am Freitag vor dem F1-Rennen am Nürburgring geworden. Aus der Boxengasse feierten unter anderem Niki Lauda, Matias Lauda, Christian Klien und Timo Glock mit, Henry Maske wurde durch Ex-Kollege Dariusz Michalczewski (links) unterstützt, die Fraktion der Schauspieler wurde durch Mariella Ahrens angeführt. Für das musikalische Highlight sorgte Patrick Nuo (re.) mit einem hörensweisen unplugged Auftritt. Schon jetzt darf man gespannt sein, wer im nächsten Jahr über den roten Teppich kommt.



Architektur-Preis für McLaren

McLarens Zentrale MTC wurde in England zum „Gebäude des Jahres“ gekürt. Verliehen hat den Preis eine Kunstkommission des Königshauses. Gestaltet wurde der Bau in Woking vom Architekturbüro Foster and Partners. Queen Elizabeth II. eröffnete das MTC am 12. Mai 2004.



F1-QUIZ-ECKE



Sind Sie ein echter F1-Experte? Testen Sie in jeder Ausgabe Ihr Wissen. Das Lösungswort in unserem letzten Heft lautete HONDA. Die Lösung des neuen Rätsels erfahren Sie in der kommenden Nummer. Hilfestellung bietet Ihnen die Datenbank von www.F1Total.com

1. Wie alt war Michael Schumacher bei seinem ersten Start in der F1?

- B 20
- M 21
- S 22
- A 23

2. Bei welchem Team begann Nigel Mansell seine Laufbahn in der Formel 1?

- F Williams
- S McLaren
- G Brabham
- O Lotus

3. Wie hieß der bislang letzte Argentinier in der Formel 1?

- R Norberto Fontana
- L Gaston Mazzacane
- I Esteban Tuero
- M Oscar Larrauri

4. Welchen Platz belegte Kimi Räikkönen in seinem ersten F1-GP?

- T 6.
- K 4.
- A ausgeschieden
- F 14.

5. In welchem Verwandtschaftsverhältnis steht Christian zu Emerson Fittipaldi?

- S Sohn
- U Neffe
- Z Bruder
- H Enkelsohn



Der gesuchte Begriff aus der Formel 1 ergibt sich durch die richtige Kombination der Lösungsbuchstaben. Senden Sie eine Postkarte mit dem Lösungswort an Motiv Medien GmbH, Stichwort „Quiz-Ecke“, Postfach 6106, 31509 Wunstorf. Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir das Buch „Formula Ferrari – Erste offizielle Inside-Story“ mit Beiträgen von u. a. Michael Schumacher, Jean Todt und Luca di Montezemolo. Erschienen ist es im Verlag Hoffmann und Campe. Einsendeschluss ist der 8. Juli 2005, es gilt das Datum des Poststempels. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, der/die Gewinner(in) wird schriftlich benachrichtigt.



Jetzt abonnieren!

Hier gibt's Prämien

Abonnieren Sie FORMEL aktuell für 12 oder 24 Ausgaben und sichern Sie sich als Prämie einen echten Formel-1-Klassiker.

Sie interessieren sich für weitere F1-Merchandising-Artikel?



Ein Klick genügt und Sie finden garantiert, wonach Sie suchen. Unter www.uspirace.de

wartet ein riesiges Angebot auf Sie, von der Mütze bis zur Bettwäsche, vom edlen Ferrari-Lenkrad bis zum Spritzguss-Modell.

Für ein 12er-Abo haben Sie die Wahl...



... zwischen dem kultigen Original: Minardi Team-Cap aus weichem Fleece, oder



von Benetton: TEAM CAP RACING (oben) oder TEAM CAP STYLE (links)



oder Sie entscheiden sich für das dreiteilige Jordan-Sticker-Set (DIN A4)

Für ein 24er-Abo können Sie auswählen zwischen...



dem Sweatshirt aus der offiziellen Sauber-Kollektion in Größe M, L oder XL



oder einem Senna Lotus T-Shirt mit der Nr. 12 in Größe M oder L



oder dem Schumi T-Shirt aus der offiziellen Kollektion in Größe XL

Die Lieferung der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang, solange Vorrat reicht. Kein Versand an Postfachadressen.

Abo-Hotline: 02225-7085-337 · Fax -377

Coupon ausschneiden und einsenden an: Motiv Medien Abo Service · Postfach 13 31 · 53335 Meckenheim · Noch schneller geht's per E-Mail: abo-fa@ips-d.de

Meine Prämie

- Minardi-Cap
- Benetton-Cap Racing
- Benetton-Cap Style
- Jordan-Sticker-Set
- M L XL Sauber-Sweatshirt
- M L Senna-Shirt
- Schumi-Shirt in XL

12 Ausgaben € 30,- (Ausland € 45,-)

24 Ausgaben € 57,- (Ausland € 87,-)

Name, Vorname		Telefon	
Straße, Hausnummer		Geburtsdatum	
PLZ, Wohnort		E-Mail	
<p>Zahlungsweise (bitte ankreuzen)</p> <input type="checkbox"/> bequem und bargeldlos per Bankeinzug (Nur bei deutschem Bankkonto) <input type="checkbox"/> gegen Rechnung			
Kontonummer		Kontoinhaber	
Bankleitzahl		Geldinstitut	
<input type="checkbox"/> per Kreditkarte		Kartentyp: <input type="checkbox"/> Visa <input type="checkbox"/> Amex <input type="checkbox"/> Eurocard/Mastercard	
Kartenummer		KPN/CVC	
Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen schriftlich beim Motiv Medien Abo Service · Postfach 13 31 53335 Meckenheim widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt das rechtzeitige Absenden des Widerrufs (Datum des Poststempels).		Gültig bis	
Datum, Unterschrift			

Bitte beachten! Das Abonnement verlängert sich automatisch um den Bezug von 12 Ausgaben FORMEL aktuell, wenn es nicht spätestens eine Woche nach Erhalt der Folgeberechnung schriftlich gekündigt wird.

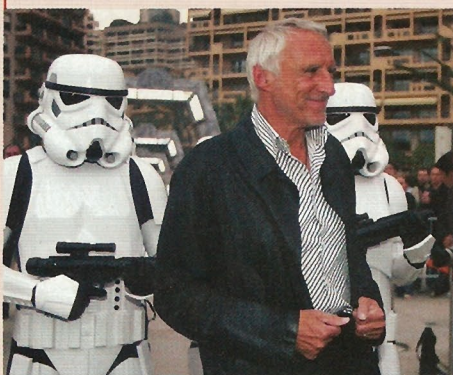




Red Bull: „Klien fährt bis auf weiteres“

Das Fahrer-wechsle-dich-Spiel bei Red Bull wurde fortgesetzt. In Kanada saß wieder Christian Klien (oben li.) im Cockpit anstelle von Vitantonio Liuzzi (re.), der zuvor in vier Rennen nur einen Punkt holte. Team-Boss Dietrich Mateschitz (unten mit Star-Wars-Soldat) geht sogar noch weiter: „Ich würde sogar sagen, Klien fährt bis auf weiteres.“ Playboy Liuzzi könnte der Spaß also bald vergehen, eine Ausleihe oder ein Verkauf an ein anderes Team sind wahrscheinlich.

Derweil engagiert sich Red Bull zum ersten Mal im Fußball. Ab der Saison 2005/06 firmiert der Salzburger Bundesligist als Red Bull Salzburg. Mateschitz investiert, holte Franz Beckenbauer als Berater und u. a. die Spieler Linke, Zickler (beide Ex-Bayern) und Lokvenc (früher Lautern und Bochum) sowie Kurt Jara (Ex-HSV, -Lautern) als Trainer. Mateschitz geht damit in Konkurrenz zum Milliardär Frank Stronach, der Austria Wien sponsert.



F1Total.com VOTING

Ihre Meinung bitte!
Auf welcher früheren Grand-Prix-Strecke sollte die Formel 1 wieder fahren?

- ▶ Brands Hatch (GB)
- ▶ Fuji (Japan)
- ▶ Kyalami (Südafrika)
- ▶ Las Vegas (USA)
- ▶ Mexico City (Mexiko)

Sagen Sie uns Ihre Meinung und stimmen Sie auf F1Total.com ab. Das Ergebnis finden Sie in der nächsten Ausgabe. In der letzten Nummer war Ihre Meinung zu Ferraris Missachtung der Testbeschränkung gefragt. Ihre Wahl: „Das ist unспортlich“ (47%), „Sie nehmen sich einfach die Freiheiten, die sie haben“ (38,27%), „Die anderen Teams sollten es genauso machen“ (14,73%).

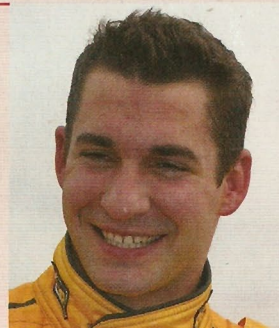


GP-Kalender 2005

6. März	Australien (Melbourne)
20. März	Malaysia (Kuala Lumpur)
3. April	Bahrain (Sakhir)
24. April	San Marino (Imola)
8. Mai	Spanien (Barcelona)
22. Mai	Monaco (Monte Carlo)
29. Mai	Europa (Nürburg)
12. Juni	Kanada (Montreal)
19. Juni	USA (Indianapolis)
3. Juli	Frankreich (Magny-Cours)
10. Juli	Großbritannien (Silverstone)
24. Juli	Deutschland (Hockenheim)
31. Juli	Ungarn (Budapest)
21. August	Türkei (Istanbul)
4. September	Italien (Monza)
11. September	Belgien (Spa-Francorchamps)
25. September	Brasilien (Interlagos)
9. Oktober	Japan (Suzuka)
16. Oktober	China (Shanghai)

Interview mit Timo Glock

„Manche wissen gar nicht, dass es die Formel 1 gibt“



Vier Rennen, zwei Punkte – Timo Glocks Bilanz in der Formel 1 ist vernünftig. Jetzt fährt er Champ Car für Rocketsport und ist angesichts der Platzierungen seines Ex-Teams Jordan auch nicht traurig darüber.

Timo, wie sieht dein Leben im Moment aus? Du verbringst wohl sehr viel Zeit im Flugzeug...

Ja, das stimmt, ich fliege viel hin und her zwischen Europa und Amerika. Zu den Tests und Rennen bin ich natürlich drüben, aber ich versuche auch, so oft es geht, nach Deutschland zu kommen.

Hast du dich in den USA schon akklimatisiert?

Ja, da gab's kaum Probleme.

Die Amerikaner sind rennsportbegeistert, doch die F1 fristet ein Schattendasein. Gibt es überhaupt noch die Chance, dass die Formel 1 dort mal richtig Fuß fasst?

Naja, es gibt ja den Grand Prix in Indianapolis, aber die Chancen für die Formel 1 sind ja eher gering. Manche wissen gar nicht, dass es die Formel 1 gibt!

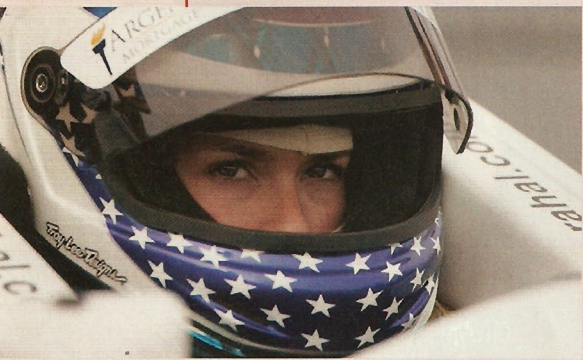
In der Champ Car World Series gibt es, wie in der GP2, ein Einheitschassis und einen Einheitsmotor. Wie steht es um die Zuverlässigkeit?

Die Autos sind sehr gut, viel stabiler als etwa in der GP2.

Frau in der Formel 1?

■ Giovanna Amati (1992) war die letzte Frau, die sich in der Formel 1 versuchte. Seitdem dominieren ausschließlich Männer das Geschehen, was sich in Zukunft aber ändern könnte. Danica Patrick (23) wirbelt in den USA die Rennszene durcheinander. Beinahe hätte sie dieses Jahr die legendären 500 Meilen von Indianapolis gewonnen, musste sich am Ende aber noch überholen lassen. Danica war die erste Frau, die dieses Rennen jemals angeführt hat. Beim F1-Rennen

in Indianapolis durfte sie einen BAR-Honda testen; ihr Wagen in der IRL wird von einem Aggregat des gleichen Herstellers angetrieben. Mit einem Job in der Formel 1 könnte der talentierte Shootingstar aus Illinois das Interesse an dieser Klasse in den USA massiv steigern. Dass mit Michael Andretti ein Landsmann in der Königsklasse fuhr, liegt schon zwölf Jahre zurück.



Die nächste Ausgabe von

Das schnelle F1-Magazin ▶▶▶
FORMEL aktuell

**erscheint am
15. Juli 2005**

Folgende Themen sind in Planung:

- ▶ **Michael Schumacher: Verlieren und Spaß dabei**
- ▶ **GP-Report: Frankreich und Großbritannien**
- ▶ **Kreuzverhör: Christian Klien**

Erklär unseren Lesern mal die Faszination von Ovalstrecken!

Ovale sind sehr anspruchsvoll und trickreich. 350 Runden geht es darum, das Auto von der Mauer fernzuhalten. Man muss sehr gefühlvoll lenken und darf das Auto nicht in die Kurven quälen. Es ist eine eigene Welt.

Neben dir sind mit Wilson und da Matta zwei weitere Ex-F1-Fahrer dabei. Pflegst du zu den beiden ein besonderes Verhältnis?

Eigentlich nicht. Mit Cristiano habe ich ein bisschen mehr zu tun, weil wir im letzten Jahr noch gleichzeitig in der Formel 1 gefahren sind.

Wer sind die stärksten Konkurrenten?

Sebastien Bourdais und Bruno Junqueira vom Team Newman/Haas (wird von Schauspieler Paul Newman betrieben, Anm. d. Red.). Sie sind beide äußerst erfahren und sehr schnell. Das gesamte Team ist Spitze.

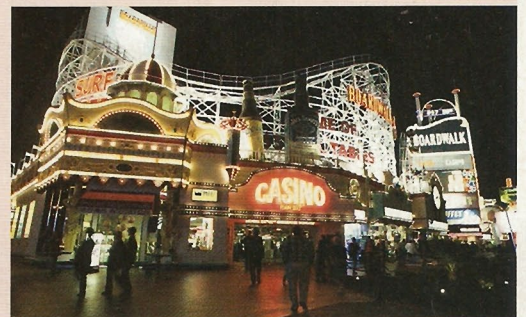
Hast du dir persönliche Ziele gesteckt?

Ganz klar: Rennen gewinnen und regelmäßig in die Top 3 oder Top 5 zu kommen.

Betrachtest du das Treiben, gerade bei Jordan, emotionslos?

Emotionslos nicht, aber ich gehe auch nicht so mit. Und wenn ich sehe, wie die sich sogar abkämpfen, um Minardi zu schlagen, bin ich froh, den Schritt in die Champ Car Series gemacht zu haben.

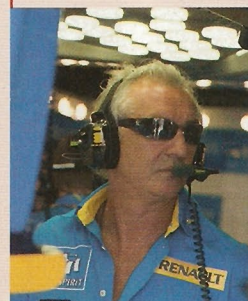
Interview: A. Marnier



Flavio will nach Vegas

■ Renault-Teamchef Flavio Briatore hat sich für eine Rückkehr der Formel 1 nach Las Vegas ausgesprochen. „Nordamerika ist sehr wichtig für die Formel 1“, sagte der Vater von Heidi Klums Kind im Rahmen des US-Rennens in Indianapolis. Hoffnung setzt er in Ecclestone: „Bernie

hat sich sehr für Las Vegas eingesetzt, hoffentlich beginnen die Gespräche bald.“ In der Casino-Metropole gastierte die Formel 1 1981 und 1982.



DAS ENDE



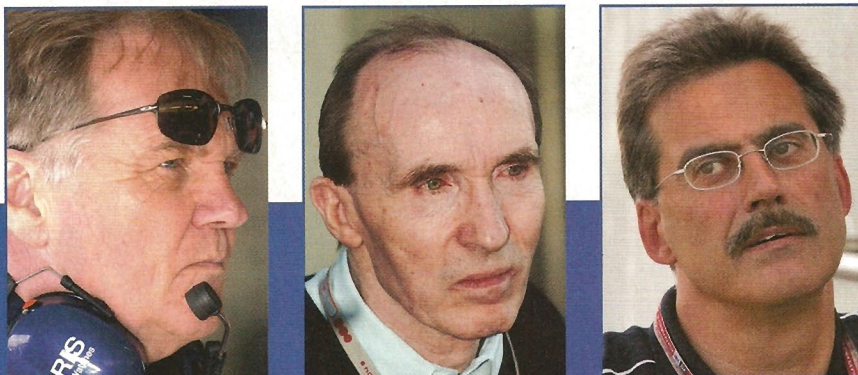
BMW-Williams F1 Team

▶▶▶ Abgeschoben: BMW würde Williams gerne loswerden. Auch auf britischer Seite ist die Sympathie für den deutschen Motorenpartner abgekühlt. Die Scheidung kommt mit Sicherheit.

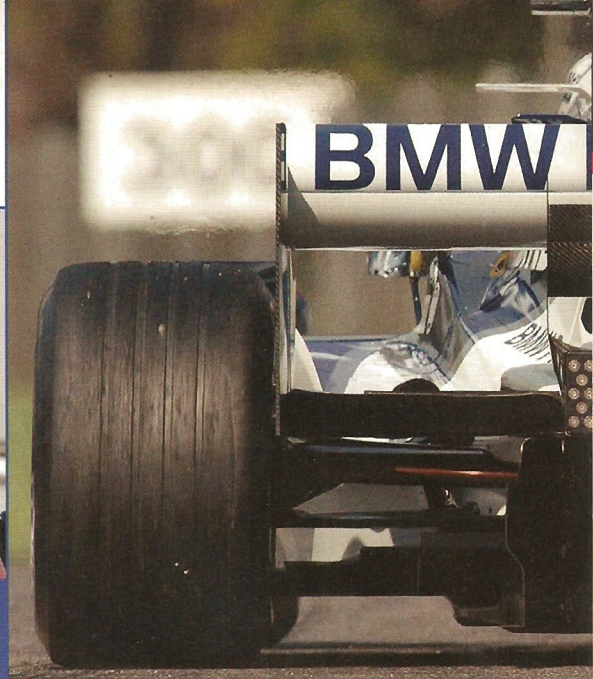
Seit 2000 ist der deutsche Konzern BMW wieder in der Formel 1 vertreten. Dort bleibt er auch – 2006 aber wohl mit einem neuen Partner. Denn die Ära BMW-Williams neigt sich ihrem Ende.

Es dreht sich unaufhörlich, doch erst jetzt nimmt das Personalkarussell von BMW und Williams richtig Fahrt auf. In den kommenden Wochen wird es noch schneller rotieren. Wem davon schwindlig wird, und wer frühzeitig aussteigen muss, ist noch nicht in Stein gemeißelt. Sicher ist nur, dass bei den beteiligten Teams kein Stein mehr auf dem anderen bleibt. Und kaum noch ein Motor im gleichen Chassis sowie etliche Fahrer nicht mehr im vertrauten Cockpit. Die Tinte auf dem Einjahresvertrag mit Williams war noch nicht getrocknet, da wurde schon um die weitere Zukunft von Nick Heidfeld spekuliert. Kein Wunder, schließlich hat es Sir Frank Williams ganz bewusst gemieden, dem Deutschen auch nur eine zarte Andeutung von Sicherheit zu vermitteln. Erst ließ er ihn im belasten-

den Fahrerfindungsspielchen gegen Antonio Pizzonia antreten und verzögerte die Entscheidung bis zur letzten Sekunde. Dann offerierte er ihm nur eine Beschäftigung für zwölf Monate, während Mark Webber hofiert wurde. Ein Langzeitvertrag für den Australier sollte zeigen, wie die Rollen zwischen den Fahrern verteilt sind. Doch die Realität überholte den Rollstuhlgeneral, Heidfeld erwies sich als schneller und zuverlässiger als Webber. „Wir werden zu gegebener Zeit überlegen, wie es weitergeht“, meint Williams jetzt. Die Frage ist, ob der verdiente, aber sture Brite alle Entscheidungen so treffen kann, wie es ihm lieb ist. Zumindest beim fahrenden Personal hält er die Zügel in der Hand. Mit Jenson Button, noch bei BAR-Honda, gibt es eine Option für 2006 und es gilt als sicher, dass BAR keine Chance haben wird, ▶



▶▶▶ Gesichter der Macht (von links): Williams-Teilhaber Patrick Head, Teamchef Frank Williams und BMW-Motorsportdirektor Mario Theissen.



ihn zu halten. Zwar pflegt der dortige Teamchef Nick Fry die vage Hoffnung auf einen Verbleib des englischen Sonnyboy, doch um eine rechtliche Handhabe zu besitzen, müsste BAR durch „Jense“ drei Viertel der Punkte des Weltmeisters holen – angesichts des desaströsen Saisonstarts ein Ding der Unmöglichkeit. Button wird kommen, Webber bleiben, der stolze Engländer Williams wäre mit dem angelsächsischen Tandem zufrieden gestellt. Zwei Fahrer, zwei besetzte Cockpits – und was meint Heidfeld zum Hickhack um seine Zukunft, die nicht bei Williams liegt? „Für mich gibt es nur eine Lösung: schnell fahren, im Optimalfall gewinnen. Dann ergibt sich alles andere von selbst. Ich würde gerne bei BMW bleiben“, sagt Nick.

Zwischen den Zeilen zu lesen, ist nicht notwendig, der 28-Jährige sagt, was er meint und wie es kommen wird. BMW und nicht Williams, das ist die Zukunft

für „Quick Nick“. 2006 ist Schluss mit den nationalistischen Spielchen zwischen England und Deutschland, vorbei mit den Tricks beim Teamnamen und den Giftpfeilen von der Insel aufs europäische Festland und retour. Lläuft es schlecht, sprechen die Briten von BMW, bei guten Resultaten heißt es sofort Williams. Umgekehrt verhält es sich in Deutschland. Die Scheidung ist eingereicht, die Trennung sicher. Einseitige Optionen im bis 2009 laufenden Kontrakt machen es möglich. Dies bestätigt Patrick Head, 30-prozentiger Teilhaber an WilliamsF1 (siehe Interview ab Seite 32). Dem öffentlichen Flirt BMWs mit einem anderen Partner, sprich Sauber, begegneten die Engländer mit gleichen Waffen. Sir Frank wandte sich an die Presse, beschwerte sich über die Kritik aus Bayern. „Früher gab es diese Schuldzuweisungen nicht“, schwelgt er in Erinnerungen, „die Partnerschaften mit Renault und

Honda waren viel erfolgreicher.“ BMW bemängelt schlechte Aerodynamik und unzureichende Kooperation, aber „wir hinterfragen nicht andauernd, wieso BMW alleine im Jahr 2000 etwa 150 Motorschäden hatte“. Er und Head hätten genug davon, den Kopf hinzuhalten, wenn der Erfolg ausbleibt. Diplomatisch verhielten sich die Briten nach dem Motorenplatzer von Nick Heidfeld in Kanada und nutzten, ganz Gentlemen, die Situation nicht aus, um noch mehr Öl ins Feuer zu gießen. 1986 und 1987 ist Williams Konstrukteurs- und Fahrerweltmeister (Piquet) mit Honda-Aggregaten geworden, zwischen 1992 und 1997, während der Partnerschaft mit Renault, gingen vier Fahrer- (Mansell, Prost, Hill, Villeneuve) und fünf Konstrukteurstitel nach Grove. Seitdem ist Ebbe angesagt, was aber nicht zuletzt der Dominanz Ferraris in der letzten halben Dekade geschuldet ist. „Aus seiner Sicht war das Geschäft in den 90er Jahren einfacher“, entgegnet der Realist Mario Theissen, der voll im Hier und Jetzt lebt, fühlt und handelt. Der Motorsportdirektor von BMW sieht vielmehr den Anteil der Süddeutschen unter-

▶▶▶ Quick wie nie zuvor: Nick Heidfeld erzielte mit BMW-Williams die besten Resultate seiner Karriere. „Ich würde gerne bei BMW bleiben“, sagt der Mönchengladbacher.



Fotos: Egmond, Schlegelmilch

Power



►►► Sprache der Hemden: Webber ist Williams' Mann, Nick BMWs.

schätzt, „die Vernetzung von Fahrzeug und Antrieb war damals noch nicht so eng wie heute“. Er sieht in seinem Konzern viel mehr als nur einen Lieferanten. „Wir gehen davon aus, dass ein Titelgewinn BMW gutgeschrieben würde“, präzisiert der 52-Jährige, und fügt Williams noch einen Nadelstich zu: „Auch in der heutigen Konstellation!“ Für Kapriolen wie die Haifischnase 2004 können die Bayrischen Motorenwerke nun einmal nichts.

Zerschnitten ist also das Tischtuch, eine Hälfte im Rot-Weiß-Blau des Union Jacks gefärbt, die andere schwarz-rot-gold. Alleine zu existieren ist für BMW schwer, für Williams unmöglich. Immer mehr verdichten sich die Hinweise auf eine Wiederaufnahme einer alten, traditionsreichen englisch-japanischen Beziehung. Was in der Liebe selten gut geht, nämlich beendete Liaisons zu reaktivieren, könnte in der Formel 1 eine Erfolg versprechende Lösung sein. Insider sprechen von einer japanischen Delegation in Williams' Zentrale in Grove, genauso wie von einer geheimen Reise Sir Franks nach Fernost. Obwohl dies Partner Head (noch) dementiert, hat sich der öffentlichkeitsscheue Rollstuhlfahrer mit Vertretern Hondas getroffen. Die Japaner wollen nicht zu sehr ins Hintertreffen mit dem nationalen Rivalen Toyota geraten, der 2004 endlich Fuß gefasst hat in der Formel 1. Ein riesiger Etat von 400 Millionen Euro hievte die Rot-Weißen mit Sitz in Köln aufs Podium. Logisch, dass der ebenso ambitionierte Honda-Konzern, der eine weitaus tiefgründigere F1-Historie besitzt, nicht hinterher hecheln möchte. Die Partnerschaft mit BAR steht angesichts des anstehenden

Tabakwerbverbots – BAR ist eine Tochterfirma des Tabakkonzerns BAT – auf tönernen Füßen. Ein klares Signal ist auch die Aufstockung Hondas der eigenen Anteile auf 45 Prozent im Vorfeld der laufenden Saison. Denkbar ist folgendes Szenario: Honda steigt noch mehr bei BAR ein – selbst ein autarkes Team nach dem Vorbild von Ferrari, Renault oder Toyota ist möglich – und befördert Takuma Sato zur Nummer eins. Mit dem F1-Idol Nippons sind sportlicher und wirtschaftlicher Bereich abgedeckt, Sato ist das Zugpferd schlechthin. Anthony Davidson, bisheriger Testfahrer, dürfte ins zweite Cockpit hüpfen.

Gleichzeitig beliefert Honda Williams mit Motoren und kann sich auf eine erfahrene Chassis-Schmiede verlassen. Noch offen ist, wie lange ein Motorendeal in zwei Richtungen laufen wird, oder ob Honda sich irgendwann auf eine Aufgabe konzentriert. Selbstredend würden sich die Briten nicht mit schwachen Aggregaten zweiter Wahl zufrieden geben, mit denen Toyota, die auch bei Williams ins Gespräch gebracht wurden, ihren Kunden Jordan abspeist. Williams begann 2000 die Zusammenarbeit mit BMW als Exklusivpartner, diese Klausel wurde 2003 jedoch aus dem Kontrakt gestrichen. Mit Motorenherstellern, die verschiedene Teams beliefern, hat Williams Erfahrung – und keine Probleme. 1995 stieg Partner Renault auch bei Benetton ein, wurde dank Michael Schumacher auf Anhieb Weltmeister, doch 1996 und 1997 folgten wiederum Titel für und mit Williams. Zwischen Jenson Button und Honda bliebe derweil die Verknüpfung bestehen. Sie würden sich quasi gegenseitig als Präsent ►

Williams in der Formel 1

Gefahren GP: 485
Erster GP: Großbritannien 1972

Punkte: 2482,5
Erstmals Punkte: Niederlande 1973
(Gijs van Lennep, 6. Platz)

Siege: 113
Erster Sieg:
Großbritannien 1979 (Clay Regazzoni)

Pole-Positions: 124
Erste Pole-Position:
Großbritannien 1979 (Alan Jones)

Schnellste Rennrunden: 127
Erste schnellste Rennrunde:
USA 1978 (Alan Jones)

Die Motorenpartner

1972 Williams Politoys-Ford (nur ein Rennen)
1973 Williams Iso Marlboro-Ford
1974 Williams-Ford
1975 Williams-Ford
1976 Williams-Ford (nur drei Rennen)
1977 Apollon Williams-Ford (nur ein Rennen)
1978 Williams-Ford
1979 Williams-Ford
1980 Williams-Ford
1981 Williams-Ford
1982 Williams-Ford
1983 Williams-Ford
1984 Williams-Honda
1985 Williams-Honda
1986 Williams-Honda
1987 Williams-Honda
1988 Williams-Judd
1989 Williams-Renault
1990 Williams-Renault
1991 Williams-Renault
1992 Williams-Renault
1993 Williams-Renault
1994 Williams-Renault
1995 Williams-Renault
1996 Williams-Renault
1997 Williams-Renault
1998 Williams-Mécachrome
1999 Williams-Supertec
2000 Williams-BMW
2001 Williams-BMW
2002 Williams-BMW
2003 Williams-BMW
2004 Williams-BMW
2005 Williams-BMW

Titel

Fahrerweltmeister:

1980 Alan Jones
1982 Keke Rosberg
1987 Nelson Piquet
1992 Nigel Mansell
1993 Alain Prost
1996 Damon Hill
1997 Jacques Villeneuve

Konstrukteursweltmeister:

1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993,
1994, 1996, 1997

Stand: 13.6.2005 (nach GP von Kanada)

GROSSER MOBIL 1 PREIS VON DEUTSCHLAND
AM HOCKENHEIMRING BADEN-WÜRTTEMBERG

FORMEL 1

LIVE ERLEBEN AUF DEM
HOCKENHEIMRING

22.-24. JULI 2005

TICKETS UNTER:

06205-950222

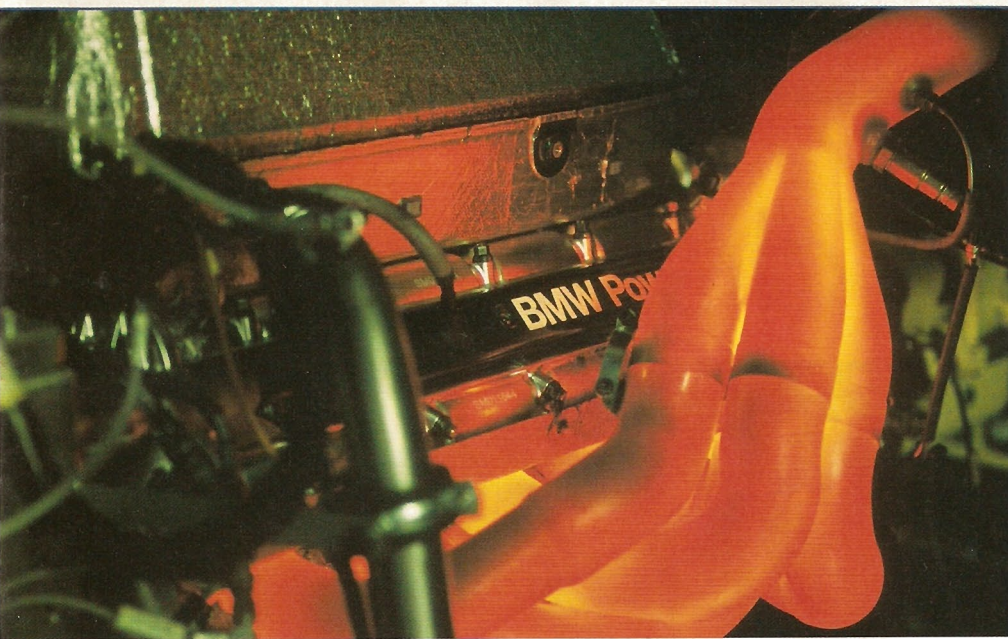
SOWIE BUNDESWEIT AN ALLEN CTS-VORVERKAUFSTELLEN

**VIER TAGE TOLLES
RAHMENPROGRAMM**

WWW.HOCKENHEIMRING.DE



Mobil 1



▶▶▶ **BMW-Power: Die Qualität der Motoren aus Bayern ist unbestritten. Daran kann auch der Schaden von Montreal nichts ändern. Die Schuld für die Verstimmung mit Williams (re.) liegt auf beiden Seiten. „In den 90ern war das Geschäft für ihn einfacher“, stichelt Mario Theissen, der Heidfeld (u.) zu Sauber mitnehmen könnte.**

zu Williams mitbringen. Geschenkt möchte auch Sauber die Power von BMW. 2006 werden die Schweizer mit Mario Theissens Motorenwerke kooperieren. Zwei Varianten bieten sich an. BMW kauft Sauber in einem so genannten Buy-out komplett und lässt das Team unter eigenem Logo fahren. Der bisherige Motorensponsor Petronas, der die ca. 30 Millionen „zu teuren“ (Peter Sauber) Aggregate aus Maranello finanziert hat, würde sich entweder ganz zurückziehen oder als gewöhnlicher Sponsor firmieren. Seine Zeit als Antriebsfinancier geht jedenfalls zu Ende. Andererseits könnte eine klassische Chassis-Motor-Partnerschaft beschlossen werden, die Sauber nicht aus dem noch offenen Teamnamen verdrängt. „Alles ist Spekulation“, beteuert Peter Sauber noch, der „Gerüchte, die über eine einfache Motorenpartnerschaft hinausgehen,



nicht kommentieren“ will. Im hochmodernen Windkanal und dem routinierteren Team besitzen die Hinwiler beste Argumente für die Verhandlungen mit BMW. In jedem Fall wird Sauber sein Ziel erreichen, bedeutend Geld zu sparen im Vergleich zur noch laufenden Zusammenarbeit mit Ferrari.

Für Nick Heidfeld bringt die neue Situation Sicherheit und Risiko. Ein neues Team wird mit Kinderkrankheiten zu kämpfen haben, zugleich entkommt er der an den Nerven zehrenden Ungewissheit im Hause Williams. Obwohl der höfliche Westdeutsche sich loyal verhält und öffentlich nie ein zu kritisches Wort über Frank Williams verlieren würde, kann er nicht glücklich sein, trotz bester Platzierungen mit Fragezeichen überschüttet zu werden. Das Ende mit Williams bedeutet gleichzeitig eine Wende. Das Vertrauen BMWs in den neuen deutschen Formel-1-Superstar ist unerschütterlich. Nicht nur in München glaubt man, dass es eher Nick denn Ralf Schumacher sein wird, der dessen Bruder Michael auf längere Sicht als nationale Nummer eins ablöst. Dabei hat Ralf eine ganz besondere Bindung zu BMW, holte 2000 in Australien im ersten Rennen nach dem F1-Comeback der Bayern Platz drei. Doch die Ära ist vorbei, der jüngere Schumacher längst bei Toyota



BMW in der Formel 1

Gefahren GP: 190

Erster GP: Großbritannien 1952

Punkte: 694

Erstmals Punkte: Belgien 1982
(Nelson Piquet, 5. Platz)

Siege: 19

Erster Sieg: Kanada 1982 (Nelson Piquet)

Pole-Positions: 32

Erste Pole-Position:
Österreich 1982 (Nelson Piquet)

Schnellste Rennrunden: 31

Erste schnellste Rennrunde:
Frankreich 1982 (Riccardo Patrese)

Die Chassispartner

Beim GP von Großbritannien 1952 (Frazer Nash-BMW, Tony Crook am Steuer) sowie dem deutschen Grand Prix zwischen 1952 und 1969 am Nürburgring ging BMW mit diversen Partnern wie AFM, Lola oder Greifzu aus der DDR an den Start. An anderen Rennen nahm BMW in dieser Periode nicht teil.

1982 Brabham-BMW

1983 ATS-BMW, Brabham-BMW

1984 Arrows-BMW, ATS-BMW, Brabham-BMW

1985 Arrows-BMW, Brabham-BMW

1986 Arrows-BMW, Benetton-BMW,
Brabham-BMW

1987 Brabham-BMW

2000 Williams-BMW

2001 Williams-BMW

2002 Williams-BMW

2003 Williams-BMW

2004 Williams-BMW

2005 Williams-BMW

Titel

Fahrerweltmeister:

1983 Nelson Piquet

Stand: 13.6.2005 (nach GP von Kanada)

und Heidfeld das neue deutsche Gesicht der Bayerische Motoren Werke AG. Auch mit Sauber dürfte er sich problemlos arrangieren, zumal er in der Schweiz wohnt. 2001 waren es die Eidgenossen, die ihn nach einem Null-Punkte-Jahr bei Prost auffingen. An seiner Seite bleibt wohl Felipe Massa im Cockpit, während Jacques Villeneuve, der von Sauber als „zu langsam“ tituliert wurde, gehen muss.

„Meine Leistungen sprechen für sich“, zeigt sich Nick furchtlos. Mutig und entschlossen wird der Punktelieferant die neue Aufgabe angehen. „Wir sind sehr zufrieden mit Nick“, sagt Mario Theissen bei jeder Gelegenheit. Wir – damit hat Williams schon bald nichts mehr zu tun. ■ **Alexander Marner**



Festival der Fehler



▶▶▶ Silber vor Rot: Obwohl Kimi Räikkönen am Ende langsamer als Michael Schumacher war, konnte ihn dieser nicht mehr überholen. Der zweite Rang war für den Weltmeister dennoch ein Erfolg.

Der Schweiß floss. Bei hohen Temperaturen erlebte die Formel 1 auf der Ile de Notre-Dame ein ereignisreiches Rennen, bei dem etliche Akteure mit falschen Entscheidungen und Fahrfehlern aus der Rolle fielen. Doch während es für Michael Schumacher, der den Start völlig in den Sand setzte, am Ende noch gut ausging, blieben Größen wie Fernando Alonso und Juan Pablo Montoya auf der Strecke - oder vielmehr, nicht auf der Strecke.

Wieder einmal war es Flavio Briatore vorbehalten, den Schweißrekord aufzustellen. Doch dieses Mal führte nicht der Jubel über viele Punkte zur emotionalen Grenzerfahrung, sondern der Frust über den ersten Doppelausfall der Saison. Jeweils in Führung liegend, mussten Alonso

und sein italienischer Teamkollege Giancarlo Fisichella ihr blau-gelbes Auto, das wie alle anderen ohne Tabakwerbung unterwegs war, abstellen. Während Fisichellas Hydraulik klemmte, verschuldete der WM-Führende, der zuvor noch per Teamfunk die Erlaubnis zum Überholen Giancarlos einforderte, seinen Ausfall ganz alleine. Renaults Teamchef, der sein blaues Hemd erneut durchnässte, vergrub das traurige Gesicht in seinen Händen. „In diesem Sport kann man nicht bei jedem Rennen erwarten, dass man ein großartiges Resultat erreicht“, meinte der niedergeschlagene Lebemann nach dem GP. In der tückischen Schikane, die auch Jenson Button die Punkte und Narain Karthikeyan die mögliche Zielankunft kostete, rutschte Alonso in die Mauer. Die Auf-



►►► **Ärgerlich:** Jarno Trullis Bremsen versagten, der Italiener musste seinen Japaner abstellen. Für Toyota holte Ralf Schumacher immerhin drei Zähler.

hängung war dahin, er schaffte es nur noch in die Box, wo aber die Mechaniker nichts mehr retten konnten. Während Renault weinte, setzte sich ein zufriedenes Grinsen auf den Gesichtern der Ferrari-Fest. Freilich wurde nicht die ganz große Party inszeniert, was der Technische Direktor Ross Brawn begründete: „Das Ergebnis ist schon ok, aber wir können nicht ganz ausgelassen feiern, da wir nicht gesiegt haben.“ Ihre Drei-Stopp-Strategie für Michael Schumacher wurde schon auf den ersten Metern Opfer des Super-GAUs. Der Weltmeister kam nicht vom Fleck, genau wie Pole-Inhaber Jenson Button. Beide Renaults rasten von den Startplätzen drei und vier an die Front. „Ich hatte nicht genug Grip“, mutmaßte Schumi hinterher. Anders als in so manchem Rennen 2005 wusste der Kerpener auf der kanadischen Strecke aber das Glück auf seiner Seite. So erbte er einige Positionen durch Ausfälle. Hätte das Rennen noch länger gedauert, wäre gar Platz eins drin gewesen, denn der ab Runde 49 Führende und spätere Sieger Kimi Räikkönen war langsamer unterwegs als der Deutsche. „Er machte mir fast ein Geschenk, als er in Kurve vier einmal sehr weit nach außen kam“, berichtete der siebenfache Montreal-Champion über die Verfolgungsjagd, „aber Kimi blieb vorne.“

Mann des Wochenendes, und gewiss nicht nur teamintern bei Ferrari, war Rubens Barrichello. Voll getankt startete der Brasilianer aus der Boxengasse, da er wegen eines Getriebeschadens im Qualifying keine gezeitete Runde hinlegen konnte, und sah das Feld erst einmal nur von hinten. Dafür brillierte er im Rennen umso mehr, überholte Auto nach Auto und machte mit dem dritten Platz das erste doppelte Podium der erfolgverwöhnten Italiener in diesem Jahr perfekt. Ein solches hätte es bei normalem Rennverlauf gewiss für McLaren-Mercedes gegeben, doch als das Safety-Car in der 48. Runde auf die Strecke kam, überschlugen sich die Ereignisse für Silber. Die angewandte Strategie roch stark nach interner Absprache. „Unsere Fahrer sind gleichgestellt“, behauptet Teamchef Ron Dennis, „darum geht es doch im Rennsport.“ Dennoch holte McLaren mit Kimi Räikkönen den aussichtsreicheren Titelkandidaten zuerst in die Box. Dadurch schenkte man ihm die Führung, erst danach waren die Mechaniker frei für Juan Pablo Montoya. „Juan Pablo nicht sofort in die Box zu holen, war sicher der Fehler“, erklärte Dennis nach dem Rennen. Teamorder hin oder ►



►►► **Blau-gelber Traumstart:** Beide Renaults setzten sich sofort an die Spitze. Später kam aber das Ende.



▶▶▶ Niedergeschlagen: Nick Heidfeld.



▶▶▶ Populär: In seiner Heimat musste Villeneuve jede Menge Autogramme schreiben.



▶▶▶ Aus der Box aufs Podium: Barrichello war der Mann des Tages.



▶▶▶ DC: Hier neben der Spur, ansonsten solide.

her, was danach folgte, war alleine Montoyas Schuld. Er missachtete das Rotlicht an der Boxenausfahrt und fuhr auf die Strecke, obwohl die langsame Prozession der F1-Wagen mit dem Safety-Car an der Spitze just in dem Moment vorbeifuhr. Der Kolumbianer hätte warten müssen, bis alle vorbei waren, doch er reihte sich vor David Coulthard ein und zerstörte durch diese Regelwidrigkeit alle Hoffnungen auf einen Doppelsieg für Mercedes. Die schwarze Flagge, sprich die Disqualifikation, ließ nicht lange auf sich warten. „Die Plätze eins und zwei wären sicher möglich gewesen“, sagte Dennis, während ein enttäuschter JPM schmallippig erklärte: „Niemand ist perfekt.“ Geradezu das Gegenteil ist die bisherige Leistung von BAR-Honda in dieser Saison. Nach diversen Regel- und Motorschwächen in den bisherigen Läufen (siehe auch GP-News

schien das Team in Nordamerika die Kurve zu kriegen. Doch auch auf dem Heimatkontinent von Lucky Strike gelang ihm kein Befreiungsschlag. Zwar lief das Qualifying bestens – Button holte die Pole, Sato wurde Sechster –, doch im Rennen verließ sie das Glück. „Ich war schon ziemlich fertig, denn ich mache nicht viele Fehler“, sagte ein niedergeschlagener Jensen, der nach seinem Ausscheiden in der 47. Runde noch minutenlang gedankenversunken auf dem Rasen saß. Von Michael Schumacher unter Druck gesetzt, wurde der smarte Engländer nervös und versagte zweimal binnen weniger Sekunden. „Ich bin in der Haarnadel etwas von der Linie abgekommen“, blickte er zurück. Anschließend folgte der Fauxpas in der Schikane, in der er in die Seitenbegrenzung aus Reifen rutschte und seine Aufhängung brach. Bizarr verlief das Rennen für Takuma Sato. Mit Getriebe-

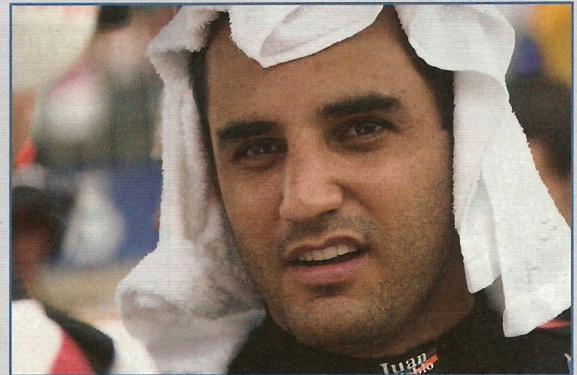
Fotos: Egmond, Schlegelmilch

GP-News

Das Lachen blieb ihnen im Hals stecken. Nach der imageschädlichen erzwungenen Doppelaufgabe im ersten Rennen, dem Motorendebakel in Malaysia und dem Tankskandal mit anschließender Zwei-Rennen-Sperre folgte in Montreal die nächste bittere Pille für BAR. Jenson Button versagte in aussichtsreicher Position und touchierte die Streckenbegrenzung so hart, dass die Aufhängung brach. Vor allem Motorenpartner Honda war sauer. Damit blieb das Überraschungsteam 2004 weiterhin punktelos.



+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++



Kanada bringt dem Kolumbianer kein Glück. Zum zweiten Mal in Folge wurde Juan Pablo Montoya auf dem Circuit Gilles Villeneuve disqualifiziert. Nachdem 2004 die Bremsbelüftung am Williams-BMW nicht den Regeln entsprach, leistete sich JPM dieses Mal einen großen Schnitzer. Er missachtete während der Safety-Car-Phase das Rotlicht an der Boxenausfahrt und fuhr auf die Piste. Die schwarze Flagge folgte umgehend. Montoya: „Es ist schon etwas unfair, aber ich muss es respektieren. Die FIA war schon ziemlich hart.“

+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++



Kaum Erfolg mit Sauber: Für Jacques Villeneuve nahm auch auf dem nach seinem Vater benannten Circuit die Saison keine Wende zum Guten. Als Neunter

gewann er nur „Blech“, ein Angriff auf den Achten Klien war nicht mehr drin. Schon in der dritten Runde musste sich JV eine neue Nase holen, „Sato hat mich geschnitten“. „Damit war es für mich schon gelaufen“, sagt Villeneuve. Mehr Glück hatte Teamkollege Felipe Massa (Vierter): „Das Auto lief das ganze Rennen beständig.“



▶▶▶ Mercedes an der Spitze: Kein Kanada-GP ohne Safety Car.

















▶▶▶ Zu zweit vorne: Die Freude im Renault-Lager währte kurz.

problemen fuhr der Japaner in die Box und alle hatten ihn eigentlich schon als Ausfall abgehakt. 24 (!) Runden später jedoch erschien der BAR mit der Startnummer 4 jedoch wieder auf der Piste. Satos dazu: „Das war schon etwas ungewöhnlich, aber wir wollten einige Daten sammeln. Das gesamte Heck wurde ausgetauscht.“ Kostenlos testen unter normalen Bedingungen also, doch in der 41. Runde war dann doch Schluss in Folge einer defekten Bremse. Einen Schaden erlitt auch Nick Heidfeld, der Held der vorherigen GPs. In Runde 44 platzte sein zu heiß gelaufener Motor. Heidfeld: „Wenn ich mir anschau, wie viele Autos nach vorne gefahren sind, ist es doppelt enttäuschend.“ Immerhin erzielte Mark Webber mit vier Punkten ein zufrieden stellendes Ergebnis. „Von Startplatz 15 Fünfter zu werden, ist ok“, fand der Australier. ■



STARTAUFGSTELLUNG

 Start-Nr. 3	1 J. Button 1:15,217 M	 Start-Nr. 1	2 M. Schumacher 1:15,475 B
 Start-Nr. 5	3 F. Alonso 1:15,561 M	 Start-Nr. 6	4 G. Fisichella 1:15,577 M
 Start-Nr. 10	5 J. P. Montoya 1:15,669 M	 Start-Nr. 4	6 T. Sato 1:15,729 M
 Start-Nr. 9	7 K. Räikkönen 1:15,923 M	 Start-Nr. 11	8 J. Villeneuve 1:16,116 M
 Start-Nr. 16	9 J. Trulli 1:16,201 M	 Start-Nr. 17	10 R. Schumacher 1:16,362 M
 Start-Nr. 12	11 F. Massa 1:16,661 M	 Start-Nr. 14	12 D. Coulthard 1:16,890 M
 Start-Nr. 8	13 N. Heidfeld 1:17,081 M	 Start-Nr. 7	14 M. Webber 1:17,749 M
 Start-Nr. 21	15 C. Albers 1:18,214 B	 Start-Nr. 15	16 C. Klien 1:18,249 M
 Start-Nr. 19	17 N. Karthikeyan 1:18,664 B	 Start-Nr. 18	18 T. Monteiro 1:19,034 B
 Start-Nr. 20	19 P. Friesacher 1:19,574 B	 Start-Nr. 2	20 R. Barrichello ---

1. FREIES TRAINING FREITAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	De la Rosa	McLaren	1:16,415	26
2	Zonta	Toyota	1:16,584	27
3	Räikkönen	McLaren	1:16,677	10
4	Button	BAR	1:16,710	11
5	M. Schumacher	Ferrari	1:16,872	12
6	Montoya	McLaren	1:16,945	10
7	Fisichella	Renault	1:17,281	6
8	Sato	BAR	1:17,458	10
9	R. Schumacher	Toyota	1:17,497	10
10	Barrichello	Ferrari	1:17,541	11
11	Heidfeld	Williams	1:17,739	5
12	Trulli	Toyota	1:18,049	6
13	Webber	Williams	1:18,138	6
14	Massa	Sauber	1:18,252	8
15	Speed	Red Bull	1:18,499	22
16	Villeneuve	Sauber	1:18,732	7
17	Klien	Red Bull	1:19,212	10
18	Coulthard	Red Bull	1:19,694	10
19	Karthikeyan	Jordan	1:19,791	21
20	Friesacher	Minardi	1:21,990	12
21	Albers	Minardi	1:22,452	18
22	Monteiro	Jordan	1:23,152	5
23	Alonso	Renault	---	2

2. FREIES TRAINING FREITAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	De la Rosa	McLaren	1:14,662	30
2	Zonta	Toyota	1:14,858	33
3	Alonso	Renault	1:15,376	33
4	Montoya	McLaren	1:15,625	18
5	Räikkönen	McLaren	1:15,679	21
6	Fisichella	Renault	1:15,846	32
7	Button	BAR	1:16,190	32
8	Sato	BAR	1:16,313	32
9	R. Schumacher	Toyota	1:16,364	23
10	Barrichello	Ferrari	1:16,459	23
11	Trulli	Toyota	1:16,638	26
12	Webber	Williams	1:16,661	30
13	Villeneuve	Sauber	1:16,718	23
14	Massa	Sauber	1:16,727	29
15	Heidfeld	Williams	1:16,826	26
16	M. Schumacher	Ferrari	1:17,200	26
17	Coulthard	Red Bull	1:17,299	27
18	Klien	Red Bull	1:17,922	26
19	Friesacher	Minardi	1:18,115	25
20	Karthikeyan	Jordan	1:18,234	28
21	Albers	Minardi	1:18,463	22
22	Monteiro	Jordan	1:19,186	30
23	Speed	Red Bull	1:19,270	15

3. FREIES TRAINING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Alonso	Renault	1:15,582	13
2	Fisichella	Renault	1:15,758	8
3	Räikkönen	McLaren	1:15,826	9
4	Sato	BAR	1:16,109	10
5	Button	BAR	1:16,386	5
6	Webber	Williams	1:16,463	9
7	M. Schumacher	Ferrari	1:16,538	9
8	Heidfeld	Williams	1:16,569	8
9	Montoya	McLaren	1:16,749	8
10	Massa	Sauber	1:16,816	5
11	R. Schumacher	Toyota	1:16,999	9
12	Trulli	Toyota	1:17,441	5
13	Villeneuve	Sauber	1:17,469	6
14	Klien	Red Bull	1:17,595	9
15	Barrichello	Ferrari	1:17,908	10
16	Coulthard	Red Bull	1:17,992	9
17	Karthikeyan	Jordan	1:18,338	11
18	Monteiro	Jordan	1:18,710	15
19	Friesacher	Minardi	1:21,031	14
20	Albers	Minardi	1:21,882	7

4. FREIES TRAINING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Räikkönen	McLaren	1:14,232	12
2	Alonso	Renault	1:14,670	15
3	Montoya	McLaren	1:14,745	13
4	Fisichella	Renault	1:14,746	19
5	Sato	BAR	1:14,883	16
6	R. Schumacher	Toyota	1:15,280	12
7	Button	BAR	1:15,282	13
8	M. Schumacher	Ferrari	1:15,316	13
9	Heidfeld	Williams	1:15,723	11
10	Webber	Williams	1:15,894	14
11	Barrichello	Ferrari	1:15,995	14
12	Massa	Sauber	1:16,020	13
13	Trulli	Toyota	1:16,063	8
14	Coulthard	Red Bull	1:16,341	15
15	Villeneuve	Sauber	1:16,355	13
16	Klien	Red Bull	1:16,355	15
17	Karthikeyan	Jordan	1:17,215	12
18	Monteiro	Jordan	1:17,618	19
19	Friesacher	Minardi	1:17,621	13
20	Albers	Minardi	1:17,725	14

Mit **F1Total.com** live dabei am Rennwochenende

1. QUALIFYING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit
1	Button	BAR	1:15,217
2	M. Schumacher	Ferrari	1:15,475
3	Alonso	Renault	1:15,561
4	Fisichella	Renault	1:15,577
5	Montoya	McLaren	1:15,669
6	Sato	BAR	1:15,729
7	Räikkönen	McLaren	1:15,923
8	Villeneuve	Sauber	1:16,116
9	Trulli	Toyota	1:16,201
10	R. Schumacher	Toyota	1:16,362
11	Massa	Sauber	1:16,661
12	Coulthard	Red Bull	1:16,890
13	Heidfeld	Williams	1:17,081
14	Webber	Williams	1:17,749
15	Albers	Minardi	1:18,214
16	Klien	Red Bull	1:18,249
17	Karthikeyan	Jordan	1:18,664
18	Monteiro	Jordan	1:19,034
19	Friesacher	Minardi	1:19,574
20	Barrichello	Ferrari	---



Foto: Egmond

Circuit Gilles Villeneuve, 12. Juni 2005



Wetter: heiß und feucht, kurzer, sehr leichter Regen • Zuschauer: 121.000 • Streckenlänge: 4,361 km
Runden: 70 • Gesamtdistanz: 305,270 km

QUALIFIKATIONSUELLE

Ferrari:	M. Schumacher	4	4	Barrichello
BAR:	Button	5	0	Sato
	Button	1	0	Davidson
Renault:	Alonso	7	1	Fisichella
Williams:	Webber	5	3	Heidfeld
McLaren:	Räikkönen	4	2	Montoya
	Räikkönen	0	1	De la Rosa
	Räikkönen	1	0	Wurz
Sauber:	Villeneuve	3	5	Massa
Red Bull:	Coulthard	2	2	Klien
	Coulthard	4	0	Liuzzi
Toyota:	Trulli	7	1	R. Schumacher
Jordan:	Karthikeyan	5	3	Monteiro
Minardi:	Albers	3	5	Friesacher

Führungsrunden:

Start-Runde 32: Fisichella, **Runde 33-Runde 38:** Alonso, **Runde 39-Runde 48:** Montoya, **Runde 49-Ziel:** Räikkönen

Boxenstopps

1: Heidfeld
2: Räikkönen, Barrichello, Massa, Webber, R. Schumacher, Coulthard, Klien, Villeneuve, Trulli, Button, Sato, Alonso, Fisichella, Karthikeyan (alle drei inkl. Auto abgestellt)
3: M. Schumacher, Monteiro, Albers, Friesacher (inkl. Auto abgestellt), Montoya (inkl. Auto abgestellt wg. Disqualifikation)

Strafen/Besonderheiten:

Juan Pablo Montoya wurde disqualifiziert (schwarze Flagge), da er während der Safety-Car-Phase (48. - 52. Runde) das Rotlicht an der Boxenausfahrt missachtete und sich ins Feld einfädelt.

SCHNELLSTE RENNRUNDEN

Pos.	Name	Team	Zeit	Runde
1	Räikkönen	McLaren	1:14,384	23
2	Montoya	McLaren	1:14,576	24
3	Alonso	Renault	1:14,727	38
4	M. Schumacher	Ferrari	1:14,868	32
5	Fisichella	Renault	1:14,890	24
6	Button	BAR	1:15,189	30
7	Webber	BMW	1:15,401	23
8	Barrichello	Ferrari	1:15,480	46
9	Heidfeld	BMW	1:15,752	20
10	R. Schumacher	Toyota	1:15,827	44
11	Trulli	Toyota	1:15,872	43
12	Villeneuve	Sauber	1:15,945	26
13	Massa	Sauber	1:16,008	18
14	Sato	BAR	1:16,044	14
15	Klien	Red Bull	1:16,299	46
16	Coulthard	Red Bull	1:16,414	17
17	Karthikeyan	Jordan	1:17,015	20
18	Monteiro	Jordan	1:17,344	19
19	Albers	Minardi	1:18,462	15
20	Friesacher	Minardi	1:18,709	33

TOP-SPEEDS

Pos.	Name	Team	Speed (km/h)
1	M. Schumacher	Ferrari	338,4
2	Fisichella	Renault	338,3
3	Barrichello	Ferrari	336,7
4	Webber	Williams	336,6
5	Alonso	Renault	335,8
6	R. Schumacher	Toyota	335,1
7	Heidfeld	Williams	333,6
8	Räikkönen	McLaren	333,0
9	Trulli	Toyota	332,2
10	Villeneuve	Sauber	332,2
11	Montoya	McLaren	331,4
12	Klien	Red Bull	331,3
13	Massa	Sauber	330,9
14	Albers	Minardi	330,0
15	Friesacher	Minardi	328,1
16	Coulthard	Red Bull	328,0
17	Monteiro	Jordan	326,0
18	Button	BAR	325,1
19	Karthikeyan	Jordan	325,1
20	Sato	BAR	323,4



ERGEBNIS

1.	K. Räikkönen (McLaren)	1:32:09,290
2.	M. Schumacher (Ferrari)	+ 0:01,137
3.	R. Barrichello (Ferrari)	+ 0:40,483
4.	F. Massa (Sauber)	+ 0:55,139
5.	M. Webber (Williams)	+ 0:55,779
6.	R. Schumacher (Toyota)	+ 1 Runde
7.	D. Coulthard (Red Bull)	+ 1 Runde
8.	C. Klien (Red Bull)	+ 1 Runde
9.	J. Villeneuve (Sauber)	+ 1 Runde
10.	T. Monteiro (Jordan)	+ 3 Runden
11.	C. Albers (Minardi)	+ 3 Runden
A	J. Trulli (Toyota, 63. Runde)	Bremsen
D	J. P. Montoya (McLaren, 53.)	schwarze Fl.
A	J. Button (BAR, 47.)	Unfall
A	N. Heidfeld (Williams, 44.)	Motor
A	T. Sato (BAR, 41.)	Bremsen
A	P. Friesacher (Minardi, 40.)	Hydraulik
A	F. Alonso (Renault, 39.)	Aufhängung
A	G. Fisichella (Renault, 33.)	Hydraulik
A	N. Karthikeyan (Jordan, 25.)	Aufhängung

WM-STAND FAHRER

Pos.	Fahrer	AUS	MAL	BAH	RSM	ESP	MON	EUR	CAN	USA	FRA	GBR	GER	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JAP	CHI	Gesamt
1	Alonso	6	10	10	10	8	5	10	0												59
2	Räikkönen	1	0	6	0	10	10	0	10												37
3	Trulli	0	8	8	4	6	0	1	0												27
4	Heidfeld	0	6	0	3	0	8	8	0												25
5	M. Schumacher	0	2	0	8	0	2	4	8												24
6	Webber	4	0	3	2	3	6	0	4												22
7	Barrichello	8	0	0	0	0	1	6	6												21
8	R. Schumacher	0	4	5	0	5	3	0	3												20
9	Fisichella	10	0	0	0	4	0	3	0												17
10	Coulthard	5	3	1	0	1	0	5	2												17
11	Montoya	3	5	0	0	2	4	2	0												16
12	Massa	0	0	2	0	0	0	0	5												7
13	Wurz	-	-	-	6	-	-	-	-												6
14	Villeneuve	0	0	0	5	0	0	0	0												5
15	De la Rosa	-	-	4	-	-	-	-	-												4
16	Klien	2	1	0	-	-	-	-	1												4
17	Liuzzi	-	-	-	1	0	0	0	-												1
18	Monteiro	0	0	0	0	0	0	0	0												0
19	Button	0	0	0	0	-	-	0	0												0
20	Karthikeyan	0	0	0	0	0	0	0	0												0
21	Albers	0	0	0	0	0	0	0	0												0
22	Sato	0	-	0	0	-	-	0	0												0
23	Friesacher	0	0	0	0	0	0	0	0												0
24	Davidson	-	0	-	-	-	-	-	-												0

WM-STAND TEAMS

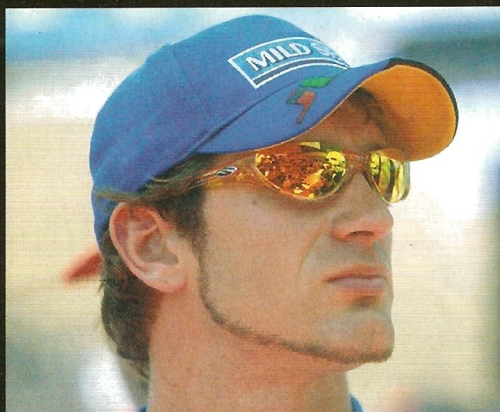
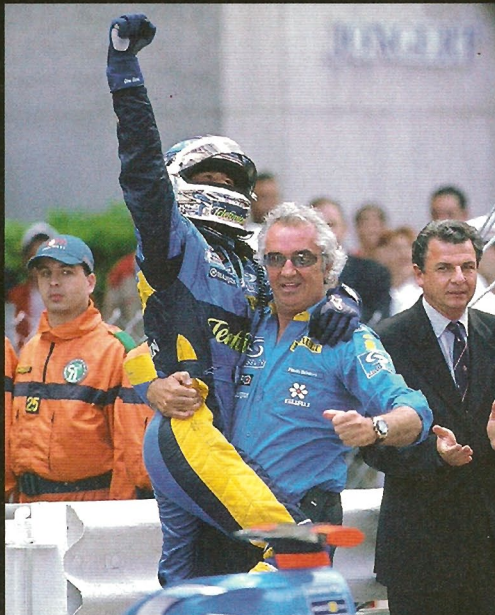
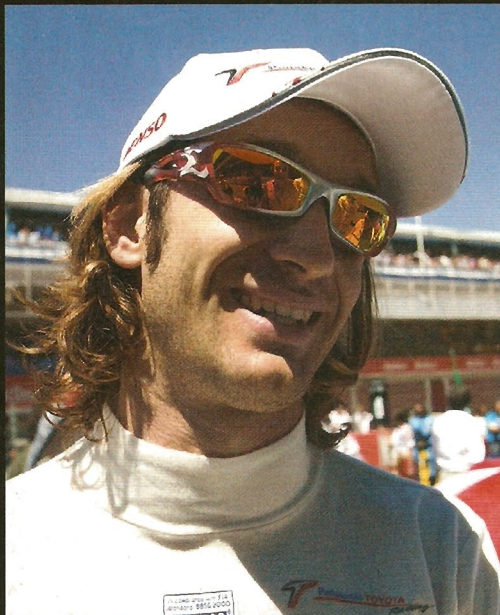
Pos.	Team	AUS	MAL	BAH	RSM	ESP	MON	EUR	CAN	USA	FRA	GBR	GER	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JAP	CHI	Gesamt
1	Renault	16	10	10	10	12	5	13	0												76
2	McLaren	4	5	10	6	12	14	2	10												63
3	Williams	4	6	3	5	3	14	8	4												47
4	Toyota	0	12	13	4	11	3	1	3												47
5	Ferrari	8	2	0	8	0	3	10	14												45
6	Red Bull	7	4	1	1	1	0	5	3												22
7	Sauber	0	0	2	5	0	0	0	5												12
8	Jordan	0	0	0	0	0	0	0	0												0
9	BAR	0	0	0	0	0	0	0	0												0
10	Minardi	0	0	0	0	0	0	0	0												0

■ Frage & Antwort

KREUZ- VERHÖR

MIT JARNO TRULLI





►►► Wandel: Der Italiener mag Sonnenbrillen und Frisurexperimente. Momentan trägt er die Haare lang. „Mir ist einfach danach“, erklärt er. Mitte oben: Jubel mit Renault-Teamchef Flavio Briatore nach seinem Sieg in Monte Carlo 2004. Weiter im Uhrzeigersinn: 1998 bei Prost, 2000 als Jordan-Fahrer und 1997 in seiner Debütsaison mit Minardi.

Er ist einer der besten Qualifyer der Formel 1 und will mit Toyota in absehbarer Zeit auch seinen zweiten Sieg in der Formel 1 feiern. Der erste und bislang einzige gelang ihm 2004 mit Renault auf der legendären Strecke von Monaco. In FORMEL aktuell zeigt er sich von seiner ganz privaten Seite.

Welchen Tag werden Sie nie vergessen?
Die Geburt meines Sohnes Enzo.

Und welchen Tag würden Sie am liebsten aus dem Gedächtnis streichen?
Womöglich habe ich den schon gestrichen, mir fällt dazu beim besten Willen nichts ein.

Auf welchen Luxus könnten Sie nicht verzichten?
Auf ein schönes Haus und meine Familie.

Wofür haben Sie Ihren letzten Strafzettel kassiert?
Für Falschparken.

Welcher Mensch hat Sie am meisten beeinflusst?
Meine Mutter und mein Vater.

Welches Ziel möchten Sie unbedingt erreichen?
Formel-1-Weltmeister werden.

Welche Musik hören Sie am liebsten?
Pop, Rock, Swing, Blues, ein bisschen von allem.

Was würden Sie nie essen?
Scharfes Essen. ►

KREUZ- VERHÖR KLARE FRAGEN

Wie lange brauchen Sie morgens im Badezimmer?
20 Minuten, und ich bin bereit.

Mit wem würden Sie gerne mal einen Kaffee trinken?
Es wäre fantastisch gewesen, dies einmal mit Papst Johannes Paul II. tun zu können.

Wem möchten Sie mal so richtig die Meinung sagen?
Allen!

Was war der peinlichste Moment in Ihrem Leben?
Ich versuche, solche Momente möglichst zu vermeiden.

■ Frage & Antwort

Welche drei Dinge würden Sie auf eine einsame Insel mitnehmen?

Essen, Getränke und ein Satellitentelefon.

Auf welche Stärke können Sie sich verlassen?

Meine Sturheit und Entschlossenheit bei allem, was ich tue.

Welche Schwäche möchten Sie am liebsten loswerden?

Ich bin zu scheu und zurückhaltend.

Was würden Sie am ehesten tun, wenn Sie nicht Formel-1-Fahrer wären?

Gute Frage, aber zu früh zum Beantworten. Alles, was ich in meinem Leben gemacht habe, ist Rennfahren. Ich kann mir im Moment nichts anderes vorstellen.



►►► Frischling: Trulli in seiner ersten F1-Saison. Nach sechs Rennen für Minardi wechselte er zu Prost.



►►► Letztes Jahr: Sieg in Monaco, rechts der Zweitplatzierte Button, links der Dritte Barrichello.



►►► Cool und schön: Jarno riskiert vor dem Start durch seine Sonnenbrille noch einen Blick auf ein Grid-Girl.



►►► Schon die letzten zwei Rennen 2004 fuhr Trulli für Toyota. Mittelfristig soll ein Sieg her.

KREUZ-VERHÖR ZU ENDE GEDACHT

Wenn ich drei Wünsche frei hätte,...

dann würde ich essen, trinken und schlafen.

Ich bin ein guter Typ, weil...

ich zu allen nett bin.

Vor dem Start eines Rennens bin ich...

schläfrig.

19 Rennen im Jahr sind...

ein bisschen zu viele.

Die Formel 1 wäre spannender, wenn...

wir nur Mechanik und keine Aerodynamik hätten.

Michael Schumacher ist...

der Weltmeister.

KREUZ-VERHÖR ENTSCHEIDEN SIE SICH!

Buch oder Zeitung? Weder noch.

Hund oder Katze? Ich mag beide gleich gern.

Bier oder Wein? Wein.

Surfen oder Skifahren? Skifahren.

Treppenhaus oder Fahrstuhl? Ich wechsele ab.

Currywurst mit Pommes oder 5 Sterne?

5 Sterne!

Mercedes oder BMW? Toyota.

SMS oder E-Mail? E-Mail. ■



FEEL SPORT

Kick it like Brückner!



DROPKICK - der betandwin Fußball Talk mit Rudi Brückner.

Der Talk zum Confederations Cup. Keiner talkt wie er: sachlich, fachlich, angriffslustig. Nur bei EUROSPORT und eurosport.de

15. BIS 29. JUNI TÄGLICH 17 UHR.

betandwin
de

DIE SPORTWETTE IM INTERNET.



Schlegelmilchs Zeitreise

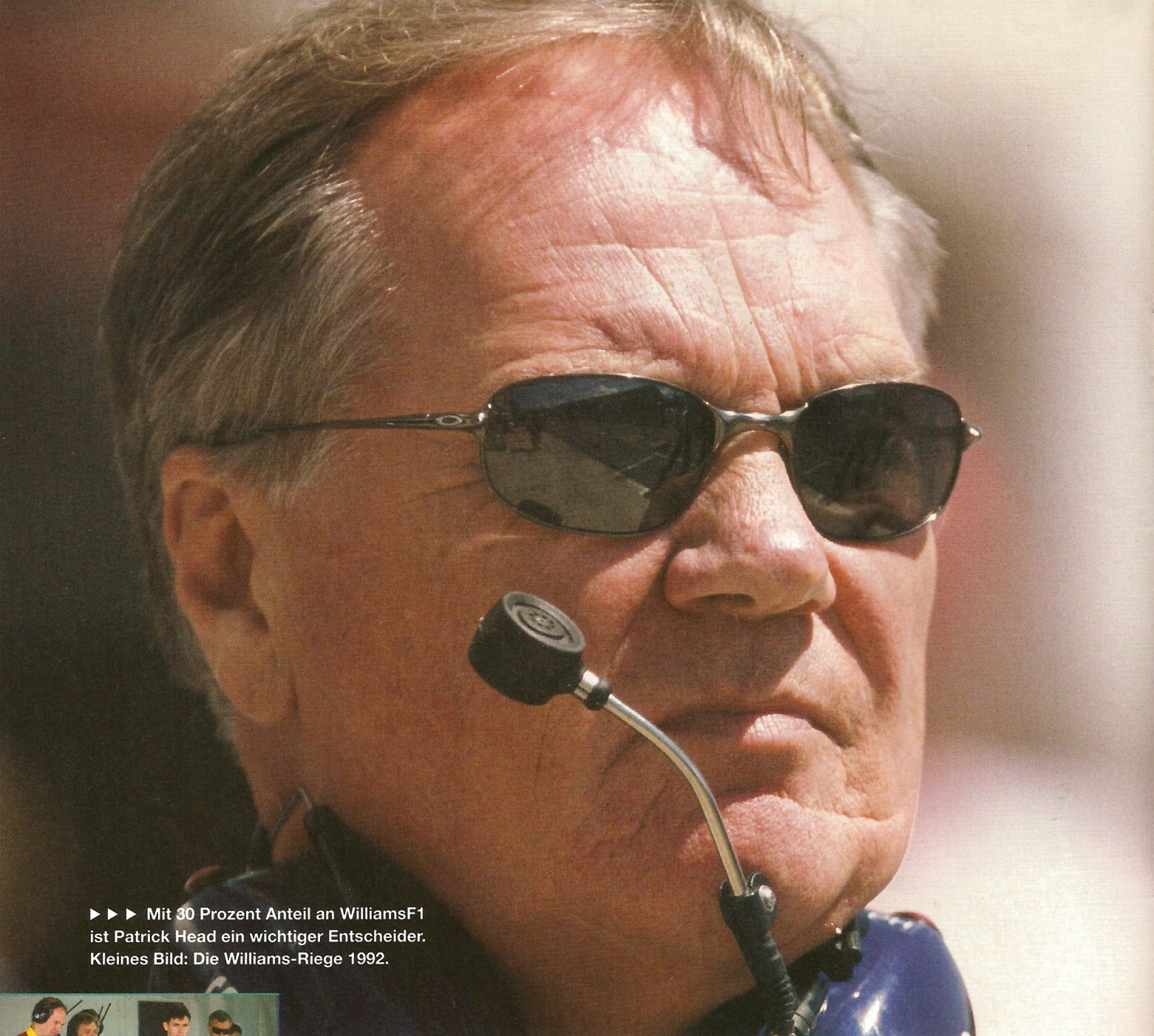
Formel-1-Geschichte von Rainer W. Schlegelmilch



1974: Fahrerparade zum Großen Preis von Schweden in Anderstorp. Denis Hulme streckt den Daumen nach oben, das Rennen jedoch gewann Jody Scheckter im Tyrrell.



2004: Fahrerparade zum Großen Preis von Ungarn in Budapest. Brav winkt Kimi Räikkönen den Zuschauern zu, Michael Schumacher gewann das Rennen überlegen.



▶▶▶ Mit 30 Prozent Anteil an WilliamsF1 ist Patrick Head ein wichtiger Entscheider. Kleines Bild: Die Williams-Riege 1992.



BMW wird 2006 Motoren an Sauber liefern. Außerdem könnten die Münchner, so will es zumindest die Gerüchteküche, Williams den Laufpass geben, um den künftigen Partner aus Hinwil komplett zu übernehmen. Patrick Head, 30-Prozent-Teilhaber von Williams, spricht im Interview mit ‚FORMEL aktuell‘ erstmals offen aus, was sich hinter den Kulissen abspielt: wie BMW angeblich gezielt Gerüchte streut und welche PS-Alternativen für sein Team als Partner denkbar wären. Plus: So viel hält der 59-Jährige von Shooting-Star Nick Heidfeld.

Herr Head, Nick Heidfeld und Mark Webber sind eine Fahrerpaarung ohne klingende Namen. Sie mussten für ihre Verpflichtung vor Saisonbeginn zum Teil Kritik einstecken. Wie schätzen Sie die beiden im Vergleich zu Ihrer letztjährigen Paarung, Ralf Schumacher und Juan Pablo Montoya, ein?

Ich schätze unsere Fahrer sehr hoch ein. Vieles, was im Motorsport passiert,

wird von äußeren Umständen und anderen Dingen beeinflusst. Nach dem jetzigen Stand der Dinge liegen Nick und Mark in der Punktwertung vor Juan-Pablo und Ralf Schumacher. Wir haben keinen Grund, uns über unsere Fahrer zu beschweren, und wir sind sehr glücklich mit ihnen.

Sie haben eine Option auf Jenson Button für 2006, während auch Mark

Webber langfristig ans Team gebunden ist. Besteht da überhaupt eine Chance auf eine langfristige Zukunft von Nick Heidfeld in Ihrem Team?

Wir sind sehr beeindruckt von Nick. Gleichzeitig haben wir aber auch andere Optionen, die ja inzwischen in der Öffentlichkeit bekannt sind. Wir wissen aber wirklich noch nicht, wie sich das alles in Zukunft ergeben wird. Wir schätzen Nick sehr und wären

Wir müssen Alternativen haben!

Patrick Head spricht über BMW

sehr glücklich, mit ihm nächstes Jahr weiterarbeiten zu können, aber zum jetzigen Zeitpunkt kann man noch nicht sagen, ob das der Fall sein wird.

Bevor ich Sie jetzt zu den verschiedenen Gerüchten um Ihre Partnerschaft mit BMW befrage, möchte ich mich nach dem derzeitigen Status der Partnerschaft erkundigen. Wie ist diesbezüglich die aktuelle Situation?

Der aktuelle Status ist, dass wir mit BMW eine Vereinbarung bis 2009 haben, aber es gibt innerhalb dieser Vereinbarung Optionen - und zwar auf beiden Seiten -, vor diesem Zeitpunkt auszusteigen. Wir sind nicht glücklich über viele der Gerüchte, die die Runde machen, und wir sind der Ansicht, dass einige dieser Gerüchte gezielt an die Presse gefüttert werden. Wir sind nicht glücklich über die sehr öffentlich geführte Debatte, ob Williams und BMW nächstes Jahr zusammenarbeiten werden oder nicht. In der Zwischenzeit konzentrieren wir uns aber darauf, auf der Rennstrecke gute Arbeit zu leisten.

Wenn Sie sagen, dass die Presse gezielt mit Gerüchten gefüttert

wird, beziehen Sie sich dann auf ein anderes Team?

Einige Leute bei BMW Motorsport wünschen sich eine andere Situation als die, die im Moment existiert. Es ist nicht unser Ding, über Interna mit der Presse zu sprechen, aber wir sind nicht sehr beeindruckt davon, dass dieses Thema zu einer öffentlichen Debatte geworden ist.

Es gilt als sicher, dass BMW nächstes Jahr Motoren an Sauber liefern wird, auch wenn es offiziell noch nicht bestätigt ist. Machen Sie sich Sorgen darüber, dass dadurch Kapazitätsprobleme entstehen könnten, unter denen die Qualität der Motoren leiden wird?

Ja, das ist eine Sorge. Natürlich werden durch die Regel, wonach ein Motor für zwei Rennen verwendet werden muss, zumindest für den Rennbetrieb weniger Motoren als davor produziert, aber wenn man zwei Teams beliefert, muss man unausweichlich das Personal aufteilen. Wir haben das mit Renault schon einmal erlebt. Als Renault damals begann, neben uns auch Benetton zu beliefern, nahmen sie die Hälfte ihres Teams von uns



►►► „Was nun, Mario?“ Head beratschlagt sich mit BMWs Theissen.

weg. Zu uns sind stattdessen ein paar neue Leute gestoßen. Diese neuen Leute mussten aber erst einmal lernen. Es geht also eher um das Personal bei den Rennen und bei Tests als um die Fähigkeit, Motoren zu entwickeln und zu produzieren.

Wann haben Sie von BMW erstmals gehört, dass 2006 neben Ihnen ein zweites Team beliefert werden könnte?

Uns ist diese Möglichkeit schon seit langer Zeit bewusst. ►



►►► Oben: Head mit den drei Piloten Heidfeld, Webber und Pizzonia sowie BMW-Mann Mario Theissen. Links: Im Gespräch mit dem Technischen Direktor Sam Michael.

Soweit ich weiß, war Ihr Vertrag mit BMW ursprünglich exklusiv. Hat sich das bei der Neuverhandlung vor zwei Jahren geändert?

Ja, das hat sich geändert.

Wie wahrscheinlich ist es Ihrer Meinung nach, dass sich BMW von Williams trennen und stattdessen Sauber aufkaufen wird?

Ich weiß es wirklich nicht. Ich gehe davon aus, dass wir über die Position von BMW in dieser Angelegenheit informiert werden. Man kann nur hoffen, dass wir es nicht aus der Presse erfahren müssen. BMW ist ein unabhängiges Unternehmen. Es steht ihnen zu, innerhalb der bestehenden Verträge ihre eigenen Entscheidungen zu treffen. Ich schätze Peter Sauber und sein Team sehr, aber wenn man die Siege und die Punkte betrachtet, dann ist das eine andere Schuhgröße. Das Punkteverhältnis der letzten drei oder vier Jahre liegt wahrscheinlich ungefähr bei fünf zu eins zu unseren Gunsten, obwohl Sauber in den letzten Jahren genau denselben Motor hatte wie Ferrari. Ich kann mir schwer vorstellen, dass sich BMW von einer solchen Entscheidung bessere Resultate auf der Rennstrecke verspricht, aber wir werden sehen. Es sind schon merkwürdigere Dinge passiert.

Machen Sie sich schon Gedanken über mögliche Alternativen für 2006?

Im Vergleich zu den großen Herstellern sind wir ein relativ kleines Unternehmen, und wir müssen sicherstellen, dass Alternativen verfügbar sind.

Eine bevorzugte Alternative wäre sicher auch in Zukunft die Zusammenarbeit mit einem Automobilhersteller, nicht wahr?

Natürlich wünschen wir uns einen voll konkurrenzfähigen Motor, der auch laufend weiterentwickelt wird. Als Unternehmen ist es immer unser Ziel, in so einer Position zu sein.

Baut Cosworth Ihrer Meinung nach voll konkurrenzfähige Motoren oder wäre das nur eine B-Variante?

Ich glaube, dass Cosworth einen extrem guten V8-Motor bauen wird, denn sie haben viel Erfahrung mit V8-Motoren und auch eine sehr gute Geschichte in dieser Hinsicht. Die Schwierigkeit daran ist, dass wir nicht in einer Position sein werden, die Motoren zu kaufen. Umgekehrt ist Cosworth aber im Gegensatz zu den großen Herstellern nicht dazu in der Lage, Motoren kostenlos zu liefern.

Es ist bekannt, dass Honda nicht allzu sehr von BARs Gewichtsaffäre beim GP von San Marino angetan ist, und Sie haben auch zu Jenson Button, Hondas derzeitigem Fahrer, eine Verbindung. Sie wissen, worauf ich hinaus will...

Wir haben in der Vergangenheit mit Honda zusammengearbeitet. Trotz der Tatsache, dass wir uns Ende 1987 getrennt haben, pflegen wir nach wie vor eine sehr gute Beziehung zu Honda. Frank Williams hatte auch immer ein gutes Verhältnis zu den Spitzenmanagern des Honda-Konzerns. Es wäre aber spekulativ, über eine zukünftige Zusammenarbeit zu sprechen.

Stimmt es, dass Frank Williams kürzlich zu einer Stippvisite in Japan war?

Nein.

Zu Ihrer Person: Sie halten 30 Prozent der Anteile von WilliamsF1, sind 59 Jahre jung und nicht mehr so stark involviert, seit Sam Michael den Posten des Technischen Direktors vergangenes Jahr von Ihnen übernommen hat...

Ich würde nicht sagen, dass ich weniger involviert bin. Es ist nur so, dass meine Konzentration anderen Aufgaben als früher gilt. Ich beschäftige mich jetzt mehr mit den strategischen Belangen in der Fabrik und mit der Leitung der Fabrik, um das Design des Fahrzeugs zu unterstützen, während sich Sam direkt auf das Auto konzentriert.

Eigentlich wollte ich darauf hinaus, wie lange Sie sich noch vorstellen können, diesen Job auszuüben.

Ich habe zwei junge Kinder, vor denen eine sehr teure Ausbildung liegt. Ich muss also arbeiten, ob es nun bei Williams ist oder woanders (lacht). Ich genieße sehr, was ich bei WilliamsF1 mache, und im Gegensatz zu dem, was viele Leute denken, arbeite ich genauso hart wie früher.

Ihr Partner, Frank Williams, ist ein paar Jahre älter als Sie, 63. Werden Sie eines Tages gemeinsam zurücktreten?

Nicht unbedingt. Es ist bekannt, dass ich mich eher um die technischen Belange kümmere und Frank um die strategischen und finanziellen Dinge. Es ist noch nicht in Stein gemeißelt, dass wir unser Engagement in der Formel 1 gleichzeitig beenden werden. Aber das liegt ohnehin in der Zukunft. ■

Interview: Christian Nimmervoll



Hier findet jeder das passende Auto.

täglich über
1,3 Millionen
Fahrzeuge online



AutoScout24 + FinanceScout24 + FriendScout24 + ImmobilienScout24 + JobScout24 + TravelScout24

Viel Auswahl, viel günstiger: www.autoscout24.de

**AUTO
SCOUT 24**

Wer scoutet, der findet.



Der Kampf m

Der eine ist zu langsam, der andere zu unzuverlässig. Wieder einmal stehen die Reifen im Mittelpunkt der Formel 1. Noch nie allerdings waren die Auswirkung derart extrem wie in Indianapolis. Noch nie zuvor hat ein Reifenhersteller seine Teams offiziell darum gebeten, seine Reifen nicht zu verwenden.



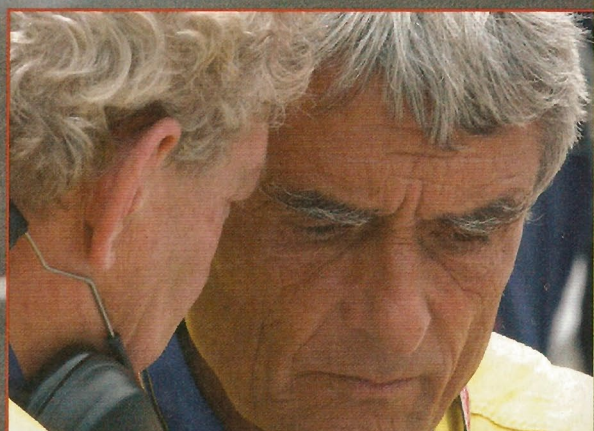
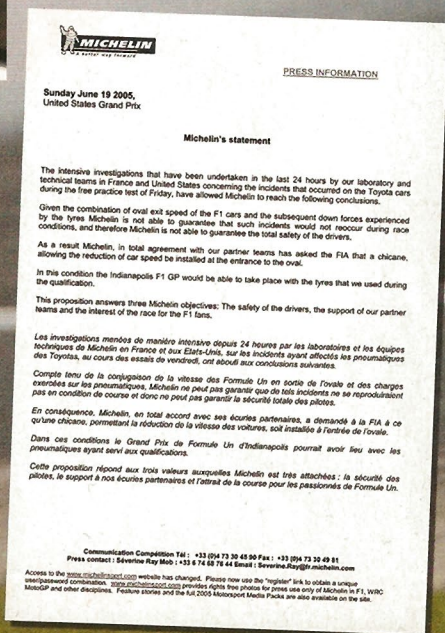
▶▶▶ Schwarz und rund sind sie alle, das Geheimnis steckt in der Mischung. Hierbei ist Michelin ein zu hohes Risiko eingegangen und gestrauchelt. Konsequenzen werden nicht lange auf sich warten lassen.

Der Spruch ist so alt, wie die Bedeutung der Reifenwahl im Motorsport. „Die runden Schwarzen“, sagen die Rennfahrer gern, wenn sie nach ihrer Gummi-Entscheidung gefragt werden. Ernst gemeint ist die Aussage natürlich nicht. Sie soll, wenn auch abgedroschen, humorvoll eine Antwort auf die Frage nach der - oft rennentscheidenden - Wahl der Rillen-Walzen vortauschen.

Tatsächlich sind die elastischen Bestandteile des Gesamtpakets zunehmend entscheidend, wenn es um ein gutes Abschneiden im Fight um die begehrten WM-Punkte geht. Seit Saisonbeginn pfeifen es die unverbesserlichen Spatzen von den Boxendächern: Michael Schumacher wird 2005 nur deshalb nicht ein achtetes Mal F1-Champion, weil auf den Felgen seines Ferrari schlechtere Chemie-Kompositionen arbeiten als auf denen

der seiner Rivalen. Fakt ist: „Schumi“ ist auf Bridgestones unterwegs - seine Rivalen, die sich die ersten acht Siege der laufenden WM-Saison teilten, hingegen auf Produkten des Hauses Michelin.

Keinesfalls liegt dieser Zwischenstand daran, dass man bei Bridgestone nicht bereit ist, die Ärmel hochzukrempeln. Bis Mitte Juni wurden bei den Grand Prix allein für Ferrari 14 unterschiedliche Trockenreifen angeliefert. Berücksichtigt man nur die jeweils unterschiedlichen Anforderungen - aufgrund der spezifischen Asphaltbedingungen, des jeweiligen Circuit-Layouts und der erwarteten Witterungsbedingungen - hätten circa 50 Prozent dieses Angebots ausgereicht. „Wenn wir uns derart ins Zeug legen“, erklärte in Montreal einer der Ingenieure, „liegt das in erster Linie daran, dass wir 2005 bisher nicht siegen konnten. Das ▶



▶▶▶ Michelin-Motorsportchef Pierre Dupasquier redete nach einer internen Untersuchung Klartext. Mit dieser Erklärung (links) legte er seinen Teams nahe, aus Sicherheitsgründen nicht an den Start zu gehen.

mit den Reifen



▶▶▶ Knackpunkt: Im Freitagstraining von Indy platzte Ralfs linker Michelin-Hinterreifen; er knallte in die Mauer und hatte noch Glück im Unglück. Zum Start trat kein einziger Michelin-Fahrer an.

+++ Das Michelin-Desaster: Chronologie der Ereignisse +++

Freitag

Ralf Schumacher knallt um 14:12 Uhr in Turn 13 gegen die Pistenbegrenzung – zuvor war der linke Hinterreifen explodiert.

Insgesamt werden die Michelin-Reifen – bei Toyota, Red Bull und McLaren – achtmal auffällig.

Michelin bestellt in Clermont-Ferrand einen neuen Reifentyp – die Pneus werden in Container verladen und auf den Weg gebracht.

Samstag

Michelin rät seinen Kunden eindringlich, mit deutlich erhöhtem Luftdruck zu fahren. Im Verlauf des dritten Freien Trainings drehen aus dem Michelin-Lager lediglich Montoya und Coulthard fliegende Runden. Im vierten wagen sich alle durch Turn 13. Auch am Qualifying nehmen die Michelin-Kunden teil.

Sonntag

Parallel nutzt Michelin seine Laboratorien in

Clermont-Ferrand und in Greenville (South Carolina, USA), um die Indy-Reifen genau auf ihre Tauglichkeit zu untersuchen. Für Sonntagmorgen 2 Uhr werden Resultate erwartet. Die werden den Teams um 6.30 Uhr mitgeteilt. Es stellt sich heraus, dass die Reifen nicht mit Rennspeed durch Turn 13 gefahren werden können. Spätestens nach zehn Runden kommen sie in einen kritischen Zustand. Die nachgelieferten Reifen sind vom Tisch, weil man für deren Funktionieren nicht garantieren kann.

Um 9.30 Uhr treffen sich alle Michelin-Teamchefs, Michelin, Charlie Whiting und Bernie Ecclestone, um eine Lösung zu finden. Telefonisch stehen sie mit Max Mosley in Verbindung. Um 11.05 Uhr verlassen Ecclestone und Dennis das Meeting. Ecclestone zu Dennis: „Jetzt läuft uns die Zeit davon.“

Um 11.20 Uhr ist das Meeting beendet. Ein Vorschlag, vor Turn 13 eine Schikane zu errichten – neun Teams (außer Ferrari) stimmten dafür – wurde von Mosley

kategorisch abgelehnt. Niemand weiß, wie es weitergehen soll. Um 12.00 trifft sich Ecclestone mit Stoddart, Horner, Tomita und Fry. Die Fünf ziehen kurze Zeit später in ein anderes Büro um, wo von 12.10 bis 12.38 Uhr noch einmal alle Teamchefs zusammensitzen.

Zu diesem Zeitpunkt ist die Boxengasse bereits geöffnet.

Nach der Einführungsrunde biegen die Michelin-Teams geschlossen in die Boxengasse ab, der Grossee Preis der USA wird nur von sechs Autos bestritten.

Der Rest ist bekannt. Ganz klarer Fehler von Michelin. Die FIA ging den einzig möglichen Weg, auch wenn der nicht schön war. Mit Schikane – dann ohne WM-Status – zu fahren sowie andere mögliche Lösungen wären Unfug gewesen. Mit dem US-Publikum hat es sich die F1 allerdings wohl verscherzt. Veranstalter und Streckeneigentümer Tony George gratulierte jedenfalls auf dem Siegerpodest nicht.

■ Brennpunkt

übt einen höheren Druck aus als die seit Melbourne gezeigte Performance. Die war bei Licht betrachtet nämlich gar nicht so übel. Der Punktestand spiegelt sie jedenfalls nicht ansatzweise korrekt wider.“

Um 14 unterschiedliche Pneus - sie unterscheiden sich jeweils in den Bereichen der Gummi-Komposition der Lauffläche und/oder der Karkasse, die aus Kohlefasermaterial sowie auch „ein wenig“ Metall besteht - anbieten zu können, musste die gut dreifache Anzahl getestet werden. Möglich war das allerdings nur durch intensive Testfahrten. Trotzdem hängt Bridgestone auf diesem Sektor weit hinter Michelin zurück, denn die Japaner stützen sich in diesem Punkt zwangsläufig ausschließlich auf die Scuderia Ferrari, während im gegnerischen Lager mit McLaren, Renault, Toyota, Williams und BAR mindestens fünf große Teams an der Testfront aktiv sind. Jeder Beobachter kann sich an den fünf Fingern einer Hand ausrechnen, wo Ferrari und Bridgestone rangieren würden, wenn Jean Todt die freiwillige Testlimitierung akzeptiert hätte...

Aus Sicht der Gummiköche stellt sich die Herausforderung wie ein chemisches Labyrinth dar, denn ihre Aufgabe besteht darin, an die 200 Ingredienzien so zu dosieren, dass unterm Strich das gewünschte Produkt entsteht. Ruß, Silikone, Öle - alles wird angerührt, um Grip und Haltbarkeit zu erzielen. Auch diverse „Backpulver“ gehören mit zur Rezeptur, damit der schwarze Stoff zusammenhält und ein Ganzes ergibt. Zu den Tücken zählt der Umstand, dass die richtige Balance gefunden werden muss. Reifen bei denen es ohne große Rücksichtnahme auf die Haltbarkeit um Grip geht wären ebenso leicht herstellbar wie solche mit genau umgekehrten Prioritäten.

Ein Skandal – zwei Positionen

Ferrari wurde in Indianapolis gnadenlos ausgepiffen – wie 2003, als Schumi und Barrichello parallel die Ziellinie kreuzten. Diesmal allerdings galten die Pfiffe mehr der Teamführung. Ferrari hatte

es abgelehnt, einer zusätzlichen Schikane in Turn 13 zuzustimmen, wodurch die Michelin-Teams in der Lage gewesen wären, mitzufahren. Da auch die FIA kein Machtwort sprach, verzichteten die betroffenen Rennställe auf einen Start. Zuvor waren auch Ersatzreifen im Gespräch, hier allerdings schob das Reglement einen Riegel vor.

Hätte Ferrari und die FIA zugestimmt, wären alle Autos am Start gewesen, was im Sinne des Sports sicherlich schön gewesen wäre. Auf der anderen Seite argumentiert die Scuderia, dass es nicht ihr Problem sein kann, wenn ein Reifenpartner der Konkurrenz schlecht arbeitet. Ferrari hat die maximale Punktzahl mitgenommen und sich in der WM extrem verbessert. Und schließlich ist die Formel 1 eine Weltmeisterschaft.

Beide Positionen sind nachvollziehbar, handeln muss die FIA, denn das Reifenreglement hat sich für einen derartigen Fall als absolut untauglich erwiesen.

Die aktuelle Situation rund um das schwarze Gold der F1 wird aber ganz sicherlich auch von den unterschiedlichen Philosophien der beiden beteiligten Konzerne beeinflusst. Die Franzosen sind eindeutig risikofreudiger, was sich in Indianapolis als Bumerang erwiesen hat. Bridgestone dagegen schlägt eine konservativere Marschrichtung ein. Anders ausgedrückt: Michelin baut Pneus, die möglichst schnelle Rundenzeiten erlauben, die Haltbarkeit folgt an zweiter Stelle. Bridgestone setzt die Prioritäten hingegen umgekehrt. Anders als der Rivale erlebten die Japaner total abgeschrubhte Gummwalzen bisher auch nur einmal – in Bahrain. Betroffen war Rubens Barrichello. Zurück zum aktuellen Fall Indianapolis: Hier hielten die Michelins der Steilkurve nicht stand, die Bridgestones hingegen hätten 100 Runden geschafft, wie Chris Dyer Michael Schumacher über Funk mitteilte. Schlecht für Ferrari, dass es nur eine echte Steilkurve im Rennkalender gibt.

Aufgrund der deutlichen Führung von Michelin in der „Reifen-Wertung“ liegt der Schluss nahe, die Franzosen könnten sich insgeheim die Hände reiben, weil sie ganz wissen, woran es beim Chemie-Mix der japanischen Rivalen mangelt. Aber hat Michelins routinierter Rennboss Pierre Dupasquier tatsächlich eine Vorstellung davon, wie Bridgestone die Know-how-Hürde meistern könnte? Mit dieser Frage konfrontiert, winkt der alte Haudegen ab und erklärt: „Wir wissen noch nicht einmal, wo diese Hürde steht. Die Aufgaben in der modernen Rennreifen-Entwicklung sind so unglaublich komplex. Es ist keineswegs so, dass wir denen einen entscheidenden Tipp geben könnten. Sicher ist nur eines: Bridgestone wird die Aufgabe lösen. Offen ist lediglich der Zeitpunkt, wann dies geschehen wird.“

Wie schnell sich das Kräfteverhältnis jedoch wieder ändern kann, hat Indianapolis bewiesen. Dort hätten eher die Franzosen einen Tipp gebraucht. ■

Achim Schlang

▶▶▶ Links: Die Lage ist ernst. Trotz jüngster Erfolge sind Bridgestone und Ferrari noch lange nicht da, wo sie hinwollen. Von links: Kees van Grint, Michael Schumacher, Chris Dyer. Oben: Bernie Ecclestone und der FIA-Sicherheitsbeauftragte Charlie Whiting beraten. Im Hintergrund Ross Brawn und Martin Withmarsh.



Tickets & Reisen

F1 Grand Prix am Hockenheimring 22. - 24. Juli 2005

Schon lange war die Formel 1 nicht mehr so spannend wie in dieser Saison. Spektakuläre Überholmanöver und packende Duelle sorgen für eine begeisterte Stimmung unter den Zuschauern und machen ein Rennwochenende am Hockenheimring zu einem einzigartigen Erlebnis. Das Highlight auf dem Hockenheimring ist und bleibt das Motodrom mit einer tollen stadionartigen Atmosphäre. Das Motorsport-Museum direkt an der Rennstrecke beherbergt zahlreiche Rennfahrzeuge – ein Besuch lohnt sich.



Mit uns sind Sie LIVE dabei!

Sie reisen individuell nach Heilbronn. Dort haben wir Zimmer in einem Mittelklasse-Hotel für Sie reserviert. Die Zimmer sind zeitgemäß und multifunktionell eingerichtet. Viele Restaurants in der Nähe laden zum Verweilen ein.



Unser Transferbus bringt Sie nach dem Frühstück am Samstag und Sonntag zur Rennstrecke und am späten Nachmittag wieder zurück. Unser Arrangement beinhaltet weiterhin ein Stehplatzticket für das ganze Wochenende. Auf Anfrage und gegen Aufpreis sind Tribünentickets buchbar.



Sie buchen Ihr Erlebnis des Jahres zu einem unschlagbaren Preis von: Gerne sind wir auch für Anfragen von Einzeltickets für Sie da!

299,00 EUR

Weitere Formel 1-Reisen in den nächsten Ausgaben



Formel 1 Grand Prix der Türkei, 19.-21. August 2005

Premiere der Berg- und Talstrecke im asiatischen Teil Istanbuls.

Flugreise ab 699,00 EUR



Formel 1 Grand Prix in Belgien 09.-11. September 2005

Ein Rennwochenende in den Ardennen

ab 369,00 EUR



Formel 1 Grand Prix in China, 14.-16. Oktober 2005

Boomtown Shanghai – die Formel 1 im Land der Zukunft

Flugreise ab 1989,00 EUR



Kontakt und Infos

Weitere Informationen erhalten Sie bei uns unter:

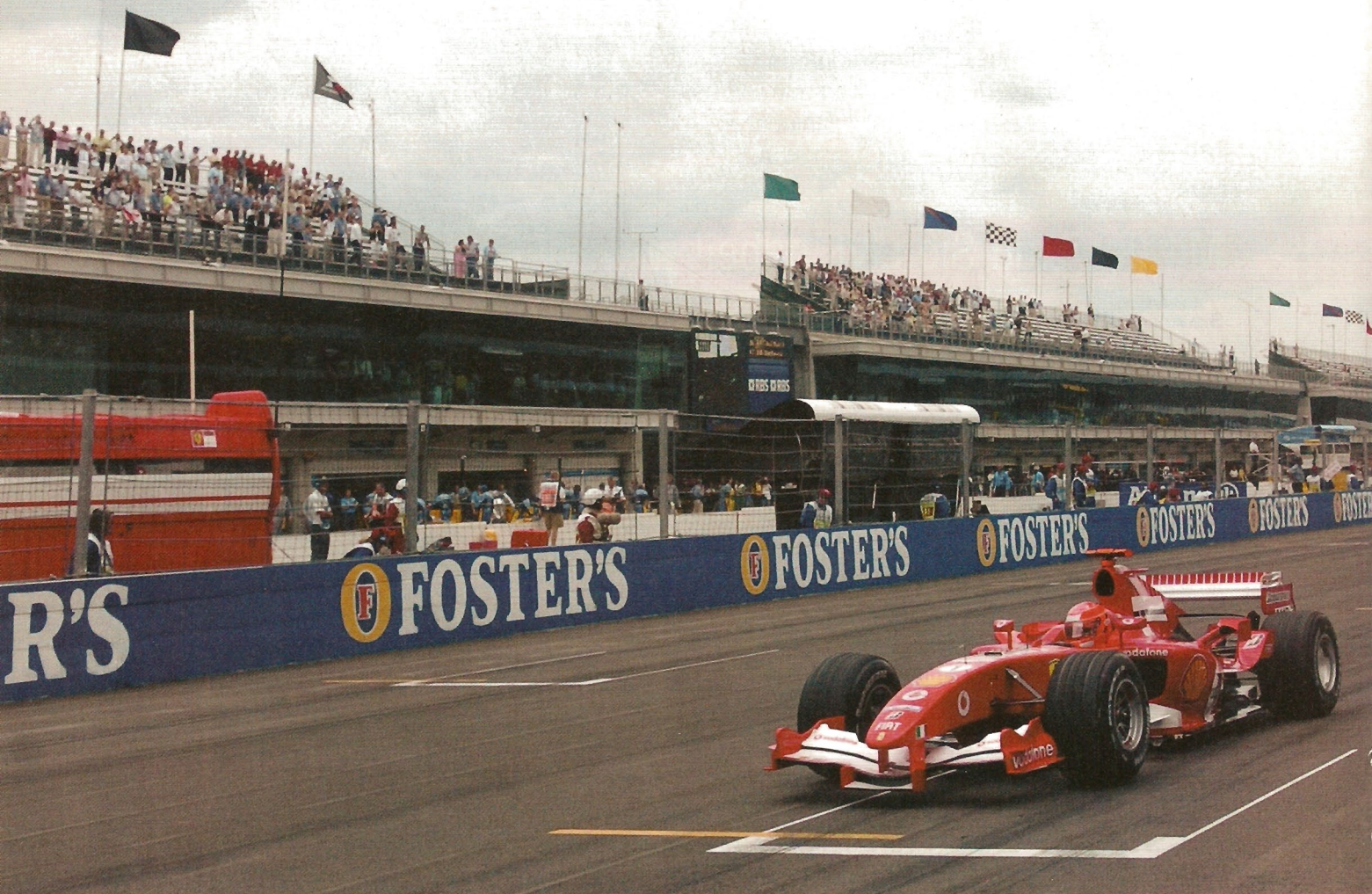
Motorsport Traveling
Frankfurter Str. 8
D-57290 Neunkirchen

Tel.: +49(0)2735 / 7751-0
Fax: +49(0)2735 / 7751-51
E-Mail: info@ms-traveling.de
www.ms-traveling.de



Technischer K.O.

►►► Raum und Zeit: Dieses ungewöhnliche Bild gab es beim Start des Grand Prix der USA. Die beiden Ferraris fuhr un gefährdet an der Spitze, während sich der Viererklub aus dem Ranking-Keller – Albers, Friesacher, Karthikeyan und Monteiro – über unerwartete Zähler freuen durfte.



Zwanzig Autos in der Einführungsrunde, nur sechs beim richtigen Start, 18 Punkte für Ferrari, Tausende zornige Zuschauer auf den Tribünen und ein am Boden zerstörter Reifenhersteller: Der Grand Prix der USA 2005 wird als „schwarzer Fleck“ (Michael Schumacher) in die Historie des Rennsports eingehen. „Trotzdem kann er der Formel 1 als Ganzes keinen zu großen Schaden zufügen“, versuchte der Weltmeister die schärfsten Kritiken zu mildern. Er und wenige andere glauben immer noch an Wachstumschancen für die Formel 1 in den Vereinigten Staaten, während die meisten Experten der Königsklasse im Land von IndyCar, Champ Car und NASCAR eine noch marginalere Existenz voraussagen, als es bisher sowieso schon der Fall war.

Hinter dem Indianapolis-Rennen 2006 hat sich jedenfalls ein deutliches Fragezeichen platziert.

Verständlicherweise gab es die größte Wut auf den nicht allzu gut gefüllten Rängen des riesigen Motor Speedway. „Wir wollen unser Geld zurück“, forderten etliche Fans, die im Vorfeld des Starts kaum informiert wurden, um dann geschockt den Abzug von 14 Fahrzeugen nach der Einführungsrunde zu beobachten. Plastikflaschen und Bierdosen flogen auf die Piste, doch die sechs Piloten, die unterwegs waren, konnten nichts für die Enttäuschung beim Anhang. Viele Fans verließen die Rennstrecke vorzeitig, selbst Bernie Ecclestone ging früher. „Ich danke den Ferrari-Fans, die geblieben sind“, sagte Michael Schumacher.

Foto: Egmond



▶▶▶ Rückzug: Wegen des Reifenrisikos kamen 14 Autos sofort in die Box – und blieben dort.

Die Entwicklung im Überblick: Am Freitag platzte ein Reifen an Ralf Schumachers Toyota in der Steilkurve 13. Der Deutsche raste in die Mauer, fast an der identischen Stelle, an der er 2005 einen üblen Unfall, damals noch im Williams-BMW, hatte und dadurch sechs Rennen verpasste. Nach dem Medizincheck wurde er für startunfähig erklärt, Ricardo Zonta rückte nach. In sieben weiteren Fällen wurden die Michelin-Reifen auffällig, das Qualifying konnte aber ohne Zwischenfälle durchgeführt werden. Der französische Konzern riet seinen Partnern, den Luftdruck zu erhöhen und brachte zudem neues Material aus dem Werk in Clermont-Ferrand auf den Weg nach Nordamerika. Doch auch für diese Pneu konnte Michelin keine Garantie aussprechen, dass sie das extrem hohe Tempo in Turn 13 schadlos überstehen. Nach zehn Runden würden Probleme auftreten. „Die Sicherheit geht vor“, meinte Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug, der sich in vielen aufreibenden Kurzkonferenzen mit seinen Kollegen beriet. Alle anderen Teams außer Ferrari hätten den Einbau einer Schikane vor der tückischen Steilkurve akzeptiert, die FIA sagte resolut nein (siehe auch Seite 36).

Keine Chance gab es auch für einen Wechsel auf neue Reifen, der vom Technischen Direktor der FIA, Charlie Whiting, als Regelverstoß gewertet worden wäre. Er informierte die Teams, dass ein solcher Vorgang den Abzug der Punkte nach sich ziehen würde. Durch die Instabilität auch dieser Reifen hatte sich aber ein Tausch ohnehin erledigt. An Absurdität grenzte die Idee, den GP unter Sonderbedingungen stattfinden zu lassen. Vorgeschlagen wurde zum einen eine Verschiebung der Startplätze, also eine rote Startreihe eins als Entgegenkommen für Ferrari. „Wir wären auch mit den neuen Reifen gefahren und hätten einen Abzug der Punkte in Kauf genommen. Wir wollten einfach nur für die Fans fahren“, erklärte Renault-Teamchef Flavio Briatore. Durch einen faulen Kompromiss hätten sich die Zuschauer jedoch wohl erst recht betrogen gefühlt. Welchen Wert hätte ein Rennen ohne Punkte und gleiche Chancen für alle gehabt?

Die Verleihung des Schwarzen Peters lehnten sowohl die FIA als auch Ferrari ab. „Wir können doch nichts für die Situation“, erklärten das Team aus Maranello, das sich hart, aber regelkonform verhalten hat. „Wie schwer eine Einigung zwischen den Teams zu erzielen ist, hat man heute gese- ▶

▶▶▶ Beginn der Einführungsrunde: Die Tribüne war noch voll und die Anhänger ruhig.



Fotos: Egmond



►►► Gewinner und „Jäger“: Wieder einmal lag Schumi vor seinem Kollegen Barrichello.



►►► Überglücklicher Dritter: Der Portugiese Monteiro im Jordan.



►►► Albers beim Stopp: Sieben Boxen hatten nicht geöffnet.



►►► Beratung: Teamchefs diskutieren die Lage.

hen“, kommentierte McLaren-Patron Ron Dennis, dessen Schützling Kimi Räikkönen auch mit unsicheren Walzen gefahren wäre. „Formel 1 ist doch immer auch ein Risiko“, pflichtete David Coulthard bei, der vor einem ganz speziellen Problem stand. Da er der schlechteste Michelin-Pilot im Qualifying war, wurde er als Letzter gewertet und muss beim GP von Frankreich als Erster in die Qualifikation.

Nachdem sich die 14 Michelin-Autos in die Boxen zurückgezogen hatten, gab es einen regulären Start. Michael Schumacher und Rubens Barrichello setzten sich von Beginn an ab und boten mit einem Fast-Zusammenprall nach einem Boxenstopp Schumis die unterhaltsamste Aktion des Laufs, der in Europa zur besten Fernsehzeit für Fassungs-

losigkeit und Gähnen sorgte. Hinter den Roten fanden sich die Jordans vor Minardi ein. Es ging schlicht darum, die karierte Flagge zu erblicken, den Zielstrich zu überqueren – ganz neue Voraussetzungen, die eine neue Dimension von Druck erzeugten. Die vier Novizen Monteiro, Karthikeyan, Albers und Friesacher hielten ihm Stand und holten die ersten Punkte ihrer Formel-1-Laufbahn. Für ihre Arbeitgeber Jordan und Minardi waren es zudem die ersten Zähler der Saison. Somit blieb nur noch der Vizemeister von 2004, BAR-Honda, punktefrei.

Wieder einmal hieß es also bei der Politik eins gegen neun, Ferrari gegen den Rest der Welt. Am treffendsten formuliert es Ferraris Teamchef Jean Todt: „Wir und Bridgestone

GP-News



►►► Das war's: Dieser Zuschauer zerreißt seine Eintrittskarte.



►►► Emprt: Kolumbianische Fans wollen ihr Geld zurück haben.

haben einen Technischen K.O. gelandet.“ Die Pattsituation von Indy ergab sich durch die Ausschöpfung der geltenden Regeln, Vorwürfe an den kleinen Franzosen und sein italienisches Team sind deplatziert. Erwartungsgemäß sorgte aber das Sechser-Rennen für massive Enttäuschung und regelrechtes Entsetzen. Bei den Fans, die für viel Geld wenig geboten bekamen, bei den Fahrern, den Teamchefs und Sponsoren sowie natürlich bei einem französischen Weltkonzern, der nicht in der Lage war, Reifen gemäß den Anforderungen herzustellen.

„Es ist eine Schande für die Formel 1“, sagte ein verbitterter Jarno Trulli, der von seiner Pole-Position nichts hatte. Vor allem war es aber eine Schande für Michelin. ■

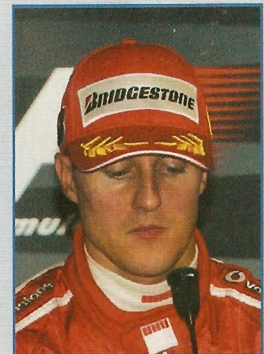
Fotos: Egmond, Jordan, Toyota



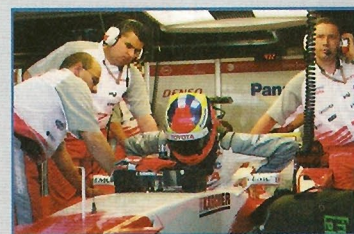
Während Rubens Barrichello und Michael Schumacher auf dem Podium traurig bis emotionslos guckten, feierte Tiago Monteiro richtig. Zum ersten Mal fuhr der Portugiese in die Punkte und gönnte sich auch einige Champagnerschlcke. Der Jordan-Pilot stellte zudem einen neuen Rekord auf. Noch nie ist es einem F1-Fahrer gelungen, in den ersten neun Rennen seiner Karriere immer ins Ziel zu kommen. Bisheriger Rekordhalter mit acht Zieldurchfahrten war der Amerikaner Phil Hill (1958 und 1959).

+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++

Dass es eine Saison der Reifen ist, belegt eine kleine Anekdote vom Rennen in Indy. Michael Schumacher trug bei den Interviews nach Rennschluss, anders als gewohnt, ein Bridgestone-Cap. „Ich hatte meine DVAG-Kappe nicht griffbereit“, erklärte der Sieger mit einem Augenzwinkern. Auf die übliche Sektdusche auf dem Treppchen verzichteten die Ferrari-Männer, die sich ein Ohren betubendes Pfeifkonzert gefallen lassen mussten. Streckenbesitzer und Veranstalter Tony George gratulierte, anders als üblich, nicht.



+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++



Fahrer Nummer 25: Ricardo Zonta ersetzte Ralf Schumacher im Toyota, nachdem Ärzte im Anschluss an dessen Crash im Freitagstraining

von einem Start abgeraten hatten. Der Brasilianer hatte jedoch nur ein kurzes Vergnügen, da auch für ihn als Michelin-Nutzer der Große Preis der USA nach der Einführungsrunde beendet war. Folgen hat der Unfall für Ralf derweil keine. „Ich werde immer wieder ins Auto steigen“, meinte der 29-Jährige.



STARTAUFSTELLUNG

1 J. Trulli
1:10,625 M
Start-Nr. 16

K. Räikkönen **2**
1:10,694 M
Start-Nr. 9

3 J. Button
1:11,277 M
Start-Nr. 3

G. Fisichella **4**
1:11,290 M
Start-Nr. 6

5 M. Schumacher
1:11,369 B
Start-Nr. 1

F. Alonso **6**
1:11,380 M
Start-Nr. 5

7 R. Barrichello
1:11,431 B
Start-Nr. 2

T. Sato **8**
1:11,497 M
Start-Nr. 4

9 M. Webber
1:11,527 M
Start-Nr. 7

F. Massa **10**
1:11,555 M
Start-Nr. 12

11 J. P. Montoya
1:11,681 M
Start-Nr. 10

J. Villeneuve **12**
1:11,691 M
Start-Nr. 11

13 R. Zonta
1:11,754 M
Start-Nr. 17

C. Klien **14**
1:12,132 M
Start-Nr. 15

15 N. Heidfeld
1:12,430 M
Start-Nr. 8

D. Coulthard **16**
1:12,682 M
Start-Nr. 14

17 T. Monteiro
1:13,462 B
Start-Nr. 18

C. Albers **18**
1:13,632 B
Start-Nr. 21

19 N. Karthikeyan
1:13,776 B
Start-Nr. 19

P. Friesacher **20**
1:14,494 B
Start-Nr. 20

1. FREIES TRAINING FREITAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Montoya	McLaren	1:12,027	6
2	Zonta	Toyota	1:12,085	18
3	Alonso	Renault	1:12,666	10
4	Heidfeld	Williams	1:12,804	9
5	Button	BAR	1:12,865	11
6	De la Rosa	McLaren	1:12,913	4
7	Sato	BAR	1:13,013	9
8	Fisichella	Renault	1:13,024	10
9	Webber	Williams	1:13,082	10
10	M. Schumacher	Ferrari	1:13,242	12
11	Barrichello	Ferrari	1:13,245	12
12	R. Schumacher	Toyota	1:13,461	7
13	Trulli	Toyota	1:13,683	7
14	Coulthard	Red Bull	1:13,740	8
15	Speed	Red Bull	1:13,846	21
16	Klien	Red Bull	1:14,444	8
17	Massa	Sauber	1:14,637	7
18	Villeneuve	Sauber	1:14,696	6
19	Karthikeyan	Jordan	1:14,803	18
20	Monteiro	Jordan	1:14,978	20
21	Doornbos	Jordan	1:15,791	27
22	Friesacher	Minardi	1:16,343	16
23	Albers	Minardi	1:16,357	12
24	Räikkönen	McLaren	---	---

2. FREIES TRAINING FREITAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Montoya	McLaren	1:11,118	21
2	Räikkönen	McLaren	1:11,228	24
3	Barrichello	Ferrari	1:11,746	22
4	M. Schumacher	Ferrari	1:11,758	22
5	Heidfeld	Williams	1:11,825	24
6	Coulthard	Red Bull	1:12,076	9
7	De la Rosa	McLaren	1:12,119	37
8	Speed	Red Bull	1:12,143	34
9	Alonso	Renault	1:12,265	28
10	Trulli	Toyota	1:12,344	10
11	Fisichella	Renault	1:12,384	29
12	Massa	Sauber	1:12,464	25
13	Webber	Williams	1:12,578	24
14	Klien	Red Bull	1:12,664	20
15	Button	BAR	1:12,803	24
16	Sato	BAR	1:13,037	26
17	Villeneuve	Sauber	1:13,079	23
18	Doornbos	Jordan	1:13,361	36
19	Zonta	Toyota	1:13,567	6
20	Friesacher	Minardi	1:13,783	16
21	Albers	Minardi	1:13,963	24
22	Karthikeyan	Jordan	1:14,008	31
23	Monteiro	Jordan	1:14,336	35
24	R. Schumacher	Toyota	---	---

3. FREIES TRAINING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Montoya	McLaren	1:10,726	4
2	M. Schumacher	Ferrari	1:11,769	11
3	Barrichello	Ferrari	1:11,838	9
4	Coulthard	Red Bull	1:12,409	7
5	Monteiro	Jordan	1:13,399	12
6	Karthikeyan	Jordan	1:13,764	12
7	Friesacher	Minardi	1:14,572	16
8	Albers	Minardi	1:15,164	6
9	Villeneuve	Sauber	---	---
10	Räikkönen	McLaren	---	---
11	Button	BAR	---	---
12	Sato	BAR	---	---
13	Heidfeld	Williams	---	---
14	Fisichella	Renault	---	---
15	Webber	Williams	---	---
16	Massa	Sauber	---	---
17	Alonso	Renault	---	---
18	Klien	Red Bull	---	---
19	Zonta	Toyota	---	---
20	Trulli	Toyota	---	---

4. FREIES TRAINING SAMSTAG

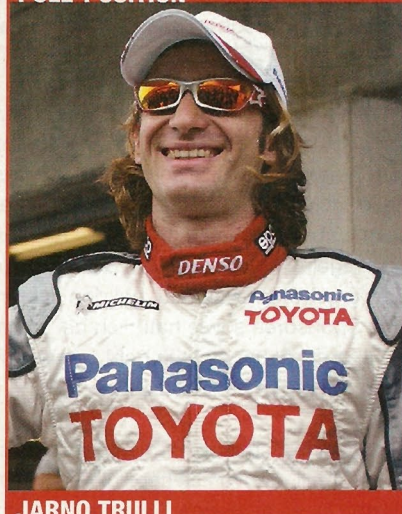
Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Räikkönen	McLaren	1:10,643	12
2	Button	BAR	1:10,844	15
3	Alonso	Renault	1:10,920	10
4	M. Schumacher	Ferrari	1:11,203	12
5	Sato	BAR	1:11,324	16
6	Fisichella	Renault	1:11,375	10
7	Trulli	Toyota	1:11,457	7
8	Montoya	McLaren	1:11,574	7
9	Zonta	Toyota	1:11,760	10
10	Barrichello	Ferrari	1:11,794	13
11	Klien	Red Bull	1:11,806	13
12	Villeneuve	Sauber	1:11,875	10
13	Massa	Sauber	1:11,915	10
14	Webber	Williams	1:12,080	9
15	Heidfeld	Williams	1:12,186	10
16	Coulthard	Red Bull	1:12,914	7
17	Albers	Minardi	1:13,024	16
18	Monteiro	Jordan	1:13,051	14
19	Karthikeyan	Jordan	1:13,161	11
20	Friesacher	Minardi	1:13,501	1

Mit **F1Total.com** live dabei am Rennwochenende

1. QUALIFYING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit
1	Trulli	Toyota	1:10,625
2	Räikkönen	McLaren	1:10,694
3	Button	BAR	1:11,277
4	Fisichella	Renault	1:11,290
5	M. Schumacher	Ferrari	1:11,369
6	Alonso	Renault	1:11,380
7	Barrichello	Ferrari	1:11,431
8	Sato	BAR	1:11,497
9	Webber	Williams	1:11,527
10	Massa	Sauber	1:11,555
11	Montoya	McLaren	1:11,681
12	Villeneuve	Sauber	1:11,691
13	Zonta	Toyota	1:11,754
14	Klien	Red Bull	1:12,132
15	Heidfeld	Williams	1:12,430
16	Coulthard	Red Bull	1:12,682
17	Monteiro	Jordan	1:13,462
18	Albers	Minardi	1:13,632
19	Karthikeyan	Jordan	1:13,776
20	Friesacher	Minardi	1:14,494

POLE-POSITION



Halbzeit



Renault: 76 Punkte

Fernando Alonso: 59

Giancarlo Fisichella: 17

Mit fünf Siegen in neun Rennen ist Renault ganz klar der Klassenprimus. Speziell zu Saisonbeginn war das französische Team mehr oder weniger unschlagbar. Erst Giancarlo Fisichella, dann siegte Fernando Alonso in Serie. Der Spanier führt die WM an und hat einen deutlichen Vorsprung vor Kimi Räikkönen; die beiden Youngster werden wohl die Weltmeisterschaft unter sich ausmachen. Flavio Briatore's Schachzug, Fisichella als Druckmittel für Alonso zu holen, scheint also aufgegangen zu sein. Was den Franzosen derzeit noch fehlt, sind ein paar mehr Pferdestärken.



McLaren: 63 Punkte

Kimi Räikkönen: 37, Juan Pablo Montoya: 16

Alexander Wurz: 6, Pedro de la Rosa: 4

Die Silberpfeile haben das derzeit das beste Auto und mit Kimi Räikkönen auch einen echten Winner im Team. Kaum jemand zweifelt daran, dass Kimi die letzten Rennen alle gewonnen hätte, wenn, ja wenn ihm auf dem Nürburgring nicht in der letzten Runde der Reifen geplatzt und er in Indianapolis gestartet wäre. Juan Pablo Montoya dagegen wird den hohen Erwartungen einfach nicht gerecht. Fehler wie in Kanada sorgen für zusätzliche Sorgenfalten bei Ron Dennis und unterstreichen, dass Kimi Räikkönen die klare Nummer eins im Team ist.



Ferrari: 63 Punkte

Michael Schumacher: 34

Rubens Barrichello: 29

Ferrari auf Platz drei, das haben die Italiener ihrem Indianapolis-Doppelsieg zu verdanken. Wie sich überhaupt die Nordamerika-Reise für die Scuderia mehr als gelohnt hat. 29 Punkte haben Schumi und Barrichello mitgebracht, fast genauso viel wie in der ersten sieben Rennen zusammen. Das zeigt auch, wie sehr Ferrari 2005 neben der Spur ist. Der Reifen passt nicht zum Auto - und umgekehrt. Zudem fehlen Bridgestone jetzt Testdaten anderer konkurrenzfähiger Teams. Einzelsiege werden in dieser Saison vielleicht noch möglich sein, die WM allerdings ist Geschichte.

reit

Neun Rennen sind gefahren, zehn stehen noch auf dem Programm. Das Chaosrennen von Indianapolis hat zwar zur Halbzeit das Klassement noch einmal ordentlich durcheinander gemischt, an den eigentlichen Kräfteverhältnissen aber hat sich dadurch nichts geändert. McLaren-Mercedes und Renault geben nach wie vor den Ton an, Ferrari hat aufgeholt, ist aber noch weit von der WM-Form des Jahres entfernt – ganz zu schweigen von BAR. Wir geben Ihnen einen Überblick über das aktuelle Kräfteverhältnis in der Formel 1 und bewerten die erste Saisonhälfte.



Williams:

47 Punkte

Nick Heidfeld: 25

Mark Webber: 22

So gut Nick Heidfelds Ergebnisse bislang waren, die Musik bei BMW-Williams spielt sich hinter den Kulissen ab. Motor und Chassis arbeiten nicht so zusammen, wie sich das die Führungen in München und Grove vorstellen. Siegfähig wollte man sein und um die WM mitfahren. Tatsächlich aber rangiert das Team bestenfalls auf Platz drei und muss diesen Rang hart verteidigen. Mark Webber wurde hoch gelobt, wird aber regelmäßig von Nick Heidfeld gebügelt. Da die Trennung zwischen BMW und Williams so gut wie sicher ist, werden die Ergebnisse in der zweiten Saisonhälfte kaum besser werden.



Toyota:

47 Punkte

Jarno Trulli: 27 Punkte

Ralf Schumacher: 20

Es geht endlich aufwärts. Schon jetzt hat Toyota Intimfeind Honda klar hinter sich gelassen und tendenziell bewegt sich das Team mit dem größten Budget weiter nach vorne. Jarno Trulli hat Toyota in Indy die erste F1-Pole-Position in der Geschichte beschert. Schade nur, dass er nichts daraus machen durfte. Zweifelsohne zählen er und Toyota zu den Aufsteigern des Jahres, wohingegen Ralf Schumacher noch nicht in Form ist. Kaum vorstellbar, dass es einmal intern die Überlegung gegeben haben soll, ihn als Nummer eins Fahrer bevorzugt zu behandeln. Toyota fährt auf seinen ersten Sieg zu – vielleicht schon 2005.



Red Bull:

22 Punkte

David Coulthard: 17

Christian Klien: 4, Vitantonio Liuzzi: 1

Red Bulls Entscheidung, einen erfahrenen Mann wie DC zu verpflichten, ist Gold wert. Ohne den Schotten hätte RBR nicht halb so viele Punkte. Auch die konsequente Weiterentwicklung mit Cosworth zahlte sich aus, wodurch Red Bull aus dem Stand besser dasteht als Jaguar in den letzten Jahren. Die Entscheidung für einen Wechsel zwischen Klien und Liuzzi allerdings brachte nichts. Liuzzi konnte sich nur abseits der Strecke in Szene setzen, die besseren GP-Resultate hat Klien. 2006 wird Red Bull mit Ferrari-Motoren starten, daher ist zu befürchten, dass die Ergebnisse jetzt eher schlechter werden.



Sauber: 12 Punkte

Jacques Villeneuve: 5

Felipe Massa: 7

Die Publicity stimmt, die Performance nicht. Peter Sauber hatte sich viel vorgenommen, mit Jacques Villeneuve einen Ex-Champion geholt und das neue Auto ausgiebig im neuen Windtunnel getestet. Doch der Abwärtstrend der letzten Saison setzte sich fort, Massa und Villeneuve waren, wenn überhaupt, nur auf einer bis zwei Runden schnell, nicht aber auf die Distanz. Auch bei Sauber steht ein Motorenwechsel an, wenn nicht noch mehr. Ein Bündnis, welcher Art auch immer, mit BMW gilt als sicher, entsprechend ist von Noch-Motorenlieferant Ferrari nicht mehr viel zu erwarten.



Jordan: 11 Punkte

Tiago Monteiro: 6

Narain Karthikeyan: 5

Das Ende des gelben Jordan-Teams wurde bereits zu Saisonbeginn durch den Verkauf an Midland eingelautet. Neun Rennen noch, dann ist der Name Jordan Geschichte. Der Negativtrend der letzten Jahre setzt sich 2005 bislang dramatisch fort, auch die Zusammenarbeit mit Toyota hat das nicht verhindern können. Mittlerweile sind sogar die Minardi-Piloten teilweise schneller. Monteiros Podium wird wohl das letzte für Jordan gewesen sein, wie auch Karthikeyans WM-Punkte. Ab September soll der erste eigene Midland getestet werden, die beiden Jordan-Piloten werden damit wenig zu tun haben.



Minardi: 7 Punkte

Christijan Albers: 4

Patrick Friesacher: 3

Das eigentliche Kellerkind nicht auf dem letzten Platz? Indy und die BAR-Panzen machen es möglich. Gleichwohl ist Minardi auch 2005 das schwächste Team. Schlagzeilen produzieren weniger die Piloten als Teamchef Paul Stoddart, der sich mehr als Sprachrohr der Teamchefs oder Einzelkämpfer gegen die FIA in den Vordergrund bringt. Glänzen können die Piloten mit diesem Auto kaum, wobei die Erwartungen bei Christijan Albers nach seinen starken Auftritten in der DTM schon höher waren. Derzeit ist es schwer vorstellbar, dass einer der beiden auch 2006 in der Formel 1 mitfährt.



BAR: 0 Punkte

Jenson Button: 0

Takuma Sato: 0

Im letzten Jahr noch WM-Zweiter, jetzt Letzter. Welch ein Absturz! Objektiv gehört BAR-Honda wohl ins Mittelfeld. Zwei Rennen musste das Team pausieren, einmal wurde es rückwirkend disqualifiziert, weil die Autos untergewichtig waren. Zuvor und danach gab es Probleme mit der Zuverlässigkeit. Mal der Motor, mal die Bremsen. Das Team droht auseinanderzufallen, Buttons Weggang ist so gut wie sicher. Sponsor BAT wird sein Engagement angesichts des Tabakwerbeverbots weiter reduzieren oder ganz einstellen, so dass einem reinrassigen Honda-Team nichts mehr im Wege steht.

„Das Qualifying muss geändert werden“

Mehr als Hinterherfahren ist für **Narain Karthikeyan** (28) in seinem ersten Formel-1-Jahr nicht drin. Doch der Jordan-Mann, der als erster Inder in der F1 Geschichte schrieb und gerne Hugo Boss trägt, beklagt sich nicht über die lediglich theoretischen Punktechancen. Dafür aber über manche Regel.

Ist es für dich befriedigend, dass es mit Minardi zumindest ein Team gibt, das besiegbar ist, oder überwiegt der Frust, die anderen, wenn überhaupt, nur von hinten zu sehen?

Am liebsten würden mein Team und ich vorne fahren, aber das geht zurzeit leider nicht. Als F1-Neuling bin ich auch nicht in der Position, mich zu beschweren, sondern bin froh, überhaupt dabei zu sein. Und das werde ich umso länger sein, wenn ich einen guten Job mache; dann vielleicht bei einem besseren Team oder hier mit einem besseren Auto.

Ärgert dich, dass Toyota Jordan mit einem bedeutend schwächeren Motor ausstattet als das eigene Team?

Nein, Toyota behandelt uns gut und engagiert sich sehr für unsere Zusammenarbeit. Seit drei Jahren strengen sie sich an, um in der Spitze mitzufahren. Wir können zufrieden sein.

Welche war die bedeutendste Erfahrung, die du gemacht hast, seitdem du in der Formel fährst?

Sicherlich das Niveau der Konzentration. Sich eineinhalb Stunden derart konzentrieren zu müssen, ist eine äußerst intensive Erfahrung, doch ich gewöhne mich immer mehr daran.

Würdest du das alte Qualifying-Format bevorzugen, bei dem jeder Fahrer innerhalb einer Stunde zwölf Runden zur Verfügung hatte?

Auf jeden Fall, aber ich fürchte, das wird nicht kommen.

Wenn du eine F1-Regel ändern könntest...

...dann wäre das hundertprozentig das Qualifying. Jetzt fahren alle mit mehr oder weniger Benzin im Tank, die Qualifikation ist kaum aussagekräftig. Alle unter gleichen Bedingungen, Vollgas pur, das wäre viel, viel besser. Zudem würde ich die Reifenregelung lockern, damit wieder mehr Reifensätze genutzt werden dürfen.

Kannst du in deiner Heimat in der Öffentlichkeit auftreten, ohne dass es einen Massenauflauf gibt?

Mich erkennen zwar viele, aber ich kann problemlos auf die Straße gehen. Ich muss viele Autogramme geben, aber das mache ich sehr gerne.

Wie hat sich das Interesse der Inder an der Formel 1 verändert, seitdem einer von ihnen dabei ist?

In Indien wird Formel 1 schon seit längerer Zeit im Fernsehen übertragen, also ist nicht alles neu. Aber in der Tat gibt es jetzt eine deutliche Steigerung.

Fühlst du dich als Botschafter für dein Land?

Ich fühle mich dazu berufen, Indien auf die F1-Landkarte zu bringen und vielleicht den Weg für nachkommende Talente und Fahrer zu ebnet.



▶▶▶ **Fährt meist hinterher: Narain, unten mal vor Villeneuve.**

Wann sehen wir denn den nächsten indischen Formel-1-Fahrer?

Ich glaube, das wird noch eine ganze Weile dauern.

Wie steht es denn um die geplante Rennstrecke?

Die kommt in jedem Fall. Ich schätze, dass sie in zwei Jahren fertig ist.

Indien ist ja das Kinoland Nummer eins auf der Welt. Bist du ein Filmfan?

Ich gucke mir schon einige indische Filme an, aber ich sehe genauso gerne amerikanische oder englische Filme, zuletzt hat mir „Sahara“ gut gefallen. Ich bin ja viel unterwegs und gucke die meisten Filme beim Reisen.

Wirkt jemand wie Michael Schumacher immer noch fremd oder ist er ein stinknormaler Kollege?

Eher letzteres. Natürlich respektiere ich, was Michael erreicht hat, aber für mich sind er und die anderen jetzt ganz gewöhnliche Kollegen.

Sprichst du viel mit anderen Fahrern? Wer ist dein bester Kumpel?

In der Formel 1 spricht niemand viel. Mein bester Kumpel ist zugleich auch mein Teamkollege, Tiago Monteiro. Mit den anderen habe ich nicht viel zu tun. ■

Interview: Claudius Lüder und Alexander Marnier



Gold für Rot, Silber für Sil

Nicht nur Deutschland fiebert dem Grand Prix am Hockenheimring entgegen. Auch aus vielen anderen europäischen Ländern reisen Motorsportfans nach Baden-Württemberg, um ihren Idolen im Monocoque so nah wie möglich zu sein. Vor allem der Niederländer Christijan Albers, der höchstens bei der Fahrerparade gleichauf mit seinen Konkurrenten liegt, ist sich einer treuen und lauten Anhängerschaft sicher. Logischerweise werden aber die meisten Herzen auf den Tribünen nicht für den Minardi-Piloten schlagen, sondern für Lokalheld

Michael Schumacher und dessen Scuderia Ferrari. „Was dieser Mann für die Formel 1 getan hat, wird erst allen klar, wenn er aufgehört hat“, sagt Jürgen. Der 43-Jährige aus Kassel ist seit neun Jahren bei jedem Rennen in Hockenheim dabei. Geld für teure Hotels gibt er nicht aus, da investiert er lieber in Schumacher-Merchandise - und Bier. Autofahren und Alkohol bilden eigentlich kein gelungenes Paar, aber als Zuschauer dürfe man schon den einen oder anderen Kasten leeren, solange das Köpfchen nicht ausgeschaltet werde, meint Jürgen. „Mit

Beim **GP von Deutschland** dominieren zwei Farben: Rot und Silber. Die Fans pilgern zum Hockenheimring wie Gläubige nach Lourdes oder Mekka. Vom 22. bis zum 24. Juli ist die Formel 1 in Baden-Württemberg zu Gast.

ber

Die bisherigen Sieger

1970	Jochen Rindt	Lotus
1977	Niki Lauda	Ferrari
1978	Mario Andretti	Lotus
1979	Alan Jones	Williams
1980	Jacques Laffite	Ligier
1981	Nelson Piquet	Brabham
1982	Patrick Tambay	Ferrari
1983	René Arnoux	Ferrari
1984	Alain Prost	McLaren
1986	Nelson Piquet	Williams
1987	Nelson Piquet	Williams
1988	Ayrton Senna	McLaren
1989	Ayrton Senna	McLaren
1990	Ayrton Senna	McLaren
1991	Nigel Mansell	Williams
1992	Nigel Mansell	Williams
1993	Alain Prost	Williams
1994	Gerhard Berger	Ferrari
1995	Michael Schumacher	Benetton
1996	Damon Hill	Williams
1997	Gerhard Berger	Benetton
1998	Mika Häkkinen	McLaren
1999	Eddie Irvine	Ferrari
2000	Rubens Barrichello	Ferrari
2001	Ralf Schumacher	Williams
2002	Michael Schumacher	Ferrari
2003	Juan Pablo Montoya	Williams
2004	Michael Schumacher	Ferrari

▶▶▶ **Start in Hockenheim:**
Am vorletzten Juli-Wochenende geht es beim GP von Deutschland um Pole und Punkte.

meinen Freunden auf dem Zeltplatz habe ich jede Menge Spaß“, berichtet der Maschinist, „aber wir trinken uns nicht um den Verstand. Wir sind hier, um Rennen, Qualifying und das ganze Drumherum mitzubekommen.“ Für volltrunkene Fans, die die grüne Ampel verschlafen, hat er kein Verständnis: „Das sind doch keine echten F1-Enthusiasten.“

Die Verteilung der Sympathien ist klar: Gold für Ferrari, Silber für Mercedes und in diesem Jahr wird auch die BMW-Fangemeinde größer sein. „Nick hat endlich das Auto, das er verdient“,

ergreift die 38-jährige Sabine Partei für Heidfeld, der mehr Fans mobilisiert als sein Landsmann Ralf Schumacher. Genau wie Jürgen kommt auch Sabine seit langem an den Ring, „in den letzten sechs Jahren habe ich nur einen GP verpasst“. Wie ihr Lieblingsfahrer kommt auch sie aus Mönchengladbach und freut sich, dass der schnelle „Jockey“ nun eine sehr realistische Punktechance im Williams-BMW hat. „2004 habe ich auf der Tribüne vor Wut geschrien“, blickt sie aufs Vorjahr zurück. Da war Nick, damals noch im Jordan, mit einem Schaden an der

Vorderradaufhängung ausgeschieden. Vorzeitig draußen war 2004 auch die Nummer eins der Silberpfeile, Kimi Räikkönen. In Folge eines Bruchs des Heckflügels rutschte der Finne in die Seitenbegrenzung. Wie groß die Rivalität zwischen den Fangruppen ist, zeigten jubelnde Ferrari-Fans. „Ich habe jetzt noch einen dicken Hals“, meint Sebastian. Der 25-Jährige ist seit der Grundschule Formel-1-Fan, „mit Schumacher hat mein Fandasein überhaupt nichts zu tun“. Sein Herz schlägt für Mercedes. „Ich finde es einfach gut, dass ein deutscher Motor ▶



▶▶▶ **Idol und Fan: Während Schumi im Motorhome nächtigt, wählen viele Fans die Option Zeltplatz.**

so gut läuft“, sagt der Student aus Stuttgart, der die Kombination mit McLaren als sehr gelungen betrachtet. „Die haben einfach eine tolle Tradition, früher noch mit Senna und Prost, sie passen einfach gut zu Mercedes.“ In diesem Jahr wird er das zweite Mal live in Hockenheim dabei sein. Sebastian wird auf der Mercedes-Tribüne sitzen. Hier haben die Silbernen die Hausmacht, verkaufen eigenständig Tickets (siehe Kasten) und wissen dadurch einen echten Fanblock hinter Kimi Räikkönen und Juan Pablo Montoya. Traditionell herrscht die beste Atmosphäre im Motodrom, das einem Stadion nahe kommt. 2002 wurde der Hockenheimring gravierend umgebaut. Die endlosen Geraden durch den Wald waren den Sponsoren und Organisatoren nicht telegen genug. Von 6,815 Kilometern sank die Streckenlänge auf 4,489 Kilometer; gleichzeitig wurde die Zuschauerkapazität erhöht, so dass jetzt 120.000 Menschen live dabei sein können. Ein Teil des Umbaus wurde aus der Staatskasse finanziert, so dass der Name des Bundeslandes in

der offiziellen Streckenbezeichnung seitdem auftaucht (Hockenheimring Baden-Württemberg). Durch den Umbau erhöhte sich auch die Rundenzahl, jetzt sehen die Fans die Autos 67-mal statt nur 45-mal. „Die Piloten können jetzt auch viel besser überholen“, sagt Niki Lauda. Erbaut wurde die Strecke in den 30er Jahren, erst als unbefestigter Wald-und-Wiesen-Parcours, dann als Teststrecke für Mercedes. 1970 gab es das erste Formel-1-Rennen in Hockenheim, da sich viele Fahrer gegen den gefährlichen und sehr langen Nürburgring ausgesprochen hatten. Danach kehrte der deutsche GP kurzfristig in die Eifel zurück, um 1977 endgültig nach Hockenheim zu kommen. Grund für den Wechsel war der Horrorunfall von Lauda, der 1976 in Nürburg schwere Brandverletzungen erlitt. Drehbuchtauglich war dann der GP 1977, den ausgerechnet der Österreicher gewann. Nur 1985 ging Hockenheim leer aus, als die Formel 1 mal wieder am Nürburgring Station machte. Seit 1986 beherbergt der baden-württembergische Parcours die Königsklasse ohne Unterbrechung. 1995 kam der Europa-Grand-Prix (bzw. Luxemburg-GP für zwei Jahre) zum Nürburgring, da sich durch die Erfolge und Popularität von Michael Schumacher ein zweites Rennen in Deutschland anbot. Prominenteste Unfallopfer in Hockenheim sind Jim Clark, der 1968 bei einem Formel-2-Rennen tödlich verunglückte und Didier Pironi, der 1982 schwer am Bein verletzt wurde. Gleich zweimal im Jahr geht die Deutsche Tourenwagen Masters in Hockenheim an den Start. Nach dem Auftakt,

den am 17. April Jean Alesi gewann, findet am 23. Oktober das Abschlussrennen der Saison hier statt. „Für uns Mercedes-Fans ist das natürlich ein richtiges Highlight“, sagt Sebastian. Doch erst einmal steht die Formel 1 auf dem Programm. Silber durfte seit 1998, als Mika Häkkinen gewann, nicht mehr einen Sieger feiern. ■

Julian Hesse

▶ **Tickets**

Telefonisch erreichen Sie die Ticket-Hotline unter 06205 / 950 222. Per Fax können Sie unter 06205 / 950 299 Karten ordern. Unter www.hockenheimring.de finden Sie im Internet die offizielle Homepage, die neben dem Online-Ticketverkauf noch Infos wie Tribünenplan, Anfahrt und Terminübersicht bietet.

Karten für die Mercedes-Tribüne erhalten Sie unter Telefon 01805 / 972 267 oder unter www.mercedes-benz.com/motorsport im Internet.

▶ **Camping**

Die beliebteste Übernachtungsmöglichkeit, vor allem für die allseits präsenten Rotkäppchen, ist das Zelten. 80 Euro kostet ein Stellplatz für ein normales Auto, 100 Euro für PKW mit Anhänger, Kleinbusse und Wohnmobile. Nähere Infos zum Camping am Hockenheimring erhalten Sie unter Telefon 06205 / 950 211, Fax 06205 / 950 210 oder per E-Mail an camping@hockenheimring.de

▶ **Programm**

Der genaue Zeitplan steht noch nicht fest, da aufgrund des geänderten Qualifyings einige Termine verschoben werden. Wie auf dem Nürburgring gibt es auch in Hockenheim viele Aktionen, um Fans und Fahrer zusammenzubringen. Insgesamt will die Formel 1 ein volksnäheres Image, so dürfen Fans mit dem Bus um die Strecke fahren oder durch die Box spazieren gehen. Dragster-Rennen, Gewinnspiele und Veranstaltungen für die jüngeren F1-Fans sollen erst gar keine Langeweile am langen Rennwochenende aufkommen lassen. Am Samstagabend (23. Juni) steigt „Die Nacht der 1000 PS“. Zur VIP-Gala, die zu Gunsten des Kinderhilfswerks UNESCO in der Stadthalle Hockenheim veranstaltet wird, erwartet der österreichische Organisator Christian Marek 800 Gäste aus Sport, Wirtschaft, Politik und Unterhaltung. Näheres gibt es auf www.1000ps.info

Genaue Infos zum exakten Zeitplan des Wochenendes rund um den Großen Preis von Deutschland finden Sie unter www.hockenheimring.de und natürlich in der kommenden Ausgabe von FORMEL aktuell, die am 15. Juli erscheint. Diesem Heft entnehmen Sie auch die GP-Vorschau im gewohnten Stil mit TV-Zeiten, der Statistik des Vorjahrs, Streckenprofil, Historie und Fahrermeinung.

▶▶▶ **Alles für Michael: Das deutsche Idol weiß viele einfallsreiche Fans hinter sich.**



Große Preise

Gewinnspiel ■

Es ist wieder soweit: Hockenheim steht vor der Tür, der definitive Höhepunkt für alle deutschen F1-Fans. Bevor aber im Motodrom die Motoren dröhnen, haben Sie bei uns die Gelegenheit, Ihren ganz persönlichen Formel-1-Traum wahr werden zu lassen. **Preise im Wert von über 5000 Euro** warten bei unserem Hockenheim-Gewinnspiel auf Sie, mit etwas Glück sitzen Sie vielleicht bald schon selber in einem F1-Auto und sehen dann das nächste Rennen mit ganz andern Augen. Gewinnen kann bei uns jeder – lediglich eine kleine Gewinnspielfrage müssen Sie als Hürde meistern:

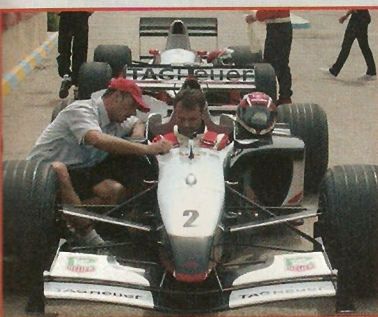
Wann wurde auf dem Hockenheimring der erste Formel-1-Grand-Prix ausgetragen?

A = 1955

B = 1985

C = 1970

Schicken Sie Ihre Lösung auf einer Postkarte an FORMEL aktuell, Stichwort „Hockenheim 2005“, Postfach 6106, 31509 Wunstorf. Oder Sie senden eine E-Mail an info@motivmedien.de. Einsendeschluss ist der 15. Juli 2005. Bitte beachten: Pro Teilnehmer ist nur eine Zuschrift bzw. E-Mail gültig. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen.



Formel 1 fahren

Ein Traum wird wahr. Sie nehmen am Formel 1-Event „Formel 1 selbst fahren - das ultimative Erlebnis!“ (29. August oder 12. September 2005) auf dem Circuit du Var an der Côte d'Azur in Frankreich teil. Der Preis beinhaltet einen Fahrlehrgang im Monoposto mit 15 Runden im Formel 3 / Opel-Lotus Challenge und 4 Runden im AGS Formel 1 mit Sechs-Gang-Hewland-Renngetriebe, Ford-Cosworth V 8 Motor mit 3500 ccm, 650 PS. Leistungsgewicht 0,77 kg/PS. Dieser Rennwagen beschleunigt von 0 auf 200 km/h in unter fünf Sekunden. Die gesamte Rennausrüstung wird zur Verfügung gestellt. Mittagessen an der Rennstrecke, Schlussfeier mit Champagner sowie ein Zertifikat gehören ebenfalls dazu. Nicht eingeschlossen sind Anreise und Unterkunft. Voraussetzungen: Mindestalter 18 Jahre, PKW-Führerschein, maximales Körpergewicht 100 kg, maximale Körpergröße 196 cm.



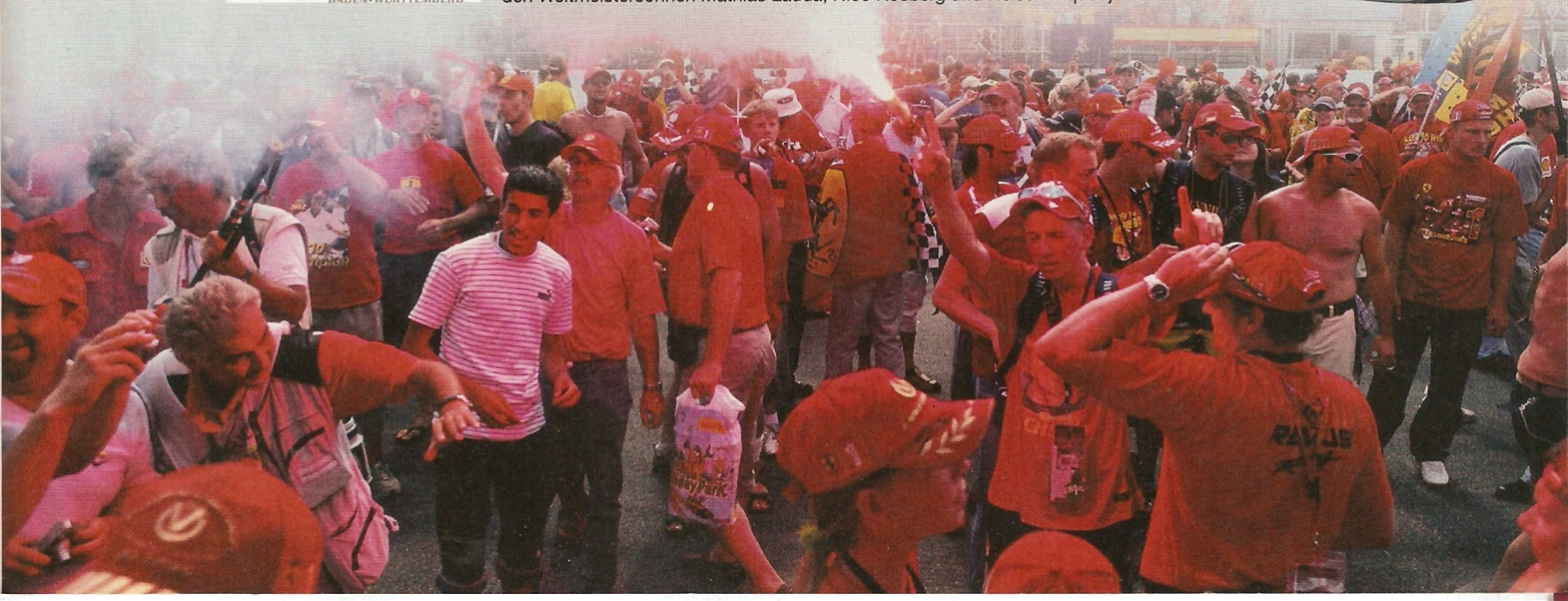
Das exklusive Grand Prix Handy

Mit diesem streng limitierten S65 von Siemens sind Sie einer von weltweit 999 glücklichen Formel-1-Fans, die so ein Handy haben. Elegantes, diskretes Design sind hier mit absoluter Hightech verbunden worden: Triband, 32MB Multimedia-Card, Standbildauflösung bis zu 1280x960 Pixel, MMS, SMS, E-Mail, Organizer Funktion mit einfachem Abgleich der Daten via SyncML und vieles mehr. Ein echtes Multitalent also, das zusätzlich noch viele Extras zur Formel 1 beinhaltet. Wir verlosen zwei Stück vom S65 Grand Prix 2005.



Live dabei

Genießen Sie die Formel 1 dort, wo die Königsklasse zum Erlebnis wird: auf dem Hockenheimring. Wir verlosen 10 x 2 Wochenend-Tickets, mit denen Sie garantiert nichts verpassen. Vom ersten Training bis zur Siegerehrung sind Sie hautnah dabei und bekommen neben der Formel 1 noch weitere Motorsport-Highlights geboten. Wie zum Beispiel den legendären Porsche Supercup oder die F1-Nachwuchsserie GP mit den Weltmeistersöhnen Mathias Lauda, Nico Rosberg und Nelson Piquet junior.



■ Elmar Brümmer über...



Foto: Schlegelmilch

Volle Pulle

Die kleine Sonne, die sich Kimi Räikkönen am rechten Arm hat eintätowieren lassen, zeugt von einer Sehnsucht nach Helligkeit, die nur aus den langen finnischen Winternächten stammen kann. Das Rampenlicht allerdings gehört eindeutig nicht zu jenen Lichtquellen, die der so stille wie schnelle Finne bevorzugt. Wer das Video vom Absturz auf einer Yacht und die Bilder vom Striptease in einem Londoner Nachtclub gesehen hat, kann sich denken, warum. Aber das waren nur Folgeerscheinungen, nicht Ursachen. Bei McLaren-Mercedes wird mit leichter Ironie darauf hingewiesen, dass Kimi doch schon recht fließend Interviews gebe: „Er hat neulich ungefragt noch einen zweiten Satz angefügt...“



▶▶▶ **Sonnenbebrillt und cool (I.):** Kimis Spitzname „Iceman“ passt wie die Faust aufs Auge. **Oben:** Der junge Räikkönen in seiner ersten Formel-1-Saison bei Sauber. **2001** holte er für die Schweizer immerhin neun Zähler und wechselte dann zu McLaren.

Dabei ist es auch so eine Art menschliche corporate identity, die Räikkönen pflegt. So konsequent, wie die akkurat gefalteten Servietten im Reich des Ron Dennis: Kimi spricht, wie er fährt – effizient bis zur Schmerzgrenze.

Was in dieser Saison besonders Juan Pablo Montoya weh tut. Der Kolumbianer, der bei BMW-Williams trotz aller Selbstinszenierung nie wirklich an Ralf Schumacher vorbei kam, scheint schon wieder ins zweite Glied zu rücken. In Sachen Zukunftsfähigkeit mit echten Titelambitionen jagt Räikkönen ungeachtet temporärer WM-Punktstände ganz dicht hinter Fernando Alonso her. Mit dem Ausleben von Emotionen geht er in etwa so verschwenderisch um wie Michael Schumacher in seiner Frühphase.

Die Übersicht ist es, die Räikkönen überlegen macht und nach mehr als 70 Grand-Prix-Einsätzen zu einem Nummer-eins-Piloten. „Yksi“ heißt das auf Finnisch, und Mika Häkkinen hat erfolgreich vorgemacht, wie man sich diese Position sichert – auch intern. Räikkönen hatte mit David Coulthard ebenfalls wenig Probleme, und mit Montoya verbindet ihn rein gar nichts. Die Emotionslosigkeit in der Stimme (die von einem Kinderstreich mit ▶





einem Besenstiel im Hals her rührt) und die analoge Gleichförmigkeit im Ausdruck der Augen wirken manchmal erschreckend. Ein Iceman wie er auf dem Helme steht. „Privat ist der Kimi ganz anders“, weiß Mercedes-Sportchef Norbert Haug. Aber zielstrebigster als auf der Piste kann er in seinem Schweizer Exil kaum sein. Volle Pulle, diese Maxime muss nicht immer etwas mit dem Start in eine Wodka-Orgie zu tun haben. Und wenn? Den neuen, aus der Getränkebranche stammenden Hauptsponsor des Teams mag so etwas von der PR-Scheinheiligkeit her stören, aber die Leistungen Räikkönens waren bisher stets weit höherprozentiger als das, was vielleicht in seiner Hausbar steht. Die Lehre aus dem öffentlichen (und dem veröffentlichten) Privatleben lautet, sich bloß nicht erwischen zu lassen. Für die Rennstrecke gilt das in gleichem Umfang. Das Davonfahren ist da womöglich sogar etwas einfacher.

Zuviel Fürsorglichkeit scheint nicht zwingend nötig zu sein bei einem, der sich aus ärmlichen Verhältnissen qua Leistung schon mit 25 in die finanzielle Sorglosigkeit katapultiert hat, und dem regelmäßig mit noch mehr dolce vita verzierte Angebote von Ferrari ins Haus flattern. Auf die Standard-Frage nach dem gestiegenen Druck kommt die Standard-Antwort: „Wieso sollte ich mich zusätzlich unter Druck gesetzt fühlen? Als Fahrer in einem Topteam bist du in jedem Rennen unter Druck. So lange ich am Sonntagabend behaupten kann, dass ich alles versucht habe, akzeptiere ich jedes Ergebnis.“ Melancholisch wirkt das wirklich nicht. Räikkönen geht in einen Grand Prix mit der Aussicht, etwas zu gewinnen – und nicht etwas zu verlieren. Insofern erscheint es glaub-

►►► Zum Wohl! In Fernando Alonsos Heimat triumphierte Kimi Räikkönen zum ersten Mal in dieser Saison. Ende des Jahres will er auch in der Gesamtwertung vor dem Spanier stehen.

haft, dass er mit der Entscheidung von McLaren-Mercedes, beim Großen Preis von Europa den platten Vorderreifen nicht zu wechseln, völlig einverstanden war. Die Explosion eingangs der Schlussrunde raubte ihm nicht nur den Sieges-Hattrick, sondern vielleicht auch bessere WM-Chancen. Schon einmal, in der Saison 2003, hatte ihn ein technischer Defekt am gleichen Ort den Triumph gekostet. Punkte, die ihm am Ende zum Titelgewinn und der Ehrenbezeichnung „jüngster Weltmeister der Geschichte“ fehlten.

Es ist eine Art Huskie-Mentalität, die ihn treibt. Reichlich Kraft aus der Natur und der Ruhe geschöpft, ist sein Vorwärtsdrang – einmal losgelassen – kaum zu stoppen. Erfahrene Lenker wissen: Jetzt bloß nicht zügeln, nur in die richtige Bahn leiten. Für die Warteschleife, das scheint klar, ist der Finne nur bedingt tauglich. Das gedachte Vorbild Mika Häkkinen benötigte 96 Rennen bis zum ersten Happy-End, die Junior-Ausgabe schaffte das perfekte Fin(n)ish in 36 Rennen. Ob ihn dieser Vergleich nicht besonders erfreue, wurde er 2003 in Sepang gefragt, als er zum ersten Mal nach einem Grand Prix ganz oben stand. „Ach, wissen Sie“, sprach Mister Cool, „ich zähle weder meine Rennen, noch die anderer. Und ich war ja schon ein paar Mal nahe dran.“ Kimi Räikkönen ist der zweitjüngste GP-Sieger der Formel-1-Geschichte, immerhin. Beinahe philosophisch wertete er diesen Erfolg: „Und sollte ich nie mehr ein Rennen gewinnen, dann bleibt mir immer dieser Tag.“ Am besten gefiel dem Finn-Jet nach seinem Podium-Debüt besonders eine Tatsache: „Jetzt frag mich wenigstens keiner mehr, wann ich mein erstes Rennen gewinnen.“

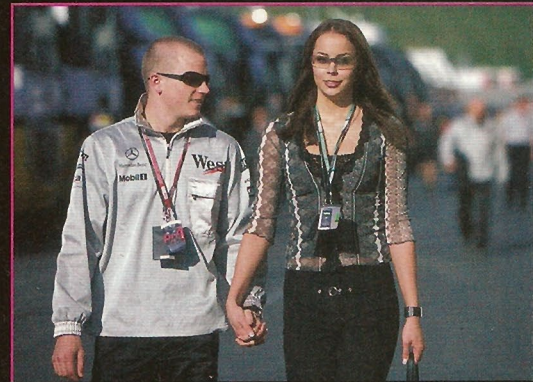
Hand aufs Herz: Ist der Mann wirklich so cool, als ob Glycerin in seinen Adern pulsiert? Nochmal Norbert Haug über die Qualitäten des Nordsterns am Rennfirmament: „Er ist wie eine Festplatte, die noch nicht mal zur Hälfte gefüllt ist. Ich bin mir sicher,



dass er noch reichlich Kapazitäten freizusetzen hat. Viele Fahrer sind mit dem, was sie leisten müssen, schon völlig ausgelastet. Kimi nicht.“ Ähnlich hatte Michael Schumacher schon nach Räikkönens erstem Formel-1-Test im Herbst des Jahres 2000 geurteilt: „Ich habe ihn beobachtet und mir seine Rundenzeiten angeguckt. Daran konnte ich erkennen, dass er das Zeug zum Champion hat.“

Zu Hause bei ihm und seiner Gattin Jenni im schweizerischen Wollerau liegt etwas auf dem Tisch, das erklären kann, warum Kimi Räikkönen so analytisch denkt und lenkt: Ein 1000-teiliges Puzzle. Dazu gibt es eine überlieferte Vor-Geschichte aus der Jugend in Espoo, wo Klein-Kimi im Wartezimmer des Schulpsychologen saß, während die Eltern mit dem Arzt sprachen. Am Ende der Sprechstunde hatte der Sprössling ein Puzzlespiel für Erwachsene komplett zusammengesetzt. „Das hast Du selbst geschafft?“ Der Doktor schickte die Räikkönens beruhigt heim: „Wer das lösen kann, der hat alles andere, bloß keine Konzentrationsschwächen.“ Sonst hätte er in seiner ersten Formel-1-Saison (2001) auch kaum problemlos eine Ausnahme-Starterlaubnis der FIA bekommen, die er mangels Erfahrung zur Verwirklichung seiner Träume dringend benötigte.

Einer gewissen Kaltschnäuzigkeit begegnete auch Ron Dennis, der den vom Sauber-Team entdeckten Rohdiamanten früh für sich entdeckte. Mister McLaren sprach Räikkönen vor fünf Jahren bei einem Grand-Prix-Ball höflich an, ob er denn nicht mal für ein Team antreten wolle, das den WM-Titel

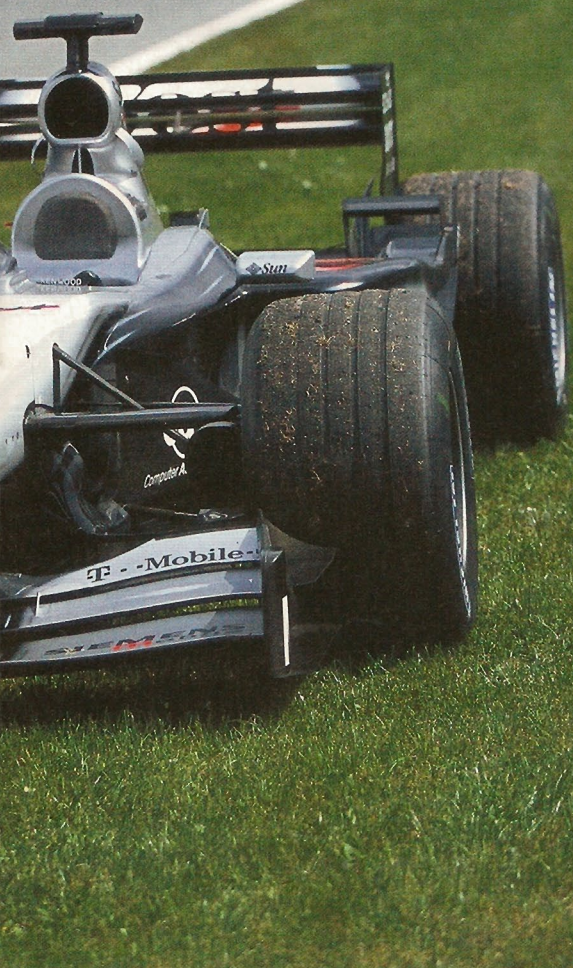


▶▶▶ **Paar: An der Seite seiner Liebsten, Jenni Dahlman, wirkt Kimi fast wie ihr kleiner Bruder.**

gewinnen kann. Der Nachwuchsfahrer, so will es die Legende, soll geantwortet haben: „Und warum soll ich dann für Sie fahren?“ Solche Anekdoten vertragen sich kaum mit der Zielstrebigkeit beider Herren, deren Blaupausen vom Erfolg längst deckungsgleich übereinander liegen. Als Räikkönen im März 2003 erstmals triumphierte, machte Ron Dennis eine große Ausnahme – er gestand dem Fahrer den Pokal zu, obwohl die Trophäen im Normalfall einen Ehrenplatz in der Teamzentrale in Woking erhalten. Ausgerechnet der Eisgekühlte hatte den Hard-Liner Dennis geknackt.

Wer bloß flüchtig auf die verflissene Tinte am rechten Unterarm von Kimi Räikkönen blickt, meint in den dort eingravierten Strahlen sogar die Zacken eines Sterns zu erkennen. Ein Zeichen dafür, dass das Imperium 2005 zurückschlägt? Zumindest drückt da einer aus, dass er bereit ist, das Universum zu erobern. (Un)Heimlich, schnell und leise. ■

Fotos: Schlegelmilch



GP von Frankreich

3. Juli, 14 Uhr

Ortszeit = deutsche Zeit



Nagelprobe fürs Favoritenduo

In Frankreich kommt es zur Kollision der Gegensätze. Auf der einen Seite ist das größte Land der EU die wahre Heimat des Grand Prix, was nicht nur sprachwissenschaftliche Gründe hat. 1906 fand auf dem Circuit de Sarthe der allererste GP statt. Große Tradition kann die aktuelle Rennstrecke der Franzosen jedoch nicht aufweisen. Erst 1991 fand im 260 Kilometer südlich von Paris gelegenen Magny-Cours der erste F1-Lauf statt. Zuvor gab es schon sechs Austragungsorte in Frankreich: Reims, Le Mans, Rouen, Clermont-Ferrand, Dijon-Prenois und Le Castellet. Dem Circuit de Nevers wird Charme und Atmosphäre abgesprochen, gleichwohl erfreuen sich die Piloten an einer sehr guten Asphaltqualität. Einen derart guten Belag findet man kaum auf einer anderen Strecke im 2005er Rennkalender. Zugleich fließt Regenwasser

nicht optimal ab und der Grip ist nicht allzu groß, was zu einer hohen Belastung für die Hinterreifen führt. Da war doch was, erinnern sich die Fans... Ausgerechnet das bis dahin perfekt harmonisierende Favoritenduo Renault/Michelin wurde in Monaco von schweren Sorgen ums Gummi ereilt. Alonso musste sich kampflös von den BMWs überholen lassen, weil seine hinteren Walzen fast völlig abgefahren waren. Für die ambitionierten französischen Konzerne wäre eine derartige Nicht-Leistung ausgerechnet in Magny-Cours eine Katastrophe. Der GP wird zur Nagelprobe. Alles andere als schlecht waren die meisten der bisherigen Läufe auf dem Circuit de Nevers für Michael Schumacher. Schon siebenmal siegte er hier, Ralf einmal. Mit Heinz-Harald Frentzen trug sich 1999 ein weiterer Deutscher in die Liste ein. ■

Magny-Cours

Circuit de Nevers

Streckenlänge 4,411 km

Runden 70

Rennstrecke 308,586 km

Grip-Niveau mittel

Bremsverschleiß mittel

Vollgasanteil 54 Prozent

Schnellste Rennrunde

David Coulthard (McLaren-Mercedes)

1:15,045 (Saison 2002)

Ticket-Hotline

MOTORSPORT TRAVELING

Tel. 02735-77510 oder www.ms-traveling.de

GP-HISTORIE

1991



Am 7. Juli gastiert die F1 zum ersten Mal in Magny-Cours. Der Sieger heißt Mansell (2. Prost, 3. Senna).

1993



In seiner Abschiedssaison fährt „Professor“ Prost im Williams als Erster ins Ziel. Schumi wird Dritter.

1999



Im Regenchaos behält Jordan die Übersicht, Heinz-Harald Frentzen gewinnt. Zweiter wird Häkkinen (McLaren), Dritter Barrichello (Ferrari).

Die letzten Sieger

- 1995 Michael Schumacher (Benetton-Renault)
- 1996 Damon Hill (Williams-Renault)
- 1997 Michael Schumacher (Ferrari)
- 1998 Michael Schumacher (Ferrari)
- 1999 H.-H. Frentzen (Jordan-Mugen-Honda)
- 2000 David Coulthard (McLaren-Mercedes)
- 2001 Michael Schumacher (Ferrari)
- 2002 Michael Schumacher (Ferrari)
- 2003 Ralf Schumacher (BMW-Williams)
- 2004 Michael Schumacher (Ferrari)

Aktuelle Infos zum Grand Prix



Ergebnis 2004

1. M. Schumacher (Ferrari, B) 1:30:18,133
2. F. Alonso (Renault, M) +08,329
3. R. Barrichello (Ferrari, B) +31,622
4. J. Trulli (Renault, M) +32,082
5. J. Button (BAR, M) +32,484
6. D. Coulthard (McLaren, M) +35,520
7. K. Räikkönen (McLaren, M) +36,230
8. J. P. Montoya (Williams, M) +43,419
9. M. Webber (Jaguar, M) +52,394
10. M. Gené (Williams, M) +58,166
11. C. Klien (Jaguar, M) +1 Runde
12. G. Fisichella (Sauber, B) +1 Runde
13. F. Massa (Sauber, B) +1 Runde
14. C. da Matta (Toyota, M) +1 Runde
15. O. Panis (Toyota, M) +2 Runden
16. N. Heidfeld (Jordan, B) +2 Runden
17. G. Pantano (Jordan, B) +3 Runden
18. G. Bruni (Minardi, B) +4 Runden
- A Z. Baumgartner (Minardi, B) Dreher/31.
- A T. Sato (BAR, M) Motor/15.

Pole-Position 2004

Fernando Alonso (Renault)
1:13,698 (Schnitt: 215,469 km/h)

Schnellste Rennrunde 2004

Michael Schumacher (Ferrari)
1:15,377 (Schnitt: 210,669 km/h)

Das sagt... Ralf Schumacher



„Die Strecke mag ich ganz gerne, denn in der Vergangenheit war ich hier recht schnell. Die einzige Kurve, die die Reifen besonders beansprucht, ist die sehr schnelle, langgezogene Rechtskurve nach Start und Ziel. Da nach dieser Ecke die längste Gerade folgt, heißt es hier Schwung mitnehmen. Dafür muss der linke Vorderreifen ein konstantes Grip-Level bieten.“

Die Formel 1 im TV

PREMIERE	Freitag, 1.7.2005
	10:55 1. Freies Training LIVE
	13:55 2. Freies Training LIVE
Samstag, 2.7.2005	8:55 3. und 4. Freies Training LIVE
	12:50 Qualifying LIVE
Sonntag, 3.7.2005	12:30 Vorlauf (inkl. Fahrerparade) LIVE
	13:55 Rennen LIVE
	16:00 Nachlauf LIVE

RTL	Samstag, 2.7.2005
	11:00 Freies Training, Zusammenfass. 12:45 Qualifying LIVE
Sonntag, 3.7.2005	12:45 Countdown LIVE
	14:00 Rennen LIVE
	15:45 Highlights LIVE

DSF	Freitag, 1.7.2005
	17:00 Freies Training, Zusammenfass.
	Samstag, 2.7.2005
8:45 3. Freies Training LIVE	
17:00 Qualifying, Zusammenfassung	
Sonntag, 3.7.2005	22:30 Rennen, Zusammenfassung

n-tv <small>Der Nachrichtenkanal</small>	Freitag, 1.7.2005
	11:00 1. Freies Training LIVE 14:00 2. Freies Training LIVE

FLP	Sonntag, 3.7.2005
	21:45 Rennen, Aufzeichnung

GP von Großbritannien 10. Juli, 14 Uhr

deutsche Zeit, Ortszeit 13 Uhr



England wartet

Für England sieht es in der Formel 1 zwar bei Weitem nicht so finster aus wie für Deutschland beim Eurovision Song Contest, doch auch die rennsportbesessenen Insulaner müssen weit zurückblicken, um einen einheimischen GP-Sieger zu entdecken. Johnny Herbert war der letzte Engländer, der einen F1-Lauf gewann (1999 am Nürburgring) und jener Herbert war es auch, der 1995 als letzter Engländer in Silverstone triumphierte. Zwar ist die Rivalität zwischen England und Schottland im Rennsport nicht so ausgeprägt wie im Fußball oder Rugby, doch mit dem Schotten David Coulthard richtig mitfeiern will auch kein „richtiger“ Engländer. Also bleibt die Hoffnung, dass vielleicht Jenson Button etwas reißt. Im Vorjahr wurde der „local hero“, dessen Team BAR ganz in der Nähe, in Brackley, seine Basis hat, Vierer.

Am 13. Mai 1950 fand zum ersten Mal ein Rennen auf dem ehemaligen Flugplatz der Royal Air Force statt. Sieger wurde Giuseppe Farina im Alfa Romeo.

Der Circuit, der sich bei der Austragung des britischen GPs einst unregelmäßig mit Brands Hatch abwechselte, ist schon mehreren Umbauphasen unterzogen worden. 1987 wurde der Kurs durch einige neue Kurven verlangsamt, 1992 folgte ein umfangreicherer Umbau. Der kurvenreiche Sektor im letzten Drittel bildet ein völliges Gegenstück zu den langen, schnellen Geraden. Hier gilt es, die richtige Abstimmung zwischen Speed und Traktion zu finden. Wie sehr die F1 in England trotz der Durststrecke eigener Fahrer lebt, zeigte der florierende Ticketverkauf. Dabei ist es nirgends so teuer, das billigste Sonntagsticket kostet 150 Euro. ■

Silverstone Silverstone Circuit

Streckenlänge 5,141 km

Runden 60

Renndistanz 308,355 km

Grip-Niveau mittel

Bremsverschleiß gering

Vollgasanteil 58 Prozent

Schnellste Rennrunde

Michael Schumacher (Ferrari)

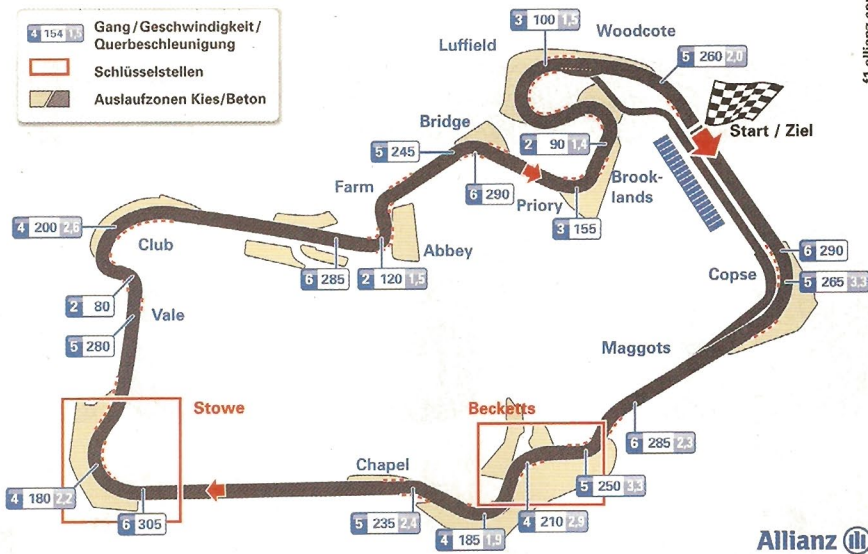
1:18,739 (Saison 2004)

Ticket-
Hotline

**MOTORSPORT
TRAVELING**

Tel. 02735-77510 oder www.ms-traveling.de

- 4 154 1.5 Gang / Geschwindigkeit / Querbeschleunigung
- Schlüsselstellen
- Auslaufzonen Kies/Beton



Grafik: JosekDesign.de

ft.allianz.com

Ergebnis 2004

1. M. Schumacher (Ferrari, B) 1:24:42,700
2. K. Räikkönen (McLaren, M) +02,130
3. R. Barrichello (Ferrari, B) +03,114
4. J. Button (BAR, M) +10,663
5. J. P. Montoya (Williams, M) +12,173
6. G. Fisichella (Sauber, B) +12,888
7. D. Coulthard (McLaren, M) +19,668
8. M. Webber (Jaguar, M) +23,701
9. F. Massa (Sauber, B) +24,023
10. F. Alonso (Renault, M) +24,835
11. T. Sato (BAR, M) +33,736
12. M. Gené (Williams, M) +34,303
13. C. da Matta (Toyota, M) +1 Runde
14. C. Klien (Jaguar, M) +1 Runde
15. N. Heidfeld (Jordan, B) +1 Runde
16. G. Bruni (Minardi, B) +3 Runden
- A G. Pantano (Jordan, B) Dreher/47.
- A J. Trulli (Renault, M) Unfall/39.
- A Z. Baumgartner (Minardi, B) Motor/29.
- A O. Panis (Toyota, M) Unfall/16.

Pole-Position 2004

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes)
1:18,233 (Schnitt: 236,570 km/h)

Schnellste Rennrunde 2004

Michael Schumacher (Ferrari)
1:18,739 (Schnitt: 235,050 km/h)

A = Ausfall, B = Bridgestone-Reifen, M = Michelin-Reifen

Die Formel 1 im TV



- Freitag, 8.7.2005**
10:55 1. Freies Training LIVE
13:55 2. Freies Training LIVE
- Samstag, 9.7.2005**
8:55 3. und 4. Freies Training LIVE
12:50 Qualifying LIVE
- Sonntag, 10.7.2005**
12:30 Vorlauf (inkl. Fahrerparade) LIVE
13:55 Rennen LIVE
16:00 Nachlauf LIVE



- Samstag, 9.7.2005**
11:00 Freies Training, Zusammenfass.
12:45 Qualifying LIVE
- Sonntag, 10.7.2005**
12:45 Countdown LIVE
14:00 Rennen LIVE
15:45 Highlights LIVE



- Freitag, 8.7.2005**
17:00 Freies Training, Zusammenfass.
- Samstag, 9.7.2005**
8:45 3. Freies Training LIVE
17:00 Qualifying, Zusammenfassung
- Sonntag, 10.7.2005**
22:30 Rennen, Zusammenfassung



- Freitag, 8.7.2005**
11:00 1. Freies Training LIVE
14:00 2. Freies Training LIVE



- Sonntag, 10.7.2005**
21:45 Rennen, Aufzeichnung

GP-HISTORIE

1973



Noch in der ersten Runde gibt es einen Mega-Crash mit neun Autos, u. a. Jochen Mass'. Nach eineinhalb Stunden Unterbrechung geht es weiter, Sieger wird Peter Revson (Foto).

1992



Umbau: Die Strecke wird erheblich modifiziert, Nigel Mansell gewinnt.

1995

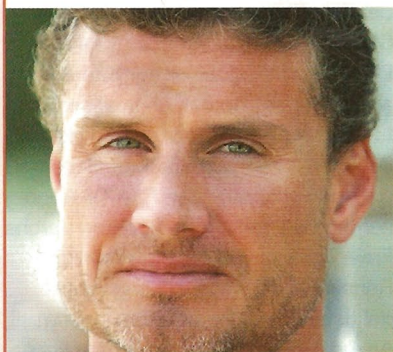


Während Michael Schumacher ausscheidet, siegt sein Teamkollege Johnny Herbert im Benetton.

Die letzten Sieger

- 1995 Johnny Herbert (Benetton-Renault)
- 1996 Jacques Villeneuve (Williams-Renault)
- 1997 Jacques Villeneuve (Williams-Renault)
- 1998 Michael Schumacher (Ferrari)
- 1999 David Coulthard (McLaren-Mercedes)
- 2000 David Coulthard (McLaren-Mercedes)
- 2001 Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes)
- 2002 Michael Schumacher (Ferrari)
- 2003 Rubens Barrichello (Ferrari)
- 2004 Michael Schumacher (Ferrari)

Das sagt... David Coulthard



„Die Passage mit den S-Kurven Maggots, Becketts und Chapel ist mit die beste Kurvenserie, die die Formel 1 zu bieten hat. Wenn die Maggots erreicht wird, muss man vorsichtig sein, da man die Boxenausfahrt passiert. Vor der Start-Ziel-Geraden bieten sich die aussichtsreichsten Überholmöglichkeiten. Es macht Spaß, im hohen Gang durch die Bridge-Kurve zu driften.“

Aktuelle Infos zum Grand Prix



Fotos: Red Bull Racing, Schlegelmilch

Ein Meilenstein fürs Abo-TV

Mit dem Grand Prix von Frankreich am 3. Juli überträgt Premiere das 150. Formel-1-Rennen live. Ein großes Jubiläum für den Münchner Sender, das drei Mitarbeiter ganz besonders feiern werden. Sie waren von Anfang an dabei.



►►► Der Star ist das Team: Premieres Crew (oben), Moderator Wolfgang Rother (rechts).



There's no „I“ in team, meinen die Engländer. Es gibt kein „ich“ in Team, so die etwas holprige Übersetzung dieses klugen Wortspiels. Gleichwohl behaupten Zyniker, Team ließe sich in „toll, ein anderer macht's“ aufschlüsseln. Formel 1 ist in gewisser Weise auch eine Mannschaftssportart, doch Teamkollegen schenken sich meist nichts, ob auf dem Asphalt oder in Interviews.

Bedeutend unproblematischer gestaltet sich das Teamwork beim Münchner Digitalsender Premiere. Zwei Tandems bilden die Eckpfeiler eines jeden F1-Wochenendes, geben dem Ganzen Gesichter und Stimmen. Zusammengesetzt sind sie aus einem TV-Mann mit journalistischem Hintergrund sowie

einem Ex-Rennfahrer als Experten. In der Kommentatorenbox sitzen von Anfang an, seit der ersten Sendung 1996, Jacques Schulz und Marc Surer zusammen. Dieser ist ein anerkannter Experte in diversen Medien, auch für FORMEL aktuell analysierte der Schweizer die aktuelle Saison (Ausgabe 03/2005). „Durch die diversen Jobs bleibe ich immer auf Zack“, sagt Surer, „einen Interessenkonflikt gibt es nicht.“

Schulz arbeitete früher beim Radio, kam 1996 zu DF1. Am 1. Oktober 1999 fusionierte der Digitalsender des Medienmoguls Leo Kirch mit Premiere zu Premiere World. Im Zuge der so genannten Kirch-Krise streifte

der Pay-TV-Kanal das Anhängsel ab und firmiert seit 2002 wieder nur als Premiere mit neuem Logo und neuer Führungsmannschaft. Während Surer und vor allem Schulz den Zuschauern primär durch ihre Stimmen bekannt sind, tritt das andere Duo ausschließlich vor der Kamera auf. Wolfgang Rother, ehemaliger Zeitungs- und Radioreporter, und Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck begleiten die deutschsprachigen Pay-TV-Abonnenten von Freitag bis Sonntag durchs Freie Training, Qualifying, natürlich Rennen und durchs Boxengassen-geflüster. Meist im smarten, legeren Anzug (Rother) und sportlichem Look

(Stuck) plaudern der Moderator und der 74-malige GP-Startler über Zeiten, Taktik und Reifen. Interviews mit Fahrern und Experten führen entweder Rother, der genau wie Schulz und Surer ein Mann der ersten Stunde ist, oder seine Kollegin Tanja Bauer durch. Bei den Analysen kann es durchaus zu

auch ist, so sehnsüchtig blickt Surer auf die Anfangszeit. „Damals hatten wir ein echtes Studio“, erinnert er sich. Heute gibt es neben der Kommentatorenkabine und dem Ü-Wagen kein Premiere-Gebiet mehr bei den Rennen. Gespräche werden geführt, wo gerade Platz ist. Surer: „Früher war es viel einfacher, die Fahrer zu uns zu holen. Es war ein Kommen und Gehen, jetzt ist es ein bisschen mühsamer.“ Es liegt an Wolfgang Rother und Tanja Bauer, die Protagonisten vors weinrote Mikrofon zu locken. Dabei haben sie nicht nur mit der Zeitnot der F1-Szene zu kämpfen, sondern auch mit dem omnipräsenten RTL-Reporter Kai Ebel, der rund um die Uhr O-Töne jagt. Vier Monitore helfen Surer und Schulz, den Überblick zu bewahren. Auf Wunsch liefert die Regie umgehend Wiederholungen. Ordentlich seien die Arbeitsbedingungen bei allen GPs, dennoch freut sich Marc Surer am meisten auf Ungarn. Dort gebe es die beste Übersicht über die Strecke und dazu noch tolle Kabinen. Angesprochen auf das amüsanteste Ereignis



►►► Experte: Marc Surer (li.) steht Wolfgang Rother Rede und Antwort.

während seiner bislang 149 GPs alten Premiere- bzw. DF1-Laufbahn, muss der braungebrannte Insider grübeln. Und dann erzählt er lachend: „Das war 2004 in Malaysia. Der Boxenfunk wurde noch unzensuriert übertragen und Juan Pablo Montoya war mit Michael Schumacher kollidiert. Ihm wurde eine Durchfahrtsstrafe aufgedrückt und auf die Erklärung, weswegen er in die Box kommen soll, fluchte er über Michael, für uns und all unsere Zuschauer deutlich verständlich, jener sei ein ‚fucking idiot‘. Da haben alle Augen gemacht.“

■ Alexander Marnier

►►► Schönstes Premiere-Gesicht: Tanja Bauer, hier mit Nick Heidfeld.

divergierenden Meinungen kommen, „wir sprechen uns nicht ab und jeder hat seinen Standpunkt“, betont Marc Surer. „Wir tauschen uns viel aus und die Zusammenarbeit ist gut“, befindet der Schweizer, der am Nürburgring beim Porsche Supercup mitgefahren ist. Dort bereicherte BMW-Motorsportchef Mario Theissen das Abo-TV und sprang bei einer Trainingssession als Co-Kommentator ein. Doch so schön die 150. Übertragung in Magny-Cours für Premiere und seine ca. 30 Mitarbeiter an den Strecken

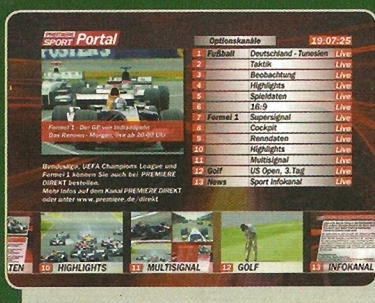


►►► Seitdem kein eigenes Studio mehr aufgebaut wird, interviewt Premiere die Fahrer, wo es gerade geht. Hier spricht Rother mit Felipe Massa von Sauber.

Neues Sport-Portal

Seit dem 4. Juni sieht die Sportwelt auf Premiere anders aus. Die bis dato existierenden zwei Sportkanäle wurden zusammengefasst. Auf einer Portalseite sieht der Zuschauer alle aktuellen Übertragungen und kann per Optionstaste zu seinem Favoriten vordringen.

Zum ersten Mal von der Reform betroffen war die Formel-1-Gemeinde am 10. Juni beim Freien Training in Montreal. Neu ist seitdem der Datenkanal, auf dem alle relevanten Daten und Zahlen zusammengefasst werden. Hinzu kommt der normale Rennkanal (Supersignal), der Cockpit-, Highlight- und Multi-Kanal, der die vier anderen Kanäle auf einen Blick im Mosaik zusammenfasst. An den Rennsonntagen kommt der Interaktiv-Kanal hinzu, durch den Zuschauer direkt mit der Redaktion kommunizieren können.



Mit sechs R zum Sieg



Fotos: Schlegelmilch

▶▶▶ Ungewöhnlich, aber schnell. Jody Scheckter im Tyrrell P34 Cosworth V8 in Paul Ricard (links) und auf dem Nürburgring (großes Bild). Auf der Nordschleife wurde der Südafrikaner Zweiter hinter James Hunt.

ändern



►►► Ken Tyrrell, hier mit Patrick Depailler, war schon immer mutig, wenn es darum ging, neue Wege zu beschreiten. Mit dem P34 aber schockte er die Konkurrenz regelrecht.

Automobile sind an und für sich eine einfache Sache: Ein Lenkrad, Gaspedal, Bremse, Kupplung und vier Räder - auch wenn man sich an das Bild einiger kleiner Pritschentransporter aus Italien gewöhnt hat, die mit ihrem einzigen Vorderrad den Eindruck vermitteln, als könnten sie jederzeit eine ungewollte Drehung um die eigene Längsachse vollführen. Aber sechs Räder an einem Gefährt aus dem Motorsport? Um die Kraft auf den Boden zu bekommen, sind Zwillingssreifen an der Hinterachse sicher nichts Ungewöhnliches, aber vier Vorderreifen muten auch heute noch äußerst seltsam an.

An die Bilder des Tyrrell P34 hat man sich nach all den Jahren allmählich gewöhnt, doch als der Bolide im September 1975 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, lag ein eisiges Schweigen im Konferenzraum des Londoner Hilton-Hotels am Flughafen Heathrow. Niemand konnte sich so recht erklären, was die eigenen Augen erblickten: einen Formel-1-Boliden, der zwei kleine Vorderräder besaß. Die

ersten Reaktionen rangierten zwischen Fassungslosigkeit bis hin zu Gelächter.

Dabei ist die Idee nicht so abwegig, setzt man sich mit den Hintergründen auseinander. Mitte der 70er Jahre fuhren nahezu alle Teams mit Motoren von Cosworth, die Getriebe stammten zumeist von Hewland, Goodyear hatte eine Art Reifenmonopol. Nur Ferrari setzte einen eigenen Motor ein und

hatte damit einen Leistungsvorteil, der von den britischen Privatteams kaum aufgeholt werden konnte, denn die Einheitsteile bestimmten die Leistungsfähigkeit maßgeblich.

Um sich einen Vorteil zu verschaffen, musste man also andere Wege gehen. Derek Gardner, der Konstrukteur des Autos, fand sie, und seine Suche war dabei nicht aufwändig. Schon Ende ►

Der P34 in Zahlen

Renneinsätze: 23

WM-Punkte: 85

Bestes Ergebnis: Sieg von Jody Scheckter beim Großen Preis von Schweden in Anderstorp 1976

Bestes Ergebnis: Qualifying: Pole Position (Jody Scheckter beim Großen Preis von Schweden in Anderstorp 1976)

Weitere Erfolge: Drei schnellste Rennrunden (Deutschland 1976, Kanada 1976 und USA 1977)



der 60er entwarf er Pläne für ein Auto mit insgesamt sechs Rädern für die 500 Meilen von Indianapolis. Einige Jahre später war Gardner der verantwortliche Designer im Tyrrell-Team, und am Modell 007 nagte allmählich der Zahn der Zeit.

Als Nachfolger präsentierte er Teamchef Ken Tyrrell im August 1974 seine Pläne für ein Auto mit vier Vorderrädern. Der Hintergrund der Idee war einfach: Die normalen, großen Vorderräder stehen direkt in der Luft, erzeugen einen Widerstand, ohne dabei Abtrieb zu generieren. Die geplanten, kleinen 10-Zoll-Räder würden dagegen unter der Verkleidung verschwinden. Als Folge brauche man mit weniger steil gestellten Frontflügeln zu fahren, was sich auf langen Geraden auszahlen sollte.

Die Fahrer des Teams, der Franzose Patrick Depailler und der Südafrikaner Jody Scheckter, hatten jedoch Mühe, mit dem ersten Prototyp des Sechsradgefährts zurechtzukommen. Da die kleinen Vorderräder für den Fahrer nicht zu sehen waren, empfanden es beide Lenkradartisten als schwierig, das Auto in den Kurven exakt zu positionieren. Abhilfe schafften die so genannten „Port Holes“ (Löcher)

im Cockpit, durch die Scheckter und Depailler ihre Vorderreifen betrachten konnten.

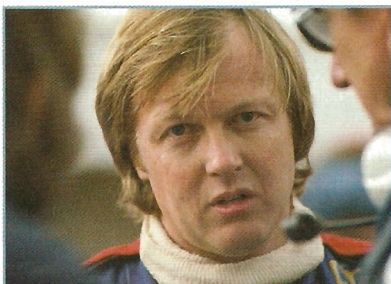
Doch so Erfolg versprechend das Sechsradkonzept auch war, es brachte auch Probleme mit sich, die nie zufrieden stellend gelöst werden konnten. So war der Verschleiß der kleinen Vorderreifen immens, da sie sich naturgemäß weit schneller drehen mussten und damit rascher überhitzten als die Hinterreifen. Zudem war es kompliziert, die vorderen Bremsen zu kühlen. Gardner versah jedes einzelne Vorderrad auch mit einer Bremse. Da die Räder jedoch nicht frei im Fahrtwind standen, kam wenig Luft an die Bremsen, die folglich zum Überhitzen neigten.

Durch die aufgetretenen Probleme wurde das Debüt des Tyrrell P34 verzögert, Scheckter und Depailler begannen die Saison 1976 also wieder im bewährten, aber in die Jahre gekommenen Tyrrell 007. Beim vierten Saisonrennen im spanischen Jarama feierte der P34 seine Premiere. Während Scheckter den 007 nur für

den 14. Startplatz qualifizierte, startete Depailler im P34 von Rang drei aus – eine gelungene Premiere, aber ein Bremsversagen riss den Franzosen schon nach einem Drittel des Rennens aus dem Wettbewerb.

Die Premiere war dennoch geglückt, alle Ressourcen im Team wurden nun auf den P34 konzentriert, was sich auszahlte. In den nachfolgenden Rennen starteten beide Autos immer in den Top Ten. In Monaco mussten sich beide Tyrrell-Piloten nur Niki Lauda im Ferrari geschlagen geben, und beim folgenden Rennen im schwedischen Anderstorp war gegen die P34 kein Kraut gewachsen. Scheckter sicherte mit einer halben Sekunde Vorsprung die Pole Position und gewann das Rennen vor Depailler – der erste Sieg

▶▶▶ **Ronnie Peterson saß 1977 am Steuer des P34. Unten: Die ungewöhnliche Konstruktion der Vorderachse mit den Mini-Reifen.**



Das Comeback des Tyrrell P34

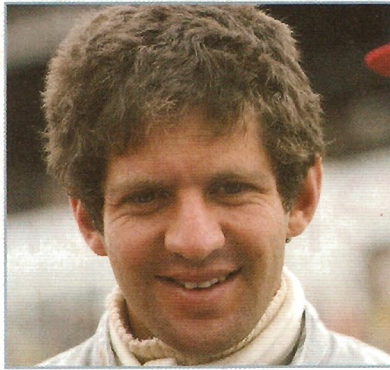
Mehr als 20 Jahre nach dem letzten Formel-1-Rennen für einen Tyrrell P34 erhielt das ungewöhnliche Fahrzeug eine zweite Chance: Simon Bull, der einige historische Formel-1-Autos besitzt, schloss sich mit Derek Gardner zusammen, um den P34 wieder bei historischen Rennen der Thoroughbred-GP-Serie antreten zu lassen.

Das Chassis P34/6 fand man bei einem deutschen Sammler, es präsentierte sich in einem guten Zustand und im Dezember 1997 begannen die Aufbauarbeiten. Dieses Chassis wurde in den letzten Saisonrennen 1977 von Ronnie Peterson gefahren, und es war das letzte Chassis des Autos, das je gebaut wurde. Martin Stretton, der bereits einen Tyrrell 005 bei historischen Rennen fuhr, sollte den P34 pilotieren.

Ein Problem waren jedoch die kleinen Reifen, die schlicht nicht mehr vorhanden waren. Doch Reifenhersteller Avon sprang ein. „Wir hatten das Glück, auf Avon und speziell Roger Everson zu treffen“, so Stretton. „Er war früher einer der Goodyear-Techniker, die am P34-Projekt arbeiteten. So entstanden Vorderreifen, die mit den hinteren Pneus gut harmonierten.“

„Bisher fuhr ich knapp 15 Autos aus dieser Zeit“, fuhr der Brite fort. „Verglichen mit den anderen Autos jener Zeit ohne ‚Ground-Effect‘ macht er alles sehr gut, sogar besser als alle anderen Autos. Man gewöhnt sich schnell daran, dass man die Vorderreifen nicht sieht, da man sehr genau fühlen kann, was das Auto macht. Selbst in Monaco ist es kein Problem, das Auto genau zu platzieren. Nach den Ergebnissen, die wir einfahren konnten, kann ich kaum etwas Negatives sagen.“

Die Erfolge waren in der Tat überzeugend: 1999 gewann Stretton seine Klasse in der TGP-Serie, ein Jahr später wurde er souverän Meister - und das gegen einige neuere Fahrzeuge. Dabei wurde der P34 kaum verändert. „Wir haben nur einen Feuerlöscher eingebaut, die Gurte den neuen Standards angepasst und einen anderen Drehzahlmesser eingebaut“, erklärte er. „Aufhängungen, Stabilisatoren und Federn entsprachen den Originalteilen. Und Derek hatte noch die Setupdaten von 1977 in seinem Koffer.“



▶▶▶ **Der einzige Sieger: Jody Scheckter gewann 1976 in Anderstorp. Oben rechts der Konstrukteur des Tyrrell P34, Derek Gardner.**

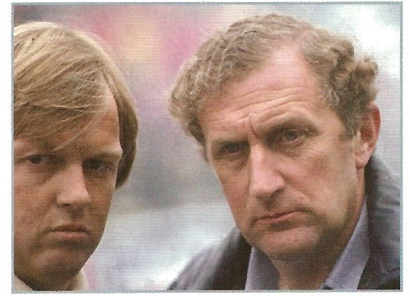
des Sechsrad-Tyrrells wurde also gleich zu einem Doppelerfolg, doch es sollte der einzige Triumph bleiben.

Da nur Tyrrell die kleinen 10-Zoll-Reifen benötigte, hinkte die Entwicklung durch Goodyear der normalen Vorderreifen immer weiter hinterher. Am Ende der Saison 1976 waren die jüngsten Entwicklungen der kleinen Pneus bereits ein halbes Jahr alt. Zudem gelang es Gardner noch immer nicht, die Vorderbremsen ausreichend zu kühlen, ohne dem Fahrzeug noch mehr Gewicht einzuverleiben, dabei war der P34 schon von Anfang an übergewichtig. Sechs weitere Podestplätze in der Saison 1976 (je drei für Depailler und Scheckter) zeigten aber auch, dass das Grundkonzept nicht falsch war. Für 1977 sollten die immer wieder auftretenden Probleme gelöst werden, um ein ernsthafteres Wort bei allen Rennen mitreden zu können.

Als Vorbereitung auf die Saison 1977 wurde der P34 stark verändert. Eine neue Karosserie, nun nicht mehr aus Glasfaser, sondern aus Kevlar, reduzierte das Gesamtgewicht des Fahrzeugs, brachte jedoch weitere Probleme mit sich. Im Windkanal wurde das Kleid über dem Chassis verfeinert, wodurch die Ölkühler, die zunächst unter dem Heckflügel saßen, nicht mehr genug Luft bekamen. Zudem war die neue Abdeckung ebenso groß wie das gesamte Fahrzeug, was einige Probleme beim Transport mit sich brachte.

Trotz dieser Probleme zeigte der P34 bei Testfahrten aber überragende Leistungen. Ken Tyrrell war so begeistert, dass er eine Wette abschloss: Sein Fahrer Depailler würde 1977 Weltmeister. Diese Wette aber verlor er. Die Entwicklung der Vorderreifen durch

Der Tyrrell P34 ■



▶▶▶ **Das letzte Jahr: 1977 wurden die Ergebnisse immer schlechter. Probleme gab es mit der Kühlung und dem Gewicht; Ende der Saison war das Projekt endgültig gestorben.**

Goodyear stand weiter still, die neue Verkleidung sorgte immer wieder für Überhitzungsprobleme. In Monza, dem 14. Grand Prix des Jahres, waren die Hinterreifen bereits zwei Sekunden schneller als die 10-Zoll-Geschwister an der Vorderachse. Das Auto konnte mit keinen Mitteln mehr in der Balance gehalten werden, es war zu diesem Zeitpunkt nahezu unfahrbar.

Konstrukteur Derek Gardner hatte genug. Er verließ nicht nur Tyrrell nach diesem Rennen in Italien, sondern auch die Formel 1. Ken Tyrrell verpflichtete Maurice Phillippe als Nachfolger, der zunächst die Ölkühler an die Fahrzeughose verbannte. Seine zweite Veränderung warf das Konzept des P34 völlig über den Haufen: Er vergrößerte die Spur der Vorderachse, so dass die Räder frei in der Luft standen. So konnten zwar die Bremsen besser gekühlt werden, doch der erhöhte Luftwiderstand machte alle Vorteile des Sechsradkonzepts zunichte.

Nur ein zweiter und drei dritte Plätze – die Saison 1977 verlief ernüchternd. Tyrrell blieb nichts anderes übrig, als den P34 einzumotten. Die noch verfügbaren restlichen Autos wurden an Sammler verkauft. Für 1978 entstand der Tyrrell 008 – mit vier Rädern. ■

Marco Helger



Uhrwerk Silber



▶▶▶ Hier kommt Kimi, Vorhang auf für seine Motorshow: Räikkönen war brillant.

Sekt, obwohl die ganz exzessive Dusche wegen der Staatstrauer nach Fürst Rainiers Tod ausfiel, Selters oder irgendwas dazwischen. Der Grand Prix von Monaco war ein echtes Wunderpaket, das die unterschiedlichsten Reaktionen hervorrief. Während die deutsch-britischen Teams McLaren-Mercedes und BMW-Williams nach dem Rennen, das nach müdem Beginn von Runde zu Runde spannender wurde, vor Freude platzen wollten, schlichen die Angestellten von Sauber zu Tode betrübt durchs Fahrerlager. Zur Überraschung aller war das Leitmotiv des GPs ein Manöver, das ansonsten in Monaco so präsent ist wie Demokratie in Nordkorea: das Überholen. Ein unsinniger Versuch von Ex-Weltmeister Jacques Villeneuve katapultierte ihn selbst und Kollege Felipe Massa von der Strecke, mögliche Punkte waren futsch. Toyotas Jarno Trulli packte die Brechstange aus und wollte den WM-Führenden Fernando Alonso (Renault) kassieren, was auch klappte, allerdings für einen furchtbar teuren Preis. Der Italiener, bis Monaco Zweiter im Gesamtklassament, rollte mit seinem TF105 derart hart über den Randstein, dass er an die Box fahren musste. „Arrivederci“, hieß es für Trullis Punktevorhaben.

Woran er nur kurz Spaß hatte, erfreut die BMW-Equipe indes immer noch – den Mann der Saison zu überholen, ge-

lang sowohl Nick Heidfeld (am Ende Zweiter) als auch Mark Webber (Dritter). Für beide war es das beste Ergebnis ihrer F1-Laufbahn. Eine schnelle und vor allem intelligente Reaktion – beide FW27 wurden während der Safety-Car-Phase zum Boxenstopp beordert – eröffnete den Blau-Weißen den Zugang zum Podium.

Fast wäre auch noch Juan Pablo Montoya (McLaren) an Alonso vorbeigekommen, doch den vierten Platz konnte der spanische Titelfavorit verteidigen. Auf den engen Straßen von Monte Carlo zeigte sich, dass auch Michelin mit Problemen zu kämpfen hat. Eine unglückliche Wahl der Gummimischung machte es den Renaults unmöglich mitzuhalten. „Die Hinterreifen waren am Ende“, sagte Alonso. Während der Iberer immerhin fünf Punkte im Kampf um die WM einsacken konnte, erwischte es Teamkollege Giancarlo Fisichella noch schlimmer. Er wurde „im vielleicht schwierigsten Rennen meiner Karriere“ lediglich Zwölfter mit drei Runden Rückstand auf den souveränen Triumphator des sechsten WM-Laufs 2005: Kimi Räikkönen.

Wie ein Uhrwerk fuhr der Finne nach Barcelona einen neuerlichen Start-Ziel-Sieg ein, der zu keinem Zeitpunkt gefährdet war. „Das ganze Team hat einen perfekten Job gemacht“, jubelte Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug.



►►► **Renaults Reifenrisiko: Alonso und Fisichella hatten unerwartete Sorgen mit den Pneus. Das französische Team hatte eine zu weiche Mischung gewählt.**

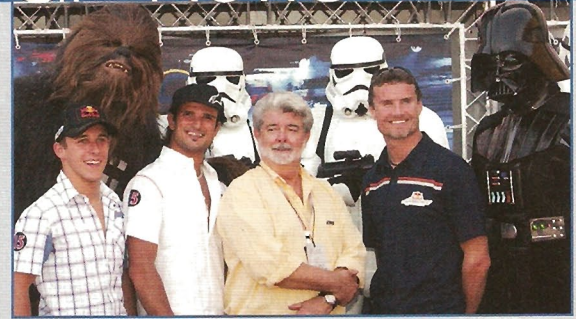
Juan Pablo Montoya verschuldete durch langsames Fahren einen Unfall im Training und wurde im Grid zurückgestuft. Doch der Kolumbianer kämpfte sich tapfer vom 16. auf den siebten Rang.

Licht und Schatten gab es bei Ferrari. Superschnelle Runden von Michael Schumacher zeigten, wie gut das Auto eigentlich funktioniert, doch Bridgestone machte einer guten Ein-Runden-Leistung im Qualifying abermals einen Strich durch die Rechnung. So startete Schumi als Achter, steckte im Verkehr fest und hatte Pech mit der durch Christijan Albers verschuldeten Kollision mit David Coulthard. Für den Schotten gab es den ersten Ausfall der Saison, während Michael mit einer neuen Nase weiterfahren konnte. Der Weltmeister kämpfte sich wieder nach vorne, überholte in der letzten Runde Kollege Rubens Barrichello, der sich schüchtern übers angeblich riskante Manöver beschwerte. Dabei sah es harmlos aus, sogar Gerüchte von Teamorder machten die Runde. Weit näher kam er sich mit Bruder Ralf, den er auch fast noch eingeholt hätte. „Ein Millimeter mehr und einer von uns ist tot“, übertrieb dieser nach dem Rennen. Tatsächlich hätten sich die Schumachers nach der Zieldurchfahrt fast berührt. „Ich bin eben Vollblutrennfahrer“, entgegnete Michael. Doch während sich Toyota und Ferrari um die unteren Punkteränge bekriegten, gehörte die Bühne im Fürstentum den anderen. Mercedes und BMW sagten Renault endgültig den Kampf an. ■



►►► **Blau-weiße Freude: Webber und Heidfeld standen zum ersten Mal für BMW auf dem Treppchen.**

GP-News



Wie vom Lichtschwert getroffen: Die Star-Wars-Optik half wenig, Red Bull erlebte im Fürstentum die dunkle Seite der Formel 1. DC hatte Pech, als er nach der Kollision mit Schumi aufgeben musste und auch Tonio Liuzzi schaffte es nicht ins Ziel. Mit viel Aufwand wurden Motorhome, Autos und Mechaniker-Outfits dem neuesten Teil der Saga angepasst. Regisseur George Lucas war eigens angereist. Von links: Klien, Wookiee, Liuzzi, Lucas, Coulthard, Vader, dahinter Sturmtruppen.

+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++

Diamonds are (not only) a girl's best friend: Nicht nur die wohlhabenden Damen, die um den Circuit tänzelten, präsentierten die teuren Steinchen, sondern auch die beiden Mercedes-Piloten Kimi Räikkönen und Juan Pablo Montoya. Im Zuge eines Sponsoringdeals mit dem Diamantenhersteller Steinmetz führen der Finne und der Kolumbianer mit diamantenbesetzten Spezialhelmen. 2004 kooperierte Steinmetz noch mit Jaguar und veredelte die Nasen der Autos von Mark Webber und Christian Klien, der einen Stein gar verlor.



+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++



Viel Rauch um nichts: Zwar gab es sogar etliche Massenmedien, die sich nach dem Rennen der Thematik annahmen, doch der so genannte Streit zwischen Ralf und Michael Schumacher scheint nicht mehr als ein Kleinstkonflikt in der immer rasanten und nicht selten gefährlichen Formel 1 zu sein. Immer wieder kritisierte Ralf seinen älteren Bruder und dessen Rennstall in dieser Saison, die Fast-Berührung nach der Zieleinfahrt in Monaco gab ihm einen weiteren Grund. Spätestens in Nürburg war dann alles vergessen.



STARTAUFGSTELLUNG

1 K. Räikkönen
2:30,323 M

F. Alonso **2**
2:30,406 M

3 M. Webber
2:31,656 M

G. Fisichella **4**
2:32,100 M

5 J. Trulli
2:32,590 M

N. Heidfeld **6**
2:32,883 M

7 D. Coulthard
2:33,867 M

M. Schumacher **8**
2:34,736 B

9 J. Villeneuve
2:34,936 M

R. Barrichello **10**
2:34,983 B

11 F. Massa
2:35,120 M

V. Liuzzi **12**
2:37,152 M

13 P. Friesacher
2:40,810 B

C. Albers **14**
2:42,206 B

15 T. Monteiro
2:43,078 B

J. P. Montoya **16**
strafversetzt M

17 N. Karthikeyan
2:43,442 B

R. Schumacher **18**
---,--- M

1. FREIES TRAINING DONNERSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Montoya	McLaren	1:17,152	14
2	Alonso	Renault	1:17,301	14
3	Klien	Red Bull	1:17,511	21
4	M. Schumacher	Ferrari	1:17,640	16
5	Fisichella	Renault	1:17,869	19
6	Wurz	McLaren	1:18,059	26
7	Webber	Williams	1:18,244	18
8	R. Schumacher	Toyota	1:18,482	14
9	Coulthard	Red Bull	1:18,669	15
10	Barrichello	Ferrari	1:18,838	16
11	Heidfeld	Williams	1:18,859	17
12	Räikkönen	McLaren	1:19,055	16
13	Trulli	Toyota	1:19,255	13
14	Villeneuve	Sauber	1:19,755	20
15	Liuzzi	Red Bull	1:19,844	21
16	Massa	Sauber	1:20,180	15
17	Zonta	Toyota	1:20,979	21
18	Doornbos	Jordan	1:21,511	28
19	Friesacher	Minardi	1:21,968	17
20	Monteiro	Jordan	1:22,388	25
21	Karthikeyan	Jordan	1:23,521	20
22	Albers	Minardi	1:25,664	17

2. FREIES TRAINING DONNERSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Alonso	Renault	1:15,835	27
2	Wurz	McLaren	1:15,912	24
3	Coulthard	Red Bull	1:16,184	21
4	Fisichella	Renault	1:16,519	32
5	Montoya	McLaren	1:16,534	21
6	Räikkönen	McLaren	1:16,558	26
7	Liuzzi	Red Bull	1:16,640	27
8	Massa	Sauber	1:16,914	19
9	R. Schumacher	Toyota	1:16,917	24
10	Zonta	Toyota	1:17,046	35
11	M. Schumacher	Ferrari	1:17,170	11
12	M. Webber	Williams	1:17,422	30
13	Trulli	Toyota	1:17,487	28
14	Villeneuve	Sauber	1:17,506	27
15	Barrichello	Ferrari	1:17,663	25
16	Heidfeld	Williams	1:17,667	29
17	Klien	Red Bull	1:18,815	23
18	Doornbos	Jordan	1:19,526	26
19	Friesacher	Minardi	1:19,587	26
20	Monteiro	Jordan	1:20,284	31
21	Karthikeyan	Jordan	1:21,879	12
22	Albers	Minardi	1:22,162	15

3. FREIES TRAINING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Montoya	McLaren	1:16,197	16
2	Fisichella	Renault	1:16,403	12
3	R. Schumacher	Toyota	1:16,508	16
4	Alonso	Renault	1:16,513	12
5	M. Schumacher	Ferrari	1:16,803	14
6	Räikkönen	McLaren	1:16,875	15
7	Heidfeld	Williams	1:16,935	12
8	Coulthard	Red Bull	1:17,180	13
9	Barrichello	Ferrari	1:17,475	12
10	Webber	Williams	1:18,065	8
11	Trulli	Toyota	1:18,215	12
12	Liuzzi	Red Bull	1:18,259	15
13	Villeneuve	Sauber	1:18,640	9
14	Friesacher	Minardi	1:19,271	13
15	Monteiro	Jordan	1:20,215	15
16	Karthikeyan	Jordan	1:20,348	18
17	Albers	Minardi	1:21,563	18
18	Massa	Sauber	---	1

4. FREIES TRAINING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Fisichella	Renault	1:13,988	18
2	Alonso	Renault	1:14,047	14
3	Räikkönen	McLaren	1:14,258	10
4	Trulli	Toyota	1:14,322	11
5	Webber	Williams	1:14,418	10
6	R. Schumacher	Toyota	1:14,459	10
7	Montoya	McLaren	1:14,543	7
8	Coulthard	Red Bull	1:14,582	16
9	M. Schumacher	Ferrari	1:14,961	14
10	Liuzzi	Red Bull	1:14,998	16
11	Heidfeld	Williams	1:15,196	10
12	Barrichello	Ferrari	1:15,637	8
13	Massa	Sauber	1:16,123	17
14	Villeneuve	Sauber	1:16,148	10
15	Friesacher	Minardi	1:18,506	12
16	Monteiro	Jordan	1:19,034	7
17	Karthikeyan	Jordan	1:19,606	10
18	Albers	Minardi	1:19,700	10

Mit **F1Total.com** live dabei am Rennwochenende

1. QUALIFYING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit
1	Räikkönen	McLaren	1:13,644
2	Alonso	Renault	1:14,125
3	Webber	Williams	1:14,584
4	Fisichella	Renault	1:14,783
5	Montoya	McLaren	1:14,858
6	Heidfeld	Williams	1:15,128
7	Trulli	Toyota	1:15,189
8	Coulthard	Red Bull	1:15,329
9	Villeneuve	Sauber	1:15,921
10	Barrichello	Ferrari	1:16,142
11	M. Schumacher	Ferrari	1:16,186
12	Massa	Sauber	1:16,218
13	Liuzzi	Red Bull	1:16,817
14	Friesacher	Minardi	1:18,574
15	Albers	Minardi	1:19,229
16	Monteiro	Jordan	1:19,408
17	Karthikeyan	Jordan	1:19,474
18	R. Schumacher	Toyota	---

2. QUALIFYING SONNTAG

Pos.	Name	Team	Zeit
1	Alonso	Renault	1:16,281
2	Räikkönen	McLaren	1:16,679
3	Webber	Williams	1:17,072
4	Fisichella	Renault	1:17,317
5	Trulli	Toyota	1:17,401
6	Heidfeld	Williams	1:17,755
7	Coulthard	Red Bull	1:18,538
8	M. Schumacher	Ferrari	1:18,550
9	Barrichello	Ferrari	1:18,841
10	Massa	Sauber	1:18,902
11	Villeneuve	Sauber	1:19,015
12	Liuzzi	Red Bull	1:20,335
13	Friesacher	Minardi	1:22,236
14	Albers	Minardi	1:22,977
15	Monteiro	Jordan	1:23,670
16	Karthikeyan	Jordan	1:23,968
17	Montoya	McLaren	---
18	R. Schumacher	Toyota	---

Zur Ermittlung der Startaufstellung werden die zwei Qualifying-Zeiten addiert. Die Gesamtwerte finden Sie links im Kasten „Startaufstellung“.

Circuit de Monaco, 22. Mai 2005



Wetter: heiter - Zuschauer: 60.000 - Streckenlänge: 3,340 km - Runden: 78
Gesamtdistanz: 260,520 km

QUALIFIKATIONSDUELLE

Ferrari:	M. Schumacher	3	3	Barrichello
BAR:	Button	3	0	Sato
	Button	1	0	Davidson
Renault:	Alonso	5	1	Fisichella
Williams:	Webber	5	1	Heidfeld
McLaren:	Räikkönen	3	1	Montoya
	Räikkönen	0	1	De la Rosa
	Räikkönen	1	0	Wurz
Sauber:	Villeneuve	2	4	Massa
Red Bull:	Coulthard	1	2	Klien
	Coulthard	3	0	Liuzzi
Toyota:	Trulli	5	1	R. Schumacher
Jordan:	Karthikeyan	4	2	Monteiro
Minardi:	Albers	2	4	Friesacher

Führungsrunden

Start-Ziel: Räikkönen

Boxenstopps

- 1: Räikkönen, Alonso, Montoya, R. Schumacher, Fisichella, Monteiro, Albers, Friesacher, Coulthard (Auto abgestellt)
2: Heidfeld, Webber, M. Schumacher, Barrichello, Massa, Trulli, Villeneuve, Liuzzi (inkl. Auto abgestellt)
4: Karthikeyan (inkl. Auto abgestellt)

Strafen/Besonderheiten

Montoya (McLaren) wurde ein Unfall im Training angelastet und nach hinten strafversetzt. Wegen zu schnellen Fahrens in der Box erhielt Barrichello (Ferrari) eine Durchfahrtsstrafe. Durch die BAR-Sperre starteten wie in Spanien nur 18 Autos.

SCHNELLSTE RENNRUNDEN

Pos.	Name	Team	Zeit	Runde
1	M. Schumacher	Ferrari	1:15,842	40
2	Räikkönen	McLaren	1:15,921	41
3	Alonso	Renault	1:16,600	19
4	Fisichella	Renault	1:16,776	20
5	Trulli	Toyota	1:16,812	38
6	Barrichello	Ferrari	1:16,916	51
7	Webber	BMW	1:16,971	77
8	R. Schumacher	Toyota	1:17,070	11
9	Heidfeld	BMW	1:17,159	15
10	Montoya	McLaren	1:17,403	50
11	Villeneuve	Sauber	1:17,482	17
12	Coulthard	Red Bull	1:17,693	15
13	Massa	Sauber	1:17,799	16
14	Liuzzi	Red Bull	1:18,030	43
15	Friesacher	Minardi	1:19,037	19
16	Albers	Minardi	1:20,237	22
17	Monteiro	Jordan	1:20,747	12
18	Karthikeyan	Jordan	1:22,019	14

TOP-SPEEDS

Pos.	Name	Team	Speed (km/h)
1	Massa	Sauber	301,1
2	M. Schumacher	Ferrari	300,2
3	Alonso	Renault	299,6
4	Fisichella	Renault	299,3
5	Montoya	McLaren	298,9
6	Barrichello	Ferrari	298,4
7	Räikkönen	McLaren	298,0
8	Webber	Williams	296,8
9	Heidfeld	Williams	296,7
10	Villeneuve	Sauber	295,0
11	Friesacher	Minardi	294,5
12	R. Schumacher	Toyota	292,9
13	Coulthard	Red Bull	291,6
14	Albers	Minardi	291,4
15	Liuzzi	Red Bull	290,7
16	Trulli	Toyota	289,7
17	Karthikeyan	Jordan	285,0
18	Monteiro	Jordan	284,2



ERGEBNIS

1.	K. Räikkönen (McLaren)	1:45:15,556
2.	N. Heidfeld (Williams)	+ 0:13,877
3.	M. Webber (Williams)	+ 0:18,484
4.	F. Alonso (Renault)	+ 0:36,487
5.	J. P. Montoya (McLaren)	+ 0:36,647
6.	R. Schumacher (Toyota)	+ 0:37,177
7.	M. Schumacher (Ferrari)	+ 0:37,223
8.	R. Barrichello (Ferrari)	+ 0:37,570
9.	F. Massa (Sauber)	+ 1 Runde
10.	J. Trulli (Toyota)	+ 1 Runde
11.	J. Villeneuve (Sauber)	+ 1 Runde
12.	G. Fisichella (Renault)	+ 1 Runde
13.	T. Monteiro (Jordan)	+ 3 Runden
14.	C. Albers (Minardi)	+ 5 Runden
A	V. Liuzzi (Red Bull, 59. Runde)	Aufhängung
A	P. Friesacher (Minardi, 29.)	Unfall
A	D. Coulthard (Red Bull, 23.)	Kollision
A	N. Karthikeyan (Jordan, 18.)	Hydraulik

WM-STAND FAHRER

Pos.	Fahrer	AUS	MAL	BAH	RSM	ESP	MON	EUR	CAN	USA	FRA	GBR	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JAP	CHI	Gesamt
1	Alonso	6	10	10	10	8	5													49
2	Räikkönen	1	0	6	0	10	10													27
3	Trulli	0	8	8	4	6	0													26
4	Webber	4	0	3	2	3	6													18
5	Heidfeld	0	6	0	3	0	8													17
6	R. Schumacher	0	4	5	0	5	3													17
7	Fisichella	10	0	0	0	4	0													14
8	Montoya	3	5	-	-	2	4													14
9	M. Schumacher	0	2	0	8	0	2													12
10	Coulthard	5	3	1	0	1	0													10
11	Barrichello	8	0	0	0	0	1													9
12	Wurz	-	-	-	6	-	-													6
13	Villeneuve	0	0	0	5	0	0													5
14	De la Rosa	-	-	4	-	-	-													4
15	Klien	2	1	0	-	-	-													3
16	Massa	0	0	2	0	0	0													2
17	Liuzzi	-	-	-	1	0	0													1
18	Monteiro	0	0	0	0	0	0													0
19	Karthikeyan	0	0	0	0	0	0													0
20	Button	0	0	0	0	-	-													0
21	Friesacher	0	0	0	0	0	0													0
22	Albers	0	0	0	0	0	0													0
23	Sato	0	-	0	0	-	-													0
24	Davidson	-	0	-	-	-	-													0

WM-STAND TEAMS

Pos.	Team	AUS	MAL	BAH	RSM	ESP	MON	EUR	CAN	USA	FRA	GBR	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JAP	CHI	Gesamt
1	Renault	16	10	10	10	12	5													63
2	McLaren	4	5	10	6	12	14													51
3	Toyota	0	12	13	4	11	3													43
4	Williams	4	6	3	5	3	14													35
5	Ferrari	8	2	0	8	0	3													21
6	Red Bull	7	4	1	1	1	0													14
7	Sauber	0	0	2	5	0	0													7
8	Jordan	0	0	0	0	0	0													0
9	BAR	0	0	0	0	-	-													0
10	Minardi	0	0	0	0	0	0													0



Held Heidfeld



►►► Mann des Wochenendes: Nick Heidfeld holte sich die erste Pole und den zweiten Rang im Rennen.

Nicht nur Smudo war am Ende enttäuscht. Das Mitglied der Fantastischen Vier startete vor dem Formel-1-Rennen mit Wildcard im Porsche Supercup, wurde Letzter, was aber keineswegs seine Vorfreude auf das Hauptereignis des Sonntags schmälerte. „Ich hoffe, dass Kimi Räikkönen Fernando Alonso in der WM noch einholt“, sagte der Rap-Musiker. 59 Runden später konnte nicht nur Smudo das gerade



►►► Mieses Rennen für Ralf: Beim Massencrash verlor er die Nase, später drehte er sich von der Piste.

Geschehene nicht fassen. Alles sah nach einem silbernen Hattrick aus. Nachdem Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) bereits in Spanien und Monaco gewonnen hatte, dominierte er auch den Grand Prix am Nürburgring. Zum Ende des Rennens holte der auf Rang zwei liegende Fernando Alonso (Renault) jedoch immer mehr auf. Reifenprobleme machten Kimi zu schaffen, schon 25 Runden vor Schluss beschädigte er durch einen Verbremser den rechten Vorderreifen. Die Folge waren „schreckliche Vibrationen“ (Räikkönen), die dazu führten, dass „ich kaum noch etwas sehen konnte“. Dennoch hätte sich der Finne wohl noch als Erster über den Zielstrich gerettet. Eine gebrochene Aufhängung zerstörte allerdings den (Zehn-)Punkte-Traum Räikkönens endgültig, der sich mit dem nicht mehr kontrollierbaren Wrack spektakulär vom Parcours drehte und dabei fast noch Jenson Buttons BAR mitgerissen hätte. „Ich bin sehr frustriert“, meinte Kimi, der aber als echter Rennfahrer natürlich nicht die Box anfuhr. Wie die Jungfrau zum Kind kam somit Alonso zum vierten Sieg 2005, den er in bekannter Manier mit vier ausgestreckten Fingern zelebrierte. „Wir hatten sehr viel Glück“, meinte der Spanier, „aber wir waren auch sehr stark und genauso schnell wie zu Beginn der Saison.“ Mann des Wochenendes beim ersten von zwei GPs in



►►► **Fantastische Vier: Rapper Smudo outete sich als Räikkönen-Fan, doch das Daumendrücken half nichts. Fernando Alonso gewann zum vierten Mal.**

Deutschland war jedoch ein Deutscher. Nicht den Schumachers gehörte die Bühne, sondern Nick Heidfeld, der beim Heimrennen wie schon eine Woche zuvor in Monte Carlo den zweiten Rang belegte. Im modifizierten Qualifying – seit dem GP von Europa wird die Startreihenfolge in einer einzigen Session am Samstag festgelegt – schaffte es der 1,64 m kleine und 59 kg leichte „Jockey“ zum ersten Mal in seiner Karriere auf die Pole Position. „Ich brauche das nicht für eine Nacht“, nörgelte McLarens Teamchef Ron Dennis und implizierte damit, was allen klar war. Die BMWs waren sehr leicht, eine Drei-Stopp-Strategie der Plan. Mark Webber versagte schon in der ersten Kurve, als er einen Unfall mit Juan Pablo Montoya verursachte, doch Nick, dessen Familie und Freundeskreis live die Daumen drückte, hielt die blau-weiße Flagge hoch. „Ich wusste, dass Kimi (Startplatz zwei, Anm. d. Red.) einen viel besseren Start haben würde“, gab Heidfeld zu, „aber ich war recht nah dran. Mit drei Stopps glaubten wir, das beste Ergebnis zu erreichen und das hat mit dem zweiten Platz auch geklappt.“ Wenig geklappt hat indes für die Schumacher-Brüder. Ralf leistete sich einen gänzlich unnötigen Fehler und segelte in der 34. in den Sand, während Bruder Michael anfangs mal wieder Pech hatte und im Wirrwarr der Erstkurvenkollision Zeit und Positionen verlor. Danach konnte er etwas aufholen, wurde Fünfter, doch der Großteil der rote Caps tragenden Fans ging ernüchtert nach Hause. Sie wissen, was auch Schumi weiß: „Unser Paket ist nicht gut genug.“ ■



►►► **Gebrochen: Durch einen Bremsplatten wurde die Aufhängung zerstört, Kimi musste aufgeben. Bitter!**

Fotos: Egmond, Red Bull Racing, Schlegelmilch

GP-News



Ein berühmtes Auto und noch viel mehr berühmte Menschen: Der Nürburgring geriet, wie erwartet, zum Schaulaufen vornehmlich deutscher Promis der Kategorien

A, B und selbst C. Zwei Runden drehte das Batmobil. Der neueste Batman-Film kam vor kurzem in die Kinos. Außerdem gesichtet: Boris Becker, der die Trophäen überreichte, Thomas Gotschalk als VIP-Gast von Mercedes, nachdem Kimi zuvor bei „Wetten, dass...?“ war, die Fußball-Nationalspieler Lukas Podolski und Patrick Owomoyela, Verona Pooth (ehem. Feldbusch), Roberto Blanco, Henry Maske und Dariusz Michalczewski.

+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++



Ein Gentleman und etliche Models: David Coulthard grinst inmitten der Kandidatinnen zum Formula-Una-Contest, dem Modelwettbewerb von Red Bull Racing. Und der Schotte hatte am Nürburgring auch allen Grund zum Strahlen. Kurzzeitig lag er sogar in Führung, eine Premiere fürs junge Team. Trotz einer Durchfahrtsstrafe wegen zu schnellen Fahrens in der Boxengasse („Ich habe den Speed-Limiter einen Tick zu früh ausgeschaltet“) holte er, wie beim Auftakt in Melbourne, den vierten Platz und damit fünf wertvolle Punkte.

+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++GP-News+++

Vor dem Qualifying witzelte Michael Schumacher (hier mit Lukas Podolski von seinem Lieblingsverein Köln) noch zynisch: „Jetzt können wir eben nur noch einmal schlecht sein.“ Hinterher wollte er nicht mehr lächeln, es gab nur Startplatz zehn für den siebenfachen Weltmeister. Nach dem gescheiterten Versuch mit zwei Sessions wurde der zweite Qualifikationslauf am Sonntagvormittag gestrichen.





STARTAUFSTELLUNG



1 N. Heidfeld
1:30,081 M



K. Räikkönen **2**
1:30,197 M



3 M. Webber
1:30,368 M



J. Trulli **4**
1:30,700 M



5 J. P. Montoya
1:30,890 M



F. Alonso **6**
1:31,056 M



7 R. Barrichello
1:31,249 B



R. Schumacher **8**
1:31,392 M



9 G. Fisichella
1:31,566 M



M. Schumacher **10**
1:31,585 B



11 F. Massa
1:32,205 M



D. Coulthard **12**
1:32,553 M



13 J. Button
1:32,594 M



V. Liuzzi **14**
1:32,642 M



15 J. Villeneuve
1:32,891 M



T. Sato **16**
1:32,926 M



17 T. Monteiro
1:35,047 B



P. Friesacher **18**
1:35,954 B



19 N. Karthikeyan
1:36,192 B



C. Albers **20**
1:36,239 B

1. FREIES TRAINING FREITAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Wurz	McLaren	1:32,670	18
2	M. Schumacher	Ferrari	1:33,578	10
3	Zonta	Toyota	1:33,726	21
4	Montoya	McLaren	1:33,873	7
5	Barrichello	Ferrari	1:33,984	11
6	Räikkönen	McLaren	1:33,988	6
7	Heidfeld	Williams	1:34,142	5
8	Webber	Williams	1:34,248	5
9	Klien	Red Bull	1:34,304	19
10	R. Schumacher	Toyota	1:35,018	11
11	Trulli	Toyota	1:35,212	9
12	Massa	Sauber	1:36,142	8
13	Coulthard	Red Bull	1:36,413	7
14	Villeneuve	Sauber	1:36,716	9
15	Liuzzi	Red Bull	1:37,129	12
16	Monteiro	Jordan	1:38,021	19
17	Albers	Minardi	1:38,406	15
18	Karthikeyan	Jordan	1:38,474	16
19	Friesacher	Minardi	1:38,538	15
20	Montagny	Jordan	1:38,725	23
21	Sato	BAR	---	2
22	Button	BAR	---	2
23	Fisichella	Renault	---	2
24	Alonso	Renault	---	2

2. FREIES TRAINING FREITAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Wurz	McLaren	1:30,623	31
2	Zonta	Toyota	1:30,630	33
3	Heidfeld	Williams	1:31,813	13
4	Montoya	McLaren	1:31,841	13
5	Räikkönen	McLaren	1:31,870	16
6	Webber	Williams	1:32,088	7
7	Barrichello	Ferrari	1:32,143	19
8	Alonso	Renault	1:32,335	25
9	Fisichella	Renault	1:32,842	27
10	R. Schumacher	Toyota	1:33,098	17
11	Trulli	Toyota	1:33,168	20
12	Klien	Red Bull	1:33,174	32
13	M. Schumacher	Ferrari	1:33,242	5
14	Coulthard	Red Bull	1:33,430	22
15	Sato	BAR	1:33,514	20
16	Button	BAR	1:33,753	22
17	Montagny	Jordan	1:34,090	27
18	Massa	Sauber	1:34,274	26
19	Villeneuve	Sauber	1:34,645	22
20	Monteiro	Jordan	1:34,702	17
21	Liuzzi	Red Bull	1:34,842	16
22	Albers	Minardi	1:35,311	19
23	Friesacher	Minardi	1:35,791	5
24	Karthikeyan	Jordan	1:36,702	8

3. FREIES TRAINING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Alonso	Renault	1:30,615	10
2	Montoya	McLaren	1:31,278	10
3	Räikkönen	McLaren	1:31,573	10
4	Fisichella	Renault	1:31,778	9
5	Barrichello	Ferrari	1:31,794	8
6	M. Schumacher	Ferrari	1:32,097	15
7	Webber	Williams	1:32,266	9
8	Heidfeld	Williams	1:32,304	7
9	R. Schumacher	Toyota	1:32,432	13
10	Sato	BAR	1:32,483	7
11	Button	BAR	1:32,501	4
12	Trulli	Toyota	1:32,719	5
13	Massa	Sauber	1:33,212	7
14	Coulthard	Red Bull	1:33,365	9
15	Liuzzi	Red Bull	1:33,414	5
16	Karthikeyan	Jordan	1:33,681	12
17	Villeneuve	Sauber	1:33,731	6
18	Monteiro	Jordan	1:34,407	7
19	Albers	Minardi	1:34,871	15
20	Friesacher	Minardi	1:35,067	11

4. FREIES TRAINING SAMSTAG

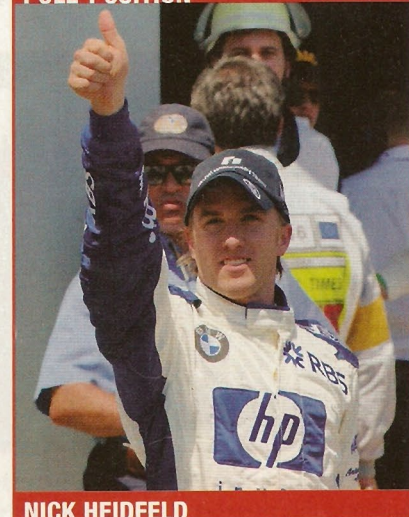
Pos.	Name	Team	Zeit	Runden
1	Räikkönen	McLaren	1:29,680	11
2	Montoya	McLaren	1:29,789	13
3	Alonso	Renault	1:29,987	15
4	Fisichella	Renault	1:30,071	14
5	Trulli	Toyota	1:30,552	12
6	Heidfeld	Williams	1:30,559	9
7	Sato	BAR	1:30,645	12
8	R. Schumacher	Toyota	1:30,692	14
9	Button	BAR	1:30,773	13
10	M. Schumacher	Ferrari	1:31,026	14
11	Barrichello	Ferrari	1:31,449	10
12	Liuzzi	Red Bull	1:31,572	17
13	Webber	Williams	1:32,054	9
14	Massa	Sauber	1:32,079	11
15	Coulthard	Red Bull	1:32,172	14
16	Villeneuve	Sauber	1:33,140	14
17	Albers	Minardi	1:33,977	16
18	Monteiro	Jordan	1:34,527	17
19	Karthikeyan	Jordan	1:34,640	12
20	Friesacher	Minardi	1:35,087	14

Mit **F1Total.com** live dabei am Rennwochenende

QUALIFYING SAMSTAG

Pos.	Name	Team	Zeit
1	Heidfeld	Williams	1:30,081
2	Räikkönen	McLaren	1:30,197
3	Webber	Williams	1:30,368
4	Trulli	Toyota	1:30,700
5	Montoya	McLaren	1:30,890
6	Alonso	Renault	1:31,056
7	Barrichello	Ferrari	1:31,249
8	R. Schumacher	Toyota	1:31,392
9	Fisichella	Renault	1:31,566
10	M. Schumacher	Ferrari	1:31,585
11	Massa	Sauber	1:32,205
12	Coulthard	Red Bull	1:32,553
13	Button	BAR	1:32,594
14	Liuzzi	Red Bull	1:32,642
15	Villeneuve	Sauber	1:32,891
16	Sato	BAR	1:32,926
17	Monteiro	Jordan	1:35,047
18	Friesacher	Minardi	1:35,954
19	Karthikeyan	Jordan	1:36,192
20	Albers	Minardi	1:36,239

POLE-POSITION



NICK HEIDFELD

Nürburgring, 29. Mai 2005



Wetter: heiß - Zuschauer: 112.000 - Streckenlänge: 5,148 km - Runden: 59
Gesamtdistanz: 303,732 km

QUALIFIKATIONSUELLE

Ferrari:	M. Schumacher	3	4	Barrichello
BAR:	Button	4	0	Sato
	Button	1	0	Davidson
Renault:	Alonso	6	1	Fisichella
Williams:	Webber	5	2	Heidfeld
McLaren:	Räikkönen	4	1	Montoya
	Räikkönen	0	1	De la Rosa
	Räikkönen	1	0	Wurz
Sauber:	Villeneuve	2	5	Massa
Red Bull:	Coulthard	1	2	Klien
	Coulthard	4	0	Liuzzi
Toyota:	Trulli	6	1	R. Schumacher
Jordan:	Karthikeyan	4	3	Monteiro
Minardi:	Albers	2	5	Friesacher

Führungsrunden

Start-Runde 18: Räikkönen, Runde 19: Coulthard
Runde 20-23: Alonso, Runde 24-29: Räikkönen, Runde 30: Heidfeld
Runde 31-43: Räikkönen, Runde 44-47: Alonso
Runde 48-58: Räikkönen, Runde 59/Ziel: Alonso

Boxenstopps

0: Webber
2: Alonso, M. Schumacher, Fisichella, Montoya, Liuzzi, Button, Räikkönen, Villeneuve, Karthikeyan, Friesacher, R. Schumacher
3: Heidfeld, Barrichello, Coulthard, Trulli, Sato, Massa, Monteiro, Albers

Strafen/Besonderheiten

Trulli erhielt eine Durchfahrtsstrafe, weil vor dem Start die Mechaniker zu lange an seinem Auto waren. Coulthard erhielt die gleiche Strafe wegen zu schnellenfahrens in der Boxengasse. Albers und Monteiro wegen Behinderungen beim Überholen.

SCHNELLSTE RENNRUNDEN

Pos.	Name	Team	Zeit	Runde
1	Alonso	Renault	1:30,711	44
2	Räikkönen	McLaren	1:30,940	9
3	Barrichello	Ferrari	1:31,028	44
4	Heidfeld	Williams	1:31,124	9
5	Coulthard	Red Bull	1:31,306	19
6	M. Schumacher	Ferrari	1:31,503	19
7	Fisichella	Renault	1:31,708	47
8	R. Schumacher	Toyota	1:31,724	25
9	Trulli	Toyota	1:31,779	43
10	Montoya	McLaren	1:31,807	42
11	Sato	BAR	1:31,889	26
12	Button	BAR	1:31,955	20
13	Liuzzi	Red Bull	1:31,971	43
14	Massa	Sauber	1:32,329	18
15	Villeneuve	Sauber	1:32,583	41
16	Karthikeyan	Jordan	1:33,292	21
17	Monteiro	Jordan	1:33,425	39
18	Albers	Minardi	1:35,047	18
19	Friesacher	Minardi	1:35,536	18

TOP-SPEEDS

Pos.	Name	Team	Speed (km/h)
1	Barrichello	Ferrari	313,1
2	Montoya	McLaren	312,8
3	M. Schumacher	Ferrari	311,7
4	Fisichella	Renault	311,5
5	Alonso	Renault	311,5
6	Sato	BAR	309,2
7	Massa	Sauber	309,1
8	Trulli	Toyota	309,0
9	Liuzzi	Red Bull	308,8
10	Villeneuve	Sauber	308,3
11	Button	BAR	308,3
12	Albers	Minardi	307,2
13	Räikkönen	McLaren	306,9
14	Heidfeld	Williams	306,8
15	Karthikeyan	Jordan	305,2
16	Coulthard	Red Bull	305,1
17	R. Schumacher	Toyota	304,9
18	Monteiro	Jordan	303,9
19	Friesacher	Minardi	301,0

WM-STAND FAHRER

Pos.	Fahrer	AUS	MAL	BAH	RSM	ESP	MON	EUR	CAN	USA	FRA	GBR	GER	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JAP	CHI	Gesamt
1	Alonso	6	10	10	10	8	5	10													59
2	Räikkönen	1	0	6	0	10	10	0													27
3	Trulli	0	8	8	4	6	0	1													27
4	Heidfeld	0	6	0	3	0	8	8													25
5	Webber	4	0	3	2	3	6	0													18
6	Fisichella	10	0	0	0	4	0	3													17
7	R. Schumacher	0	4	5	0	5	3	0													17
8	M. Schumacher	0	2	0	8	0	2	4													16
9	Montoya	3	5	0	0	2	4	2													16
10	Barrichello	8	0	0	0	0	1	6													15
11	Coulthard	5	3	1	0	1	0	5													15
12	Wurz	-	-	-	6	-	-	-													6
13	Villeneuve	0	0	0	5	0	0	0													5
14	De la Rosa	-	-	4	-	-	-	-													4
15	Klien	2	1	0	-	-	-	-													3
16	Massa	0	0	2	0	0	0	0													2
17	Liuzzi	-	-	-	1	0	0	0													1
18	Monteiro	0	0	0	0	0	0	0													0
19	Karthikeyan	0	0	0	0	0	0	0													0
20	Button	0	0	0	0	-	-	0													0
21	Friesacher	0	0	0	0	0	0	0													0
22	Albers	0	0	0	0	0	0	0													0
23	Sato	0	-	0	0	-	-	0													0
24	Davidson	-	0	-	-	-	-	-													0

WM-STAND TEAMS

Pos.	Team	AUS	MAL	BAH	RSM	ESP	MON	EUR	CAN	USA	FRA	GBR	GER	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JAP	CHI	Gesamt
1	Renault	16	10	10	10	12	5	13													76
2	McLaren	4	5	10	6	12	14	2													53
3	Toyota	0	12	13	4	11	3	1													44
4	Williams	4	6	3	5	3	14	8													43
5	Ferrari	8	2	0	8	0	3	10													31
6	Red Bull	7	4	1	1	1	0	5													19
7	Sauber	0	0	2	5	0	0	0													7
8	Jordan	0	0	0	0	0	0	0													0
9	BAR	0	0	0	0	-	-	0													0
10	Minardi	0	0	0	0	0	0	0													0



ERGEBNIS

1.	F. Alonso (Renault)	1:31:46,648
2.	N. Heidfeld (Williams)	+ 0:16,567
3.	R. Barrichello (Ferrari)	+ 0:18,549
4.	D. Coulthard (Red Bull)	+ 0:31,588
5.	M. Schumacher (Ferrari)	+ 0:50,445
6.	G. Fisichella (Renault)	+ 0:51,932
7.	J. P. Montoya (McLaren)	+ 0:58,173
8.	J. Trulli (Toyota)	+ 1:11,091
9.	V. Liuzzi (Red Bull)	+ 1:11,529
10.	J. Button (BAR)	+ 1:35,786
11.	K. Räikkönen (McLaren)	ausg./Auhängung
12.	T. Sato (BAR)	+ 1 Runde
13.	J. Villeneuve (Sauber)	+ 1 Runde
14.	F. Massa (Sauber)	+ 1 Runde
15.	T. Monteiro (Jordan)	+ 1 Runde
16.	N. Karthikeyan (Jordan)	+ 1 Runde
17.	C. Albers (Minardi)	+ 2 Runden
18.	P. Friesacher (Minardi)	+ 3 Runden
A	R. Schumacher (Toyota, 34.)	Dreher
A	M. Webber (Williams, 1.)	Unfall

Top Secret

Selbst die besten Reifen bringen nichts ohne taugliche Felgen. Um die leichten Teile wird schwer auf Geheimhaltung gemacht.

Verschlossenheit ist nicht unüblich in der Formel 1. Die Konkurrenz hört immer mit, der Verfolgungswahn ist nicht allzu fern. Was unter der Motorhaube passiert, soll tunlichst auch da bleiben. Informationen sind eigentlich keine, selbst das mickrigste technische Detail wird wie ein geheimes Dokument des FBI behandelt. Verständlich, dass neue Motoren nicht ausführlich auf den Websites der Teams erläutert werden, doch das Handeln nach dem Top-Secret-Prinzip treibt häufig seltsame Blüten. Diese Desinformationspolitik haben die F1-Rennställe längst auch auf ihre Partner übertragen. Als Spitzenreiter in Sachen Geheimniskrämerei profiliert sich der deutsche Felgenhersteller BBS, der so top secret ist, dass auch eine unterirdische Firmenzentrale auf einem abgelegenen Atoll keine Überraschung wäre. Kostproben der

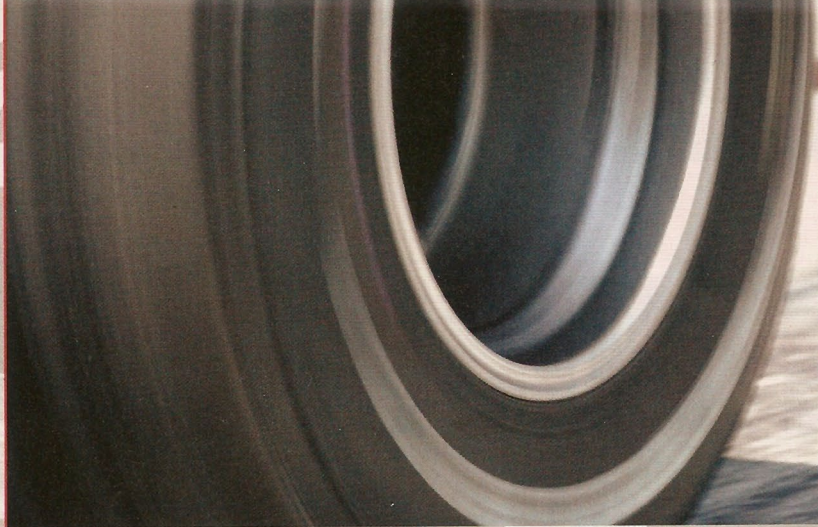
Sprachregelung: „Dazu kann ich nichts sagen. Bitte haben Sie Verständnis, dass diese Informationen sehr sensibel sind. Das ist nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.“

Engster Konkurrent der Firma aus Schiltach sind die Italiener von OZ, die mittlerweile auch in großem Rahmen in den USA und Japan agieren. OZ begann als exklusiver Lieferant von Lamborghini, während BBS 1973 in der Deutschen Rennsportmeisterschaft das Debüt im Motorsport gab. „Wir kommen aus dem Motorsport“, sagt ein Mitarbeiter, „für uns ist das viel mehr als nur Prestige.“ Fast erwartungsgemäß will jener BBS-Angestellte nicht genannt werden. Aus der Arbeit mit den F1-Teams Ferrari, Toyota, BAR und Jordan fließt eine Menge in die normale Produktion, lässt er uns jedenfalls wissen. Dass sie es jeweils mit zwei Bridgestone- und zwei Michelin-

▶▶▶ Hier muss was gemacht werden: Zersetzte Felge eines Toyota. Die Japaner nutzen Reifen von Michelin und Felgen von BBS.

Fotos: BBS, Egmond





▶▶▶ Diskussionsstoff: Reifen stehen momentan im Mittelpunkt der Debatten. Mit dem Thema Gummi haben die Felgenhersteller nicht so viel zu tun. Ihnen ist egal, welcher Reifenhersteller gewählt wird.

Felgenhersteller in der Formel 1

BAR-Honda: BBS	Minardi: OZ
BMW-Williams: OZ	Red Bull: OZ
Ferrari: BBS	Renault: OZ
Jordan: BBS	Sauber: OZ
McLaren-Mercedes: Enkei	Toyota: BBS

▶▶▶ „Wir kommen aus dem Motorsport, für uns ist das viel mehr als nur Prestige.“

Nutzern zu tun haben, beschäftigt BBS nicht. „Uns ist es egal, welche Reifen auf unsere Felgen kommen.“ OZ hat es primär mit Michelin zu tun. Red Bull, Renault und Williams heißen die Kunden. Bei Minardi und Sauber sei die Firma nur noch inoffiziell beteiligt, meint ein Mitarbeiter. Auf japanische Felgen von Enkei setzt derweil McLaren. Das Material für den Erfolg heißt Magnesium; daraus werden sämtliche F1-Felgen hergestellt. Durch die neue Reifenregelung darf jeder Fahrer drei Sätze pro Wochenende verbrauchen. Eine Felge kostet etwa 2.000 Euro, käuflich zu erwerben sind die F1-Teile aber nicht. „Im Straßenverkehr sind schließlich ganz andere Anforderungen da“, erklärt BBS. Für die wenigen Sammler und Enthusiasten lohnt sich eine Produktion nicht. Mit jedem Team läuft die Zusammenarbeit anders. Ferrari ist der Premiumpartner von BBS, mit den Roten

begann 1992 überhaupt die F1-Ära für die Deutschen. „Jedes Team hat eine andere Konfiguration“, erklärt man uns, eine Felge eines Toyota könne „nicht einfach etwa auf einen BAR geschraubt werden“. Wie Motoren und andere Teile werden auch Felgen im Jahr zuvor für die entsprechende Saison vorbereitet und getestet. Im Herbst soll im Idealfall alles stehen, die Vorbereitungen für 2006 sind längst im Gange. Erst Recht bei BBS, da im kommenden Jahr ein Großangriff Ferraris erwartet wird. „Während der Saison noch etwas zu ändern, ist nicht drin“, so die Erkenntnis, es sei geradezu ein „Ding der Unmöglichkeit. Ein Auto während der Saison umzubauen, ist ja auch schwierig. Das hat ja Ferrari jetzt vorexerziert und deswegen hinken sie hinterher.“ Immerhin ein paar offene Worte in einer verschlossenen Firma. ■
Alexander Marner

▶▶▶ Felgen im Motorsport: Neben Formel 1 und Champ Car Series sind die Hersteller auch in Serien wie DTM, IRL oder WRC dabei.

Schon wieder ein



Finnen und Motorsport gehören zusammen. Mika Häkkinen und Kimi Räikkönen brillieren in der DTM und Formel 1, in der GP2 gehört die Bühne Heikki Kovalainen.

Während die großen Brüder von der Formel 1 in Montreal und Indianapolis ihre Runden drehten, pausierte die GP2; Scott Speed war in Nordamerika als dritter Fahrer für Red Bull unterwegs, Kovalainen fuhr in den USA für Renault. Als Beschäftigungstherapie organisierte Renault auf dem Circuit Paul Ricard in Frankreich ein Kartrennen mit allen 24 GP2-Piloten. Erst zum Saisonabschluss in Bahrain wird die Rennklasse Europa verlassen. „Wer rastet, der rostet“, behauptet bekanntlich der so genannte Volksmund. „Was soll aber bei der GP2 noch rosten, da ist doch schon alles kaputt“, spottet ein Beobachter. Ein harsches Urteil, doch für Renault und Bridgestone brachte die Nachwuchsserie in der Tat noch kaum erfreuliche Schlagzeilen. Erst beim letzten Rennwochenende am Nürburgring (28./29. Mai) blieben die Autos reihenweise stehen, eine Massenkarambolage in der ersten Kurve des Samstagslaufs passte perfekt ins schräge Bild.

Allen technischen Alpträumen zum Trotz begeisterten die Piloten im Sonntagslauf beim Europa-Rennen durch puren Rennsport, das heißt Überholmanöver und Risikobereitschaft. Nelsinho Piquet zeigte erneut seine aggressive Seite und drückte Nico Rosberg vor den Augen seines Vaters Keke von der Piste. Clivio Piccione aus Monaco siegte zum ersten Mal, mit seiner Beteiligung und später hinter ihm gab es spannende Positionskämpfe. Punk am Ring sozusagen, die Action auf dem Parcours entschädigte für die unzuverlässigen Autos. Ganz nach oben im Gesamtklassensament kam bisher allerdings noch keiner der medial viel beachteten Weltmeistersöhne Lauda, Piquet und Rosberg. Vor allem der Österreicher erfüllte die Erwartungen bislang nicht, während die beiden anderen schon als Formel-1-Kandidaten gehandelt werden. Beide testeten schon für BMW-Williams. Erstmal gilt die Konzentration aber der GP2. „Ich möchte endlich



meinen ersten Sieg“, sagt Nelsinho, „den kann ich kaum noch erwarten.“ Längst soweit ist derweil Heikki Kovalainen, ein weiteres Produkt der höchst produktiven Rennfahrerfabrik Finnland. 2003 Rookie of the Year, 2004 Meister in der Nissan World Series, dazu zum Fahrer des Jahres vom finnischen Automobilverband gewählt und jetzt auf dem besten Weg zum Titel in der GP2: Die Karriere des 23-Jährigen verläuft wie gemalt, die Formel 1 wäre die logische Folge. Darüber spricht er noch nicht, konzentriert sich in erster Linie auf die zweite Liga im Motorsport: „Ich glaube, dass wir ein gutes Jahr vor uns haben.“ Eine Formel-1-Option winkt auch Imola-Sprintsieger Adam Carroll. Der Nordire gilt als Testfahrer-Kandidat bei BAR, falls Anthony Davidson ein festes Cockpit als Button-Nachfolger bekommt. ■ **Alexander Marnier**



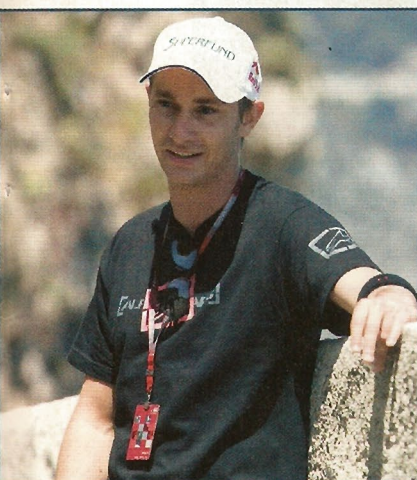
Fotos: GP2 Series

▶ ▶ ▶ Keke Rosberg (li. mit Bridgestone-Entwicklungschef Hamashima) musste am Nürburgring mit ansehen, wie Piquet seinen Sohn Nico im Zweikampf anrampelte.

Finne



►►► Viel Rauch um Heikki: Der Finne Kovalainen feiert seinen Sieg im Hauptrennen am Nürburgring. Er führt auch das Gesamtklassement an.



►►► GP Sohn: Mathias Lauda hängt im Gesamtklassement den beiden anderen Weltmeisterkindern hinterher.

Der Rennkalender

	23./24. April	San Marino (Imola)
	7./8. Mai	Spanien (Barcelona)
	21./22. Mai	Monaco (Monte Carlo)
	28./29. Mai	Europa (Nürburgring)
	2./3. Juli	Frankreich (Magny-Cours)
	9./10. Juli	Großbritannien (Silverstone)
	23./24. Juli	Deutschland (Hockenheim)
	30./31. Juli	Ungarn (Budapest)
	20./21. August	Türkei (Istanbul)
	3./4. September	Italien (Monza)
	10./11. September	Belgien (Spa-Francorchamps)
	24./25. September	Bahrain (Sakhir)

Die bisherigen Sieger:

San Marino (23./24.4.): Kovalainen, Carroll
Spanien (7./8.5.): Bruni, Lopez
Monaco (21.5.): Carroll
Europa (28./29.5.): Kovalainen, Piccione

Gesamtwertung Fahrer

1.	Heikki Kovalainen	38
2.	Scott Speed	29
3.	Adam Carroll	28
4.	Gianmaria Bruni	27
5.	Nico Rosberg	21
6.	Nelson Piquet jun.	18
7.	José Maria Lopez	17
8.	Neel Jani	13
9.	Alexandre Premat	12
10.	Giorgio Pantano	10
11.	Clivio Piccione	8
12.	Nicolas Lapierre	4
13.	Sergio Hernandez	3
	Mathias Lauda	3
15.	Olivier Pla	2
	Can Artam	2
	Ryan Sharp	2
	Ernesto Viso	2
19.	Ferdinando Monfardini	1
	Alexandre Negrao	1

Gesamtwertung Teams

1.	Arden International	42
2.	Super Nova International	38
3.	ART Grand Prix	33
4.	iSport International	31
5.	Coloni Motorsport	30
6.	HiTech Piquet Sports	19
7.	DAMS	17
8.	Racing Engineering	13
9.	Durango	9
10.	DPR	4
11.	Campos Racing	3
12.	BCN Competicion	2

Das Starterfeld

1		Scott Speed Nation: USA Team: iSport International
2		Can Artam Nation: Türkei Team: iSport International
3		Nelson Piquet jun. Nation: Brasilien Team: HiTech Piquet
4		Alexandre Sarnes Negrao Nation: Brasilien Team: HiTech Piquet
5		Ernesto Viso Nation: Venezuela Team: BCN Competicion
6		Hiroki Yoshimoto Nation: Japan Team: BCN Competicion
7		Giorgio Pantano Nation: Italien Team: Super Nova
8		Adam Carroll Nation: Großbritannien Team: Super Nova
9		Nico Rosberg Nation: Finnland Team: ART Grand Prix
10		Alexandre Prémat Nation: Frankreich Team: ART Grand Prix
11		Olivier Pla Nation: Frankreich Team: David Price Racing
12		Ryan Sharp Nation: Großbritannien Team: David Price Racing
14		José Maria Lopez Nation: Argentinien Team: Dams
15		Fairuz Fauzy Nation: Malaysia Team: Dams
16		Mathias Lauda Nation: Österreich Team: Coloni Motorsport
17		Gianmaria Bruni Nation: Italien Team: Coloni Motorsport
18		Neel Jani Nation: Schweiz Team: Racing Engineering
19		Borja Garcia Nation: Spanien Team: Racing Engineering
20		Juan Cruz Alvarez Nation: Argentinien Team: Campos Racing
21		Sergio Hernandez Nation: Spanien Team: Campos Racing
22		Heikki Kovalainen Nation: Finnland Team: Arden International
23		Nicolas Lapierre Nation: Frankreich Team: Arden International
24		Clivio Piccione Nation: Monaco Team: Durango
25		Ferdinando Monfardini Nation: Italien Team: Durango



▶▶▶ Einmalig: In Monte Carlo gab es nur einen GP2-Lauf.

Das Imperium schlägt zurück

Der Formel-1-Lauf in Monaco stand im Zeichen von „Star Wars“ und auch für die GP2 bietet sich ein Zitat aus der Leinwandsaga an: Das Imperium schlägt zurück, genauer Adam Carroll. Der Nordire, der in Spanien noch von Nelsinho Piquet unsanft vom Kurs gedrängt wurde, gab ein tolles Comeback, hievte das britische Empire auf Platz eins und feierte ausgelassen: „Es war ein fantastisches Rennen, ich habe alles gegeben, was ich hatte.“ Die Wende im Rennen kam mit den Boxenstopps. Bis dahin führte Pole-Inhaber Heikki Kovalainen, der aber nach seinem Stopp ein Problem mit dem linken Vorderrad beklagte. Während Super-Nova-Mann Carroll jubeln durfte, schüttelte Teamkollege Giorgio Pantano den Kopf. Technische Probleme ließen sein Auto beim Start stehen, es folgte eine zweite Einführungsrunde und ein fliegender Start. Im Stich gelassen von ihren fahrbaren Untersätzen wurden genauso Juan Cruz Alvarez, Ferdinando Monfardini und Ernesto Viso, der aus der Boxengasse starten musste, dort das Rotlicht übersah und folglich die schwarze Flagge gezeigt bekam. Unter dieser Farbe stand überhaupt das Wochenende für Visos Team BCN Competicion: Der Japaner Hiroki Yoshimoto konnte technikbedingt am Freitag gar nicht fahren, was getreu den Regeln das Aus für den Hauptlauf nach sich zog.

Keine Chance zum Punkten bekam auch der Monegasse Clivio Piccione auf Durango. Der Lokalheld rutschte, auf dem vierten Platz liegend, nach Getriebeproblemen von der Piste. Grund zur Freude hatte indes Mathias Lauda, der im Fürstentum die ersten Zähler der Saison einfuhr.

In Monaco fand nur ein Lauf statt, der Sprint am Sonntag entfiel.



▶▶▶ Der König von Monte Carlo: Der Nordire Adam Carroll freut sich. Über ihm: Mathias Lauda im Aus. Kleines Foto: Die beiden Arden-Autos im Gleichschritt.

Rennen

Datum: Samstag, 21.5.2005 · Runden: 44 ·
Streckenlänge: 3,340 km · Gesamtdistanz: 146,96 km

Ergebnis:

1.	A. Carroll (Super Nova)	1:04:41,326
2.	G. Bruni (Coloni)	+ 0:00,657
3.	N. Rosberg (ART)	+ 0:01,101
4.	S. Speed (iSport)	+ 0:18,452
5.	H. Kovalainen (Arden)	+ 0:53,398
6.	M. Lauda (Coloni)	+ 1 Runde
7.	C. Artam (iSport)	+ 1 Runde
8.	S. Hernandez (Campos)	+ 2 Runden
9.	O. Pla (DPR)	+ 3 Runden
10.	B. Garcia (Racing Engineering)	ausgefallen
11.	N. Piquet (HiTech Piquet)	ausgefallen
12.	A. Negrao (HiTech Piquet)	ausgefallen

Ausfälle:

N. Lapierre (Arden, 33. Runde)
A. Premat (ART, 23.)
C. Piccione (Durango, 11.)
N. Jani (Racing Engineering, 10.)
J. Lopez (DAMS, 10.)
R. Sharp (DPR, 8.)
F. Fauzy (DAMS, 6.)
G. Pantano (Super Nova, nicht gestartet.)
J. Alvarez (Campos, nicht gestartet)
F. Monfardini (Durango, nicht gestartet)

Disqualifiziert:

E. Viso (BCN)

Nicht gestartet:

H. Yoshimoto (BCN)

Schnellste Rennrunde:

H. Kovalainen (Arden) 1:23,864 (44. Runde)





▶▶▶ Teamkollegen kollidieren: Kovalainen und Lapierre.

Aufregendes Wochenende

Von Problemen verschont wurde die GP2-Serie auch am Nürburgring nicht. Im Samstagsrennen konnte es erst nach dem dritten Start richtig losgehen – und wie! Nachdem etliche Motoren beim Erleuchten der grünen Ampel gestreikt hatten und zwei Einführungsrounds als „Bonus“ gedreht werden mussten, gab es nach dem endlich geglückten Start eine herbe Karambolage in der ersten Kurve. Borja Garcia war Schuld; Adam Carroll, Alexandre Negrao, Ferdinando Monfardini und Olivier Pla mussten unfreiwillig aussteigen. WM-Leader Heikki Kovalainen fuhr mit einer blinden Strategie und kam früh zum Pflicht-Boxenstopp. Dadurch reihte er sich vor Pole-Mann Giorgio Pantano ein, der ihn bis zum Schluss nicht mehr überholen konnte. Im Sonntagslauf, der um 40 Kilometer verlängert wurde, hatte Kovalainen das Pech, vom eigenen Teamkollegen aus dem Rennen befördert zu werden. Indes glänzte der Monegasche Piccione mit einem tollen Ritt, während sich auf den Plätzen hinter ihn etliche

Piloten spannende Positionskämpfe lieferten. Dabei rumpelte Piquet junior Rosberg und sicherte Rang drei. Der Deutsche sauer: „Ich bin wohl zu nett.“ Bemerkenswert: Beide schnellste Rennrunden holte Scott Speed.

▶▶▶ Unten: Monfardini auf Negrao im Samstagsrennen.
Links: Heikki Kovalainen (re.) feiert auf dem Podium



Fotos: GP2 Series

Erstes Rennen

Datum: Samstag, 28.5.2005 · Runden: 33 ·
Streckenlänge: 5,148 km · Gesamtdistanz: 169,884 km

Ergebnis:

1.	H. Kovalainen (Arden)	1:01:43,066
2.	G. Pantano (Super Noca)	+ 0:01,832
3.	N. Rosberg (ART)	+ 0:24,953
4.	A. Premat (ART)	+ 0:40,520
5.	N. Piquet (HiTech Piquet)	+ 0:41,160
6.	N. Jani (Racing Engineering)	+ 0:49,037
7.	C. Piccione (Durango)	+ 0:49,138
8.	G. Bruni (Coloni)	+ 0:54,299
9.	R. Sharp (DPR)	+ 1:07,919
10.	M. Lauda (Coloni)	+ 1:08,692
11.	H. Yoshimoto (BCN)	+ 1:17,472
12.	N. Lapierre (Arden)	+ 1:19,997
13.	J. Lopez (DAMS)	+ 1:20,750
14.	F. Fauzy (DAMS)	+ 1:25,504
15.	S. Hernandez (Campos)	+ 1:22,110
16.	S. Speed (iSport)	+ 1 Runde
17.	C. Artam (iSport)	+ 1 Runde
18.	J. Alvarez (Campos)	ausgefallen (31.)

Ausfälle:

E. Viso (BCN, 9. Runde)
O. Pla (DPR, 1.)
A. Carroll (Super Nova, 1.)
B. Garcia (Racing Engineering, 1.)
F. Monfardini (Durango, 1.)
A. Negrao (HiTech Piquet, 1.)

Schnellste Rennrunde:

S. Speed (iSport) 1:44,992 (20. Runde)

Zweites Rennen

Datum: Sonntag, 29.5.2005 · Runden: 24 ·
Streckenlänge: 5,148 km · Gesamtdistanz: 123,552 km

Ergebnis:

1.	C. Piccione (Durango)	42:42,210
2.	A. Carroll (Super Nova)	+ 0:06,861
3.	N. Piquet (HiTech Piquet)	+ 0:07,487
4.	N. Rosberg (ART)	+ 0:07,727
5.	S. Hernandez (Campos)	+ 0:14,867
6.	F. Monfardini (Durango)	+ 0:17,270
7.	G. Pantano (Super Nova)	+ 0:21,005
8.	O. Pla (DPR)	+ 0:22,896
9.	R. Sharp (DPR)	+ 0:35,319
10.	F. Fauzy (DAMS)	+ 0:56,231
11.	E. Viso (BCN)	+ 1:20,910
12.	S. Speed (iSport)	+ 1 Runde
13.	N. Jani (Racing Engineering)	ausgefallen
14.	J. Lopez (DAMS)	+ 2 Runden
15.	J. Alvarez (Campos)	+ 2 Runden

Ausfälle:

C. Artam (iSport, 18. Runde)
G. Bruni (Coloni, 17.)
A. Negrao (HiTech Piquet, 7.)
H. Kovalainen (Arden, 3.)
N. Lapierre (Arden, 2.)
A. Premat (ART, 2.)
M. Lauda (Coloni, 2.)
H. Yoshimoto (BCN, nicht gestartet)

Gesperrt:

B. Garcia (Racing Eng., Schuld an Unfall im ersten Lauf)

Schnellste Rennrunde:

S. Speed (iSport) 1:43,853 (17. Runde)

■ Was macht... Jackie Stewart?

Formel-1-Weltmeister ohne Führerschein

Mit drei WM- und zwei Vize-WM-Titeln zählt Jackie Stewart zu den ganz Großen der Formel-1-Geschichte. Während seiner aktiven Karriere leistete er Pionierarbeit im Bereich der Sicherheit. Heute kann ihm zumindest am Steuer nichts mehr passieren: Seit einigen Jahren hat der einstige PS-Artist keinen Führerschein mehr.

Vergangenes Jahr enthüllte eine Zeitung eines der am besten gehüteten Geheimnisse der Königsklasse des Motorsports: Stewart, inzwischen 66 Jahre alt, besitzt seit 1999 keinen Führerschein mehr. „Ich sehe mich selbst inzwischen als unterdurchschnittlichen Fahrer. Ich fahre fast nie. Mein Auto ist so etwas wie mein zweites Büro, und natürlich habe ich einen Chauffeur“, sagt er.



Zeit zum Fahren hat Stewart, der im Juni 2001 für seine Verdienste um den britischen Motorsport von Queen Elizabeth II. zum Ritter geschlagen wurde und sich seither offiziell Sir Jackie Stewart nennen darf, ohnehin kaum. Zwar ist er seit dem Verkauf seines ehemaligen Formel-1-Rennstalls, den er gemeinsam mit Sohn Paul geleitet hat, nicht mehr als Teamchef in der Königsklasse involviert, doch ganz losgelassen hat der Motorsport den 27-fachen Grand-Prix-Sieger nie.

In die Schlagzeilen geriet er zuletzt wegen des Machtgerangels um seine Präsidentschaft im britischen Rennfahrerklub BRDC, in dem er sich gegen einige Aufständische durchsetzen konnte. Stewart sah in der teils recht schmutzig geführten Debatte

▶▶▶ **Damals: Jackie Stewart 1972 – mit großer Sonnenbrille. 1969, 1971 und 1973 wurde er Weltmeister.**



▶▶▶ **Heute: Jackie Stewart in Monaco 2005 – mit kleinerer Sonnenbrille und einem F1-Modell aus seiner aktiven Zeit.**

seine Integrität in Frage gestellt, rief daher jedes einzelne BRDC-Mitglied persönlich an und sicherte sich so die Fortführung seiner Präsidentschaft. Warum ihm das so wichtig war? Ken Tyrrell, ehemaliger Mentor und Teamchef, hatte ihm das Amt am Sterbebett übertragen...

Finanziell hätte es Stewart nicht nötig, sich derart in seine Aufgaben im BRDC zu verbeißen: Der Verkauf seines Formel-1-Teams spülte seinerzeit viel Geld in die Kassen, ebenso wie seine Provision für den Sponsorendeal zwischen BMW-Williams und der Royal Bank of Scotland. Der 66-Jährige zog hinter den Kulissen geschickt die Fäden und vermittelte seinem alten Freund Frank Williams den pro Jahr 23 Millionen Euro schweren Etat.

Am Bettelstab nagt Sir Jackie jedenfalls nicht... ■

Christian Nimmervoll

Impressum

Verlag

MOTIV MEDIEN
GmbH

Postfach 61 06
31509 Wunstorf
Tel.: +49 (0)5031-51 83 0
Fax: +49 (0)5031-51 83 11
info@motivmedien.de

Geschäftsführer

Frank Sievers
f.sievers@motivmedien.de

Chefredakteur

Claudius Lüder
c.lueder@motivmedien.de

Redaktion

Markus Beims, Sven Bremer, Melanie Geisser, Julian Hesse, Alexander Marner, Achim Schlang, Frank Sievers

In Kooperation mit F1Total.com GmbH,
Sendlinger-Tor-Platz 10, 80336 München,
Telefon +49 (0)700-05 55 55 00, www.F1Total.com,
E-Mail: info@F1Total.com. Verantwortliche



Redakteure: Fabian Hust, Marco Helgert,
Christian Nimmervoll

Grafik und Layout

Dennis Baumann (Leitung), Oliver Heilemann

Illustrationen/Infografik

Adrian Dean, Allianz

Fotos

Rainer W. Schlegelmilch, Boris Schlegelmilch, Peter van Egmond, Firo, Horstmüller, Sutton Motorsport Images, xpb.cc

Druck

Bechtle Druck & Service

Vertrieb

IPS Pressevertrieb GmbH
Postfach 12 11
53334 Meckenheim
Tel.: +49 (0)2225-88 01-422
Fax: +49 (0)2225-88 01-499
www.ips-pressevertrieb.de

Abo-Service

Motiv Medien Abo Service
Postfach 13 31
53335 Meckenheim
Tel.: +49 (0)2225-70 85-337
Fax: +49 (0)2225-70 85-377
abo-fa@ips-d.de

Anzeigen

Klaus Krüger
Nielsen I + V
KMS Krüger Medien-Service
Im Eichengrund 12
D-30880 Laatzen
Tel.: +49 (0)51 02 60 88
Fax: +49 (0)51 02 68 52
k.d.krueger@krueger-medien-service.de

Bruno Marrenbach
Nielsen IIIb, IV, Österreich, Schweiz

MMS Marrenbach Medien-Service
Lachenmayerstr. 25
D-81827 München
Tel.: +49 (0)89 43 08 85 55
Fax: +49 (0)89 43 08 85 56
info@mms-marrenbach.de

Volker Andres
Nielsen IIIa
va Medien
Ober-Beerbacherstr. 25c
D-64342 Seeheim-Jugenheim
Tel.: +49 (0)62 57 969 93 77
Fax: +49 (0)62 57 969 93 78
va@va-medien.net

Kolja Kraus
Nielsen II
MPK Media Promotion Kraus KG
Graf-Adolf-Str. 110
D-42119 Wuppertal
Tel.: +49 (0)202 42 30 81-83
Fax: +49 (0)202 42 19 81
mpkkraus@aol.com

Leserbriefe richten Sie bitte an
die Verlagsadresse oder an:
redaktionf1@motivmedien.de



Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für redaktionelle Beiträge der Autoren, für Satz- und Druckfehler, sowie für unaufgefordert eingesandte Manuskripte, Fotos u.ä. übernimmt der Verlag keine Haftung.

WHO WORKS IN FORMULA ONE

Wer, Was, Wo ? in der Formel 1

Das ultimative Nachschlagewerk für die Formel 1 Saison 2005

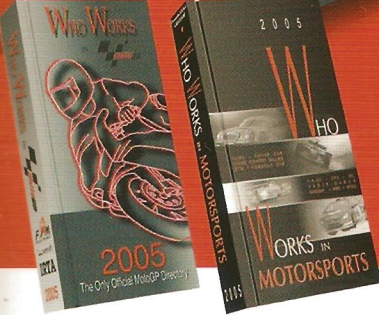
Warum viele Bücher kaufen, wenn Sie in dem offiziellen Handbuch zur Formel 1 alle Antworten auf Ihre Fragen finden ?

Bitte besuchen Sie unsere Website : www.whoworks.in.com



56 €
+ Versandkosten

Fahrer, Teams, Boliden, Techniker, Mechaniker, Manager, Sponsoren, Zulieferer, Journalisten und Fotografen, Hersteller, Rennstrecken, Offizielle, alle Adressen mit Telefon und Faxnummern, Internet und E-Mail.



2005 Ausgabe von "Who Works in Motorrad-WM" & "Who Works in Motorsports"

Motorsport - Bücher
Michael SONNICK,

Dieselweg 5, 67117 Limburgerhof
GERMANY
Tel: +49 (0) 6236-8942
Fax: +49 (0) 6236-67245

Name :
 Strasse :
 Stadt : Plz :
 Land : Telefon :

_ VISA - _ MasterCard.

Karte Nr

Gültig bis : / /

Ich bestelle : FORMEL 1:..... - MOTORRAD - WM:..... - MOTORSPORTS :

56 € x..... = + Versandkosten (Europa 7,40 €)

FORMEL/EUROSPORT

Wenn Engel fallen,
haben sie nur Angst
vorm Fliegen.

Christine Gaßner, 30 Jahre
Junior Vertriebsmanagerin
bei Sachs Bikes.



Fl5 Ducati Corse ab Euro 2.499,-
Carlos Miniscooter ab Euro 999,-



Owners Club
Jetzt auf www.sachs-bikes.de
im Owners Club anmelden!

Red Devil
ab Euro 1.599,-

X-Road 125
ab Euro 4.199,-

MadAss 125
ab Euro 2.099,-

Track Runner 200
ab Euro 3.799,-

4rock 250
ab Euro 4.299,-

Black Magic
ab Euro 14.999,-



SACHS
verwendet und
empfiehlt



Hier findest du die abgefahrensten Typen:

Welcome to the machine.

06130 Halle, hela Autoteilepark, 0345/13380 • 06366 Köthen, hela Autoteilepark, 03496/4126-0 • 08373 Glauchau/Weidensdorf, hela Autoteilepark, 03763/1774-0 • 13597 Berlin-Spandau, Scooteria, 030/3327823 • 14059 Berlin, Zweirad Center Stadler GmbH, 030/3030670 • 24113 Kiel, Moto-Center Nehm GmbH, 0431/91681 • 27367 Sottrum, Quadcenter - Sottrum, 04264/836862 • 28199 Bremen, Zweirad Center Stadler GmbH, 0421/522770 • 47495 Rheinberg, Bike & Car, 02843/959199 • 49429 Visbek, Langfermann & Sohn, 04445/7542 • 53518 Adenau, Zweirad Schmitz GmbH, 02691/92040 • 54292 Trier, hela Autoteilepark, 0651/4605-0 • 54411 Hermeskeil, hela Autoteilepark, 06503/953-0 • 54516 Wittlich, hela Autoteilepark, 06571/9146-0 • 54634 Bitburg, hela Autoteilepark, 06561/6040-0 • 55130 Mainz, Fritz Weber Zweiräder, 06131-831560 • 55543 Bad Kreuznach, hela Autoteilepark, 0671/88902-0 • 55743 Idar-Oberstein, hela Autoteilepark, 06784/9010 • 66115 Saarbrücken, hela Autoteilepark, 0681/95828-0 • 66359 Bous, hela Autoteilepark, 06834/9216-0 • 66386 St. Ingbert, hela Autoteilepark, 06894/9280-0 • 66424 Homburg, hela Autoteilepark, 06841/7772-0 • 66538 Neunkirchen, hela Autoteilepark, 06821/29001-0 • 66606 St. Wendel, hela Autoteilepark, 06851/93958-0 • 66663 Merzig, hela Autoteilepark, 06861/93962-0 • 66740 Saarlouis, hela Autoteilepark, 06831/89594-0 • 66839 Schmelz, hela Autoteilepark, 06887/3008-0 • 66869 Kusel, hela Autoteilepark, 06381/4203-0 • 67433 Neustadt, hela Autoteilepark, 06321/4918-0 • 68723 Schwetzingen, Quad-Lounge, 06202/8562074 • 72160 Horb/Neckar, hela Autoteilepark, 07451/5534-0 • 74523 Schwäbisch Hall, hela Autoteilepark, 0791/93126-0 • 74653 Künzelsau, hela Autoteilepark, 07940/9273-0 • 76726 Gernersheim, hela Autoteilepark, 07274/9530 • 77855 Achern, hela Autoteilepark, 07841/7024-0 • 79336 Herbolzheim, hela Autoteilepark, 07643/8004-0 • 79379 Müllheim, hela Autoteilepark, 07631/93780 • 83404 Hammerau, Zweirad Center Stadler GmbH, 08654/48800 • 84130 Dingolfing, Zweirad Center Stadler GmbH, 08731/73670 • 90441 Nürnberg, Factory Store Nürnberg, 0911/1202000 • 90441 Nürnberg, Zweirad Center Stadler GmbH, 0911/480490 • 90765 Fürth Bislohe, Zweirad Center Stadler, 0911/9303527 • 93051 Regensburg, Zweirad Center Stadler GmbH, 0941/37880 • 94315 Straubing, Zweirad Center Stadler GmbH, 09421/99200 • 95326 Kulmbach, hela Autoteilepark, 09221/6064-0 • 96052 Bamberg, MAZE P. motorräder & mehr, 0951/3027022

Das genaue Verkaufsprogramm erfragen Sie bitte bei Ihrem Fachhändler. Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. Stand per Preisliste vom 1. Januar 2005. Dieser Preis verliert mit Erscheinen der neuen Preisliste seine Gültigkeit. Abweichungen von Farbönen in der Serienherstellung gegenüber der Wiedergabe in Bild und Druck sind möglich.

Wir bauen unser Händlernetz aus. Anfragen erwünscht.

SACHS Fahrzeug- und Motorentechnik GmbH • Ernst-Sachs-Straße 6 • 90441 Nürnberg
Tel: 0911-4231-0 • Fax: 0911-4231-332 • info@sachs-bikes.de

www.sachs-bikes.de

