

F1 RACING

F1

Neu! DM5,00

ACTION, SPEED UND
LIFESTYLE DES
F1-ZIRKUS

RACING

MÄRZ 3/96 DM 5,00 ös 40,- Sfr 5,20

ABGEDREHT:
WIR FUHREN
320 KM/H-
TYRRELL!

WEITSICHTIG:
GP-PROFIS
UND IHRE
FAVORITEN '96

WAHNSINNIC:
DAMON HILL
GIBT NACHHILFE
IM ÜBERHOLEN

EXKLUSIV:
FERRARI & ICH
VON MICHAEL SCHUMACHER





Mexiko 1965: Ritchie Ginther startet die größte Siegesserie der Formel 1.

Kennen Sie Ritchie Ginther? Wenn ja, dürfen Sie als Experte gelten. Denn der Sieg in glühender Hitze auf dem „Autodromo Magdalena Mixhuca“ war der einzige seiner ganzen Laufbahn. Dennoch nimmt Mexiko '65 einen besonderen Platz in der Geschichte der Formel 1 ein, denn gleichzeitig war dieser Grand Prix der erste Triumph für die Rennreifen von Goodyear.

328 weitere folgten bis heute – ein wahrhaft einsamer Rekord. Dabei ist das Rennsport-Engagement von Goodyear niemals Selbstzweck gewesen, sondern diente immer schon einem höheren Ziel:

Reifentechnologie auf der Piste
für die Straße zu erproben.

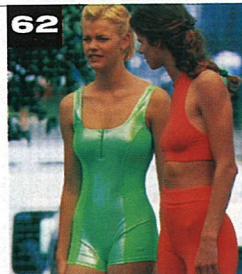


Ihr Sicherheitsvorsprung
aus der Formel 1.

Features

Down under

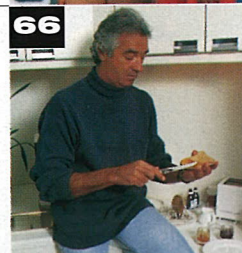
Drei Wochen vor dem Formel 1-Saisonstart schauten wir uns in Melbourne um



62

Abgekocht?

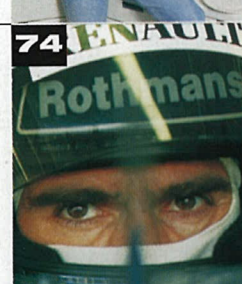
Briatore dirigierte Schumis Aufstieg – wie wird's ohne Benetton's Besten weitergehen?



66

Überholen...

...ist auch nicht mehr so einfach, wie es mal war. Damon Hill über diese hohe Kunst



74

Arm und reich

Mit 65 Mio steigt Jackie Stewarts Team ein. Pacific steigt aus – das Team ist pleite



80

Bastelstunde

Wie entsteht ein Siegerauto? Williams' Adrian Newey verrät uns Geheimnisse



86

Tod in Monza

Wolfgang Graf Berghe von Trips war 1961 der letzte deutsche Ferrari-F1-Pilot



92

Abonnenten-Service: Special-Interest GmbH
Waldstraße 70, D-63128 Dietzenbach;
Tel.: (06074) 92 350
Abonnement Inland: Zwölf Monate DM 60,-
inklusive Porto (Coupon auf Seite 99).
Abonnement Ausland: auf Anfrage.

© Haymarket Magazines 1996

F1

RACING

M Ä R Z 1 9 9 6



TITELFOTO VON DARREN HEATH

FOTOS AUF DIESER SEITE
Schumacher: Pierre Perrin/
Sigma. Tyrrell-Test: Heath.
Melbourne-Girl: Sport the
Library

Titel-Stories

34 Auf dem Weg zum Heiligen Michael

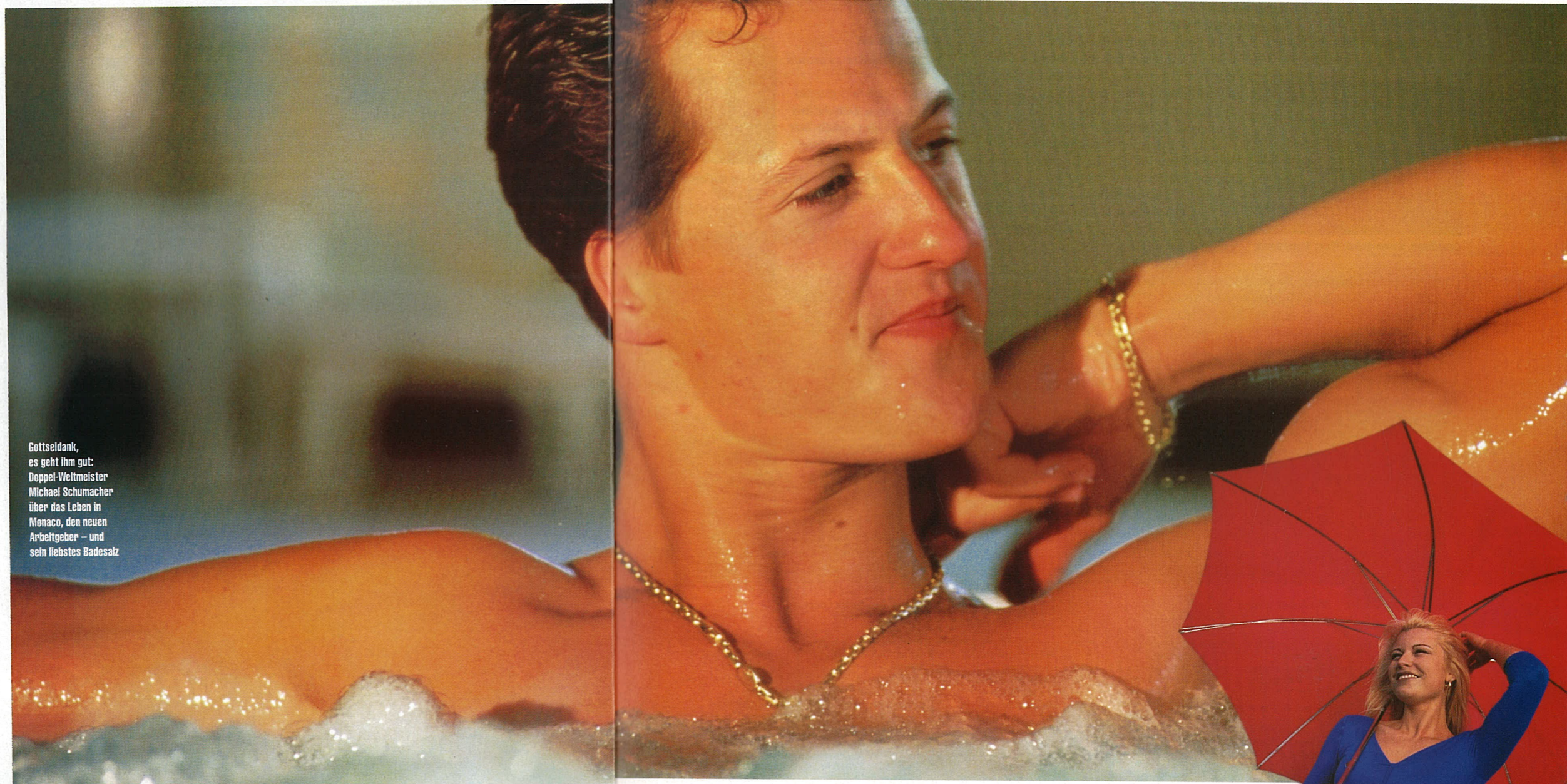
Der schnellste Rennfahrer der Welt packt aus
Interview: Gerald Donaldson

44 Mit vollen Hosen ist schlecht fahren

Unser GP-Korrespondent crashte (fast) einen Tyrrell
Bericht: Tony Dodgins

54 Wer macht das Rennen?

Berühmte und Berühmte über ihren Champion '96
Mark Blundell, Jean Todt und viele mehr



Gottseidank,
es geht ihm gut:
Doppel-Weltmeister
Michael Schumacher
über das Leben in
Monaco, den neuen
Arbeitgeber – und
sein liebstes Badesatz

Rubriken

9 **Gerhard Berger** Heikler Start

16 **Simon Taylor** Entzugserscheinungen

18 **Pit-Stop** Diniz' Freundin (und mehr)

28 **Im Visier** Jacques Villeneuve

30 **Echodrom** Leserbrief

100 **Techno** Die neue F1-Technik

106 **Saison '96** Alles Wissenswerte

104 **F1 Menschen** Sauber-Koch 'Noldi'

126 **Zeitzeuge** Alan Jones im Albert Park

128 **Kaufrausch** F1-Shop

130 **Nachschlag** Mein lieber Jackie...

In drei Wochen gibt's ein Wiedersehen mit dieser Dame:
Karen Mulry wird beim Australien-GP vor einem der
Autos die Startnummer hochhalten. Ihr Favorit:
„Jean Alesi. Weil er so schöne Augen hat!“

Mika? Immerhin ist er nicht farbenblind

Panische Gesichter an der Boxenmauer von Barcelona. Als der Tyrrell wild schleudernd aus der Zielkurve sticht, geradewegs in Richtung Boxenmauer, da wird ein Gesicht noch etwas blasser als die aller Umstehenden: Mika Salo sieht den Tyrrell, der ihm vom Team zum Andenken an seine erste GP-Saison als Geschenk versprochen wurde, auf dem direkten Weg zum Schrottplatz. Im Cockpit kurbelt derweil unser GP-Reporter Tony Dodgins um sein Leben. Bei 210 km/h kommt die Mauer



Donaldson, Schumacher: Mehr Verständnis

rasend schnell näher. Nie zuvor war der Unterschied zwischen einem Grand-Prix- und einem Ford-Sierra-Fahrer so groß, wie in diesem Moment.

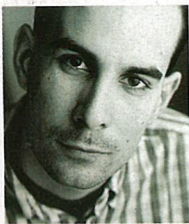
„Ich würde mir wünschen, die Journalisten hätten ein bißchen mehr Verständnis“, gesteht Michael Schumacher unserem Gerald Donaldson in der Titel-Story. Nun, Michael, wenigstens einer unserer Leute weiß jetzt, was es bedeutet, einen

F1-Boliden zu bändigen. Er wird's sein Leben lang nicht vergessen. „Wie Senna hat auch Michael immer an den WM-Titel geglaubt“, sagt Pat Symonds von Benetton. Nur scheint Schumacher dieses Jahr anderer Meinung zu sein. Als er erstmals die legendäre Ferrari-Fabrik in Maranello besuchte, bekam er zwar Gänsehaut, doch der Titel, erzählte er uns, ist für ihn erst 1997 ein Thema.

Frank Williams ist das nur ein müdes Lächeln wert. Aber auch er sieht einen wiedererstarkten Damon Hill, „der absolut das Zeug zum Weltmeister hat“. Benetton-Neuzugang Gerhard Berger rechnet sich ebenfalls Chancen aus – wenn er in seiner *F1 Racing*-Kolumne auch offenbart: „Ich bin farbenblind und Alkoholiker!“

Gute Gründe also, sich auf den Saisonstart am 10. März in Melbourne zu freuen. Da er seinen Tyrrell-Sturzflug heil überstanden hat, wird Tony Dodgins dort wieder auf der Matte stehen.

Tony und die gesamte *F1 Racing*-Redaktion werden alles geben, damit 1996 für Sie, liebe Leser, ein unvergeßliches Formel 1-Jahr wird.



Michael Herd

GERALD DONALDSON GRAND PRIX-AUTOR

Nach vielen Jahren in der Werbung begann Gerald seine Karriere als F1-Journalist 1977 beim englischen Grand Prix. Seither dreht sich bei ihm alles um die Formel 1. „Privatleben?“, sagt Donaldson. „Dafür bleibt keine Zeit mehr.“



KATJA HEIM BERATENDE REDAKTEURIN

Die gebürtige Stuttgarterin hat für diverse Zeitschriften F1-Reportagen verfaßt. Seit einem Jahr ist sie mit ihrer PR-Agentur in London ansässig. Katja Heim koordiniert unter anderem die Pressearbeit bei verschiedenen F1-GP.



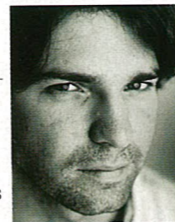
DARREN HEATH FOTOGRAF

Nach sechs Jahren bei einer der führenden Londoner Fotoagenturen ist Darren Heath nun GP-Fotograf für *F1 Racing*. Sein Erfolgsrezept? „Man muß den richtigen Moment erwischen“, sagt er. „Doch den gibt's eben nur einmal.“



OLIVER HOLT THE TIMES

Seit 1993 berichtet „Ollie“ für das Edelblatt *The Times* über die Formel 1. Für uns interviewte er Benetton-Boss Flavio Briatore. „Der Mann weiß, wie wichtig Publicity ist – und er weiß, wie man mit Reportern umgeht.“



Auf allen Straßen zuhause!



Seit vielen Jahren unterstützt der AvD den Motorsport auf höchstem Niveau. Genauso konsequent unterstützen wir rund um die Uhr über 1 Million Automobilisten, die bereits überzeugte AvD-Mitglieder sind. Mit Spitzenleistungen, die in ihrer Art einmalig sind.

Zum Beispiel die vier verschiedenen Sicherheitstests im Jahr mit über 35 Diagnosepunkten durch unseren Servicepartner BOSCH. Oder unser Gutschein mit mehr Sein als Schein. Der berechtigt Sie alle 2 Jahre zur Hauptuntersuchung nach

§ 29 der StVZO bei einem der über 27.000 Stützpunkte unseres Partners DEKRA. Unser Servicepartner GOODYEAR sorgt mit einem Fahrwerk-Sicherheitstest für die Bodenhaftung, und der AvD-Partner EUROGARANT ergänzt die Palette mit einem Karosserie- und Lacktest.

Werden auch Sie Mitglied im AvD. Unter 0 69/6 60 63 00 können Sie sich über die weiteren Vorteile einer AvD-Mitgliedschaft informieren. Überzeugen Sie sich selbst.



**Automobilclub
von Deutschland**

mit Sicherheit mobil



CHEFREDAKTEUR
MICHAEL HERD
ART DIRECTOR
TIM SCOTT
REDAKTION
MATTHIAS PENZEL,
MARKUS SCHOCKER
LAYOUT
MARTIN SHARROCKS

PIT-STOP
SHAUN CAMPBELL
GP-REPORTER
TONY DODGINS
MITARBEITER DIESER
AUSGABE
GERHARD BERGER, STEVE
CROPLEY, RALF BACH,
STEFAN HEINRICH, MEL
NICHOLS, NICOLAUS
KORETZKY, NICK BAGOT,
CHRISTEL FLEXMEY,
THOMAS IMHOF,
MAREN BRAUN, THOMAS
BAUMANN, MECKI
SPORMANN

FOTOS
BERNARD ASSET, DARREN
HEATH, RAINER
SCHLEGELMILCH,
SUTTON IMAGES
BILDREDAKTION
JED LEICESTER
BERATENDE
REDAKTEURIN
KATJA HEIM
LAYOUT-KONZEPT
LUCA MENATO
PRODUKTION
ALLAN MUIR (LTG.)
CAROLINE O'CONNOR
VERLAGSLEITUNG
SIMON TAYLOR

MANAGEMENT & MARKETING
PETER FOUBISTER
JEREMY VAUGHAN
VICTORIA MARR
ANZEIGENDISPOSITION
JOHN CHAMBERS (LTG.)
TIM BULLEY
HERAUSGEBER
TONY SCHULP
REDAKTIONSADRESSE
F1 RACING MAGAZINE
38-42 HAMPTON RD.
TEDDINGTON
MIDDLESEX TW11 0JE
ENGLAND

ABONNEMENT-BESTELLUNG
SIEHE SEITE 98
VERTRIEB
SPECIAL-INTEREST
GMBH, WALDSTR. 70,
D-63128 DIETZENBACH
ISSN 4114105000
EAN 439411410500003
TEL.: 06074-82 350
REPROGRAPHIE
COLOUR SYSTEMS LTD.
DRUCK
TPL PRINTERS (UK)
LTD.

F1 RACING IST EINE ZEITSCHRIFT DER HAYMARKET MAGAZINES LIMITED.
REPRODUKTIONEN JEDLICHER ART SIND NUR MIT SCHRIFTLICHER GENEHMIGUNG DES VERLAGES GESTATTET. FÜR UNVERLANGT EINGESANDTE MANUSKRIPTE UND FOTOS WIRD KEINE HAFTUNG ÜBERNOMMEN. © HAYMARKET MAGAZINES 1996.

REDAKTION TEL. (0044) 181 943 5806

REDAKTION FAX (0044) 181 943 5022

ANZEIGENABTEILUNG TEL. (0044) 181 943 5078

Alles sehen. Alles hören.

Es gibt Momente im Leben, da will man nicht alleine sein. Mit Alpine haben Sie immer den idealen Partner: modernste Technik mit kessem Gesicht. Die leuchtend grünen Tasten sind Wegweiser zu purem Musikgenuß.

Die Zentraleinheit - Radio, CD-Spieler, verbunden mit einem 6fach-CD-Wechsler - bietet Ihnen ein sechsständiges exquisites Wunschkonzert. Das raffinierte, durchdachte Design betont den natürlichen und raumfüllenden Klang der Musik. EON, Verkehrsinformationen und alternative Frequenz: hohe Ansprüche erfüllt man nicht mit Allerweltslösungen.

Alpine ... der Spezialist für Car-HiFi mit Blick für Design.



CDA-7939R



CHA-S607

ALPINE
Car Audio and Navigation Systems



Im Rückspiegel

Gerhard Berger

Ein heikler Start ins 13. Jahr

ERST DREI TEST-UNFÄLLE MIT EINEM NERVÖSEN BENETTON, DANN EINE LUNGENENTZÜNDUNG

Noch wenige Wochen, und ich starte in meine 13. Formel 1-Saison. Obwohl bei meinen ersten Tests für Benetton nicht alles reibungslos lief, setze ich große Hoffnungen in dieses Jahr. Vielleicht verhilft mir Benetton 1996 zum besten Jahr meiner Karriere.

Ich sehe dem Saisonstart gelassener entgegen als in früheren Jahren. Das ist einer der Vorteile, wenn man älter wird. Als ich für McLaren fuhr, habe ich über den Winter total verbissen trainiert, ich dachte, nur so könne man wirklich schnell sein. Heute weiß ich, daß das bei mir nicht funktioniert. Ich bringe die beste Leistung, wenn ich entspannt und locker an die Sache rangehe. Ich will nicht sagen, daß Fitneß nicht wichtig wäre – aber sich im Kopf frei zu fühlen, zählt mindestens genauso viel. Für mich ist es wahrscheinlich noch wichtiger.

Ich hatte mich auf einen Winter mit Eishockey und Skifahren eingestellt. Das hält dich nicht nur fit, sondern schärft auch den Geist. Doch zwei Tage nach Weihnachten fühlte ich mich nicht gut, ich mußte ein Eishockey-Spiel abbrechen. Zuhause sagte mir dann der Arzt, ich hätte mir eine Lungenentzündung zugezogen.

Eine Woche lag ich im Krankenhaus, zwei Wochen mußte ich mit dem Training pausieren. Während ich diese Zeilen schreibe, absolviere ich gerade einen zehntägigen Trainingsaufenthalt in Salzburg. Viel Langlauf steht auf dem Programm, aber ich muß immer noch darauf achten, meinen Puls niedrig zu halten. Außerdem bin ich immer noch in Behandlung, um meine Lunge fit zu kriegen. Ende der 95er-Saison hatte ich eine Brustfellentzündung, doch mir fehlte die Zeit, das vernünftig auszukurieren. Wie auch immer: Für mich hat es momentan Priorität, in Melbourne wieder topfit zu sein.

Wer die Formel 1 schon lange genug verfolgt, erinnert sich daran, daß Benetton und ich gemeinsam unseren ersten Grand Prix gewannen. Das war in Mexiko 1986. Heute sind immer noch Leute im Team, mit denen ich damals zusammengearbeitet habe. Bei unseren Tests im Winter 95/96 war ich vom Team sehr beeindruckt, ganz besonders von Designer Ross Brawn und den Technikern. Ich möchte zwischen Benetton und Ferrari keine Vergleiche ziehen, beide haben eine ganz unterschiedliche Mentalität. Man könnte es so ausdrücken: Für einen Tag am Strand bin ich gerne in Italien. Aber um Formel 1 zu fahren, ziehe ich England vor.

Mit dem alten Auto hatte ich bei drei Tests drei Unfälle. Der B195 reagiert sehr nervös auf Bodenwellen, weil er in der Aerodynamik so sensibel ist. Ich habe Benetton bei diesem Problem einen Schritt nach vorn gebracht. Meine Vorgänger im Team wußten, daß irgendetwas nicht stimmte, aber keiner von beiden konnte genau sagen, was es war. Sie haben sich ständig auf die

Aufhängung fixiert. Aber ich war in der Vergangenheit schon mal in einer ähnlichen Situation, daher wußte ich, daß es sich um ein aerodynamisches Problem handelt.

Wir befestigten spezielle Sensoren am Auto – und als ich gleich darauf einen heftigen Abflug hatte, konnte man schwarz auf weiß ablesen, was mit dem Auto passiert war. Ich habe sehr viel Vertrauen in die Fähigkeiten des Teams, den neuen Benetton richtig hinzukriegen. Diese übermäßige Sensibilität des Benetton ist so ziemlich das einzige, was mich ein wenig nervös macht. Okay, mit genügend Test-Kilometer würde ich mich daran gewöhnen. Aber richtig schnell könnte ich mit einem Auto, das am Limit so heikel ist, nicht sein.

Was die Konkurrenz betrifft, kann man kaum etwas sagen,

bevor wir nicht alle beim Testen gesehen haben. Williams wird wieder stark sein – die wären sogar mit dem alten Auto noch konkurrenzfähig. Auch von Ferrari ist viel zu erwarten – aber nur, wenn sie zuverlässig werden.

Kommen wir auf die Politik zu sprechen. Es scheint, als habe FIA-Präsident Mosley kein Interesse, daß die Fahrer sich in einer Gewerkschaft vereinigen. Er bat uns nach den schlimmen Unfällen um Hilfe, und wir Fahrer haben einige Anregungen für neue Sicherheitsvorschriften gegeben. Jetzt erzählt er uns plötzlich, daß die Grand Prix Drivers' Association keinen offiziellen Status bei der FIA habe. Das ist also unser nächstes Ziel: Daß wir von der FIA offiziell anerkannt werden.

Vielleicht hat dieses Theater mit den neuen Superlizenzen zu tun. Wieder einmal wurde der Wortlaut komplett verändert – und wenn sich da nichts tut, dann könnte es noch vor dem Start der neuen Saison Ärger geben. Mosley möchte auch, daß die Fahrer in einem schriftlichen Test beweisen, wie genau sie das Reglement kennen. Mosley wird nicht mehr entdecken, als daß ich nicht schreiben kann, farbenblind und dazu Alkoholiker bin... Warum sonst wird man F1-Fahrer?

Ich kann nicht schreiben, ich bin farbenblind und Alkoholiker. Warum sonst wird man F1-Fahrer?



ILLUSTRATION: DAVID BROWNE



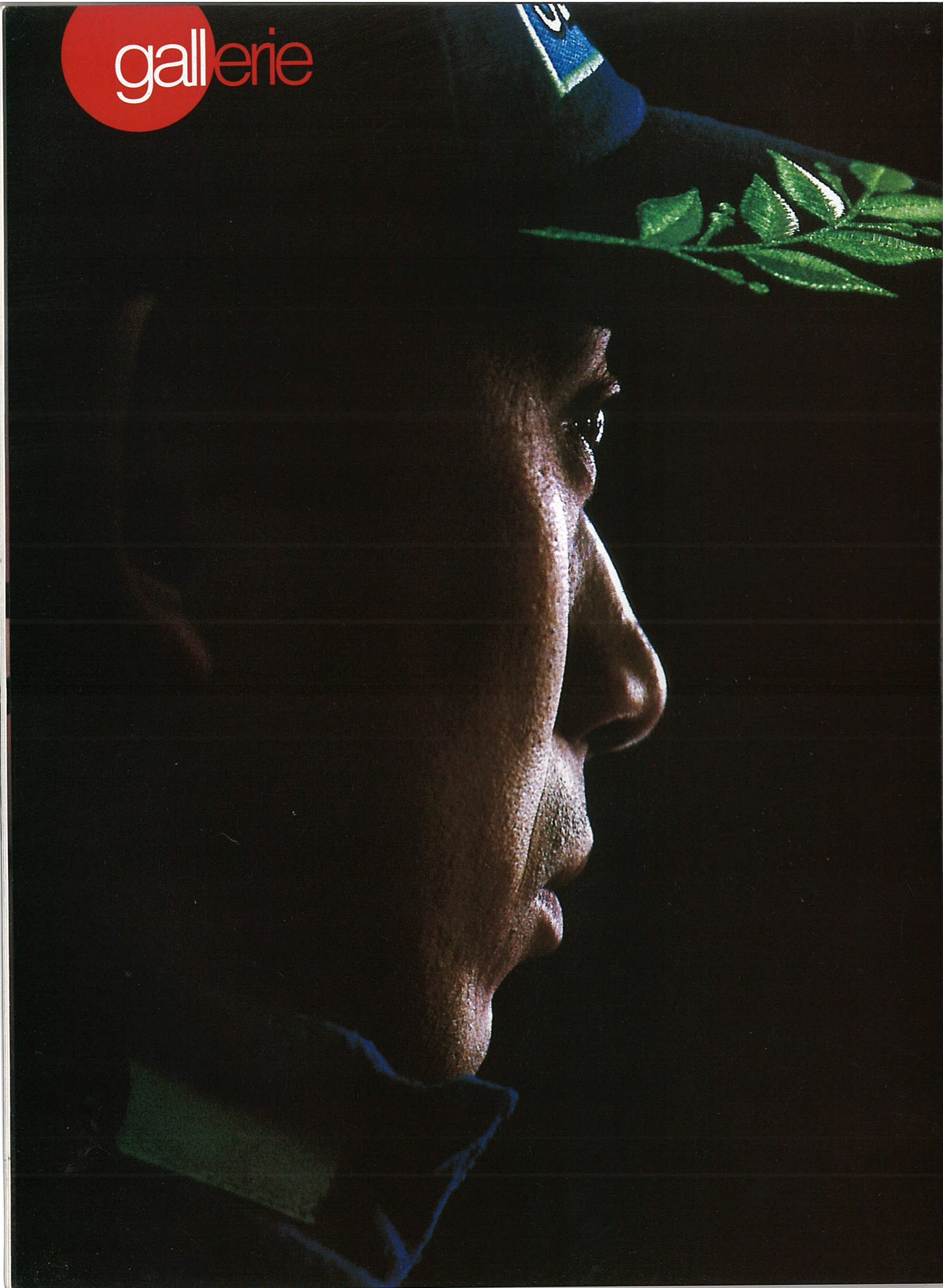
Viel Rauch um V10

Keiner im Grand Prix-Zirkus gönnte sich eine so kurze Winterpause wie Michael Schumacher. Der zweifache Weltmeister war Ende Dezember im portugiesischen Estoril am Testen und saß Anfang Januar, nun im französischen Paul Ricard, im Cockpit. Er fuhr mit dem 95er Chassis und dem nagelneuen Motor, Ferraris erstem V10. Wie das Foto zeigt, nicht immer mit zufriedenstellenden Ergebnissen. Offiziell läßt Ferrari verlauten, man rechne erst 1997 mit dem Titel. Schumachers Arbeitspensum läßt Zweifel aufkommen: Will auch er sich so lange gedulden?

Foto von Pascal Rondeau

Kamera: Canon EOS; Film: Fuji Velvia

Objektiv: 600mm; Belichtung: 1/500sec; Blende: 4,5

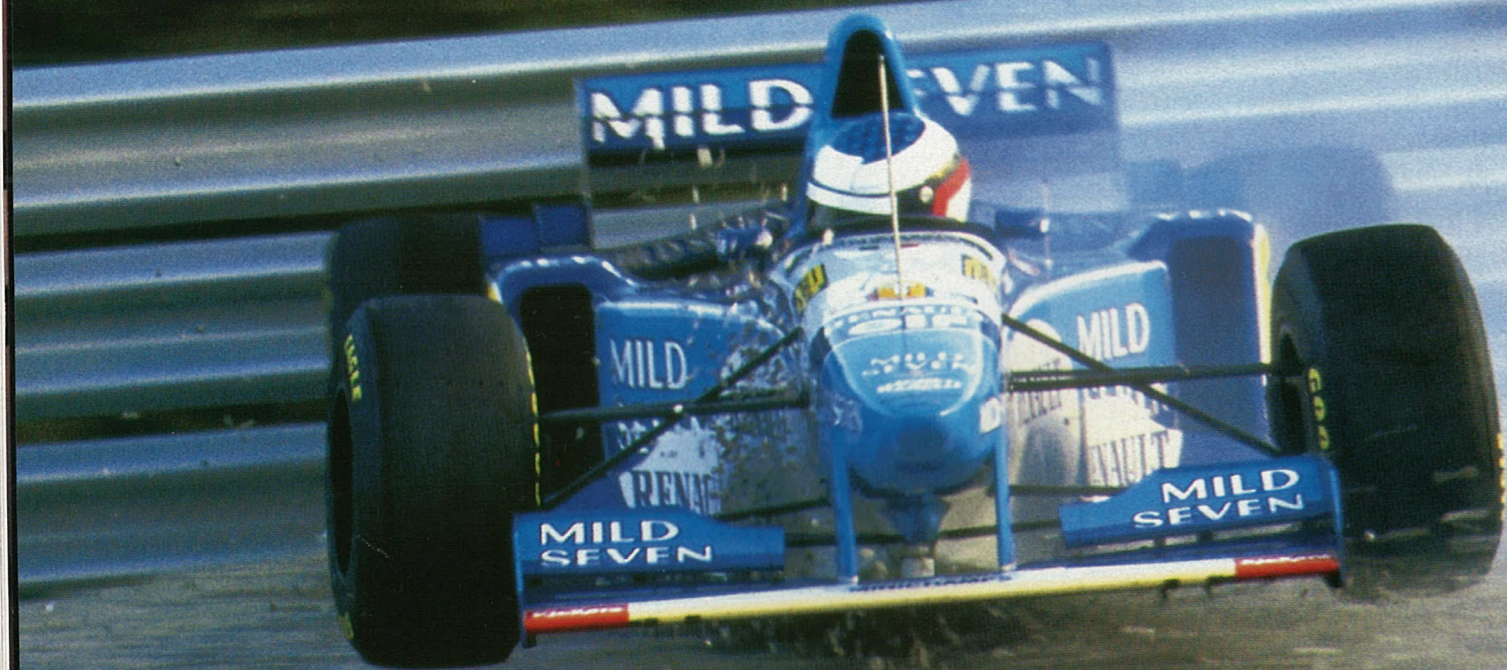


Wenn der Berg ruft...

Die meisten F1-Piloten verbringen den Winter auf Skipisten, Tyrrells Ukyo Katayama bezwang die japanischen Tamagawa-Gebirge. „Als ich startete, regnete es in Strömen. Laut Wettervorhersage sollte es besser werden – wurde es aber nicht. Nach dem Regen fing es an zu schneien. Ich wußte nicht, ob ich abwarten oder umkehren sollte. Als ich schließlich umkehrte, wurde es noch schlimmer: minus 25°, nichts, woran man sich festhalten konnte.“ Als nächstes möchte Katayama den K2 bezwingen.

Foto von Darren Heath

*Kamera: Canon EOS; Film: Fuji Velvia
Objektiv: 600mm; Belichtung: 1/125sec;
Blende: 4*



Wer bändigt das Siegerauto?

Schumacher hat damit letztes Jahr neun Grand Prix gewonnen – den beiden neuen Benetton-Piloten, Gerhard Berger und Jean Alesi, bereitete der Benetton 195 aber viel Kopfzerbrechen. Sie crashten während ihren Testfahrten mehrfach. Alesi, der eine Fahrzeugbeherrschung hat wie wenig andere, hüpfte hier bei 200 Sachen über die Curbs und landet Sekundenbruchteile später in der Leitplanke. Er kam mit einigen Kratzern davon.

Foto von Rainer Schlegelmilch

Kamera: Canon EOS; Film: Fujii Provia

Objektiv: 70-200mm; Belichtung: 1/250sec; Blende: 2,8

Entzugerscheinungen

EINEN MONAT VOR MELBOURNE: DAS LANGE WARTEN AUF DEN F1-SAISONSTART

An einem dieser milden, südaustralischen Sonntagabende unternahm ich einen kleinen Spaziergang am Stadtrand von Adelaide. Ich lief die Wakefield Road runter, bog rechts in die East Terrace, dann links in die Flinders Street.

Noch vor vier Stunden wurde hier, auf diesem Asphalt unter meinen Füßen, der letzte Grand Prix einer langen Saison ausgefahren.

Jetzt war das Brüllen der F1-Motoren verstummt, stattdessen wehte ein dumpfer Sound vom Rymill Park herüber, wo gerade Bon Jovi abrockten. Schwarze Kratzer auf den Randsteinen legten ein stummes Zeugnis über die Schlachten des Nachmittags ab. Die Straße war mit Gummifetzen übersät, hier und da lag eine Scherbe Karbonfieber. Das waren die einzigen Spuren, die an sie erinnerte: die Männer und Maschinen, die die Formel 1 bedeuten.

Siebzehn Grand Prix auf fünf Kontinenten, verpackt in 33 atemlose Wochen – hier und heute ging alles zu Ende. All die Fragen, mit denen wir im vergangenen März nach Brasilien kamen, bedurften nicht länger einer Antwort. Was hat sich nicht alles ereignet rund um diese siebzehn Rennen: Geschichten von Siegen und Ruhm, von Mut und Können, Geschichten von Fehlern und Schmerzen, Frust und Streit. Einige der Geschichten machten Schlagzeilen, andere werden nie erzählt werden.

In Gedanken gehe ich nochmals die vergangenen acht Monate durch. Da war Schumachers Gruß mit der geballten Faust nach seinem Sieg in Aida, mit dem er sich zum zweiten Mal zum Weltmeister machte. Da war Hills verkniffenes Gesicht, als er nach den Unfällen in Silverstone und Monza der Presse gegenübertrat. Und sein ironischer, aber würdevoller Applaus für Schumacher in der Auslaufrunde am

Nürburgring. Da war der weinende, von Gefühlen übermannte Alesi bei seiner letzten Runde in Montreal. Und ein Johnny Herbert, betäubt vom Jubel seiner Landsleute in Silverstone. Ich denke an Mark Blundell, der sich nach seinem Suzuka-Unfall erbrach. Und natürlich denke ich an Mika Häkkinen, der am Ende nur 800 Meter von der Flinders Street entfernt schwerverletzt im Krankenhaus lag.

Einen Tag später, in der Abflughalle des kleinen Flughafens von Adelaide:

Wie ein gewöhnliches Ehepaar, das nach einer Pauschalreise zurück ins heimatische Deutschland fliegt, stehen Herr und Frau Schumacher beim Einchecken in der Warteschlange. Auch Damon Hill ist da – jetzt nicht mehr der strahlende Renn-Sieger, sondern ein ganz normaler Typ in Jeans und Pullover, der sich auf *Apollo 13* im Bordkino freut.

Seit diesen Tagen in Adelaide hat man die Rennfahrer schon mehrmals wiedergesehen. Bei Presse-

veranstaltungen, Preisverleihungen und TV-Auftritten. Schon haben wir uns daran gewöhnt, Schumachers Helm in einem Ferrari zu sehen, den von Berger in einem Benetton und Coulthards in einem McLaren. Aber noch fehlen die Geschichten, die Anekdoten dazu. Eben das, was ich anfangs erwähnte.

Unlängst, bei einem Mittagessen mit Frank Williams, erschien dieser genauso hungrig darauf, Neuigkeiten von uns zu hören, wie wir von ihm. Doch es gab nicht viel zu erzählen. So beschränkten wir uns auf so wichtige Fragen, wie die Qualität des Essens in Nigel Mansells Golfclub und auf Wetten: Wann wird Stewart Grand Prix sein erstes Rennen gewinnen?

Doch es wird nicht mehr lange so weitergehen, dann werden unsere Entzugerscheinungen vorüber sein, dann wird unserer Sucht nach News und GP-Action dank einer neuen Spritze ein

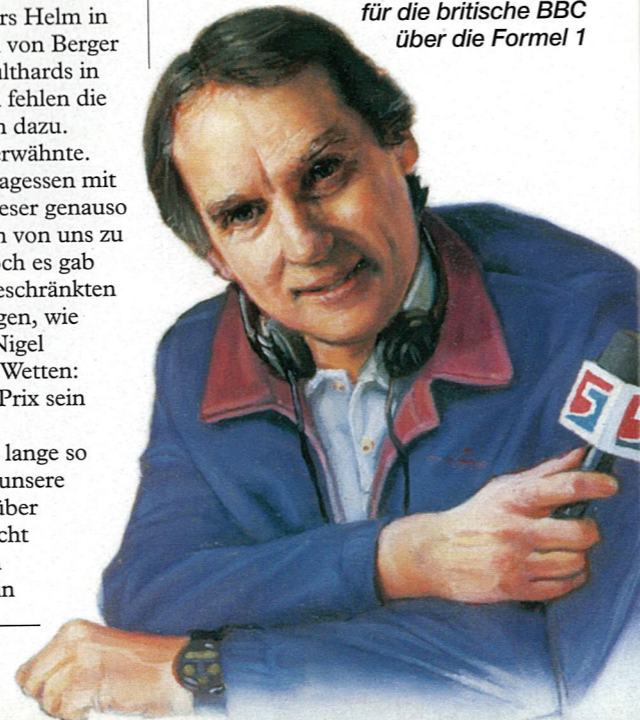
Ende bereitet: In einem Monat steht der Adelaide-GP vor der Tür.

Wie kommt Schumacher mit Ferrari klar? Und wie Ferrari mit Schumacher? Halbgott Schumacher sagt, er konzentrierte sich jetzt schon voll und ganz auf 1997, er mache sich keinerlei Hoffnungen, den Titel bereits 1996 zu gewinnen. „Totaler Quatsch“, meint Frank dazu. „Das kann er seiner Oma erzählen.“

Nach zwei Beinahe-Titeln könnte 1996 die Chance für Hill sein. „Er hat das Zeug zum Champion“, glaubt Frank Williams. Williams über Villeneuve: „Er ist schnell, er ist stark, er ist vernünftig und ehrlich. Zu glauben, daß ein talentierter Newcomer gleich Weltmeister wird, geht aber zu weit. Aber ich wäre überrascht, würde er keine Rennen gewinnen.“

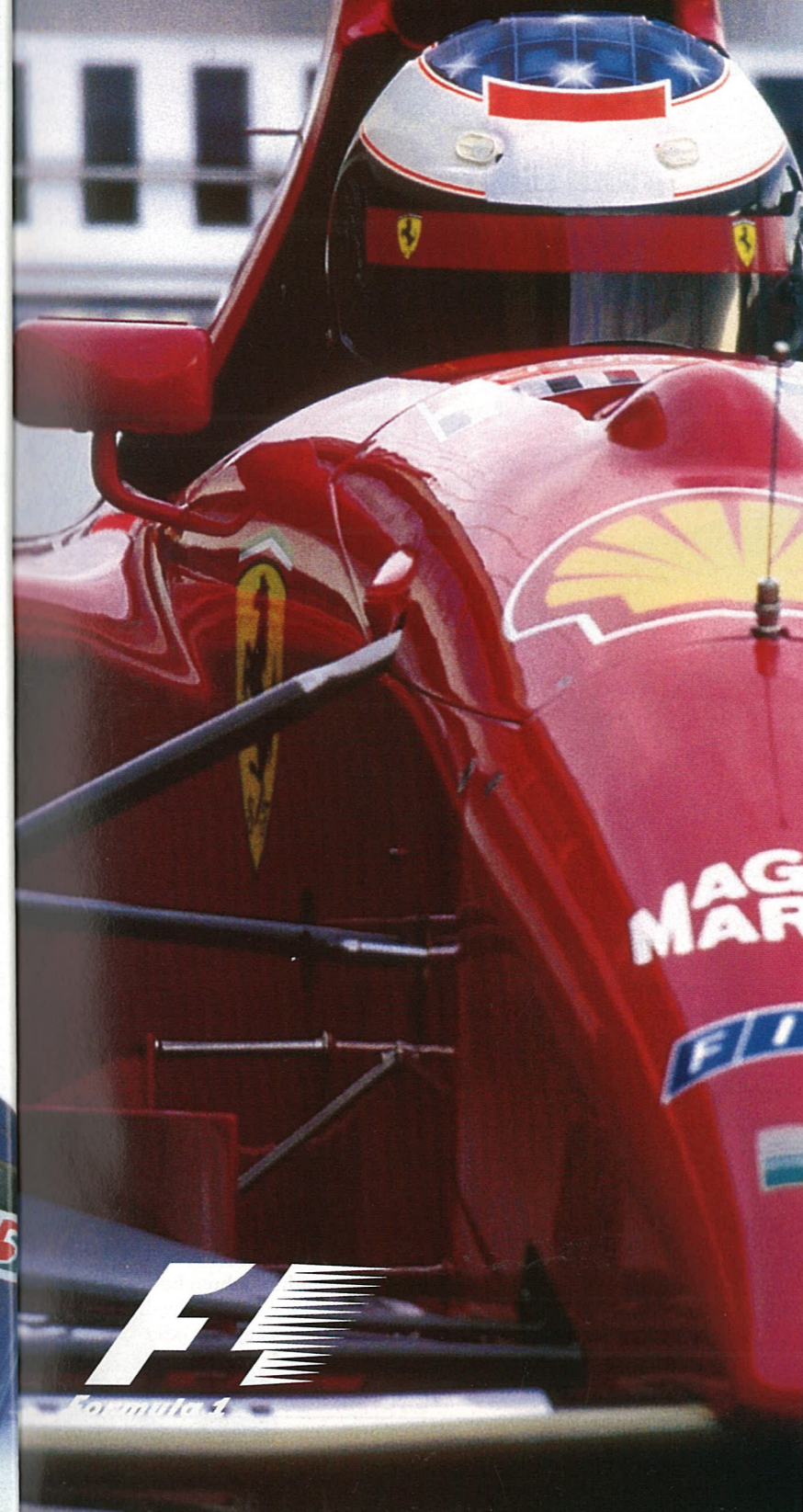
Am Donnerstagmorgen, 7. März, kehrt der GP-Zirkus auf die Straße zurück, dann wird die Luft am Albert Park in Melbourne vom Brüllen der F1-Motoren zerrissen. Dann werden sich meine Nackenhaare aufstellen und mein Herzschlag wird für eine Sekunde aussetzen. Dann hat diese Ruhe, die an jenem Novemberabend über Adelaide niederging, endlich ein Ende.


Radio-Kommentator
Simon Taylor berichtet
für die britische BBC
über die Formel 1



Grand Prix

Programmhefte



 Sie haben die Möglichkeit, das offizielle Programmheft für den Grand Prix auf dem Nürburgring vorab zu erhalten, wenn Sie **JETZT** bei uns bestellen!

Darüber hinaus können wir Ihnen die offiziellen Programmhefte für die folgenden '96er Grand Prix schicken:

-  San Marino
-  Spanien
-  Frankreich
-  Deutschland
-  Belgien
-  Portugal

Jedes Heft kostet DM 19 (einschließlich Porto und Verpackung).

Bitte schicken Sie den Coupon an: Official GP Programmes, PO Box 219, Woking, Surrey GU21 1ZW, England.

Bitte schicken Sie mir Programmhefte von folgenden Grand Prix 1996:

- | | |
|---|---------------|
| <input type="checkbox"/> Europa-GP | Anzahl: |
| <input type="checkbox"/> San Marino-GP | Anzahl: |
| <input type="checkbox"/> Spanien-GP | Anzahl: |
| <input type="checkbox"/> Frankreich-GP | Anzahl: |
| <input type="checkbox"/> Deutschland-GP | Anzahl: |
| <input type="checkbox"/> Belgien-GP | Anzahl: |
| <input type="checkbox"/> Portugal-GP | Anzahl: |

Ich lege einen Scheck im Wert von DM bei, der auf den Namen Haymarket Magazines Ltd ausgestellt ist.

ODER:
Belasten Sie bitte meine Kreditkarte
 VISA Mastercard American Express

gültig bis/...../.....
Kartenummer:
Name:
Adresse:
.....
.....
Unterschrift:

pit-stop

SO NAH DRAN, DASS MAN OHRENSTÖPSEL BRAUCHT

Explosiver Cocktail

Das harte Los, neben Schumacher die Nr. 2 zu sein – Eddie Irvine kann bereits ein Lied davon singen. Bei den Paul Ricard-Tests sollte vor allem der Ire im Auto sitzen. Sechs Tage dauerten die Testfahrten – am fünften Tag durfte Irvine einsteigen. Bis dahin fuhr Schumacher...

Ferraris neuer Cocktail (Schumacher/Irvine/V10-Motor) ist explosiv. Doch hoffentlich geht der Schuß nicht nach hinten los. Da ist zunächst die Frage, wie zuverlässig Ferraris erster V10-Motor funktionieren wird. Und: Wie kommen Schumacher und Irvine miteinander klar? Außerdem gab es bereits Verzögerungen: Das neue Chassis sollte Mitte Januar vorgestellt werden – der Termin mußte aber um einen Monat verschoben werden.

Die Wahl von Irvine als Schumachers Teamkollege überraschte zunächst. Aber es wurde kurz später klar, daß Ferrari keine große Auswahl hatte. Mit Schumacher in einem Team zu fahren, ist für F1-Fahrer wenig verlockend. Folglich waren nur wenige greifbar, die einerseits schnell genug waren und andererseits die Rolle des Untergebenen akzeptieren wollten. Rubens Barichello bot seine Dienste an, gegebenenfalls sogar ohne Bezahlung, aber Ferrari wollte Irvine – das kostete ca. sieben Millionen Mark, nur um ihn aus seinem Jordan-Vertrag zu kaufen.

Wenn Schumacher mit seiner Riesengage und dem Nr.1-Status (fast einmalig in der Ferrari-Geschichte) auch derzeit noch alle Asse



in der Hand hält, so könnte Irvine doch den Joker spielen.

„Niemand kann Eddie aus der Ruhe bringen, Schumacher wird das sicher merkwürdig finden“, sagt Irvines

Schumacher und das Zähneputzen

Michael Schumachers 5-Millionen-Mark-Vertrag mit Nike (Sportbekleidung) hat sein Jahressalär 1996 auf ca. 60 Millionen Mark geschraubt. Das macht ihn vermutlich zum drittbestverdienenden Sportler der Welt – hinter Mike Tyson und Basketballer Michael Jordan. An einem Tag verdient Schumi demnach 156.000 Mark.

156.000 Mark Tagesverdienst: Wohin mit der ganzen Knete, Michael?

Oder, anders ausgedrückt: In der Zeit, in der sich unsereiner die Zähne putzt, wird Schumi um 326 Mark reicher.

bisheriger Boß Eddie Jordan, der schon mit Benetton-Chef Briatore Wetten abgeschlossen hat, daß sich Eddie 1996 mindestens vier Mal vor Schumi qualifizieren wird.

Auch Damon Hill sagt Ärger voraus: „Irvine hat außerhalb des Autos und auch darin eine merkwürdige Art an sich. Aber Michael ist sehr herrschsüchtig. Ich schätze, da wird es Reibereien kommen.“

Doch Ferrari steht unter Druck: In den vergangenen fünf Jahren holte man nur zwei Siege. Eine Bilanz, die die meisten Pferde – springende oder sonstwelche – geradewegs der Hundefutter-Industrie zuführt.

SOFT-ROCKER CHRIS REA: FILM ÜBER GRAF BERGHE VON TRIPS

Wolfgang Graf Berghe von Trips, deutscher Beinahe-Weltmeister 1961 und in Monza tödlich verunglückt, ist der Held eines Spielfilms, den Softrocker Chris Rea derzeit produziert. *La Passione* beschreibt die Faszination eines Jungen für Ferrari und von Trips. Rea: „Selbst wenn der Film nichts geworden wäre – allein die Möglichkeit, in einem Haifischmaul-Ferrari zu sitzen, war den Aufwand wert.“



FIA-Fahrertest: Sehr fraglich...

Ab 1997 wird von allen Formel 1-Fahrern ein schriftlicher Test über die Sicherheitsregeln verlangt. Unser V-Mann in Paris konnte einige Musterfragen der geplanten Prüfungsbögen ausspionieren:

Man zeigt dir die schwarze Flagge mit deiner Startnummer. Was tun?

- a) Ich fahre sofort an die Box
- b) Ich halte an, steige aus dem Auto, stampfe mit den Füßen und werfe angewidert meine Handschuhe fort
- c) Ich bleibe auf der Strecke, während mein Team versucht, die Offiziellen umzustimmen.

Startaufstellung, die Ampel springt auf grün, doch die Streckenposten an der Startlinie schwingen gelbe Flaggen. Das bedeutet:

- a) Mitglieder des Forti-Fanclubs haben die Strecke besetzt
- b) Ohne Bedeutung. Ich gebe Gas und ab geht's
- c) Eines der Autos in der Startaufstellung hat einen Defekt.

Du bist in den Boxen an deinem Team vorbeigefahren. Was tun?

- a) Rückwärtsgang einlegen und zurück
- b) Ich fahre in die nächste freie Box, lasse dort nachtanken und Reifen wechseln und erkläre, mein Team werde die Kosten nach Rennende erstatten
- c) Ich gestikuliere mit den Armen, bis mein Team mich zurückschiebt.

Bei einem Regenrennen ist dein Licht ausgefallen. Und jetzt?

- a) Ich gebe auf
- b) Ich fahre zum Glühbirnenwechsel in die Box
- c) Ich kümmere mich nicht darum und brause weiter.

Glückwunsch, du hast deinen ersten Grand Prix gewonnen. Wie verhältst du dich?

- a) Ich betrinke mich mit meinem Team in der Box
- b) Ich verdrücke mich heimlich, um diesen Augenblick allein zu genießen
- c) Ich bereite mich auf eine zweieinhalbstündige Pressekonferenz vor.

Die Streckenposten zeigen dir die blaue Flagge. Das bedeutet:

- a) Mach Platz, jemand will überholen
- b) Mach Dich so breit wie nur möglich, jemand will überholen
- c) Ein Ligier liegt unter den ersten drei.

SCHWARZE FLAGGE

Williams und der Fall Senna

Man sollte Frank Williams und seinen Leuten in diesen Tagen wirklich alles Gute wünschen. Kurz nachdem Details des Untersuchungsberichtes über den Senna-Unfall publik wurden, verkündete die italienische Sportzeitung *La Gazzetta Dello Sport* bereits, Teamchef Frank Williams und sein Technischer Direktor Patrick Head würden des Totschlages angeklagt, die Untersuchungskommission sei zu dem Urteil gekommen, daß eine stümperhaft ausgeführte Korrektur der Lenksäule die Unfallursache sei.

Das sind keine neuen Fakten, trotzdem wurde die Williams-Telefonzentrale binnen Minuten von Anrufen überflutet. Unterdessen dementierte der leitende Ermittler Maurizio Passarini, daß eine Anklageerhebung bevorstünde. Darüber sei derzeit noch keine Entscheidung gefallen, ließ Passarini verlauten.

Die Welt-Motorsportbehörde FIA hält sich aus der ganzen Angelegenheit heraus, sie überläßt den Fall der italienischen Justiz. Ich könnte wetten, daß hinter den Kulissen schon

Bestrebungen im Gange sind, es erst gar nicht zu einer Anklage kommen zu lassen. Oder, falls doch, daß es keine ernsthaften Konsequenzen für die Betroffenen hat. Sogar wenn Williams-Teammitglieder verurteilt würden: Ich glaube nicht im geringsten, daß die Gefahr einer ernsthaften Bestrafung besteht. Ein italienischer Richter hält eine zweijährige Freiheitsstrafe auf Bewährung für wahrscheinlich.

Eine größere Gefahr droht Williams, sollte die Senna-Familie Anklage erheben. Auch wenn ein solches Prozedere nicht gerade stilvoll wäre. Blicken wir zurück. Jochen Rindt starb 1970 während des Abschlußtrainings in Monza. Eine gebrochene Bremswelle wurde als Unfallursache vermutet, Lotus-Boß Colin Chapman bekam eine Anklage wegen Totschlages. Im Jahr darauf trat Lotus beim italienischen Grand Prix zwar an, Colin Chapman aber blieb zuhause. Der Fall kam nie vor

Gericht, die Anklage wurde fallengelassen. Was Williams mehr zu Denken gibt: Mark Donohues Witwe gewann eine Klage gegen Goodyear, nachdem ihr Mann wegen eines Reifenschadens beim Zeltweg-GP 1975 starb.

Sollte es für Frank Williams ernst werden – er hätte Argumente. Wer verlangte nach der Modifizierung der Lenksäule? Senna. Wurde er nicht gewarnt, daß dies an der Strecke nicht so sorgfältig gemacht werden könne wie in der heimischen Werkstatt? Sagte nicht Senna, das sei ihm egal? Ein Verfahren gegen Williams bringt uns Senna nicht wieder zurück. Wäre es stattdessen nicht produktiver, sich auf die Frage zu konzentrieren, weshalb Senna den Aufprall nicht überlebte?

Tony Dodgins



Irvine, Schumacher: Mehr gegen- als miteinander?

Unten: Ein Bild mit Seltenheitswert: Irvine bei Testfahrt im Ferrari

Der mit der Brille ist Bernie Ecclestone, das andere die Tochter von Sauber-Teammanager Max Welti. Nun kann die Kleine bereits das Wort „Dollar“ buchstabieren.



DER ROTE ADMIRAL UND DIE FORMEL 1-RAKETEN

Die Anrede für den neuen permanenten Rennleiter der Formel 1? „Herr Admiral“ wäre angebracht, dabei aber strammstehen! Als ehemaliger Kommandant der britischen U-Boot-Flotte ist Roger Lane-Nott solcherlei Formalitäten gewöhnt. Bisher war der U-Boot-Krieger dafür verantwortlich, daß keine Atomraketen versehentlich davonfliegen. Inwieweit ihn das für einen Formel 1-Job befähigt, bleibt offen.

Hill & Williams: 1996 endlich zum Titel?

Fehlerquote muß runter

Teamchef Frank Williams ist überzeugt davon, daß Damon Hill dieses Jahr das Zeug zum Weltmeister hat. Sein großer Vorteil: Hill hat als einziger Spitzenpilot nicht das Team gewechselt.

Allerdings müssen Hill und Williams die Fehler vermeiden, die 1995 den Titel kosteten. Williams gibt zu, daß mit acht technischen Defekten seine Autos 1995 nicht gerade zuverlässig waren, und daß auch die Williams-Boxenstopps regelmäßig länger ausfielen, als die bei Benetton. Aber Williams betont auch, daß Hill sein Auto beim Boxenstopp nicht immer akkurat zum Stehen gebracht habe.

„Wir wissen, daß Michael Schumacher sein Auto fast auf den Zentimeter genau einparkt, während Damon manchmal einen halben Meter zu weit vorne stand“, sagt Patrick Head, Technischer Direktor bei Williams.

Die unbekannte Größe bei Williams ist Jacques Villeneuve. Der Franko-Kanadier, Sohn der 1982 tödlich verunglückten Ferrari-Legende Gilles Villeneuve, gewann im vergangenen Jahr die 500 Meilen von Indianapolis sowie die US-IndyCar-Serie. Bei seinen ersten F1-Tests hinterließ der 24-jährige einen sehr guten Eindruck. „Es wäre übertrieben zu erwarten, daß er gleich in seinem ersten Jahr Weltmeister wird“, äußerte sich Frank



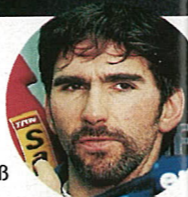
Williams über seinen Neuzugang, „aber ich glaube, daß er einige Rennen gewinnen wird. Villeneuve ist nicht so verwegen wie sein Vater. Falls Schumacher aber glaubt, er könne Villeneuve auf der Strecke einschüchtern, so liegt er falsch. Jacques hat einen angenehmen Sinn für Humor, aber er kann auch knochenhart sein.“

DER BART IST AB

Andere wechseln in der Winterpause das Team, Damon Hill seinen Look: Er ließ sich einen Bart wachsen.

Bärte und Formel 1 harmonieren nicht. Seit der ersten F1-WM 1950 gab es nur zwei Siege für ein behaartes Kinn: 1976 für John Watson in Österreich, 1959 für Jo Bonnier und seine akkuraten Borsten in Holland.

Der Fluch der GP-Bärte reicht zurück ins Jahr 1913, als der äußerst struppig behaarte und heldenhafte Rennfahrer Camille Jenatton bei einer Wildschweinjagd versehentlich erschossen wurde. Hill muß davon Wind bekommen haben: Bei ihm ist der Bart inzwischen ab.



Damons Drei-Wochen-Gewächs, Watsons Antarktis-Look und Bonniers Borsten

Letzter Halt für Spätbremser?

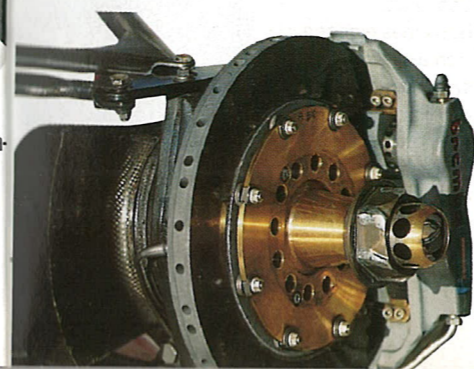
Daß die meisten Überholmanöver der vergangenen Saison sich entweder in den Boxen abspielten oder im Kiesbett endeten, hat die FIA dazu veranlaßt, ein Verbot der Kohlefaser-Bremsen zu diskutieren.

Ob Stahlbremsen den Bremsweg verlängern und damit das Überholen erleichtern, ist allerdings umstritten. Williams hat bei Testfahrten herausgefunden, daß der Unterschied zwischen Kohlefaser- und Metallbremsen minimal ist.

„Stahlbremsen würden das Problem nicht unbedingt lösen“, meint auch FIA-Präsident Max Mosley. „Man müßte viel Geld in die Entwicklung dieser neuern Stahlbremsen stecken. Vielleicht wäre eine Einheitsbremse, die dann für alle Teams vorgeschrieben ist, eine Lösung. Natürlich haben wir mit den Teams gesprochen, schließlich ist es deren Geld. Fest steht: Auch wir von der FIA würden gerne längere Bremswege sehen.“

Da stimmen wir ihm gerne zu. Übrigens geben Spitzenteams mittlerweile pro Saison bis zu 1,7 Millionen Mark nur für die Bremsen-Entwicklung aus. Mosley: „Da kann man sich ja gleich neben den Papierwolf setzen und 100-Mark-Scheine reinstecken.“

SIEHE AUCH STORY „ZWEI SIND EINER ZUVIEL“, SEITE 74 ➤



Die 107prozentige Ausnahme

O obwohl die Meldeliste mit 22 eingeschriebenen Autos schon die kleinste seit den frühen 70er Jahren ist, scheint die FIA damit noch nicht zufrieden zu sein. Sie hat eine neue Regel eingeführt, welche die Felder weiter beschneiden soll.

Beträgt die Qualifying-Zeit eines Fahrers mehr als 107 Prozent der Zeit des Trainingsschnellsten, so darf er nicht am Rennen teilnehmen. Alles klar? Nicht ganz! Denn im Kleingedruckten des FIA-Regelbuchs gibt es eine Ausnahme-Klausel: „...es sei denn, durch die Renn-Kommissare akzeptierte, außergewöhnliche Umstände liegen vor.“

Was sind aber „außergewöhnliche Umstände“? Wenn es Michael Schumacher nicht gelingt, sich in Hockenheim zu qualifizieren? Oder Damon Hill in Silverstone? Oder vielleicht Pedro Lamy in Portugal?



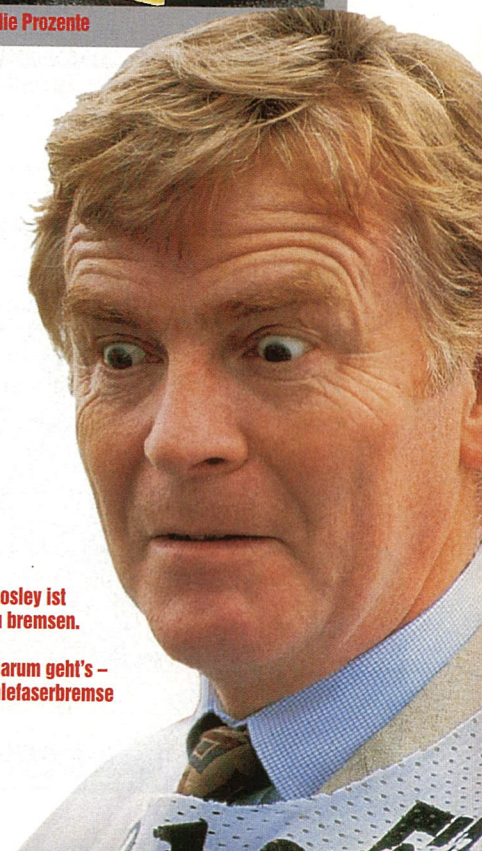
Monte Carlo (Forti): Kampf gegen die Prozepte

Williams über Villeneuve: „Er kann knochenhart sein“



Max Mosley ist nicht zu bremsen.

Links: Darum geht's - eine Kohlefaserbremse



So ein Amphitheater: Der neue Benetton B196

Die meisten neuen Formel 1-Autos werden in der heimischen Fabrik vorgestellt, in öden Hotel-Foyers oder, frisch aus dem Transporter, in irgendeinem winterlich verschneiten Fahrerlager.

Für die Präsentation des Benetton B196 ließ man sich etwas anderes einfallen: Den neuen Benetton durften die geladenen Gäste in einem 2000 Jahre alten Amphitheater auf Sizilien bestaunen – vor der Kulisse des Vulkans Ätna. Zur Einstimmung führen Gerhard Berger und Jean Alesi die Vorjahres-Autos durch kreischende Menschenmengen die Hauptstraße hinunter – ins Amphitheater kamen sie aber mit einer Pferdekutsche.

In seiner Rede verkündete Flavio Briatore, Benetton sei ab sofort bei der FIA als italienisches Team eingetragen. Darum habe man Sizilien zur Vorstellung des neuen Autos gewählt, „und weil

wir der Meinung sind, daß das unseren Wurzeln näher ist“.

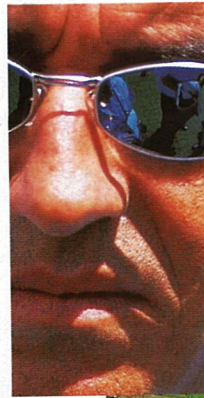
Des weiteren stellte der Mann mit der Silberlocke klar: „Der letztjährige Titel wurde von Schumacher und uns gewonnen.“

Aber nicht vergessen, lieber Flavio: Von Benettons 26 Grand Prix-Siegen während der vergangenen zehn Jahre stammen insgesamt siebzehn von Michael Schumacher aus den Jahren '94 und '95.

Der Benetton B196 verfügt im übrigen über ein längs eingebautes Sieben-Gang-Getriebe.

Links: Flavio Briatore läßt Benetton jetzt unter italienischer Flagge laufen, die Fabrik bleibt aber in England

Unten: Der neue B196 und das alte Theater

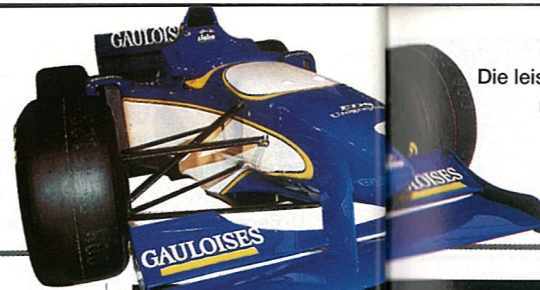


Rennauto, guter Zustand, zu verkaufen...

Das '96er F1-Startfeld ist mit 22 Autos das kleinste seit zwanzig Jahren. Benetton-Chef Flavio Briatore plädiert daher auf die Wiederzulassung von Kundenautos. Einsteiger-Teams, die nicht genug Geld für die Konstruktion eines eigenen Chassis haben, sollte mit einem Vorjahres-Auto von Williams oder Benetton der Sprung in die Formel 1 ermöglicht werden.

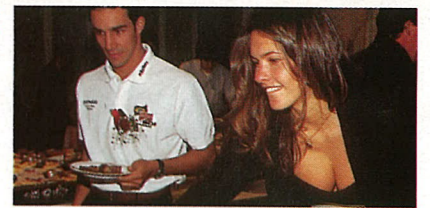
Bis in die späten '70er waren Kundenfahrzeuge üblich. Mit dem Auftreten der großen Motorenhersteller in die Formel 1 kamen sie aber aus der Mode. Außerdem gibt es in den aktuellen GP-Regularien die Vorschrift, daß jedes Team sein eigenes Chassis bauen muß. Arrows-Boß Jack Oliver glaubt, daß der von Briatore vorgeschlagene Einstieg kaum preiswerter ausfallen würde als der Bau eines eigenen Autos. Ken Tyrrell, der 1970 mit March als letzter ein Kundenauto siegreich einsetzte, meint, ein '95er Benetton nütze einem Privatier nicht viel, wenn er keinen Werksmotoren-Deal hat. Das Tempo, in dem die technischen Regeln derzeit geändert werden, macht Vorjahres-Chassis ohnehin wertlos.

Da war der Kunde noch König: James Hunt fuhr 1973 einen von Lord Hesketh eingesetzten March 731 auf den achten WM-Rang



PEDRO DINIZ: VIEL KNETE UND EIN STARKES GIRLIE

Die leisesten Töne vor der Saison 1996 kommen von Ligier. Wen wundert's: Über den Winter machten sich einige Sponsoren aus dem Staub, dreißig Angestellte mußten entlassen werden. Zum Glück gibt's Neuzugang Pedro Diniz. Dessen Papa besitzt eine große brasilianische Supermarkt-Kette, da spendieren Geschäftspartner (allen voran die italienische Großmolkerei Parmalat) gerne 11 Mio Mark Sponsorgeld. Viel wichtiger aber: Diniz' Freundin. Selbst Eddie Irvine stellte unlängst fest: „Die ist geil, Mann.“



PITLANE HERO

DAVID BROWN

Alter: 36

Nationalität: Englisch

Team: McLaren-Mercedes

Berufsbezeichnung: Renn-Ingenieur

Was ist seine Aufgabe?

Bis Ende 1995 war er der Verbindungsmann zwischen Damon Hill und Williams, dieses Jahr betreut er David Coulthard bei McLaren. Seine Aufgabe ist es, sich anzuhören, was der Pilot über das Fahrverhalten seines Autos sagt, nutzt dann seine Erfahrung, um das Auto besser abzustimmen.

Warum verlieb er Williams?

Der Umstand, daß McLaren sein Gehalt fast verdreifachte und ihm einen nagelneuen Mercedes Benz vor die Tür stellte, hatte möglicherweise mit der Entscheidung zu tun.

Ein außergewöhnlicher Wechsel also?

Ja, sowohl in finanzieller als auch emotionaler Hinsicht. Der Williams-Belegschaft wird enorme Loyalität nachgesagt, Brown war vierzehn Jahre lang dabei.

Sieht man ihn bei Williams jetzt als Verräter?

Eigentlich nicht. Vierzehn Jahre beim gleichen Team sind schließlich eine lange Zeit. Außerdem wurde Brown erst kürzlich Vater und muß an seine Familie denken. Er ist einer der Besten seiner Branche und konnte dieses Angebot einfach nicht ausschlagen.

Also ist er heiß umworben?

Aber sicher! Er führte Nigel Mansell 1992 und Alain Prost 1993 zu Weltmeister-Titeln und hat auch – leider zu kurz – mit Senna zusammengearbeitet.

Also ist sein Wechsel ein Verlust für Damon Hill?

Allerdings! Nach Sennas Tod arbeitete Brown kurz mit Coulthard, bevor Hill ihn für sich beanspruchte. Angeblich war Coulthard von der kurzen Zusammenarbeit mit Brown so begeistert, daß IMG, seine Management-Agentur, mithilfe, den Wechsel zu McLaren über die Bühne zu bringen.

Und wie kommt Brown menschlich rüber?

Die Fahrer singen wahre Lobeshymnen auf ihn. Er war Mansells Renn-Ingenieur 1987/88. Als Mansell nach zwei Ferrari-Jahren zu Williams zurückkehrte, bestand er auf Brown als Ingenieur. Außenstehenden mag der Mann abweisend vorkommen. Er ist eben nicht der Typ, mit dem man jederzeit nett plaudern kann.



Was diese Herrschaften mit Formel 1 zu tun haben? Fragen Sie Peter Sauber. Der führte seinen neuen Sauber C15 im Rahmen des Musicals Space Dream vor. Das Spektakel, an dessen Ende das neue Auto enthüllt wurde, stellte selbst die Benetton-Präsentation auf Sizilien in den Schatten.



KLARTEXT HEINZ-HARALD FRENTZEN SAUBER

Was hast du über den Winter getrieben?
Auf den Malediven habe ich meine Sporttaucher-Lizenz gemacht.

Was ist das Schlimmste an deinem Job?
Das Reisen. Am Anfang ist es noch interessant, du lernst neue Orte kennen. Aber mittlerweile war ich zehn Mal in Estoril, immer im gleichen Hotel.

Wann fuhrst du erstmals selbst Auto?
Mit sechs Jahren saß ich auf Papas Knien und lenkte seinen Mercedes.

Was magst du am wenigsten beim Fahren im normalen Straßenverkehr?
Jemand zu treffen, der betrunken fährt.

Was für Autos besitzt du?
Einen Ford Probe, einen Escort Cosworth.

Welchen Beruf hättest du gerne, wenn du kein Rennfahrer geworden wärst?
Ingenieur. Aber wahrscheinlich wäre ich Bestattungs-Unternehmer wie mein Vater.

Das komischste, was dir je passiert ist?
Als mir ein Leichenwagen außer Kontrolle geriet. Ich war aus dem Auto gestürzt und es fuhr ohne mich weiter, quer über mehrere Gräber, die wir später reparieren mußten.

Was für Musik magst du?
Simple Minds, U2 und Prince.

Welchen Film hast du als letztes gesehen?
Im Bordkino *Neun Monate* mit Hugh Grant. Davor, es ist schon ein Jahr her, *Forrest Gump*. Ein toller Film.



Saubers neuer C15 – und der Mann aus dem Knast

Bei der Präsentation des neuen Sauber C15 und der Piloten Heinz-Harald Frentzen (alt) und Johnny Herbert (neu) zeigte sich Teamchef Peter Sauber locker und gewitzt: „Die schlechte Nachricht: Jackie Stewart ist nicht gekommen. Die gute: Jackie Stewart ist nicht gekommen.“

Genauso galant, wie Peter Sauber den Umstand wegwischte, daß sein Team den neuen Ford-V10-Motor 1996 das letzte Mal erhält (ab 1997 geht das edle Stück an das neue F1-Team Jackie Stewarts), ließ sich Herbert über seinen Wechsel von Benetton zu Sauber aus: „Es ist, als sei ich aus dem Gefängnis entlassen worden.“

Später verriet Johnny Herbert, es sei der Anstaltsleiter gewesen, der ihn nicht leiden konnte.

Ford hin, Ford fort – der Sauber C15 ist der letzte mit einem Ford-V10-Motor angetriebene Sauber



TYRRELL-KATAYAMA: TIEF GESUNKEN

Früher sollten F1-Rennfahrer so klein und leicht wie möglich sein. Da stand Ukyo Katayama (1,66 m, 57 kg) auf der Pole. 1996, mit den neuen, größeren Cockpits, geht er etwas unter. Tyrrells Designer Harvey Postlethwaite über Prioritäten beim neuen Tyrrell 024: „Die typische Kurve heutzutage ist eine 2.-Gang-120-km/h-Ecke. Darauf haben wir das Auto hingebaut.“



McLaren: Gerüstet für das große Comeback?

Theoretisch hat McLaren alles, was nötig ist: Zwei Spitzen-Piloten – David Coulthard und Mika Häkkinen –, mit Marlboro eine solide Finanzstütze, die Expertise des Weltmeisters Alain Prost, der das Team berät, und einen Motor von Mercedes.

Die Kombination scheint zum Gewinnen geschaffen – und gewinnen sollte man bei Gelegenheit mal wieder, denn wenn McLaren '96 so erfolglos abschneidet wie während der letzten zwei Jahre (ohne auch nur einen Sieg), dann werden Köpfe rollen. Es handelt sich hierbei, das sollte man nicht

Links: David Coulthard bereitet sich psychisch und physisch auf Top-Speed-Rasereien vor

Unten: Der neue M4/11

vergessen, immerhin um das Team, das die F1 während der 80er dermaßen dominierte, daß es langweilig wurde, zuzuschauen.

Die Krise ist jetzt möglicherweise zu Ende: Zum ersten Mal seit 1992 arbeitet das Team mit dem selben Motorenlieferanten wie im Vorjahr. Der Mercedes-V10-Motor wurde deutlich verbessert und der MP4/11, soviel steht schon fest, sieht auf jeden Fall besser aus als das häßliche Ding vom letzten Jahr.

Auch die Rückkehr von Designer Steve Nichols verheißt Gutes: Zusammen mit Gordon Murray zeichnete der Mann für den MP4/4 verantwortlich, der 1988 fünfzehn von sechzehn Rennen gewann.

Da müssen sich bald die anderen strecken: Mika Häkkinen fährt bereits wieder Top-Zeiten



HAKKINEN WIEDER IN TOP-FORM

Mika Häkkinen, nach seinem Adelaide-Unfall letzten November in Lebensgefahr, ist wieder top-fit. Bei Tests im letztjährigen McLaren fuhr er am 5. Februar in Paul Ricard schneller als Michael Schumacher während viertägigen Tests für Ferrari. Der 27jährige Finne äußerte sich zuversichtlich, beim Grand-Prix-Start in Melbourne dabei zu sein.



FÜNF HEIMRENNEN FÜR SCHUMI

Für einen Deutschen, der in Monte Carlo lebt und für ein italienisches Team fährt, ist der GP-Kalender ideal. Zwei Läufe in Deutschland, zwei in Italien und einer in Monte Carlo: Michael Schumacher bestreitet 1996 fünf 'Heimrennen'. Die größte Veränderung bei den F1-Terminen '96 betrifft den Australien-GP. Statt

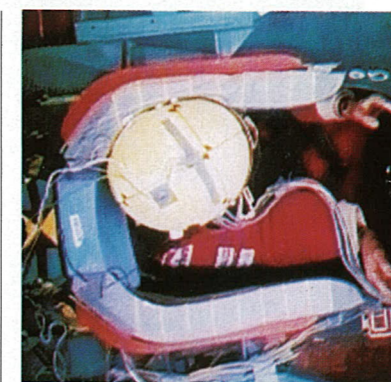
- als Saisonabschluß läuft er nun zum Auftakt. Der Pazifik-GP in Aida fällt weg, wodurch die Zahl der Rennen von siebzehn auf die üblichen sechzehn sinkt. 1996 finden elf Rennen in Europa statt, zwei in Südamerika und jeweils eines in Nordamerika, Australien und Asien. Zum fünften Mal in Folge gibt es keinen Grand Prix der USA.
- 10.3. Australien (Melbourne)
 - 31.3. Brasilien (Interlagos)
 - 7.4. Argentinien (Buenos Aires)
 - 28.4. Europa (Nürburgring)
 - 5.5. San Marino (Imola)
 - 19.5. Monaco (Monte Carlo)
 - 2.6. Spanien (Barcelona)
 - 16.6. Kanada (Montreal)
 - 30.6. Frankreich (Magny-Cours)
 - 14.7. England (Silverstone)
 - 28.7. Deutschland (Hockenheim)
 - 11.8. Ungarn (Hungaroring)
 - 25.8. Belgien (Spa)
 - 8.9. Italien (Monza)
 - 22.9. Portugal (Estoril)
 - 13.10. Japan (Suzuka)

Black Box ja, Airbag nein

Ab 1997 verfügt jedes Formel 1-Auto über eine Black Box. Eine Black Box funktioniert wie die aus der Luftfahrt bekannten Flugschreiber, mit deren Hilfe Unfallhergänge analysiert werden.

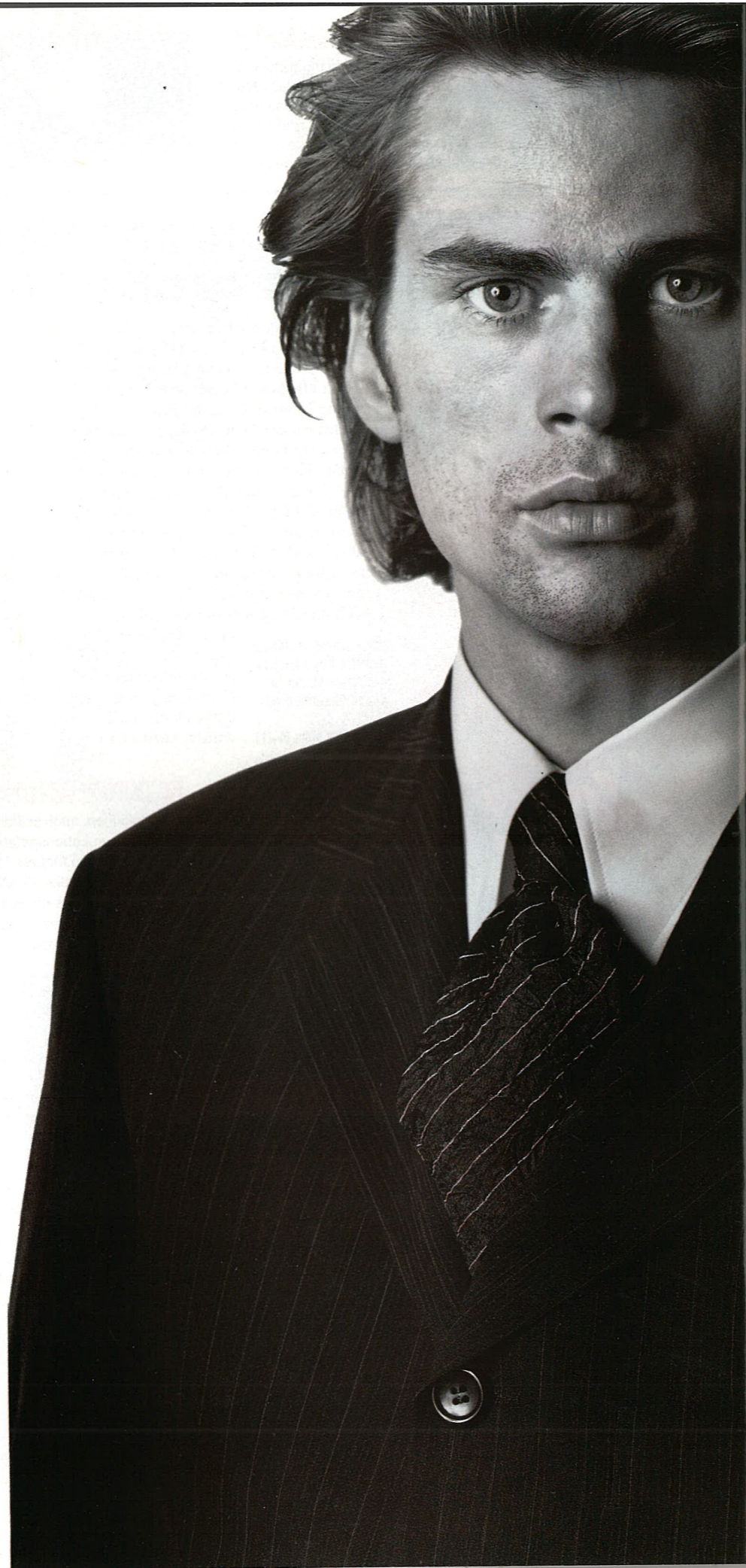
Treibende Kraft hinter den Black Boxes waren die Diskussionen über die Ursachen von Sennas Imola-Crash. Theoretisch könnten 'Fahrtschreiber' der FIA des weiteren ermöglichen, nach Unfällen die Schuld der Fahrer festzustellen. Davon, versichert FIA-Präsident Max Mosley, wird kein Gebrauch gemacht.

Unwahrscheinlich ist dagegen die Einführung von Airbags – deren F1-gerechte Konstruktion wirft noch große Probleme auf.



Seitliche Kopfpolster (oben) gibt's ab dieser Saison, Airbags (unten) bereiten noch Probleme





BOSS
HUGO BOSS

Jacques Villeneuve

SCHNELL, SELBSTBEWUSST UND SCHLAGFERTIG: DER F1-NEWCOMER

Können Sie sich vorstellen, schon dieses Jahr Weltmeister zu werden?

Ich halte das nicht für unmöglich. Ich weiß, daß ich schnell sein kann – schnell genug, um gegen die besten anzutreten. Jeder, der hier mitfährt, ist unheimlich ehrgeizig. Ich ganz genauso: Ich will immer gewinnen. Und ich liebe es, andere zu besiegen. Das ist mein Charakter.

Werden Sie als der am besten vorbereitete Formel-1-Neuling aller Zeiten in die Geschichte eingehen?

Hoffentlich. Zum Saisonbeginn in Melbourne will ich 100% vorbereitet sein. Wobei man aber einräumen muß: Nicht alles ist simulierbar – nicht der Streß der GP-Wochenenden, nicht die Hektik des Rennens mit den Boxenstopps.

Wie schneidet das Williams-Team im Vergleich zu Ihrem früheren IndyCar-Team ab?

Hat man die Leute, die am Auto arbeiten, erst mal näher kennengelernt, ist es ähnlich. Wir sind alle Menschen. Die Kommunikation untereinander ist natürlich das wichtigste.

Halten Sie es für möglich, bei Williams ein vergleichbar enges 'Familien-Gefühl' wie in Amerika aufzubauen?

Ich denke schon. Auch Frank Williams liegt sehr viel an einer guten Atmosphäre, was wahrscheinlich einer der Gründe für seinen Erfolg ist. Unser Verhältnis ist jedenfalls großartig. Wobei ich mir im klaren bin, daß sich das schon nach einigen schlechten Rennen wieder ganz schnell ändern kann.

Gibt es in Ihrem Vertrag eine schriftliche Garantie über die Menge Ihrer Testfahrten?

Ich glaube nicht. Das komplette Team weiß aber, daß ich zur optimalen Vorbereitung möglichst viel fahren muß. Zum einen, um die Rennstrecken kennenzulernen – das dauert vielleicht zehn Runden. Um dann allerdings die letzte Sekunde zur Spitze zu finden, braucht man deutlich mehr Übung.

War der Williams 1995 der beste F1-Wagen?

Ja, das glaube ich schon. Allerdings läßt sich das von außen immer nur sehr schwer beurteilen.

Herrscht für Sie entsprechend großer Druck?

Kann man so sagen, ja. Aber ich bin froh, daß ich hier in einem echten Spitzenauto sitze. Denn wenn ich damit den Durchbruch nicht schaffe, weiß ich: Es lag an mir, ich war nicht gut genug.

Was gibt es zu den letztjährigen Streitereien zwischen den Williams-Piloten zu sagen?

Damit habe ich mich nicht besonders beschäftigt. Ich hatte in der IndyCar-Rennserie genug zu tun.

Ist es von Vorteil, daß auch keiner Ihrer Konkurrenten die neue Strecke von Melbourne kennt?

Es ist mit Sicherheit kein Nachteil. Wir fangen dort alle bei Null an. Innerlich stelle ich mich darauf ein, dort viel zu lernen – aber auch zu kämpfen!

Wie wird es für Sie sein, Mitte Juni auf dem Circuit Gilles Villeneuve in Montreal anzutreten?

Es wird vielleicht wegen der kanadischen Zuschauer etwas besonderes sein, aber sicher nicht wegen dem Namen der Strecke. Natürlich bin ich stolz auf meinen Vater: Er hat Außergewöhnliches geleistet und ist eine Legende. Aber wenn ich dort fahre, ist es für mich eine Rennstrecke wie jede andere. Der Name ändert nichts.

Versuchen Sie, den Ruf Ihres Vaters fortzuführen?

Nein. Ich setze nichts fort, was mein Vater nicht zuende bringen konnte. Tradition interessiert mich nicht. Ich fahre Rennen, weil es mir Spaß macht.

Was tun Sie zur Entspannung zwischen den Rennen?

Da beschäftige ich mich mit anderen Dingen und versuche, überhaupt nicht an Motorsport zu denken. In letzter Zeit lese ich viel: Tolkien und viel Fantasy-Bücher.

Wie sieht es mit Ihrer Karriere als Musiker aus?

Ich habe ein paar Lieder, vor allem Texte geschrieben. Es sind sehr persönliche Sachen – weshalb ich sie niemandem zeige. Hätte ich mehr Zeit, dann würde ich gerne mehr Klavier spielen – das wird dieses Jahr aber nicht möglich sein.

„Wenn ich mit Williams den Durchbruch nicht schaffe, weiß ich: Es lag an mir, ich bin nicht gut genug“

Ferraris Fantasie

Im TV- und Computer-Alder freue ich mich besonders, mit *F1 Racing* ein Magazin begrüßen zu dürfen, das in einer veränderten Welt die Fantasie wiederentdecken hilft. Unverändert ist nach wie vor Ferraris Liebe für die Formel 1, unsere Leidenschaft für technologischen Fortschritt und totalen sportlichen Einsatz. Und das wünsche ich *F1 Racing* am meisten: viele Gelegenheiten, über uns zu berichten.

LUCA DI MONTEZEMOLO
FERRARI-PRÄSIDENT

Mario im F1-Fieber

Meine Leidenschaft für die Formel 1 ist immer noch so groß wie früher, deshalb freue ich mich auf Euer Magazin. Es gibt jede Menge Motorsport-Enthusiasten, denen es primär um die Formel 1 geht. Nun können sie ihren Lieblingssport noch genauer verfolgen. Garantiert werde ich Monat für Monat dazugehören.

MARIO ANDRETTI
NAZARETH, USA

Gesegnet

Es macht einem Freude, ein neues Magazin zu sehen, besonders, wenn es der Formel 1 gewidmet ist. Wir wünschen Euch viel Erfolg, und ich bin sicher, daß die Leser mit dem Inhalt voll zufrieden sein werden.

BERNARD ECCLESTONE
FOCA-PRÄSIDENT

Nicht hinhören

Dies ist der ideale Zeitpunkt, ein reines F1-Magazin herauszubringen, denn noch nie erfreute sich der Sport so großer Beliebtheit wie heute. Die Geburt eines neuen Magazins geht nie ohne Schmerz über die Bühne. Eine Menge Leute werden Euch mit guten Ratschläge kommen. Hört nicht hin! Der Durchschnitts-

geschmack führt zu einem Durchschnittsblatt. Ein wirklich gutes Magazin spiegelt die Persönlichkeit seiner Redakteure wider. Doch denkt gelegentlich an Gregor Grant, den Gründer von *Autosport*. Ohne ihn hätte Großbritannien nie die heutige Bedeutung in der Formel 1 erlangt.

JABBY CROMBAC
D'HUISSON, FRANKREICH

Feine Sache

Es ist immer eine feine Sache, wenn in der Presse etwas Neues erscheint, das ausschließlich einen so bedeutenden Sport wie die Formel 1 behandelt. Ich bin sicher, daß *F1 Racing* bald viele Anhänger haben wird und wünsche jedem Beteiligten alles, alles Gute.

JACKIE STEWART
GENÈVE

Gestopfte Lücke

Der Start von *F1 Racing* stopft genau die Lücke, die es in der F1-Berichterstattung noch gab. Ein Rennwochenende hat so viele Aspekte, über die die Fans informiert sein

wollen, von Persönlichkeiten bis zur Technik. *F1 Racing* ist das ideale Medium, um dieses Wissen via Papier weiterzuleiten, genau wie es unser Eurosport über den Bildschirm tut.

JOHN WATSON
OXFORD, ENGLAND

Offiziell

Nachdem wir einen kleinen Teil zu Eurer ersten Ausgabe beigesteuert haben, werden wir mit großem Interesse den Werdegang von *F1 Racing* verfolgen. Mag es Euch gelingen, das gedruckte Wort mit dem gesprochenen in Einklang zu bringen.

KEN TYRRELL
VORSITZENDER
TYRRELL RACING

Was macht der Arbeitgeber?

Als ehemaliger Formel 1-Fahrer bin ich nach wie vor an allem interessiert, was sich mit der höchsten Motorsport-Liga beschäftigt. Besonders natürlich, seit mein Arbeitgeber Mercedes dort so stark engagiert ist. Ich bin von Eurem Magazin

beeindruckt, berichtet es doch über Aspekte der Formel 1, die sehr interessant sind, aber ansonsten selten erwähnt werden.

BERND SCHNEIDER
MONTE CARLO

Bestes Timing

Die Formel 1 boomt und Ihr hättet den Zeitpunkt nicht besser abpassen können. Doch beschreibt uns nicht den neuen Yamaha V10 bis ins letzte Detail. Sogar können wir woanders erfahren. Ich würde mich vielmehr über super Fotos, Storys über Stars, Teams und Skandale und auch eine Portion Glitz und Glanz freuen. Wenn sich das alles erfüllt, dann könnt Ihr garantiert mit mir als Leser rechnen!

MURRAY WALKER
FORDINGBRIDGE, ENGLAND

Grüße von Max

Es ist ermutigend, die Geburt eines Projektes zu sehen, das so eng mit der Welt der Formel 1 verknüpft ist. Nach der spannenden Saison '95 ist dies eine günstige Zeit, ein neues Rennmagazin auf den Markt zu bringen. Ich wünsche allen, die mit *F1 Racing* zu tun haben, viel Erfolg.

MAX MOSLEY
FIA-PRÄSIDENT

Keine Wiederkäufer

Als potentieller Leser hoffe ich, daß Ihr die besten Journalisten findet, um einen realistischen Eindruck von dem Sport und dem Leben hinter den Kulissen zu vermitteln. Kaut bitte keine der Tageszeitungen schon serviert haben. Wie es sich bisher anhört, ist *F1 Racing* ein Heft, das ich zu meiner Zeit auch schon gern gelesen hätte. Ich wünsche Euch viel Glück damit.

STIRLING MOSS,
LONDON

DAS SAGEN DIE HERAUSFORDERER...

Michael ist neugierig...

Gerald Donaldson hat mir erzählt, daß ich auf der Titelseite Eures neuen Magazins abgebildet bin. Zu Eurer Erstausgabe schicke ich hiermit meine Glückwünsche. Ich werde mit Interesse verfolgen, wie es funktioniert, so ein Magazin gleichzeitig in englischer und deutscher Sprache herauszubringen. Es war mir ein Vergnügen, mit Gerald zu reden, der großes Interesse an meiner Karriere und meinem Leben zeigte. Ich bin gespannt, wie Ihr über meine erste Saison bei Ferrari berichtet.

MICHAEL SCHUMACHER
MONTE CARLO



...und Damon entschlossen

Meine besten Wünsche an alle, die beim Start von *F1 Racing* beteiligt sind. Ich bin begeistert, daß Ihr Jungs mit Eurer riesigen Erfahrung im Motorsport-Journalismus der Formel 1 jetzt eine eigene Zeitschrift widmet. Ich weiß, daß Euer erstes Jahr durch eine aufregende und packende Saison belohnt wird. Ich werde darin eine Hautrolle spielen, glaubt mir...

DAMON HILL
KILLINEY, IRLAND



ANSCHRIFT FÜR LESERBRIEFE: F1 RACING, SPECIAL-INTEREST GMBH, WALDSTR. 70, D-63128 DIETZENBACH

AUF DER STRASSE



Neuer Stil für den klassischen Auftritt: Das RS II von BBS

WIE MAN ABSTAND GEWINNT:

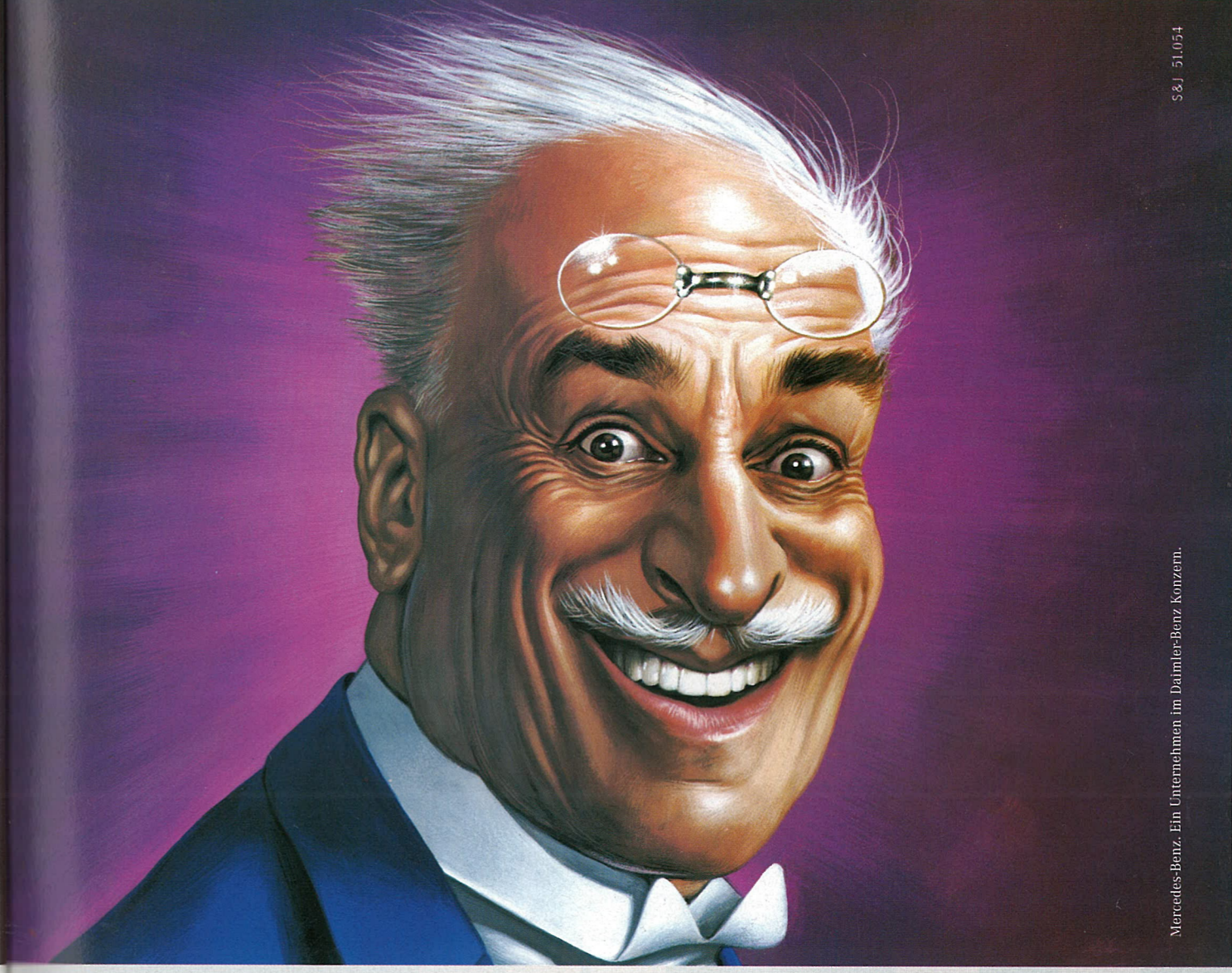
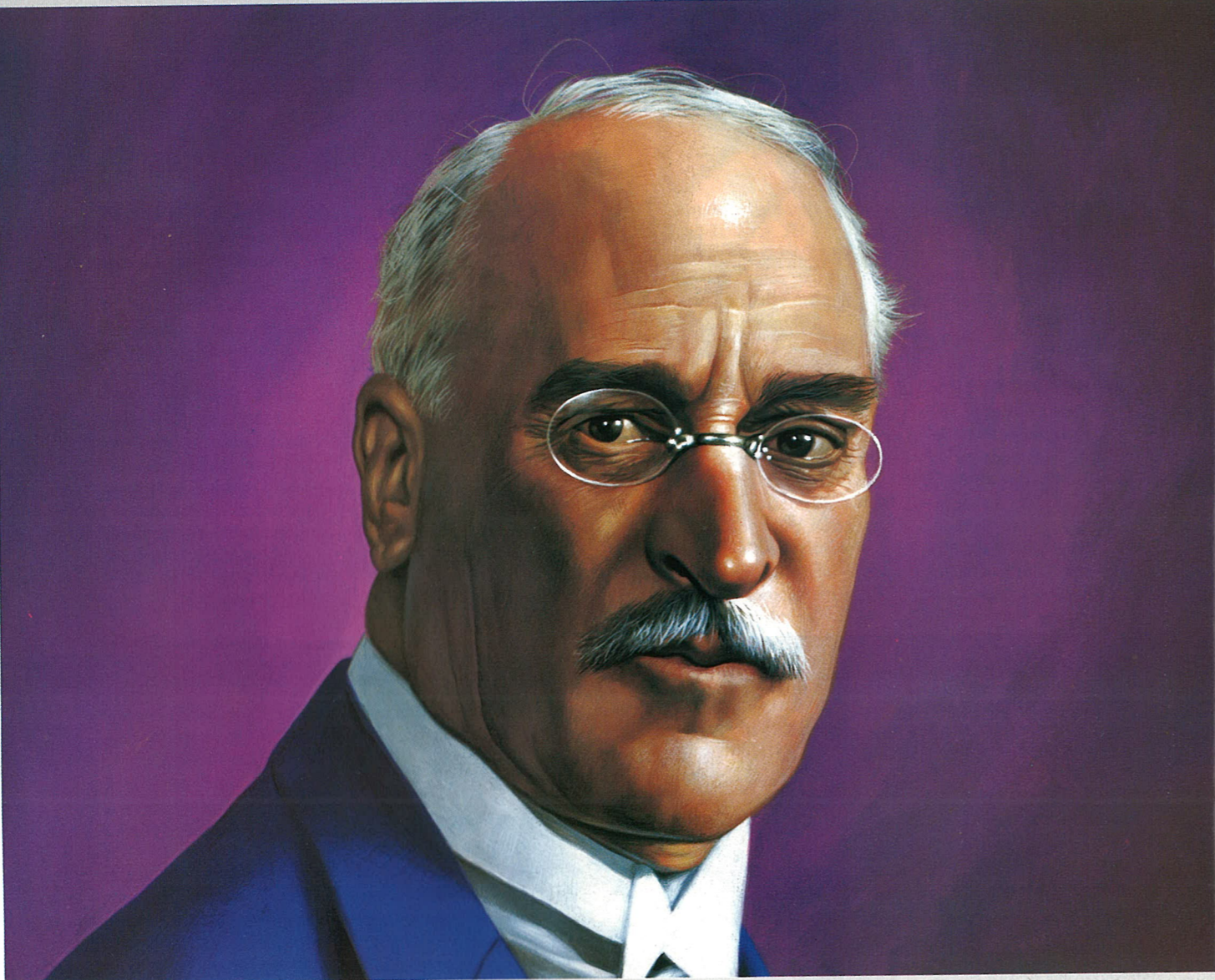
AUF DER PISTE



Das leichteste Rad der Formel 1: BBS Magnesium-Rad für Benetton-Renault, Ferrari und Ligier



Immer häufiger machen in der Formel 1 drei Buchstaben das Rennen: BBS. Mit unseren Rädern fuhr Michael Schumacher 1994 zum WM-Titel. In dieser Saison bringen wir neben den Teams von Benetton-Renault und Ferrari auch Ligier ins Rollen. Steigen Sie um auf die Meisterräder: der neue Technik-Leckerbissen von BBS heißt RS II und erwartet Sie bei Ihrem BBS-Partner. BBS Kraftfahrzeugtechnik AG, Postfach 1152, D-77757 Schiltach.



Mercedes-Benz. Ein Unternehmen im Daimler-Benz Konzern.

S&L 51,054

Rudolf Diesel (1897)

► Am 17. Februar 1897 trat der allererste Diesel widerwillig seine Arbeit an. Er hatte circa 20 PS und kam absolut nicht vom Fleck. Wie auch? Das riesige, 3,7 t



Neu in der C-Klasse: Der C 250 TURBODIESEL.

schwere Ungetüm war im Boden verankert. Kein Mensch wäre damals

auf die Idee gekommen, so was in ein Auto einzubauen. Dementsprechend

einen Bruchteil des Gewichts und der Größe des Ur-Diesels.

freudig überrascht wäre Rudolf Diesel, wenn er erleben könnte, wie schwungvoll sein Motor heutzutage loslegt. Das Triebwerk des C 250 TURBODIESEL hat nur

Ausgestattet mit einem Turbolader und moderner Vierventiltechnik, leistet der 5-Zylinder 110 kW (150 PS). Ein leichter Druck aufs Gaspedal, und aus einem Lächeln wird ein Grinsen: Der Wagen stürzt schon im unteren Drehzahlbereich

kraftvoll voran. Ohne Mühe, ohne Turboloch und ohne das Gefühl, eine

Turbo Diesel (1995)

Zapfpistole im Nacken zu haben. Mit 62 Litern im Tank gönnt sich der C 250 TURBODIESEL nur circa alle 850 Kilometer einen Tankstopp. Mehr über den Diesel der Neuzeit und über die neuen Farben, Stoffe und Felgen der C-Klasse erfahren Sie, wenn Sie 01 30/01 40 wählen. Ordern Sie dabei gleich

einen C 250 TURBODIESEL zur Probefahrt. Sie werden sehen: Es macht eine Menge Spaß, die Erfindung von Herrn Diesel ein wenig voranzutreiben.



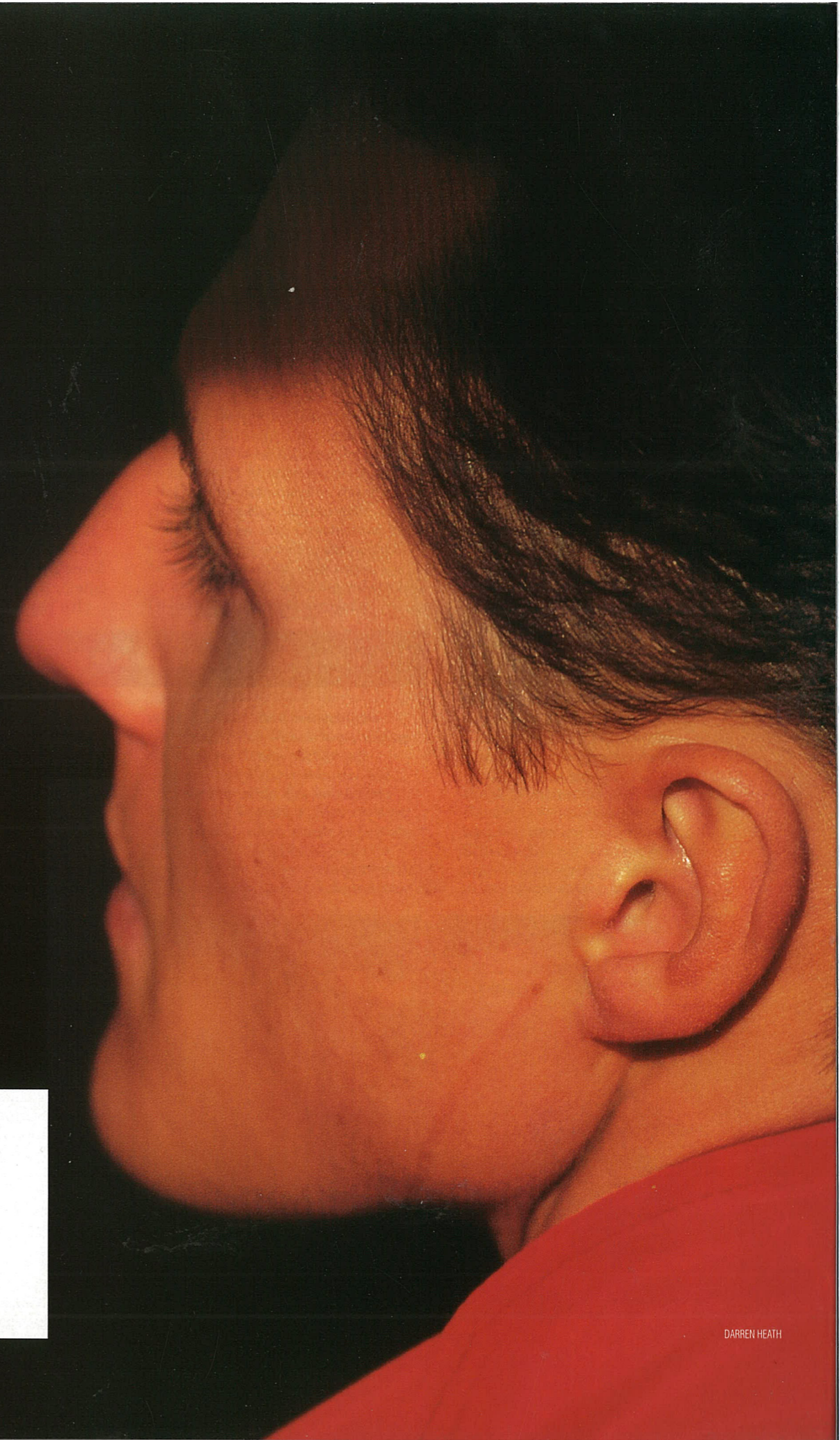
Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

SEINE ZWEI WELTMEISTER-TITEL WAREN ERST DER ANFANG. JETZT MUSS ER AUF FERRARI SIEGEN. UND ENDLICH SEIN ROBOTER-IMAGE LOSWERDEN.

Auf dem Weg zum

Heiligen Michael

VON GERALD DONALDSON



DARREN HEATH

Manchmal“, seufzt er, „da habe ich den ganzen Rummel satt. Da möchte ich nur noch mein Auto fahren. Und danach heimgehen. Basta. Aus, nicht mehr und nicht weniger.“

Für Michael Schumacher wird dies ewig ein Wunschdenken bleiben. Sein übernatürliches Fahrkönnen machte ihn zum Superstar – mittlerweile in jedem noch so entlegenen Winkel dieser Welt. Am 3. Januar 27 Jahre alt geworden, ist er der jüngste Pilot in der Geschichte der Formel 1, der seinen Titel im Jahr darauf erfolgreich verteidigte. Und ein Ende seiner Siegesserie ist nicht abzusehen. Vielmehr darf man davon ausgehen, daß dies alles nur der Anfang einer Erfolgsstory der Superlative ist.

Doch dem Helden widerstrebt es oft, ein Superstar zu sein. Große Worte liegen ihm nicht, er möchte nur fahren, fahren und nochmals fahren.

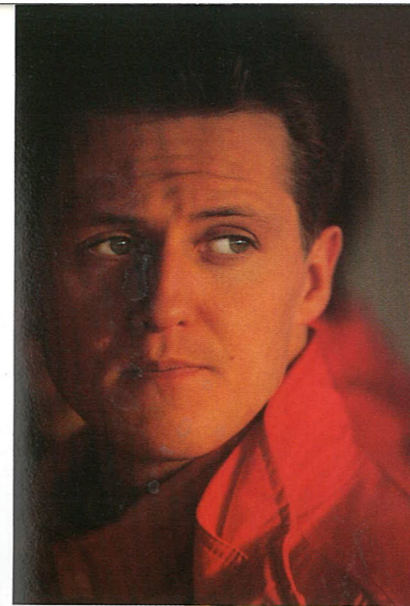
„Ich bin ein normaler Typ, der

versucht, ein normales Leben zu leben“, sagt er, wohlwissend, daß dies eine Illusion ist. Die nimmersatte Presse und die Öffentlichkeit, der sie dient – sie wollen alles aber auch wirklich alles über ihn in Erfahrung bringen. Unerbittlich halten sie ihr Brennglas über ihn, um auch das kleinste Detail über ihn zu erfahren.

Er akzeptiert den Preis, den ein Leben als Superstar mit sich bringt, wünscht sich aber manchmal etwas mehr Verständnis von denen, die über ihn berichten. „Manche Journalisten reden zehn Minuten mit mir – und beurteilen mich dann daraufhin. Vielleicht haben wir nur über die Abstimmung des Autos gesprochen. Doch sie wollen nach gerade mal zehn Minuten ein komplettes Bild meiner Person zeichnen. Der Eindruck, den sie dann vermitteln, hängt ganz von der Situation ab, in der sie mich angetroffen haben.“

Er kann locker und zugänglich sein, aber auch verböhrt in irgendwelche Abstimmungsprobleme mit dem Auto und überhaupt nicht offen für andere Themen. Es gäbe einen großen Unterschied, sagt er, zwischen dem Michael Schumacher an einem Rennwochenende und dem Michael Schumacher privat. Er geht bei seiner Kritik der Presse

FOTOS: HEATH, SIGMA, EMPICS, SUTTON IMAGES



aber nicht soweit wie sein Ferrari-Teamkollege Eddie Irvine, der meint, er sei noch nie einem Journalisten begegnet, der wirklich Ahnung vom Motorsport gehabt hätte.

Trotzdem bekommt man den Eindruck, Schumacher träume insgeheim davon, Ferrari-Designer John Barnard würde eines Tages einen 412 T3 mit Beifahrersitz konstruieren – damit er ein paar dieser überkritischen Journalisten auf eine Runde jenseits von Gut und Böse mitnehmen könnte. Am besten in Spa. Im Regen.

„Ich bin erst seit fünf Jahren in der Formel 1. Gebt mir ein wenig mehr Zeit und ihr werdet sehen, wer der wirkliche Michael Schumacher ist.“

Doch der Medienbetrieb möchte nicht warten. Stattdessen zeichnet er ein Bild von Schumacher, das ihn als gefühlkalten Roboter darstellt. „Das Schlimmste ist, daß Geschichten über mich verbreitet werden, die einfach falsch sind“, sagt er. „Sie sagen, ich sei ein kalter Typ, ohne irgendwelche Gefühle.“ Außerdem arrogant,

sich jetzt richtig ereifernd. „Ayrton ist genau dasselbe passiert wie mir. Da muß man scheinbar durch.“ Scheinbar, sinniert er, sei das einfach ein Teil des ganzen Starrummels. Das Problem vieler Formel 1-Piloten ist, daß sie in einer Art Persönlichkeits-Wettbewerb auftreten, bei dem die Journalisten die Punktrichter spielen. Der Haken an der Sache: Je positiver die Piloten abschneden, desto geringer sind ihre Chancen auf der Piste.

Keiner spürt den Nervenkitzel eines Sieges oder die Schmach einer Niederlage intensiver als ein Top-Pilot. Man schaut kaum demütig drein, wenn man auf dem Podest ganz oben steht. Zur unlösbaren Aufgabe wird es, dann aber plötzlich den guten Verlierer zu spielen, nachdem man sich an das Siegen erst einmal gewöhnt hat. Wie sagte noch einst McLaren-Boß Ron Dennis: „Wenn ich mit einem Lächeln durch die Boxengasse laufe, sagen die Leute, ich sei eingebildet. Wenn ich ohne eine Miene zu verziehen daherkomme, sagen sie, ich sei mies drauf.“

Anfangs wurde Schumachers unbändige Freude auf den Siegerpodesten als erfrischend ehrlich angesehen. Dieselbe Freude des unumstrittenen F1-Superstars sieht man heute vielerorts als Ausdruck von Hochnäsigkeit und Herrschsucht. Frank Williams, bei dem schon einige Formel 1-Weltmeister unter Vertrag standen, und der für 1996 auch hinter Schumacher her war (am Ende freilich das von ihm verlangte Jahresgehalt nicht zahlen wollte), dieser Frank ▶

unbarmherzig, eine menschliche Maschine. Alles Wesenszüge, wie sie einst Ayrton Senna nachgesagt wurden, dem Fahrer also, der wie Schumacher seine Ära dominierte. Seit seinem Tod am 1. Mai 1994 ist Senna unantastbar, wurde er beinahe zum Heiligen erhoben – auch von denen, die ihn früher verunglimpften. „Ganz genau“, nickt Schumacher,

„Ich bin erst seit fünf Jahren in der Formel 1. Gebt mir mehr Zeit und ihr werdet sehen, wer der wirkliche Schumacher ist“



Mit dem Ferrari in Florano (links) und mit Corinna in Monte Carlo (rechts): Doch kein so „normales Leben“?



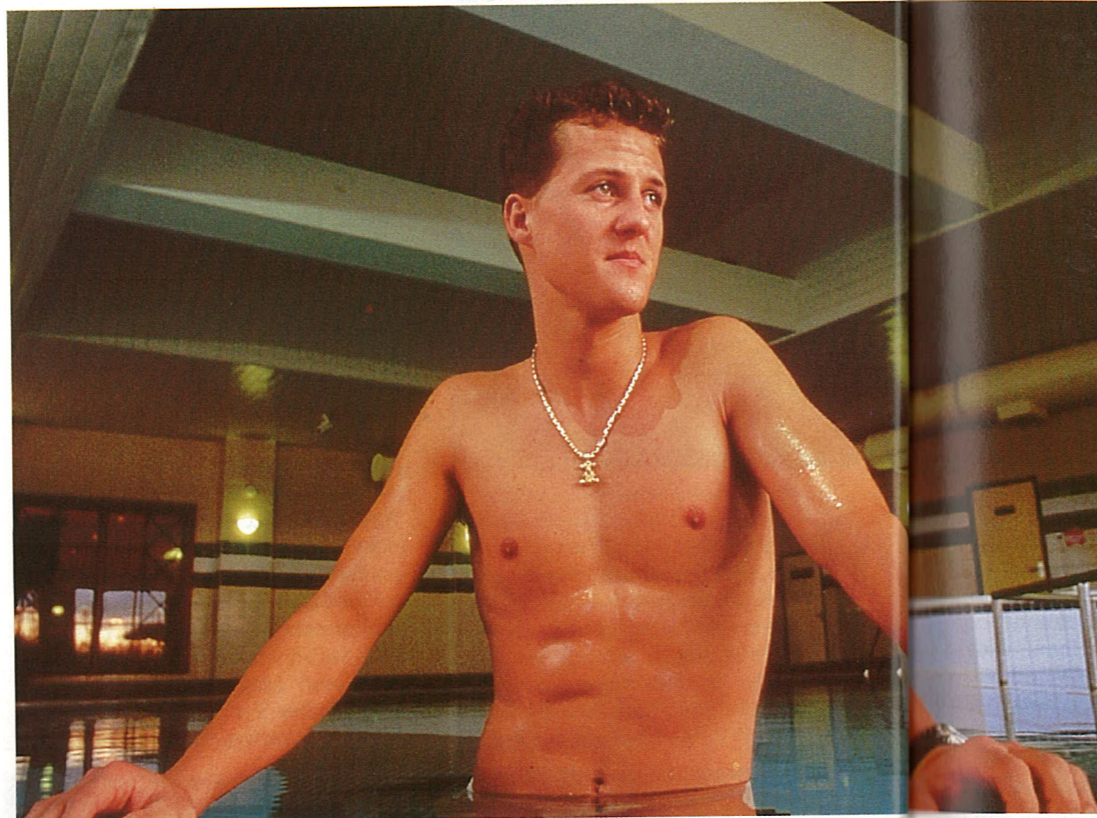
Williams glaubt: „Die besten Grand-Prix-Piloten sind besessen. Sie akzeptieren nie den zweiten Platz. Sie wollen immer die Besten sein. Darum sind sie so gut – weil sie im Grunde genommen ziemliche Ekel sind.“

Wie alle großen Piloten ist auch Schumacher außergewöhnlich ehrgeizig, verfügt auch er über unerschütterliches Selbstvertrauen und totale Hingabe – alles also Charaktereigenschaften, die einem schnell dieses Ekel-Image einbringen. Doch laut denen, die ihn wirklich gut kennen, ist er das keineswegs – im Gegenteil: Sie schätzen, er sei möglicherweise der erste Champion, der bei allen Erfolgen stets Mensch geblieben ist.

„Ich habe wahnsinnig Respekt für Michael“, sagt Pat Symonds, Schumachers Renn-Ingenieur bei Benetton. „Und zwar als Fahrer genauso wie als Mensch. Er ist ein netter Kerl – darum hat es soviel Spaß gemacht, mit ihm zu arbeiten.“

Symonds begeistert sich auch für Schumachers trockenen Humor. Den spielt der Weltmeister auch hin und wieder über den Boxenfunk aus, selbst wenn er gerade in ein hartes Duell verstrickt ist. Ebenso schätzt der Benetton-Mann Schumachers Ausgeglichenheit: Niemals, so erinnert sich der Renn-Ingenieur, ließ er sich auf der Piste – trotz bisweilen heftigsten Provokationen – zu einem Revanchefoul hinreißen.

Michael Schumacher wurde 1995



von Fans und Journalisten zum Sportler des Jahres gewählt. Das spiegelte nicht nur seinen Erfolg wider, sagt Schumi dazu, es sei auch eine Bestätigung seiner Person. Also gäbe es eigentlich keinen Grund, mit dem eigenen Image unzufrieden zu sein.

„Die Formel 1 ist etwas derart Intensives, daß du in einer Saison soviel durchmachst wie andere in zehn Jahren. Bei mir ging in den ersten F1-Jahren alles so schnell, daß ich Schwierigkeiten hatte, mich selbst noch richtig einzuschätzen. Vor allem

Der häusliche Michael Schumacher (links), Ehefrau Corinna (rechts)



Seinen Humor spielt er hin und wieder über den Boxenfunk aus – selbst wenn er gerade in ein hartes Duell verstrickt ist

in der Anfangszeit deiner Karriere stehst du unter ungeheurem Druck. Später lernst du, damit umzugehen. Ob oder wie sehr mich die Formel 1 verändert hat, weiß ich nicht. Erst war es sehr schwierig, weil ich mich nie zurücklehnen konnte, mich nie entspannen konnte. Ich verstand auch gar nicht immer alles, was um mich herum vor sich ging. Heute kann ich offener sein, denn ich bekomme langsam ein klares Bild von der Formel 1.“

1996 werden wir Schumacher in einem Ferrari sehen. Das Traditionsteam der Formel 1 und dessen Sponsoren legten für den zweimaligen Weltmeister unglaubliche 35 Millionen Mark auf den Tisch. Eine Summe, die ihm manche Beobachter ankreideten. Dem widerspricht die Binsenweisheit des dreimaligen schottischen Formel 1-Weltmeisters Jackie Stewart, der angesichts der latenten Todesgefahr in diesem Sports meinte: „Ein Rennfahrer ist jeden Pfennig wert, den er kriegen kann. Und zwar so schnell er ihn kriegen kann.“

Obwohl akzeptiert wird, daß Schumacher aufgrund seiner herausragenden fahrerischen Fähigkeiten mehr verdient als seine Kollegen, stößt die Summe von 35 Millionen Mark doch bei vielen auf Unverständnis. Kann ein Fahrer einem Team soviel wert sein?

Eine Untersuchung nach den ersten fünf Rennen 1995 zeigte, daß die Benetton-Autos während 28 Prozent der gesamten TV-Übertragungszeit auf dem Bildschirm – mehrerer Millionen Haushalte weltweit – zu sehen waren. Das waren lediglich zwei Prozent weniger als sie das Williams-Team verbuchen konnte; und das hatte mit Damon Hill und David Coulthard zwei Top-Piloten. Benettons Nr.2-Pilot, Johnny Herbert, trat dagegen selten in Erscheinung. Ferrari lag mit 25 Prozent sogar noch hinter Benetton, obwohl die roten Renner von jeher begehrte Objekte der TV-Regisseure sind.

Für Sponsoren waren diese eine Stunde, vierzig Minuten und 54 Sekunden, die Schumacher vor den Augen von Millionen potentiellen Konsumenten fuhr, somit mehr, weit mehr wert als sein ganzes Lebendgewicht in 24-Karat-Gold.

Das Benetton-Team zählte 1995 über dreißig Sponsoren aus unterschiedlichsten Branchen – Kleidung, Autos, Zigaretten, Bier, Computer, Energy-Drinks, Öl, Reifen, Bremsen, Zündkerzen, Werkzeuge, Lenkräder, Fitneßgeräte, Lackiersysteme, Kfz-Überprüfung, Gesundheitsprodukte, Software, Modellautos, Schuhe und so weiter und so fort. Für diese 33 Unternehmen ist ein Superstar wie Schumacher der beste Verkäufer. Zum Vergleich, und um die Ausmaße des Geschäfts zu verdeutlichen: Ein ▶



Barnard: „Er kommt gleich auf den Punkt“



Seit jeher arbeitet der Engländer John Barnard, Ferraris Technischer Leiter, auf einem sehr hohen Niveau. Hält man sich das vor Augen, so überrascht es wenig, daß er immer dann am meisten lernte, wenn er mit den Spitzenpiloten

seiner Zeit arbeitete – und das waren einige: Alain Prost und Niki Lauda bei McLaren, Nigel Mansell bei Ferrari. Und jetzt Maranellos neuester Schützling: Michael Schumacher.

Barnard bedauert, nicht mit Prost gearbeitet zu haben, als der für das italienische Team fuhr. Auch Senna blieb ihm vorenthalten. Entsprechend aufregend

findet er es, 1996 einen Michael Schumacher mit dem von ihm entwickelten, V10-angetriebenen, neuen Ferrari an den Start zu schicken. „Nachdem ich gesehen habe, was Michael Schumacher leistet, ist mir klar geworden, daß Ferrari letztes Jahr nur mit dem allerbesten Wagen gegen ihn hätte gewinnen können. Leute wie Michael sind auf einem ganz anderen Niveau. Natürlich gibt es noch andere gute Piloten, Alesi und Berger beispielsweise. Aber dann gibt es jene, die herausstechen: Senna, Prost, wahrscheinlich Lauda, und früher Stewart und Clark.“

Die wenigen Tests, die Barnard bislang mit Schumacher absolviert hat,



überzeugten ihn bereits – er ist begeistert vom langjährigen Benetton-Piloten.

„Michael ist für sein Alter sehr reif, außerdem sehr selbstbewußt.“

Wie offenbart sich Schumachers hohes Niveau einem Techniker?

„Schon bei einer Testfahrt legt er phantastische Zeiten hin. Und dieser ungeheure Speed macht ihm überhaupt nichts aus. Wenn er an die Boxen zurückkommt, ist er keineswegs erschöpft. Im Gegenteil: Sein Kopf ist voll mit Infos über das Fahrverhalten des Autos. Und genau das wollen wir von ihm hören. Er berichtet ohne viel 'Äh' und 'Hm' – er kommt gleich auf den Punkt“, schwärmt Barnard.

„Selbst wenn sich die Streckenbedingungen permanent ändern oder

etwas mit den Reifen schief geht, bleibt er cool, sachlich und trocken, aber immer ehrlich.“

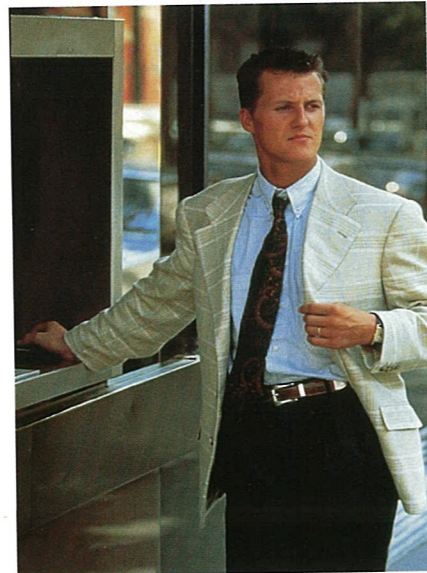
Schumachers Gemüt beeindruckt den Engländer. Fasziniert ist Barnard von der Fahrtechnik des deutschen Doppelweltmeisters: „Er lenkt in die Kurve ein, als folge er nur seiner Schnauze, kontrolliert dann aber, mit dem Gaspedal spielend, das Heck. Das ist eine wahnsinnige Gratwanderung. Ganz anders dagegen Alain Prost, der ein derartiges Untersteuern bevorzugte, daß andere Piloten damit auf der Stelle abgeflogen wären.“

Abschließend stellt John Barnard klar, was seiner Meinung nach das wichtigste ist: „Man kann sich über so vieles streiten. Wie er aber seinen Wagen abstimmen möchte, ist letzten Endes einzig und allein die Sache des Piloten.“

Alan Henry

30-Sekunden-Werbespot während dem Endspiel der US-Football-Liga, dem sogenannten Super-Bowl, für den sich rund 100 Millionen Menschen vor TV-Geräten versammeln, kostet bis zu einer Million Dollar. Schumacher fuhr während fünf Formel 1-Rennen über hundert Minuten im Blickfeld der Kameras – und das mit mehr als einer Milliarde Zuschauer weltweit. Hält man sich das vor Augen, erscheinen 35 Millionen Mark Gehaltsforderung für einen Sponsor wie Marlboro geradezu wie Peanuts.

Was Marlboro außerdem bewegen haben könnte, die Schumacher-Millionen bei Ferrari mitzutragen: Das traditionell in purem Marlboro-Rot-Weiß auftretende McLaren-Team befand sich in den ersten fünf Rennen 1995 nur magere sechzehn Minuten und sechs Sekunden vor TV-Kameras.



35-Millionen-Mann Schumacher: Liebt Musicals, hört Phil Collins und Marianne Rosenberg

sportlichen Abstieg – vom Spitzenteam zum kränkelnden – und kamen so zu dem Schluß, seine Entscheidung könne nur finanziell begründet sein. Die das sagen, lassen freilich außer acht, daß Siegertypen neue Herausforderungen suchen – nicht zuletzt, um den eigenen Heißhunger auf Siege zu erhalten. Siegertypen bringen ihre besten Leistungen, wenn sie unter Druck stehen, sie suchen diesen Druck, um sich selbst immer weiter nach vorne zu bringen.

Dabei setzt die Angst vor der Niederlage sogar die allerletzten Energien frei. Wie sagte doch Computer-Guru Bill Gates: „Es gibt Erfolg und Mißerfolg. Nur weil beides eine Möglichkeit ist, werden herausragende Leistungen erbracht.“

Das Geld und das Prestige, für Ferrari zu fahren, waren für Schumacher nur Extra-Bonbons – Hauptmotiv für seinen Wechsel zu Ferrari war das Verlangen, seinen Aufwärtstrend fortzusetzen.

„Genau darum geht es mir. Mit Benetton habe ich alles erreicht, zwei Weltmeisterschaften als Fahrer und dazu noch eine in der Konstrukteurswertung. Zu Ferrari bin ich gegangen, um eine neue Herausforderung zu finden. Ich habe mich so entschieden, weil ich an mich glaube, weil ich an Ferrari glaube. Ich spüre, daß Ferrari nicht mehr weit vom WM-Titel entfernt ist. Diesen letzten Schritt – den müssen wir jetzt schaffen. Ich fühle, daß dies möglich ist.“

Voller Eifer fährt er fort: „Es tut gut, mit einem neuen Team zusammenzuarbeiten, neue Dinge zu lernen, neue Methoden auszuprobieren, neue Eindrücke zu sammeln. Das bringt mich weiter. Es würde mich nie befriedigen, nur im besten Auto zu sitzen und alle Rennen zu gewinnen. Ich brauche eine große Herausforderung.“

Für jeden seiner Siege 1995, davon ist Schumacher überzeugt, hat er hart gearbeitet; da hätte es keine geschenkten Siege gegeben, nichts sei ihm in den Schoß gefallen: „Wenn ich meine neun Siege der letzten Saison mit denen von Nigel (Mansell, der 1992 neunmal gewann) vergleiche, muß ich sagen: Da gab es, denke ich, mehrere Rennen, in denen er damals das komplette Feld überrundete – das war bei mir 1995 nie der Fall. Meine Siege waren immer hart erarbeitet. Und das ist mir wichtig.“ Am Rande: Michael Schumacher irrt sich; mit seinem sicher überlegenen ▶

Ein Siegertyp und gleichzeitig ein netter Junge? Er wäre beinahe der erste in der Formel 1...



Auch die Herrschaften bei Shell interessierten sich für Schumachers Dienste. Die Ölförderer kehren 1996 mit Ferrari in die Formel 1 zurück. Eine mögliche Zusammenarbeit mit dem 'Sympathieträger' Schumacher kommt dem Unternehmen gerade recht, ist doch deren Image in der Öffentlichkeit – seit Brent Spar und Nigeria – mächtig angeknackst.

Auch Ferrari weiß, weshalb man investiert. Das Team benötigt einen potentiellen Weltmeister, um seinen im Verlauf der letzten sechzehn Titellosen Jahre geschundenen Ruf wiederherzustellen. Außerdem kurbeln WM-Siege die Verkaufsbilanz an, was man im Mutterhaus Fiat natürlich auch begrüßen würde.

So betrachtet war Schumachers Preisetiket von 35 Millionen Mark für die beteiligten Firmen kein Problem. Einige Beobachter aber deuteten seinen Teamwechsel als

Der Doppel-Weltmeister erwischt seine Gegner gerne auf dem falschen Fuß

Schumacher – Senna: Giganten im Vergleich

Egal wieviele Weltmeisterschaften Michael Schumacher noch gewinnen wird, eine Frage wird für immer unbeantwortet bleiben: Wie hätte er gegen Ayrton Senna ausgesehen, den Mann, dessen Nachfolge er angetreten hat?

Nur einmal gab es einen Zweikampf mit einigermaßen gleichem Material: Beim ersten Rennen der Unglückssaison 1994 in Sennas Heimat Brasilien. Senna führte bei seinem ersten Rennen für Williams bis zum ersten Boxenstopp, doch Schumachers Mechaniker waren schneller, und der Deutsche besaß plötzlich einen Neun-Sekunden-Vorsprung. Nach dem zweiten Stopp konnte Senna seinen Rückstand abbauen, er kam bis auf fünf Sekunden an Schumacher heran.

„Gerade dieses erste Rennen zeigte, wieviel tolle Kämpfe die beiden uns noch geliefert hätten“, meint Schumachers Benetton-Ingenieur Pat Symonds. „Michael hatte damals das bessere Auto und auch einen Vorteil von der Teamstrategie her. Doch Ayrton gab bei seinem Heimrennen einfach alles. Sie waren so ausgeglichen.“

Beide hatten schon zur Rennhälfte Ayrtons Teamkollegen Damon Hill überrundet. Jordan-Teamchef Eddie Jordan fiel auf, „daß der Benetton wie auf Schienen fuhr – Ayrtons Williams sprang dagegen wie ein Geißbock.“

Fünfzehn Runden vor Schluß drehte sich Senna dann von der Strecke. „Michael war verdammt erleichtert“, so Pat Symonds. „Er fuhr sehr hart – es war eines der wenige Male, wo wir das gleich am Anfang des Jahres tun mußten.“ Symonds glaubt, daß Schumacher Senna hätte halten können, „weil Senna an jeder Ecke absolut am Limit war. Deshalb auch der Dreher.“

Symonds weiter: „Doch beim geringsten Fehler wäre Ayrton vorbeigewesen. Und ihn dann wieder zu überholen? Unmöglich.“ Symonds kann die beiden Fahrer fundiert vergleichen: 1984 war er Sennas Ingenieur bei Toleman und seit 1991 war er für Schumacher verantwortlich. „In ihrem ersten Jahr hatten beide einiges gemein, vor allem was die pure Rennleidenschaft betraf. Und beide interessierten sich sehr für die Technik. Nur zu Ayrtons Zeit gab es noch keine ausgereifte Telemetrie. Man verließ sich auf seine Aussagen. Zu Michaels Zeit dagegen rief man einfach die Daten ab. Aber beide hatten einen unheimlichen Glauben an sich selbst, deshalb wurden sie auch Weltmeister. Zwar glauben auch andere junge Fahrer an sich, aber in Wirklichkeit sind sie eher froh, einen Job für das Jahr zu haben.“

Beide, so Symonds, hätten diesen Hauch von Arroganz gehabt, diese leichte Schüchternheit. Symonds: „Auf Leute, die beide kannten, wirkten sie sehr ähnlich. Nur nach außen schienen sie sehr verschieden. Ayrton hatte vor niemandem Respekt und glaubte, daß er alle schlagen würde. Michael dagegen hatte Respekt vor Nelson Piquet, seinem Teamkollegen 1991. Das spornte ihn zusätzlich an. Nelson war nur einmal (im australischen Adelaide) schneller im Training als er. Und das nur, weil Nelson die ganze Zeit damit verbrachte, am Qualifying-Set-up zu feilen. Die

Rennabstimmung interessierte ihn überhaupt nicht.“

Schumacher machte sich schnell einen Ruf, ausgerechnet jene Art von Autos zu mögen, mit denen sonst niemand zurecht kam. Symonds: „In der Abstimmung waren Senna und Schumacher ähnlich. Beide mochten Autos, die abrupt einlenken. Beide sagten, ich solle dafür sorgen, daß das Vorderteil des Wagens funktioniere, um das Heck würden sie sich schon selbst kümmern. Das Auto sollte nur schnell einlenken. Wenn es dann übersteuern würde, wäre das kein Problem: Sie würden das Auto schon um die Kurve bringen.“ Doch einen Unterschied gab es laut Symonds: „Michael probierte immer wieder neue Linien aus. Deshalb ließ er sich auch einen Tacho einbauen. Er konnte so Runde für Runde seine verschiedenen Linien vergleichen und wußte, welche die schnellste war. Ayrton machte das nie. Zumindest redete er nicht darüber. Es gab bei ihm jedenfalls keine Instrumente, um das festzustellen.“

Ein praktisches Beispiel für Schumachers Fähigkeit, sich blitzschnell auf neue Situationen einzustellen, war der spanische Grand Prix 1994, als sein Getriebe im fünften Gang steckenblieb und er dennoch Zweiter wurde. Innerhalb von vier Runden war er fähig, Zeiten zu fahren, die der Rest des Feldes sich mit sechs Gängen gewünscht hätte.

Der größte Unterschied zwischen Senna und Schumacher hätte allerdings, schätzt Symonds, in der körperlichen Fitneß gelegen. Ayrton legte anfangs wenig Wert darauf, während Schumacher schon immer topfit war. „Gerade 1984 verlangten die Autos extrem viel vom Fahrer. Sie hatten flache Unterböden und waren richtige Biester. Nach dem ersten Rennen in Brasilien konnte sich Senna kaum noch bewegen. Er fühlte seine Arme nicht mehr. Zwar ging es danach etwas besser, aber dann kam Kanada: Ayrton stieg aus dem Auto und wurde ohnmächtig. Nur wenn es naß war, machte er sich keine Gedanken, weil dann die Fliehkräfte geringer waren. Als er zu Lotus wechselte, schwor er sich, fit zu werden – weil er wußte, daß das dazugehört. Deshalb glaube ich auch nicht, daß dieser Punkt ein Aspekt für den Kampf mit Michael beim Brasilien-Grand-Prix 1994 gewesen wäre.“

Interessant ist der Vergleich beim Verhalten in der Öffentlichkeit. Während Ayrton bei Leuten, die er nicht kannte, etwas zurückhaltend war, verkaufte sich Schumacher so blendend, daß er der Traum jedes PR-Mannes war.

Nach ihren größten Rennen gefragt, antwortet Symonds: „1993 gewann Ayrton Rennen mit einem McLaren, der kein Siegerauto war. Da gelang ihm dieser unglaubliche Sieg in Donington. Wohl sein bestes Rennen überhaupt. Die besten Rennen Michaels waren Spa und Nürburgring 1995. Letzteres kam Ayrtons Superfahrt in Donington zwar nahe, aber es war nicht das

gleiche.“ Eine Frage beantwortet Pat Symonds nicht: Wer nun der bessere Fahrer sei – dafür ist er zu sehr Diplomat. Allerdings spürt man seine feine Vorliebe für Senna. Tony Dodgins

„Beide hatten diesen unheimlichen Glauben an sich selbst. Und diesen Hauch von Arroganz, diese leichte Schüchternheit“



Senna und Schumacher: zusammen fünf Weltmeister-Titel

Seine Karriere



Die Anfänge: Unzählige Runden im Kart



Erste Lorbeeren: Sieger Junioren-DM 1984



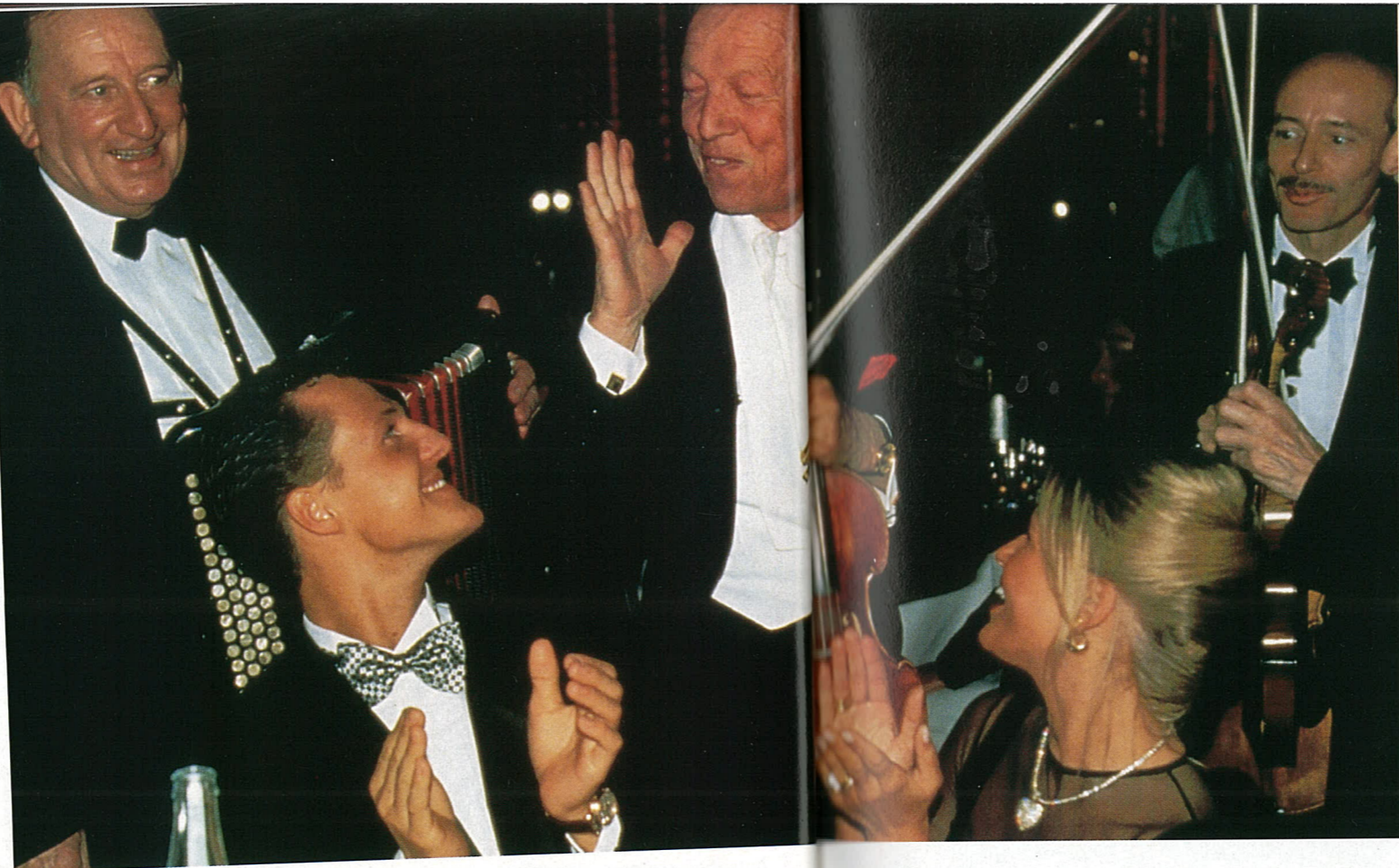
Sechs Jahre später: Deutscher F3-Meister



Bei den großen Tieren: Zwei Jahre Gruppe C



Sensationeller F1-Einstand: 1991 in Spa



„Ich bin ein normaler Junge, der versucht, ein normales Leben zu leben“: Herr und Frau Schumacher beim FIA-Dinner in Monte Carlo

„Ich hatte schon immer den Traum, zu mehr Gerechtigkeit auf der Welt beizutragen“

Williams dominierte Nigel Mansell oft, fuhr er geradewegs spazieren – er überrundete aber nie das ganze Feld.

Siege dürften Schumacher 1996 noch mehr bedeuten – schließlich fährt er für das legendärste Rennteam überhaupt. Obwohl sich Schumachers Sinn für Tradition in Grenzen hält, konnte auch er sich nicht dem besonderen Ruf, den magischen Reizen Ferraris entziehen: Als er das erste Mal das Hauptquartier in Maranello besuchte, nachts, Nebel verschleierte das Gelände, bekam er Gänsehaut.

„Wenn du es schaffst, mit Ferrari zu siegen, bedeutet das mehr als mit irgend einem anderen Team. Denn zu fünfzig Prozent ist Formel 1 gleichbedeutend mit Ferrari, die restlichen Teams teilen sich die anderen fünfzig Prozent.“

Weil er es schaffte, mehr als die Hälfte der Rennen 1995 in einem Benetton mit zeitweise äußerst unangenehmem Fahrverhalten zu gewinnen, bekommt der WM-Titel für ihn noch mehr Gewicht. „Es stimmt, daß der Benetton nervöser reagierte als alle anderen. Aber damit mußte ich eben klarkommen – auch wenn es mir nicht sonderlich Spaß machte. Es ist anders als beim Kart, den du um die Kurve schmeißen mußt und mit dem du viel rutschst. Im Formel 1 solltest du das

vermeiden. Aber ich kann meinen Fahrstil schnell umstellen, das habe ich in fünfzehn Kart-Jahren gelernt.“

Privat macht Schumacher vermehrt Zugeständnisse an seine bisherigen Einstellungen. Seine Selbstfindung wurde mit zunehmendem Erfolg beschleunigt. So zählt zwar ein ganzer Stall exotischer Autos zu seinem Besitz, doch er scheint zumindest privat das Tempo herauszunehmen. „Wenn du jung bist, glaubst du, ein schönes Auto wäre die Erfüllung. Aber sobald du es hast, merkst du, daß es dich überhaupt nicht ausfüllt. Vielleicht ist es ganz schön zu fahren – aber das wär's dann auch. Ich glaube, das Schönste, was es auf dieser Welt gibt, ist die Natur. Meine Lieblingsfarbe ist grün – eine Farbe, die in engem Bezug zur Natur steht. Ich liebe auch Tiere, und kann mir gut vorstellen, eines Tages auf einem Bauernhof zu leben.“

Vermutlich mit Corinna, Ex-Freundin von Sauber-Pilot Heinz-Harald Frentzen, seit letztem Sommer mit Michael verheiratet. Nun denken sie über die Gründung einer Familie nach.

Schumachers Aussage, ein ganz normaler Typ zu sein, der versuche, ganz normal zu leben, bestätigt sich in seiner Buchlektüre: Er liest gerne John Grisham-Thriller. Allerdings denkt er seit neuestem an ein deutlich



schwierigeres Werk: Stephen Hawkings *Kurze Geschichte der Zeit*. Bei der Musik bevorzugt er ebenfalls Mainstream: Phil Collins, Michael Jackson, Tina Turner und Marianne Rosenberg; aber auch Musicals wie *Die Schöne und das Biest* und *Das Phantom der Oper*.

Michael Schumacher verfügt über ein überraschend großes soziales

Sein Einstand bei Ferrari

Ferrari selbst spielt zwar die Chancen auf ein Wunder (den WM-Titel '96) herunter, doch die fanatischen italienischen Fans beten, daß es für ihr geliebtes Team durch Michael Schumacher eine Wende zum Guten geben wird.

Dabei war zu Beginn der Beziehung zwischen den Tifosi und Schumacher durchaus nicht alles eitel Sonnenschein. 5000 waren dabei, als er im vergangenen November auf der hauseigenen Teststrecke in Fiorano erstmals am Lenkrad eines Ferrari-Formel 1 – des zwölfzylindrigen 412T2 – seiner Arbeit nachging. Und diese 5000 waren nicht allzu beeindruckt: Der Weltmeister brauchte für seine schnellste Runde (1:05,92 min) ganze vier Sekunden länger als der etatmäßige Ferrari-Testfahrer Nicola Larini.

Aber seither wuchs die Begeisterung für Schumacher im Formel-1-Tempo. Beim Estoril-Test in 95er Autos mit V10- und V12-Motoren erreichte Schumacher fast seine Benetton-Rundenzeiten und unterbot die Zeiten, die Berger und Alesi im gleichen Auto erzielt hatten. Außerdem taten sich Schumacher



und Teamkollege Eddie Irvine einen Gefallen, als sie erklärten, der 412T2 sei gar nicht so schlecht, wie es Berger und Alesi oft behauptet hatten.

Speziell der V12-Motor, der von Berger und Alesi ständig kritisiert worden war, erntete vom neuen Ferrari-Duo Lob: „Der hat jede Menge Kraft“, so Schumacher. „Wenn ich während der '95er Qualisitzungen so einen Motor gehabt hätte, wäre der Kampf um die Pole einige Male anders ausgegangen.“

Die Ferrari-Fans wissen, daß Ferraris neuer V10 zu Saisonbeginn wohl noch nicht genug Power haben wird und hoffen, daß Schumacher diesen Mangel wettmachen wird.

Eines ist klar: Siege müssen während dieser Saison her, sonst werden die Tifosi dem Weltmeister eine harte Zeit bereiten.

Luca Ciferri





„Ist Dir eigentlich klar, worauf du dich hier einläßt?“ Ken Tyrrell fixiert mich mit scharfem Blick. „Die Sache sieht so aus: Wir versichern das Auto, du dich selbst. Wenn du einen Reifenschaden hast und dich umbringst – dein Pech. Dafür sind wir nicht verantwortlich.“

Tyrrells Chefdesigner Harvey Postlethwaite ringen die Worte seines Chefs ein trockenes Lachen ab: „Wegen dir hat er jetzt schon die Hosen voll!“ Während Postlethwaite, sichtlich amüsiert, das sagt, kritzelt er etwas auf einen Notizzettel, den er auf meinen Taschenkalender klebt: RH = HOCH, LH = RUNTER.

„Schau Dir das ab heute täglich an. Wirklich täglich. Bis du ins Auto steigst.“ Dann zögert er kurz. „Nun, vielleicht ist das nicht so wichtig. Wahrscheinlich kommst du gar nicht erst dazu, zu schalten. du mußt nämlich fast Vollgas geben, bevor das System einen Gangwechsel zuläßt.“

Den von meinem Vorhaben ebenso amüsierten Chris Hills, Tyrrells System-Ingenieur, fragt Postlethwaite: „Können wir mit dem Auto irgend etwas anstellen, so daß der Kerl damit überhaupt fahren kann?“

„Warum nicht“, antwortet Hills. „Mit dem elektronischen Gaspedal könnten wir das Ansprechverhalten und die Leistungskurve verändern – das sollte also kein Problem sein.“ Ich finde Hills etwa so überzeugend wie Dschinghis Khan bei Friedensverhandlungen...

Um endlich Ken Tyrrells Frage zu beantworten: Ja, ich bin mir durchaus bewußt, auf was für eine gewaltige Sache ich mich hier einlasse: Tyrrell läßt mich eines seiner Formel 1-Autos fahren. Auf einer Grand-Prix-Strecke. Ich werde aus erster Hand den perversen Speed eines 700-PS-Autos mit nur 500 Kilo Gewicht erleben. Ich werde ein bißchen darüber erfahren, was es heißt, ein GP-Pilot zu sein. Ob das gut geht?

Ich erinnere mich daran, was mir Martin Brundle erzählte, als er Anfang letzten Jahres erstmals wieder seinen Ligier fuhr. „Seit zehn Jahren fahre ich jetzt diese Dinger“, sagte er, „aber wenn du nach der Winterpause zum ersten Mal wieder einsteigst, dann ▶

Mit vollen Hosen ist schlecht fahren

STELLEN SIE SICH VOR, SIE JAGEN EINEN FORMEL 1-WAGEN ÜBER GRAND-PRIX-STRECKE. UND DAS IM REGEN. TONY DODGINS WAR SO KÜHN



Kalte Reifen, kalte Bremsen und eine halbe Minute Rückstand auf Tyrrell-Pilot Katayama: Tony Dodgins' erste Formel 1-Erfahrung

nimmt dir die Geschwindigkeit den Atem.“ Und das sagt mir ausgerechnet ein Martin Brundle...

Was bin ich gegen ihn? Wieviel Rennerfahrung habe ich? 1980 belegte ich einen Kurs an der Jim-Russell-Rennfahrerschule, für die ich später einige Formel-Ford-Rennen bestritt. Dann bin ich vor ein paar Jahren mit einem 100er TKM-Kart eine Saison Langstrecken-Karting gefahren. Das Verhältnis Leistung/Gewicht beim Yamaha-getriebenen Tyrrell ist 14mal größer als bei einem TKM-Kart...

Von zu Hause rufe ich also als erstes John Kirkpatrick an, der vor 15 Jahren mein Instruktor in der Jim-Russell-Schule war. Nach einem ersten Lachkrampf empfiehlt er mir, beim derzeitigen Chef-Instruktor der Schule mit einem Vauxhall Lotus noch ein paar Aufwärmrunden abzuspulen.

Der Regen? „Ich hätte nicht geglaubt, daß sie überhaupt fahren lassen“, sagt Martin Brundle



Dodgins bei seinem Formel 1-Einstieg (links) und beim Nachsitzen in der Jim-Russell-Schule (unten), wo er vor etlichen Jahren erstmals Racing-Luft schnupperte



Nach dreißig Umläufen in Donington fühle ich mich schon besser.

Dann die heikle Frage: Passe ich in den Tyrrell? Ich muß gar nicht erst versuchen, mich in das Cockpit des zierlichen Ukyo Katayama zu zwängen. Harvey Postlethwaite mustert mich kurz und meint dann in Anbetracht meiner Körperfülle, daß nur Mika Salos Sitz in Frage käme. Der paßt tatsächlich – nur die Gurte sind nicht weit genug. Die Schultergurte sind vier Zentimeter zu kurz, der Beckengurt gar sechs.

Ich entscheide mich für Salos dickeres, rundes Lenkrad. Es ist mir lieber als Katayamas abgeflachtes, das außerdem nur die Dicke eines

nach links in die Mauer ab – der Brabham war hin. Wie ein begossener Pudel bin ich an die Box zurückgetrottet. Teamchef Bernie Ecclestone war der erste, den ich traf. Ich erzählte ihm, nur der Flügel habe eine Kleinigkeit abbekommen. In dem Moment kam der Abschleppwagen mit dem Brabham um die Ecke...

Danke Herbie – sehr ermutigend. Dann fahren wir ins Hotel zurück. In der Bar zischen wir ein letztes Bier – schon wird Postlethwaite gefragt, wann er zum letzten Mal mit einem Fahrer abends um viertel nach elf noch etwas getrunken habe.

„Zu Zeiten von James Hunt. Mit dem konnte man auch noch um ▶

durchschnittlichen Kugelschreibers aufweist. Die Position der Pedale ist okay, problematisch könnte höchstens die Elektronikbox im Cockpit werden: Beim Simulieren einer Linkskurve stoße ich regelmäßig mit dem linken Ellbogen an. Nächstes Mal, schwöre ich mir, bringe ich meine Ellbogenschützer vom Kart mit.

Am Tag vor dem Test fliege ich nach Barcelona. Nachmittags präge ich mir Brems- und Schaltpunkte von Salo, Katayama und Brundle im Jordan ein. Um viertel nach sechs ist für die Jungs Feierabend. Ich schnappe mir Mika, bitte ihn hinters Lenkrad meines Mietwagens und lasse mir fünf Runden lang die Strecke zeigen. Dann lege ich selbst noch fünf Runden drauf. So verrichte ich das letzte Warm-up für mein Formel 1-Debüt also in einem Citroën Xantia Turbo Diesel. Im Dunkeln, wohlgemerkt.

Zurück an der Box bittet man mich, schnell in den Formel 1-Wagen zu steigen, um die neuen Gurte auszuprobieren. Herbie Blash, Yamahas Sport-Direktor, nutzt den Moment, um mir eine Anekdote aus seiner Zeit bei Brabham zu erzählen.

„Wir waren zum Testen in Zolder und mußten für Martini einen Werbespot drehen – mit am Überrollbügel montierter Kamera. Weil gerade Mittagspause war, hatte Carlos Reutemann keine Lust. Also bot ich mich an. Aus meiner Lotus-Zeit war ich gewöhnt, die Bremsen einzufahren, es war also keine große Sache für mich. Aber in Zolder war es feucht. Auf der Gegengeraden kam ich auf eine Pflanze und flog scharf

Dodgins kurze F1-Karriere



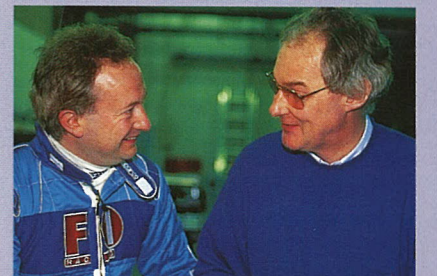
Mika Salo muß seinen Platz räumen



Ken Tyrrell: Noch keinerlei Befürchtungen



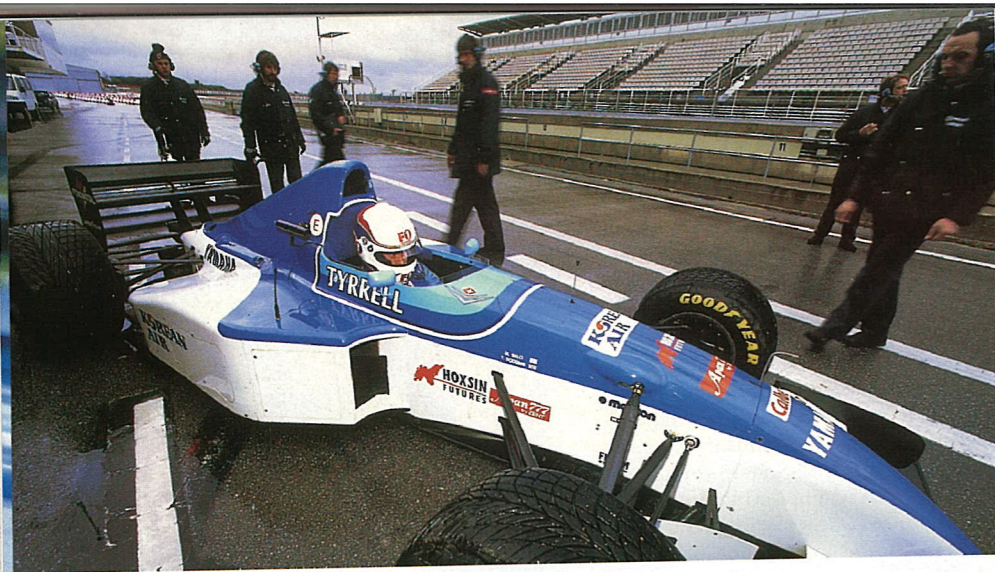
Katayama mit seinem neuen Teamkollegen



Postlethwaite: Happy über die neue Nummer 1



Brundle, Dodgins: Talk unter Boxennachbarn



Dodgins' letzter Warm-up für den großen Tag: Ein paar Runden mit Mika Salo im Mietwagen auf der Suche nach der Barcelona-Ideallinie. Hätte er nur besser zugehört, was der Tyrrell-Pilot erzählte...



viertel nach elf morgens – vor dem Rennen – einen trinken gehen.“

Am nächsten Morgen stelle ich mit Schrecken fest, daß es eigentlich keinen Unterschied macht, unter die Dusche oder nach draußen zu gehen. 700 PS und Regen! Mit mulmigem Gefühl schleiche ich zum Frühstück.

Tim Densham, der Tyrrell-Ingenieur, hat am Vorabend einen Ablaufplan für die eine Stunde von 8.30 bis 9.30 Uhr, in der ich auf der Piste sein werde, zusammengestellt. Erst eine Einführungsrunde, dann ein Check an den Boxen, danach zwei gezeitete Runden, noch einmal hereinkommen, wieder zwei gezeitete Runden, wieder rein und schließlich drei abschließende gezeitete Runden.

Pünktlich wie ein Profi, um acht Uhr klettere ich über die Cockpitwand des Tyrrell und klemme mich in Mikas Sitz. Chefmechaniker Mark Robertson, Spitzname 'Trigger', drückt mir zwei Ohrenstöpsel in die Hand. Dankend stecke ich sie in die Hosentasche.

Hills geht mit mir die Instrumente durch. Das Lenkrad verdeckt eine digitale Anzeige, die die Drehzahlen preisgibt. Direkt unter der Cockpit-Verkleidung befindet sich eine Reihe grüner Lämpchen für die einzelnen Schaltvorgänge, daneben eine orangene Lampe, die immer dann angeht, wenn man sich der maximalen Drehzahl nähert, wenn es also Zeit wird, hochzuschalten. Eine weitere Anzeige signalisiert den Gang, in dem man gerade fährt.

Auf der linken Seite des Cockpits befinden sich Schalter für die Zündung und das elektronische Motormanagement. Darunter der Knopf für den Feuerlöscher und der Schalter für das Rücklicht. Rechts der Knopf für die Bremsbalance, den 'Trigger' entsprechend der nassen Piste so einstellt, daß die meiste Bremskraft auf die Hinterräder wirkt. Dann kommt ein Drei-Stufen-Schalter für die Getriebeelektronik. Und ein Schalter

für das Gaspedal, der die Charakteristik der Gasannahme ändert – ziemlich drastisch, wie ich noch spüren werde. Am Lenkrad befindet sich der Knopf für den Funk und der für die Kupplung, den die Fahrer am Start benutzen. Denn könne ich jedoch getrost vergessen, meint er, ich solle beim Wegfahren aus der Box das Kupplungspedal benutzen. Danach freilich müßte ich mich überhaupt nicht mehr um das Kupplungspedal kümmern, ich solle meinen linken Fuß einfach irgendwo verstauen und achtgeben, bloß nicht auf die Kup-



plung zu kommen. Zu guter letzt gibt es auch noch Knöpfe, die automatisch vom sechsten in den dritten oder gar zweiten Gang herunterschalten.

Während das Auto noch aufgebockt dasteht, lasse ich meine Finger auf die Rückseite des Lenkrads gleiten, auf die kleinen Schaltwippen. Ich beginne zu üben. Harveys Anweisungen auf dem Zettel, den er mir auf meinen Kalender geklebt hat, sind in mein Gehirn eingebrennt: Zum Raufschalten die rechte Wippe ziehen, zum Runterschalten die linke. Ich gehe alle sechs Gänge durch, rauf und runter...

Dann starten die Yamaha-Ingenieure den V10-Motor. Sie überwachen Temperatur und den Druck in den pneumatischen Ventilen über einen Laptop. Ich habe starke Vibrationen erwartet, doch der Motor fühlt sich erstaunlich ruhig an –

obwohl er nur wenige Zentimeter von meinem Hintern entfernt ist. 8.30 Uhr rückt schnell näher. Chris Hills erklärt mir, daß er das Gaspedal auf Position 3 eingestellt habe. Position 3 bedeutet, daß das Gaspedal eine gewisse Verzögerung aufweist, daß es nicht so schnell anspringt, nicht so schnell die 700 PS freigibt.

Es regnet immer noch. Ängstliche Gesichter in der Tyrrell-Box. Wir warten zehn Minuten, in der Hoffnung, daß der Regen aufhört. Er hört nicht auf. Um 8.40 Uhr schieben mich die Jungs schließlich in die Boxengasse, stellen mich gleich in Fahrtrichtung. Damit entfällt das Risiko, daß ich beim Versuch, aus der Box zu fahren, gleich in der Boxenmauer lande...

Hindernis Nummer 1: Tyrrell-Teammanager Steve Nielsen sieht aus wie ein Goldfisch. Mundbewegungen, aber kein Ton. Dann kommt mir die Erleuchtung: Oh Gott, die Ohrenstöpsel sind immer noch in der Hosentasche des Rennoveralls! Und die Dinger dienen auch als Kopfhörer für den Funk. Also Kommando retour: Helm runter, Gesichtsmaske runter, Stöpsel in die Ohren, Maske wieder aufsetzen, Helm aufsetzen.

Martin Brundle amüsiert sich über diese kleine Einlage. „Mach' Dir nicht allzuviel daraus“, sagt er lachend. „Du bist in guter Gesellschaft. Andrea de Cesaris ist das mal während der Startaufstellung eingefallen. Er hat die Hand gehoben, einen Startabbruch provoziert, und ist dann durch die Box gefahren, um sich seine Stöpsel abzuholen. Daraufhin hat Bernie Ecclestone beschlossen, daß sich in Zukunft jeder, der einen Startabbruch verursacht, hinten anstellen muß.“

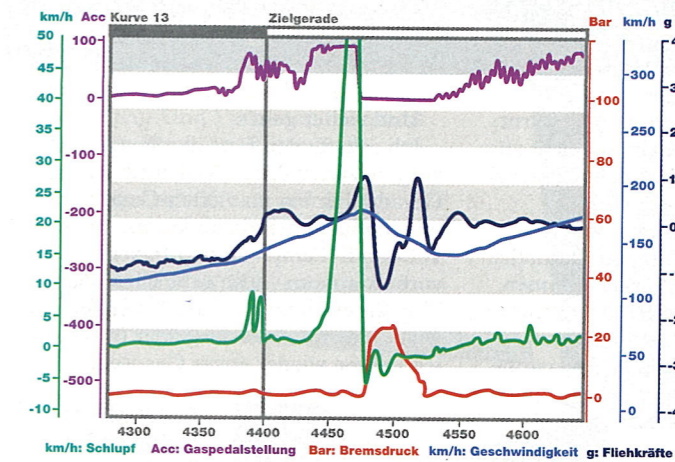
Ich krieche die Boxengasse entlang. Sofort bin ich von der Qualität der Schaltung beeindruckt – und das sollte bis zum Schluß das Eindrucks-vollste bleiben. Ein kurzer Druck auf die Wippe und schon ist der nächste Gang drin. Kein Schlag, kein Ruck im Heck, keine Veränderung im Fahrverhalten. Traumhaft.

Einlenken in die elf-Schikane am Ende der Zielgeraden, die Lenkung fühlt sich sehr direkt an – ähnlich

wie beim Kart eigentlich, allerdings nicht schwergängig. Vorsichtig gebe ich Gas und beschleunige durch die nächste lange Rechtskurve, schalte hoch in den vierten und dann wieder zurück in den dritten Gang für die lange Repsol-Kurve.

Es geht den Berg runter in die nächste Haarnadel – und plötzlich sind da Bodenwellen, die es gestern noch nicht gegeben hat – mein Kopf fliegt vor und zurück.

Von dort auf dem Weg in die Würth-Schikane habe ich zum ersten Mal Gelegenheit, richtig Gas zu



geben. Das Problem ist nur: Genau dort, wo die Strecke einen leichten Linksknick macht, fließt ein Bach über die Strecke. Ich gehe vom Gas.

Ich lenke mit einer Geschwindigkeit, die gleich null zu sein scheint, in die Linkskurve der Würth-Schikane ein und trete dann leicht aufs Gas. Das Heck des Tyrrell kommt sofort, ich drehe mich blitzschnell um 360 Grad – und stehe im Gras.

Über Funk beruhige ich das Team: „Keine Panik, ich bin nirgendwo angeschlagen.“ Doch ich habe nicht rechtzeitig genug die Kupplung getreten, der Motor ist abgestorben, also muß ich warten, bis die Jungs mit dem Preßluftstarter herbeieilen. Dann fahre ich zum ersten Mal ein Formel 1-Auto am Berg an.

In den Boxen gibt's einen kurzen Check, es ist mittlerweile 8.55 Uhr. Ich bin eine halbe Runde gefahren.

Wieder geht es raus. Diesmal ▶



Postlethwaite über Tonys Schrecksekunde:

Er ist ausgangs der letzten Kurve scharf aufs Gas gestiegen. Und zwar ein wenig zu scharf. Man kann sehen, wie das Auto gesprungen ist, weil er eben zu aggressiv Gas gegeben,

anschließend kurz gezögert und dann nochmal kräftig draufgetreten ist. Der zweite Gasstoß war sein großer Fehler. Die grüne Kurve zeigt den Unterschied zwischen der Geschwindigkeit der vorderen und der hinteren Räder – also den Wheelspin. Diese Kurve schlägt sogar stärker

aus, als es unser Gerät anzeigen kann.

Die blaue Kurve ist seine Geschwindigkeit, sie wird während des Vorfalls immer höher. Erst wo er den richtig großen Quersteher hat, sinkt sie wieder. Wir haben auch festgestellt, daß er dann gebremst hat. Ob er das selbst auch bemerkt hat? Das hat ihn scheinbar ziemlich erschrocken. Was ja nicht überrascht – das Ganze ist bei rund 210 km/h passiert.

Noch interessanter ist die Querbeschleunigung, hier dunkelblau. Er kam aus der Kurve, hat die Kontrolle verloren, und dann ging's links-rechts-links-rechts. In diesem Moment erreichte er die höchsten g-Kräfte der ganzen Runde. Aber es gelang ihm, das Auto wieder einzufangen, Kompliment. Zwar zeigt uns diese Datenaufzeichnung nicht die Lenkeinschläge, aber die konnten wir von der Box aus beobachten... Sah wirklich aufregend aus.



rolle ich nur so herum, bis ich auf Barcelonas lange Start/Zielgerade komme. Ich gebe Vollgas und warte auf die Explosion.

Damit man mich nicht falsch versteht: Es gibt schon einen gewaltigen Schub, aber irgendwie hatte ich mehr erwartet. Selbst Mika Salo sagte mir, daß ihn die Power bei seinem ersten Formel 1-Test beinahe umgehauen hätte. Vielleicht haben sie mir nicht die volle Leistung spendiert.

„Über 200 km/h, ich schieße auf die Boxenmauer zu und denke: Das wird ein ganz großer Crash“

Martin Brundle hatte mich gewarnt, daß die heutigen Getriebe so leicht zu bedienen seien, daß man schnell zuviel Vertrauen ins Auto bekäme.

„Du trittst aufs Gas, der Motor klingt ein bißchen giftig und Du drehst zirka 8000 Touren. Aber da kommen noch 7000. Paß auf, irgendwie kann es Dich immer auf dem falschen Fuß erwischen. Ich habe mal in Silverstone einen Tyrrell getestet und drei Bremsen waren richtig aufgewärmt, während die vierte noch kalt war. In dem Moment, als ich auf die Bremse tippte, bog das Auto scharf nach links in die Mauer ab.“

In der Würth-Schikane taste ich mich durch den Ort des Versagens. Aus der Kurve heraus beschleunige ich ein bißchen – und im gleichen Moment dreht sich das Auto in die andere Richtung!

Ich kann es nicht fassen. Ein weiterer peinlicher Funkspruch an die Boxen, ein weiterer Ausflug der Crew mit ihrer Preßluftflasche und ich tuckere zurück an die Box.

Ich erwähne, daß mir vielleicht ein etwas direkter eingestelltes Gaspedal lieb wäre. Hills sagt, ich soll den Gaspedalschalter nach vorne ziehen, auf der Anzeige erscheine 3-2-1-0. Jordan beginnt inzwischen, sich zum Testen fertigzumachen, und die Tyrrell-Crew meint, das sei mein letzter Versuch.

Auf der Strecke merke ich den Unterschied im Gaspedal sofort. Ich schalte in den vierten, runter in den dritten Gang, berühre kaum das Gaspedal, als ich in die erste Kurve einlenke – und wieder kommt das

Heck sofort. Ohne die geringste Vorwarnung. Irgendwie schaffe ich es, die Kupplung zu treten und den Motor am Laufen zu halten. Ich teile die gute Nachricht über Funk mit. Sie dürfen ihre Preßluftflasche an der Box lassen.

Jetzt habe ich das nächste Problem: Ich stehe quer auf der Piste, der Lenkradeinschlag reicht nicht, um wegzukommen, ohne über den Dreck zu fahren – und das kommt nicht in Frage. Ein Streckenposten kommt, schiebt mich ein Stück zurück.

Und weiter geht's.

Ich schaffe den Rest der Runde und komme zum zweiten Mal auf die lange Gerade. Ich bin im vierten Gang und möchte nicht gerade im kümmerlichen 100-km/h-Tempo an den Boxen vorbeiklappern – also gebe ich Vollgas. Was für ein Unterschied zum ersten Mal! Sofort drehen die Räder durch, ich nehme wieder etwas Gas weg,



Tony Dodgins im Cockpit des 95er Tyrrells: Und wo bitte ist der Knopf für den Feuerlöscher?



beschleunige dann wieder voll. Die Folge: Ein ganz kritischer Moment bei Tempo jenseits von 200 km/h.

Das Auto bricht aus, links-rechts-links-rechts, so schnell kann man gar nicht schauen, obwohl ich noch merke, wie ich auf die Boxenmauer zuschieße. In diesem Moment bin ich überzeugt: Das wird ein ganz großer Crash! Die Telemetrie wird später zeigen, daß ich auf der Bremse stand, ehe sich das Problem von selbst löste... und ich weiterfuhr.

Am Ende der Geraden setze ich meinen Bremspunkt diesmal ein wenig später – und steige wohl nicht hart genug drauf. Außerdem sind die Bremsen wohl zu weit

abgekühlt. Ich bekomme die Kiste gerade noch runtergebremst, verpasse jedoch den Einlenkpunkt und fahre am Außenrand um die Kurve. Das gleiche passiert mir im Bergabstück zur Haarnadel.

Ken Tyrrell ist extra eingeflogen, um meine Fahrversuche zu beobachten. „Er hat schon den Krankenwagen gerufen, nachdem er dich Richtung Boxenmauer abbiegen sah“, lacht Postlethwaite später. Ihn amüsiert der Zwischenfall so sehr, daß er extra einen vergrößerten Ausdruck der Telemetriedaten aus dem Computer rasseln läßt (siehe Kasten S. 49).

„Du bist bei dem wilden Schlenker auf 1,5 g gekommen – das ist wirklich ziemlich eindrucksvoll.“

Auch Jordans Technischer Direktor Gary Anderson und Martin Brundle



Ein paar Dreher bei der ersten Ausfahrt in einem F1-Auto sind nicht so tragisch – wären da nicht die TV-Kameras. Alles hat ein Nachspiel: Dodgins bei der Telemetrie-Analyse seines Abenteuerausflugs

sahen meinen Beinahe-Abflug, beide prophezeiten: „Der kriegt diese Runde nicht zu Ende.“ Wie wahr.

Die La Caixa-Passage und die folgende Rechtskurve sind so glatt, daß selbst ohne jedes Gasgeben, bei niedrigen Drehzahlen, das Heck ausbrechen will.

Postlethwaites Erklärung: „Der Motor bewirkt selbst im Schubtrieb noch sehr viel Vorwärtsdrang. Im Nassen ist dieser Effekt beinahe genauso groß wie beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve. Wenn du vom Gas gehst, ist es nicht so, als würdest du im Leerlauf herumrollen.“

Also hat mich der Tyrrell wieder ausgetrickt, die Preßluftflasche wird zum dritten Mal benötigt. Damit ist meine Zeit abgelaufen. Und ich bin um eine unvergeßliche Erfahrung reicher. Für die Statistik: Meine erste Rundenzeit war 2:26 min. Katayama fährt später – dann allerdings bei etwas besseren Bedingungen – 1:55.

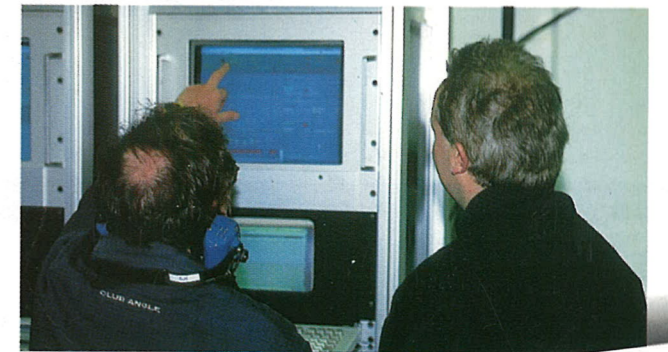
Als ich meine Gedanken sammle, fällt mir auf, daß die Jordan doch noch gar nicht fahren. Ich will unbedingt wissen, wie schlecht die Verhältnisse wirklich sind.

„Du willst, daß ich dir eine Entschuldigung liefere“, grinst Brundle.

„Nun, ich konnte gar nicht glauben, daß sie dich überhaupt fahren lassen.“

Kann also ein Normalsterblicher Formel 1 fahren? Die Antwort: Nein! Aus der langsamsten Kurve der Strecke heraus war ich fast so schnell wie Salo. Aber in den schnellen Passagen kam ich nicht einmal annähernd an ihre Leistung heran.

Okay, mit mehr Runden könnte man sicher noch einiges herausholen. Aber die Fähigkeit, wirklich schnell zu fahren, kommt nur durch Vertrauen. Und Vertrauen bekommt man nur durch das Wissen um die Grenzen. Bei dem Versuch, diese kennenzulernen, würde man aber zwangsläufig abfliegen. Die klassische Situation von der Henne und dem Ei also. ①



TYRRELL RACING ORGANISATION
Tyrrell
Long Reach, Cokham, Woking, Surrey, England GU23 6PE
Telephone 01483 284955 Fax 01483 284892

Mittwoch, 24. Januar 1996

Abschlusszeugnis: Tony Dodgins

Gut gemacht. Vor allem angesichts der schlimmen Wetterbedingungen und Deinem Mangel an Erfahrung hast Du Dich wacker geschlagen. Du bist ordentlich auf die Bremsen gestiegen, hast sauber beschleunigt und Dich nicht verhalten. Als Du das erste Mal die Gerade runtergefahren bist, warst Du bereits über 240 km/h schnell, Mika fährt hier 290, das freilich auch ein bißchen länger...

Alles sah recht fit aus, ich kann nicht verstehen, warum Du Dich mehrmals gedreht hast. Wir werden das mit den Telemetrie-Daten analysieren. Wenn man allerdings in einem Formel 1-Auto ruckartig vom Gas geht, verzögern diese Dinge fast genauso stark, wie sie bei Vollgas beschleunigen. Vielleicht lag's daran.

Was Du hättest tun sollen: Mit höheren Drehzahlen fahren. Als Du Dich gedreht hast, war die Drehzahl auf 6000 U/min, also unterhalb des üblicherweise genutzten Drehzahlbandes. Ich vermute, wenn Du in diesem Bereich Gas gibst, reagiert der Motor kaum noch. Du hättest zwei Gänge tiefer fahren müssen, denn wenn Du irgendwas in einem F1-Auto zu abrupt tust, bekommst Du riesige Probleme. Wie Du ja eingangs Start/Ziel feststellen konntest. Bitte jage uns nie mehr einen solchen Schrecken ein!

Ausgangs der langsamen Kurven warst Du fast so schnell wie Mika. Aber in den schnellen Streckenabschnitten war er viel, viel schneller. Was auch zu erwarten war. Denn das macht die wirklich guten Fahrer aus: Ihre Geschwindigkeit in den High-speed-Abschnitten. Sie entwickeln mehr Gefühl für das Auto und können darum viel aggressiver fahren.

Insgesamt, würde ich sagen, warst Du nicht schlecht fürs erste Mal.

Harvey Postlethwaite
Managing Director - Engineering
TYRRELL RACING ORGANISATION LTD

DOPING ÜBERFLÜSSIG.

LOWE & PARTNERS




Ganz gleich, wieviel Benzin Sie im Blut haben, der Calibra DTM-Edition ist ein Anblick zum Abfahren. Vom Start weg präsentiert sich dieses streng limitierte Sondermodell in atemberaubender Form. Denn er liegt exklusiv mit serienmäßi-

**DTM
EDITION**
0001

gem speziellem Fahrwerk, 16"-BBS-Leichtmetallrädern, Aktivgurtsystem und ABS für Sie im Rennen. Je nach Ihren fahrerischen Bedürfnissen haben Sie die Wahl zwischen verschiedenen drehmomentstarken Triebwerken: z.B. dem 2.0 16 V

oder V 6-Motor oder dem Turbo mit 150 kW/ 204 PS, 6-Gang-Getriebe und DTM-erprobtem Allradantrieb. Die Dynamik und Faszination, die den Calibra immer ausgezeichnet

hat, hier ist sie so ausgeprägt, daß Sie auf Aufputzmittel verzichten können. Nichts ist also anregender als ein Boxenstop bei Ihrem freundlichen Opel Händler. **OPEL** 

OPEL CALIBRA. TECHNIK, DIE BEGEISTERT.



1996 Vorhersagen

Wer macht das Rennen?

DER FAHRER TIPPT AUF HILL, DER SPONSOR FAVORISIERT FRENTZEN, DAS MÄDCHEN VON DER STARTAUFGSTELLUNG JEAN ALESI. DIE SAISON '96 UND ACHT PROGNOSEN DAZU

Der Fahrer

Ex-McLaren-Pilot Mark Blundell ist sich sicher: Mit dem dritten WM-Titel für Michael Schumacher wird es in dieser Saison nichts. „Der Wechsel zu Ferrari wird seine bisher härteste Herausforderung“, sagt Blundell, der 1996 in der IndyCar-Serie fahren wird. „Erstens, weil Ferrari nicht gerade das optimale Umfeld bietet, um in Ruhe arbeiten zu können. Zweitens hat er gerade zwei Titel in Folge gewonnen, bekommt eine Riesen-Gage und soll dafür bei Ferrari alles auf Vordermann bringen. So was bringt jede Menge Druck mit sich. Außerdem gehen sie mit einem neuen Motor in die Saison, was frustrierend werden könnte. Ich glaube nicht, daß 1996 ein dritter Schumacher-Titel drin ist.“

Die besten Chancen, so Blundell, habe Damon Hill. „Williams wird wieder sehr stark sein. Da Hills Haupttrivale Schumacher zu Saisonbeginn nicht auf dem gleichen Niveau sein wird, sollte es für ihn möglich sein, davon zu profitieren.“ Williams-Rookie Jacques Villeneuve wird dagegen laut Blundell noch nicht in den Titelkampf eingreifen können. „Ich denke, er wird sich einarbeiten müssen und erst zur Saisonmitte stärker werden. Aber ich glaube nicht, daß er in seinem ersten F1-Jahr schon zu den Titelanwärtern zählt. Damon wird für klare Verhältnisse sorgen, sobald die Saison losgeht.“

Die Kombination Alesi/Benetton hält Blundell für Hills größte Bedrohung. „Wenn Jean gleichmäßige Leistungen bringt und ein gutes Verhältnis zum Team entwickelt, dann wird er dank der außergewöhnlichen Zuverlässigkeit des Benetton alle Chancen haben. Dasselbe gilt für Gerhard Berger. Er wird – wie immer – schnell und zuverlässig sein.“

Die beiden Jordan-Piloten hält Blundell nicht für Titelanwärter, doch mit Martin Brundle habe das Team einen echten Aktivposten. „Seit sie in der Formel 1 sind, haben sie nie jemanden gehabt, der die Sache wirklich in die Hand genommen und gesagt hat, wo es langgeht. Rubens Barrichello ist immer noch sehr jung und unerfahren, Martin ist das genaue Gegenteil. Ich kann mir vorstellen, daß Jordan regelmäßig punkten wird, aber noch nicht stark genug ist, um in den Titelkampf einzugreifen.“

FOTOS: BEST CULLEN, SPORT THE LIBRARY, ELIZABETH WHITING ASSOC'S, SHERIFF



Der Sponsor

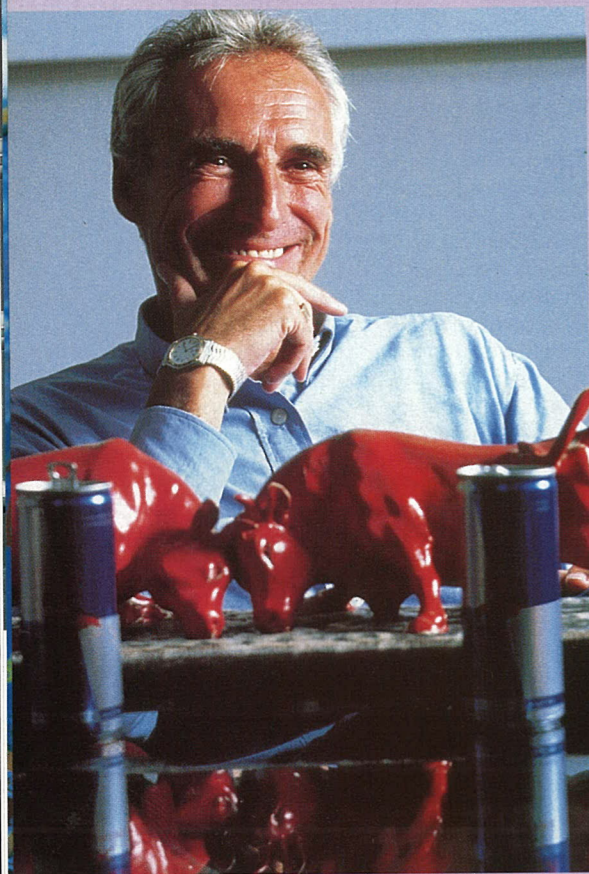
Als Dietrich Mateschitz 1987 seinen neuen, nach fernöstlichem Rezept gebrauten Energy-Drink Red Bull in Österreich auf den Markt brachte, wurde dieser kaum wahr- und noch weniger ernst genommen. Heute ist Red Bull in aller Munde. Mit nur einigen Dutzend Angestellten konnte die Firma vor den Toren Salzburgs 1995 einen Umsatz von 1,6 Milliarden Schilling (230 Millionen Mark) verzeichnen. Von den 150 Millionen Dosen, die das Fließband letztes Jahr verließen, sind zwei Drittel für den Export bestimmt. Ab 1996 gibt es Red Bull, außer in Rußland und vierzehn weiteren europäischen Ländern, auch in Italien und Frankreich.

Mateschitz, früher Marketing-Manager einer Chemie-Firma, sponsert schon seit der Firmengründung 1987 Sportveranstaltungen, um für Red Bull zu werben. Im ersten Jahr unterstützte er das Salzburger Eishockey-Team, außerdem Österreichs Skispringer-Nationalteam. Durch Karl Wendlinger und Gerhard Berger wurde 'Didi' mit dem Sauber-Team bekannt gemacht. Anfang 1995 erwarb er die Mehrheit der Aktien der Sauber Holding. „Alle wichtigen Entscheidungen werden erst dann getroffen“, erklärt Mateschitz, „wenn Peter Sauber, Fritz Kaiser von der Liechtensteiner Marketing-Agentur FKG als dritter Sauber-Mitbesitzer und ich darüber diskutiert haben. Was aber die sportlichen Belange betrifft, hat Peter Sauber erstes Recht.“

Als Saubers zweiter Fahrer für 1996 nominiert werden mußte, waren es Kaiser und Mateschitz, die sich für Johnny Herbert aussprachen, während Peter Sauber für Mark Blundell plädierte. Mateschitz hält die Kombination Heinz-Harald Frenzen und Johnny Herbert für perfekt, „ein Traum-Team“. Sein Ziel: „Wir wollen unter die ersten fünf in der Konstrukteurs-Wertung kommen. Und ich denke, wir haben 1996 alles was man braucht, um die vier großen

Teams herauszufordern. Zur Zeit weiß niemand, wie gut Ferrari sein wird, wie gut sich Berger und Alesi ins Benetton-Team einfügen.“

Hobbypilot Mateschitz – der letztes Jahr nur bei drei Grand Prix vor Ort dabei war – stört sich wenig an Fords Entscheidung, ab 1997 das neue F1-Team „Stewart Grand Prix“ mit Motoren zu beliefern. „Unsere Zusammenarbeit mit Ford wird nach dieser Saison aufhören – das steht fest. Trotzdem: Ganz kann ich Fords Entscheidung nicht verstehen, das Risiko ist doch bei einem brandneuen Team größer als bei uns. Wir werden 1996 entweder so gut fahren, daß uns drei Hersteller Verträge für 1997 anbieten, oder wir kaufen uns Motoren.“



Vorhersagen

Die Tänzerin

Karen Mulry muß nicht lange überlegen: „Mein Tip für 1996 ist Jean Alesi – diese stechenden blauen Augen und sein südländisches Temperament machen ihn ganz klar zu meinem Favoriten.“

Karen Mulry wird bald in der Lage sein zu beurteilen, wie sich die Formel 1-Topstars für das erste Rennen vorbereiten. Denn sie wird bei der Startaufstellung zum ersten Grand Prix in Melbourne vor einem der Autos stehen und das Schild mit der Startnummer halten. So erhält sie erste Eindrücke davon, wie die Fahrer mit dem hohen Erwartungsdruck umgehen. Karen gehört einer dezenten Gruppe von 500 Teilnehmerinnen der Eröffnungsveranstaltung an, die alles – außer Understatement – verspricht. „Es wird spektakulär. Die Eröffnung beinhaltet einen persönlichen Empfang für die Fahrer, wenn sie die Sehenswürdigkeiten von Melbourne das erste Mal genießen.“

Natürlich soll für die Girls nicht alles zu harter Arbeit ausarten. Auch wenn Kerrie Hayes, Chefin der Startaufstellungsmädchen, lächelnd dazu meint, immer noch auf den Tag zu warten, an dem eines ihrer Mädchen eine Einladung zu einer Grand-Prix-Party ablehnen wird.

„Mein Tip für 1996 ist Jean Alesi – diese stechenden blauen Augen und sein Temperament machen ihn ganz klar zu meinem Favoriten“



Die Legende

Für die Rennlegende Stirling Moss ist Damon Hill der heißeste Titelanwärter in diesem Jahr. „Verpaßt er wieder den Titel, so ist das seine eigene Schuld“, sagt Moss. „Mit Williams ist er beim derzeit vermutlich besten Team, er hat unheimlich viel Talent – was ihm fehlt, ist eigentlich nur der Humor seines Vaters. Hätte er Grahams Humor, würde er das ganze Drama mit Schumacher viel lockerer nehmen. Trotzdem: Wenn mir jemand Wetten auf Hill als Weltmeister anbieten würde – ich würde zugreifen.“

Trotz der Verpflichtung Schumachers erwartet Moss bei Ferrari keine Rückkehr zu früheren Erfolgen. „Ich würde mich freuen, Ferrari wieder in der Rolle des absoluten Spitzenteams zu sehen. Aber zumindest zu Saisonbeginn, fürchte ich, werden sie vor allem mit der Zuverlässigkeit ihres neuen V10-Motors zu kämpfen haben. Als Fahrer ist Schumacher eine Klasse für sich. Wenn Ferrari nun noch die Wagen so hinbekommt, wie zu meiner Zeit, dann müßte sich der Rest des Feldes ganz warm anziehen. So wie es jetzt aussieht, wird es eine sehr spannende und hartumkämpfte Saison.“

Ein spezielles Interesse von Moss gilt Schumachers neuem Teamkollegen Eddie Irvine, und dessen Fähigkeit, sich gegenüber dem zweifachen Weltmeister durchzusetzen. „Die Kombination Schumacher/Irvine könnte eine Schlagkraft entwickeln, wie das bei Fangio und mir der Fall war, als wir bei Mercedes fuhren. Ich habe Fangio bewundert, denn er war der Beste seiner Zeit. Ich hoffe, daß Irvine intelligent genug ist, Schumacher ähnlich einzuschätzen. Das soll nicht heißen, daß er nicht versuchen sollte, Schumacher zu schlagen – ich habe das bei Fangio auch versucht. Aber er sollte ihn beobachten und von ihm lernen.“

Ein weiteres Duell unter Stallgefährten erwartet Moss von dem McLaren-Duo Mika Häkkinen und David Coulthard. „Da gibt es zwei große Fragezeichen. Erstens: Wie steckt Häkkinen – sollte er wieder fit genug sein, um wieder Rennen zu fahren – den schweren Unfall von Adelaide weg? Zweitens: Wie wird sich Coulthard schlagen? – ein Mann, der erst Pole-Position fahren und dann das Auto in der Aufwärmrunde rauswerfen kann. Meiner Ansicht nach war das ein eindeutiger Fingerzeig auf seine geringe Erfahrung. Er verfügt aber über unglaublich viel Talent und Grundschnelligkeit. Ich schätze, von ihm können wir noch sehr viel erwarten.“



„Verpaßt Damon wieder den Titel, so ist das seine eigene Schuld“

1996
Vorhersagen

Der Streckenbauer



Das erste Rennen auf der neuen Strecke in Melbourne hat Ronnie Drysdale verloren – gegen den Rennstreckenmanager, der mit einer Dodge Viper über 200 km/h fuhr. Traurig ist er trotzdem keineswegs. Denn als einer der Konstrukteure der neuen Strecke ist er sehr zufrieden, daß sein neuer Kurs schnell ist und viel Grip hat. „Wir schätzen“, so Drysdale, „daß um den Golfplatz herum Geschwindigkeiten um die 320 km/h erreicht werden. Der ganze Kurs wurde mit dem Computer gezeichnet und jede einzelne Linienführung vom Computer geprüft.“

Der Bau des Kurses in einem öffentlichen Park bereitete dem Team um Drysdale einige Kopfschmerzen. Kurz vor der Fertigstellung waren mehr als nur typische 'Ingenieursprobleme' zu lösen: „Eines Tages landete ein mit Touristen vollgepackter Heißluftballon mitten auf einem größeren Pfahl, so daß alle Insassen samt Pilot hinausgeschleudert wurden. Der Pilot, der schon seit achtzehn

Jahren an dieser Stelle gelandet war, hatte ganz vergessen, daß hier eine Rennstrecke gebaut wird.“ Dieser Zwischenfall verlief glücklicherweise harmlos. Ein größeres Problem stellte die 'Rettet den Albert Park'-Protestgruppe dar. Sie tat alles, um die Arbeiter vom Bau abzuhalten.

„Einmal fuhr einer der Demonstranten mit seinem Auto genau an die Stelle, wo wir arbeiten wollten. Auch nach mehrmaligem Bitten fuhr er nicht beiseite. Deshalb packten wir eine Ladung Dreck auf die Baggerschaufel und luden das alles um seinen Wagen ab. Obendrauf ließen wir eine Schaufel zurück. Er brauchte Stunden, um sein Auto freizuschaukeln. Den waren wir also los.“

Obwohl Drysdale mehr ein Fan von Motorrad- und Dragster-Rennen ist, kann er seine Bewunderung für Michael Schumacher nicht verhehlen. „Ich denke, er hat alles verdient, was er bekommt. Ein Fahrer, der immer wieder vorne wegfährt, muß etwas ganz besonderes sein.“

„In der letzten Saison hatten wir 18 Ausfälle. Das muß und wird 1996 besser werden“

Der Teamchef

Es gibt Dinge, die verändern sich nie. Seit Sportdirektor Jean Todt 1994 von Peugeot zu Ferrari wechselte, hat er den 'Roten' sicherlich zusätzliche Wettbewerbsfähigkeit eingehaucht. Doch selbst jetzt, mit Weltmeister Schumacher im Team, wiederholt sich Ferraris Vor-Saison-Theater wie bereits aus den letzten Jahren gewohnt. „Unser Ziel ist es“, so Todt, „1996 Rennen zu gewinnen und in der folgenden Saison in den Titelkampf einzugreifen.“

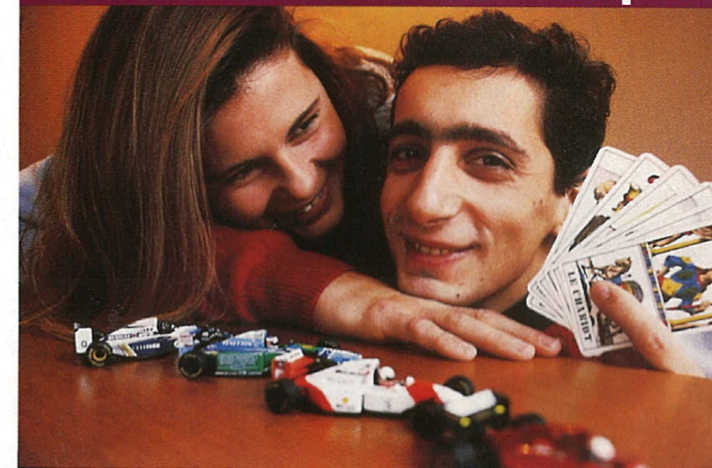
Todts eher zurückhaltend formulierte Erwartungen stehen im Kontrast zu denen von Gianni Agnelli. Agnelli, Präsident der Ferrari-Muttergesellschaft Fiat, teilte Ende letztes Jahr noch der ganzen Welt mit, wenn Ferrari mit Schumacher im Team 1996 nicht den Weltmeistertitel erringe, dann nur aufgrund eigener Fehler.

„Wir sind noch nicht auf demselben Leistungsniveau wie unsere Hauptkonkurrenten“, entgegnet Todt. „Wir

haben in vier Monaten Testarbeit mit dem V10 zwar große Fortschritte gemacht, aber um die allerletzten PS werden wir uns erst später kümmern können. Zunächst einmal geht es um die Zuverlässigkeit, darum, daß wir in der Lage sind, Rennen zu beenden.“

Eine Prognose bezüglich seiner Schützlinge Schumacher und Irvine läßt sich Todt nicht entlocken. Für all seine Angestellten hat er dennoch eine klare Botschaft: „In der letzten Saison hatten wir 18 Ausfälle – entweder aufgrund von Unfällen oder wegen technischer Probleme. Das muß und wird in diesem Jahr besser werden.“

Der Testpilot



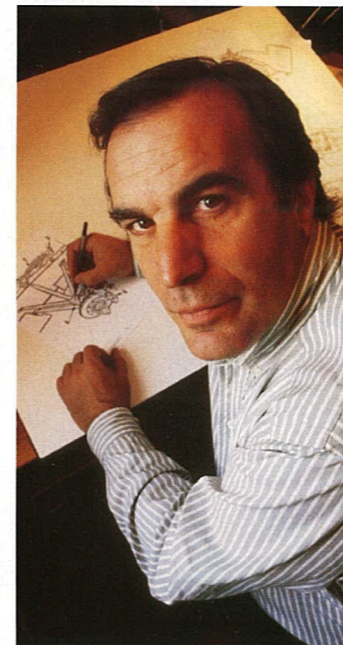
Jean-Christophe Boullion hat die letzte Saison als Testpilot für Williams-Renault und im Renneinsatz für Sauber-Ford bestritten. Entsprechend interessant sind seine Prognosen zur anstehenden Saison. Angesichts der vielen Fahrerwechsel hält er Damon Hill für den größten Favoriten auf den WM-Titel 1996: „Es ist extrem schwierig, eine Vorhersage zu treffen, aber ich bin sicher, daß die vielen Fahrerwechsel Damon sehr entgegenkommen. Williams

hatte letztes Jahr das beste Auto. Ich schätze, das wird auch '96 der Fall sein.“

Michael Schumacher, so Boullion, werde dagegen Probleme haben, den Titel zum dritten Mal zu erobern. „Es ist nicht zu erwarten, daß Ferrari früh genug die nötige Zuverlässigkeit bieten kann. So schnell Schumacher auch ist – für ihn wird es hart.“ Auch auf das Meisterteam würde er kein Geld setzen: „Ich kann mir nicht vorstellen, daß Benetton den Erfolg vom letzten Jahr wiederholen kann. Jean Alesi und Gerhard Berger sind Spitzenfahrer, aber es wird eine Weile dauern, bis sie sich in das Team eingefügt haben.“

Auch McLarens Chancen, '96 in die Rolle eines Titelanwärters zurückzufinden, stuft Boullion niedrig ein. „Ich wüßte nicht, wie.“ Jordan dagegen, spekuliert er, solle man im Auge behalten: „Die haben sich ständig weiterentwickelt. Einige werden sich über Jordan noch ganz schön wundern.“

Eher wenig erwartet Boullion von den anderen Teams. Die großen Sieger der Saison, ist sich der Franzose sicher, werden 1996 die Fans sein.



Der Journalist

Für den Motorsport-Journalisten Giorgio Piola ist Damon Hill Top-Favorit für 1996. Aber nicht, weil er der schnellste Fahrer ist, sondern weil er von allen die beste technische Unterstützung erhält. „Der Schlüssel des Erfolges ist das Talent des Williams-Chefkonstruktors Patrick Head“, sagt Piola. „Williams ist einfach beständig gut – sie haben immer Leute, die die Entwicklung vorantreiben.“

Im Gegensatz dazu sieht er die eher autoritäre Arbeit von John Barnard bei Ferrari. Piola glaubt, daß Ferrari dieses Jahr zwar ein gutes Chassis haben wird, aber vom neuen V10-Motor im Stich gelassen wird. „Ferrari muß für die Tatsache Rechnung tragen, daß es ihr erster Zehnzylinder ist. Ich glaube nicht, daß sie auf Antrieb Renault

schlagen können. Andererseits denke ich, hat Ferrari den schnellsten Fahrer. Barnard hat mittlerweile zugegeben, daß der Ferrari im letzten Jahr im Aerodynamikbereich nicht optimal war, weil der neue Windkanal in Bristol nicht fertig wurde. Teams aber, die so erfolgshungrig sind wie Ferrari oder auch McLaren, könnten auf dem Chassis-Sektor in diesem Jahr durchaus einen großen Schritt nach vorne machen.“

Besondere Aufmerksamkeit genießt für Piola das Benetton-Team mit seiner Fahrerpaarung Gerhard Berger und Jean Alesi. „Ist das Auto gut, so kann es sehr interessant werden. Denn beide Fahrer sind sehr gut und wollen unbedingt beweisen, daß sie es auch 1996 im neuen Team sein werden.“

Vorhersagen 1996



Schnelle Nachbarn

NACH HEFTIGEN AUSEINANDERSETZUNGEN FINDET DER AUSTRALIEN-GP 1996 WIEDER IN MELBOURNE STATT. BOB JENNINGS ÜBER DIE HINTERGRÜNDE

Während die 'Vics' vor Schadenfreude beinahe platzen, sind die 'Krähenfresser' stinksauer. Die Beschreibung

der jubelnden Einwohner von Melbourne und ihrer Gegenspieler in Adelaide klingt so merkwürdig, wie sie typisch australisch ist. Die Vics jubeln, weil Melbourne, Hauptstadt des Bundesstaates Victoria, als zukünftige Heimat des australischen Grand Prix ausgewählt wurde. Die Bürger des benachbarten Staates Südaustralien – wegen der Elster auf ihrem Wappen auch Krähenfresser genannt – sind dagegen mächtig sauer, daß ihr Grand Prix in Adelaide Ende der Saison 1995 der vorerst letzte war.

Während der vergangenen elf Jahre hat der GP-Zirkus Adelaides Sonne (manchmal auch Regen) erlebt, den geruhsamen Lebensrhythmus und das eiskalte Bier der Stadt genossen. Die Fahrer liebten die Stadt genauso wie die Zuschauer. Letztes Jahr stellte Adelaide wieder einen Besucherrekord auf: 200.000 F1-Süchtige waren beim Abschieds-GP dabei.

Genug der Sentimentalitäten. Melbourne genießt den Ruf, Australiens Sportmetropole zu sein. Schon während der normalen Punktspiele des 'Australian Rules Football', einer wesentlich härteren Variante des American Football, kommen durchschnittlich 80.000

Zuschauer zu jedem Spiel. Alljährlich legt das 'Melbourne Cup'-Pferderennen am ersten November-Dienstag ab 15 Uhr das ganze Land lahm. Selbst zu Sylvester letztes Jahr zogen 50.000 Sportverrückte in Melbourne ins Stadion, um sich ein völlig unbedeutendes, schlaffes Cricket-Match anzusehen. Klar, daß niemand daran zweifelt, daß auch der Melbourne-GP die Massen anziehen wird.

Trotzdem hat der Wechsel von Adelaide nach Melbourne viel Staub aufgewirbelt. Die Entscheidung fiel im stillen und die Bewohner beider Städte wurden schließlich vor vollendete Tatsachen gestellt. Nicht allen gefiel es, was sie hörten, noch weniger Leuten paßte die Art, in der ihnen die Nachricht präsentiert wurde.

Der Vertragsabschluß zwischen Melbournes GP-Chef Ron Walker und FOCA-Präsident Bernie Ecclestone, der Adelaides elfjährige Erfolgsgeschichte beendet, fand hinter verschlossenen Türen statt. Dem Abkommen haftet ein schaler Geschmack an, auch wenn es legal ist. Denn den Organisatoren von Adelaide wurde keine Chance gegeben, ihren Vertrag zu verlängern oder Melbournes Angebot zu überbieten.

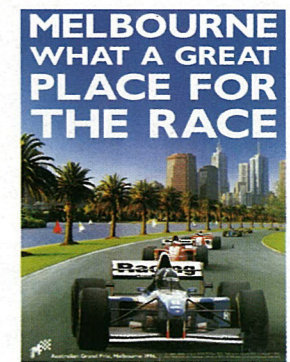
Der Konkurrenzkampf zwischen Victoria und Südaustralien hat Tradition. Besucher, die das überrascht, müssen sich nur vor Augen halten, daß die Entfernung zwischen Adelaide und Melbourne der zwischen Berlin und Budapest entspricht. Letztes Jahr erreichten die Rivalitäten ganz neue, selbst für Australier bislang unerreichte Dimensionen. 'Kick a Vic'-Shirts waren in Adelaide sehr beliebt, und Besuchern aus Victoria wurde das

Gefühl vermittelt, sie seien so willkommen wie Dreck unter der Schuhsohle.

Und warum das alles? Der springende Punkt ist, daß die Adelaide-Organisatoren dazu gebracht wurden, den Grand Prix schon ein Jahr vor Vertragsende abzugeben. Schon die versteckte Drohung, Melbourne bemühe sich um den Pacific-GP, glaubte man in Adelaide,

würde Sponsoren verunsichern und letzten Endes zahlungsunwillig machen. Das Angebot Victorias, Adelaide für knapp fünf Millionen Mark GP-Zubehör (Leitplanken, Schutzzäune und transportable Tribünen) abzukaufen, brachte deren Stadtväter schließlich zum Einlenken.

Und so müssen sich 25 Mitarbeiter des Grand Prix-Büros Adelaide ▶



nun nach neuen Jobs umsehen – nur wenige blieben bis März, um ihr Wissen bei der Lawn Bowls-Weltmeisterschaft (eine Art Kegelsport auf Rasen) einzubringen.

Die 'Melbourne Grand Prix Organisation' hat natürlich auch einige Mitarbeiter aus Adelaide angeheuert – allen voran die Rechtsanwältin Judith Griggs, nun Verwaltungs-Chefin. Mike Drewer, in Adelaide für Marketing zuständig, hat ebenfalls den Sprung über den tiefen, trennenden Graben geschafft, erklärt aber, den Melbourne-GP zu verkaufen, sei wesentlich härter, als das jemals in Adelaide der Fall war.

Neben dem Ärger mit Adelaide gab es in Melbourne wieder Proteste – von seiten der Grünen. Und noch etwas bereitet Marketing-Mann Mike Drewer Kopfschmerzen: Haupt-sponsor ist Transurban, eine Tunnel- und Straßenbau-Gesellschaft, die ihre Projekte durch Mautgebühren zu finanzieren gedenkt. Projekte? Zyniker argwöhnen, daß das Sponsoring aus den Taschen der Autofahrer finanziert werden soll.

Auch andernorts sind unerschwellige Anti-GP-Gefühle zu vernehmen. Direkt gegenüber vom GP-Büro hat die 'Rettet den Albert Park'-Gruppierung ständige Wachen postiert. Die Gruppe hat gute Verbindungen, ist gut organisiert und finanziell gesichert. Sie ergreift jede Möglichkeit, darauf hinzuweisen, daß der Albert Park für den Grand Prix in Beschlag genommen wurde, ohne daß

andere Möglichkeiten überhaupt diskutiert worden seien.

Vor diesen Auseinandersetzungen existierte der Albert Park jahrelang an den Grenzen des guten Geschmacks. Die Millionenspritze in Verbindung mit dem Grand-Prix-Projekt sorgte nun für eine Verschönerung des Areals, sorgte für die Finanzierung neuer Sportplätze. Die Boxengebäude haben in der Höhe verschiebbare Fußböden. Sie können dadurch als Hallen für Sportveranstaltungen und anderes genutzt werden. Selbst der See des Parks, um den sich der Kurs windet, ist ausgebagert und gereinigt worden.

Aber es wurden eben auch Hunderte von Bäumen gefällt – nicht alle gesund, nicht alle schön –, um für die neue Strecke Platz zu schaffen.

Adelaide war ein Straßenkurs, der entsprechend dem Stadtplan von Adelaide festgelegt war. Melbourne ist eine ständige Rennstrecke, soll aber nur vier Mal im Jahr benutzt werden. Sie wird schnell sein, sie wird drei Stellen haben, an denen Überholvorgänge möglich sind. Die Anreisemöglichkeiten sind allerdings nicht optimal. Die Organisatoren planen, Busse und Straßenbahnen einzusetzen, um die Leute problemlos auch

von entfernt liegenden Parkplätzen zur Rennstrecke zu bringen.

Tyrrells Computer-Simulation der 5,95 Kilometer langen Strecke brachte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 201,25 km/h bei einer Rundenzeit von 1:33,5 min. Im Vergleich dazu brauchte Michael Schumacher für seine schnellste Runde über die

3,78 Kilometer in Adelaide 1:18,199 min, was einem Schnitt von 174,5 km/h entspricht. Laut der Tyrrell-Simulation liegen auf insgesamt drei Streckenabschnitten knapp 290 km/h an.

In fünf Abschnitten des Kurses werden die Formel 1-Autos im höchsten Gang unterwegs sein. Sollte einmal ein Fahrer über die Auslaufzonen hinaus-schießen, so landet er in unmittelbarer Nähe des Melbourners Rotlicht-Viertels St. Kilda.

Ohne Zweifel: Der Saisonauftakt 1996 in Melbourne wird eine große Sache. Und es gibt absolut keinen Grund zu befürchten, daß nicht alles genauso erfolgreich über die Bühne gehen wird wie die letzten elf Jahre in Adelaide.

Das gelbe Banner der 'Rettet den Albert Park'-Aktivisten sollte man allerdings im Auge behalten – eine derart solide finanzierte und einflußreiche Gruppierung ist wahrlich nicht zu unterschätzen. ❶



Albert Park und seine grünen Gegner

Der Formel 1-Zirkus betritt im Albert Park kein Neuland. Das ehemalige Sumpfgebiet war schon in den 50er Jahren das Mekka für Autorennen – und für Proteste dagegen.

Schon 1934 gab es Widerstände, als der Light Car Club Rennen im Melbournen Victor Harbour durchführen wollte. Die Veranstalter mußten ihre Idee fallenlassen. Offiziell jedenfalls. Heimlich aber, in einer echten Hauruck-Aktion morgens um elf, gingen dann doch acht Autos an den Start. Und die erreichten stellenweise schon über 130 km/h...

1953 fand dann der australische Grand Prix zum ersten Mal in Melbourne statt. Nach 16 Jahren Victor Harbour war nun Albert Park der Austragungsort. Um Proteste zu vermeiden, gaben die Veranstalter ihre Pläne diesmal erst in letzter Minute bekannt. Die Verhand-



lungen 1994 von FOCA-Chef Bernie Ecclestone mit Melbourne's damaligem Gouverneur Ron Walker standen dieser Tradition in nichts nach – diesmal mit dem Resultat, daß nicht nur der Bevölkerung, sondern auch Adelaide zu wenig Zeit blieb, dagegen zu protestieren.

Von 1955 bis 1958 fanden im Albert Park noch acht weitere Rennen statt, wobei der sogenannte Olympische Grand Prix 1956 einen Höhepunkt setzte. Es war

das Jahr der Olympischen Sommerspiele und eines zusätzlichen Rennens, der australischen Tourist Trophy. Für Maserati war das Anlaß genug, fünf Wagen aus Italien einzuschiffen – drei 250F- und zwei 300S-Modelle für Stirling Moss und Jean Behra. Moss gewann beide Wettbewerbe vor seinem Teamkollegen Behra und vor den Augen von 130.000 begeisterten Zuschauern – der Zuschauerrekord konnte erst 1995, beim letzten GP der Saison in Adelaide gebrochen werden.

1958 fand das vorerst letzte Rennen im Albert Park statt. Wieder gewann Moss und wieder war das Rennen ein großer Erfolg. Doch aufgrund des Geräuschpegels hatte sich eine Gruppe von Renngegnern formiert, der es gelang, Autorennen für ganze 34 Jahre vom Albert Park fernzuhalten.



AUGEN ZU UND DURCH?

Jetzt oder nie. Für Damon Hill wird 1996 das Jahr der Wahrheit.



DIE NÄCHSTE AUSGABE ERSCHEINT AM 20. MÄRZ
SOLLTE F1 RACING SCHON VERGRiffEN SEIN, BESTELLT ES IHR EINZELHÄNDLER GERNE NACH



Das Band ist voll, das Interview vorbei, aber Flavio Briatore will mehr. Er ist in Hochstimmung, zeigt sein Lausbuben-Grinsen und zieht genüßlich an seiner Zigarette. Eine kleine Gemeinheit hat er sich bis zum Schluß aufgehoben. „Ferrari“, sagt er, „ist wie der Schiefe Turm von Pisa. Der neigt sich mehr und mehr – und alle versuchen, ihn wieder aufzurichten.“ Jetzt ist er zufrieden mit sich. „Schreiben Sie das“, fügt er hinzu, „das wird die Ferrari-Leute ärgern.“

Wenn man ihn so sieht, wie er einen anlächelt, sich in Formel 1-Gerede ergeht, mit aufgerissenen Augen das Unschuldslamm spielt und jedes Spielchen mitmacht, dann fällt es schwer, diesen Herold eines neuen Grand-Prix-Zeitalters nicht zu mögen. Flavio Briatore führte das Benetton-Team in nur sechs Jahren aus der zweiten Reihe ganz nach oben, konkret: zu zwei Fahrer- und einem Konstrukteurs-Titel.

Wen kümmert es da, daß in den Bücherschränken seines eleganten Büros im Benetton-Werk in Oxfordshire stillose Bücherständer aus Karton stehen und dazwischen verstreut Baseballmützen rumliegen? Wen kümmert es, daß er seine italienischen Flanellanzüge zur Schau trägt?

Für seine Kritiker war 1995 ein mageres Jahr. Das von Michael Schumacher dominierte Benetton-Team gewann sowohl die Fahrer- ▶



KEINER WEISS, WO ER HERKOMMT,
KEINER WEISS, WER ER WIRKLICH IST.
FEST STEHT NUR: FLAVIO BRIATORE IST
EIN GEWINNER. OLIVER HOLT SCHAUT
DEM BENETTON-BOSS IN DIE KARTEN

Die Maske

OLIVER HOLT: ACTION IMAGES; CARICS: PROFESSOR SPOT; ALI SPOT: SUTTON IMAGES; FITZPATRICK: WORDS & PHOTOS



als auch die Konstrukteurs-WM. Es kam nicht zu den Kontroversen, die noch den ersten WM-Titel Schumachers trübten. Briatore warf auf Siegerpartys mit Essen um sich, versprühte Champagner und zog anderen Teammitgliedern die Hosen vom Leib.

1996 bereiten sich seine Gegner wieder darauf vor, größere Munition geliefert zu bekommen. Denn Schumacher ist weg, hat sich für das Geld entschieden und ist zu Ferrari übergelaufen. Viele sind der Meinung, daß das Benetton-Märchen ohne den Weltmeister ganz schnell zu Ende sein wird. Und deshalb redet Briatore viel von Ferrari, nicht verbittert, eher mit einer Art Neugier.

Er spekuliert, wie es dem Ferrari-Team ergehen wird und läßt sich darüber aus, daß Ferrari Schumacher nicht eingekauft habe, um lediglich das eine oder andere Rennen zu gewinnen. „Wenn man Schumacher ins Team holt, dann deshalb, weil man die Weltmeisterschaft gewinnen will“, stellt er klar. „Man entscheidet sich nicht für Schumacher, wenn man nur zwei Rennen gewinnen will. Dafür reicht ein Johnny Herbert.“

Briatore weiß, daß es schwierig wird, ohne Schumacher nochmals den Fahrertitel zu holen. Realistischer ist da die Hoffnung auf die Konstrukteurs-WM. Er ist davon überzeugt, daß das Team auch ohne den Fahrer, der ihm soviel Erfolg brachte, weiter Fortschritte machen wird: „Das Team ist dasselbe wie im letzten Jahr, der Motor ist derselbe, das ganze Paket ist dasselbe. Ob man nun Robert de Niro oder Dustin Hoffman hat, spielt keine Rolle – solange man überzeugt ist, daß man über das beste Paket verfügt.“

Viele sehen in Briatore einen Marketing-Visionär, der in der Lage ist, den Formel 1-Sport mit all seiner Spannung und Vitalität ins 21. Jahrhundert zu führen. In den Augen anderer ist er eine umstrittene Figur. Hauptsächlich für diejenigen, die sich nach den 'guten alten Zeiten' zurücksehnen, als die Formel 1 noch von vor Straßendreck verschmierten Gesichtern einerseits und spießigen Gentlemen andererseits beherrscht wurde.

Gleichgültig, ob er der Partylöwe ist, den manche in ihm vermuten, oder nicht – Briatore ist mit Sicherheit kein Motorsportexperte. Aber er ist eine

Ein Mann kennt sein Erfolgsrezept: Briatore in seinem Londoner Domizil beim Pasta-Kochen

Persönlichkeit. Und er ist erfolgreich. Und er ist Italiener. Gerüchten zufolge ist er in eine Reihe zwielichtiger Geschäfte verwickelt, ist er 'per du' mit einigen Leuten aus dem engeren Umfeld der Mafia. Von der Bombe, die 1993 vor seinem Haus am Cadogan Place in Londons Nobelviertel Chelsea explodierte, ganz zu schweigen.

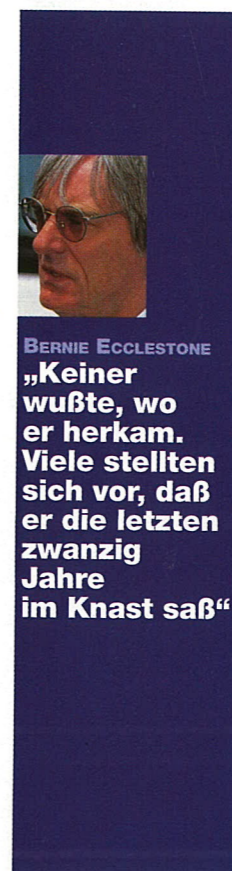
Manchen ist er verdächtig, weil er vor sechs Jahren von heute auf morgen einfach so in der Formel 1 auftauchte. Mit Händen, die vom Streicheln schöner weicher Pullover in New York verzärtelt, und nicht von dicken Ölschichten überzogen waren. Nicht nur seine Hände, alles an seiner Erscheinung demonstrierte: Hier kam einer an, der seine Lehrzeit nicht damit abgeleistet hatte, kleine und schmutzige Autos um irgendwelche unbekannte Rennstrecken zu scheuchen.

Wenig ist aus Briatores Zeit vor der Formel 1 bekannt. Und wenn die Leute wenig über einen wissen, dann trauen sie einem nicht. Und wem sie nicht trauen, den fürchten sie.

„Keiner wußte, wo er herkam“, erinnert sich Bernie Ecclestone, großer Formel 1-Zampano und einer der Freunde Briatores. „Viele stellten sich gerne vor, daß er die letzten zwanzig Jahre im Knast saß. Weil sie Spaß daran haben, Schlechtes von anderen zu denken – besonders dann, wenn es um erfolgreiche Menschen geht. Von mir hat man lange Zeit auch nur Negatives verbreitet. Aber jetzt ist mein Image viel zu gut, als daß so etwas noch möglich wäre. Die Leute fangen langsam an zu denken, daß ich ein gutmütiger Typ bin, fast ein Weichei. Vielleicht sollte ich das ändern, vielleicht jemanden abknallen, am besten einen Journalisten“, lacht Ecclestone.

„Ich bin jedenfalls der Meinung, daß man dem Boß immer Vertrauen entgegenbringen sollte, und Flavio verdient es auch. Mein einziger Vorbehalt ist, daß ich mich frage, wo er heute wäre, hätte er nicht Schumacher sondern Häkkinen und Verstappen als Fahrer gehabt. Er hatte eben Glück. Aber er hat das beste daraus gemacht.“

Wenn Briatore heute betont, das Team sei ihm wichtig, stehen einigen Beobachtern die Haare zu Berge. So ein Spruch, schimpfen seine Kritiker, von dem Mann, der Schumacher dermaßen vergötterte, ihm nahezu uneingeschränkte Macht und Privilegien einräumte, der all seine



BERNIE ECCLESTONE
„Keiner wußte, wo er herkam. Viele stellten sich vor, daß er die letzten zwanzig Jahre im Knast saß“

Einer, der keine Gelegenheit ausläßt: Briatore beim Feiern nach dessen WM-Sieg in Adelaide 1994

Energien auf einen einzigen Fahrer richtete und den Kult um Schumacher quasi inszenierte – dieser Mann predigt nun die Tugenden der Teamarbeit?

Ein weiteres Beispiel seines Sinneswandels liefert Briatore selbst während des Interviews: „In diesem Geschäft braucht man psychologische Fähigkeiten. Die Zeit, die man mit den Teammitgliedern verbringt, ist unheimlich wichtig. Man muß versuchen, jeden einzelnen zu verstehen. Jeder hat seine eigene Position im Team. Nur die Zusammenarbeit aller bestimmt, ob wir gewinnen oder verlieren.“

Und gleich noch eine Zugabe: „In der Formel 1 ist kein Platz für rücksichtslose Bosse. Mit Rücksichtslosigkeit erreicht man hier gar nichts. Man braucht mit Sicherheit eine gewisse Disziplin, aber niemand braucht einen Diktator. Was gebraucht wird, ist die Fähigkeit zu führen. Meine Art der Führung ist keine Diktatur.“

Diese Art von Kehrtwendung ist es, die Briatores Kritiker dazu verleitet, ihn als den Machiavelli der Formel 1 hinzustellen. Für sie ist er der Inbegriff eines rücksichtslosen, macht-



Briatore und Schumi: Ihre fünf Stellungen



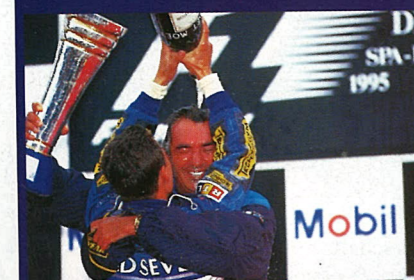
Gefühlsecht. Kann aber in die Arme gehen



Die Umarmung klassischer Schule



Abspritzen. Höhepunkt jeder Siegesfeier



Zu vermeiden: Mund-zu-Mund-Kontakt



Erhoben, erhaben. Jeder darf Hand anlegen

hungrigen, berechnenden Ränkeschmieds, der sein äußeres Kleid wie ein Chamäleon wechselt. Die Linie, die den Machiavelli in ihm von dem Pragmatiker trennt, ist sehr fein. Und sogar von denjenigen, die ihm im harten Formel-1-Geschäft unterlegen sind, bekommt er immer wieder Sympathien.

„Ich würde ihn so gerne dafür hassen, daß er mir 1991 Schumacher weggenommen hat“, gesteht Eddie Jordan, „aber ich kann es nicht.“

Briatore schafft es immer wieder, heil davonzukommen, weil er – wie Ecclestone und Jordan – Charisma hat. Dazu besitzt er die Fähigkeit, Leute zum Lachen zu bringen und sie mit seiner Gewandtheit und seinen weltmännischen Umgangsformen zu betören.

Und hinter der schicken Fassade verbirgt sich tatsächlich ein kultivierter und gebildeter Mensch. Sein Büro im englischen Enstone ist gespickt mit Relikten aus vorgeschichtlichen Zeiten, er fühlt sich überaus wohl in seinem Strandhaus in Afrika, und er ist auch kein Partylöwe, wie gemeinhin vermutet wird. Weiche Schale, harter Kern? Ohne Zweifel.

Außerdem ist er raffiniert und clever. Sein neuer Reichtum, sein Appartement in Chelsea und seine Häuser in St. Tropez und Kenia sind die besten Beweise. Sein Sportschuhunternehmen hat er vor einigen Monaten verkauft, natürlich mit ansehnlichem Gewinn.

Zu Leben und Lebenswandel gehören bei Briatore auch große Namen. George Carmen zum Beispiel, einer der bekanntesten Rechtsanwälte Großbritanniens. Er war es, der Briatore und dem Team eine Bestrafung für die Manipulation am Benzineinfüllstutzen 1994 in Hockenheim ersparte. Dann natürlich sein Boß Luciano Benetton, mit dem er üblicherweise Weihnachten in Afrika verbringt. Und einer seiner besten Freunde ist der Besitzer des berühmten italienischen Restaurants San Lorenzo im Londoner Nobelviertel Knightsbridge, wo Briatore regelmäßig mit Ecclestone und FIA-Präsident Max Mosley diniert und gelegentlich mit Lady Di plaudert.

„Ich würde mich nie so verhalten, wie er es tut“, sagt Ecclestone über seinen Freund. „Ich würde mir nicht eine Kappe falsch herum auf den Kopf



EDDIE JORDAN
„Ich würde ihn gerne dafür hassen, daß er mir Schumacher wegnahm – aber ich kann es nicht“

setzen. Und ein Siegerpodium habe ich noch nie betreten, außer vielleicht früher, wenn ich dort gelegentlich mit Farbe und Pinsel etwas auszubessern hatte. Für Briatore ist jede Art von Publicity gute Publicity. Er hat immer etwas zu sagen, und er ist bereit, sich auf kontroverse Äußerungen einzulassen.“

Briatore versucht nicht, seine Herkunft zu verbergen. Er wurde 1950 als Sohn eines Lehrerehepaars in Cuneo bei Turin geboren. Mit drei Jahren konnte er bereits Ski fahren, später verdiente er sich in den Schulferien sein Taschengeld als Skilehrer. Nach der Schule arbeitete er für eine Versicherungsgesellschaft anstatt zu studieren.

„In Italien“, so sagt er, „sind 85



Promi-Talk im Fahrerlager: Flavio Briatore beim Gedankenaustausch mit Ex-Beatle George Harrison

Prozent der arbeitenden Bevölkerung entweder in Restaurants oder bei Versicherungen beschäftigt. Das Verkaufen war schon immer meine Stärke, und bei meiner Versicherung war ich der beste. Eines Tages bin ich dann gegangen. Denn wenn man bei einer Versicherung oder Bank arbeitet,



dann will man das doch nicht sein ganzes Leben machen.“

An der Mailänder Börse, wo Briatore danach als Makler arbeitete, lernte er 1974 Luciano Benetton kennen. Der übertrug ihm 1977 den Aufbau des Unternehmens in den USA. 1988, Briatore hatte seine Aufgabe erfüllt, nahm ihn Benetton mit zum Australien-GP. Ein Jahr später übernahm Briatore die Leitung des Rennstalls. Der Rest ist bekannt.

Es wird vermutet, daß Briatore jetzt, wo Benetton die Fahrer- und die Konstrukteurs-WM gewonnen hat, weiterzieht. „Doch ich habe noch nicht alle Facetten der Formel 1 entdeckt, ich bin noch motiviert.“

Sieg auf der ganzen Linie: Fahrer- und Konstrukteurs-WM-Titel 1995 waren für Briatore der vorläufige Höhepunkt seiner F1-Karriere

Und wer Briatore für einen finsternen Machiavelli hält, sollte mal beim Parade-Philosophen der italienischen Renaissance nachlesen. Dort erfährt man, wie Briatores Feinde ihm geholfen haben, so erfolgreich zu sein. Und wie die Widrigkeiten der Saison 1994 seinen Erfolg noch steigerten.

„Es gibt keinen Zweifel daran, daß Fürsten dann Größe erlangen, wenn sie die Schwierigkeiten, die sich ihnen in den Weg stellen, bewältigen“, schrieb Machiavelli einst. „Daher

erschafft die Glücksgöttin, wenn sie einem neuen Fürsten Größe verleihen will, Feinde und läßt sie gegen den Fürsten zu Felde ziehen, damit dieser durch die Bewältigung der Herausforderung so groß wird, daß er...immer weiter nach oben kommt.“

Die Glücksgöttin hat Flavio Briatore Feinde gegeben, die ihm das Leben schwer gemacht haben, und Freunde, die ihn unterstützten. Doch wer braucht schon eine Glücksgöttin, wenn man einen Freund wie Bernie Ecclestone hat! „Er hat seine Lehrzeit hinter sich“, sagt Bernie. „Dieses Jahr wird zeigen, wie gut er wirklich ist. Ich bin sicher, daß er es erfolgreich abschließen wird.“



**IM
COCKPIT
SEHEN SIE
AUCH NICHT
BESSER...**

EUROSPORT
purely sport

... UND WIR LASSEN SIE AUCH NICHT ALLEIN. MIT JOHN WATSON UND BEN EDWARDS BEGLEITEN SIE 2 TOP FAHRER DURCH DAS FORMEL 1 WOCHENENDE. FREITAG - SONNTAG LIVE. ALLES, WAS SIE SCHON IMMER ÜBER RENNSPORT WISSEN WOLLTEN: WIR ZEIGEN'S IHNEN!

ALLE WOLLEN ES, DIE WENIGSTEN
KÖNNEN ES – TOP-PILOTEN
ÜBER DIE KUNST DES ÜBERHOLENS

Was sind die aufregendsten Situationen in der Formel 1? Wann halten Millionen Zuschauer – und zwei Fahrer – gespannt die Luft an? Wenn sich Michael Schumacher, wie 1995 auf dem Nürburgring, an Jean Alesi vorbeizwängt. Wenn Nigel Mansell und Ayrton Senna, wie 1991 in Barcelona, Rad an Rad um Millimeter kämpfen. Oder wenn, wie zwei Jahre zuvor in Mexiko, Nigel Mansell außen an Gerhard Berger vorbeifliegt.

Nichts reißt das Publikum mehr von den Stühlen als packende Überholvorgänge (außer vielleicht jene Manöver, bei denen Top-Fahrer mit einer Staubwolke im Kiesbett enden).

Die Kunst des Überholens war und ist immer wieder ein Höhepunkt des Formel 1-Rennsports. Eine aussterbende Kunstform, denkt man an die letzte Saison. Wird das 1996 anders? Erinnert man sich an die vielen mißglückten Manöver, die Kollisionen während der letzten Jahre, so wird klar, daß sauberes Überholen heute extrem schwierig ist. Rennfahrer müssen größere Risiken eingehen als früher. Sie müssen jede noch so kleine Lücke ausnutzen – in der Hoffnung, daß der Konkurrent nachgibt und ihnen etwas Raum läßt. Macht er das nicht, dann kracht es – und das Rennen ist für einen, manchmal auch mehrere Beteiligte beendet.

In den letzten zwei Jahren stand besonders einer mehrfach im Mittelpunkt solcher Zwischenfälle: Damon Hill. Jeder erinnert sich an seine Kollisionen mit Michael Schumacher in Silverstone und Monza 1995. Hill klebte Runde um Runde hinter Schumacher, kam dem Benetton dabei bisweilen näher als ihm lieb sein konnte. „Als ich noch den Williams mit aktiver Radaufhängung fuhr, der zwei Sekunden schneller war als alle anderen Autos, hatte ich keine Probleme“, ulkt Hill. „Da war das Überholen ein Kinderspiel! Jetzt sind die Autos gleichwertiger – prompt wird es schwierig.“

Wie die meisten seiner Kollegen erklärt sich Hill die erschwerten Überholmöglichkeiten mit den von der FIA geänderten ▶

**Silverstone im
vergangenen Jahr:
Hill gegen
Schumacher, ein
Überholmanöver,
das scheitern mußte.
Es sollte nicht das
letzte unerfreuliche
Aufeinandertreffen
der beiden
Streithähne 1995
bleiben**



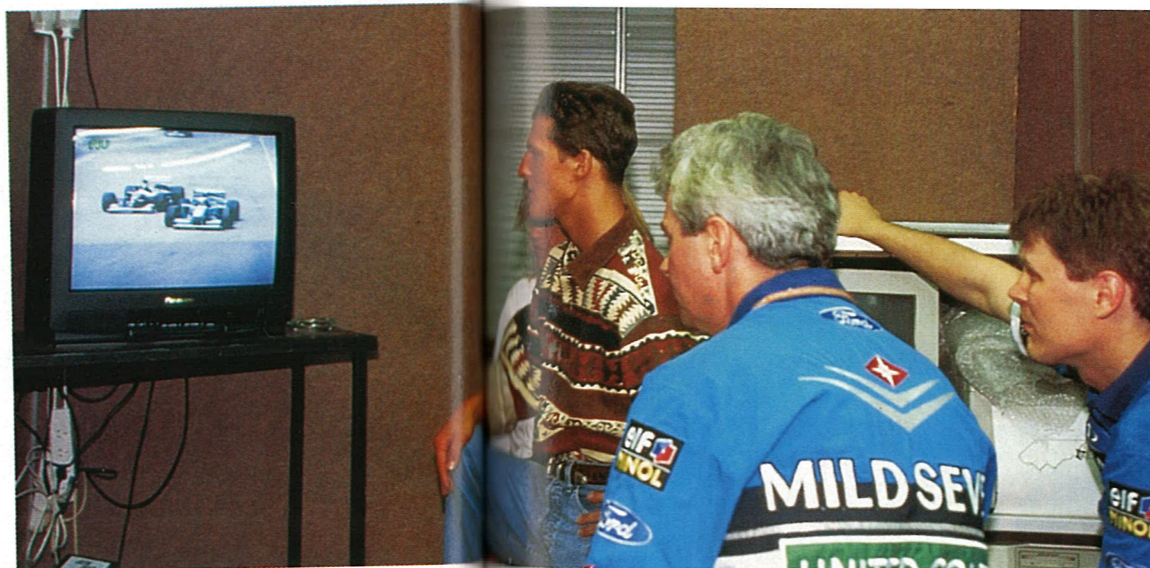
VON ADAM COOPER



Aerodynamik-Vorschriften, die das Tempo der Autos drosseln sollen. „Dadurch verliert man ziemlich viel vom Abtrieb, den die Spoiler erzeugen. Auch durch den neugestalteten Unterboden und den dadurch verringerten Abtrieb reagieren die Autos sensibler auf Turbulenzen – vor allem, wenn man hinter jemandem herfährt. Je mehr man sich dem Vordermann nähert, desto stärker beeinflussen diese Luftwirbel das Fahrverhalten und die Bodenhaftung des eigenen Autos.“ Die spannendsten Momente erlebt man an jenen Stellen einer Strecke, an denen eine schnelle Kurve in eine lange Gerade mündet, nach der eine langsame Ecke folgt. Hier hat der Verfolger die Möglichkeit, aus der schnellen Kurve früh herauszubeschleunigen, sich auf der Geraden im Windschatten an den Vordermann heranzusaugen und auf der Bremse vor der engen Ecke vorbeizuziehen. In

letzter Zeit verlieren die Fahrer aber leider oft schon in der schnellen Kurve so viel Boden auf den Vordermann, daß sie diesen Rückstand auf der Geraden trotz Windschattens nicht wieder aufholen können. „Am Anfang der Kurve kannst du nicht nahe genug zum Vordermann aufschließen, ohne extremes Untersteuern zu riskieren“, erläutert Hill. „Näherst du dich dem vorausfahrenden Fahrzeug, verlierst du Abtrieb und damit Bodenhaftung – also mußt du dich wieder etwas zurückfallen lassen. Man kann das bei Fernsehübertragungen sehr gut mitverfolgen: In scharfen Kurven rücken alle dicht aufeinander, während sich die Abstände in den schnellen Kurven vergrößern.“

Als weiteren Grund dafür, daß spannende Überholmanöver seltener geworden sind, nennen manche Fahrer die in den achtziger Jahren eingeführten Kohlefaserbremsen. Deren hohe Effizienz verkürzte den Bremsweg



erheblich – und das führt, meint Gerhard Berger, zu eingeschränkten Überholmöglichkeiten. Hill hingegen hält diese Theorie für unzutreffend: „Williams verzeichnete bei Tests mit Stahlscheiben (und Kohlefaserbelägen) 1995 nahezu identische Verzögerungswerte wie mit Kohlefaserbremsen. Außerdem kann man technische Entwicklungen nicht rückgängig machen.“

„Im IndyCar-Bereich sind Stahlbremsen Pflicht. Daß deren Bremswege länger sind, liegt aber daran, daß deren Autos schwerer sind. Bremsen sind immer nur so gut wie die Haftung des Autos“, fährt er fort.

„Bei weniger Haftung muß man eben früher bremsen. So gesehen könnte die FIA demnächst auf die Idee kommen, den Abtrieb der Rennwagen noch mehr zu reduzieren. Gleichzeitig ist es natürlich leicht, hier zu sitzen und zu verkünden, wir brauchen Fahrzeuge mit mehr

mechanischer oder aerodynamischer Haftung, die nicht von Turbulenzen beeinflusst wird. Verfolgt man dagegen aber beispielsweise mal ein Formel Ford- oder ein Tourenwagen-Rennen, also Autos, die alle kaum Abtrieb haben, dann sieht man es: Die hängen dem Vordermann in jeder Art von Kurve dicht im Nacken.“

Anders ist das in der Formel 1, wo Fahrer heutzutage immer öfter Runde für Runde hinter einem langsameren Wagen festhängen. „Du kannst nicht mehr tun als dranbleiben und Druck ausüben“, so Hill. „Man muß auf den richtigen Moment warten, auf einen Nachzügler, der zu überrunden ist, oder auf einen Boxenstopp. Wenn du einem Konkurrenten lange genug folgst, merkst du, wo du schneller bist, und wo er Vorteile hat. Dieses Wissen gilt es auszunutzen.“

Auch die Wiedereinführung der Tankstopps hat die Überholstrategien der Fahrer verändert: Sie wissen, daß

Ganz links: Johnny Herbert zieht vor der Les Combes-Schikane in Spa an Coulthard außen vorbei – eines der besten Manöver 1995

Links: Adelaide 1994, Schumacher und seine Mechaniker analysieren den Crash mit Hill, der die WM entschied

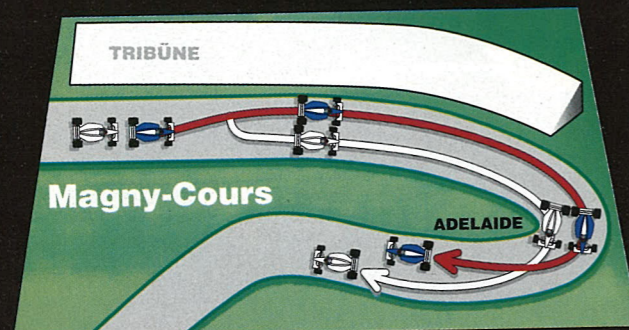
sie, statt ein riskantes Manöver zu starten, oft einfach auf ihren nächsten Boxenhalt warten, um dann vor dem Kollegen wieder auf die Strecke zu preschen. „Ein anderes großes Problem ist, daß es während eines Rennens nur eine einzige optimale Linie gibt“, sagt Hill. „Abseits dieser Linie sammelt sich Dreck und Gummiabrieb an, der die Straße sehr rutschig macht. Fährt man bei einem Überholmanöver darüber, kann man schnell ins Aus trudeln. Oder man hat danach soviel Schmutz auf den Reifen, daß die Haftung rapide nachläßt. Man braucht also ein paar Runden, um die Pneu wieder sauberzufahren.“

Ob naß oder trocken: Nicht nur der Kampf der Spitzenfahrer ist aufgrund der eingeschränkten Überholmöglichkeiten schwierig, auch das Überholen von Nachzüglern bereitet immer wieder Probleme. Wertvolle Sekunden können hier gewonnen oder verloren werden. Ayrton Senna galt als Meister dieser Kunst. Heute ist es Michael Schumacher.

„Manche verhalten sich beim Überrunden wie die letzten Idioten“, grollt Hill. „Dafür fehlt mir jegliches Verständnis. Entweder benutzen sie ihren Rückspiegel nicht, oder sie blockieren absichtlich. Einige meiner besten Manöver waren die hinter Nachzüglern. Zum Beispiel Ende der letzten Saison in Adelaide mit Tyrrell-Pilot Katayama: Ich wollte an ihm vorbei, als er plötzlich für die sehr enge Zieleingangskurve um Ewigkeiten zu früh bremste! Bei mir blockierten alle Räder, das Auto stellte sich quer und ich rutschte innen an ihm vorbei. Das ging gerade noch mal gut, war aber wirklich haarscharf. In der Fernsehübertragung war das leider nicht zu sehen.“

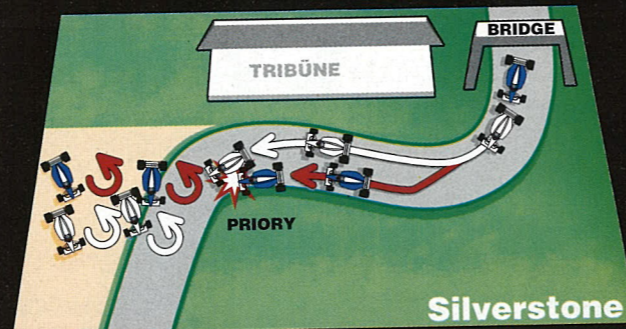
„Manche verhalten sich beim Überrunden wie die letzten Idioten“

RICHTIG



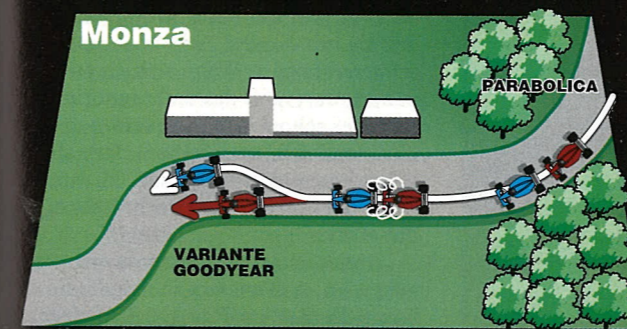
Klassisch: Dicht auffahren, so spät wie möglich aus dem Windschatten ausscheren, und erst 0,1 Sekunden nach dem Vordermann abbremsen. Brenzlitzig: Der Moment des Einlenkens.

FALSCH



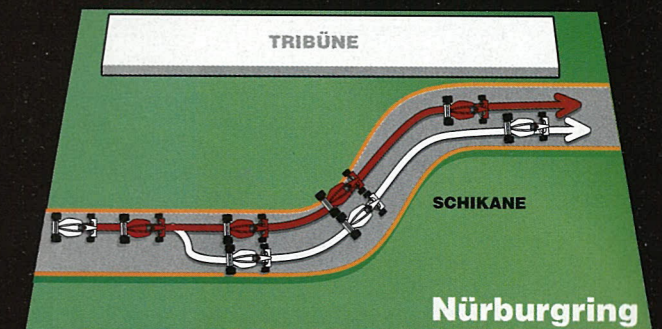
Hills Fehler in Silverstone 1995: Durch Turbulenzen unter der Brücke verliert er noch einige Meter auf Schumacher, die Bremsstrecke ist ohnehin sehr kurz – ein Crash ist die Folge.

IM TROCKENEN



Einfacher Vorgang (vorausgesetzt, man verfügt über die richtige Aerodynamik, den richtigen Motor, die Gerade ist lang genug und man ist gewillt, zum Vordermann extrem nah aufzuschließen)

BEI REGEN



Nur bei Nässe – und dadurch breiterer Ideallinie – möglich. Vorteil: Überraschungseffekt ist enorm. Nachteil: Nur Michael Schumacher weiß wie's geht.

Gerhard Berger

„Die Bremsen sind schuld“

Es ist schwierig genug, drei Rennfahrer dazu zu bringen, einer Meinung zu sein – beim Thema Überholen ist es unmöglich. Hill sieht den Ursprung allen Übels in moderner Aerodynamik, Alesi im Design der neuen Strecken, Gerhard Berger schätzt, das Hauptproblem sei die Einführung der Kohlefaserbremsen.

„Das Überholen wird immer schwieriger, weil man immer später bremst. Man hat heute dermaßen wenig Zeit zum Überholen – wenn man von 300 km/h runterbremst.“

Berger denkt, die FIA sollte das Problem untersuchen. „Es wäre alles viel spannender, wenn man längere Bremswege benötigen würde. Die FIA könnte Stahlbremsen vorschreiben, oder sonst ein Material; so wie sie es auch bei den Reifen tut.“

Letzten Endes ist es aber eine Frage der Einstellung“, ergänzt Gerhard Berger. „Wer außerordentlich überholen will, der muß einfach das richtige Selbstbewußtsein haben!“



Berger: Eine Frage des Selbstbewußtseins



Nürburgring: Abtrocknende Piste und ein Schumacher der Extraklasse



Seite an Seite in Adelaide: Schumacher und Alesi, zwei von der harten Sorte. Nach dieser Berührung war für beide Feierabend

„Die Strecken-Designer denken nicht nach. Sie bauen einfach mehr und mehr Schikanen ein“

Hill erinnert sich auch gerne daran, wie er in Argentinien im vergangenen Jahr an Schumacher vorbeizog. Es war eines der wenigen Rennen, bei denen das Dauerduell der Erzrivalen nicht mit gegenseitigen Vorwürfen endete. Nach dem vieldiskutierten Gerangel der beiden in Spa sah sich die FIA gezwungen, die Regeln klarer zu formulieren. Das Resultat wurde von der Mehrheit der Fahrer zurückgewiesen.

Wußten Präsident Max Mosley und seine Kollegen überhaupt, worüber sie sprachen? „Ich glaube schon“, nickt Hill. „Sie wollten die Chancen für Überholmanöver erhöhen. Ihr Tenor lautete: Wenn der Hintermann vor einer Kurve zu passieren versucht und sein Auto innen teilweise neben dir liegt, bist du dafür verantwortlich, daß du mit deinem Auto nicht in seins reinknallst. Wenn sich einer so nähert, darf man das nicht ignorieren. Wenn er schon so weit gekommen ist, muß man sich eingestehen, daß er schon einen Vorsprung hat – warum sollte man da also das Recht haben, ihn abzudrängen?“

„Andererseits muß man davon ausgehen, daß wir uns in der Praxis hautnahe Rad-an-Rad-Duelle liefern, und zwar bei absoluter Höchstgeschwindigkeit. Da wird gedrängt und gedrückt – und das ist ja auch

aufregend. Es sollte aber eben nicht in ein brutales Gerangel ausarten. Wer das sehen will, sollte zu einem Stock-Car-Rennen gehen. Man hat sich jetzt also auf folgende Regelung geeinigt: Wir können agieren wie wir wollen, solange wir nicht bewußt andere gefährden. Eigentlich ein ziemlicher Gummiparagraph...“

Hill ist der Meinung, die FIA hätte sich besser mit dem Thema Abtrieb befassen sollen, um den Unterhaltungswert des Motorsports zu erhöhen. „Ich weiß, daß man inzwischen darüber nachdenkt. Hinter den Kulissen wird viel gearbeitet, um für ausgeglichene Rennen zu sorgen. Denn das wollen alle – sowohl Fahrer wie Zuschauer vor Ort als auch natürlich das Fernsehen.“

Das Schlußwort hat Michael Schumacher, Hills Lieblings-Sparringpartner. „Meine beiden besten Überholmanöver letztes Jahr waren einmal das mit Jean Alesi auf dem Nürburgring und zum zweiten der Kampf mit Damon Hill in Spa – auf Trockenreifen“, sagt der Weltmeister.

„Sowas würde ich gerne in jedem Rennen haben. Leichte Siege sind doch uninteressant. Du fühlst dich viel besser, wenn du auf diese Art gewinnst. Verlierst du aber, dann ärgert dich das noch viel mehr.“

Jean Alesi

„Die Rennstrecken sind schuld“

Jean Alesi sieht sich selbst als guten Überholer. „Ich nutze grundsätzlich jede Chance, die sich mir bietet“, sagt er. „Ein Blick auf meine Karriere zeigt: Ich habe Senna überholt, Schumacher, Mansell und eine Menge andere schnelle Fahrer. Bei solchen Burschen kannst du nicht einfach hinter ihnen darauf warten, daß sie etwas falsch machen, denn da kannst du lange warten – bis zum Ende des Rennens. Erstmal mußt du schauen, wo dein Konkurrent im Vergleich zu dir eine kleine Schwäche zeigt. Und dann, wenn du diesen Schwachpunkt gefunden hast, heißt es: die kleinste Gelegenheit nutzen, sobald sie sich bietet!“

Alesi nutzt viele Gelegenheiten – einige mit Folgen: In Imola warf er Coulthard vor, ihn blockiert zu haben. In Monte Carlo kam es, bei Alesis Versuch, Brundle zu überrunden, zu einem heftigen Abflug. Auf dem Nürburgring war zur Abwechslung Alesi das Opfer, als Schumacher mit einem der besten Überholmanöver seiner Karriere an ihm vorbeiging. In Suzuka war Alesi aber schon wieder eine Klasse für sich, schnitt durch das Feld, als stünden die anderen Autos still.

Er glaubt nicht, daß die aktuelle Technik für die Überholprobleme in der Formel 1 verantwortlich ist. Er gibt den Rennstrecken die Schuld. Wie viele andere hält auch Alesi nichts vom Trend zu den engen, TV-freundlichen Strecken. „Das Überholen war immer ein Problem“, sagt er. „Und es ist auch heute noch eines. Aber das liegt an den Strecken, nicht an den Autos. Die Autos sind gut; wenn du eine wirklich gute Gerade hast und gute Bremsen, kannst du auch überholen. Aber weil die FIA sich immer mehr Gedanken um die Sicherheit der Fahrer macht, werden die Strecken zu sehr verändert. Die Strecken-Designer denken nicht nach. Sie bauen einfach mehr und mehr Schikanen ein. Dabei ist alles, was man zum Überholen braucht, eine nicht zu schnelle Kurve, eine Gerade und eine ausreichende Bremszone in die nächste Kurve. So sollten Strecken gebaut sein.“

Und dann ist da noch der Ärger mit dem zu überrundenen Verkehr. „Von jemandem aufgehalten zu werden, der zur Überwindung ansteht, ist so ziemlich das schlimmste Gefühl für einen Fahrer“, sagt er. „Dabei sollte das kein Problem sein, schließlich nimmst du an einem Rennen teil.“

Alesi zeigt Coulthard, was er von dessen Künsten hält





Feilt an einem spektakulären Comeback: Jackie Stewart



Nach zwei harten Jahren: Pacific schleicht sich von den Formel-1-Pisten

FOTOS: ALLSPORT, RAINER SCHLEGELMILCH, AUTOSPORT, SUTTON IMAGES, ACTION IMAGES

WÄHREND JACKIE STEWART SEINE RÜCKKEHR ZUR FORMEL 1 FEIERT, IST FÜR PACIFIC DER TRAUM BEREITS AUSGETRÄUMT. TONY DODGINS BERICHTET

Den Letzten fressen die Gläubiger

Am 4. Januar diesen Jahres kamen F1-Journalisten aus aller Welt nach Detroit. Die Herrschaften waren gekommen, um den Anfängen eines neuen Kapitels im Motorsport, der Verkündung des Stewart-Grand-Prix-Teams, beizuwohnen. Denselben Tag verbrachten die Buchhalter von Latham Crossley & David in London damit, den Gläubigern des Pacific-Teams mitzuteilen, daß die Firma in Liquidation gegangen ist. Sprich: Konkurs angemeldet hat.

Keith Wiggins hat mit seinem Pacific-Team viel Mut bewiesen. Aber im Motorsport geht es heute nun mal um Geld. Und das fehlte ihm. Im Dezember errechneten die Buchhalter ein Defizit von über zwölf Millionen Mark. Jackie Stewart, darauf kann man Gift nehmen, wird das nicht passieren. Der Grund? Vier

Buchstaben: Ford. Der Konzern hat versprochen, während der nächsten fünf Jahre 225 Millionen Mark für Stewarts Vorhaben lockerzumachen.

Und es gibt noch einen Grund: Einer wie Jackie Stewart, dreifacher Weltmeister und überaus erfolgreicher Geschäftsmann, kann in der Vorstandsetage jeder internationalen Firma einlaufen und seinen Mann stehen. Einer wie Keith Wiggins weniger. Stewart hat Ausstrahlung, er weiß, wie man sich überzeugend und kultiviert präsentiert. Wenn er erzählt, sein wichtigster F3000-Sponsor habe das Siebenfache seiner Investition zurückbekommen, nimmt man ihm das fast ab. Wenn er erklärt, er wolle in neue Märkte vordringen, spitzt man die Ohren. Sein Erfolgsrezept bezeichnet er als „Networking“.

Nettes Wort – aber was genau meint er damit? Er meint seine Fähigkeit, zwischen multinationalen Konzernen zu vermitteln, Kontakte herzustellen.

Nehmen wir mal an, 350.000 Angestellte von Ford brauchen Computer; und nehmen wir außerdem an, daß Hewlett Packard als technischer Partner im Stewart-Grand-Prix-Team fungiert. Dann ließe sich mit einiger Sicherheit voraussagen, daß nicht allzu viel Zeit verstreichen wird, bis durch Stewarts Vermittlung der Ford-Vorstand mit Hewlett Packard-Geräten arbeitet. Und Hewlett Packard-Bosse in ihre Fords steigen.

Alle rechnen damit, daß sich Stewart mit diesem Konzept durchsetzt, auch Grand Prix-Oberboß Bernie Ecclestone. „Ich weiß“, äußerte der sich schon einen Tag später, „daß Jackie an sein Rennteam genauso professionell herangehen wird wie an seine Karriere als Rennfahrer. Auch bei den vielen Firmen, die er dafür begeistert hat, wünsche ich ihm viel Erfolg – und den wird er garantiert auch bekommen.“

Ecclestones Zuversicht wird durch ▶

Mit Pacific gekentert:



Giovanni Lavaggi

Grand-Prix-Starts 4
Beste Platzierung -



Andrea Montermini

Grand-Prix-Starts 17
Beste Platzierung 8



Jean-Denis Deletraz

Grand-Prix-Starts 1
Beste Platzierung -



Bertrand Gachot

Grand-Prix-Starts 17
Beste Platzierung 8



Paul Belmondo

Grand-Prix-Starts 2
Beste Platzierung -

Stewarts Abkommen mit Ford unterstrichen. Stewart schätzt, daß er 1996 um die 35 Millionen Mark benötigt. Nicht um Rennen zu fahren, sondern lediglich, um sein Vorhaben anzuschließen. Sobald sein Team mitfährt, wird das pro Saison, wie er glaubt, 60 bis 70 Millionen Mark verschlingen. Außer Gratis-Motoren wird Ford jedes Jahr 45 Millionen zuschießen. Gleichzeitig, betont Stewart, wird ihn das nicht in die Liga der ganz Großen befördern. Nach seiner Schätzung geben diese Teams 70 bis 90 Millionen Mark pro Saison aus; die Zuschüsse von Renault Sport oder Mercedes-Benz nicht mitgerechnet.

Im Gegensatz zu Stewart genoß Pacific nie den Luxus eines großen Budgets. Das einzige, was die beiden Teams gemeinsam haben, sind Erfolge in unteren Formel-Klassen. Im Formel 1-Bereich verlieren solche Trophäen aber schnell an Bedeutung: Hier zählt Geld. Viel Geld. Aus diesem Grund freut sich Ecclestone über jeden Großindustriellen, der sich für die Formel 1 begeistern läßt. Der Fünf-Jahres-Vertrag, den Stewart mit Ford abgeschlossen hat, ist daher kaum mit Gold aufzuwiegen.

Die Geschichte des Pacific-GP-Teams dauerte nicht halb so lang. Im August 1992 gegründet, plante Pacific Grand Prix, 1993 zwei Wagen einzusetzen. Aus Geld- und Zeitmangel mußte der Plan um ein Jahr verschoben werden. Das Startkapital, ein Darlehen von etwa 375.000 Mark, besorgte Teamboss Keith Wiggins von seiner anderen Firma, Pacific Racing Ltd. Weitere 275.000 Mark kamen von einer Firma, der F1-Pilot Bertrand Gachot nahesteht.

Mehr Geld floß 1994 in die Kasse, als Wiggins den Japaner Ko Gotoh kennenlernte. Gotoh zeigte Interesse an dem Team, das den gleichen Namen führte wie der Pacific-GP im japanischen Aida. Am Jahresende einigten sich Pacific und Gotoh darauf, daß der Japaner, der bereits einen Kredit von 800.000 Dollar aufgenommen hatte und sich um weitere 700.000 Dollar bemühte, Pacific-Aktien erhielt. 1995 gelang es Gotoh, eine weitere Million in die Firma zu investieren. Doch als er im Spätsommer '95 einen Kredit – noch mal über eine Million Dollar – aufnahm,

gab er der Firma zu verstehen, daß es ohne einen großen Sponsor keinen Zweck hätte.

Auch Mike Gavin, Vater des britischen Formel 3-Champions Oliver Gavin, investierte 800.000 Mark in Form eines Kredits, der mit Sponsorverträgen abgetragen werden sollte – was freilich nie zustande kam. Immerhin aber wurde sein Sohn Testfahrer für das Team; und letzten November in Adelaide beinahe noch mehr – was zu einer angespannten Atmosphäre im Pacific-Lager führte. Verärgert über seine Fehlinvestition, hatte Gavins Vater eine Klage gegen die Firma eingeleitet – eine Woche vor dem Rennen, bei dem Sohn Oliver, als Ersatz für Gachot, seinen ersten GP fahren sollte. Mit Gachot – selbst mit 170.000 Mark in der Kreide – hatte in Australien niemand gerechnet. Als er dann doch auftauchte, war er wegen Gavins Klage stocksauer.



Auch bei Reifenlieferant Goodyear steht man mit über 560.000 Mark im Minus; was erklärt, weshalb Pacific letztes Jahr oft mit lediglich zwei – statt sieben – Sätzen Reifen pro Grand Prix auskommen mußte. Dem Getriebe-Hersteller schulden sie 135.000 Mark.

In den Kassen der auf Rennsportveranstaltungen spezialisierten Firma Travel Places hinterließ man ein Loch von über 100.000 Mark. Alleine für die immer noch fällige Gehaltsabrechnung fehlen dem Pacific-Team an die 100.000 Mark, im Schnitt also 2200 pro Kopf.

Pralle Portemonnaies: Jackie und Sohn Paul Stewart (hier mit Formel 3000-Fahrer Allan McNish und David Coulthard) rechnen für 1997 mit einem Budget von 65 Millionen Mark

Unten links: Andrea Montermini beim japanischen Grand Prix in Suzuka – auf dem Weg zu einem weiteren Ausfall

Mit Gachot hatte niemand gerechnet. Als er dann doch auftauchte, war er stocksauer.



Doch das gesamte Defizit von vermeintlich 12 Millionen Mark kann täuschen. Darin ist Pacifics Kapital und Besitz mit 3,5 Millionen Mark berücksichtigt, wovon jedoch höchstens ein Zehntel umgesetzt werden kann. Außerdem zugunsten Pacifics in jener Rechnung enthalten: eine Million Dollar von Andrea Montermini, der für seinen Job als Pilot letztes Jahr zwei Millionen abdrücken sollte. Ausstehende Rechnungen bei 226 Firmen und Gläubigern belaufen sich auf 5,5 Millionen Mark, auf etwas über 800.000 Mark wartet noch Cosworth Engineering.

Wenn Montermini die andere Million überwiesen hätte, wenn das Team einen großen Sponsor gefunden

hätte, wenn man es Pacific erlaubt hätte, in Suzuka einen Japaner mit reichlich Spendengeld ans Steuer zu setzen... dann hätte das Team vielleicht überlebt. Doch wie lange? Pacific hat viel Mut bewiesen, aber ohne einen Vertrag mit einem großen Hersteller für Gratis-Motoren hatte es letztendlich keine echte Chance.

Falls hier der Eindruck entsteht, im F1-Betrieb seien knallharte, mit dem Taschenrechner kalkulierende Banker und Buchhalter aktiv, so ist das nur die halbe Wahrheit. Die etablierten Teams bekommen ihre Frachtkosten erstattet, nicht aber die kleinen (erfolglosen) Newcomer. Dementsprechend schuldete Pacific nach dem Montreal-GP im letzten Juni auch Ecclestones FOCA (Formula One Constructors

Association) um die 100.000 Dollar. Bernie vereinbarte mit dem Team, diese Summe mit zukünftigen Preisgeldern zu verrechnen. Einen Wagen etwa an schlapper achter oder neunter Stelle ins Ziel zu bringen, ist für ein Team geschätzte 30.000 Dollar wert – die exakte Summe bleibt jedoch ein wohlgeheutes Geheimnis.

Jackie Stewart wird mit solchen Problemen nicht zu kämpfen haben. Im Grand-Prix-Sport spricht man gerne über ganze Pakete. Die Fachleute lieben es, Pilot/Fahrwerk/Motor/Team/Geldgeber in einem Atemzug nennen zu können. Beim letzteren liegt der Schlüssel zum Erfolg. Der Rest kommt von alleine.

Wenn Alan Jenkins (demnächst vermutlich nicht mehr bei Arrows, sondern bei Stewart) ein Ford-gerechtes Chassis für 1997 entwirft, wenn Ford ein weiteres Jahr in die Entwicklung ihres V10 investiert, Stewart dann noch die richtigen Leute verpflichtet und über einen Fahrer wie Heinz-Harald Frentzen verfügt, dann dürfte das ein schickes Paket ergeben. Das würde natürlich nicht funktionieren, wenn Frentzen 1997 zu Williams-Renault ginge. Und dazu kommt natürlich die Frage, wie lange Renault in der Formel 1 weiterhin aktiv bleiben wird.

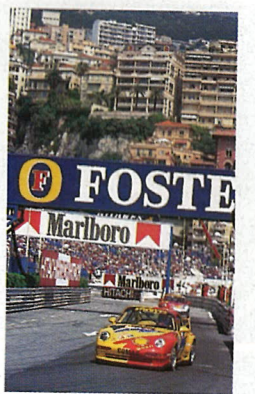
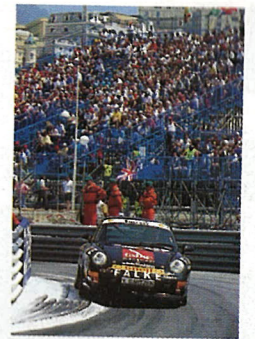
Fords Strategen wissen ganz genau, weshalb sie in Stewart Grand Prix investieren: Um eines Tages den großen Konkurrenten Renault zu schlagen. ①



Wer schert sich schon um ein paar Millionen? Diese beiden ganz gewiß: Gachot (links) und Wiggins vor ihrem Abschied aus der Formel 1



PORSCHE
Supercup
OFFICIAL SERIES PARTNER



PARTNER
Mit Kompetenz
zum Erfolg



WARSTEINER

zugeschaut mitgebaut

So entsteht ein Siegerauto



FOTO-SERIE: SCHLEGELMILCH



ALLES ÜBER DIE GEBURT EINES NEUEN WILLIAMS. VOM ERSTEN ZEICHENSTRICH BIS ZUM FERTIGEN AUTO. DESIGNER ADRIAN NEWEY PLAUDERT AUS DER SCHULE, TONY DODGINS SCHREIBT MIT

Der neue Williams wird ein Spitzenauto – darüber ist sich die Formel 1-Welt jetzt schon einig. Doch worauf stützt sich diese Gewissheit? Könnte der FW18 nicht auch der größte Flop aller Zeiten werden? Das beste Argument dagegen lautet:

Alle bisherigen Williams-Formel 1-Autos waren Frontrunner. Entwirft man einen Rennwagen der absoluten Spitzenklasse, so überlässt man nichts dem Zufall. Dabei ist jahrelange Erfahrung die erste Voraussetzung, um einen Flop zu vermeiden. „Du brauchst wirklich einen verdammt guten Grund,

dieses leere Blatt zu füllen, das am Anfang vor dir liegt“, sagt Williams-Chefdesigner Adrian Newey. Newey weiß, wovon er spricht: Er zeichnete schon eine Menge weißer Blätter voll, obwohl er vor Jahren bei March (siehe Kasten Seite 90) auch schon mal danebenlag. Inzwischen werden F1-Autos verstärkt im Laufe



Hat die Saison erst einmal begonnen, wird Neweys Neukonstruktion vom ganzen Williams-Team in Beschlag genommen

FOTOS: SCHLEGELMILCH, AUTOSPORT

der Saison verbessert. Sprünge von einem Modell aufs nächstjährige kommen daher selten vor. So hat der FW18 einiges mit seinem Vorgänger, dem FW17, gemein. Zumal sich die technischen Regeln nicht drastisch änderten. Vorschrift für 1996 wurden lediglich ein seitlicher Kopfschutz und größere Cockpitöffnungen mit höhergezogenen Seitenwänden, um die Piloten vor umherfliegenden Rädern und Wrackteilen zu schützen.

Beim Williams-Team wird mit der Arbeit am neuen Wagen erst dann begonnen, wenn die FIA die neuen Regeln verabschiedet hat. Newey: „So dauerte es eine ganze Weile, bis die neue Regelung für Kopfstützen und -polster durch war. Das geschah erst nach Hockenheim. Dadurch konnten wir mit der Arbeit nicht vor der ersten Augustwoche beginnen. Und davon hing wiederum ab, wann wir die letzten Arbeiten im Windkanal vornehmen konnten. In der ersten Februarwoche sollte der Wagen erstmals getestet werden. Für die Entwicklung eines neuen Autos stehen uns also sechs Monate zur Verfügung.“

F1-Autos werden vermehrt im Laufe der Saison verbessert. Sprünge von einem Modell auf das nächstjährige kommen daher selten vor

Das erste, was bei Williams gemacht wird, wenn es an die Konstruktion eines neuen Autos geht, ist die Fragestellung, was denn am alten Auto nicht optimal war. Da werden kleinste mechanische Mängel aufgespürt.

„Gleichzeitig werden verschiedene Chassisformen im Windkanal ausprobiert. Diese Arbeiten an der Aerodynamik bestimmen hauptsächlich den Zeitplan, meist arbeiten wir daran bereits im Juni/Juli des Vorjahres. Als erstes gehen wir an die radikaleren Änderungen heran, die später meist in abgeschwächter Form realisiert werden.“

Steht das Grundkonzept des Autos fest, designen wir zuerst diejenigen Teile, die später die längste Herstellungszeit benötigen: Das Chassis sowie die Einheit Getriebe/hintere Radaufhängungen. Erst danach sind die Seitenkästen und Flügel dran.

Dieses Jahr sparten wir Zeit, weil das Heck des FW18 eine Weiterentwicklung des FW17B ist. Auch beim Getriebe, Differential und den Aufhängungskomponenten verändert

sich nur wenig. Ein neues Chassis zu bauen ist eine Sache von rund vier Monaten.“

Newey gibt das Chassis-Modell aus dem Windkanal weiter an die Zeichner, die es im Computer erfassen. Mit diesen Daten wird eine Form hergestellt und damit dann das erste Chassis gebacken.

Unterdessen widmet sich Newey Dingen wie der Motorverkleidung. Das Zeichnen der Motorverkleidung braucht rund zwei Wochen, auch das Her-

Kleine Geheimnisse eines F1-Designers

Wo konnten Sie den Williams im letzten Jahr am meisten verbessern? Darüber sollte ich eigentlich nicht reden... Der vordere Flügel, die seitlichen Zusatzflügel und der Diffusor am Heck sind wichtig. Sie bewirken meist den Unterschied.

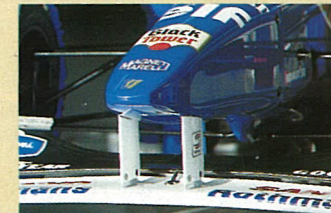
Bei den Autos mit flachem Unterboden und aktiver Aufhängung kam früher eine Menge Abtrieb von den Auspuffgasen, die in den Diffusor strömten. Die ganz mutigen Fahrer blieben deshalb immer auf Vollgas und bremsen mit dem linken Fuß. Lohnt sich das heute noch?

Weniger als früher. Als wir mit flachen Unterböden und sehr geringer Bodenfreiheit fuhren, spielte es eine große Rolle, ob Auspuffgase strömten oder nicht. Diese waren bis zu 1000 km/h schnell. Seit der Diffusor weiter vom Boden entfernt sein muß, exakt fünf Zentimeter plus dem einen Zentimeter der Holzplatte, und wir zusätzlich noch das Auto hinten höher stellen, um die Nase vorne nach unten zu bekommen, spielen die Auspuffgase bezüglich der Sogwirkung nur noch eine kleinere Rolle.

Es werden Ausgeben für Windkanal-Versuche ausgeben, gleichzeitig werden TV-Bordkameras x-beliebig an die Autos geschraubt...

Einige Stellen am Auto sind sensibel, andere nicht. Befestigt man eine Kamera seitlich am Heckflügel, kann das sogar ein Vorteil sein. Die FOCA mußte jedem sagen, wo er die Kamera anbringen soll. Wer ohne fährt, sollte eine Attrappe haben.

Mansell war letztes Jahr zu breit für das McLaren-Cockpit. Warum gibt's keine maßgeschneiderten Cockpits? Das wäre von der Logistik her ein Alptraum. Wir machten das 1992 und bauten den FW14 um Mansell und Patrese herum. Damon war von ähnlicher Statur und paßte daher 1993 gut in den FW15. Als aber Prost kam, konnte der überhaupt nicht aus dem Auto schauen, wir mußten ein niedrigeres Chassis für ihn bauen.



Ist es schwierig, Cockpits zu bauen, in denen sich die Fahrer wohl fühlen?

Junge Fahrer kannst du in ein Holzmodell setzen und sie sagen: perfekt! Dann baust du den Wagen und sie

fühlen sich plötzlich nicht mehr wohl. Das ist mir schon einige Male passiert.

Seit Häkkinens Unfall in Adelaide, wo er mit dem Helm aufs Lenkrad prallte, wird über die Sicherheitsgurte diskutiert. Gibt's schon Lösungen?

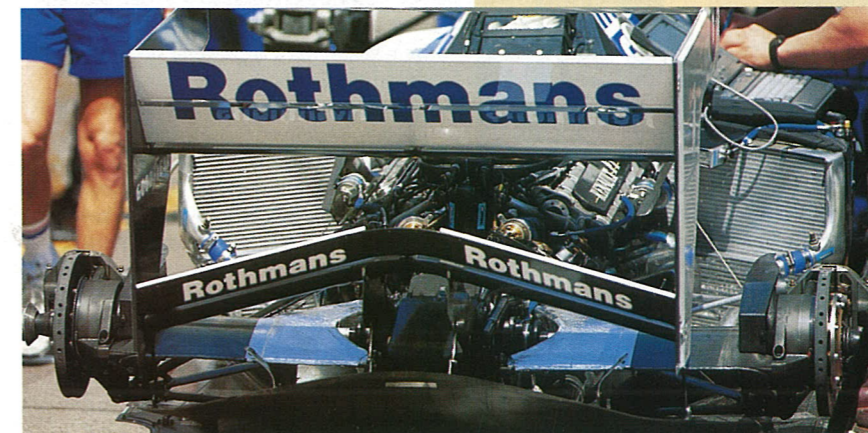
Häkkinen ließ sich, soweit ich weiß, 1995 das Lenkrad immer näher montieren. Dies vergrößerte das Problem. Derzeit wird ein doppelter Schultergurt entwickelt. Einer läuft am Rücken hinunter, um den Fahrer unten zu halten. Der andere führt horizontal vor den Schultern, damit der Fahrer nicht nach vorne geschleudert wird.

Wie teuer ist heute ein moderner Windkanal?

Ein guter Windkanal für Modelle im 1:2-Maßstab kostet um die zwölf Millionen Mark. Das hört sich nach einer Unmenge Geld an... bis man sich Schumachers Gehalt vor Augen führt.

Williams hat eine neue Telemetrie.

Stimmt. Bisher haben wir das Renault-Telemetrie-System benutzt. Es speicherte die Daten. Wenn der Wagen an der Box vorbeikam, wurden sie dann übermittelt. Dabei ging es aber größtenteils um Motordaten. Nun haben wir seit neuestem ein System, mit dem wir auch Chassisdaten übermittelt bekommen. Dieser Datenfluß läuft ständig während der Fahrt des Rennwagens auf der Piste. Die Daten werden sowohl in die Box als auch – wenn gewünscht – direkt in unsere Fabrik in England übermittelt.



stellen des Musters braucht eine Woche, die Fertigung des ersten Exemplares eine weitere.

Hat man erst mal das Chassis und die wichtigsten Komponenten hergestellt, dann geht es darum, das ganze Auto so schnell wie möglich zusammenzubauen. Es ist sinnlos, Chassis und Motor zu verschrauben, dann aber weitere vier Wochen zu warten, bis alle anderen Kleinigkeiten wie beispielsweise die Verkabelungen vorgenommen werden können. Ziel ist, gleichzeitig mit dem Chassis und der Getriebe/Aufhängungs-Einheit auch alle übrigen Teile fertig zu haben.

Die Zeiten des Tüftlers, der seinen Notzblock neben der Badewanne liegen hat, immer hoffend auf den großen Geistesblitz, sind vorbei. „Ein Rennauto von heute ist das Ergebnis stetiger Weiterentwicklung. Gelegentlich kommt noch so ein Geistesblitz. Aber neunzig Prozent dieser Ideen funktionieren nicht. Davon darfst du dich aber nicht entmutigen lassen. Der Vorjahres-FW17 war schon deshalb sehr interessant, weil das Reglement spät bekannt wurde und uns wenig Zeit blieb.“

Natürlich lagen uns Windkanal-Ergebnisse vor. Wir wußten also annähernd, wie sich das Auto im Vergleich zum Vorgänger, dem FW16 von 1994, verhalten würde. Wir wußten, daß wir Änderungen in den Bereichen

Aufhängungs-Geometrie und Abstimmung vornehmen mußten. Durch unsere Windkanal-Tests und den Fahrsimulator, auf dem wir mit einem montierten Chassis GP-Distanzen simulieren, können wir heute sagen: Was auf dem Papier gut aussieht, wird auch in der Praxis funktionieren.“

Selbst nach Monaten gewissenhaftester Entwicklung, unzähligen Windkanal-Tests und Berechnungen am Computer schaut man der ersten Testfahrt im Februar mit Bangen entgegen. „Weil's eben doch möglich ist, daß sich das Ganze als Fehlkonstruktion herausstellt. Zum Beispiel hatten wir mit dem FW16 anfangs einige aerodynamische Probleme. Als das Auto das erste Mal auf einer Rennstrecke fuhr, benahm es sich beim Überfahren der Curbs sehr merkwürdig – und wir hatten keine Erklärung dafür. Dann kam Ayrtons Unfall in Imola, und für uns brach eine Welt zusammen.“

Newey erinnert sich: „Auch meine March aus den 80ern waren oft sehr unangenehm auf Bodenwellen. Vielleicht weil sie zu sensibel auf Veränderungen der Bodenfreiheit reagierten. Wir hatten damals keinen Turbo wie die großen Teams. Deshalb versuchten wir, soviel wie möglich auf dem Aerodynamik-Sektor zu finden. Vielleicht gingen wir da ein wenig zu weit, machten das Auto zu nervös.“

„Gelegentlich hat man als Designer einen Geistesblitz. Aber 90 Prozent dieser Ideen funktionieren nicht“

Gugelmins Sturzflug in Neweys March 1989 in Paul Ricard. Nach dem Re-Start fuhr er noch die schnellste Rennrunde!



Mein erster Job – von Adrian Newey

Ich kam direkt von der Uni zu March Engineering. Das erste Auto, für das ich die Verantwortung trug, war ein Sportwagen für die 24 Stunden von Daytona im Februar 1983. Das Auto lief im Jahr zuvor derart mies, daß keiner mehr etwas damit zu tun haben wollte.

Als quasi der Lehrling bei March durfte ich mich darum kümmern.

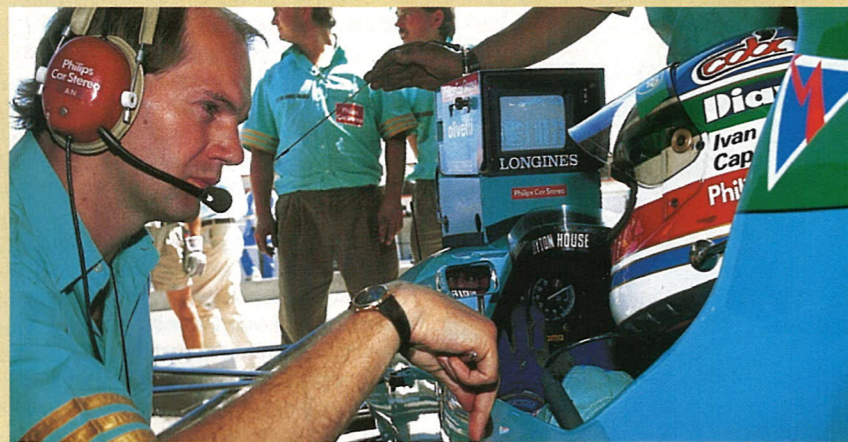
Für den Windkanal hatten wir kein Geld, die Aerodynamik des Autos legte ich nach einer groben Schätzung fest. Glücklicherweise hatte ich mich in meinem letzten Uni-Semester

mit dem Thema Ground-Effect bei Sportwagen beschäftigt.

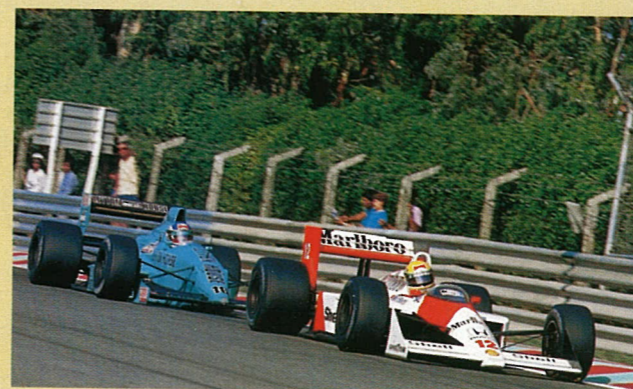
Eingesetzt wurde der Wagen von einem völlig unbekanntem US-Team. Der Besitzer fuhr privat einen Testarossa und hielt sich vermutlich deswegen für einen Rennfahrer, trotzdem hatte er ein paar Kumpels als Fahrer angeheuert. Einer von ihnen, Randy Lanier, war sogar ganz gut. Die anderen kannten sich in der Drogenzene von Daytona ganz gut aus und rannten immer mit geweiteten Pupillen durch die Gegend...

In Erwartung eines Fiaskos bereiteten wir den Wagen vor. Immerhin reichte es zu einem Startplatz im Mittelfeld. Als das Rennen begann, wollten wir Randy Lanier so lange wie möglich im Auto lassen. Es ging auf Mitternacht zu und wir hatten keine Ahnung, wo wir lagen. Irgendwann ging ich aufs Klo, und was sah ich auf der Anzeigentafel: Wir lagen an der Spitze!

Wir führten 22 Stunden, dann fing es an zu regnen, Wasser floß in den Verteiler, und wir wurden am Ende



In der Saison 1988 ein schlagkräftiges Duo: Adrian Newey, March-Nummer-1-Pilot Ivan Capelli



1988 fuhren die McLaren in ihrer eigenen Liga, gewannen 15 von 16 Rennen. Doch in Estoril war es Ivan Capelli, der Ayrton Senna unter Druck setzte und schließlich Zweiter wurde

Zweiter. Das Auto stellte sich als ganz gelungen heraus, 1983 und 1984 gewann es die IMSA-GTP-Serie.

Meine größte Enttäuschung kam 1989 mit March. Der 88er F1-Wagen war sehr gut, führte sogar einmal, es reichte zu Plazierungen unter den ersten Drei. Auch das 89er Modell sah auf dem Papier sehr erfolgsversprechend aus. Doch dann gab es Probleme mit dem zu kleinen Windkanal: Was dort tolle Resultate brachte, funktionierte auf der Piste nicht mehr.

Hinzu kam ein schlechtes Getriebe. Die Saison war ein Flop. Im Winter kam ich zu dem Schluß, daß ich nicht einfach einen neuen Wagen bauen sollte, ohne vorher den alten verstanden zu haben. Du mußt auch von einem schlechten Auto lernen, statt zu hoffen, die Probleme würden irgendwie verschwinden. Es zeigte sich, daß die Fehler des Autos vom Diffusor herrührten. Das 90er Modell lief dann sehr, sehr gut und hätte beinahe den Frankreich-GP gewonnen.

Vor der Saison 1996 gab es bei Williams ganz spezielle Probleme mit dem Windkanal. Zum Jahreswechsel zog das gesamte Team von Didcot in eine neue Fabrik im 16 Kilometer entfernten Grove um. Schwierig für Williams-Aerodynamiker: Sie pendeln nun zwischen Grove und den USA, wo man vorübergehend einen Windkanal angemietet hat.

„Wir mußten uns entscheiden, ob wir den Windkanal in Didcot lassen“, erklärt Newey, „oder ob wir ihn nach Grove mitnehmen wollten. Wir entschieden uns für den Umzug, auch wenn dieser einige Monate in Anspruch nehmen wird. Da wir aber in dieser Zeit viel zu testen haben, entschieden wir uns für diese Übergangslösung in den Staaten.“

Der FW18 ist inzwischen fertig. Sechs Monate harter Arbeit – zum Teil parallel zum Rennbetrieb – liegen hinter den Williams-Technikern, und nun geht es auf die Teststrecke.

Und schon spüren wir es, dieses widerliche Gefühl, das sich vor jeder ersten Testfahrt einstellt... 1

Die Hoffnungstarb in Monza



Wolfgang von Trips kämpft sich mit seinem Ferrari 156 durch die Straßen von Monte Carlo

VOR 35 JAHREN STAND EIN DEUTSCHER FERRARI-PILOT DICHT VOR DEM WM-TITEL. SHAUN CAMPBELL BLENDET ZURÜCK ZUR SAISON 1961

Es war ein Jahr der Veränderungen. 1961 gab es ein neues Reglement, ein überarbeitetes Punktesystem und außerdem war es die erste Saison der Formel 1-Geschichte, in der kein einziges Rennen von einem Frontmotor-Wagen gewonnen wurde. Und es gab noch mehr Überraschungen: Ein Unbekannter gewann sein allererstes Formel 1-Rennen, und ein Grand Prix ging ohne einen einzigen Boxenstopp und ohne Ausfall über die Bühne.

Heute, 35 Jahre später, erscheint alles so fremd, so merkwürdig, so anders. Nehmen wir als Beispiel das Geld. Der bestbezahlte Fahrer, der Michael Schumacher seiner Zeit, war

Stirling Moss. 1961 verdiente er, was heute unter Berücksichtigung der Inflationsrate einer Million Mark entsprechen würde. Eigentlich gar nicht so schlecht – im Vergleich zu Schumis 36 Millionen natürlich ein Taschengeld.

Aber auch die Kosten waren damals niedriger. „Wir verkauften unser Chassis für 4.500 Pfund“, erinnert sich John Cooper. Das waren damals lächerliche 50.000 Mark. Ein Coventry-Climax-Vierzylinder-Motor kostete 1200 Pfund (rund 13.000 Mark).

Es war billig, aber gefährlich. Die Autos waren 1961 alles andere als stabil



gebaut, die Sicherheit der Fahrer beschränkte sich auf einen archaischen Sturzhelm und lange Unterwäsche unter dem Baumwoll-Overall. „Man riet uns, die Overalls in Soda zu tauchen“, erinnert sich Dan Gurney, der die WM als Dritter beendete. „Keiner hatte Sicherheitsgurte. Aber es war ohnehin besser, wenn man aus dem Auto flog, wenn es zu brennen anfing – was häufiger vorkam.“ Die Strecken von heute haben mit den damaligen nichts mehr gemein. Reims bestand aus 8,4 km schnurgerader öffentlicher Straßen, die von Haarnadelkurven unterbrochen wurden. Spa-Francorchamps: 14 Kilometer Vollgaskurven, begrenzt ▶

Ein Mann der Unfälle

Wolfgang Graf Berghe von Trips, 1928 in Horrem bei Köln geboren, fiel Enzo Ferrari zum ersten Mal auf, als er 1956 beim 1000-km-Rennen am Nürburgring mit einem Porsche RS Spyder Platz 4 belegte. Für den italienischen Grand Prix jenes Jahres durfte er hinter das Steuer des fünften Ferrari klettern. Doch schon das Training ging schief, als eine Lenkungsachse brach. Glücklicherweise kam er mit ein paar Kratzern und Quetschungen davon. Auch 1957 war von Trips noch eine Art 2.-Klasse-Fahrer bei Ferrari, obwohl er beim GP Italien desselben Jahres den dritten Platz belegte.



Als 1958 zwei seiner Team-Kollegen – Peter Collins und Luigi Musso – ums Leben kamen, erhielt von Trips vermehrt die Chance, Rennen zu bestreiten. Doch in Monza kollidierte er in der ersten Runde mit Harry Schells BRM, wurde aus dem Auto geschleudert und brach sich ein Bein.

Über seine '59er GP-Auftritte gibt es wenig Rühmliches zu berichten: In Monaco schleuderte er mit einem F2-Porsche bereits in der zweiten Runde von der Piste – nicht, ohne dabei noch zwei andere Wagen mitzureißen. In Sebring, beim letzten Saison-Rennen, wurde er wieder in die Ferrari-Familie aufgenommen, doch schon in der ersten Runde fuhr er seinem Nr.1-Teamkollegen Tony Brooks ins Heck und ruinierte damit Brooks' Chancen, den WM-Titel zu gewinnen.

Während der ganzen Saison 1960 hatte von Trips mit dem schwachen Ferrari Dino 246 gegen die Mittelmotor-Konkurrenz von Lotus und Cooper zu kämpfen, wurde aber immerhin Sechster in der WM.

Ein Jahr später gewann er den Großen Preis von Holland und England, wurde Zweiter in Spa und auf dem Nürburgring und hatte bis Monza vier Punkte Vorsprung vor Phil Hill.

Die Einzelheiten des Unfalls sind bis heute ungeklärt, doch es scheint, daß von Trips noch nicht ganz an Jim Clarks Lotus vorbeigezogen war, als die beiden auf die Parabolica zukamen. Als von Trips wieder auf die Ideallinie zurückkehren wollte, verhakten sich vermutlich die Räder der beiden Autos. Von Trips wurde aus seinem Ferrari geschleudert und war auf der Stelle tot.



Links: Moss' Sieg in Monaco mit einem privat eingesetzten, schwachbrüstigen Lotus 18 war wohl das größte Rennen seiner Karriere

Unten rechts: Ireland gewann in Walkins Glen – der erste Sieg eines Werks-Lotus bei einem F1-GP

von Häusern, Telegrafmasten und Zuschauern hinter Holzzäunen. Der Nürburgring: Ein 22,8 Kilometer langes Asphaltband mit haarsträubenden Steigungen und Gefällen durch die Eifel.

GP-Rennen dauern heute etwa zwei Stunden – vor 35 Jahren waren diese Zeit und eine Strecke von maximal 320 Kilometern das absolute Minimum. Der Monaco-GP dauerte nahezu drei Stunden. Der Große Preis von Frankreich wurde 1961 über 433 Kilometer gefahren – und am Ende hatte der Gewinner eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht als der Sieger von 1995!

Die Geschichte der Grand-Prix-Saison 1961 beginnt im Dezember 1958 im RAC Club in Pall Mall, London. Dort verkündete CSI-Präsident August Perouse, daß die 2,5-Liter-Formel nur noch zwei Jahre Bestand haben werde. Ab 1961 sollte der Hubraum auf 1,5 Liter begrenzt sein.

dem Team 1961 fehlte, war ein etablierter Fahrer. Stirling Moss blieb seiner Außenseiterrolle treu und fuhr die ersten beiden Rennen mit einem ein Jahr alten Lotus-Climax, der von Privatier Rob Walker eingesetzt wurde. Tony Brooks, nicht mehr so konkurrenzfähig wie zwischen '57 und '59, war zu BRM gewechselt, die den Climax-Motor benutzen, bis ihr eigener V8 einsatzfähig war. Der amtierende Champion, Jack Brabham, blieb bei Cooper.

Ferrari hatte drei Werksfahrer unter Vertrag: Phil Hill, Wolfgang Graf Berghe von Trips und Richie Ginther. Davon war der 34jährige Hill, ein energischer Amerikaner, der erfahrenste. Er hatte als einziger schon einen Grand Prix (Monza '60) gewonnen. Doch auch dieser Sieg war nur die Hälfte wert, da die dominierenden britischen Teams den italienischen Grand Prix 1960 wegen des überaus gefährlichen Ovals boykottiert hatten. Der nächste Ferrari-Mann, Wolfgang Graf Berghe von Trips, ein 32jähriger Aristokrat aus der Nähe von Köln, hatte zwar wenig Ahnung davon, was einen Rennwagen zum Laufen bringt. Dafür hatte er jedoch schon eine Menge Unfälle hinter sich. Ginther, ein 30jähriger Kalifornier, hatte bis 1961

nur drei Grand Prix auf dem Buckel, war aber derjenige, der während der Entwicklung des neuen Ferrari 156 die mit Abstand meisten Testkilometer abgespult hatte.

Die größte Bedrohung für Ferrari schien von Porsche zu kommen. Deren '61er GP-Rennwagen war eine Modifikation des Autos, das 1960 den größten Teil der

Formel-2-Rennen gewonnen hatte – ein ausgesprochen knolliges, plump wirkendes Ding mit einem luftgekühlten Vierzylinder, der 160 PS entwickelte. Die Fahrer waren der vielversprechende US-Amerikaner Dan Gurney und der zuverlässige Schwede Jo Bonnier. 1961 gab es nur acht GP-Rennen, insgesamt standen aber mehr als zwanzig Termine im Formel 1-Kalender.

Die Neulinge Jim Clark (Werks-Lotus) und John Surtees (Kunden-Cooper) gewannen die Saison-Eröffnungsrennen in Pau und Goodwood. Brabham (Werks-Cooper) war Sieger in Brüssel und Aintree.

Am 25. April im sizilianischen Syrakus stand zum ersten Mal in der '61er Saison ein Ferrari im Feld. Es war ein privat eingesetzter Wagen mit dem 180 PS starken 65 Grad-V6, der von dem 25jährigen, außerhalb Italiens völlig unbekanntem Giancarlo Baghetti gefahren wurde. Baghetti holte sich in seinem allerersten F1-Rennen den Sieg – in der sechsten

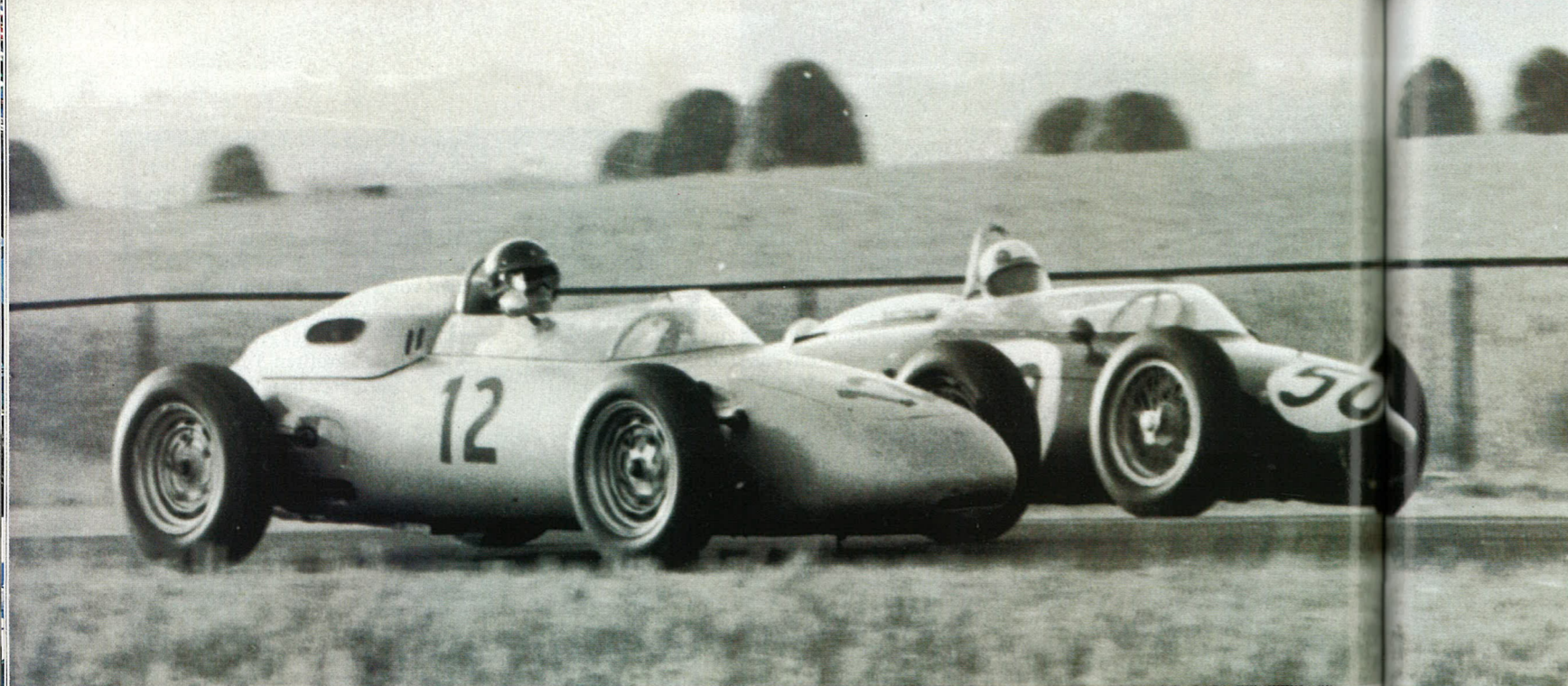


Die zu jener Zeit führenden britischen Teams wehrten sich mit aller Macht gegen diese neue Festlegung der Eckdaten. Für sie war diese Regelung völlig unakzeptabel. Als ihnen schließlich klar wurde, daß ihr Protest sinnlos war, hatten sie bereits wertvolle Entwicklungszeit eingebüßt.

Das große Problem waren die Motoren. Die Hauptlieferanten, Coventry-Climax und BRM, arbeiteten an neuen V8-Triebwerken, doch diese waren nicht vor Saisonende fertig. Das beste Stück der britischen Motorenbauer war der Coventry-Climax-Vierzylinder FPF, der gerade mal 150 PS entwickelte. Im Gegensatz dazu besaß Ferrari einen zuverlässigen 1,5-Liter-V6 mit 180 PS und eine neuere Variante, die auf 190 PS kommen sollte. 1960 hatte Ferrari viel Zeit investiert, einen F2-Mittelmotorwagen zu entwickeln, der letztlich als Prototyp für den '61er Grand-Prix-Wagen diente.

Alles deutete auf einen Ferrari-Durchmarsch hin. Das einzige, was





Links: Baghetti auf dem Weg zum Sieg in seinem ersten Grand Prix, hier schiebt er sich in der letzten Runde an Gurney vorbei

Unten links: Stirling Moss überholt Ferrari-V6-P110 Ginther und gewinnt in Monte Carlo

Runde schoß er an den zwei Porsches und einem Cooper vorbei.

In Monaco, dem ersten WM-Lauf der Saison, wurde schnell deutlich, daß die Ferrari zwar vor Kraft strotzten, daß aber ihr Handling selbst mit dem Heckmotor noch nicht gut genug war. Stirling Moss holte sich die Pole in Rob Walkers Vorjahres-Lotus 18-Climax, jener Keksdose auf Rädern. Zweitschnellster war Ginther, der im Gegensatz zu Hill und von Trips schon den neuen, stärkeren 120-Grad-V6 im Heck hatte.

Gleich beim Start ging Ginther in Führung, aber Moss jagte ihn unaufhörlich. In der 14. von 100 Runden zog Moss an ihm vorbei. Anschließend kämpfte sich Phil Hill durchs Feld nach vorne und schob sich bis auf drei Sekunden an Moss heran, bevor der sich langsam aber sicher wieder absetzen konnte. Die Ferrari wurden durch überflutete Vergaser und träge Motoren behindert, dennoch war Ginther der stärkste Mann des letzten Renndrittels. Wieder ging er an Hill vorbei, um mehr Druck auf den alten, vergleichsweise PS-schwachen Lotus auszuüben. In der 84. Runde, nach zweieinhalb Stunden harter Lenkradarbeit, brach Ginther mit 1:36,3 min seinen Trainingsrekord. Doch Moss fuhr in der nächsten Runde dieselbe Zeit und rettete sich mit 3,6 sec Vorsprung über die Linie.

Es ist keine Übertreibung, zu behaupten, daß dieses Rennen eine von Moss' größten Leistungen war, gleichzusetzen mit dem Sieg bei der Mille Miglia 1955. In einem privat eingesetzten, ein Jahr alten Wagen mit

20 Prozent Leistungsdefizit hatte er das Kunststück vollbracht, die Ferrari zu schlagen. Aber es war auch einer der besten Grand Prix überhaupt, spannend und packend bis zur Zielflagge. Und das Tempo von Moss und Ginther strafte diejenigen Lügen, die behauptet hatten, daß 1,5-Liter-Wagen den Anforderungen der Formel 1 nicht gewachsen seien.

Die Monaco-Niederlage nagte an den Ferrari-Piloten und dementsprechend motiviert gingen sie in Zandvoort an den Start. Von Trips führte vom Start bis ins Ziel, gefolgt von seinem Teamkollegen Hill mit nur 0,9 Sekunden Rückstand. Das bemerkenswerteste an diesem Grand Prix war, daß alle 15 Teilnehmer ins Ziel kamen und keiner einen einzigen Boxenstopp benötigte. In Spa setzte Ferrari dann einen vierten Wagen ein, der vom Sportwagen-As und Lokalmatadore Olivier Gendebien gefahren wurde. Die italienischen Autos belegten die ersten vier Plätze, in der Reihenfolge Hill, von Trips, Ginther und Gendebien. Dasselbe war

wohl auch für Frankreich zu erwarten.

In Reims erhielt Baghetti seine WM-Chance. Im Training war er weit von den Zeiten der drei Werks-Ferraris entfernt, doch im Rennen fielen sie, einer nach dem anderen, aus. Plötzlich lag Baghetti wieder in aussichtsreicher Position und lieferte sich während der letzten zwölf Runden mit den Porsches von Gurney und Bonnier einen packenden Kampf um die Spitze. Ständige Positionswechsel, Windschattenkämpfe auf den langen Geraden und Ausbremsmanöver in den Haarnadelkurven machten diese zwölf Runden für alle Zuschauer zu einem unvergesslichen Erlebnis. Doch die Porsches hatten, wie Gurney sich erinnert, ein Problem. „Es schien keinen Unterschied zu machen, ob ich vor oder hinter Baghetti aus der letzten Kurve kam, ich brachte es einfach nicht fertig, als Erster über die Ziellinie zu fahren.“

Drei Runden vor Schluß gab Bonniers Motor den Geist auf, während Gurney und Baghetti weiterhin um Zentimeter kämpften. „In der letzten Runde“, so Gurney weiter, „dachte

ich, ich könnte ihn vielleicht nervös machen und zu einem Fehler verleiten, wenn ich vor ihm in die letzte Kurve käme – aber diese Hoffnung konnte ich auch schon bald begraben.“

Nach der engen Thillois-Kurve lag Gurney in Führung, aber als die beiden auf die Flagge zujagten, schoß Baghetti aus dem Windschatten des Porsche und siegte mit 0,1 Sekunden Vorsprung. „Es war leicht für ihn, er fuhr einfach vorbei“, erinnert sich Gurney heute, 35 Jahre später. „Es wäre einfach gewesen, ihn in der letzten Kurve zu blockieren. Aber sowas haben wir damals nicht gemacht, das war einfach zu gefährlich. Natürlich haben es auch schon damals einige riskiert, aber die waren schnell von der Bildfläche verschwunden.“

Von Trips gewann den britischen Grand Prix in strömendem Regen, gefolgt von Hill und Ginther. Ferraris Sieges-Maschinerie rollte unaufhaltsam weiter – bis zum Rennen auf dem Nürburgring. Stirling Moss ging, entgegen dem Rat der Dunlop-Techniker und obwohl es aufgehört hatte zu regnen, am Nürburgring auf weichen Regenreifen ins Rennen. Moss setzte alles auf eine Karte.

Doch die Ferrari rückten immer näher – bis zu einem Regenschauer, der Moss gegen Rennende dazu verhalf, sich wieder abzusetzen.

Wolfgang Graf Berghe von Trips und Graham Hill belegten die Plätze 2 und 3. Stirling Moss' Lotus war nun in das gediegenere Gewand des Typ 21 gepackt, aber immer noch mit dem im Vorjahr gebauten, schwächlichen Coventry-Climax-Vierzylinder-Motor unter der dünnen Verkleidung.

Für den italienischen Grand Prix in Monza hatte man sich einmal mehr für den kombinierten Straßen-Oval-Kurs entschieden. „Ich war grundsätzlich bereit, überall zu fahren“, erinnert sich Dan Gurney. „Der Porsche war ein solides Auto, sehr vertrauens-erweckend. Der Unfall ist ja auch nicht in der Steilkurve passiert.“

„Der Unfall“, das war die Kollision zwischen Wolfgang von Trips' Ferrari und Jimmy Clarks Lotus während der zweiten Runde bei der Anfahrt zur Parabolica. Nach einem schlechten Start versuchte von Trips, Clark zu überholen, da berührten sich die beiden Fahrzeuge. Der Ferrari wurde in die Zuschauermenge katapultiert. Fahrer und elf Menschen waren auf der Stelle tot. Drei weitere Unfallopfer erlagen später ihren Verletzungen. Clark entkam der Tragödie zwar körperlich unverletzt, jedoch innerlich erstarrt. Das Rennen, und damit auch den Titel, wurden von Phil Hill gewonnen.

Die Hubraum-Verkleinerung auf 1,5 Liter sollte die Geschwindigkeit und – so hatte man gehofft – die Gefahren reduzieren. Obwohl nach dem Monza-Unfall klar war, daß beides nicht erreicht worden war, blieb die Sicherheit für Fahrer und Zuschauer in den Sechzigern Jahren auch

weiterhin ein Randthema. Erst als Clark, der Überlebende von Monza, sieben Jahre später in Hockenheim tödlich verunglückte, begann man, den ständigen Gefahren mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Nachdem Ferrari sich Fahrer- und Konstrukteurs-Titel gesichert hatte, beschlossen die Italiener, am letzten Saisonrennen in Watkins Glen (USA) nicht teilzunehmen. Das Rennen wurde lange vom Duell zwischen Brabhams Cooper und Moss' Lotus beherrscht. Keiner der beiden erreichte das Ziel: Innes Ireland fuhr mit seinem Lotus 21-Climax 4,3 Sekunden vor Gurney durchs Ziel.

1961, was für ein Jahr. ①

Was aus ihnen wurde

Keinem der Sieger jener Saison sollte es gelingen, jemals auch nur einen weiteren Grand Prix zu gewinnen. Nach einem Unfall in Goodwood, Anfang 1962, zog sich Moss vom Rennsport zurück. Gegen die englischen, V8-angetriebenen Autos waren die Ferrari von Hill und Baghetti nicht mehr konkurrenzfähig; beide verließen das Team 1963, um sich einem Ferrari-Aussteiger-Projekt anzuschließen, das aber jämmerlich scheiterte. Irelands Belohnung dafür, den ersten Grand-Prix-Sieg für das Lotus-Werksteam geholt zu haben, war der Rausschmiß, Colin Chapman konzentrierte die Arbeit seines Teams lieber auf Clark.

Heute gibt es nur noch wenige Überlebende aus jenem Jahr. Cooper, Lotus und BRM sind denselben Weg gegangen wie

Reims, Aintree, die Nürburgring-Nordschleife und die Monza-Steilkurve.

Baghetti, das ultimative Ein-Rennen-Wunder der Formel 1, zog sich 1967 vom Rennsport zurück, arbeitete als Testfahrer für Maserati und als Redakteur für Auto Oggi. Er starb Ende vergangenen Jahres an Krebs. Auch Ginther (Foto), der Honda 1965 den allerersten Grand-Prix-Sieg bescherte, zog sich 1967 zurück; nachdem er die letzten Jahre in einem Wohnmobil lebte, starb er 1989. Ireland, der Schotte, dessen Temperament besser zum Rennsport der Fünfziger paßte, ist vor kurzem ebenfalls an Krebs gestorben. Keiner dieser Männer verdiente während seiner Karriere genug Geld, um davon nach dem Rücktritt gut leben zu können.

Gurney, inzwischen 64, ist mit seinem All American Racers Team einer der wenigen Überlebenden, die immer noch im Rennsport tätig sind. „Ich will nicht wie einer dieser alten Säcke klingen, die sich immer beschweren, aber es war damals anders. Sicher, wir wären gerne besser bezahlt worden, aber daran haben wir einfach gar nicht gedacht. Damals fuhr man noch Rennen, um Rennen zu fahren.“





Pralle Perspektiven

Bei uns monatlich

JETZT ABONNIEREN!

F1
RACING

F1
RACING

Abonnieren Sie jetzt für nur DM 60,-

EINFACH DIESEN COUPON AUSFÜLLEN UND ABSENDEN

JA, ICH NEHME IHR ANGEBOT AN!

Ich bestelle F1 Racing ab der April-Ausgabe (4/96) im Jahresabonnement (12 Ausgaben) zum Preis von DM 60,- inklusive Portokosten

Name/Vorname _____

Straße _____

PLZ _____ Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsweise (Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. ausfüllen)

bequem und bargeldlos durch Bankeinzug

Konto-Nr _____

Bankleitzahl Geldinstitut _____

mit beiliegendem Scheck gegen Rechnung

*Angebot endet am 1.6.96

Widerrufsgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Vereinbarung innerhalb einer Woche (Poststempel) widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt das rechtzeitige Absenden des Widerrufs an F1 Racing Leserservice, Special-Interest GmbH, Waldstr. 70, D-63128 Dietzenbach. Ich bestätige dies mit meiner zweiten Unterschrift.

Datum _____ 2. Unterschrift _____

**Action, Speed
und Lifestyle
der Formel 1.
Jeden Monat
frei Haus.**

„Wir hatten keine Probleme“

TRÜGT DER SCHEIN, ODER WAREN DIE NEUEN REGELN FÜR DIE F1-DESIGNER WIRKLICH KEIN PROBLEM? STEVE CROPLEY BERICHTET

Als Ayrton Senna und Roland Ratzenberger 1994 in Imola starben, wurde die Formel 1 auf brutalste Art von ihrem Irrglauben befreit, Autos und Rennstrecken seien mittlerweile sicher genug geworden. Was auf die Tragödie folgte, war eine hektische Phase von Reglementänderungen, eine Abrüstung in Raten.

Zwei Jahre später sind die Wagen schwerer, ihre Chassis stabiler geworden. Hubraum und damit die Motorleistung wurden beschnitten. Ebenso die Flügel sowie der vom Unterboden produzierte Abtrieb. Ein anderes

Benzin wurde vorgeschrieben, und die Cockpits bieten heute besseren Schutz.

Trotz dieser Fortschritte steht der Formel 1 nun schon die fünfte Abrüstungsstufe seit Imola '94 ins Haus. Betroffen sind primär Aerodynamik und passive Sicherheit. Nimmt man die Meinung von Jordan-Chefdesigner Gary Anderson als Maßstab, scheinen diese Änderungen den Teams weniger Kopfzerbrechen zu bereiten als die vorherigen: „Wir hatten keine Probleme, all die neuen Regeln umzusetzen“, sagt er. „Es ändert sich ja nichts Grundsätzliches.“

Wie bei allen anderen F1-Wagen des Jahrgangs 1996 gliedern sich die Modifikationen am Jordan 196 in die drei Hauptbereiche: Aerodynamik, Cockpit und Auspuff.

AERODYNAMIK

Die neuen, von der FIA eingeführten aerodynamischen Vorschriften sollen bewirken, daß die Geschwindigkeiten in den Kurven aufgrund des nochmals verringerten Anpreßdrucks weiter gesenkt werden und die Wagen sich vor allem im Getümmel der ersten Runden nicht mehr so leicht gegenseitig beschädigen.

Verboten sind ab sofort die kleinen Spoiler vor den Hinterrädern, die wir in der letzten Saison bei den meisten Formel-1-Wagen sahen. Ob das die Kurvengeschwindigkeiten letztlich herunterdrücken wird, ist zu bezweifeln. Anderson glaubt, bereits eine Lösung gefunden zu haben, wie er diesen Verlust an Downforce wieder ausgleichen kann.

Um Risiken im Zweikampf zu

Hohe Nase oder tiefe Nase? Der Unterschied im Windkanal ist minimal

reduzieren, schreibt die FIA an den Frontspoiler jetzt mindestens 10 mm dicke, außen abgerundete Seitenbleche vor. Bislang war es immer wieder vorgekommen, daß ein Fahrer mit seinen Rasiermesser-scharfen Frontflippern den Hinterreifen des Vordermanns aufschlitzte.

Auch die Wagenschnauzen werden abgerundet. Zwischenfälle wie beim GP Kanada '95, als sich die spitze Schnauze von Mika Häkkinens McLaren in Johnny Herberts Benetton bohrte, sollen nicht mehr passieren. Obligatorisch ist ab sofort eine 90-cm²-Querschnittsfläche, die schon 50 mm hinter der Spitze erreicht sein muß.

Weil Anderson hier mit noch schärferen Reglementänderungen rechnete, entwarf er den neuen 196 Mitte '95 bereits mit einer hohen Nase – diese macht es leichter, den geforderten Querschnitt zu erreichen.

„Als die Reglementänderung dann doch nicht so gravierend ausfiel, hätten wir zu einer tiefen Nase zurückkehren können. Doch die Windkanal-Ergebnisse brachten nur minimale Unterschiede.“ Vielmehr habe er nach einer Lösung gesucht, um den Wagen so leicht und so schnell wie möglich auf die verschiedenen Strecken abstimmen zu können.

COCKPIT

Hier zielen die FIA-Änderungen in zwei Richtungen: Die Cockpit-Öffnungen werden größer und seitliche Polster schützen den Fahrer vor Verletzungen. Nach den Unfällen von Karl Wendlinger 1994 und Mika Häkkinen 1995 bestand dringender Handlungsbedarf.

Die diesjährigen Cockpits sollen mindestens 520 mm breit (ein Zuwachs von 100 mm) und 775 mm lang (ein ▶

„Lieber mehr mechanischen Grip als mehr Abtrieb“, sagt Gary Anderson über seinen 196. Damit sei das Auto leichter auf die jeweilige Strecke abzustimmen als das Vorgänger-Modell

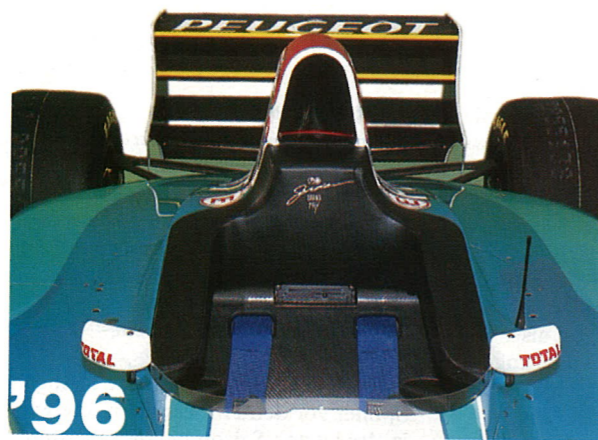
FOTOS: EFORD, SUTTON IMAGES

Zuwachs von 125 mm) sein. Außerdem muß die vordere Cockpitkante mindestens 625 mm hinter der Vorderachse liegen. Dadurch können Fahrer leichter aus dem Cockpit geborgen werden. Neuartige, mindestens 75 mm starke Polster, gefertigt aus einem von der FIA homologierten Material, absorbieren beim Unfall auftretende Kräfte.

Seit Beginn der 90er Jahre sind die Cockpits stetig komfortabler geworden. 1994 gab es erstmals eine Art Kopfstütze. Nach Wendlingers Monaco-Unfall erhielt die englische Motor Industry Research Association (MIRA) den Auftrag, neue Lösungen zum besseren Schutz des Fahrerkopfes zu erforschen. Unabhängig davon entwarf Sauber einen eigenen Seitenaufprallschutz. Das Schweizer Team dürfte sich nun freuen, sieht doch die MIRA-Lösung seiner eigenen sehr ähnlich.

Bittere Ironie: Mika Häkkinen, der sich bei seinem Unfall im Adelaide-Training 1995 schwere Kopfverletzungen zuzog, war ins MIRA-Testprogramm involviert.

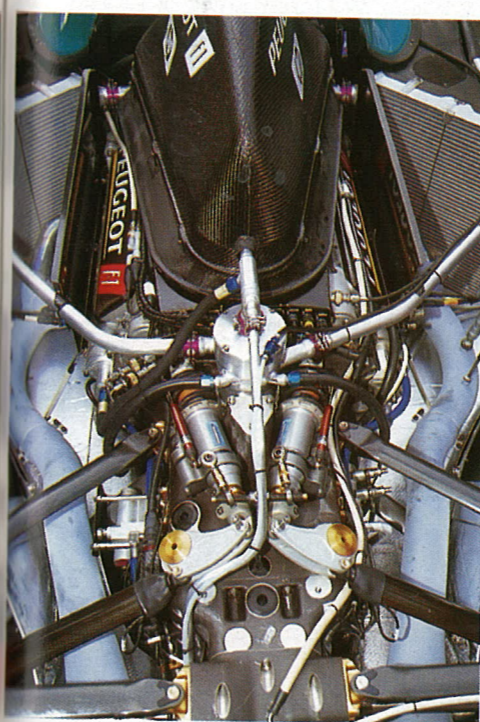
Für Gary Anderson war die Integration des neuen Cockpit-Designs „kein Problem“, da es die Lage der wichtigsten mechanischen



Zwei wichtige Faktoren zur Erhöhung der Sicherheit: Größere Cockpitöffnungen und 75 mm starke, seitliche Polsterungen



Neue Fahrzeugnasen: Eine runde Sache



Ab sofort verboten: Auspuffsysteme mit variablen Längen und exotischen Materialien

Komponenten nicht beeinflusste. „Es könnte sogar einen aerodynamischen Vorteil bringen, denn die höheren Seitenwände führen die Luft nun noch sauberer in Richtung Heckflügel.“ Von ästhetischer Warte aus betrachtet, hat Jordan eine besonders elegante

Lösung gefunden. Das Cockpit sieht in keiner Weise bullig aus, wie schon viele Experten befürchtet hatten.

Aus der Fahrersicht hat sich ebenfalls nicht allzu viel verändert. Martin Brundle: „Die Rundumsicht ist nicht mehr ganz so gut, aber immer noch ausreichend.“ Das Cockpit des neuen Jordan sei „bequem“, sagt er. Seine Kollegen würden die zusätzlichen Annehmlichkeiten bestimmt begrüßen.

AUSPUFFSYSTEM

Für die Saison 1996 müssen alle Komponenten des Auspuffsystems über eine feste Länge verfügen und aus Materialien hergestellt sein, die die FIA freigegeben hat. Diese

Beschränkungen wurden eingeführt, weil einige Teams begannen, mit variablen Auspufflängen zu experimentieren. Es ist eine technische Binsenweisheit, daß sich ein nicht-variables Auspuffrohr bei unterschiedlichen Drehzahlen verschieden auswirkt. Mit raffinierten Systemen und aufwendigen Materialien schafften es einige Teams bereits, die Länge ihrer Auspuffrohre gemäß der gerade anliegenden Drehzahl zu verändern. Im Vergleich zu den Kosten waren die Vorteile eher gering.

Warum ein Ende der exotischen Materialien? Nun: Einige Teams waren schon so weit, Auspuffsysteme aus sündhaft teuren Verbund- oder Keramikmaterialien zu bauen, deren Vorteile im niedrigeren Gewicht und besserer Hitze-Isolierung liegen.

Wie so oft waren die Macher des Regelbuchs im Zwiespalt: Einerseits wollte man den technischen Fortschritt nicht bremsen, andererseits sollte eine weitere Kostenescalation verhindert werden. Letzteres hätte kleineren Teams die Erfolgchancen genommen. Die geringeren Chancen der kleinen Teams sind aber leider ein Dilemma, das ohnehin weiter bestehen wird. ①

Der Druck steigt Gary Anderson

Gary Anderson, Technischer Direktor bei Jordan, ist ein echter Gentleman. Selbst wenn die Dinge einmal nicht so gut laufen - wie in der Saison 1995 - fährt er kaum aus seiner Haut. Sogar wenn rings um ihn herum alle zu Cholerikern werden.

Es gibt drei gute Gründe dafür, daß er sich auch 1996 nicht aufregen wird: Erstens sieht es so aus, als ob sein neues Baby, der Jordan 196, leichter abzustimmen ist als das Vorgängermodell; das zeigten bereits die ersten Tests. Zweitens setzt Peugeot alles daran, die Zuverlässigkeit der Motoren weiter zu verbessern; sie sollen endlich regelmäßig eine GP-Distanz überleben. Und drittens arbeitet er mit Martin Brundle zusammen, einem Mann mit zehnjähriger Formel 1-Erfahrung.

„Es ist das erste Mal seit 1994, daß wir uns wirklich auf die Optimierung von Details konzentrieren können“, freut sich Anderson. „Im letzten Jahr waren wir - wie alle anderen Teams auch - vollauf damit beschäftigt, all die neuen Bestimmungen umzusetzen. In dieser Saison haben wir die Zeit, auch einmal wieder kreativ zu denken.“

Anderson wollte einen Wagen bauen, der einfach zu fahren ist, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten. Das Auto soll mehr mechanischen Grip aufbauen; da kann ruhig etwas weniger Abtrieb anliegen. Hauptsache, das Auto läßt sich

schnell der jeweiligen Rennstrecke anpassen. „Der Wagen vom letzten Jahr war zwar verdammt schnell, wenn alles optimal zusammenpaßte“, erinnert sich Gary Anderson. „Aber ihn vernünftig abzustimmen, war sehr, sehr schwierig.“

Trotz dem allgemeinen Trend nach Vereinfachung hat Anderson noch einige Trümpfe im Ärmel, die er vor Saisonbeginn natürlich nicht verraten will.

Gary Anderson, der im März seinen 45. Geburtstag feiert, arbeitet schon lange mit Formel-Rennwagen. Er begann 1972 als Mechaniker bei Brabham, wo er zwei Jahre später Chefmechaniker wurde. 1977 ging er zu McLaren, 1980 gründete er seine eigene Design-Firma und kam über die Umwege Formel 3000 und IndyCar schließlich 1990 zu Eddie Jordan, für den er dessen erstes Formel 1-Auto zeichnete. Heute leitet Anderson die elfköpfige Jordan-Entwicklungsabteilung. Eine kleine aber äußerst schlagkräftige Truppe.

Wie jeder im Jordan-Team hegt auch Anderson den Herzenswunsch, endlich einen Grand Prix zu gewinnen. Die Truppe des Iren Eddie Jordan geht nun in ihr sechstes Formel 1-Jahr, der Druck steigt. Doch Anderson möchte den Erfolg nicht geschenkt haben: „Wir wollen mit den Hills und Schumachers fighten - statt zu gewinnen, weil alle vor uns ausfallen. Ich sehe keinen Grund, warum uns das nicht gelingen sollte.“



Chefdesigner Gary Anderson (links), Teamboß Eddie Jordan: Ihr 196 muß siegen

HEWLETT
PACKARD
CONTROL
TECHNIQUES



Arnold Graf KÜCHENCHEF BEI SAUBER

Schon Napoleon erkannte, daß ein Heer nur so gut ist wie die Küche, die es bei Kräften hält. Was einst für die Grande Armée galt, gilt heute für ein GP-Team. Gute Mahlzeiten heben das körperliche Wohlbefinden und stärken die Moral. Der Küchenchef gehört zu den wichtigsten Mitgliedern einer Formel 1-Truppe.

Meist kümmert sich Arnold Graf um sein Restaurant in der Schweiz. Während der Rennsaison treffen ihn seine Gäste dort jedoch selten an – dann zieht er mit Sauber um die Welt. Die Zusammenarbeit begann 1990: Bei einem Empfang hatte Graf die Verpflegung übernommen. Teamchef Peter Sauber war von den Kochkünsten „Noldis“ so begeistert, daß Graf seither zaubert, wo Sauber fährt.

„Normalerweise erreichen wir die Strecke am Dienstag. Die erste Mahlzeit wird Donnerstag mittag gereicht, die letzte am Sonntag vor dem Rennen. Teammitglieder, Sponsorvertreter sowie Grand-Prix-Berichterstatter addieren sich auf siebzig Frühstücke, achtzig Mittagessen und fünfzig Abendessen.“

Und die Fahrer? „H.H. Frenzen ist auch beim Essen ein ausgefallener Kerl. Er liebt Pasta, aber manchmal möchte er ein schönes Stück Fleisch, selbst wenn das für einen Piloten nicht das Gesundeste ist. Für die Tag und Nacht schuftenden Mechaniker muß etwas Nahrhaftes auf den Tisch. Ein Sandwich reicht da nicht.“

Graf schätzt, daß er jedes Wochenende 13.000 Mark für Lebensmittel ausgibt. Nur das Schweizer Müsli bringt er selbst mit.

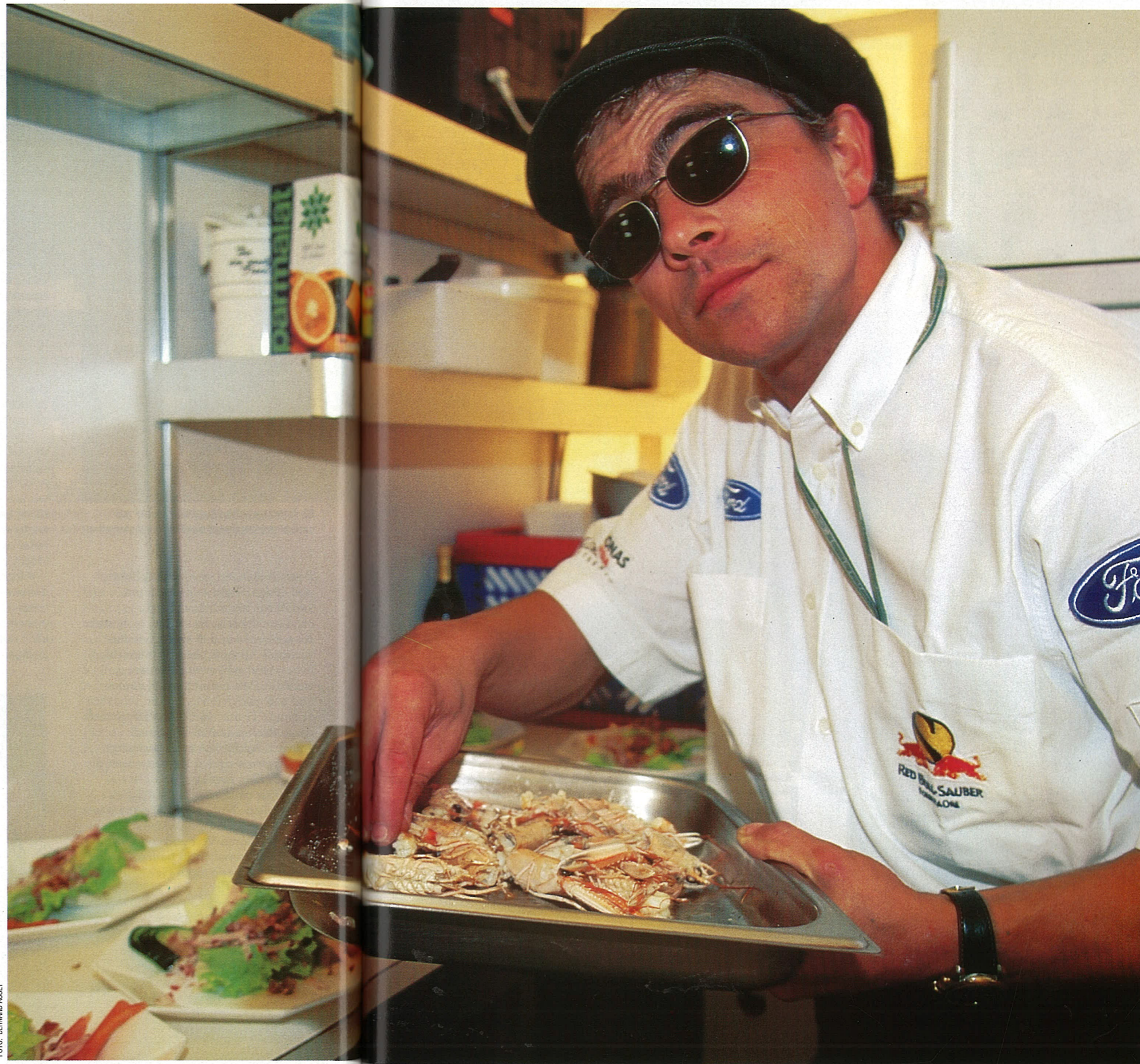
„Manchmal brauchen wir eine Weile, bis wir einen guten Laden gefunden haben“, sagt Arnold. „Früchte und Gemüse sind in Brasilien traumhaft. Japan ist sündhaft teuer, und die Einkaufswagen sind so verdammt klein...“

Die schönste Einkaufstour hatten „Noldi“ und sein Kollege in Mexico City, wo sie sechs vollgestopfte Wagen zur Kasse schoben. „Da gab es diesen Knopf bei der Kassiererin. Die Dame erklärte, wenn der Kunde draufdrücke und es leuchte grün auf, so bräuchte er nicht zu zahlen. Natürlich ist das ein geschickter Trick, um Kunden in den Laden zu locken – und die Lampe leuchtet so gut wie nie auf. Aber ich dachte: warum nicht? Und drückte – grün! Sogar der Geschäftsführer vergewisserte sich, ob das mit rechten Dingen zugeht. Schließlich schleppten wir Lebensmittel für 4500 Mark aus dem Laden. Es war unfassbar.“



Graf schätzt, daß er jedes Wochenende 13.000 Mark für Lebensmittel ausgibt. Nur das Schweizer Müsli bringt er selbst mit

FOTO: BERNARD ASSET



GRAND PRIX ZOOM

DIE SAISON '96 HAUTNAH

NOCH WENIGE TAGE, DANN
MACHEN SICH TEAMS UND FAHRER
AUF NACH AUSTRALIEN. ZUM
START EINER SAISON, WIE SIE DIE
FORMEL 1 NOCH NIE ERLEBT HAT.
WIR VERRATEN SCHON HEUTE
ALLES WICHTIGE. WIR STELLEN
DIE HEISSESTEN FAVORITEN VOR,
WIR ENTHÜLLEN DIE GEHEIMNISSE
HINTER DEN KULISSEN... UND DIE
CHANCEN VON SCHUMACHER, MIT
DEM DRITTEN TITEL IN FOLGE
GESCHICHTE ZU SCHREIBEN.
STEIGEN SIE EIN – IN UNSERE
SAISON-VORSCHAU. GLEICH
SPRINGT DIE AMPEL AUF GRÜN...

**MIT FOTOS VON DARREN HEATH,
PASCAL RONDEAU UND GARY WATKINS**

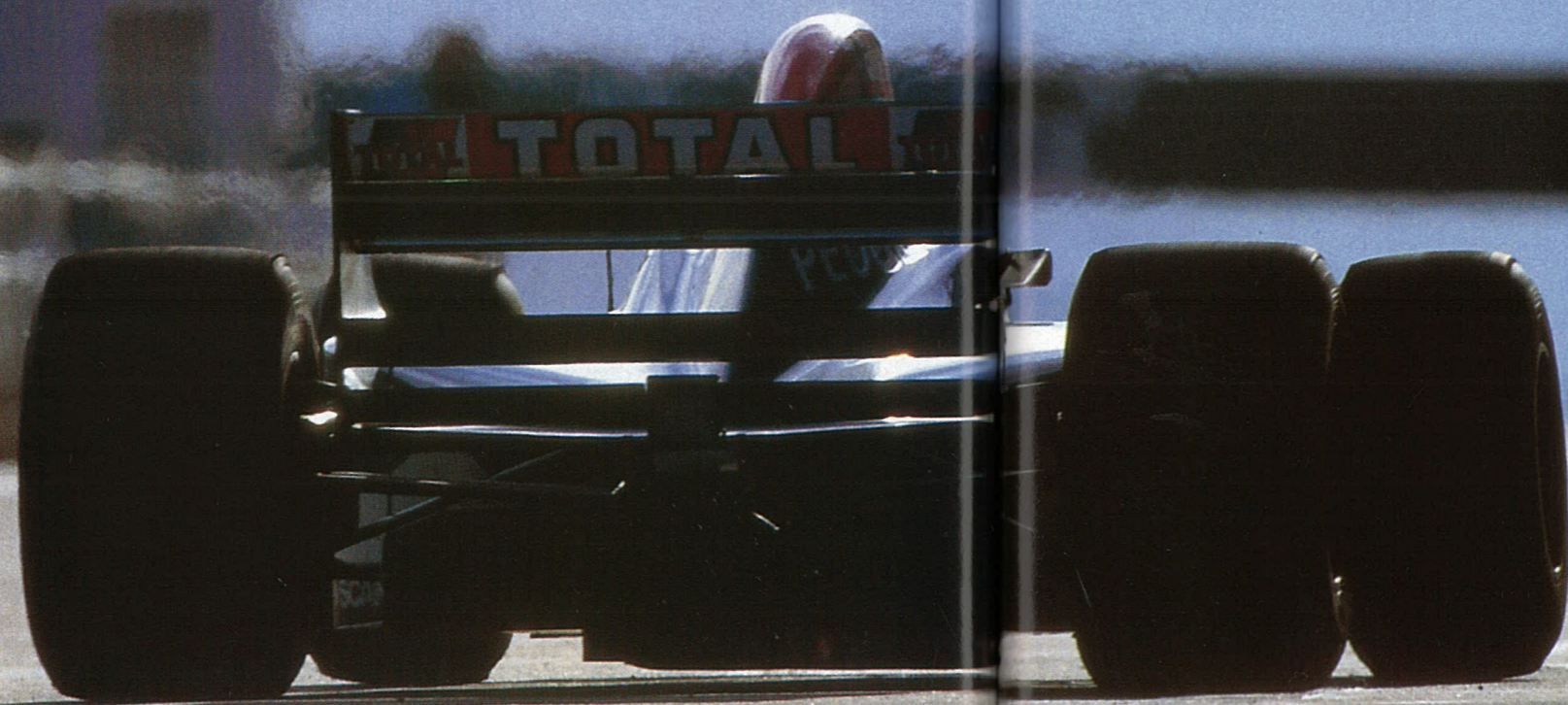


SAISON '96

BRINDLE



„Am letzten
Tag der Tests in
Barcelona ist
bei uns endlich
der Knoten
geplatzt“



SAISON '96

SCHUMACHER



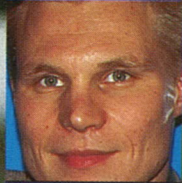
„Zwei Siege
sollten in
diesem Jahr
möglich
sein“

Ferrari



SAISON '96

SALO



„Der neue Tyrrell fühlt sich an, als hätte er doppelt soviel PS wie der letztjährige“



MILD SEVEN

Apar 77
bENT

19

M.
U. P.

SAISON '96

VILLENEUVE



„Ich bin
es gewohnt,
daß die
Leute von
mir immer
Siege
erwarten“



...und hier Ihr Boxen-Ticket!

DIE FORMEL 1 STEHT VOR EINER SUPER-SPANNENDEN SAISON, FAST ALLE FAHRER SITZEN IN ANDEREN AUTOS

Von den Spitzenpiloten sind lediglich Damon Hill und Mika Häkkinen ihren Teams treu geblieben. Titelverteidiger Michael Schumacher steht vor seiner größten Herausforderung. Kann er das „cavallino rampante“, das springende Pferd von Ferrari, bändigen? Schafft er es, zum dritten Mal in Folge Weltmeister zu werden?

Damon Hills Aufgabe ist vergleichsweise simpel. Williams wird ihn erneut mit einem der schnellsten Wagen im Feld ausrüsten, vielleicht sogar mit einem Superauto. Dann gibt es auch für ihn keine Ausreden mehr.

Jean Alesi und Gerhard Berger komplettieren die Top-Vier. Die ehemaligen Ferrari-Piloten schlüpfen nun in Benetton-Overalls.

Vier junge Hoffnungsträger wollen am Sockel der Etablierten rütteln: David Coulthard, Mika Häkkinen, Eddie Irvine und Jacques Villeneuve. Coulthard wechselte zu McLaren-Mercedes und gilt inzwischen als Siegfahrer. Über die Form seines Kollegen Häkkinen läßt sich nur spekulieren, nachdem der Finne den Winter damit verbracht hat, sich von seinen Adelaide-Verletzungen zu erholen.

Für Irvine beginnt bei Ferrari neben Weltmeister Schumacher der Ernst des Lebens, und IndyCar-Champion Jacques Villeneuve feiert im Williams-Renault seinen Formel 1-Einstand.

In der zweiten Division wird Martin Brundle seine Erfahrung bei Jordan einbringen, während Johnny Herbert nach langem Gerangel aufatmen kann: Er fährt neben Heinz-Harald Frentzen den zweiten Sauber.

Um diese spannende Ausgangslage vor dem Saisonstart in Australien weiter zu würzen, treten noch neue Regeln in Kraft. Vor allem die kleineren Teams haben mit der 107-Prozent-Hürde zu kämpfen: Nur diejenigen Fahrer qualifizieren sich für das Rennen, deren Trainingszeit nicht mehr als sieben Prozent langsamer ist als die Zeit des Trainingsschnellsten. Legt man das vergangene Jahr zugrunde, werden 1996 die Felder weiter schrumpfen: Bei Anwendung der neuen Regel hätten sich zum Beispiel auf dem Nürburgring nur siebzehn Fahrzeuge qualifiziert. Nun steigt der Druck für Teams wie Forti oder Minardi. Deren Situation wird zudem durch die Tatsache erschwert, daß die Qualifikation für das Rennen ab sofort nur noch samstags stattfindet. Statt zweimal einer Stunde Zeittraining gibt es also nur noch eine Stunde am Samstag.

Für Spannung wird auch der Austragungsort des ersten Grand Prix sorgen: Der schnelle Straßenkurs von Melbourne stellt für alle Formel 1-Teams absolutes Neuland dar. Eine Vorhersage der Kräfteverhältnisse ist deshalb so unmöglich wie sonst nur selten.

TONY DODGINS BERICHTET FÜR SIE

Unser Mann vor Ort

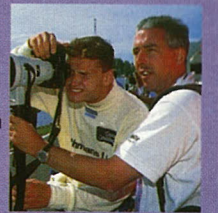
Startet die Motoren und räumt die Startaufstellung: F1 Racing beginnt in der nächsten Ausgabe die Berichterstattung der Formel 1-Saison '96 mit einem ausführlichen Report vom ersten Kräfte messen in Melbourne, Australien. Von da an tobt die Saison bis zum Finale im Oktober im japanischen Suzuka.

Unser Mann vor Ort ist Tony Dodgins, der bis 1995 Grand Prix-Reporter der englischen Fachzeitschrift Autosport war. Er wird uns mit den aktuellsten Neuigkeiten versorgen. Seine Aufgabe ist sowohl die Berichterstattung des Renngeschehens als auch das Aufdecken von Hintergrund-Stories. Dodgins, seit Jahren einer der etabliertesten Journalisten der Branche, geht es um die gesamte Bandbreite des Grand Prix-Geschehens. Nicht nur das Was und das Wo interessiert ihn, sondern vor allem das Wer und das Warum.

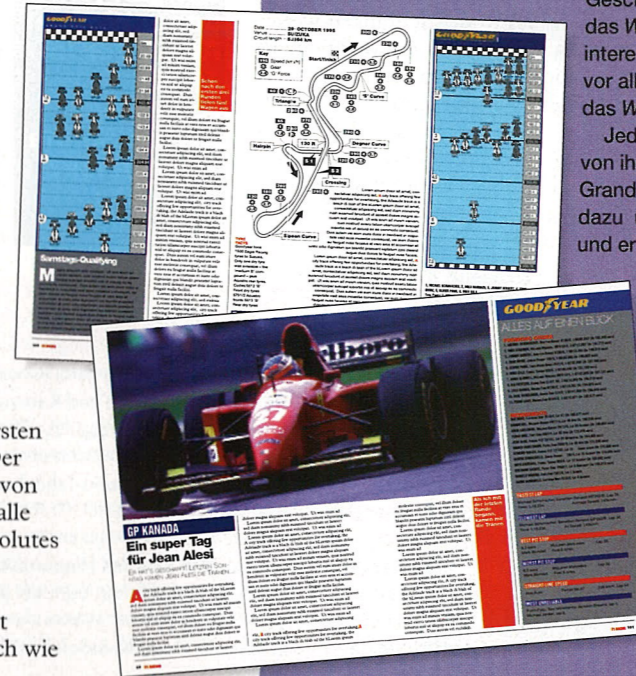
Jeden Monat gibt es von ihm umfassende Grand Prix-Reportagen, dazu ungewöhnliche Fotos, wichtige Statistiken und erläuternde Grafiken. Für die Bilder – ein wesentlicher Bestandteil von F1 Racing – sorgt Darren Heath, einer der besten GP-Fotografen weltweit.

Obendrein berichten wir nicht nur, sondern bewerten auch: In unserer F1 Racing-Wertung. Dabei zählen für unsere Expertenrunde nicht nur Trainings- und Rennergebnisse, sondern die echte fahrerische Leistung. Damit Sie erfahren, wer wirklich der Beste ist.

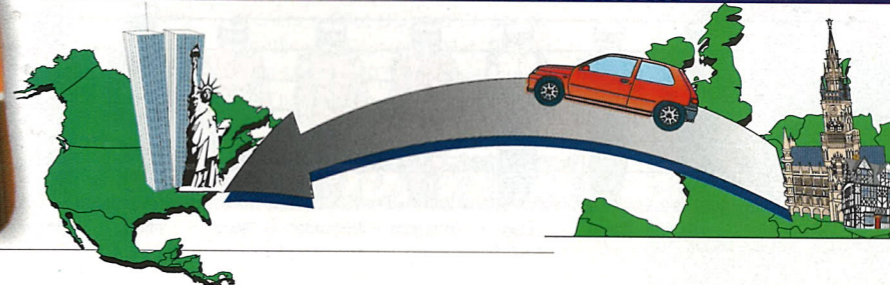
Alle brandheißen News, alle Ansichten und Einsichten sowie die ganze Action des GP-Sports gibt's bei uns in F1 Racing.



Tony Dodgins interessiert nicht nur das Was und Wo, sondern vor allem das Wer und Warum

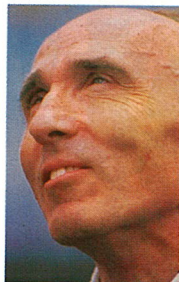


IM PKW REICHT'S ÜBER DEN ATLANTIK



550 Liter Benzin verbrennt ein Formel 1-Wagen während eines Grand Prix-Wochenendes – genug, um ein Familienauto von München nach New York zu fahren.





FRANK WILLIAMS:
„Damon ist ein neuer Mensch. Er weiß jetzt, was nötig ist, um Michael zu schlagen“



MICHAEL SCHUMACHER:
„Damon war nie ein Top-Pilot. Er versucht, sich besser hinzustellen, als er wirklich ist“

...zum dritten

FÜR UNSEREN GP-REPORTER TONY DODGINS STEHT FEST: SCHUMI HOLT AUCH 1996 DEN TITEL!

Ich glaube, daß Michael Schumacher der erste Rennfahrer seit Juan-Manuel Fangio sein wird, dem es gelingt, drei Mal in Folge Weltmeister zu werden. Der Argentinier schaffte es 1954-55-56 und sicherte sich obendrein auch noch 1957 den Titel. Vierzig Jahre später könnte Schumacher ein ähnlicher Triumph gelingen.

An den Qualitäten des Fahrers zweifelt keiner, aber wie sieht es mit dem Material aus? Nach dem tiefen Griff in den Geldbeutel für das Schumacher-Salär erwartet Fiat-Präsident Gianni Agnelli Erfolge. Bereits im letzten Jahr verfügte der 412T2 über ein ausgezeichnetes Chassis, und auch die neue Konstruktion von John Barnard sollte vorzüglich funktionieren. Bleiben Fragen bezüglich des neuen V10-Motors. Ich schätze, Ferrari wird die Probleme lösen und die erste Fahrer-WM seit Jody Scheckters Titel 1979 gewinnen.

Die Renault-Verantwortlichen brauchen sich keine Gedanken über mangelnde Zuverlässigkeit machen, die Bilanz der Franzosen in den letzten fünf Jahren ist eindrucksvoll. Damit gehören die beiden Renault-Partner Williams und Benetton zum Favoritenkreis, wobei die Williams in der vergangenen Saison öfter ausfielen als die Benetton. Patrick Head und Co. haben hart gearbeitet, um diese Schwachstellen für 1996 auszuräumen – insofern dürfte Damon Hill ein heißer Titelkandidat sein.

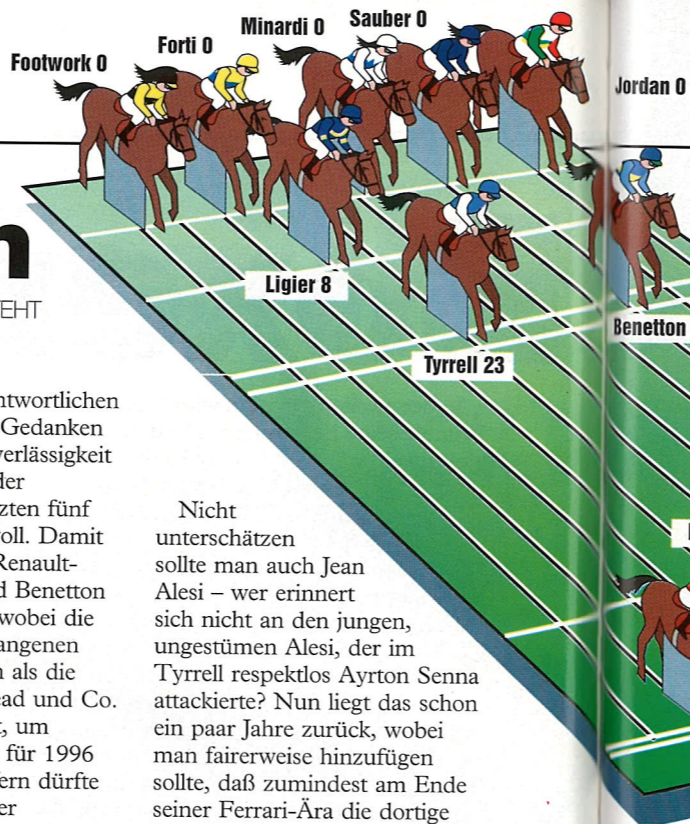
Dazu muß er allerdings erst seinen neuen Teamkollegen Jacques Villeneuve in die Schranken weisen. Und das dürfte nicht leicht sein: Der kanadische IndyCar-Champion hat während seines Testprogramms nahezu überall mit Fabelzeiten brilliert.

Wer erinnert sich nicht an den jungen, ungestümen Alesi, der im Tyrrell respektlos Ayrton Senna attackierte?

Nicht unterschätzen sollte man auch Jean Alesi – wer erinnert sich nicht an den jungen, ungestümen Alesi, der im Tyrrell respektlos Ayrton Senna attackierte? Nun liegt das schon ein paar Jahre zurück, wobei man fairerweise hinzufügen sollte, daß zumindest am Ende seiner Ferrari-Ära die dortige Umgebung Spitzenleistungen nicht mehr zuließ.

Umso motivierter dürfte er sein, mit Renault-Power zu zeigen, wozu er fähig ist.

Er trifft dort erneut auf Gerhard Berger, der – sobald er dem Benetton Manieren beigebracht hat – für Spitzenplätze gut sein wird. Nach dreizehn



KOPF-AN-KOPF-RENNEN

Trotz der langen Durststrecke ist Ferrari mit 105 Siegen immer noch das erfolgreichste Team der Formel 1-Geschichte.

F1-Jahren weiß der Tiroler, wie man gewinnt. Das teaminterne Duell bei Benetton wird sicher Unterhaltungswert haben.

Nach dem PR-Gewitter um die neue Ehe zwischen Jackie Stewart und Ford, hat fast niemand Heinz-Harald Frentzen und Sauber auf der Rechnung. Abseits des Rampenlichts läßt es sich konzentriert arbeiten – und genau das

tut die Schweizer Equipe. Cosworth Engineering ist mit dem neuen V10 offenbar ein Motor gelungen, der viel verspricht.

Und was ist mit McLaren-Mercedes? Viel hängt vom neuen Auto ab. Mika Häkkinens Genesung nach dem Adelaide-Unfall macht Fortschritte. Bleibt zu hoffen, daß der Finne wieder zur alten Form zurückfindet. Bis dahin liegt die Verantwortung auf den Schultern von David Coulthard.

Die Sterne enthüllen: Steinbock ist top

Macht das Schicksal... Morbidelli zum Weltmeister? Nein, denn er fährt 1996 nicht – was schade ist, denn den Sternen zufolge sollte Gianni Morbidelli dieses Jahr einer der Spitzfahrer sein. Schließlich ist er Steinbock. Und Menschen dieses Tierkreiszeichens steht ein Rekordjahr ins Haus. Auch für einige andere F1-Piloten wartet das Horoskop mit äußerst überraschenden

Vorhersagen auf. So gilt für Zwillinge wie Alesi, Barrichello, Brundle und Katayama, daß ihnen unvorhersehbare Ereignisse widerfahren. Im Klartext: Alesi und Brundle werden etwas Zeit benötigen, um sich in ihren neuen Teams zurechtzufinden.

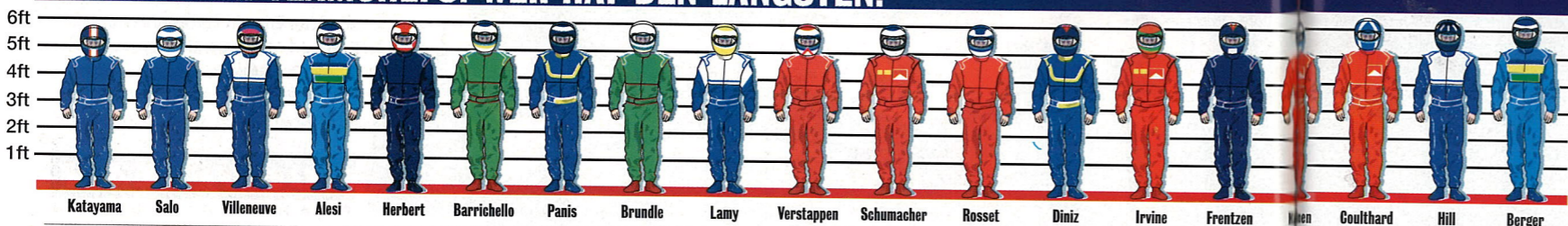
Auch für Damon Hill, Gerhard Berger und Olivier Panis – alle unterwegs im Zeichen der Jungfrau – beginnt das Jahr mit Hindernissen. Erst nach einigen Frustrationen bündeln sie ihre Energie für einen neuen Anlauf. Wobei das Risiko besteht, sich in überstürzten, riskanten Kraftakten zu verzetteln.



Mit den Stieren unter den Piloten – Heinz-Harald Frentzen und Pierluigi Martini – meinen es die Sterne gut: Während des ganzen Jahres wächst ihr Selbstbewußtsein dank beachtlicher Erfolge in weit entfernten Orten, sprich bei Übersee-Rennen.

Für die Astrologen starten 1996 vor allem die Widder richtig durch: David Coulthard und Jacques Villeneuve strotzen vor Tatendrang, zeigen sich von der besten Seite. Auch Eddie Irvine – Skorpion – fährt, als hätte ihn selbiger gestochen. Für seine Einsatzbereitschaft wird der Ferrari-Pilot Erfolge ernten. Und was ist mit Michael Schumacher? Sind ihm die Sterne treu? Es sieht ganz danach aus. Denn er ist... Steinbock!

SCHAUT HER TEAMCHEFS: WER HAT DEN LÄNGSTEN?



Benetton-Pilot Gerhard Berger ist der längste Formel 1-Pilot. Er mißt 1,86 Meter – 20,5 Zentimeter mehr als Ukyo Katayama (Tyrrell)



VERRÜCKTE FORMEL 1



Der jüngste Sieger

eines Formel 1-Laufes heißt Bruce McLaren. Der Neuseeländer war 1959 gerade mal 22 Jahre alt, als er den USA-GP in Sebring gewann. Der zweitplatzierte Maurice Trintignant lag nur knapp eine Sekunde zurück.

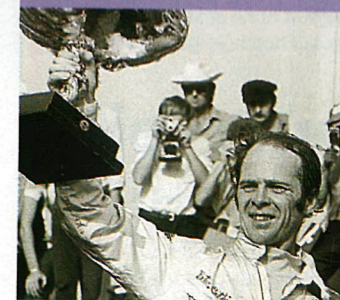
Der älteste Sieger

eines Formel 1-Rennens ist der Italiener Luigi Fagioli, der im zarten Alter von 53 Jahren den französischen Grand Prix gewann. Das war im Jahr 1951, als die Formel 1-Weltmeisterschaft gerade in ihre zweite Saison ging.



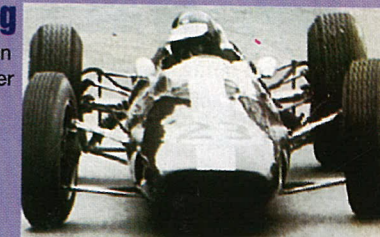
Das knappste Finish

gab es 1971 beim GP von Italien auf der Hochgeschwindigkeitspiste von Monza, die damals noch ohne eine einzige Schikane gefahren wurde. Peter Gethin fuhr nach einer hinreißenden Windschattenschlacht seinen BRM nur eine winzige Hundertstelsekunde vor Ronnie Peterson (March) über die Ziellinie.



Den glücklichsten Sieg

fuhr Jim Clark ein. Im belgischen Spa-Francorchamps gewann der Schotte 1964 nur deshalb, weil die drei vor ihm liegenden Dan Gurney, Graham Hill und Bruce McLaren alle ohne Sprit ausrollten – in der letzten Runde wohl gemerkt!



Der unglücklichste

Pilot der Grand Prix-Geschichte heißt Andrea de Cesaris. Der Römer fuhr von 1980 bis 1994 208 F1-Rennen – und gewann keines. Zwei zweite Plätze 1983 (Hockenheim, Kyalami) waren seine beste Ausbeute. In fünfzehn F1-Jahren fuhr er für sage und schreibe zehn Teams!



Alles sehen. Alles hören.

Ob für die Dienstreise oder die Fahrt ins Blaue: Ihre Alpine-Zentraleinheit ist immer der ideale Partner. Dynamik pur. Mit dem MRV-F400S Leistungsverstärker sind Sie immer vorn dabei. Welches Auto Sie auch fahren - es ist die schwierigste Akustik-Umgebung, die Sie Ihrer Sound-Anlage bieten können. Mit V12 Verstärkern profitieren Sie maximal von jedem Watt. Treffen Sie den richtigen Ton. Absolute Spitzenklasse mit sattem, sauberem Klang - live Musik. Das einzigartige, sorgfältig entworfene Design geht mit einer gleichmäßigen Klangwiedergabe einher.

Das Auge hört mit.

Alpine ... der Spezialist für Car-HiFi mit Blick für Design.

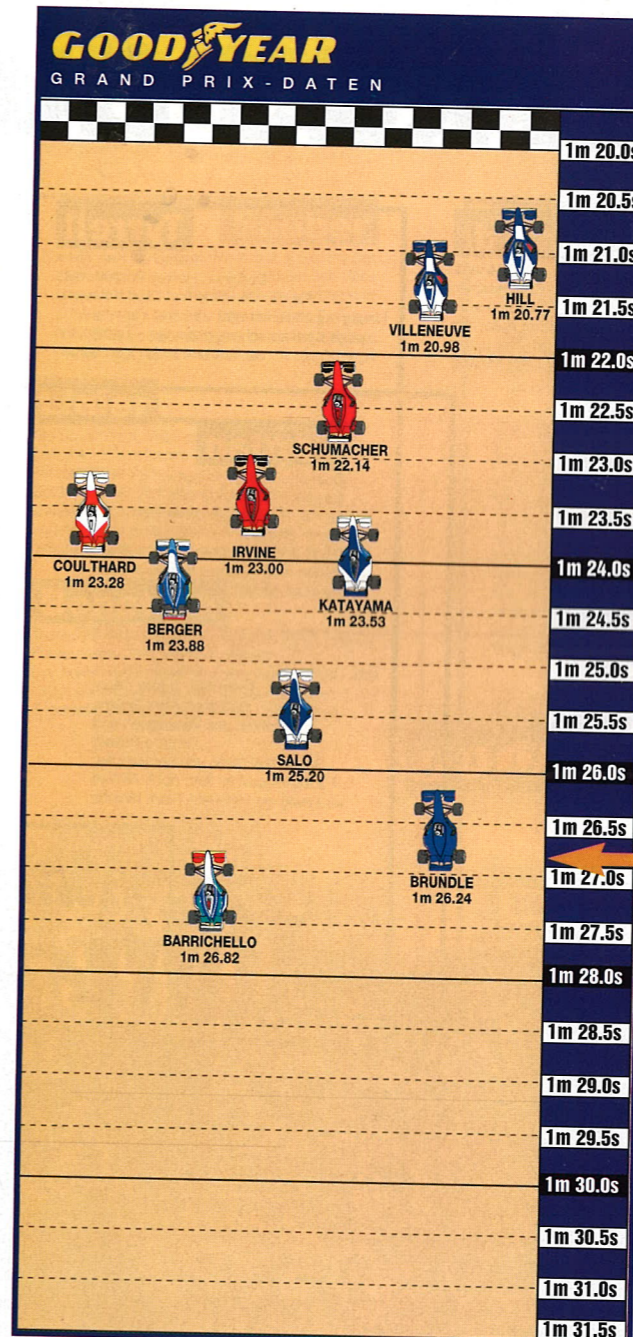


MRV-F400S

ALPINE
Car Audio and Navigation Systems



Saison '96



Die Salzstreuer

Eine Winterpause gibt es für die Formel 1-Spitzensteams nicht mehr, man ist von November bis März durchgehend im Testeinsatz.

Dafür favorisierten die Teams schon seit Jahren das portugiesische Estoril, eine äußerst anspruchsvolle Strecke. Estoril gibt eindeutig Aufschluß über die Stärken und Schwächen eines Autos. Einige Teams wie Ferrari und Sauber weichen auf das südfranzösische Paul Ricard aus. Vorteil: Die alte, seit dem tödlichen

Unfall von Elio de Angelis 1986 nicht mehr benutzte lange Streckenvariante beinhaltet die 1,8 km lange Mistral-Gerade - ideal, um einen Motor auf seine Standfestigkeit zu testen.

Vor allem englische Teams führen kürzere Funktionstests gerne vor der eigenen Haustür (Silverstone oder Brands Hatch) durch. Bei Tyrrell-Tests mußte allerdings neulich erst Salz gestreut werden, um den Indy Circuit von Brands Hatch vom Eis zu befreien...

Auto-grafische Bestleistung

Mit anschaulichen Grafiken werden wir bei jedem Renn-Report 1996 das Kräfteverhältnis in der Formel 1 verdeutlichen. Eine solche Grafik ist links zu sehen - sie zeigt die Rückstände im Training. Für diese erste Ausgabe haben wir die Zeiten von den Tests im portugiesischen Estoril herangezogen.

Die neuen Autos

Ab Saisonbeginn 1996 gelten neue Regeln für die Formel 1-Autos, sie sollen mehr Sicherheit bringen.

Das Cockpit muß nun 100mm breiter und 125mm länger sein. So soll sich der Pilot bei einem Unfall schneller aus dem Auto befreien können. Außerdem wurde damit Raum für den neuen seitlichen Kopfschutz geschaffen.

Fahrzeugnasen mit extrem spitzem Design (z.B. 95er McLaren) sind verboten, da diese bei einer

Kollision das Chassis eines anderen Wagens durchbohren könnten.

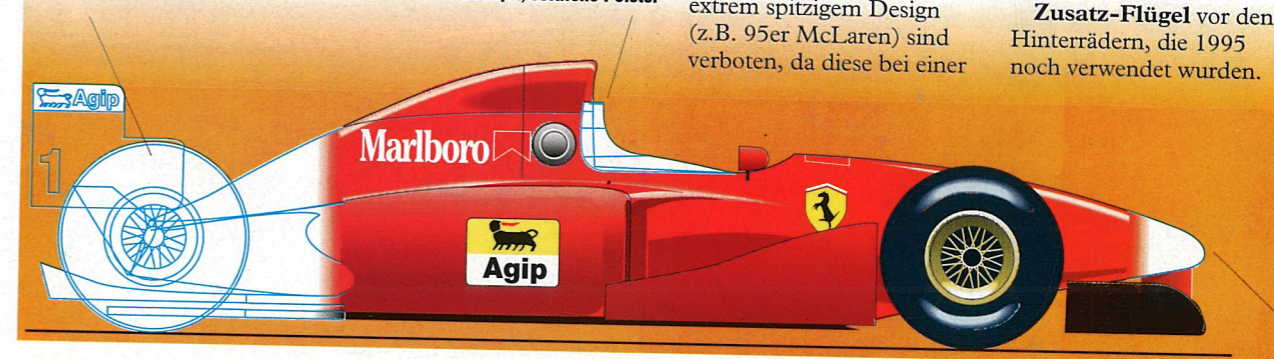
Frontflügel. Um das Risiko von Reifenschäden zu vermindern, dürfen keine geteilten, seitlichen Abrißkanten am Frontflügel mehr verwendet werden. Zudem müssen die Kanten mindestens 10mm dick sein.

Auspuffsysteme mit variabler Länge (und aus exotischen Materialien) sind ebenso verboten wie...

Zusatz-Flügel vor den Hinterrädern, die 1995 noch verwendet wurden.

Keine kleinen Zusatzflügel mehr

Größeres Cockpit, seitliche Polster



Rundere Nasen

Der F1-Zirkus auf einen Blick

EIN BUNTER HAUFEN: ELF TEAMS
TRETEN 1996 IN DER FORMEL 1-
WELTMEISTERSCHAFT AN

Von rot (Ferrari) über blau (Ligier),
schwarz (Sauber) bis
gelb (Forti): Die
Formel 1 präsentiert sich auch
1996 äußerst farbenfroh. Das
ist notwendiger denn je, denn
das Reglement läßt den
Konstrukteuren
mittlerweile so wenig
Freiraum, die
Autos ähneln sich
so sehr, daß sie
oft nur noch
an der
Lackierung zu un-
terscheiden sind.
Zudem wird es
1996 mehr
Fahrerwechsel
geben als bisher,
denn nun darf ein
Team bis zum
Ende des Zeit-
trainings einen
seiner Piloten
gegen einen
Reservefahrer
austauschen!

Minardi
Teamchef: Giancarlo Minardi
derzeit kein Chefdesigner
Fahrer: Taki Inoue und Pedro Lamy
Saisonstart mit 95er Auto, nur
Kunden-Cosworth, ein Taki Inoue
- schlechte Aussichten für Minardi

Tyrrell
Teamchef: Ken Tyrrell
Designer: Harvey Postlethwaite
Fahrer: Mika Salo und Ukyo Katayama
Neuer, superleichter und stärkerer Yamaha-V10,
neues Chassis scheint gelungen - Tyrrell kann
'96 für Überraschungen sorgen

Sauber
Teamchef: Peter Sauber
Designer: Leo Ress
Fahrer: Johnny Herbert und
Heinz-Harald Frentzen
Fords V10 scheint gelungen - Sauber wird
1996 nicht nur einmal auf dem Podest stehen

Williams
Teamchef: Frank Williams
Designer: Patrick Head, Adrian Newey
Fahrer: Damon Hill und Jacques Villeneuve.
Wenn heuer Hill nicht Weltmeister wird, wann denn?
Team muß seine kleinen Mängel (Taktik, Tankstopps,
Materialfehler) abstellen. Villeneuve? Trotz seines jungen
Alters einer der perfektesten Rennfahrer der Gegenwart
- er wird nicht nur ein Mal siegen!

Ferrari
Teamchef: Jean Todt
Designer: John Barnard
Fahrer: Michael Schumacher und Eddie Irvine
Einzelne Schumi-Siege, doch die große
Wende bleibt aus. Irvine? Darf wenig testen,
kann sich nicht entfalten, geht deswegen unter

Forti
Teamchef: Guido Forti
Designer: Paulo Guerci
Fahrer: Andrea Montermini und
Hideki Noda
Saisonstart mit untauglichem 95er
Auto, nur ein fähiger Pilot,
dafür ein Zetec-Cosworth -
Forti fährt auch
1996 ganz hinten

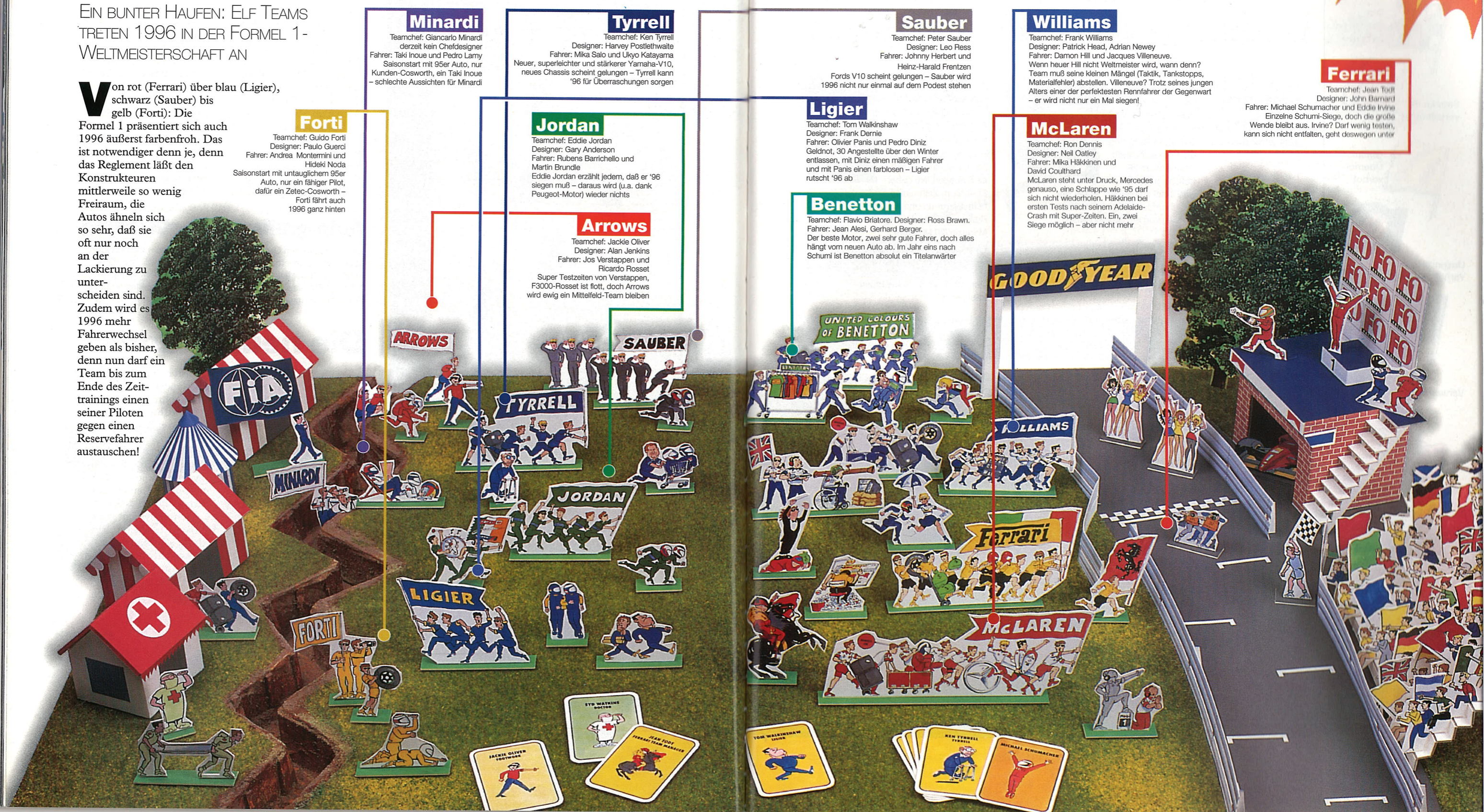
Jordan
Teamchef: Eddie Jordan
Designer: Gary Anderson
Fahrer: Rubens Barrichello und
Martin Brundle
Eddie Jordan erzählt jedem, daß er '96
siegen muß - daraus wird (u.a. dank
Peugeot-Motor) wieder nichts

Arrows
Teamchef: Jackie Oliver
Designer: Alan Jenkins
Fahrer: Jos Verstappen und
Ricardo Rosset
Super Testzeiten von Verstappen,
F3000-Rosset ist flott, doch Arrows
wird ewig ein Mittelfeld-Team bleiben

Ligier
Teamchef: Tom Walkinshaw
Designer: Frank Dernie
Fahrer: Olivier Panis und Pedro Diniz
Geldnot, 30 Angestellte über den Winter
entlassen, mit Diniz einen mäßigen Fahrer
und mit Panis einen farblosen - Ligier
rutscht '96 ab

Benetton
Teamchef: Flavio Briatore. Designer: Ross Brawn.
Fahrer: Jean Alesi, Gerhard Berger.
Der beste Motor, zwei sehr gute Fahrer, doch alles
hängt vom neuen Auto ab. Im Jahr eins nach
Schumi ist Benetton absolut ein Titelanwärter

McLaren
Teamchef: Ron Dennis
Designer: Neil Oatley
Fahrer: Mika Häkkinen und
David Coulthard
McLaren steht unter Druck, Mercedes
genauso, eine Schlappe wie '95 darf
sich nicht wiederholen. Häkkinen bei
ersten Tests nach seinem Adelaide-
Crash mit Super-Zeiten. Ein, zwei
Siege möglich - aber nicht mehr



FLAGGEN-SPRACHE

Das Rennen ist zu Ende

Strecke ist verschmutzt

Gefahr. Überholverbot

Unsportliches Verhalten

Gegner ist schneller, bitte Platz machen

Verwarnung

Abbruch des Rennens

Gefahr vorüber

Sofort an die Boxen kommen

Langsames Fahrzeug auf der Strecke

Das Duell der TV-Sender

Die Formel 1-Übertragungen im deutschsprachigen Raum stoßen auf unterschiedliches Echo. Etabliert sind SRG und ORF, die in der Schweiz und Öster-

reich seit Jahrzehnten Formel 1 übertragen. Bei den Privaten duellieren sich RTL und Eurosport. Da die F1-Erstrechte bei RTL liegen, dürfen die Eurosportler (Sendezentrale:

Paris) ihre Live-Berichterstattung im deutschen Sendegebiet nur mit englischem Kommentar ausstrahlen. Erst in der Wiederholung am Abend sind deutsche Experten zu hören.

RTL

Wer kommentiert? Jochen Mass, Heiko Wasser, Kai Ebel (Boxengasse)



Was wird gezeigt? Seit Mitte 1995 sind die Kölner oft auch beim Abschluss-training dabei. Das wird 1996 so bleiben. Außer der Rennberichterstattung plant man ein F1-Magazin mit Studiogästen.

Vorteile? Alles auf deutsch. Boxen-Interviews. ADAC-STW-Cup als Aufzeichnung.

Nachteile? Mäßige Kommentatoren. Viel Werbung.

Unsere Wertung (max. 10 Punkte) 7

EUROSPORT

John Watson und Ben Edwards (live), Stefan Heinrich und Rudi Moser (Aufzeichnung)



Obwohl das Freitag-Training nicht mehr zur Startaufstellung zählt, ist Eurosport live dabei. Ebenso im Zeittraining am Samstag, beim Warm-up und natürlich beim Rennen. Mittwochs folgt dann das F1-Magazin (30 Minuten).

Vorteile? Fachkundige Kommentatoren. Auch Sieger-Pressekonferenz wird gezeigt.

Nachteile? Nur auf englisch. Keine Boxen-Interviews.

7

WO DIE ACTION ABGEHT

Casino, Monaco

Die Wagen versetzen auf den Bodenwellen, kommen quer, berühren auf der Außenseite fast die Leitplanken und tauchen dann hinab in Richtung Mirabeau-Kurve. Eindrucksvoll für die Zuschauer, den Fahrern zufolge aber nicht besonders schwierig, es sei denn es regnet: Dann werden die Zebrastreifen tückisch glatt.



Casino, Monaco

130R, Suzuka

Der lange Vollgas-Linksknick 130R, der in eine enge Schikane mündet, ist für die Fahrer recht harmlos. Es sei denn, man berührt beim Einlenken die Curbs – dann folgt ein gigantischer Abflug (siehe Blundell 1995). Im Regenrennen '95 bewies Jean Alesi, daß man hier sogar überholen kann – wenn man den Mut dazu hat.

Grande Courbe, Magny-Cours

Obwohl der Kurs größtenteils langsam und winklig ist wie viele moderne Strecken, gibt die erste Links nach der Start/Ziel-Geraden und die folgende schnelle Rechts Magny-Cours auch Klasse. Hier balancieren die Fahrer bei Vollgas an der Grenze der Physik. Wegen der breiten Auslaufzonen sind die Zuschauer leider weit von der Action entfernt. Aber das kennt man ja vom Nürburgring.



VIERMAL UM DIE GANZE WELT

Der Formel 1-Zirkus baut in diesem Jahr seine Zelte 16 Mal auf. In 14 Ländern, verteilt auf vier Kontinente, wird gefahren. Natürlich kommt da einiges an Kilometern zusammen. So legt ein Formel 1-Team pro Saison im Schnitt rund 160.000 Flugkilometer zurück. Das entspricht vier Reisen rund um den Globus. Und zirka 200 Stunden im Flieger.



GP-Besuch: Dabeisein ist alles

Es ist gar nicht so kompliziert wie man glaubt, einmal die phantastische Atmosphäre eines Formel 1-Grand Prix vor Ort live mitzuerleben. Verschiedene Reiseveranstalter im deutschsprachigen Raum bieten für jedes Rennen komplette Pakete an und kümmern sich um alle Details wie An- und Abreise, Hotelunterkunft und Eintrittskarten.

Zu den qualifiziertesten Anbietern zählt zweifellos die sunsport GmbH in München (Tel. 08945/87 14 20). Aber auch bei Schweizer Schaefflines Sportreisen AG in Basel (Tel. 0041/61/281 89 81) und bei racing tours im deutschen Marl (Tel. 02365/120 01) findet man



kompetente Formel 1-Reise-Spezialisten. Alle haben unterschiedliche Pakete im Angebot. Ein Preisvergleich ist daher ratsam. Je nach Reiseziel, Zeit und Geldbeutel kann die Anreise per Flugzeug, Bus oder mit dem eigenen PKW erfolgen.

Letzteres bietet sich für Fans aus Mitteleuropa bei den beiden Formel 1-Läufen auf dem Hockenheimring und auf dem Nürburgring sowie bei den Rennen im benachbarten Ausland (Magny-Cours, Spa-Francorchamps, evtl. Monza und Imola) an.

Andererseits sind auch 1390 Mark für ein Sechs-Tage-Reise-Paket

(sunsport GmbH) zum Großen Preis von Monte Carlo inklusive Hin- und Rückflug, fünf Übernachtungen im zwanzig Kilometer entfernten Nizza und sämtlicher Transfers ein wirklich günstiges Angebot.

Jeder Trip läßt sich nach den persönlichen Wünschen des Kunden individuell maßschneidern. Bei einem Übersee-Rennen bietet sich natürlich an, den Grand Prix-Besuch mit dem ohnehin seit längerem fälligen Jahresurlaub zu verbinden.

Die Reise lohnt sich.



Eau Rouge, Spa

Die legendäre Links-Rechts-Links-Kombination wurde schon vielen Piloten zum Verhängnis. Die Passage gilt als ultimative fahrerische Herausforderung, vor allem im Regen, der während jedem Grand Prix-Wochenende in den Ardennen mindestens einsetzt. Abgesehen von zusätzlichen Leitplanken und Auslaufzonen wurde nichts Grundlegendes verändert. Auch die Pommes Frites sind nach wie vor zu empfehlen.

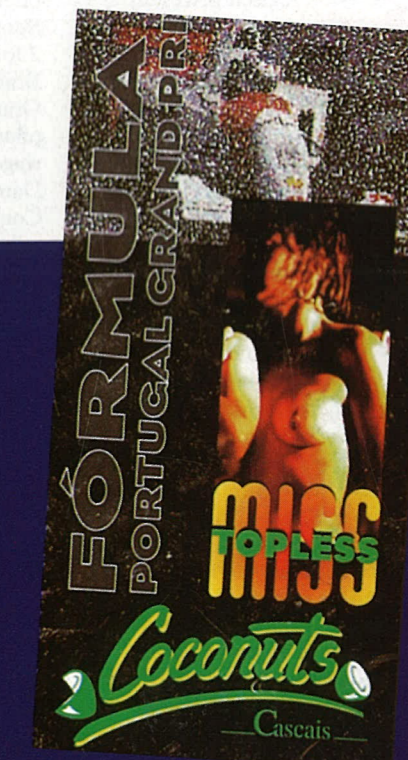
Coconuts, Estoril

Jede Reise nach Estoril sollte einen Ausflug zum belebten Marktplatz von Cascais beinhalten, der von Bars und Fischrestaurants umsäumt ist. Am Abend gilt dann der 'Coconuts Nightclub' als besondere Anlaufstelle. Traditionell steigt hier am Sonntagabend eine Formel 1-Party, wobei einst der 95er GP-Sieger David Coulthard als Juror beim Oben-ohne-Wettbewerb engagiert wurde. Freundin Andrea war nicht begeistert.

Stars and Bars, Monaco

Früher galten 'Rosie's' (am Casino-Aufstieg) und die 'TipTop Bar' (vor der Mirabeau-Kurve) während des Grand Prix-Wochenendes als unumgängliche Kultstätten. Und auch heute noch statten viele Fans dem 'TipTop' und der Leitplanke davor ihren alljährlichen Besuch ab.

Inzwischen gilt allerdings das 'Stars and Bars', ein Sportcafe im Fahrerlager, als Treffpunkt Nummer 1. Darüber befindet sich ein Nachtclub, in dem im Vorjahr Sieger Michael Schumacher sein Team und eine Auswahl geladener Gäste bestens unterhielt.



Daddy war einfach der Beste

1980 WURDE ER F1-WELTMEISTER. 30 JAHRE ZUVOR WAR ALAN JONES EIN LAUSIGER BENGEL, DER DIE GRAND PRIX IM MELBOURNER ALBERT PARK HAUTNAH VERFOLGTE – UND MÄCHTIG STOLZ WAR, WENN VATER STAN GEWANN

Es wäre fast unlogisch gewesen, wenn aus mir kein Rennfahrer geworden wäre. Trotzdem: Als ich in den Fünfziger Jahren als kleiner Junge mit den Kindern anderer Rennfahrer im Albert Park herumtobte, hätte ich mir kaum vorstellen können, dreißig Jahre später Formel 1-Weltmeister zu sein.

Jedes Jahr, wenn im Albert Park ein Rennen stattfand, ging ich hin: 1956, im Jahr der Olympischen Spiele, dann 1957 und 1958. Ich kann mich noch daran erinnern, wie ich mit Graham Hunt, dem Sohn von Reg Hunt, einem australischen Rennfahrer jener Zeit, ständig Quatsch machte. Wir mieteten Ruderboote und paddelten zu einer Insel mitten auf dem Albert Lake, die wir 'Insel der Vogelscheiße' nannten. Die Vögel liebten diese Insel mehr als die Menschen...

Ich erinnere mich auch an einige gemeine Streiche: Wir haben Kinder im Ruderboot auf die Insel mitgenommen und sie dann einfach dort sitzenlassen.

Es war eine tolle Zeit in einer wunderschönen Umgebung. Doch der Melbourne Albert Park war auch ein großartiger Ort für Autorennen.

Mein Vater fuhr einen DB3R oder DB4R Aston Martin-Sportwagen, außerdem seinen 250F Maserati. Um gegen Jack Brabham und Stirling Moss im Grand Prix 1956 anzutreten, pflanzte er einen Dreiliter-Sportwagenmotor in den Maserati. Damit schaffte er es, neben den Cooper Climax in die erste Startreihe zu fahren. Nicht schlecht für ein Auto mit Frontmotor!

Wie andere Kinder auch, bin ich meinem Vater immer wieder wahnsinnig auf die Nerven gegangen. Aber sobald für den alten Herrn das Rennen begann, suchte ich mir einen guten Platz und schaute zu. Ich war ziemlich voreingenommen – für mich gab es keinen Zweifel, daß mein Vater der Beste war. Er hat immer für eine gute Show gesorgt, er war ein Bißer.

Stirling Moss kam einige Male zu uns nach Hause. Er hatte einen Maserati 300S Sportwagen, der für australische Verhältnisse sehr exotisch war. Ich habe Moss als sehr gewandt und stets gut gekleidet in Erinnerung. Manchmal, wenn er Sonne tanken wollte, stolzierte er auch ohne Hemd herum. Es gab viel Gerede um ihn, als er öfter mit einem australischen Model ausging.

Stirling Moss war der Playboy, der sich in der exotischen Welt



Im Training machte eine Pleuelstange schlapp. Vater war so frustriert, daß er davonlief und sich betrank

des Rennsports und des Glamours wohlfühlte. Einmal landete ein Hubschrauber mitten auf dem Cricket-Feld – einfach nur, um ihn zum Flughafen zu bringen.

Mein Vater war der erste Australier, der außerhalb Australiens einen GP gewann: 1954 in Neuseeland. Er fuhr einen Maybach (eine von drei Konstruktionen des Australiers Charlie Dean), und zunächst sah alles gar nicht gut aus. Im Training am Samstag machte an

seinem Auto eine Pleuelstange schlapp. Er war so frustriert, daß er einfach davonlief und sich betrank. Aber Charlie Dean organisierte einen Bedford-LKW – und benutzte diesen als Ersatzteillager. Am Renntag fegte mein Vater die BRM und Ferrari nur so von der Strecke und gewann den ersten Grand Prix von Neuseeland. Das war eine wirklich beeindruckende Vorstellung von Daddy.

Ich fuhr einen ähnlichen Maybach bei den Albert Park

Die Zeiten, als Männer noch richtige Männer waren und nur Frauen Helme trugen: Ein junger Alan Jones neben seinem Vater Stan

Classics 1984. Das Ding war so scheußlich, daß ich danach noch mehr Respekt vor den Leistungen meines Vaters hatte. Es hatte keinen Überrollbügel, keinen Sicherheitsgurt und eine miese Lenkung.

Ich bin also mit Autorennen groß geworden und hatte nur einen einzigen Wunsch: nach der Führerscheinprüfung sofort die Rennlizenz zu beantragen. Weil es die aber im Bundesstaat Victoria leider erst im Alter von 18 gab, beantragte ich sie mit 16

Jahren kurzerhand im benachbarten Südaustralien.

Erst war ich Kart gefahren, danach fuhr ich einen kleinen Morris 850 (die australische Version des Mini) beim Geelong-Sprintrennen und einigen Club-Meetings. Dann kam der Wechsel auf den Cooper-Climax meines Vaters. Das war riesig. Nicht nur, daß ich in die Fußstapfen des alten Mannes trat – ich tat es auch noch in demselben verflixten Auto. Was für ein schönes Gefühl! 

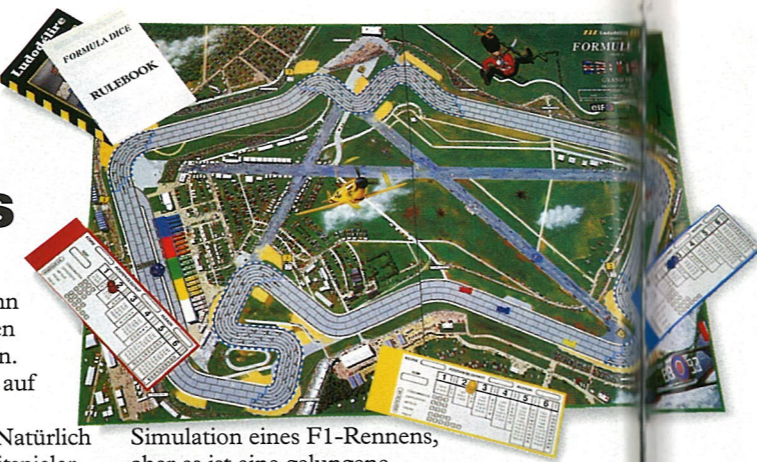
Auf das Brett, fertig, los

Vergessen Sie Cluedo, lassen Sie Monopoly im Schrank – es ist Zeit für Formula Dé. Denn die Formel 1 der Brettspiele bringt fast so viel Laune wie das echte Renngeschehen.

Ziel des Spiels ist es – wie kaum anders zu erwarten – die Strecke schneller zu umrunden als alle anderen. Aber Vorsicht! Motorprobleme, Boxenstopps und Kollisionen lauern überall. Es ist nicht damit getan, einfach nur die Würfel zu

rollen. Man muß schalten, bremsen, ausweichen und kann sich sogar beim Überholen den Windschatten zunutze machen.

Bis zu zehn Spieler können auf einer von zwölf zur Auswahl stehenden Strecken spielen. Natürlich wächst mit der Anzahl der Mitspieler auch die Wahrscheinlichkeit einer Kollision. Wer zu oft in einen Crash verwickelt wird, ist aus dem Rennen. Formula Dé ist keine exakte



Simulation eines F1-Rennens, aber es ist eine gelungene Interpretation, die Sie für Stunden prächtig unterhalten wird. Zu beziehen über **Heidelberger Spieleverlag, Tel.: (06221) 27 232**

High-speed

F1 CHALLENGE
CD-ROM FÜR SEGA SATURN.
VON SEGA, CA. DM 100,-

Wie andere Formel 1-Spiele versetzt auch *F1 Challenge* den Spieler in die Position des Piloten – der Unterschied ist das Tempo.

Alles geht so rasend schnell, daß es schwierig ist, die Kontrolle zu behalten. Nur ein winziger Fahrfehler, und man fliegt unweigerlich ab. Weil alles so schnell geht, muß man praktisch nach Instinkt fahren. Doch auch der ist ab und an überfordert!



Diese neue Sega Saturn-CD gibt einem die Auswahl zwischen fünf Autos (Tyrrell, Williams, Benetton, McLaren, Ferrari) und sechs Rennstrecken (Monte Carlo, Hockenheim, Suzuka sowie drei von Sega konzipierte Strecken). Es gibt eine ganze Anzahl verschiedener Auswahlmöglichkeiten: Automatik oder manuelle Schaltung, verschiedene Flügeinstellungen, Reifenmischungen und Benzinmengen.

Im winkligen Monte Carlo benötigt man natürlich sehr steile Flügel, Hockenheim dagegen verlangt mit seinen langen Geraden nach wenig Abtrieb. Sobald man eine Strecke im Training in den Griff bekommen hat, geht's ins Rennen. Dort gibt es dann einen Live-TV-Kommentar sowie neue Perspektiven. Im Gegensatz zu normalen Computerspielen in der Spielhalle muß bei *F1 Challenge* auf der Ideallinie gefahren werden. Schade nur, daß das Fahrgefühl der unzerstörbaren Autos (Defekte kommen nie vor) etwas hölzern wirkt, und die anderen Autos entweder deutlich schneller oder deutlich langsamer sind. Trotzdem insgesamt ein exzellentes Spiel, das ab März erhältlich ist.

Sega, Tel.: (040) 22 93 80



Ayrton Senna, der Meister von Monaco

AYRTON SENNA IN MONACO PHOTO COLLECTION,
DM 750,-

Zehn Mal trat Ayrton Senna von 1984 bis 1993 beim Formel 1 Grand Prix in Monte Carlo an, sechs Mal gewann er. Eine einmalige Bilanz. Für Stefan C.

Schmid war dies der Anlaß, seine *Ayrton Senna in Monaco Photo Collection* zu

veröffentlichen. Sie setzt sich aus dreizehn, bislang meist unveröffentlichten Aufnahmen von Sennas Rennen im Fürstentum zusammen.

Die Farbvergrößerungen haben ein Format von 50 x 60 Zentimeter. Es sind ausnahmslos handgemachte Abzüge von herausragender Qualität auf hochwertigstem Fotopapier.

Alle dreizehn Bilder wurden vom Fotografen Stefan C. Schmid handsigniert, datiert und selbstverständlich nummeriert.

Die Auflage der *Ayrton Senna in Monaco Photo Collection* ist weltweit auf 530 Stück limitiert. Zwanzig Prozent des zugegebenermaßen hohen Verkaufspreises von 750,- Mark pro Kollektion gehen an die Ayrton-Senna-Foundation, die Projekte für obdachlose Kinder in verschiedenen Dritte-Welt-Ländern unterstützt.

Ayrton Senna in Monaco Photo Collection ist erhältlich bei **Stefan C. Schmid, Tel.: (089) 77 65 99; Fax: (089) 721 31 12**



Schüttel-Frust

Lust darauf, den letzten Rennsieg gediegen zu begießen? Oder dem Kollegen Champagner übers Haupt zu schütten? Das kommt nicht billig, bevorzugt man Moët & Chandon. Eine Doppelmagnumflasche kostet runde 235 Mark – und den Inhalt leert ein echter F1-Gewinner binnen Sekunden.

Die 64 Flaschen Moët & Chandon, die in einer GP-Saison verschüttelt werden, fassen soviel wie vier Flaschen normaler Größe. Schade, daß die Fahrer so wenig von dem edlen Prickelsaft trinken.

„Eigentlich Verschwendung“, meint man auch bei Moët. **Erhältlich an jedem Kiosk (oder so)**



Mansells Silberpfeil

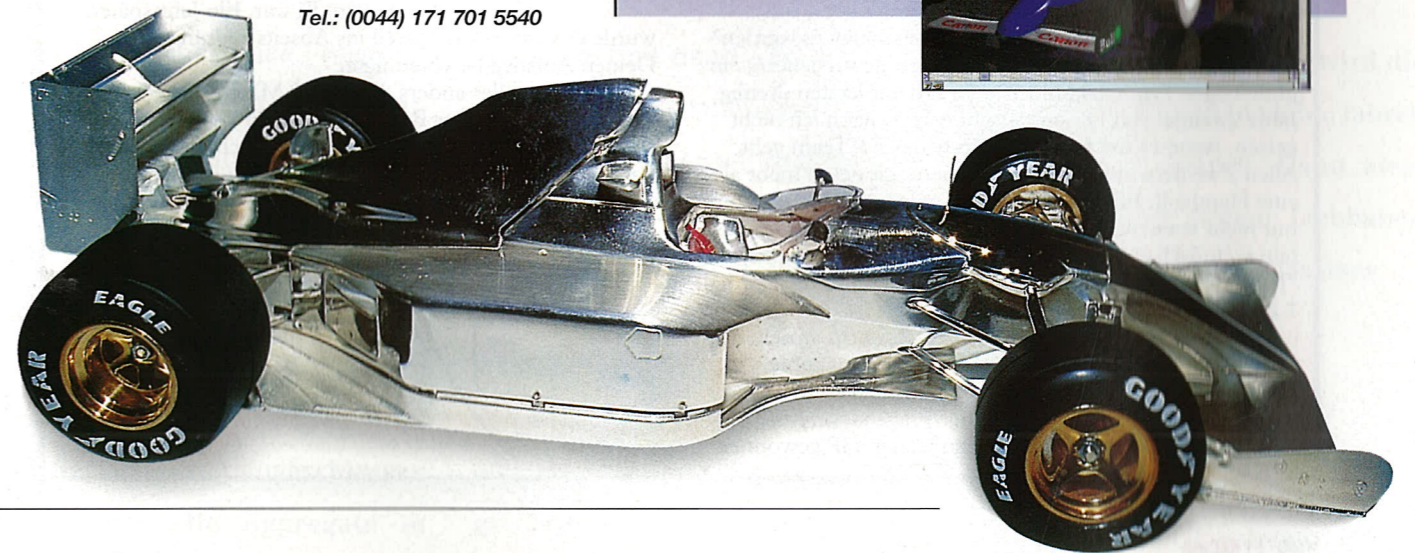
Der Markt ist voll mit Formel 1-Modellen. Aber wenn Sie gerne mal was Exklusives hätten, dann versuchen Sie es mit einem Sterlingsilber-Modell von Richard Fox.

Es handelt sich um den Williams FW14B von Nigel Mansell, und es ist das einzige Modell dieser Art weltweit. Abgesehen von den Gummireifen und der goldüberzogenen Motorabdeckung ist das gesamte Auto aus Sterlingsilber. Gewicht: stolze 2,5 Kilo.

Drei Wochen benötigten Fox und zwei seiner Juweliere, um das Modell fertigzustellen. Der Preis liegt bei knapp unter 14.000 Mark.

Momentan arbeitet Fox an einem Modell von Sennas Weltmeister-McLaren MP4/6. Er baut auch Autos auf Bestellung.

**Richard Fox
Tel.: (0044) 171 701 5540**



Formel 1 online

Für Internet-Freaks gibt es Unmengen an Formel 1-Informationen online. Die meisten Teams haben noch keinen Web Site – wohl aber die Fan-Clubs fast aller Top-Fahrer.

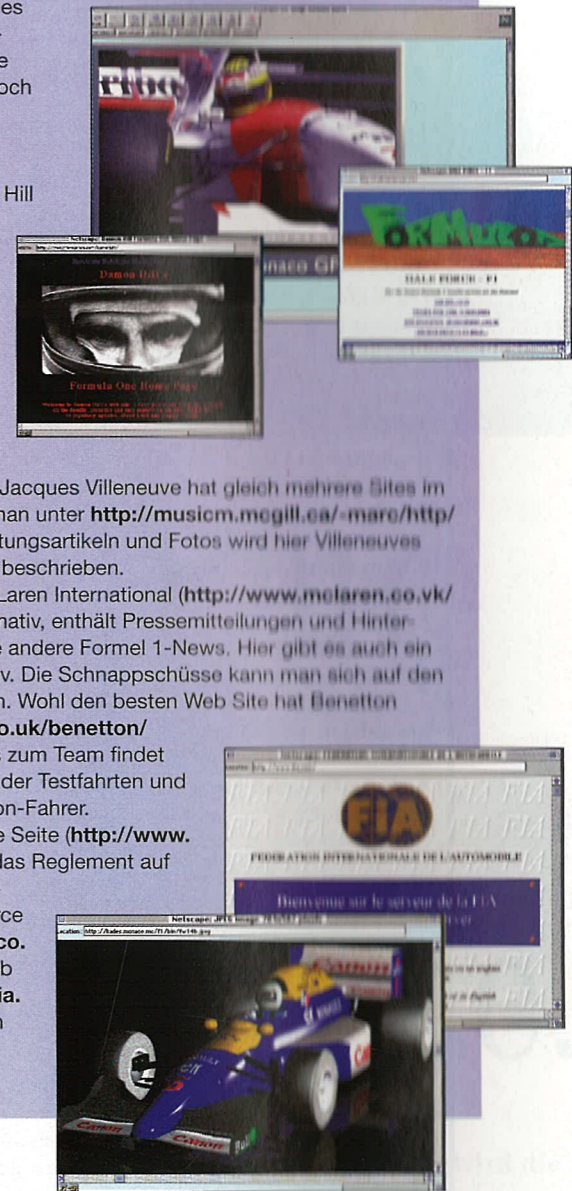
Williams-Pilot Damon Hill hat seinen eigenen Web Site (<http://trek.microprose.com/damonhill/>), auf dem man Hills gesamte Formel 1-Story sowie einige biographische Daten findet – umfangreich, wenn auch etwas einfallslos.

Williams' Neuzugang Jacques Villeneuve hat gleich mehrere Sites im Netz. Das beste findet man unter <http://music.mcgill.ca/~maro/http/jv.html>. Garniert mit Zeitungsartikeln und Fotos wird hier Villeneuves Aufstieg in die Formel 1 beschrieben.

Der Web Site von McLaren International (<http://www.mclaren.co.uk/mclaren/>) ist sehr informativ, enthält Pressemitteilungen und Hintergrundgründe zum Team sowie andere Formel 1-News. Hier gibt es auch ein umfangreiches Bildarchiv. Die Schnappschüsse kann man sich auf den eigenen Computer laden. Wohl den besten Web Site hat Benetton

(<http://www.mediata.co.uk/benetton/formula1/>). Neben News zum Team findet man hier aktuelle Bilder der Testfahrten und Biographien der Benetton-Fahrer.

Sogar die FIA hat eine Seite (<http://www.fia.com/>), auf der man das Reglement auf nachlesen kann. Andere gute Sites sind Gale Force F1 (<http://hades.monaco.mc/f1/>) und Ferraris Web Site (tol.tol.telecomitalia.ferrari/), wo die meisten der Ferrari-1-Autos seit 1950 vorzufinden sind.



Mein lieber Jackie,

ich weiß über einige Deiner bestgehüteten Geheimnisse Bescheid. Ich rede von Sachen, die der Zukunft Deines neuen F1-Teams im Weg stehen könnten...

Du solltest Dich also schnellstens darum kümmern. Sogar verdammt schnell, sonst werden Dir möglicherweise Sponsoren flötengehen.

Unter uns beiden: Dein Auftritt bei der Autosport International Racing Car Show in Birmingham – oh wei! Hose runter, Schottenrock angezogen – alles nur, um das neue Stewart Grand Prix-Team zu verkünden? Bedenklich! Zumal Deine Knie wirklich ein Problem sind. Ganz im Ernst. Als Vollblut-Schotte solltest Du Dich ihrer schämen. Nimm nur mal Ron Dennis: Der trat bei der Autosport Award-Feier ebenfalls im Schottenrock auf – und gab ein wesentlich besseres Bild ab. Vielleicht solltest Du es nächstes Mal mit Knieschützern probieren.

Der Vollständigkeit halber sollte ich hinzufügen, daß Du meine Erwartungen früher schon einmal enttäuscht hast. Wahrscheinlich erinnerst Du Dich nicht daran, kein Wunder, hast ja immer so viel um die Ohren. Aber beim Race of Champions 1965 bat ich Dich in der Box darum, Deinen sagenumwobenen Sitz in Deinem sagenhaften BRM (P261) freizugeben, damit ich meine sage-und-schreibe überdurchschnittliche Fotografiertkunst (Kodak Supra 127) auf die Probe stellen könnte. Vergebens. Du hast eine fadenscheinige Erklärung vorgeschoben, von wegen die Mechaniker müßten noch Schrauben anziehen. Tja Jackie, wer hätte damals gedacht, daß Du mal so berühmt wirst, in dieser meiner ekelhaften Kolumne erwähnt zu werden?

Ich bin aber, wie Dir meine Freunde gerne versichern, ein gutherziger Typ. Obwohl ich während der letzten dreißig Jahre zweimal von Dir enttäuscht wurde, kann ich nicht geizen, wenn es um Lob für Dein neues F1-Team geht. Allen Zweiflern zum Trotz – und derer gibt es ja mehr als eine Handvoll. Einen sprach ich gerade neulich. "Ich kann mir nicht vorstellen, daß sich Jackie im klaren ist, was das rein technisch von einem verlangt", gab er zu bedenken. "Jackie weiß, wie man sich präsentiert. Aber in der Formel 1 geht es um mehr."

Dem Kerl habe ich gesagt, daß er sich warm anziehen soll. Ja, das habe ich gesagt, Jackie, kannst mir ruhig glauben. Ich habe es aber nicht übers Herz gebracht, ihm noch eine Backpfeife in Form einer Frage zu verpassen. Zum Beispiel, wann er denn seinen letzten GP gewonnen

habe... Sicher: Wir beide wissen, daß die Skeptiker keine Ahnung haben, wenn sie sagen, Du überschätzt Dich. Die meinen tatsächlich, in der Formel 1 gehe es darum, Rennen zu gewinnen. Das Wichtigste übersehen sie: Daß nämlich ein paar Leute ihre Karten (respektive Scheckbücher) von vornherein auf den Tisch legen. Aber wem sage ich das? Sicher nicht den Sponsoren; oder Partnern, wie man sie heutzutage nennt.

In dem Zusammenhang muß ich noch was loswerden: Ich bewundere Deine Offenheit bezüglich Budgets. Für die erste Formel-1-Saison, so Deine Schätzung, wirst Du Dein Geldtäschchen um fünfzig bis einhundert Millionen Mark erleichtern. Bei Deinem Talent, die Werbetrommel zu rühren, dürften sich die Partner schon früh ihre Fäustchen reiben. Wenn der erste Stewart JYSF1, GP1 – oder wie er auch heißen wird – vor laufenden TV-Kameras in die Boxen rollt, werden sie ihre Investition schon eingefahren haben.

Es ist fast wie damals in Silverstone, wo vor 26 Jahren dieser nagelneue F1-March vorgestellt wurde. Zusammengebastelt von diesem Herd, Robin Herd, der jetzt einem Fußballverein vorsitzt, und seinem Kumpel, der in der Motorsport-Bürokratie mittlerweile 'ne große Nummer ist. Moxlee? Moglie? Moselei? Weißte noch? Du fuhrst damals für Ken Tyrrell. Der kaufte drei dieser Wagen, die dieser Fußball-Herd gebastelt hat. Mit einem davon hast Du gleich beim ersten Grand Prix, 1970 in Südafrika, auf Pole gestanden. Es dauerte nicht lange, bis Dir klar wurde, daß dieser March 701, wie sie ihn nannten, doch nicht das Gelbe vom Ei war. Ein Jahr später wurde er vom ersten Tyrrell ins Abseits gedrängt. Was Deinen Aufstieg beschleunigte.

Früher war alles anders. Wirklich? March startete mit viel Getöse und voller Begeisterung. Der Fußballtyp und sein Kumpel, dieser Mosily oder so ähnlich, haben viel dafür getan.

Heimliche Grüße

Der Boxen-Spaß



Vielleicht solltest Du es einmal mit Knieschützern probieren...

Die C-Klasse in einer ungewohnten Rolle.



Weltweit auf Tour, aber nur selten auf der Bühne.

► Üblicherweise begnügt sich die C-Klasse mit einem Auftritt in der Werkstatt pro Jahr (oder alle 15.000 Kilometer). Und selbst diese Gastspiele dauern nicht lange: Denn der kleine Mercedes ist besonders wartungsfreundlich konstruiert worden. Er kann z. B. an einen Service-Tester angeschlossen werden, der alle Aggregate in wenigen Sekunden durchcheckt.

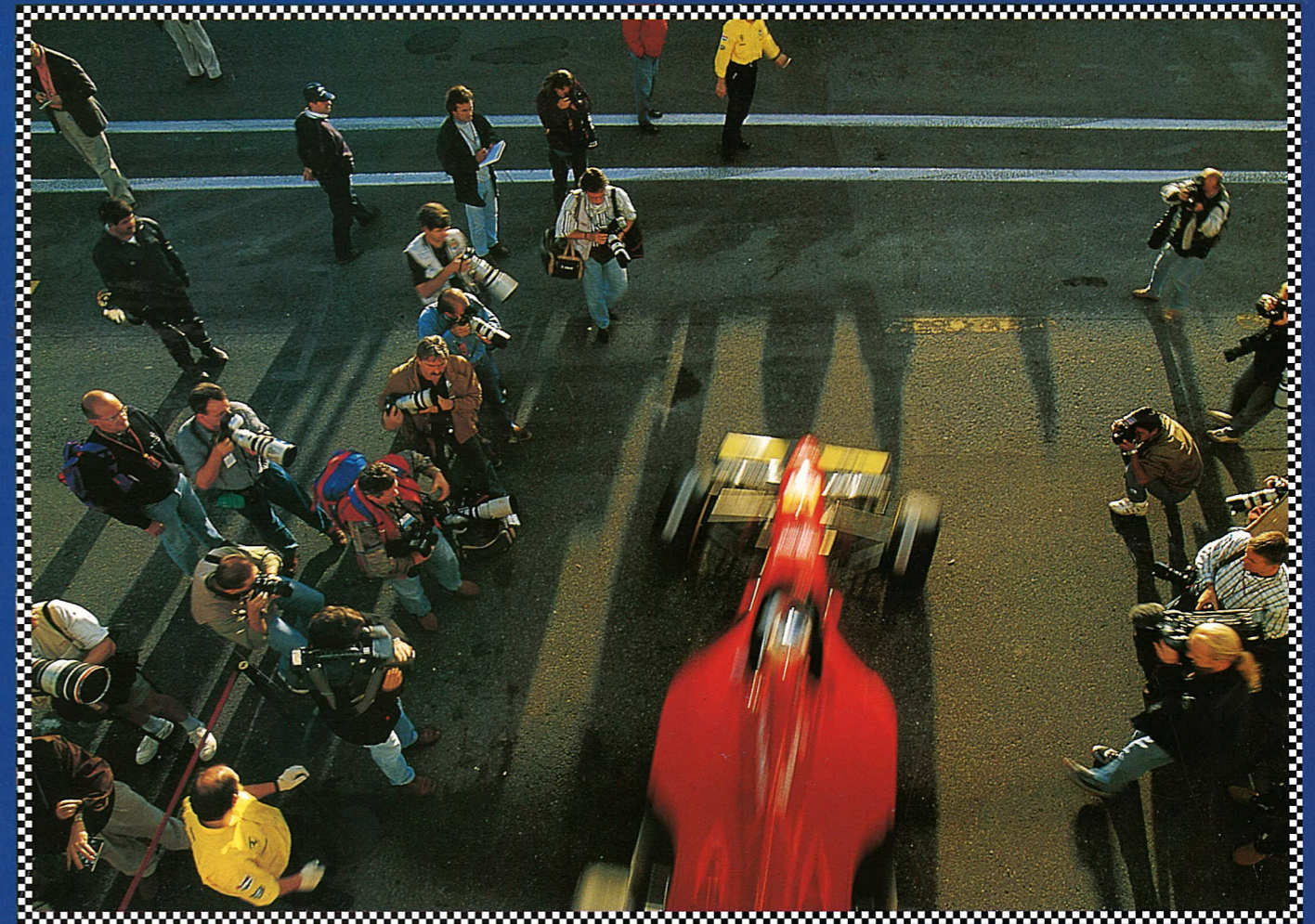
► Und damit die C-Klasse auch nicht außerplanmäßig auf die Bühne muß, haben wir hart geprobt. Motorhaube, Heckdeckel und Türen wurden in Klapperdauerläufen mehrere tausend Male geöffnet und wieder kräftig zugeschlagen. Jedes Teil, ob es eine tragende Rolle spielt oder nicht, mußte sich in unzähligen Tests beweisen. Was bedeutet: Wenn man sich an die seltenen

Inspektionstermine hält, wird die C-Klasse auch noch in vielen Jahren um die Welt touren. Dann zwar nicht mehr als junger Liebhaber, sondern als beliebter Klassiker.



Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

Ein Weltmeister wechselt vielleicht das Auto, aber bestimmt nicht die Reifenmarke.



Eagle F1

Schafft Schumacher im Ferrari die dritte WM in Serie? Noch kennen wir die Antwort nicht. Ein Team steht allerdings jetzt schon als Sieger fest, bevor in Melbourne der erste Grand Prix der Saison gestartet wird: die Ingenieure von Goodyear. Denn wer auch die Nase vorn hat am Schluß, er wird – wie im letzten Jahr – auf Goodyear Eagles ins Ziel kommen. Dieses Gefühl können Sie übrigens auch haben: mit dem Goodyear Eagle F1, dem Hochleistungsreifen für mehr Fahrspaß und Sicherheit.



Ihr Sicherheitsvorsprung
aus der Formel 1.