

Die Deutschen in der Formel-1

Kurzzinhalt:

In einem Sport, in dem oft nur Bruchteile von Sekunden über Sieg oder Niederlage, Triumph, Misserfolg oder gar Tragik entscheiden, haben auch 27 deutsche Fahrer die Geschichte mitgeschrieben.

Das vorliegende Buch dokumentiert spannend und anschaulich Leben und fahrerischen Werdegang all der Deutschen, die dort von 1950 bis Ende 2005 um Sieg und Erfolg mitgekämpft haben.

Sei es „hautnah“ an der Strecke oder hinter den Kulissen beim Gerangel um Sponsorengelder und Cockpitplätze: „Die Deutschen in der Formel-1“ eröffnet dem Leser einen ebenso lebendigen wie fundierten Einblick in diese faszinierende Welt des Motorsports. Über 350 z.T. seltene Abbildungen und die hohe Detailgenauigkeit der Darstellung machen das Buch darüber hinaus zu einem wertvollen und einzigartigen Dokument der Zeitgeschichte.

**„Die Deutschen in der Formel-1“; 400 Seiten, gebunden; 24,80 €;
ISBN 3-928475-87-8; Bezug: www.speed-academy.de/f1-buch.html**

Impressum

Herausgeber



Deutsche Post AG
Claus Roedenbeck
Dirk Behrend
Charles-de-Gaulle-Str. 20, 53113 Bonn
Telefon: 02 28/ 1 82-0

PR- und Fanservice:

Speed Academy, Postfach 1920, 89005 Ulm
Telefon: 07 31/ 9 35 94-0, Telefax: 07 31/ 9 35 94-90
E-Mail: info@speed-academy.de
Internet: www.speed-academy.de

Verlag:

Varus Verlag Birgit Laube
Konrad-Zuse-Platz 1–3, 53227 Bonn

Bezug: www.speed-academy.de/f1-buch.html

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt ist der Autor; verantwortlich für die Bildrechte ist der Verlag.

Alle Rechte vorbehalten: © Varus Verlag 2005

ISBN 3-928475-87-8

INHALT

VORWORT		3
EINFÜHRUNG		5
FAHRERPORTRÄTS		
PAUL PIETSCH (1951)	„... irgendetwas mit Autos werden ...“	10
HERMANN LANG (1954)	„I find halt in der Leschmokurv‘ des Loch net ...“	16
KARL KLING (1954–1955)	„Ich habe diesen Augenblick herbeigesehnt ...“	26
HANS HERRMANN (1954–1961)	„Das stimmt eigentlich nicht, dass ich noch leb‘ ...“	40
WOLFGANG GRAF BERGHE VON TRIPS (1957–1961)	„Unter gleichen Bedingungen bin ich vor Hill ...“	64
WOLFGANG SEIDEL (1958–1962)	„... wenig Interesse an guten Rundenzeiten ...“	86
EDGAR BARTH (1961–1964)	„Noch immer hält der alte Fuchs dem Ansturm der Jugend stand ...“	94
GERHARD MITTER (1962–1965)	„Bei Lotus und bei Brabham bin ich schon angemeldet ...“	100
HUBERT HAHNE (1967–1970)	„... dauernd beschäftigt ...“	112
KURT AHRENS (1968)	„Ich will nicht, dass mich die Fahrerei auffrisst ...“	126
ROLF STOMMELEN (1970–1978)	„Es fehlt einfach das Engagement der echten Automobilwerke ...“	134
JOCHEN MASS (1973–1982)	„Plus 45 Sekunden – und noch kein Sieg ...“	168
HANS-JOACHIM STUCK (1974–1979)	„Die Sponsor-Suche verfolgt mich wie ein Trauma ...“	196
HARALD ERTL (1975–1978)	„... lieber Deutscher ...“	218
HANS HEYER (1977)	„Da fuhr ich einfach los ...“	228
MANFRED WINKELHOCK (1980–1985)	„... nach vorne gepeitscht ...“	234
STEFAN BELLOF (1984–1985)	„Entweder wir gehen beide ab – oder es klappt ...“	248
CHRISTIAN DANNER (1985–1989)	„... praktisch in England groß geworden ...“	260
JOACHIM WINKELHOCK, VOLKER WEIDLER, BERND SCHNEIDER, MICHAEL BARTELS (1988–1991)	„Ohne Anlauf zwei Meter hoch springen ...“	274
HEINZ-HARALD FRENTZEN (SEIT 1994)	„Nimm eine Million von meiner Gage ...“	288
MICHAEL SCHUMACHER (SEIT 1991)	„Wir gewinnen zusammen und wir verlieren zusammen ...“	310
RALF SCHUMACHER (SEIT 1997)	„Ich habe nicht dasselbe gemacht ...“	354
NICK HEIDFELD	„Unbedingt im Auge behalten ...“	370
TIMO GLOCK	„Mir fiel fast die Zahnbürste aus der Hand ...“	380
ANHANG		386

Wie alles begann ...

EINFÜHRUNG



Als 1995 Michael Schumacher als deutscher Fahrer Formel-1-Weltmeister wird, war dies Anlass für das Buch „Die Deutschen in der Formel-1“. Hier erhielt der Leser – sei es als Zuschauer packender Rennszenen oder durch Einblick in die Geschehnisse hinter den Kulissen – Einblick in Tragik und Triumphe des deutschen Formel-1-Sports. Er erfuhr zugleich, dass der Kampf um Sieg und Erfolg auch damals schon nicht allein eine Frage fahrerischen Könnens war und nicht immer nur auf der Piste stattfand.

Auf Grund seiner vorzüglichen Quellenlage und seines seltenen Bildmaterials diente „Die Deutschen in der Formel-1“ seinerzeit zudem vielen Motorsportredakteuren als wertvolle Arbeitshilfe und war Grundlage für zahlreiche Nachfolgewerke zur Formel-1.

Die Deutsche Post Speed Academy hat nunmehr – ganz im Sinne der von ihr betriebenen Nachwuchsförderung – dies einzigartige zeitgeschichtliche Dokument neu aufgelegt, um möglichst viele junge Leser über die historische und aktuelle Entwicklung des deutschen Motorsports zu informieren. Hierfür möchten wir den Verantwortlichen danken. Sie halten so zugleich die Erinnerung an die zahlreichen Fahrer wach, die ihren Einsatz bis an die Grenze technischer und menschlicher Leistungsfähigkeit mit dem Leben bezahlten.

Die mehr als 400 Seiten starke Neuauflage dokumentiert spannend und anschaulich den fahrerischen Werdegang all der Deutschen, die seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges bis einschließlich der Saison 2005 um Poles und Punkte in der Formel-1 gekämpft haben.

Aus der Einführung des Jahres 1995: „45 Rennjahre und 553 Weltmeisterschaftsläufe lang hat es gedauert, bis der erste Deutsche nach Paris reisen und die begehrte Trophäe in Empfang nehmen durfte. Und selbst dann noch war die Entscheidung denkbar knapp gefallen ... im letzten Weltmeisterschaftslauf der Saison rettet der Kerpener Wunderknabe einen mageren Punkt Vorsprung in der Tabelle nach Hause. ... Viele Motorsportfreunde hierzulande hatten seinerzeit gemeint, wenn es Michael Schumacher diesmal nicht schaffe – trotz aller außergewöhnlicher persönlicher Begabung, hinter dem Lenkrad eines ausgewogen konstruierten und ausgezeichnet liegenden Benetton-Ford, als unbestrittener Fahrer Nummer eins mit dem Rückhalt des ganzen Teams – dann schaffe es überhaupt kein Deutscher mehr, Weltmeister zu werden. ...

Nicht weniger als elfmal in der Geschichte des Automobilsports seit 1950 sind die Fahrerweltmeister von der „Insel“, einem Wiegenland dieses Sports, gekommen. Acht Titelgewin-

EINFÜHRUNG

ne sind nach Brasilien gegangen, durch Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet und Ayrton Senna, alle groß geworden in harter englischer Formel-3-„Schule“. Viel Feingefühl für Motoren und Fahrverhalten der ihm anvertrauten Formel-Rennwagen, die er liebevoll mit Frauennamen getauft hat, und vergleichsweise wenig Konkurrenz haben den legendären Argentinier Juan Manuel Fangio zum fünffachen Champion gemacht, davon viermal hintereinander. Intelligenz, hohes Verständnis für Technik und überlegene Renntaktik wiederum verhelfen dem Franzosen Alain Prost zu vier und dem Österreicher Niki Lauda zu drei Triumphen.

Das wirklich Bemerkenswerte aber: Vier Titel gehen nach Australien (Jack Brabham, Alan Jones), einer schon 1967 nach Neuseeland (Denis Hulme), einer 1979 nach Südafrika (Jody Scheckter) und einer 1982 nach Finnland (Keijo Rosberg), alles in Länder ohne nennenswerte Automobilproduktion; und erst lange danach, im Jahr 1994, ist mit Michael Schumacher der erste Deutsche dabei, aus einer Auto-Nation schlechthin.

Die Geschichte der deutschen Rennfahrer in der Formel-1 bis dahin ist geprägt von zahlreichen Tiefen und wenigen Höhen. Sie wird zuweilen beherrscht von außergewöhnlichem Pech und beispielloser Tragik: der tödliche Unfall des Wolfgang von Trips in Monza 1961, als er gerade Weltmeister werden will, der schwere Unfall von Rolf Stommelen in Barcelona 1975 auf dem Weg zum ersten Grand-Prix-Sieg, der haushohe und dann wertlose Vorsprung des Spitzenreiters Jochen Mass am Nürburgring 1976, als Niki Lauda verunglückt, das sinnlose Ende von Manfred Winkelhock bei dem 1000 km von Mosport in Kanada im August 1985 und Stefan Bellofs Todessturz in Spa nur drei Wochen später.

Auch sonst werden die deutschen Fahrer immer wieder von außergewöhnlichen Widrigkeiten gebremst. So stiehlt das internationale Startverbot bis Ende 1949 – eine Folge des verlorenen Weltkrieges – dem bereits in den dreißiger Jahren sehr erfolgreichen Hermann Lang (Europameister 1939) wichtige Jahre. (Ohnehin sind geregelte sportliche Aktivitäten im Deutschland des Wiederaufbaus schwierig.)

Als dann mit Daimler-Benz und Porsche deutsche Hersteller in der Formel-1 engagiert sind, gerät die Förderung einheimischer Fahrer nicht immer kontinuierlich. Karl Kling und Hans Herrmann stehen Mitte der fünfziger Jahre bei Daimler-Benz zunächst im Schatten Fangios und – nach dem überstürzten Rückzug der Schwaben aufgrund der Le Mans-Katastrophe von 1955 – dann ganz ohne Auto da. Herrmann, ab 1961 eh' nur mühsam geduldeten Alibi-Deutscher bei Porsche, wird 1962 gar noch aus dem Formel-1-Team verbannt. Dann bläst Porsche selbst am Jahresende zum Rückzug.

Gerhard Mitter und Kurt Ahrens – die deutschen Formel Junior-Talente der frühen sechziger Jahre – stoßen danach als Gelegenheitsstarter in eine Formel-1 vor, in der praktisch keine deutschen Hersteller mehr vertreten sind. Hubert Hahne wird im selben Zeitraum nur deshalb Formel-1-Fahrer, weil BMW mit einem hochgetunten Formel-2-Wagen experimentiert. Deutsche Fahrer haben in jenen Tagen keine Lobby, und das Interesse in ihrem Mutterland, sie im Grand-Prix-Sport unterzubringen, befindet sich auf dem Tiefpunkt.

Dies ändert sich mit Beginn der siebziger Jahre, als englische Teamchefs entdecken, wie hart die D-Mark ist. Nun sind deutsche Fahrer gern gesehen im zweiten, dritten oder gar vierten Wagen des Teams - gegen entsprechende Mitgift, solange sie bezüglich des Materials oder der Betreuung nicht den entsprechenden Gegenwert verlangen. Rolf Stommelen, Jochen Mass wie auch Hans-Joachim Stuck geben sich hiermit jedoch auf Dauer nicht zufrieden.

Nach jeweils frustrierenden England-Erfahrungen wenden sie sich deshalb den mutigen und enthusiastischen Formel-1-Projekten kleinerer deutscher Firmen zu. Doch diese begrüßenswerte Engagement, das die immer noch zurückhaltende Automobilindustrie beschämt, bringt – sei es wegen zu kleiner Budgets oder fehlender Professionalität der Teamführung – noch weniger Erfolg ein. Gerade die Saisonbilanzen deutsch-deutscher Fahrer-Wagen-Kombinationen streben, in WM-Punkten gemessen, deprimierend gegen Null: für Rolf Stommelen 1972, Jochen Mass 1978, Hans-Joachim Stuck 1979, Manfred Winkelhock 1982 bis 1984, Christian Danner 1987, Bernd Schneider 1988 und Volker Weidler 1989.

Timo Glock setzt sich bei der Deutschen Post Speed Academy für die Nachwuchsförderung ein.



Mass, Stommelen und Stuck leiden Ende der siebziger Jahre zudem unter dem Reifendiktat des amerikanischen Gummi-Giganten Goodyear. Dieser konzentriert sich bei der Entwicklung und Verteilung besonders schneller Mischungen auf wenige, ihm aussichtsreich erscheinende Rennställe – und in solchen fahren die Deutschen da gerade nicht.

Dafür müssen 1989, weil es vielmehr Autos als Startplätze gibt, Bernd Schneider, Joachim Winkelhock und Volker Weidler erst die Hürde der Vor-Qualifikation nehmen, um überhaupt in das Starterfeld zu gelangen. Vor allem die Formel-1-Neulinge Winkelhock und Weidler zeigen sich in dem einstündigen Sondertraining von der Aufgabenstellung überfordert. Es gelingt ihnen kaum, in sechzig Minuten neue Strecken zu lernen und einen Formel-1-Wagen so abzustimmen, dass sie unter die fünf Schnellsten fahren, die am Haupttraining teilnehmen dürfen.

Die Deutschen in der Formel-1 haben es längst nicht alle so leicht gehabt wie Michael Schumacher – ohne dessen sensationelle Leistungen schmälern zu wollen. Kaum einer von ihnen hat so viele Freunde gehabt, nicht alle sind in einer Zeit konsequenter Nachwuchsförderung groß geworden und nicht jeder hat sofort in einem der drei besten Formel-1-Rennwagen gesessen. Aber ohne ihre wechselvolle Geschichte und die Lehren daraus wäre Schumachers Karriere undenkbar gewesen.

Das vorliegende Buch zeichnet noch einmal ihren Weg nach. Es lässt die jeweiligen Umstände und Renn-Situationen noch einmal nacherleben und setzt dabei den Akzent ganz bewusst auf „Formel-1“. Denn nach wie vor gibt es Unsicherheit darüber, wieviele deutsche Rennfahrer bisher in der Formel-1 aktiv gewesen sind. Dabei hat die Verwechslung der Begriffe „Grand-Prix-Fahrer“ und „Formel-1-Fahrer“ sogar Eingang in einen Artikel der Fachzeitschrift *Motor-Klassik* gefunden, der auch die elf deutschen Formel-2-Fahrer hinzurechnet, die 1953 beim Grand-Prix von Deutschland am Start gewesen sind. Dies ist jedoch insofern nicht richtig, als 1952 und 1953 die Weltmeisterschaft wegen Rückzuges von Alfa Romeo zum Jahresende 1951 kurzerhand für die Formel-2 ausgeschrieben worden ist, da die Rennveranstalter befürchteten, die Starterfelder würden sonst zu klein.

Das ändert nun einerseits nichts daran, dass es auch 1952 und 1953 über zwanzig Formel-1-Rennen – ohne WM-Status – gegeben hat, mit so prominenten Startern wie: Giuseppe Farina und Juan Manuel Fangio (immerhin die beiden Weltmeister von 1950 und 1951), ferner José Froilan Gonzalez, Luigi Villorosi, Piero Taruffi, Mike Hawthorn und Louis Rosier, um nur die wichtigsten zu nennen. Andererseits ist die „Lenkarbeit in einem Formel-1-Wagen“, so der routinierte Allround-Pilot Rolf Stommelen 1970 „um einiges anspruchsvoller als die in einem Formel-2 oder schnellen Rennsportwagen“.

Diese Lenkarbeit zu beherrschen, zeichnet einen Formel-1-Fahrer aus. Und das haben die, von denen dieses Buch handelt, alle gekonnt. Es sind mehr als zwei Dutzend.“

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Bonn, im August 2005

Birgit Laube, Verlegerin