



# „Unbedingt im Auge behalten ...“

NICK HEIDFELD (SEIT 2000)

**M**ichael Schumacher ist mit dem Ferrari erstmals wochenlang Tabellenführer in der Fahrerweltmeisterschaft. Heinz-Harald Frentzen hat gerade mit dem Williams-Renault in Imola seinen ersten Grand Prix gewonnen. Und Ralf Schumacher kann in seinem Formel-1-Debütjahr mit dem Jordan-Peugeot bereits zu Saisonbeginn, als Dritter des argentinischen Grand Prix, erstmals vom Siegerpodest winken. Als außerdem noch nach dem Training des französischen Weltmeisterschaftslaufes in Magny-Cours Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen und Ralf Schumacher gleich die ersten drei Plätze belegen und in der Poleposition-Konferenz den Journalisten Rede und Antwort stehen müssen, verbreitet sich schnell die Schlagzeile: „Die Formel-1 spricht deutsch!“

Wie haben sich 1997 doch die Zeiten geändert. Welch sensibilisiertes Umfeld für hiesige Ausnahmetalente am Lenkrad findet der zweite Mönchengladbacher, Nick Heidfeld, bereits auf dem Weg ganz nach oben vor. Gerade einmal 20 ist der erklärte Favorit auf den Gewinn der Deutschen Formel-3-Meisterschaft. Schon als Heidfeld im Kartsport ein wohlklingender Name wurde mit zahlreichen Erfolgen in der Club-Meisterschaft Kerpen-Manheim sowie Rennen auf nationalem und internationalem Terrain, galt die Region Kerpen-Mönchengladbach längst als deutsches Mekka für die Liebhaber der kleinsten Vierräder im Motorsport. Wer dort besonders auffiel, fand schneller Förderer als seine Altersgenossen andernorts in Deutschland. So darf Heidfeld mit 17 Formel Ford 1600 fahren und dankt es mit acht Siegen in neun Rennen und dem Meistertitel. Mit 18 wird er Champion der Internationalen Formel Ford 1800-Meisterschaft, mit 19 bei drei Siegen nach Punkten Dritter in seiner ersten Formel 3-Saison. Da schreibt Mercedes-Rennleiter Norbert Haug in sein Notizbuch: „Unbedingt im Auge behalten: Nick Heidfeld.“

Und er vergisst es nicht. „Der kleine Nick“, wie ihn die Fachpresse seinerzeit liebevoll nennt, ist noch nicht 20, als ihm Haug Ende März 1997 einen 100-Runden-Test im McLaren-Mercedes-Formel-1 in Silverstone spendiert. Heidfeld konzentriert sich darauf, „nichts kaputt zu machen“, und ist trotzdem schneller als die ebenfalls anwesenden Grand Prix-Piloten Rubens Barrichello und Jos Verstappen. Dieser überaus gelungene Auftritt des Youngsters hat für ihn gleich zwei angenehme Folgen: Er erhält einen Testfahrer-Vertrag bei McLaren-Mercedes, und sein Einsatz in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft 1997 wird finanziell von Mercedes gleich mit übernommen. Darüber hinaus ist nach allen Erfahrungen seit den-



*Deutscher Formel 3-Meister,  
Formel 3000-Europameister  
und 26. Deutscher in der  
Formel 1: Nick Heidfeld.*

späten 80er-Jahren der Titelgewinn in der seinerzeit europaweit härtesten Formel 3-Serie schon beinahe die halbe Miete für einen Fahrervertrag in der Formel-1. Joachim Winkelhock (Deutscher Formel 3-Meister 1988), der Österreicher Karl Wendlinger (1989), Michael Schumacher (1990), der Portugiese Pedro Lamy (1992) der Holländer Jos Verstappen (1993) und der Argentinier Norberto Fontana (1995) schaffen es alle. Kein Zweifel, der deutsche Formel 3-Meister genießt in jenen Tagen auch international einen hohen Aufmerksamkeitsgrad.

1997 fährt Nick Heidfeld den Dallara-Opel des Bertram Schäfer Racing-Teams aus Bitburg, das ist damals das Top-Team in der Formel 3. Genau zwanzig Jahre zuvor ist der Teamchef Bertram Schäfer selbst Deutscher Formel 3-Meister gewesen und als Rennstallbesitzer in dieser Kategorie mehrfacher Meistermacher geworden. Heidfeld startet fulminant mit einem Blitzsieg im Testrennen in Hockenheim, der Generalprobe, 14 Tage vor Beginn der Meisterschaft. Dem lässt er gleich einen Doppelsieg in beiden Läufen bei der Premiere an selber Stelle folgen. Zur Saisonmitte allerdings gerät er häufiger ins Hintertreffen, zeigt insbesondere auf dem Nürnberger Norisring, in Wunstorf bei Hannover und im saarländischen Zweibrücken nur mäßige Leistungen. Erst bei den beiden Läufen des Saisonfinales am Nürburgring findet er wieder zu sich und kann sich zu einem bemerkenswerten Schlusspurt motivieren. Das Samstagsrennen gestaltet er zu einer bei der Konkurrenzdichte in dieser Kategorie unglaublichen Machtdemonstration, Poleposition, schnellste Rennrunde und Start-Ziel-Sieg mit unglaublichen zwölf Sekunden Vorsprung. Im allerletzten Auftritt am Sonntag setzt ihn dann aber doch Hauptkonkurrent Timo Scheider im KMS-Benetton über die komplette Distanz gehörig unter Druck. „Ich war nervös und habe viele Fehler gemacht“, gesteht Mercedes-Junior Heidfeld hernach, rettet sich aber als erneuter Sieger und erst damit auch als Meister über die Ziellinie. „Es gehört zu einer Rennfahrerkarriere nun einmal dazu, in ein Loch zu geraten“, lobt ihn Teamchef Schäfer, „dass er da wieder herausgefunden hat, spricht sehr für ihn.“

Beinahe aber noch wichtiger als der Gewinn dieses Championats ist sein Sieg im publicityträchtigen Formel 3-Grand Prix von Monaco 1997. Dieser sensationelle Erfolg und der Meistertitel bringen ihm die Fahrkarte in die nächsthöhere Kategorie ein, Mc Laren und Mercedes spendieren prompt einen Platz im hauseigenen „West Competition“-Formel 3000-Team für 1998. Heidfeld soll den Umgang mit einem 450 PS starken Zytex-Judd-V8-Motor

## NICK HEIDFELD

lernen, den auch alle Konkurrenten fahren, und der in das dort verwendete Lola-Einheits-Chassis verbaut ist. Der Motor ist verplombt, um spezielles Tuning und Manipulationen ausschließen zu können. Zumindest von der Papierform her besteht für alle also Chancengleichheit; dadurch bekommt das Fahrkönnen einen relativ hohen Stellenwert und ist unter diesen Voraussetzungen eher ausschlaggebend. Ein weiterer Vorteil für die Aufsteiger in die Formel 3000 ist, dass das Gros der Meisterschaftsläufe im Rahmenprogramm der Fahrerweltmeisterschaft ausgetragen wird. Wer sich unter den Augen der Formel-1-Teamchefs profiliert, kommt in die Notizbücher.

In der Saison 1998 ist das Starterfeld sehr groß, zum Auftakt in Oschersleben finden sich über 30 Teilnehmer ein, teils auch aus Südamerika, Südafrika und Kanada. Heidfeld versteht den Umgang mit dem Auto sofort und fährt sich neben dem Kolumbianer Juan Pablo Montoya in die erste Startreihe, obwohl ihm die Strecke völlig neu ist. Beim Start auf nasser Fahrbahn beschleunigt der Mönchengladbacher Montoya aus und zieht zunächst dem Feld davon. Dann trocknet die Strecke ab, alle müssen zum Reifenwechsel in die Boxen. Danach findet sich Heidfeld an zweiter Stelle hinter dem Franzosen Stephane Sarrazin wieder, ist aber auf abtrocknender Bahn schneller und muss sich erst dann mit einem hervorragenden zweiten Platz begnügen, nachdem ihn seine Jagd zweimal kurzzeitig ins Gras getrieben hat. Gleich mit seinem ersten Formel 3000-Rennen hat er sich in die Mitfavoritenrolle gefahren.

Und er bleibt in der Spur, begibt sich in eine saisonlange Fehde mit Juan Pablo Montoya. Wieder in Monaco, einer Fahrerstrecke par excellence, gewinnt der Deutsche sein erstes Formel 3000-Rennen, in Hockenheim vor heimischem Publikum das zweite. Nach dem dritten Sieg auf dem Hungaroring übernimmt er kurzfristig die Tabellenspitze vor dem Kolumbianer. In Spa schaut lediglich der vierte Rang heraus, Montoya schneidet zwei Plätze besser ab. In Enna liefern sich beide einen erbarmungslosen Kampf um die Führung und kollidieren. Montoya behält die Oberhand, fährt Sieg und Titel ein. Der auch von ihm respektierte Heidfeld ist eher ehrenvoller „Vize“ denn der Geschlagene. Als der Kolumbianer für die nächste Saison in die amerikanische CART-Serie wechselt (und auch dort Champion) wird, hat Heidfeld in der Formel 3000 kaum noch einen gleichwertigen Gegner. Mit vier Siegen in der Saison 1999 wird er nach Christian Danner (1985) und Jörg Müller (1996) der bereits dritte deut-



*Zum ersten Mal auf dem Podium: Nick Heidfeld als Dritter (r.) neben Sieger David Coulthard und Michael Schumacher beim Grand Prix von Brasilien 2001.*



*Kein Respekt vor großen Namen: Heidfeld im Sauber-Petronas attackiert Villeneuve.*

sche Formel 3000-Europameister. Und er ist erst 22, als ihm der vierfache Fahrerweltmeister Alain Prost für die Saison 2000 die Formel-1-Chance in seinem Team bietet.

Heidfeld, immer noch mit Mercedes-Vertrag in der Tasche aber ohne Aussichten auf das entsprechende Formel-1-Cockpit, erntet jede Menge Verständnis dafür, dass er diese Gelegenheit beim Schopf ergreift. Allerdings ist vom Image „Professor Prost“ aus der aktiven Zeit des Franzosen kaum noch etwas übrig geblieben, seit dieser Ende 1997 den Ligier-Rennstall übernommen und umgetauft hat. Ausgerechnet Alain Prost, der als Fahrer den Ruf erworben hatte, die Weiterentwicklung und Vorbereitung seiner Wagen geradezu wissenschaftlich zu betreiben, versagt in dieser Beziehung als Teamchef völlig. Auch hat ihn längst sein politisches Geschick verlassen. Sich exklusiv an den Motorenlieferanten Peugeot zu ketten, erweist sich als Fehler. Seit zwei Jahren bereits klagen die Fahrer über die Zerbrechlichkeit und Unfahrbarkeit des Triebwerks. Zudem bekommen die Ingenieure kein befriedigendes Handling in den Griff. Die schlechte Performance wird nur noch überboten von der mangelhaften Zuverlässigkeit. Die Autos halten kaum je einmal die Tests durch. Auch für Newcomer Nick Heidfeld an der Seite des Routiniers Jean Alesi wird es eine Saison zum Vergessen.

„Wegen der mangelnden Zuverlässigkeit kommt man gar nicht dazu, das richtige Set-up auszutüfteln“, stellt auch er bald fest, „um diese Arbeit zu erledigen, muss man Runden drehen. Außerdem ist der Wagen recht nervös und schwierig zu fahren.“ Ein Stenogramm seines Spießrutenlaufs: 17. in Spanien wegen drei Tankstopps, Ölpumpendefekt in Silverstone, Disqualifikation nach dem Training am Nürburgring wegen zwei Kilogramm Untergewicht, Kollision mit dem Teamkollegen Alesi am A1-Ring, abgeschlagener Zwölfter in Hockenheim, Elektrausfall in Ungarn, Getriebeschaden in Spa, Aufhängungsdefekt in Suzuka. Einen kleinen Lichtblick hält aber auch diese katastrophale Saison für ihn noch bereit, auf seiner Lieblingsstrecke wird er Achter. „Monaco“, unterstreicht Heidfeld, „ist eben die Strecke, wo der Fahrer noch am meisten herausholen kann.“

Dass Heidfelds Karriere dort nicht überleben kann, ist sonnenklar. Zu seinem Glück sucht Peter Sauber nach den Abgängen von Mika Salo und Pedro Diniz gerade ein komplett neues Fahrer-Duo für 2001 und will es mit der Jugend probieren. ...