

ELMAR BRÜMMER FERDI KRÄLING

VERLORENE FREUNDE

SIFFERT JIM CLARK JOCHEN RINDT STEFAN BELLOF Ayrton Senna FRANÇOIS CEVERT ROLF STOMMELEN PEDRO RODRÍGUEZ RONNIE PETE

DAS DRAMATISCHE LEBEN UND STERBEN
DER GRÖSSTEN RENNFAHRER



DELIUS KLASING



In Zeiten von YouTube kann man sich fast alle Unfälle, die in diesem Buch geschildert werden müssen, ansehen. Aber die schrecklichen Szenen sind beileibe nicht das, was von den großen Rennfahrern bleibt oder bleiben soll. Jackie Stewart, der viele Freunde und Kollegen aus dem Motorsport verloren hat, sagt kategorisch: »Es darf den Menschen nicht erlaubt sein, von einem Unfall oder dem Tod fasziniert zu sein.«

Was ist so aufregend an diesem Sport? Warum ist er ihnen so viel wert, sogar mehr wert als das eigene Leben? Was sind das für Charaktere in den Cockpits? Diese Fragen zu ergünden, ist das wirklich Spannende, das Besondere. Deshalb erzählt dieses Buch weit mehr vom Leben und Fahren, als dass es von den Schattenseiten handelt. Aber auch die gehören dazu, so wie es auf jeder Eintrittskarte steht: Motorsport ist gefährlich.

Es geht um die Erinnerung an das Leben der Männer, die für den Motorsport tatsächlich alles – am Ende sogar im Wortsinn – gegeben haben. Denn es ist nicht der Tod, der sie so besonders macht, sondern die Leidenschaft, mit der Rennfahrer ihren Träumen hinterherjagen. Diese starke Kraft hält sie lebendig. Ihr Wille lebt weiter. Und jeder Sieg, ob klein oder groß, ob über sich oder die Gegner, bleibt unsterblich.

MICHELE ALBORETO	6
AYRTON SENNA.....	12
STEFAN BELLOF.....	22
MANFRED WINKELHOCK	32
ROLF STOMMELEN.....	38
GILLES VILLENEUVE	46
HARALD ERTL	54
RONNIE PETERSON	60
CARLOS PACE	70
TOM PRYCE.....	76
GRAHAM HILL.....	82
FRANÇOIS CEVERT	88
JOSEPH SIFFERT.....	96
PEDRO RODRÍGUEZ.....	102
JOCHEN RINDT	110
PIERS COURAGE.....	116
GERHARD MITTER.....	122
JIM CLARK	128
GRAF BERGHE VON TRIPS.....	136



25. APRIL 2001

Michele Alboreto

KLETTWITZ, SCHIPKAU

Es ist ein besonders einsamer Testtag da draußen in der Lausitz. Michele Alboreto, Le Mans-Sieger, Formel-1-Vizeweltmeister und einer der größten und beliebtesten Rennfahrer der Achtzigerjahre, war mit dem Werksrennstall von Audi angereist, um den offenen Audi R8 fit für die Vortests zum 24-Stunden-Rennen zu machen. Er ist der einzige Fahrer auf dem Lausitzring, und um die in Le Mans zu erwartenden Verhältnisse noch besser simulieren zu können, begnügt sich die Truppe nicht mit der Streckenführung im riesigen Motodrom, sondern nimmt die 11,3 Kilometer lange Industrie-Prüfstrecke des Eurospeedways noch mit hinzu. Aerodynamik- und Reifentests stehen auf dem Programm. Keine große Sache heutzutage, aber das ist die eigentliche Gefahr des Motorsports: dass die Gefahren immer und überall lauern. Alboreto ist nach der routinemäßigen Rotation als Fahrer für diese Aufgabe ausgewählt worden, es hätte auch jeden anderen Ingolstädter Werkspiloten treffen können. Schnelle Runde, langsame Runde, schnelle Runde, langsame Runde – bei Testfahrten ist der Fahrer immer ein Stück weit sich selbst der Gegner, er hat ein von den Ingenieuren definiertes Programm abzuspulen. Eine wichtige Arbeit, die eine besondere Konzentration und ein gewisses Verständnis erfordert, weshalb nicht alle Rennfahrer dafür taugen. Alboreto schon. Bis

er von einem Umlauf nicht mehr zurückkommt, obwohl es sich um eine langsame Runde gehandelt hatte. Später stellt sich heraus, dass der linke hintere Reifen kontinuierlich an Luft verlor, und irgendwann den Belastungen nicht mehr gewachsen war. Nach Aussage eines Streckenpostens ist der offene Rennwagen plötzlich nach rechts abgebogen, aufgestiegen, über eine Dreifach-Leitplanke hinweggefliegen, hat sich dabei mehrmals überschlagen und ist schließlich auf einen Erdwall geprallt. Rettungswagen und Hubschrauber sind schnell zur Stelle, aber die Hilfe kommt zu spät. Michele Alboreto hatte keine Chance.

Der Staatsanwalt ermittelt, die traurige Nachricht schafft es in die Tagesschau.





Rot wie das Herzblut ist die Liebe aller Italiener zu den Rennwagen von Ferrari. Die der italienischen Rennfahrer natürlich insbesondere. Michele Alboreto, hier in seinem Ferrari F186 von 1985, ist eine der großen Hoffnungen auf einen Champion aus eigenen Reihen gewesen.

Und mit ihr kommen die Spekulationen: Was hat den Unfall verursacht? War die Strecke nicht sauber genug? Gab es einen Mangel am Audi? Eine Schraube, von der man nicht weiß, woher sie stammt, soll den Reifenschaden verursacht haben. Zwar besitzt der R8 schon einen Reifendrucksensor, aber die Datenübertragung zur Box funktioniert noch nicht perfekt. Alboretos Schicksal forciert die Weiterentwicklung. Das Gute am Schlechten.

Dem Mann, den sie den Gentleman der Fahrerlager nannten, kann das nicht mehr helfen. »Man versucht etwas zu erklären, was nicht wirklich zu erklären ist«, sagt der damalige Ingolstädter Motorsportchef Wolfgang Ullrich. Er meint damit seinen Anruf bei der Frau von Michele Alboreto, doch der Satz darf auch auf die Gedanken jedes Einzelnen im Team bezogen werden. Sich den Tod als härteste Konsequenz eines Fehlers, sei es des Menschen oder des Materials, vorzustellen – das wird im Rennalltag häufig verdrängt. Muss vielleicht auch verdrängt werden. Hans Herrmann, der große alte Mann des deutschen Motorsports, hat seinen Beruf einmal so beschrieben: »Wir sind alle Seiltänzer. Nur ohne Netz.«

Aber Rennfahrersein gehört zu den faszinierendsten Träumen, die (vor allem) Jungs nun mal haben. Für den Sohn einer libyschen Mutter und eines italienischen Vaters ist es in den Sechzigerjahren nicht anders. Michele Alboreto erreicht 1980 mit dem Titelgewinn in der europäischen Formel-3-Meisterschaft die Aufmerksamkeit der maßgeblichen Rennstallbesitzer. Es ist der Schritt in die große weite Welt, und der schafft es über die Zwischenstation Minardi und Formel 2 tatsächlich in die Königsklasse. Zunächst in das Team von Ken Tyrrell, das einen großen Namen trägt. Michele Alboretos Ehrgeiz treibt die britische Truppe noch einmal zu Höchstleistungen. Er debütiert 1981 beim Großen Preis von San Marino in Imola, 1982 triumphiert er beim Parkplatzenrennen in Las Vegas. Sein Sieg 1983 findet ebenfalls auf US-amerikanischem Boden statt. Der Erfolg in Detroit ist der letzte Formel-1-Sieg für ein Auto nach dem damaligen Saugmotorenreglement und zugleich der letzte Erfolg für Tyrrell in der Königsklasse.

Es ist die beinahe natürliche Bestimmung erfolgreicher Italiener im Motorsport, dass sie irgendwann bei Ferrari landen. Mit 27 wird auch Alboreto die Ehre zuteil, Mitglied der Scuderia zu werden. In seinem Fall noch persönlich vom

»Man versucht etwas zu erklären, was nicht mehr zu erklären ist«, sagt ein Audi-Techniker nach dem tödlichen Unfall bei den Testfahrten. Es bleibt die Erinnerung an einen Gentleman des Fahrerlagers.

Commendatore angeheuert. Die Vorschusslorbeeren zahlt er bereits beim Rennen 1984 in Belgien zurück, er holt sich in Spa-Francorchamps im dritten Rennen ganz in Rot seinen dritten Grand-Prix-Erfolg. Und bleibt der unangenehme Gegenspieler des Franzosen René Arnoux, der eigentlich als Paradedfahrer verpflichtet worden war. Alboreto ist fleißig bei der Entwicklungsarbeit, konstant in seinen Leistungen – und im Jahr darauf wird Arnoux ausgetauscht. Stefan Johansson ist der neue Teamgefährte. Alboreto lässt sich auf keine Spielchen ein, verfolgt seine Linie. Und die ist erfolgreich. Siege bei den Großen Preisen in Belgien und Deutschland, sechs weitere Podiumsplatzierungen, am Ende fehlen ihm 20 Punkte auf den Franzosen Alain Prost im McLaren-Porsche. Offiziell gibt es den Titel Vizeweltmeister in der Formel 1 zwar nicht, aber es ist eine Ehre, die dem Italiener zweifellos



Genießer, Gentleman, gnadenloser Rennfahrer – Michele Alboreto trägt viele Berufungen in sich.

gebührt. Genausogut hätte er Champion werden können, denn fünf Ausfälle in den letzten fünf Rennen der Saison (!) rauben ihm alle fairen Chancen.

Trotz der unglücklichen Serie – so glücklich wie in diesem Jahr sollte er bei Ferrari nie mehr werden. Nach seinem Abschied 1988, er wurde gegen Nigel Mansell ausgetauscht, wollte Alboreto seinen Traum von der Formel 1 noch nicht begraben. Er vagabundierte durch die Szene – zurück zu Tyrrell, dann über Larrousse zu Arrows, wo es mehr Tiefen als Höhen gab. Bei der Scuderia Italia und schließlich Minardi geht eine 194 Grand Prix umfassende Karriere schließlich zu Ende – jedenfalls, was die Formel-Rennwagen angeht. Längst hat sich aber eine zweite Leidenschaft entwickelt, die für die Sportwagen. Schon mit Lancia hatte er Anfang der Achtzigerjahre Le-Mans-Luft geschnuppert. Jetzt sind in der Langstreckenszene seine Erfahrung, Umsicht und seine technischen Fähigkeiten besonders gefragt. 1996 stößt er zum Joest-Team, das damals noch fest mit Porsche verbunden ist. Joest schlägt der Zuffenhausener Werksmannschaft mit dem TWR-Prototypen ein Schnippchen, Alboreto siegt an der Seite seines ehemaligen Ferrari-Kollegen Johansson, Dritter im Bunde ist der Däne Tom Kristensen.

Bald darauf folgt der Wechsel in das neue Werksengagement von Audi. Dass er bereits seit Jahren Rennen für Joest fährt, ist ein großer Vorteil. Michele

Alboreto stellt sich in den Dienst der Aufbauarbeit und hat seinen Anteil daran, dass die Strukturen des Privatrennstalls und der Konzernabteilungen schnell, ohne große Spannungen und vor allem erfolgreich zusammenwachsen. Diese Arbeit als Mannschaftskapitän können in der Ego-Disziplin Motorsport nur wenige, besondere Rennfahrer erfüllen. Alboreto macht der veränderte Job Spaß, gute Laune hatte er sowieso meistens. Er wurde zur Leitfigur des Audi-Engagements. Als bekennender Familienmensch hatte er auch seine sportliche Heimat gefunden. Seine einst schwarze Haarpracht hatte sich längst verfärbt, was ihm einen neuen Spitznamen einbrachte: Die graue Eminenz. †



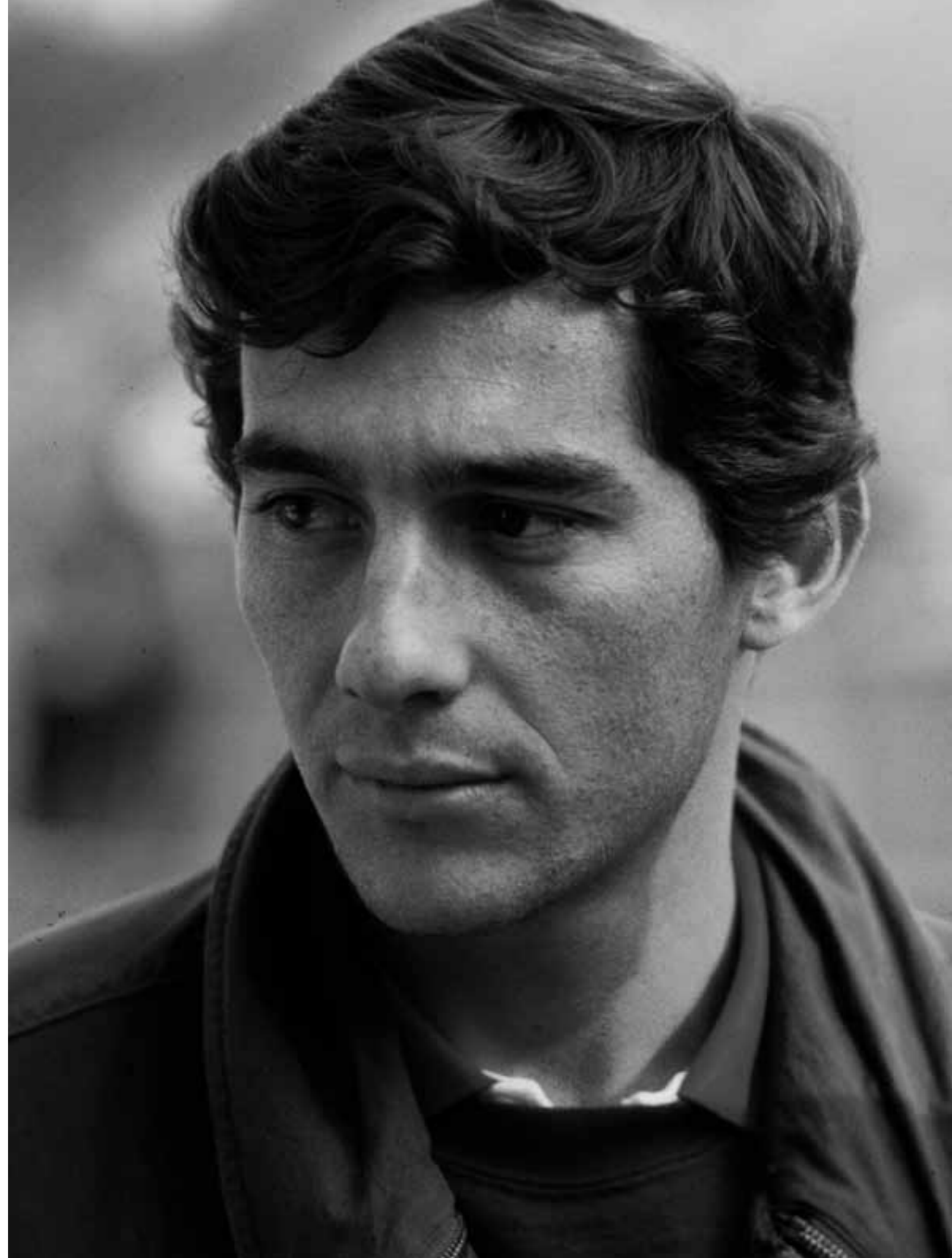
1. MAI 1994

Ayrton Senna

I M O L A

Dort in der Tamburello-Kurve von Imola, wo der Williams-Rennwagen von Ayrton Senna an jenem ersten Mai in die Betonmauer eingeschlagen ist, haben Fans eine Widmung eingekratzt, für immer: »Addio, campione.« Der Abschied vom Brasilianer am Horror-Wochenende der Formel 1, beim Großen Preis von San Marino, wo kurz zuvor schon der Österreicher Roland Ratzenberger ums Leben gekommen und Rubens Barrichello knapp am Tod vorbeischrämmt waren, ist zugleich der Beginn einer Zeit, wie es sie in der Königsklasse zuvor nie gegeben hatte: Mehr als 20 Jahre lang sollte von da an kein Grand-Prix-Pilot mehr auf der Rennstrecke sterben. »Impact« nennt sich der Aufprall im Englischen, zugleich steht das Wort aber auch für Einfluss. Und weil Ayrton Senna eines der Opfer des schwarzen Mai-Wochenendes ist, und die Schockwirkung weit über Motorsportkreise hinausgeht, hat jener Todestag den Umgang mit der Gefahr in der Formel 1 komplett verändert – die Serie ist so sicher geworden, wie es nur geht. Der Chronist Helmut Zwickl brachte es so auf den Punkt: »Der Tod von Imola hat die Illusion genommen, Formel-1-Piloten hätten das ewige Leben gepachtet.«

Natürlich macht es die beiden prominenten Opfer von Imola nicht mehr lebendig, aber alles, was nach Imola in Sachen Sicherheit passierte, hat dazu beigetragen, die Formel 1 als globalen Spitzensport im Rennen zu halten. Mit Ayrton Senna da Silva erwischt es durch den Lenksäulenbruch im Williams einen Mann, den alle für einen magischen Rennfahrer gehalten haben, viele sogar tatsächlich für unsterblich. Der Brite Damon Hill, Sennas Teamkollege in dem Schicksalsjahr, sagt über den Brasilianer: »Er war zeitlebens wirklich eine mythische Figur. Die Japaner und die Brasilianer sahen einen Gott in ihm.« Denn Senna war nicht einfach nur ein talentierter Rennfahrer, er war ein Idol nicht nur für Südamerika, er war die charismatische Symbolfigur der





Die dunkle Seite des Motorsports, in diesem Feature von einem Lotus 97 Renault von 1985 feuilletonistisch eingefangen: Ayrton Senna hat immer zu denen gehört, die um die Gefahr wussten, und die an eine höhere Macht glaubten.

John Player Special Turbo RENAULT el



LYMPHUS CAMERAS



Ein rasantes Sandwich: Ayrton Sennas McLaren wird beim Start in Ungarn 1991 von den beiden Williams-Fahrern Riccardo Patrese und Nigel Mansell eingeklemmt

Formel 1. »Wir hielten ihn für unzerstörbar«, befindet sein Freund, der Österreicher Gerhard Berger.

Schon die nie wirklich aufgeklärten Umstände seines Todes auf der Rennstrecke, für die sich der geniale Konstrukteur Adrian Newey vor der italienischen Justiz verantworten muss, tragen zum Mythos bei. Journalisten verkärten den ebenso talentierten wie nachdenklichen, aber auch rücksichtslosen Piloten – schlimmer noch, sie erklärten Michael Schumacher zum Feindbild. Dabei denkt auch der Kerpener, der mit seinem Benetton in Sennas Todesjahr zum ersten Mal Formel-1-Weltmeister werden soll, nach den Geschehnissen von Imola lange darüber nach, überhaupt weiterzumachen: »Für mich war es die erste Erfahrung mit dem Tod in dem Sport, den ich liebe.« Es war tatsächlich ein Tag, an dem die Sonne über der Formel 1 erloschen war.

Seither diskutieren die Fans, ob Schumacher, der in jener siebten Runde von Imola den führenden Senna jagt, der beste Rennfahrer der Formel 1 gewesen sei – oder Senna. Eine beinahe religiöse Auseinandersetzung. Nicht nur eine Frage des Talents, sondern auch des Charismas. Schumacher und Senna, das ist auch die Chronik eines – im Wortsinn – ausgefallenen Duells. Die Unvergleichlichen sind sich ähnlicher, als mancher wahr haben will – nicht nur was den Ehrgeiz und die Kompromisslosigkeit betrifft. Nur ausnahmsweise kramt der Gegenwarts- und Zukunftsmensch Schumacher in der Historie: »Ich empfinde es als Privileg, dass ich gegen ihn fahren durfte. Wir hatten einige harte und einige sehr gute Duelle, so wie wir auch privat harte und gute Zeiten hatten. Ayrton war eine Inspiration, nicht nur für mich. Er war ein Symbol, er hat dem Sport so viel gegeben.«

Ayrton Senna lebt für die Formel 1, aber auch in seiner eigenen Welt. Er hat bisweilen sogar in der Startaufstellung seinen Walkman auf, um in der Hektik für sich zu bleiben. Seine Überzeugung ist die, dass Gott ihn beschütze: »Warum fragt Ihr immer nach dem Sterben?« Im Cockpit bleibt trotz seines grenzenlosen Ehrgeizes (ein reiner Gutmensch war er nämlich nicht) immer wieder Platz für das Querdenken. Kommt er von der langen Geraden in Hockenheim zurück an die Box, dann beschreibt er diese einsame Jagd durch den Kiefernwald als ein beinahe meditatives Gefühl. Schwer vorzustellen, dass die meisten Kollegen überhaupt auf solche Gedanken kommen könnten. In der

Ayrton Senna lebt für die Formel 1, aber er lebt auch in seiner eigenen Welt. Die Überzeugung des Brasilianers ist, dass Gott ihn beschütze: »Warum fragt ihr immer nach dem Sterben?« Auch im Cockpit bleibt der Champion einer, der immer wieder querdunkt.

Startaufstellung hält er die Augen lange geschlossen, mehr an Konzentration geht fast nicht. Hebt er den Blick, spricht aus diesem eine melancholische Gnadenlosigkeit. Auf einer entscheidenden Qualifikationsrunde durch das Nadelöhr von Monte Carlo aber vergaß er vor lauter Verbissenheit das Atmen. Genau diese Gegensätze sind es, die seine Faszination ausmachen. Auch für einen Lewis Hamilton: »Senna hat mich überhaupt inspiriert, mit dem Rennsport anzufangen. Dann war mein Held gegangen, und es war schwierig für mich, mit meinen Gefühlen umzugehen. Noch heute können wir alle etwas davon lernen, wie er die Dinge angegangen ist. Und für mich wäre es das Schönste, wenn die Leute sich eines Tages an mich erinnern sollten als einen, der so ähnlich gefahren ist wie er.«

Adrian Newey wird noch heute verfolgt von den tragischen Geschehnissen, immer wie-



Das Grauen von Imola am ersten Sonntag im Mai. Am Tag zuvor verliert Roland Ratzenberger sein Leben, Senna überlegt, ob er überhaupt starten soll. Dann verliert er die Kontrolle über seinen Williams – und es gibt den zweiten Toten des Wochenendes zu beklagen.

der stellte er sich die Frage nach seiner Mitschuld: »Die Selbstzweifel wogen für mich viel schwerer als die offizielle Anklage. Es waren dunkle Wochen.« Die Ermittlungen konnten nicht klären, ob der Lenksäulenbruch eine Ursache oder die Folge des Crashes war. »Ich glaube nicht, dass jemals jemand erfahren wird, was exakt bei diesem Unfall passiert ist«, glaubt Newey. Auch er aber bekommt jene Bilder nicht aus dem Gedächtnis, die zeigen, wie der Helm des im Cockpit sitzenden Rennfahrers zur Seite kippt. Für manche ein fehlgedeutetes Zeichen, dass der Brasilianer noch lebe, für andere der Beweis, dass er sofort tot gewesen sei.

Die Rekonstruktion ergibt später, dass ein Teil der rechten Vorderradaufhängung das Visier des Helms durchstoßen hat und in den Kopf des Piloten gedrungen ist. Die Verletzung ist so schwer, dass Formel-1-Notarzt Sid Watkins schon am Unfallort nichts mehr für seinen Freund tun kann: »Wir hoben ihn aus dem Wagen, und als wir ihn auf den Asphalt legten, seufzte er. Ich bin absolut ungläubig, doch in diesem Moment hatte ich das Gefühl, als hätte seine Seele den Körper verlassen.« Am Tag vorher hatte der Brite, der nicht nur der Arzt, sondern auch der Freund der Fahrer ist, Senna beiseite genommen: »Du bist der schnellste Mann der Welt, du hast alles erreicht. Komm, lass uns angeln gehen.« Der nachdenkliche Rennfahrer hatte auf seine Art geantwortet – mit einer letzten Pole-Position: »Sid, ich kann nicht aufhören.« Das Drama im Rennen entkräftet einen der Senna-Glaubenssätze: »Jeder Fahrer hat sein

Limit. Meines liegt ein bisschen weiter als das der anderen ..«

Die drastischen Worte von Bernie Ecclestone über die Geschehnisse von Imola sind kein bisschen übertrieben, sie entsprechen der Wahrnehmung der großen Fangemeinde des Mannes, dem nur drei Weltmeistertitel vergönnt waren: »Es war, als ob Jesus live im Fernsehen gekreuzigt worden wäre.« Aber auch Ayrton Senna da Silva wusste genau, was er tat: »Das Leben eines Rennfahrers spielt sich in Tausendstelsekunden ab.« Genauso schnell kann es vorbei sein. †



1. SEPTEMBER 1985

Stefan Bellof

S P A - F R A N C O R C H A M P S

Es ist dieser ewig unersättliche und immer wieder erschreckende Kannibalismus des Motorsports, dem das Wertvollste zum Opfer fällt was diese Disziplin hat: das Talent. Noch heute, auch nach den Serien-Titeln für Michael Schumacher und Sebastian Vettel, sind viele deutsche Kenner davon überzeugt, dass das größte Talent von allen Stefan Bellof gewesen ist. »Er wäre vielleicht kein Alain Prost geworden«, sagt sein ehemaliger Teamkollege Martin Brundle, »aber vielleicht ein Gilles Villeneuve.« Nun, Stefan Bellof hat in kürzester Zeit seinen eigenen Ruhm und seine eigene Tragik erfahren. Seine Leidenschaft auf der Strecke, der Überholversuch um jeden Preis, hat ihn das Leben gekostet. Wenn es so etwas wie einen Maßstab für Mut gibt, dann war er wohl das, was man eine »benchmark« nennen würde.

Das Wörtchen Risiko, das wir Normalfahrer kennen, multipliziert sich im Rennwagencockpit mit einer ungeheuren eigenen Dynamik, und für jede Kurve, für jede Situation muss es vom Mann hinter dem Steuer neu kalkuliert werden. Stefan Bellof gilt als wild, aber er ist trotz einiger spektakulärer Unfälle kein Crash-Kid. In Spa-Francorchamps, jener Piste, die die Männer von den Buben scheidet, hat er es einfach unbedingt wissen wollen. Es ist der siebte Lauf zur

Langstrecken-Weltmeisterschaft, es geht in dem Rennen um die Führung, es ist das Duell zwischen dem Porsche 962 des privaten Brun-Rennstalls und dem Porsche-Werksteam, es ist vor allem aber auch die enorme Rivalität zwischen Jung und Alt, es ist die tödlich endende Auseinandersetzung zwischen dem Ausnahmetalent Bellof und dem Altmeister Jacky Ickx.

Ausgerechnet in Eau Rouge, der wohl tückischsten Kurve aller europäischen Rennstrecken. Es ist das eine bisschen Risiko zu viel, dass Stefan Bellof eingegangen ist, als er versucht, sich am Porsche 962 von Jacky Ickx vorbeizudrücken. Fünf Runden in der Verfolgerposition sind wohl einfach zu viel für seine Geduld gewesen, denn Bellof war

