

Zu gewinnen: ECHTER LE MANS-FAHRERHANDSCHUH & XXL-MOTORSPORT-KUNSTKALENDER

Motorsport exklusiv

Nr. 48 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



VETTEL & FERRARI

SCHON WIEDER MIT
DEM RÜCKEN ZUR WAND?

FORMEL 1

DAS BESTE AUS
1.000 GRANDS PRIX

RALLYE DAKAR & CO.

GROBE REFORMPLÄNE
VON JUTTA KLEINSCHMIDT

INDY 500

DAS GRÖßTE SPEKTAKEL
DES MOTORSPORTS



HYPER, HYPER

IST DAS DIE LE MANS-ZUKUNFT?

INHALT 48



Prinzessin der Wüste

Der Marathonrallyesport ist ohnehin schon eine ungewöhnliche Sparte. Doch Annett Fischer setzt noch eine Kuriosität obendrauf. Weil die heute 33-jährige Berlinerin unbedingt selbst fahren wollte, heuerte sie zuerst als Physiotherapeutin beim Platzhirschen X-Raid an – und schaffte von dort den Quereinstieg ins Cockpit. Seite 14



In ferner Zukunft

Die Sportwagenszene wird weiterhin von den Nachbarn des Dieselskandals erschüttert. Auch Jahre nach dem Ausstieg von Audi und Porsche gibt es noch kein neues Reglement für die Erste Liga von Le Mans und der Sportwagen-WM. In einem großen Special zeigen wir, wo's hakt und wie die Zukunft der LMP1 aussieht. Seite 48

Cover Story Sportwagen-Zukunft

- 48 **Highway Through Hell**
Warum dauert der Weg zu einem neuen LMP1-Regelwerk so lange?
- 62 **Solo für 2**
Das sind die Hypercar-Pläne von Dr. Colin Kolles
- 68 **Glickenhause-Rat**
Wer ist Jim Glickenhaus, und was hat er in Le Mans vor?
- 76 **Western von gestern**
Die Hypercar-Idee ist nicht neu. Vor 10 Jahren wär's fast schon mal so weit gewesen
- 82 **Äpfel und Äpfel**
Taugen die amerikanischen DPi als Allheilmittel für die Krise?
- 90 **Race Around the Clock**
Hinter den Kulissen eines einzigartigen Langstreckenfestivals

Special Stage

- 14 **Von der Schul-Bank**
Annett Fischer kam als Teamphysio in den Marathonrallyesport

Face to Face

- 24 **„Natürlich wollen wir eine gemeinsame Meisterschaft“**
Die neue FIA-Marathonfrau Jutta Kleinschmidt erklärt ihre Pläne

Cover Story Indy 500

- 114 **Miles and More**
Mit einem außergewöhnlichen Rennen fordert die NASCAR das Indy 500 heraus
- 118 **Indy-Pendence Day**
So genießt man das Indy 500 als Renntourist in allen Facetten
- 130 **Geld regiert das Feld**
Was kostet die Teilnahme am größten Spektakel des Motorsports?
- 146 **In the Army Now**
Das Indy 500 hat auch eine weltgeschichtliche Komponente

Genießer-Tipp

- 40 **Ehren-Burger**
Dirk Müller bereitet ein Menü nach der Art seiner motorsportlichen Heimat vor
- 46 **Food for Pole**
Louisiana Burger

Cover Story Formel 1

- 150 **It's a Hard Life**
Darum wartet auf Sebastian Vettel schon wieder ein Jahr voller Höhen und Tiefen
- 158 **Vettel vor 5?**
Ferrari hat sich intern neu strukturiert. Reicht die andere Chefetage, um das Team aus der Krise zu führen?
- 164 **Tausend Mal berührt**
Schlaglichter aus der Geschichte von 1.000 Formel 1-WM-Läufen

Die größten Formel 1-Skandale

- 174 **Revolution Calling**
Im Jahre 1982 traten die Grand Prix-Piloten in Streik



Springendes Pferd mit Launen

Die neue Formel 1-Saison verspricht unerwartete Spannung. Vor allem, weil Ferrari ein Auto gebaut hat, das zwar überlegen ist – aber nur, wenn das Wetter gut und die Laune des Wagens noch besser ist. Sebastian Vettel kann Weltmeister werden. Aber ihm steht ein hartes Jahr bevor. Die technischen Hintergründe stehen in unserer großen Analyse ab. Seite 150

Good Old Boys

- 98 **Fitz Flitz**
John Fitzpatrick – eine vergessene Ikone des Sportwagen-Langstreckensports

Gearbox

- 3 **Editorial**
Norbert Ockenga über künstliche Gleichschaltung von Rennwagen
- 6 **Must have**
Neue Geschenke für Racer mit Stil
- 38 **Must read**
Neue Kostbarkeiten von Motorsportliterat Herbert Schneider
- 179 **Impressum**
Die Macher von Racer's finest



Der schnellste Kreisverkehr der Welt

Das Indy 500 lockt alljährlich knapp 400.000 Fans in den Mittleren Westen der USA. Sie erleben ein Spektakel der besonderen Art – vier Stunden fast nur Vollgas, mit gut 380 Sachen im Zentimeterabstand an Betonmauern vorbei. Hier erfahren Sie alles über die Geschwindigkeitsorgie in den Staaten. Seite 114

VON DER SCHUL-BANK

Die Berlinerin Annett Fischer bestritt im Januar ihre erste Rallye Dakar – und gewann mit Beifahrerin Andrea Peterhansel in einem Side-by-Side auf Anhieb die Damenwertung. Die 33-Jährige ist eine Quereinsteigerin, die ihre Arbeit als Physiotherapeutin bei X-Raid als Grundausbildung für ihre eigene Marathonkarriere genutzt hat.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Filipe Beato



Nach der Rallye Dakar erlahmt das Interesse am Marathonrallyesport schlagartig. Sowohl der Weltcup für Autos als auch die WM für Motorräder finden quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt, obwohl sie durchaus Vergleichbares bieten wie die große Dakar: technisch, fahrerisch und körperlich höchst anspruchsvollen Motorsport in malerischen und spektakulären Landstrichen. Seit Januar ist Jutta Kleinschmidt die neue Vorsitzende des Cross Country-Ausschusses innerhalb des Automobilweltverbands FIA. Die ehemalige Motorrad- und Autofahrerin erklärt im großen Interview, wie sie ihre Sparte aus der Nische führen möchte.

ES IST JEDES JAHR DAS GLEICHE ELEN

“
**NATÜRLICH
WOLLEN
WIR EINE
GEMEINSAME
MEISTERSCHAFT**
”

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Archiv Jutta Kleinschmidt, X-Raid, Baja Russia

Dirk Müller fährt in der nordamerikanischen IMSA-Sportwagenmeisterschaft an der Seite eines typischen US-Gourmets. Sein Teamkollege Joey Hand liebt die landesüblichen Burger. Also brät der Siegerländer ihm kurzerhand einen.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Daniela Müller

EHREN- BURGER



FOOD FOR POLE

LOUISIANA

BURGER



PATTY

Für den Patty – aus dem amerikanischen als Pastetchen zu übersetzen, bei uns eine Art Frikadelle pur, ohne durchgemengte Zwiebeln – eignet sich am besten die saftige, muskulöse und fettige Heckpartie des Rinds. Denn dieser „Happy Ending“-Fleischklops trieft saftig und schmeckt leicht nussig.

1,5 kg frisches Rindfleisch, bestehend aus
50 % Ochschwanz (Tail)
30 % Brust (Brisket)
20 % Hüfte (Sirloin)

Das Fleisch wolfen und dann roh miteinander vermengen. Anschließend die Rohmasse zu 120 bis 150 Gramm schweren runden Flächen formen und mit bloßen Händen so zusammendrücken, dass sie etwa zweidaumendick bleiben.

Dabei eher mit sanftem Druck arbeiten, damit das Patty als „Soft Pack“ noch sichtbare Lücken in der Fleischstruktur aufweist und fast fluffig wirkt.

BURGER RUB

1 TL Rosmarin
1 TL Paprikapulver
2 TL Meersalz
½ TL brauner Zucker
1 TL Senfsamen
½ TL Chilipulver
1 TL Kreuzkümmel
2 TL schwarzer Pfeffer
1 TL Knoblauchpulver
1 TL Zwiebelpulver

Alle Zutaten bei mittlerer Hitze fünf Minuten rösten. Dann alles zusammen mörsern und das rohe Fleisch damit vorsichtig würzen.

Die Bulette in einer Gusseisenpfanne scharf anbraten, zwei Mal wenden, dann bei mittlerer Hitze kurz weiter braten – bis sich außen eine krosse Röstung zeigt, das Innere aber medium-rare bleibt. Wer mit Thermometer arbeitet: 47 bis 54 Grad Kerntemperatur sind optimal. Mehr als zwei Minuten Bratzeit pro Seite sind dazu nicht nötig.

Kurz bevor das Patty den Garpunkt erreicht, vielleicht schon ein oder zwei Scheibchen Käse auflegen und auf jeden Fall einen kleinen Schuss Leitungswasser in die Pfanne geben.

SOBE

60 ml Olivenöl
60 ml Chili-Grillsoße
60 ml Ketchup
2 TL Worcestersoße
1 TL scharfer Senf
225 ml Mayonnaise
¼ TL Cajun Spice-Gewürzmischung
½ Zwiebel
½ Knoblauchzehe
Saft einer halben Zitrone
Tabasco
Pfeffer
Salz

Alle Zutaten in einen Blender geben oder mit einem Pürierstab glatt quirlen.

5 weiche Sesambrötchen
4 große Zwiebeln
1 Kopf- oder Eisbergsalat
1 Strunk Tomaten
5 eingelegte Gurken
5 Scheiben Cheddar- oder anderen Käse

Die Brötchen aufschneiden und im Ofen oder auf dem Toaster knusprig anrösten. Von beiden Seiten mit der Louisiana-Soße bestreichen. Unten ein Salatblatt als Bett und Zwiebelringe, gut abgetropfte Gurken und Tomatenscheiben auflegen. Den Fleischkloß drauflegen und mit einem ordentlichen Schuss Soße bestreichen, dann Zwiebel, Gurke, Tomatenstückchen und Käse auflegen und die Oberhälfte des Brötchens draufklappen.

Mit einer ordentlich Portion knusprig frittierte Pommes servieren.



HIGHWAY THROUGH HELL

Kein Thema sorgt seit Monaten für so viel Zank wie das neue Reglement für die Erste Liga der Le Mans-Sportwagen. Die neue LMP1 taumelt einer unsicheren Zukunft entgegen. Wie konnte es zu dieser Zitterpartie kommen, und wie findet man einen Ausweg aus der Klemme?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Toyota, McLaren, Ferrari, Aston Martin

SOLO FÜR 2

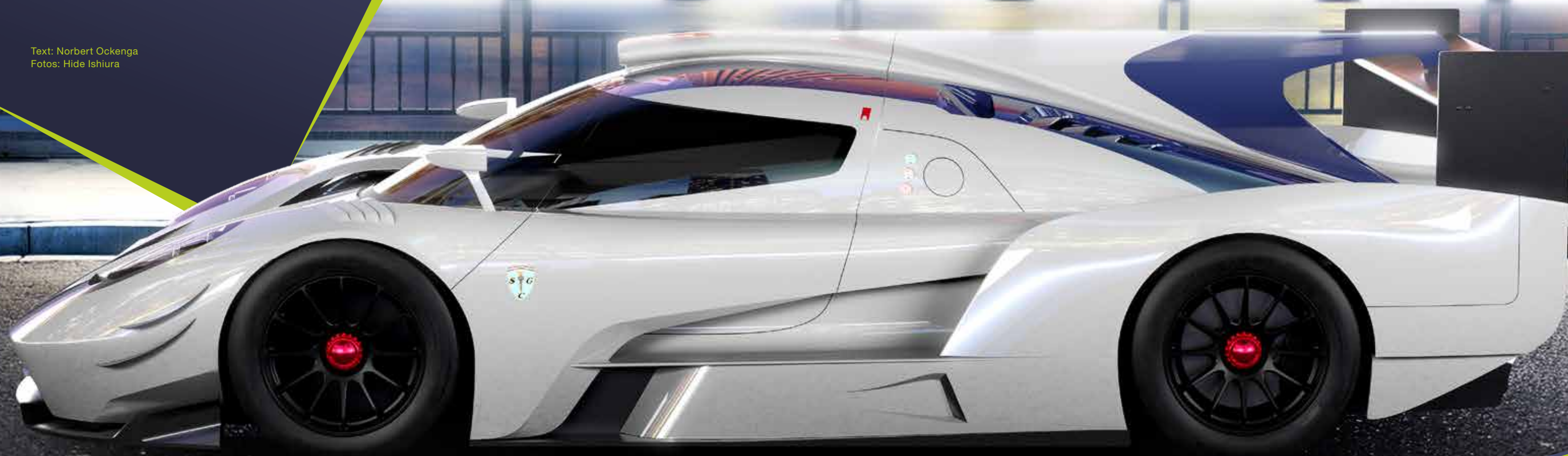
Es kann durchaus passieren, dass die neue Hypercar-Klasse sich mit Toyota als einzigem Werksteam durch eine Anlaufphase schleppen muss. Dann würden zwei private LMP1-Eigenbauten das Rückgrat bilden, um der Kategorie trotzdem eine gewisse Vielfalt zu verleihen. Eines davon kommt von Dr. Colin Kolles.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Niklas Stadler



GLICKEN- HAUS- RAT

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Hide Ishiura



Der US-Amerikaner James Glickenhaus versichert, sein neues LMP1-Hypercar werde Anfang 2020 mit dem Testbetrieb beginnen und dann in der ersten Saison der nächsten Le Mans-Erstligisten an den Start gehen. Wer und was steckt hinter diesem kuriosen Projekt?

WESTERN VON GESTERN

Die Idee hinter den Hypercars ist nicht neu. Ein ähnlicher Ansatz wäre beinahe schon 2010 zum Tragen gekommen. Corvette war damals der große Vorreiter – mit dieser Modellstudie. Dieses Mal sind die Amerikaner nicht dabei.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Richard Prince, Drew Gibson, Jürgen Tap

ÄPFEL und ÄPFEL

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Drew Gibson, Richard Prince, Jake Galstadt

Nach wie vor schwebt auch eine ausgedehnte Kooperation zwischen ACO und IMSA im Raum, um das Erstligavakuum zu füllen. Wie kann die funktionieren?

RACE AROUND THE CLOCK

Der Doppelschlag aus Sportwagen-WM und IMSA-Serie in Sebring beschert dem Langstreckensport ein neues Highlight. Das Spektakel schreitet nach einer Wiederholung. Denn es unterscheidet sich äußerst wohltuend von den drögen Veranstaltungen in Europa.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Jürgen Tap



John Fitzpatrick

Good Old Boys

Fitz Flitz

Text: Mark Cole

Fotos: Mark Cole, Archiv Fitzpatrick, Ulrich Upietz, James Dugdale

John Fitzpatrick ließ sich von einem Tankwart zu einer Rennkarriere überreden. Der verblüffende Einstieg war der Start zu einer ungewöhnlichen Laufbahn, die auch die Pleite seines Teamchefs und ein handfester Finanzskandal nicht bremsen konnten. Mit 75 Jahren schaut Fitz heute auf ein bewegtes Leben zurück – mit einigem Stolz und viel englischem Humor.

*M*an muss nicht unbedingt Formel 1 gefahren haben, um als ein ganz Großer in die Motorsportgeschichte einzugehen. In der ureigenen Welt der Sportwagenszene haben sich eigene Ikonen herauskristallisiert. Jacky Ickx, Derek Bell, Hans-Joachim Stuck oder Tom Kristensen stechen da als Paradebeispiele heraus.

Wer noch mal ein bisschen weiter zurückblickt, etwa 30 Jahre, der stößt auf ein Unikum mit ganz besonderer Historie: John Fitzpatrick. „Fitz“ gilt als der beste englische Rennfahrer, der es nie bis in die Formel 1 geschafft hat. Er ist immer noch der jüngste Fahrer, der in der Britischen Tourenwagenmeisterschaft je ein Rennen gewonnen hat – und danach avanciert er zu einem der meistdekorierten Porsche-Piloten im Langstreckensport.

Als „Fitz“ 1943 in Birmingham zur Welt kommt, ist sein Vater derart autobegeistert, dass er es kaum erwarten kann, seinem Sprössling endlich das Fahren

beizubringen. Mit 14 setzt er Klein-Johnnyboy erstmals auf den Sitz seines Familienwagens. Doch der Kleine mag sich mit Autos und erst recht mit Motorsport nicht so recht anfreunden. Er spielt lieber Golf.

Dann fällt er beim Klettern von einem Baum und bricht sich beide Handgelenke. „Nach ein paar Monaten wollte ich wieder Golf spielen, doch weder mein Abschlagnoch mein Gefühl für den Ball waren jemals wieder so wie vor dem Sturz“, erinnert er sich. „Also habe ich mein Ansinnen begraben, den Golfsport beruflich zu betreiben.“

Mini statt Babylon

*J*ohns Vater beschwört die Vernunft des Sohnes: Wenn der sich von Zigaretten und Motorrädern fernhalte, bekomme er zum 17. Geburtstag ein Auto geschenkt. Der Filius sündigt nicht und bekommt daher einen Mini mit einem 850 Kubikmotörchen.



Mit einem außergewöhnlichen Konzept fordert die NASCAR das übermächtige Indy 500 heraus – und etablierte für den Abend nach dem IndyCar-Spektakel ihren eigenen Klassiker unter Flutlicht.

Auf manche Statistiken können auch nur Amerikaner kommen. Man müsste 7,8 Millionen Coladosen nebeneinander aufreihen, um auf eine Länge von 600 Meilen zu kommen – die Distanz des längsten NASCAR-Rennens der Geschichte, das nach einem Colasponsor benannt ist und einen Frontalangriff auf das Indy 500 darstellen soll.

Denn das Cuprennen auf dem Charlotte Motor Speedway findet alljährlich am Sonntagabend des Volkstrauertagwochenendes statt – und damit genau zur besten Sendezeit nach dem Indy 500 am Nachmittag.

Schon die krumme Zahl von 600 Meilen ist die erste Kampfansage. Das Format gilt heutzutage als Klassiker. Doch als die Rennstrecke im Südstaaten-Bundesland Südkarolina 1960 eröffnet wurde, ließ ihr Betreiber Bruton Smith – berüchtigt für seine hemdsärmeligen, aber werbewirksamen Reklamegags – sich extra eine Provokation einfallen.

Seinerzeit gilt die 500 als die magische Zahl im US-Rennsport, salonfähig gemacht vom Indy 500. Auf großen Ovalen fuhr man immer 500 Meilen, auf kleineren stets 500 Runden. Die NASCAR passte sich dem Trend der IndyCar-Ausrichter an. Manche Streckenbetreiber ließen sich für ihre Postanschrift sogar extra „Postfach 500“ reservieren.

Der Provokateur

Bruton Smith aber sucht von Anfang an die Konfrontation. Er wählt bewusst das Wochenende des Memorial Day, um möglichst viel Aufmerksamkeit zu erheischen – und will das längste Rennen des Jahres etablieren, um noch mehr Wirbel zu machen.

Gleich im ersten Jahr erleidet der provokante Plan Schiffbruch. Denn die Bauarbeiten verzögern sich, das Rennen muss auf den 19. Juni verschoben werden. Doch Smith hält an der 600 Meilen-Marathondistanz fest.

Miles and More

Text: Norbert Ockenga
Fotos: NASCAR



INDY- PENDENCE DAY

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

Das Indy 500 lockt alljährlich am Wochenende des US-amerikanischen Volkstrauertags mehr als 300.000 Fans ins mächtige Oval von Indianapolis. Nirgends sind die Autos schneller, die Zeremonien staatstragender und die Zuschauer zahlreicher als in dem riesigen Nudeltopf im Mittleren Westen der USA. Wie erlebt man das Indy 500 richtig?

Der Mai steht alljährlich im Zeichen des 500 Meilen-Rennens von Indianapolis. Mehr als 300.000 Zuschauer strömen ins riesige Oval im Mittleren Westen der USA, in dem die Autos mit knapp 400 Sachen im Zentimeterabstand an der Betonwand entlang rasen. Das Indy 500 ist die größte Einzelsportveranstaltung der Welt. Doch was kostet der Spaß eigentlich?

Cover Story *Indy 500*

GELD REGIERT DAS FELD

Text: Norbert Ockenga
Fotos: IndyCar, Heike Kleene



Zwei Monate vor dem Indy 500 des Jahres 1918 muss Teamchef James Allison seine Rennteilnahme plötzlich absagen. Denn die politische Führung der USA hat beschlossen, in den Ersten Weltkrieg einzutreten – und Indianapolis soll als Zentrum der schwächelnden heimischen Luftwaffe ausgebaut werden.

Deutschland, Frankreich und England sind zu diesem Zeitpunkt bereits drei Jahre lang in einen blutigen Kampf um die Vormachtstellung in der Luft verstrickt. In den Vereinigten Staaten wird da gerade mit dem Auf- und Ausbau der Luftwaffenstützpunkte und -technik begonnen.

In Indianapolis hat sich wegen der Rennbahn bereits ein Zentrum der Automobilindustrie herausgebildet. Denn das Oval ist von Anfang an nicht nur als Renn-, sondern vor allem als Teststrecke für Serienautos konzipiert gewesen, und in der Stadt im Herzen der USA haben sich deswegen Zuliefererfirmen aus der Reifen-, Stahl- und Teilebranche angesiedelt.

Die Luftwaffe votiert daher bei den Kriegsvorbereitungen 1917 für die „Speedway City“, wie die Gegend rund um den Nudeltopf heißt, als Hauptstandort für ihr Reparaturzentrum. Schäden sowohl von Schlachten als auch Übungsmanövern sollen dort zentral repariert werden. Dazu wird in der Ecke der Main Street – an der heute die ganzen Indy 500-Rennställe sitzen – zur Polco Street und Ford Street südlich des Ovals ein acht Hektar großes Werkstattgelände hochgezogen. Die Fliegerstaffeln 809, 810, 811 und 821 werden



Text: Norbert Ockenga
Fotos: IMS

Die motorsportliche Historie des 500 Meilen-Rennens von Indianapolis ist weithin bekannt. Doch es gibt auch eine welt- und militärgeschichtliche Facette.

IT'S A HARD LIFE

Sebastian Vettel und Ferrari steht wieder ein hartes Jahr mit lauter Höhen und Tiefen bevor. Dabei dachten doch noch zu Frühjahrsbeginn alle Auguren, jetzt sei der Rote endlich voll WM-reif. PITWALK beantwortet die alles entscheidende Frage: Was ist da wieder los? Und alle anderen Fragen, die direkt damit zusammenhängen.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ferrari, Haas, Williams,
Mercedes, Alfa Romeo

5 VETTEL VOR?

Text: Inga Stracke
Fotos: Ferrari

Ferrari hat sich für die neue Saison einen internen Umsturz verordnet. Kann der Umbruch Sebastian Vettel den fünften WM-Titel bringen? Oder ist er nur ein Sturm im Wasserglas? Ein Blick hinter die streng abgeschotteten Kulissen von Maranello.

Grundsätzlich sind sich Ferrari-Insider einig: Die Scuderia ist bekannt für drastische personelle Maßnahmen. Und: Der plötzliche Tod von Fiat-Chef Sergio Marchionne hat das Team 2018 erschüttert.

Solange Maurizio Arrivabene Teamchef war, fuhr Ferrari 14 Siege ein, Mercedes war in dieser Zeit 58 Mal erfolgreich. Der letzte Ferrari-Fahrer-WM-Titel datiert zurück auf 2007 mit Kimi Räikkönen, der letzte rote Konstrukteurstitel auf 2009.

Köpfe mussten bei Ferrari in der Vergangenheit oft rollen, wenn es nicht so lief, wie man wollte. Umstrukturierungen, die nicht immer besonders effektiv sein müssen. Die Kontinuität und Stabilität sind – je nachdem wie viele und in welchen Positionen neue Teammitglieder kommen – nicht immer gewährleistet. Je mehr man ändert, umso schwieriger wird das Einarbeiten der neuen Leute – eine Herausforderung für

alle Formel 1-Teams. Doch dieses Mal hat man auf ein eigenes Gewächs gesetzt; eines, das seit Jahrzehnten bei der Scuderia verwachsen ist.

Die Kollegen von der italienischen Tageszeitung „Gazzetta dello Sport“ berichteten Anfang des Jahres, Mattia Binotto habe Fiat-Boss John Elkann und Ferrari-Präsident Louis Camilleri vor die Entscheidung gestellt: „Entweder Arrivabene oder ich“. Die Italiener zitierten in diesem Zusammenhang Piero Ferrari mit den Worten: „Technische Kontinuität ist das Wichtigste.“ Binotto, der an der eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne Maschinenbau studiert hat und beim „Department of Engineering Enzo Ferrari“ in Modena seinen Master in Fahrzeugtechnik machte, ist schon lange bei Ferrari, war in den neunziger Jahren als Motoringenieur vorwiegend in der Triebwerksabteilung. Der Schweizer, 1969 in Lausanne geboren, begann 1995 im Ferrari-Testteam,



TAUSEND MAL BERÜHRT



Der Große Preis von China ist der tausendste WM-Lauf der Formel 1-Geschichte. PITWALK-Autor Achim Schlang hat nach dem Besuch seines 500. Grands Prix aufgehört zu zählen, aber weit mehr als die Hälfte aller Rennen vor Ort besucht. Dabei hat die Reporterlegende ein waches Auge für die zahlreichen Höhe- und Tiefpunkte der Tausendergeschichte.

Text: Achim Schlang
Fotos: Lukas T. Gorys, Mercedes

Zu Beginn der Saison 1982 erschüttert ein handfester Fahreraufstand die Formel 1. Die Piloten wehren sich gegen Knebelverträge – und ihre Gewerkschaft GPDA mobilisiert sogar zu einem handfesten Streik. Am Ende degeneriert die Revolte zu einem Sturm im Wasserglas.

Text: Achim Schlang
Fotos: Lukas T. Gorys

Unzufriedene Arbeitnehmer kannte die Menschheit bekanntlich schon vor der Zeit der Galeerensklaven, und man findet sie durchgehend bis in die Gegenwart. Mal geht es um Arbeitsverträge, mal um einzelne Aufgaben arg reduzierten Spaßcharakters. Selbst in Kreisen der Profisportler – von vielen Mitmenschen als Inhaber eines Traumberufs gesehen – vergeht zuweilen die Freude am Broterwerb. Der Grand Prix-Sport stellt in diesem Bereich keine Ausnahme dar.

So kommt es im Jahre des Herrn 1970 n. Ch. zum Zwist, als die Formel 1-Fahrer, angeführt von Joakim Bonnier, dem veranstaltenden AvD wenige Wochen vor dem deutschen WM-Lauf ein Ultimatum stellen. Die Nordschleife, die anerkannt „schönste und schwierigste Rennstrecke der Welt“, deckt sich nicht mit den Sicherheitsüberlegungen der Gilde. Die Errichtung vieler Kilometer Leitplanken wird gefordert, was innerhalb weniger Wochen nicht realisierbar ist. In den folgenden Monaten wandelt die Nürburgring GmbH die „Grüne Hölle“ in jenen Circuit um, den der belgische Formel 1-Pilot Jacky Ickx als eine „Autobahn durch die Eifel“ bezeichnen wird.

Drei Jahre später erweist sich der Asphalt der Piste von Zolder im Duell mit den Kräften der Antriebsräder der Boliden als der Schwächere und zerbröselte partiell. Die Akteure erklären die Rennstrecke für unbefahrbar und weigern sich, ins Lenkrad zu greifen. Teamchef John Surtees, der wie seine Kollegen nicht auf der Seite der Arbeitnehmer steht, kündigt sogar an, sich selbst ins Cockpit zu begeben, um den Hasenfüßen zu zeigen,

wozu ein richtiger Mann fähig sei. Letztlich setzten sich die Bosse durch, und der Grand Prix von Belgien des Jahres 1973 geht problemlos über die Bühne.

PRÄLUDIUM *iberico*

Auch 1975, diesmal in Barcelona, wo damals noch auf dem Stadtkurs von Montjuich gefahren wird, wollen die Fahrer nicht mitspielen. Diesmal, weil die Leitplanken liederlich montiert seien. Erneut ziehen die Piloten den Kürzeren, nachdem die Planken von Teammitgliedern in Eigenleistung nachgebessert worden sind. Sonntags kommt es prompt zu einem schweren Unfall, der jedoch nichts mit dem Plankenproblem zu tun hat – Rolf Stommelen's Hill-Cosworth fliegt nach einem Flügelbruch einfach über sie hinweg.

Geht es bei Streiks oder Streikversuchen zuvor immer um das Thema Sicherheit, so ändert sich die Tonalität 1982 im südafrikanischen Kyalami. Der Aufstand der Fahrer gilt bis heute als die entschlossenste Aktion der Piloten, die je angezettelt worden ist.

Wie so oft bei letztlich dramatischen Ereignissen, beginnt alles scheinbar völlig harmlos. Vor Weihnachten 1981 flattern den Formel 1-Piloten Briefe ins Haus. Absender ist die FISA, die Sportabteilung des Automobil-Weltverbandes FIA. Der Inhalt der Kuverts sind keine Grüße zum Weihnachtsfest und dem bevorstehenden Neuen Jahr, sondern Anträge, die unterschrieben werden sollen, um in den Besitz einer Superlizenz zu kommen. Klipp und klar steht schwarz



REVOLUTION Calling