

# FORMULA 1 1995



**EXCLUSIVE FORMULA 1 GUIDE**

**TEAMS & DRIVERS • HISTORY • GLAMOUR • DATA BOOK**







**1950 - 1995 WORLD CHAMPIONS**

<b>TEAMS</b>		1976	FERRARI
1958	VANWALL	1977	FERRARI
1959	COOPER	1978	LOTUS
1960	COOPER	1979	FERRARI
1961	FERRARI	1980	WILLIAMS
1962	BRM	1981	WILLIAMS
1963	LOTUS	1982	FERRARI
1964	FERRARI	1983	FERRARI
1965	LOTUS	1984	McLAREN
1966	BRABHAM	1985	McLAREN
1967	BRABHAM	1986	WILLIAMS
1968	LOTUS	1987	WILLIAMS
1969	MATRA	1988	McLAREN
1970	LOTUS	1989	McLAREN
1971	TYRRELL	1990	McLAREN
1972	LOTUS	1991	McLAREN
1973	LOTUS	1992	WILLIAMS
1974	McLAREN	1993	WILLIAMS
1975	FERRARI	1994	WILLIAMS

<b>DRIVERS</b>		1972	E. FITTIPALDI (BRA)	LOTUS FORD
1950	N. FARINA (ITA)	1973	J. STEWART (GB)	TYRRELL FORD
1951	J. M. FANGIO (ARG)	1974	E. FITTIPALDI (BRA)	McLAREN FORD
1952	A. ASCARI (ITA)	1975	N. LAUDA (AUT)	FERRARI
1953	A. ASCARI (ITA)	1976	J. HUNT (GB)	McLAREN FORD
1954	J. M. FANGIO (ARG)	1977	N. LAUDA (AUT)	FERRARI
1955	J. M. FANGIO (ARG)	1978	M. ANDRETTI (USA)	LOTUS FORD
1956	J. M. FANGIO (ARG)	1979	J. SCHECKTER (SA)	FERRARI
1957	J. M. FANGIO (ARG)	1980	A. JONES (AUS)	WILLIAMS FORD
1958	M. HAWTHORN (GB)	1981	N. PIQUET (BRA)	BRABHAM FORD
1959	J. BRABHAM (AUS)	1982	K. ROSBERG (FIN)	WILLIAMS FORD
1960	J. BRABHAM (AUS)	1983	N. PIQUET (BRA)	BRABHAM BMW
1961	P. HILL (USA)	1984	N. LAUDA (AUT)	McLAREN PORSCHE
1962	G. HILL (GB)	1985	A. PROST (FRA)	McLAREN PORSCHE
1963	J. CLARK (GB)	1986	A. PROST (FRA)	McLAREN PORSCHE
1964	J. SURTEES (GB)	1987	N. PIQUET (BRA)	WILLIAMS HONDA
1965	J. CLARK (GB)	1988	A. SENNA (BRA)	McLAREN HONDA
1966	J. BRABHAM (AUS)	1989	A. PROST (FRA)	McLAREN HONDA
1967	D. HULME (NZ)	1990	A. SENNA (BRA)	McLAREN HONDA
1968	G. HILL (GB)	1991	A. SENNA (BRA)	McLAREN HONDA
1969	J. STEWART (GB)	1992	N. MANSELL (GB)	WILLIAMS RENAULT
1970	J. RINDT (AUT)	1993	A. PROST (FRA)	WILLIAMS RENAULT
1971	J. STEWART (GB)	1994	M. SCHUMACHER (GER)	BENETTON FORD





## FASTEST LAPS

DRIVERS			
HAWTHORN (GB)	6	G. HILL (GB)	10
GURNEY (USA)	6	D. HILL (GB)	10
J. GONZALEZ (ARG)	6	ANDRETTI (USA)	10
E. FITTIPALDI (BRA)	6	SURTEES (GB)	11
FARINA (ITA)	6	ASCARI (ITA)	11
G. VILLENEUVE (CAN)	7	BRABHAM (AUS)	12
LAFFITE (FRA)	7	ARNOUX (FRA)	12
HUNT (GB)	8	PATRESE (ITA)	13
PETERSON (SWE)	9	A. JONES (AUS)	13
HULME (NZ)	9	ICKX (BEL)	14
		STEWART (GB)	15
		SCHUMACHER (GER)	15
		REGAZZONI (CH)	15
		BERGER (AUT)	16
		SENNA (BRA)	19
		S. MOSS (GB)	19
		PIQUET (BRA)	23
		FANGIO (ARG)	23
		LAUDA (AUT)	24
		CLARK (GB)	28
		MANSELL (GB)	30
		PROST (FRA)	41

## G.P VICTORIES

### TEAMS

SHADOW	1	MASERATI	9
PORSCHE	1	ALFA ROMEO	10
PENSKE	1	RENAULT	15
HESKETH	1	BENETTON	15
EAGLE	1	COOPER	17
HONDA	2	BRM	17
WOLF	3	TYRRELL	23
MARCH	3	BRABHAM	35
LIGIER	8	WILLIAMS	78
VANWALL	9	LOTUS	79
MERCEDES	9	McLAREN	104
MATRA	9	FERRARI	105



## POLE-POSITIONS

### DRIVERS

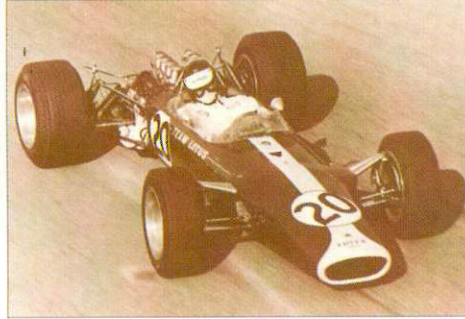
ALBORETO (ITA)	5	REUTEMANN (ARG)	12
VILLENEUVE (CAN)	6	A. JONES (AUS)	12
SURTEES (GB)	6	ANDRETTI (USA)	12
RINDT (AUT)	6	ASCARI (ITA)	13
PATRESE (ITA)	6	G. HILL (GB)	14
LAFFITE (FRA)	6	E. FITTIPALDI (BRA)	14
BROOKS (GB)	6	J. BRABHAM (AUS)	14
ARNOUX (FRA)	7	S. MOSS (GB)	16
ICKX (BEL)	8	PIQUET (BRA)	23
HULME (NS)	8	FANGIO (ARG)	24
D. HILL (GB)	9	LAUDA (AUT)	25
BERGER (AUT)	9	CLARK (GB)	25
SCHUMACHER (GER)	10	STEWART (GB)	27
J. SCHECKTER (SA)	10	MANSELL (GB)	31
PETERSON (SWE)	10	SENNA (BRA)	41
HUNT (GB)	10	PROST (FRA)	51

### DRIVERS

ROSBERG (FIN)	5	LAFFITE (FRA)	7	S. MOSS (GB)	16
REGAZZONI (CH)	5	SURTEES (GB)	8	JACKIE STEWART (GB)	17
FARINA (ITA)	5	PATRESE (ITA)	8	ARNOUX (FRA)	18
AMON (NZ)	5	RINDT (AUT)	10	MARIO ANDRETTI (USA)	18
SCHUMACHER (GER)	6	GERHARD BERGER (AUT)	10	PIQUET (BRA)	24
REUTEMANN (ARG)	6	ICKX (BEL)	13	LAUDA (AUT)	24
A. JONES (AUS)	6	G. HILL (GB)	13	FANGIO (ARG)	29
JABOUILLE (FRA)	6	J. BRABHAM (AUS)	13	MANSELL (GB)	32
P. HILL (USA)	6	PETERSON (SWE)	14	PROST (FRA)	33
E. FITTIPALDI (BRA)	6	HUNT (GB)	14	CLARK (GB)	33
		ASCARI (ITA)	14	SENNA (BRA)	65

### TEAMS

LANCIA	2	MERCEDES	8	BRM	11	BRABHAM	39
SHADOW	3	LIGIER	9	ALFA ROMEO	12	WILLIAMS	73
MATRA	4	BENETTON	9	TYRRELL	14	McLAREN	79
MARCH	5	MASERATI	10	RENAULT	31	LOTUS	107
						FERRARI	113



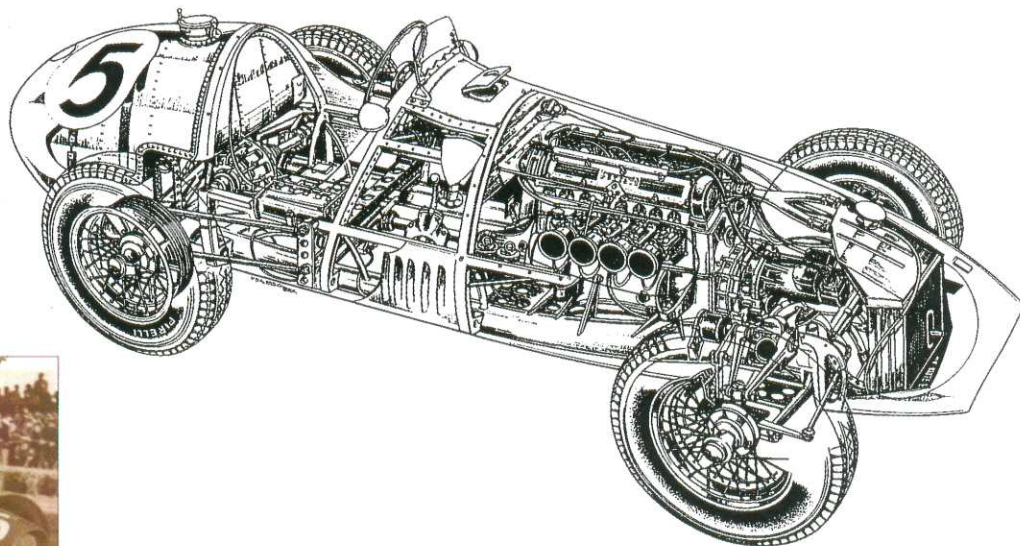
# 1950-1995

## FORMULA 1 EVOLUTION



### JAHRE 50

### 1952/53 FERRARI 500 F2



#### DIE FÜNFZIGER JAHRE

Die Einsitzer der Formel 1 der fünfziger Jahre entwickeln sich aus der Technologie der in den Vorkriegsjahren beliebten Wagen. Das Triebwerk (im allgemeinen ein Vier- oder Sechszylinder-Motor mit etwa 100-110 PS/Liter Leistung) ist vorne gelagert und mit Hinterradantrieb ausgestattet.

Die Treibstoffversorgung erfolgt über Vergaser, während das Fahrgestell aus röhrenförmigen Elementen mit einem hinteren De-Dion-Bock besteht.

Um die Gewichtsverteilung zu verbessern, wird die Gangschaltung

im Heck montiert, wo sich ebenfalls der Treibstofftank befindet. Es werden Trommelbremsen eingesetzt.

#### DIE SECHZIGER JAHRE

Es sind Jahre großer Veränderungen in der Entwicklung der Grand Prix Rennwagen. Alle Teams setzen nunmehr den Heckmotor ein (einschließlich Ferrari).

Bei den Fahrgestellen wird im Jahre 1963 von Lotus erstmals der aus der Luftfahrt bekannte Ganzrumpf eingeführt.

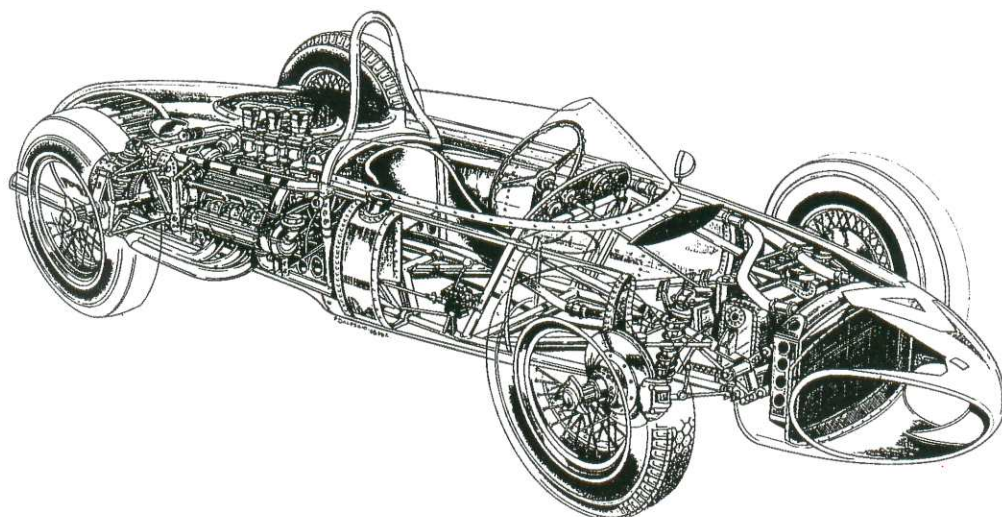
Die beliebtesten Schemen bei den Aufhängungsentwürfen sind

die eines einzigen oberen Kipphebels (der die Gruppe der Innenbord-Stoßdämpfer beschleunigt) oder des überlagerten Doppeldreiecks. Alle vier Räder sind mit Scheibenbremsen ausgestattet.

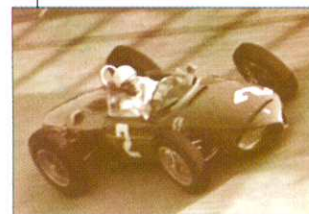
Am Ende der sechziger Jahre führt Colin Chapman auf Lotus auch den in Trägerfunktion montierten Motor ein.

#### DIE SIEBZIGER JAHRE

Die Aerodynamik beeinflusst weitgehend die Form der Einsitzer. Die Entdeckung der Flügeltechnik und deren Nützlichkeit werfen



### 1961/62 FERRARI 156



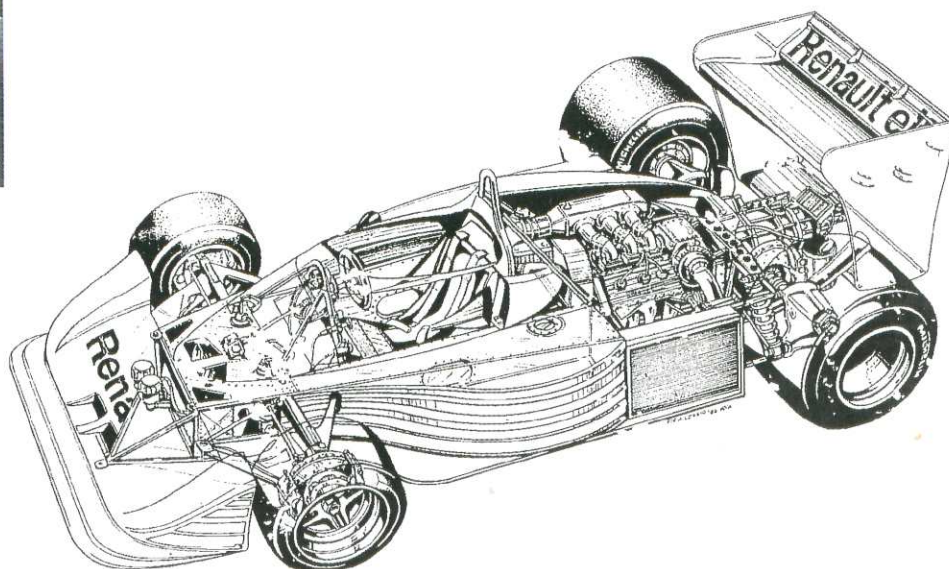
### JAHRE 60

1950-1995

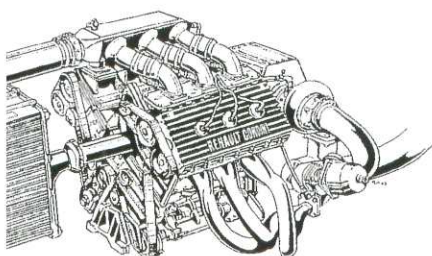
F1  
95

# FORMULA 1 EVOLUTION

## 1977/78 RENAULT TURBO RS/01



J A H R E  
70



das alte Konzept der Formel 1 Rennwagen mit ihrer Zigarrenform um, und in weniger als einem Jahrzehnt geht man von den keilförmigen Einsitzern (Lotus 72) zu den kielartig gestalteten Stirnseiten (Tyrrell 003/005), von den Flügeln über die gesamte Breite (Ferrari 312 B/3, 312 T) zu den 6 Räder-Wagen der Tyrrell P34 über. Gegen Ende des Jahrzehntes wälzt der für technische Erneuerungen bekannte Colin Chapman die Technologie dieser Klasse erneut um, mit der Einführung des sogenannten Bodeneffektes und der "Miniröcke" in der Formel 1.

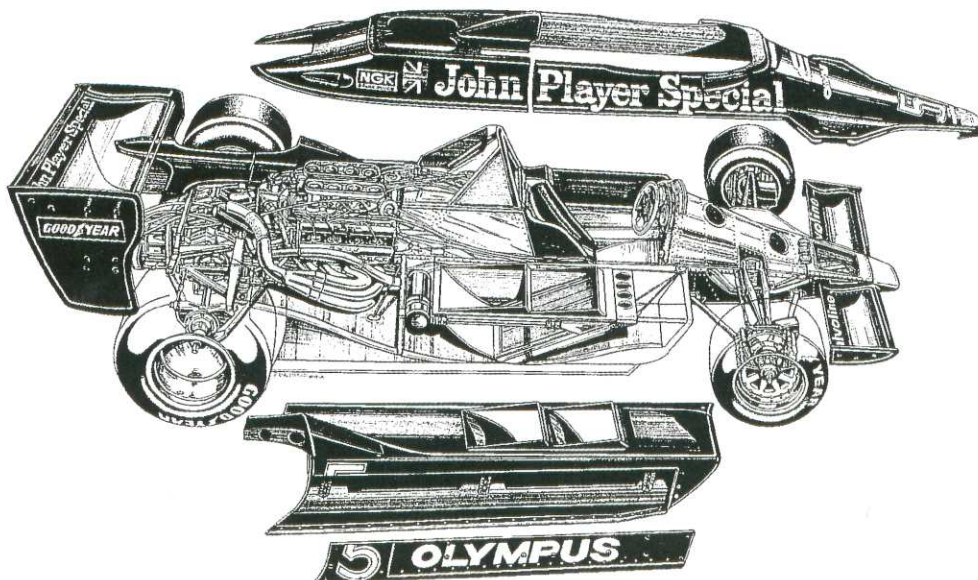
DIE ACHTZIGER JAHRE

Die Abschaffung der "Miniröcke" und die Rückkehr zum Flachboden bringen die Motoren erneut in den Vordergrund, vor allem diejenigen mit forcierter Treibstoffversorgung. Diese Mode wird 1977 durch Renault eingeweiht, der eigentliche Höhepunkt der Turbos wird jedoch in den Jahren 1981 bis 1988 erreicht. Die Motorleistungen schnellen in fast exponentieller Weise hoch und erreichen bei Testfahrten (BMW 1985) beinahe 1.200 PS bei einem maximalen Hubraum von 1.500 Kubikzentimetern.

DIE NEUNZIGER JAHRE

Nach der Abschaffung der Turbos konzentrieren sich die Techniker

## 1978: LOTUS-FORD 79



J A H R E  
80

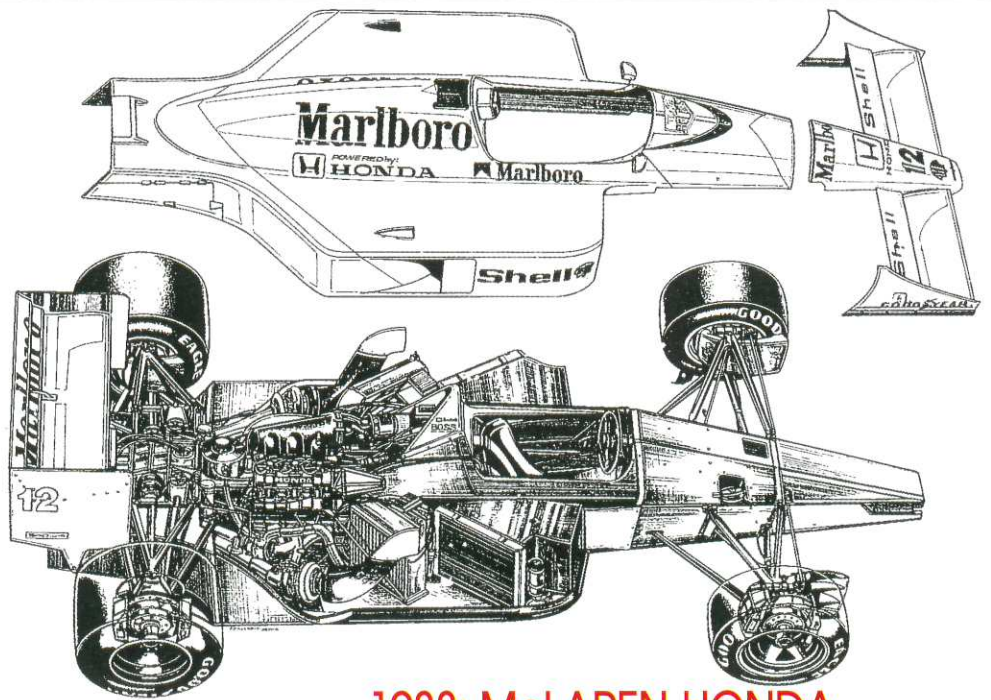


# 1950-1995

## FORMULA 1 EVOLUTION



### JAHRE 80



1988: McLAREN-HONDA

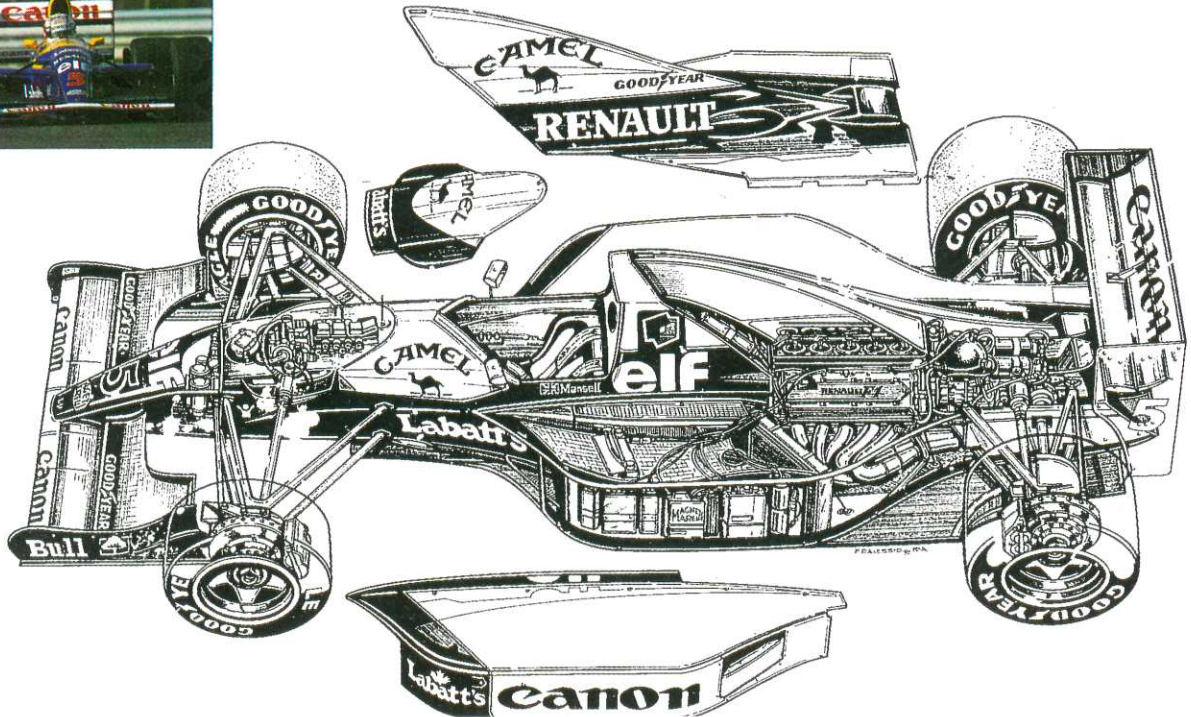
auf die Nutzung der Materialzusammensetzungen (das erste Fahrgestell eines Formel 1 Rennwagens in derartiger Ausführung wird 1981 von John Barnard für den McLaren MP4/4 entworfen), die immer häufiger für alle Teile der Fahrzeuge eingesetzt werden. Außerdem konzentrieren sie sich auf die Elektronik. Dank dieser kann man die Motorleistungen verbessern, den Antrieb sowie die Führung der Aktivaufhängungen und die

Übertragung überwachen. Allerdings, so glauben zumindestens viele, wird auf diese Weise die aktive Rolle des Rennfahrers bei der Kontrolle über den Wagen verringert.

### JAHRE 90



1992: WILLIAMS-RENAULT FW14B





er Punkte und hätte beinahe in Montecarlo den Grand Prix gewonnen, als er das Rennen gleich hinter Alain Prost auf McLaren beendet.

1985 - Von Verwaltungsproblemen und finanziellen Schwierigkeiten geschüttelt, riskiert Toleman seinen Untergang, als unerwartet von Benetton Finanzunterstützung kommt. Die berühmte Bekleidungsfirma beschränkt sich jedoch nicht auf eine Sponsorenrolle dem Team gegenüber, sondern beschließt dieses zu erwerben. Teo Fabi schenkt ihm in Deutschland die erste Pole-Position seiner Geschichte.

1986 - Nach nicht einmal einem Jahr stellt sich der erste Sieg ein. Der Österreicher Gerhard Berger setzt sich überraschenderweise in Mexiko durch und erringt ferner einen Erfolg für die Pirelli-Radialreifen.

1987 - Im Verlaufe von nur drei Saisons wechselt Benetton dreimal seine Motoren: nach dem Start mit dem 4 Zylinder Turbomotor von Hart, geht man über zum BMW-Turbomotor, um schließlich 1987 beim überfütterten V/6-Motor von Ford zu landen. Der anglo-amerikanische Antrieb ist zwar interessant, aber wenig zuverlässig. Es gelingt Benetton jedenfalls, insgesamt 28 Weltmeisterschaftspunkte zu sammeln und somit in der

**A**uf der Autorennbahn Santerno von Imola debütiert ein neues Team: das Toleman-Team. Dieses neue Team weckt großes Interesse; seine Wagen sind mit einem bisher völlig unbekanntem 4 Zylinder Turbomotor, der von Brian Hart entwickelt wurde, ausgerüstet. Doch die von diesem neuen Team zu bewältigenden Schwierigkeiten sind zahlreich, und die erste Qualifizierung erfolgt erst vier Monate später beim Grand Prix von Italien 1981.

1983 - Nach zwei Lehrjahren erringt das Paar Warwick-Giacomelli die ersten Punkte und landet am Ende der Saison auf Platz 4 der Rangliste.

1984 - Alex Hawkridge, Teamchef von Toleman, engagiert ein angriffslustiges Pilotenpaar: den Italo-Venezuelaner und ehemaligen Motorradweltmeister Johnny Cecotto und den aufsteigenden Star Ayrton Senna da Silva, von dem die Fachleute sehr viel Gutes voraussagen. Der Start des Brasilianers in der Formel 1 ist blitzartig; nach zwei Grand Prix Rennen sammelt



Welttrangliste der Konstrukteure, hinter Williams, McLaren, Lotus und Ferrari, Platz 5 zu besetzen, d.h. sofort hinter der Formel 1 - Hochburg.

1989/90 - Der Übergang vom Turbomotor zum 3 Liter-Saugmotor bringt dem Benetton-Team viel. Innerhalb von zwei Jahren besteigen seine Piloten dreimal die höchste Stufe des Podestes. 1989 gewinnt Alessandro Nannini den ersten Grand Prix seiner Karriere auf der Rennbahn von Suzuka, während Piquet am Ende der Saison 1990 glänzender Doppelsieger wird, da er sich in Japan und Australien behaupten kann.



glänzenden Platz 3 hinter Williams und McLaren, aber vor Ferrari ein!

1993 wiederholt sich im großen und ganzen die Erfolgsserie der vorjährigen Saison; Schumacher gewinnt einen weiteren Grand Prix, den von Portugal, aber was den Weltmeistertitel betrifft, hat er gegen die Vormachtstellung des Zweiergespanns Williams-Renault keine Chance.

1994 dominieren Michael Schumacher und sein Benetton-Ford B/194 die Saison. Die Erfolge des deutschen Fahrers mit seinem anglo-italienischen Einsitzer geraten jedoch in den Verdacht, nicht immer den geltenden Vorschriften entsprochen zu haben. Der Tod Sennas begünstigt den deutschen Meister und bahnt ihm den Weg zum Erfolg.

1995 - In Brasilien beginnt die Saison unter demselben Stern. Schumacher bestätigt sich als bester Rennfahrer, aber am Ende des Rennens wird sein Wagen wegen technischer Unregelmäßigkeiten disqualifiziert.

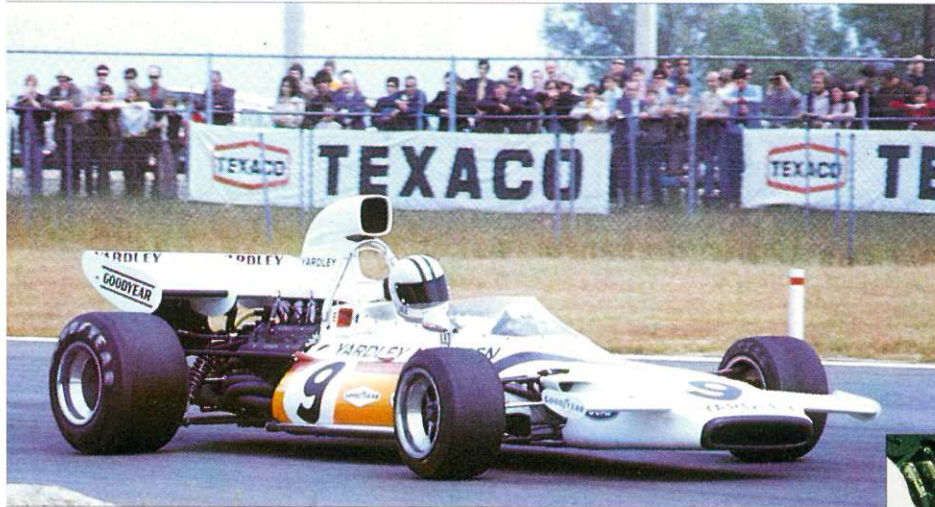
1991 - Das Unglück bricht über Alessandro Nannini herein, der auf dem Höhepunkt seiner Karriere in einem dramatischen Flugunfall schwere Verletzungen erleidet. Während einiger Grand Prix Rennen wird seine Stelle von dem Brasilianer Roberto Moreno übernommen, der vom Grand Prix von Italien an durch den aufsteigenden Star Michael Schumacher abgelöst wird.

1992 - Dem jungen deutschen Piloten reichen wenige Rennen, um seine ganze Klasse zu zeigen und sich die Sporen als erster Fahrer des Benetton-Teams zu erwerben. Auf der sehr anspruchsvollen Rennstrecke von Spa Francorchamps in Belgien, wo er 12 Monate zuvor seine Feuertaufe erlebt hatte, erringt der Deutsche seinen ersten Sieg. Zum Jahresende nimmt das Team von Flavio Briatore in der Weltrangliste der Konstrukteure den



Gegenüber 1994 haben sich sowohl die Zusammensetzung des Teams als auch die Motorbestückung der Wagen verändert: an der Seite von Schumacher finden wir den schnellen Johnny Herbert und die Wagen sind mit dem Renault Motor V10 ausgerüstet.

## TEAM McLAREN



**G**egen Mitte der sechziger Jahre tritt das Phänomen der Piloten-Konstrukteure auf. Als Erster setzt sich Jack Brabham in Szene, gefolgt von dem Neuseeländer Bruce McLaren. Nach der Konstruktion einer Serie von Wagen mit verdeckten Rädern, baut McLaren 1966 den ersten Einsitzer für Formel 1.

1966 - Der erste Grand Prix Rennwagen von McLaren des Typs M2/B startet beim Grand Prix von Montecarlo. Er wird von einem 8-Zylinder Ford Motor, mit 4,2 Litern reduziert auf knapp 1 Liter, angetrieben, um den vorgeschriebenen Regeln zu entsprechen.

1968 - Um die ersten Rennerfolge des Teams zu verzeichnen, muß man das Jahr 1968 abwarten. Die McLaren-Rennwagen, die inzwischen in den Farben gelb-orange lackiert werden, gewinnen den Grand Prix von Belgien mit dem Piloten-Konstrukteur und die Rennen von Italien und Kanada mit dem weiten Fahrer Denis Hulme.

1969 - Auch McLaren, wie andere angelsächsische Mannschaften, experimentiert mit dem Vierradantrieb auf dem Modell M9/A, doch mit derart schlechten Ergebnissen, daß man den Wagen schon vor Saisonende aus den Rennen nimmt.

1970 kommt Bruce McLaren während einer privaten Probefahrt im Rahmen einer Testserie eines Zweisitzers für die Serie Can-Am tragischerweise ums Leben. Sein Platz in der Mannschaft wird von Teddy Mayer, rechte Hand McLaren's seit der Mannschaftsgründung selbst übernommen.

1971/72 - Mit Teddy Mayer an der Spitze des Teams und Denis Hulme in der Rolle des ersten Fahrers präsentiert sich das McLaren-Team zwei Saisons nach dem Tode seines Gründers; Es legt eine Reihe ehrenhafter Plätze und erringt einen Erfolg im Grand Prix von Südafrika.

1973 - Erst 1973 mit dem Einsatz des Modells M23 erringt man bedeutende Platzierungen. Dieser von Gordon Coppuck entworfene Einsitzer präsentiert eine ganz neuartig gestaltete Abhängung und folgt erneut der aerodynamischen Formgebung der in der nordamerikanischen Indy-Serie eingetragenen Rennwagen.

1974 wird das Projekt M23 weiter entwickelt und einem so erfahrenen Piloten des Kalibers Emerson Fittipaldi anvertraut. Er sichert sich McLaren den ersten Weltmeistertitel seit 1958. Eine weitere Charakteristik der Saison 1974 ist die Übernahme durch den großzügigen Sponsoren Marlboro, der

die Kosmetikfirma Yardley ablöst.

1975 - Das Ferrari-Team, das 1974 den Titel an Emerson Fittipaldi hatte abtreten müssen, gewinnt die Revanche in diesem Jahr und verweist den brasilianischen Meister auf den zweiten Platz der Weltrangliste.

1976 beschränkt sich der Kampf um den Meistertitel erneut auf die Gegenüberstellung zwischen Ferrari und McLaren. Es scheint als hätte das Team aus Maranello den Sieg in der Tasche; doch wird durch das Ausscheiden Niki Laudas, verursacht durch den tragischen Unfall mit schweren Brandverletzungen am Nürburgring, dem Engländer James Hunt der Weg zum Weltmeistertitel geebnet.

1977 stellt McLaren das neue Modell M26 vor, dessen Fahrgestell aus "Honeycomb"-Platten hergestellt wird. 1979/80 - Die Eigenschaften des "Wing-Car" sind nicht für McLaren geeignet, so daß die sonst erstklassige Mannschaft auf die Mittelklasse abrutscht. Darunter leiden vor allem die Fahrer, die sich gezwungen sehen, eine zweitrangige Rolle zu spielen.

Der einzige, der sich aus dieser Situation der Anonymität rettet, ist der Anfänger Alain Prost. Der vielversprechende französische Fahrer kommt gleich mit seinem Start in den Formel 1 Rennen zu Punkten.

1981 begünstigt der gemeinsame Sponsor Marlboro einen Zusammenschluß des untergehenden McLaren-Teams mit dem Projekt Four, einer Formel 2 Gesellschaft, geführt vom ehemaligen Mechaniker Ron Dennis. Das Projekt des neuen Einsitzers wird John Barnard, einem in Formel 1 Kreisen fast unbekanntem Techniker, anvertraut, der einen revolutionären Wagen entwirft, der mit einem neuartigen Fahrgestell aus Kohlenstoff-Fasern gebaut werden soll.

1982 läßt sich der Altweltmeister Niki Lauda durch die aerodynamischen und fahrgestell-technischen Qualitäten des





Modells MP4/1 zur Rückkehr zu den Rennen überzeugen. In der Saison 1982 erringen die weiß-roten Rennwagen vier Siege (zwei durch den Österreicher und ebenso viele durch John Watson).

1984 bricht das Phänomen McLaren aus. Das Team von Ron Dennis unterzeichnet ein Abkommen mit Porsche und kann dank der vom 6 Zylinder Turbomotor made in Germany erbrachten Leistungen 12 von 16 kalendermäßig festgesetzten Rennen erfolgreich für sich verbuchen. Bei Saisonende führt Niki Lauda mit nur einem halben Punkt gegenüber seinem Teamkameraden Alain Prost die Weltrangliste an.

1985/86 - Die Glücksgöttin Fortuna, die zuvor Alain Prost die kalte Schulter gezeitigt hatte, begünstigt den französischen Piloten, der zwei aufeinander folgende Weltmeistertitel gewinnt. 1988 - Nach Aufgabe des 6 Zylinder TAG-Motors von Porsche geht McLaren zum V/6-Motor von Honda über, dem kompaktesten und leistungsfähigsten Motor der Branche. Die Verbindung Honda-Motor und McLaren-Fahrgestell erlaubt dem Team von Ron Dennis, buchstäblich die gesamte Saison 1988 zu dominieren. Dem Fahrerpaar Senna-Prost gelingt es, 15 von 16 Rennen zu gewinnen und somit alle anderen Teams

auf ihre Plätze zu verweisen. Ayrton Senna feiert gleichzeitig seinen ersten Weltmeistertitel. 1989 - Die im McLaren-Team ausgebrochenen Konflikte zwischen Ayrton Senna und Alain Prost arten in offene Rivalität aus. Der Kampf zwischen den beiden Piloten von Ron Dennis geht während der gesamten Saison hindurch weiter und endet in Suzuka eklatant, als sich die beiden rot-weißen Einsitzer ineinander verkeilen und ausscheiden. Für Prost bedeutet das die Eroberung des dritten Weltmeistertitels, für Senna hingegen eine unerträgliche Ungerechtigkeit.

1990 geht das Duell zwischen Senna und Prost weiter, aber an verschiedenen Fronten. Senna bleibt unumstrittener Spitzenfahrer bei McLaren, während Prost zu Ferrari überwechselt. Im darauffolgenden Jahr wird die Vergabe des Weltmeistertitels erneut durch eine Karambolage auf der selben Rennstrecke entschieden. Senna gewinnt den Meistertitel, den er im Vorjahr knapp verfehlt hatte.

1991 gewinnt Ayrton Senna, der beste Fahrer der letzten Generation und vielleicht aller Zeiten, seinen dritten Weltmeistertitel in der Karriere am Steuer seines McLaren-Honda MP4/6 Wagens, als er um Haaresbreite den ersten Williams-Fahrer, den Briten Nigel Mansell, schlägt.

1992 kündigt Honda in Monza seinen Rückzug von den Formel 1 Rennen an und beendet somit eine 1988 mit McLaren begonnene Gemeinschaft.

1993 gewinnt Ayrton Senna den Meistertitel nicht, bestreitet aber wahrscheinlich die beste Saison seiner glanzvollen Laufbahn. Obgleich sein Wagen technisch dem der Williams-Renault unterlegen ist, besteigt er dennoch fünfmal die höchste Stufe des Siegerpodestes.



1994 - Nach dem Wechsel Sennas zu Williams bestreitet McLaren die Saison 1994 mit einem völlig neuen Team. Die Fahrer sind Hakkinen und Brundle, die Wagen sind mit Motoren von Peugeot ausgestattet.

1995 - Die Zusammenarbeit mit dem französischen Hause ist von kurzer Dauer. Nach nur 12 monatiger gemeinsamer Arbeit zwischen Peugeot und McLaren trennt man sich nach gegenseitiger Absprache in gutem Einvernehmen. Die Wagen bekommen den 10 Zylinder Motor von Mercedes. Der Fahrer Nigel Mansell stößt zum Team.



von Niki Lauda auf dem Nürburgring.  
1976 übernimmt Frank Williams die Wagen des Teams von Hesketh und bindet sich an den kanadischen Milliardär Walter Wolf; doch die Saison endet mit einem Reinfall.  
1977 - Nach Auflösung der Bindung Wolf-Hesketh kann das Williams-Team die Grand Prix Rennen zu Saisonbeginn nicht bestreiten und kann sich erst bei fortgeschrittener Weltmeisterschaft mit einem wenig wettbewerbsfähigen March-Wagen präsentieren, der dem Belgier Patrick Neve anvertraut wird. Das einzige hervorstechende Merkmal ist das Erscheinen des Namens eines arabischen Sponsors auf dem hinteren

Wagenflügel.  
1978 - Dank der Petrol-Dollars von Saudia (der Luftfahrtlinie Saudi Arabiens) kann Frank Williams mit einem neuen Team zur Formel 1 zurückkehren. Sie besteht aus dem Australier Alan Jones, einem abgehärteten und entschlossenen Fahrer, und dem Konstrukteur Patrick Head. Das Williams-Team sammelt sofort 11 Weltmeisterschaftspunkte und landet somit auf Platz 9 der Weltrangliste der Konstrukteure.  
1979 - Der pragmatische Patrick Head läßt sich von Lotus 79 inspirieren, dem Einsitzer, der im Vorjahr dominiert hatte, und realisiert einen wettbewerbsfähigen Wagen, der es dem Team

**A**uf der Autorennbahn von Brands Hatch startet 1972 zum ersten Mal während des Grand Prix von England der erste Williams-Einsitzer der Formel 1 Klasse. Zu Ehren des Hauptsponsors wird der Wagen auf den Namen Politoys getauft. Das erste verheerende Rennen endet mit dem Ausscheiden des Fahrers Henry Pescarolo.  
1973/74 - Auf der Suche nach neuen Werbegemeinschaften, bindet sich das Team von Frank Williams an den italienischen Konstrukteur der Grand Tourismus Iso-Rivolta und erzielt mit dem Fahrer Arturo Merzario die ersten Weltmeisterschaftspunkte.  
1975 erringt der Neumeister Europas der Formel 2 Jacques Laffite mit einem veraltetem Wagen einen glänzenden 2. Platz hinter dem Brabham von Carlos Reutemann und vor dem Ferrari



erlaubt, um den Weltmeistertitel zu kämpfen. Auf der schnellen Rennstrecke von Silverstone erringt Clay Regazzoni den ersten Sieg in einem Grand Prix.  
1980 - Allein innerhalb dreier Saisons steigt die Mannschaft von der Anfängerposition zum Weltklassenbesten auf und gewinnt mit Alan Jones und dem Modell FW/07 die ersten zwei Weltmeistertitel ihrer Laufbahn.  
1981 könnte sich die Geschichte mit Carlos Reutemann wiederholen, jedoch zerschlägt sich diese Hoffnung durch eine schlechte Teamführung, die bis zuletzt Alan Jones bevorzugt. Diese Querelen begünstigen die Rivalen des Williams-Teams. Nelson Piquet gewinnt während des letzten Rennens mit geringem Vorsprung vor dem argentinischen Ass.  
1982 wird Keke Rosberg durch das über das Ferrari-Team und seine beiden Fahrer hereinbrechende Unglück begünstigt. Der als Villeneuve der Armen angesehene Rennfahrer sichert sich den Titel, obgleich er nur einen einzigen Saisonsieg davonträgt (G.P. der Schweiz).  
1983/84 ersetzen die Honda-Turbomotoren mit dem überfütterten Antrieb die zuverlässigen aber leistungsschwachen



rennen im Grand Prix von Japan macht er Ayrton Senna den Welttitel streitig.

1992 hat Williams keine Rivalen. Der Einsatz der aktiven Aufhängung macht die FW14/8 - Wagen praktisch unschlagbar und gestattet Nigel Mansell, einen sieben Jahre lang verfolgten Sieg zu erringen.

1993 - Ein siegreiches Team sollte nicht verändert werden? Weit gefehlt! Williams engagiert den dreifachen Weltmeister Alain Prost, zwingt Nigel Mansell in die USA auszuwandern und setzt einen guten Kameraden vom Kaliber Damon Hills als 2. Fahrer ein. Am Jahresende erringt der französische Pilot zum wiederholten Male den Weltmeistertitel für das anglo-französische Team.

V/8 Ford-Cosworth-Motoren und bringen dem japanischen Team den ersten Sieg.

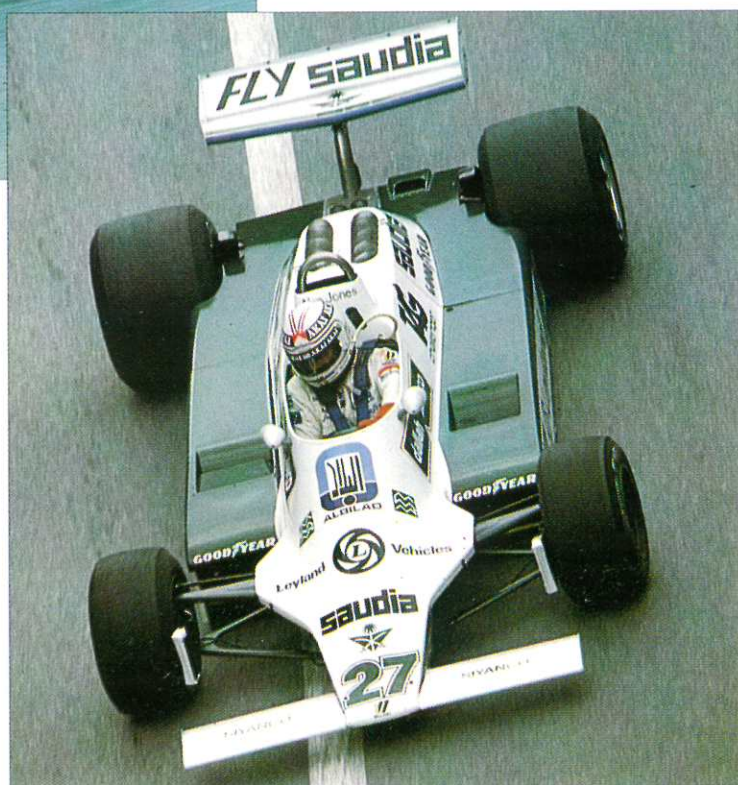
1985 - Der Doppelname Williams-Honda ist die große Überraschung der Saison 1985. Nigel Mansell und Keke Rosberg erringen vier Grand Prix Siege und verschaffen dem anglo-japanischen Team einen guten dritten Platz in der Weltrangliste. 1986 entgeht auf Grund der schlechten Mannschaftsführung dem Williams-Team erneut der Weltmeistertitel. Am Vorabend des letzten Rennens hat das Paar Mansell-Piquet den Titel so gut wie in der Tasche, aber sie nutzen ihre Gelegenheit nicht und verschenken buchstäblich den Weltmeistertitel an den darauf lauenden Alain Prost. Das Saisonergebnis wird durch den Unfall, der Frank Williams in einen Rollstuhl zwingt, überschattet.

1987 ist die Überlegenheit des Gespannes Williams-Honda dominant und verschafft dem Team trotz der internen Konflikte zwischen den beiden Rennkameraden am Ende der Saison den ersehnten dritten Weltmeistertitel. Doch kommt es leider auch zur unerwarteten Trennung von Honda, die es vorzieht, die Wagen von Ron Dennis mit ihren Motoren auszustatten.

1988 wird das Weltmeisterteam dadurch gezwungen, auf die von John Judd gebauten wenig wettbewerbsfähigen und

anfälligen 8 Zylinder-Motoren auszuweichen. 1989/90 - Es handelt sich eindeutig um eine Übergangssituation, die im Jahre 1989 endet und ihre Lösung findet, indem Williams einen dreijährigen Arbeitsvertrag mit Renault unterzeichnet.

1991 - Nach zwei Lehrjahren beginnt das Gespann Williams-Renault auf vollen Touren zu laufen. Nigel Mansell ist die zentrale Figur einer außergewöhnlich guten Saison 1991 und bis zum Entscheidungs-



1994 können Ayrton Senna und Frank Williams endlich ihren Traum verwirklichen: und zwar, zusammen die Rennen auszutragen und die Eroberung des Weltmeisterschaftstitels anzusteuern. Der Tod ereilt den brasilianischen Weltmeister auf der Rennbahn von Imola.

1995 - Wird es Damon Hill, dem Ersatzmann von Senna, gelingen, den ihm beim spannenden Saisonende 94 um Haaresbreite entgangenen Weltmeisterschaftstitel für sich zu verbuchen? Die Vorzeichen zu Saisonbeginn scheinen günstig zu sein. Nach dem unglücklichen Ausscheiden beim Grand Prix von Brasilien kann Hill in Argentinien den zehnten Sieg seiner Laufbahn feiern, den ersten im Jahr 1995.



erste Sieg. Der Erfolg trägt die Unterschrift von Jacques Laffite und wird in einem hart umkämpften Grand Prix von Schweden errungen, in dessen erster Phase der revolutionäre Lotus 78 von Mario Andretti dominiert.

1978 können auch Ligier und ihr kräftiger 12 Zylinder Matra-Motor nichts gegen die Übermacht der "Wing-Cars" (Einsitzer mit Bodeneffekt) ausrichten, die von Colin Chapman für Mario Andretti und Ronnie Peterson auf die Rennbahnen gebracht werden. Die Saison schließt mit einer Bilanz von nur 19 Punkten,

ein Ergebnis mit dem sich der Patron Guy nicht zufrieden gibt, zumal er mit ganz anderen Erwartungen angetreten ist.

1979 - Das in der Saison 1978 erzielte Resultat zeigt eindeutig die Grenzen der Ligier. Wenn die französische Mannschaft eine führende Rolle bei den Formel 1 Rennen spielen will, muß sie einen neuen Wagen mit Bodeneffekt herausbringen und dem erfahrenen Laffite einen zweiten Piloten zur Seite stellen. Gesagt, getan. Zu Beginn der Weltmeisterschaft 1979 präsentiert sich die Mannschaft aus Frankreich mit einem neuen Wagen-Modell, dem JS/11, und mit einem kampftüchtigen Pilotenpaar, Depailler und Laffite. Der Erstauftritt dieses neuen Rennteams ist überwältigend: Ligier erringt die ersten beiden Grand Prix Siege der Saison und der Weltmeistertitel scheint schon greifbar. Bei dieser Rechnung wurde Ferrari nicht berücksichtigt, die in Monza dem Ganzen einen Schlußpunkt setzt, als sie mit Scheckter den Pilotentitel und dem Modell 412T/4 den Markentitel gewinnt. 1980 verläßt Patrick Depailler nach nur einer Saison Ligier und wechselt über zur Alfa Romeo. Er wird durch Didier Pironi ersetzt. Wie bereits 1979 geschehen, kämpfen die "Blauwagen"

**G**uy Ligier, ein mittelmäßiger Rennfahrer der sechziger und siebziger Jahre und tüchtiger Unternehmer, krönt seinen Lebens Traum: er ruft ein Formel 1 - Team ins Leben. Das neue Team, 1976 gegründet, hat eine ausgesprochen französische Prägung; sein Spitzenfahrer ist der ehemalige Europameister der Formel 2 Jacques Laffite, der Wagenkonstrukteur Gérard Ducarouge; montiert wird ein 12 Zylinder Motor in "V" - Stellung der Firma Matra.

Französisch ist natürlich auch der Sponsor dieses neugegründeten Teams; an den Wagenflanken des Einsitzers prankt die Aufschrift GITANES auf blau-hellblauem Grund, die typische Farbe aller französischen Einsitzer.

Am meisten überrascht an dem JS/5 die enorm große Luftzufuhröffnung am Motor, die den Fahrersturzhelm überragt und den ersten Ligier-Rennwagen kennzeichnet. Ab dem Grand Prix von Spanien wird dies durch den Rennsportverband verboten und somit Ligier dazu gezwungen, die Aerodynamik des außerordentlichen Wagens zu ruinieren. Aber abgesehen von der Luftzufuhr, endet die Eröffnungssaison der Rennen mit einer mehr als positiven Bilanz für die "blaue Mannschaft"; denn Jacques Laffite heimst 29 Punkte ein und steht in Pole-Position beim Grand Prix von Italien.

1977 - Nach nur einem Jahr Lehrzeit kommt auch für Ligier der



auch dieses Mal wieder für die Weltmeisterschaft, doch der chronische Mangel an Zuverlässigkeit der Wagen verringert die Siegermöglichkeiten ihrer Piloten, die nur bei zwei Rennen den ersten Platz belegen.

1981 wechseln die Wagen von Guy Ligier die Farbe; dem "Franzosenblau" wird das Ultramarinblau von Talbot, die ab 1982 somit ihren Eintritt in die Welt der Grand Prix Rennen macht, hinzugefügt. Mit einem geeigneten Budget und zuverlässigen Fahrern wie Laffite und Javier könnte die französische Mannschaft endlich den Meistertitel anstreben, muß sich aber für das dritte aufeinander folgende Jahr mit nur zwei Teilerfolgen begnügen.

1982 begehen die Franzosen den gleichen Fehler wie schon Colin Chapman 1979, da sie ihren Wagen zu kompliziert

gestalten. Doch wie es bereits mit Lotus 1980 passiert war, enthüllen sich die langen "Miniröcke" des Ligier JS/17 als ein eindeutiges Fiasko, das die Erfolgserwartungen von Laffite und Cheever zunichte macht.

1983 veranlassen die Abschaffung der "Miniröcke" und die Rückkehr zum Flachboden die Ligier dazu, aerodynamisch-technische Alternativen zu experimentieren. Man versucht den Weg des pfeilförmigen Dessins und der hydro-pneumatischen Aufhängungen. Dies hat aber verheerende Auswirkungen, die durch das Fehlen eines zwangsgespeisten Motors noch verstärkt wird.

1984/85 - Die Resultate der letzten beiden Saisons zwingen Guy Ligier zu einer tiefgründigen Überlegung: wenn das französische Team erneut eine führende Rolle bei den Formel 1 Rennen spielen will, muß sie unbedingt über einen geeigneten Turbomotor und eine entsprechende technische Struktur verfügen. Dank der Fürsprache des Staatspräsidenten Mitterrand gelingt es dem Teamführer, sich 1984 die leistungsfähigen V/6-Motore von Renault (dem staatlichen Automobilunternehmen) zu beschaffen und die Unterstützung des französischen Nationallotos zu erhalten. Dennoch kann es seinen Wettbewerbsstandard nicht verbessern.

1988 - Nach dem Verlust der Renault-Motoren versucht die Ligier erneut den Weg der technischen Experimente, um aus dem Tunnel der Wettbewerbslosigkeit zu gelangen. Dieses Mal geriet die Unterbringung des Antriebes in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Die französischen Konstrukteure verlagern ihn in eine Mittelposition zwischen dem Führersitz und dem Treibstofftank, um den Schwerpunkt des Wagens tiefer zu legen. Eine interessante Alternative, die sich aber als erneutes Fiasko herausstellt.

1991/94 - Nach ein paar Jahren mit Fordmotoren, bestreitet Ligier erneut die Rennen mit Renault-Motoren. Die Y/10 - Motoren von Regle, die Serienerfolge auf den Einsitzern von Frank Williams ermöglichen, vermögen aber nicht, das Geschick der Ligier-Mannschaft zu ändern. Zu Beginn der Saison 1994



riskiert das berühmte, von Guy Ligier 1976 gegründete Team, von der Bildfläche zu verschwinden.

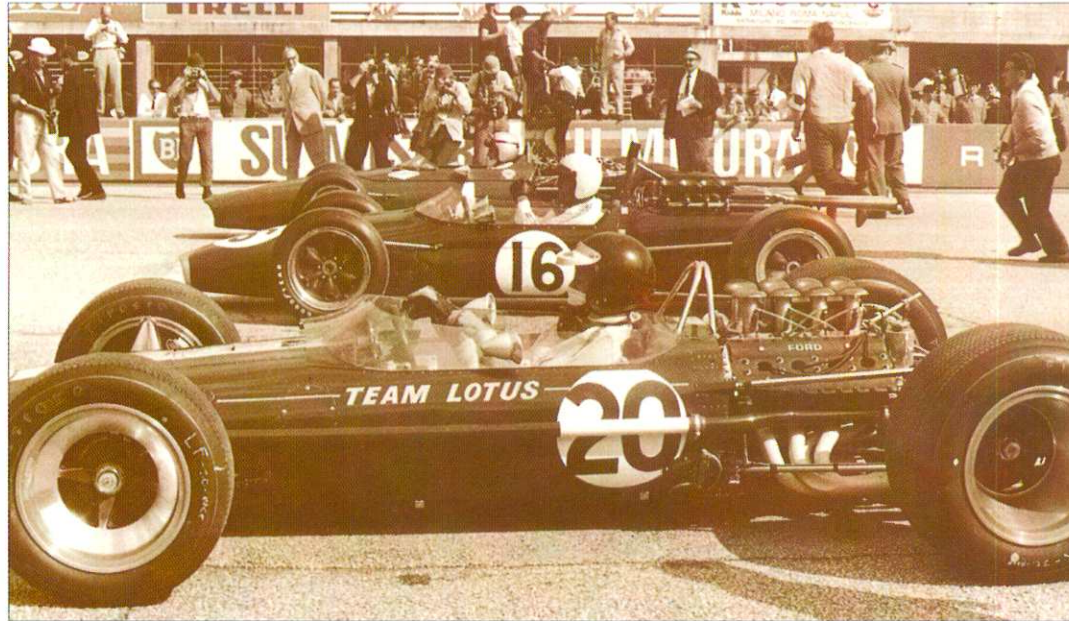
Zu ihrer Rettung tauchen einige Interessengemeinschaften auf, angelockt durch das Prestige und durch die Werbeverträge, die die Sponsoren mit dem Team für die Jahre 1994-1995 unterzeichnet hatten. Schließlich setzt sich im Kampf um die Kontrolle der Ligier Flavio Briatore, der Teamführer von Benetton, durch, der zum Saisonende den Übergang des V/10 Renault zur englischen Mannschaft befürwortet und die Ankunft der Multifraktionsmotoren von Honda-Mugen bei Ligier erreicht. Nun ist alles Notwendige getan, um eine Rückkehr zu einer führenden Rolle bei den Weltmeisterschaftsrennen gewährleisten zu können.

Die Saison 1995 beginnt ohne einen großen Rennstar: die Lotus. Von Colin Chapman am Ende der fünfziger Jahre gegründet, war das britische Team viele Jahre in dem großen Geschwindigkeits-Zirkus jenseits des Ärmelkanals die Alternative zu Ferrari. Ein Anhaltspunkt für diese Kategorie, eine der nobelsten Mannschaften mit Wappen in der gesamten Weltmeisterschafts-Geschichte überhaupt. Aber weder Wappen noch Titel genühten, um die berühmte Marke vor dem Bankrott zu retten; die erbarmungslose Welt der modernen Formel 1 Rennen gewährt nur denjenigen Teams Raum, die ein solides Wirtschaftsbudget und die erforderlichen technischen Strukturen aufweisen können. Alles Elemente, die der Lotus leider seit dem Tod ihres Gründers im Jahre 1982 fehlen.

1958 startet Graham Hill zum ersten Mal mit einem Lotus-Rennwagen in einem Grand Prix. Es handelt sich um einen Wagen der Formel 2, der entsprechend für Formel 1 Rennen als Einsitzer umgerüstet wurde.

1960/61 verzeichnen die Wagen von Colin Chapman mit so berühmten Piloten wie Stirling Moss und Graham Hill am Steuer die ersten bedeutsamen Siege und werden Spitzenreiter der Weltmeisterschaften in der Formel 1.

Colin Chapman ist sowohl ein ausgezeichnete Techniker, als auch ein wachsamer Talentaufspürer, der oft seine Einsitzer



technischen Anweisungen hin einen kompakten 8 Zylinder realisiert.

1968 könnte Jim Clark sich spielend den dritten Weltmeistertitel seiner Karriere holen, kommt aber in Hockenheim bei einem Formel 2 Rennen tragischerweise ums Leben. Lotus verliert dennoch die Weltmeisterschaft nicht und gewinnt den Titel mit Graham Hill.

1970 - Nach der Revolution durch den Trägermotor ist 1970 das Jahr der Aerodynamik und der keilförmigen Linie. Der neue Lotus 72 dominiert die Saison und bringt dem Team den Weltmeistertitel, obwohl der Spitzenfahrer bei den Probefahrten

in Monza auf tragische Art zu Tode kommt.

1972 ersetzt Colin Chapman den tödlich verunglückten Jochen Rindt durch den vielversprechenden Emerson Fittipaldi. Nach einmal zwei Lehrjahren in der Formel 1 gelingt dem Brasilianer der große Durchbruch. Er wird zum ersten Mal in seiner Laufbahn Weltmeister.

1973 - Zwei Hähne im Hühnerstall können nicht gleichzeitig bestehen, so wenig wie zwei Spitzenfahrer in einem Topteam. Dies geht auf Kosten der Lotus, die 1973 auf den Titel verzichten muß, weil zwischen dem amtierenden Weltmeister Fittipaldi und dem schnellen Ronnie Peterson der offene Konflikt

ganz jungen Hoffnungsträgern des britischen Automobilismus, wie beispielsweise dem vielversprechenden Jim Clark, anvertraut.

1963 - Der schottische Fahrer wird dem von Chapman in ihn gesetzten Vertrauen gerecht und erobert den ersten Weltmeistersieg seiner Laufbahn. In der Saison 1963 wird das Modell "33", der erste Formel 1 - Einsitzer mit einem sogenannten Ganzrumpf-Fahrgestell, abgeschaut vom Flugzeugbau, erstmals eingesetzt.

1965 wiederholt Jim Clark den 1963 errungenen Erfolg und bestätigt sich als ein Talent von unumstrittenem Wert; einer der größten Rennfahrer aller Zeiten.

1966 wird das Lotus-Team unvorbereitet mit der plötzlichen Änderung der technischen Vorschriften, die das Hubraumlimit von 1.500 auf 3.000 Kubikzentimeter erhöhen, konfrontiert. Colin Chapman verläßt sich auf die komplizierten 16 Zylinder Motoren der B.R.M., die sich aber als zu anfällig und platzraubend erweisen.

1967 ändert der geniale Techniker und Leiter der Lotus aufs Neue das technische Panorama der Formel 1 um und baut das Modell "49", in welchem der Motor eine Trägerfunktion ausübt.

Um diesen neuen Wagen zu verwirklichen, macht er sich die Zusammenarbeit der Firma Cosworth zu Nutzen, die auf seine



ausgebrochen ist.

1977 - Nach einigen glanzlosen Jahren kehrt Colin Chapman als führende Figur mit Mario Andretti und dem Modell "78", einem revolutionären Einsitzer, der in der Formel 1 die Ausnützung des sogenannten Bodeneffektes einführt, zurück.

1978 - Der 1977 von Mario Andretti knapp verfehlt Meistertitel wird, dank der zweifellos guten Fähigkeiten des italo-amerikanischen Rennfahrers und der technischen Eigenschaften des "79", einer veränderten und verbesserten Version des ersten "Wing-Car" oder Flügelwagens, im darauffolgenden Jahr errungen.

1979 könnte die britische Mannschaft bedenkenlos ihre technische Überlegenheit bestätigen, wenn der Teamchef nicht hätte übertreiben wollen, indem er einen wunderschönen, jedoch leider wenig wettbewerbsfähigen Lotus 79 auf die Rennbahn bringt.

1981 überrascht Chapman erneut die Welt der Geschwindigkeit durch einen mit einem Doppelfahrgestell ausgerüsteten Einsitzer. Dieser wird jedoch vom Automobilsportverband verboten.

1982 - Nach einer nicht erfolglosen Saison, die durch den Sieg des Fahrers Elio De Angelis in Österreich und die Lieferung der Renault-Turbomotoren gekennzeichnet ist, wird die Lotus von einem schrecklichen Trauerfall getroffen. Im Dezember 1982 stirbt unter nicht geklärten Umständen ihr Begründer Colin Chapman.

1983 tritt Peter Warr das Erbe Chapmans an, doch erweckt das britische Team den Eindruck, in einer tiefen Krise zu stecken.

gegen die Übermacht McLarens ausrichten, und bei Saisonende verliert das Lotus-Team auch die Lieferung der V/6-Turbo Motoren von Honda.

1989/90 geht der langsame, aber unerbittliche Niedergang von Lotus weiter. Man wechselt von den Judd-Motoren zu Lamborghini, ohne jedoch bemerkenswerte Verbesserungen zu erzielen. Zum Jahresende 1990 zieht sich auch der Sponsor Camel zurück.

1991/93 wird die berühmte Marke von Peter Collins übernommen, der verzweifelt versucht, Lotus vor dem Schiffbruch zu retten, was ihm für eine gewisse Zeit zu gelingen scheint.

1994 kann Collins sogar die



Mugen-Honda überzeugen, seine Wagen zu motorisieren. Doch das chronische Fehlen eines Sponsors, verbunden mit einer unzureichenden technischen Ausrüstung des Einsitzers von 94, zwingt das berühmte Team zur Aufgabe.

1995 erscheint das Zeichen der Lotus wieder auf den Flanken der Pacific. Aber es handelt sich lediglich um eine einfache Werbekombination, die nichts mit dem früheren Team Colin Chapmans zu tun hat. Das Kapitel Lotus ist ein für allemal abgeschlossen, und die Formel 1 sieht sich plötzlich um vieles ärmer...

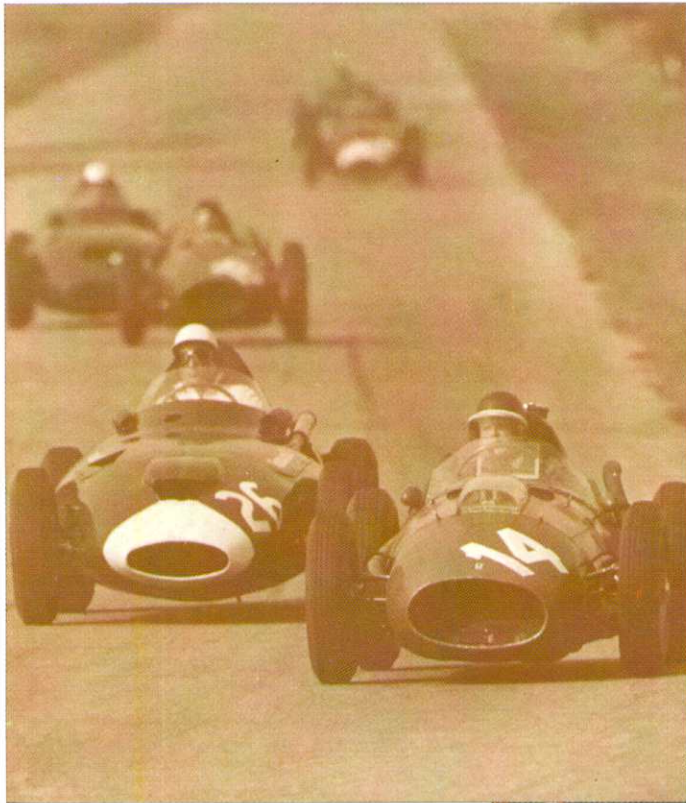


1985 Nach zwei schweren Jahren geht es dank der Ankunft des fast unbekanntenen Neulings Ayrton Senna mit dem Team bergauf. Das brasilianische As erzielt den ersten Sieg seiner Laufbahn beim Grand Prix in Portugal, und bringt so die Lotus-Mannschaft erneut in vordere Positionen.

1987 experimentiert Gérard Ducarouge, Konstrukteur des Teams, mit den sogenannten Aktivaufliegungen. Dank dieser Neuheit gewinnt Ayrton Senna zwei Grand Prix, kann aber den Weltmeistertitel nicht erringen und beschließt zum Jahresende den Wechsel von Lotus zu McLaren.

1988 - Die Stelle von Ayrton Senna wird von Nelson Piquet übernommen. Doch auch der dreifache Weltmeister kann nichts





1958 reicht Mike Hawthorn ein einziger Sieg beim Grand Prix von Frankreich, um sich gegen Stirling Moss mit nur einem Punkt Vorsprung zu behaupten und den Weltmeistertitel zu erringen.

1961 bekennt sich Ferrari zum Heckmotor und dominiert die Weltmeisterschaft mit Phil Mill und dem Modell 156, angetrieben durch den neuen 6 Zylinder 1,5 Liter - Motor in V-Position.

1964 gelingt John Surlees ein denkwürdiger Durchbruch, als er auch die F.1 - Weltmeisterschaft nach den auf Motorrädern erzielten Meisterschaftssiegen gewinnt.

1966 treten die neuen technischen Vorschriften in Kraft, die den Hubraum der Motoren von 1.500 auf 3.000 Kubikzentimeter vergrößern.

John Surlees bricht seine Zusammenarbeit mit Maranello abrupt ab, und die "Roten" kehren in Monza durch Ludovico Scarfiotti zum Erfolg zurück.

1970 bringt die Beteiligung von Fiat an dem Ferrari-Aktienpaket den "Rotwagen" sowie deren neuen "Boxer"- Motor neuen Auftrieb.

Der Belgier Jackie Ickx und der Schweizer Clay Regazzoni sind die neuen Spitzenfahrer in der Welt der Höchstgeschwindigkeiten. 1971 setzt Ferrari große Hoffnung auf die Technik des neu entwickelten Modells 312 B/2; die Erfolgserwartungen der Maranello-Piloten werden jedoch durch die revolutionären Horizontal-Aufhängungen gebremst.

1974 - Der Ausgang der Weltmeisterschaft wird buchstäblich im letzten Rennen entschieden. In Watkins Glen hat Emerson Fittipaldi leichtes Spiel. Der Ferrari 312 B/2 ist jedoch moralischer Sieger der Weltmeisterschaft.

1975 - Nach elf Jahren Abwesenheit kehrt der Weltmeistertitel dank Niki Lauda, dem "Computer"-Piloten, nach Maranello zurück.

1976 dominiert das Fahrerpaar Lauda-Regazzoni mit dem Modell 312 T/2 den ersten Teil der Saison und könnte ohne Bedenken das Resultat des Vorjahres wiederholen, würde der österreichische Fahrer bei dem in Deutschland ausgetragenen

Von Ferrari und der Formel 1 zu sprechen, ist fast das Gleiche: die Mannschaft von Maranello ist das einzige Team, das alle Weltmeisterschaftsläufe bestreitet und die meisten Titel, Siege und Pole-Position Plätze errungen hat. Aber damit nicht genug; Ferrari ist ferner das einzige bei der Weltmeisterschaft eingetragene Team, das die Wagen in Eigenregie konstruiert. Im Gegensatz zu den Engländern entwickelt das Team aus Modena die Fahrgestelle, die Motoren, die Aufhängungen, die Gangschaltungen und einfach alles, was für den Bau eines Grand Prix Wagens notwendig ist.

Diese Firmenphilosophie, die häufig die Pilotenträume der "Rotwagen" bremst, hat zweifelsohne dazu beigetragen, den Mythos des Hauses in Maranello bei Modena in der Sportwelt aufrecht zu erhalten.

1950 debütiert das Maranello-Team in der Weltmeisterschaft beim Grand Prix von Montecarlo. Ascari qualifiziert sich überraschend auf dem zweiten Platz. Bei Saisonende belegt er Platz vier der Weltrangliste.

1951 kommt es in England zum ersten Sieg für die roten Ferraris; er trägt die Unterschrift von Froilan Gonzales. Der Argentinier erreicht das Ziel auf der Piste von Silverstone kurz vor seinem Landsmann Manuel Fangio, dem Spitzenfahrer von Alfa Romeo. 1952/53 ändern sich bei der Formel 1 die Regeln. Beim Start für die Grand Prix Rennen werden die F.2 - Wagen zugelassen. Diese Änderung ist von Vorteil für Ferrari, die in den Jahren 1952-1953 unbestritten mit dem Modell 500/F2, gesteuert von Alberto Ascari, dominiert.

1956 erringt Ferrari den dritten Weltmeistertitel durch Fangio mit dem ihm vom Turiner Haus geschenkten Lancia D/50. Nach dem Tod Alberto Ascaris in Monza beschließt der Erbe Vincenzo Lancia, die Formel 1 aufzugeben.



Grand Prix nicht in einen dramatischen Unfall verwickelt. Um den Attacken von James Hunt zu entgehen, beschließt der Weltmeister seine vorzeitige Rückkehr zum Grand Prix von Italien. Es reicht leider nicht aus, um sich an der Spitze der Weltklasse zu behaupten.

1977 gelingt es Lauda, sich glänzend von der im Vorjahr erlebten Unglückswelle zu erholen und sich als Weltmeister zu bestätigen. Am Jahresende trennt er sich ganz überraschend von Ferrari und wechselt zu Brabham-Alfa Romeo von Bernie Ecclestone. 1978 wird der von Niki Lauda freigemachte Platz bei Ferrari von dem stürmischen Gilles Villeneuve, dem "Flieger", eingenommen. Am Ende der Saison holt er sich auf der Stadttrennbahn von Montreal den ersten Sieg seiner Karriere.

1979 ist der 312 T/4 mit Sicherheit nicht der beste Einsitzer der Kategorie, doch kann er aufgrund seiner großen Zuverlässigkeit Ferrari gewährleisten, die Meisterschaft 1979 zu dominieren. Jody Scheckter und Gilles Villeneuve plazieren sich auf den

ersten beiden Plätzen und sichern damit Ferrari den Weltmeistertitel der Konstrukteure.

1981 kann der von Ferrari gebaute Turbo bei seinem ersten Einsatz in der Formel 1 zwei nennenswerte Erfolge auf den für die zwangsgespeisten Motoren als problemhaft bekannten Rennstrecken von Montecarlo und Jarama verzeichnen. Dies verdankt man vor allem dem "seiltänzerischen" Villeneuve, der mit seinen persönlichen Fähigkeiten die Unzulänglichkeiten des Wagen ausgleicht.

1982 könnte das große Jahr für die "Roten" werden, doch wird die Mannschaft aus Maranello vom Pech und Unglück verfolgt, als Gilles Villeneuve tödlich verunglückt und Didier Pironi zum Rücktritt gezwungen wird. Zum Jahresende wird ihnen der Meistertitel für die Konstrukteure zugesprochen, ein magerer Trost für die, die eigentlich die Meisterschaft hätten beherrschen können.

1983 behaupten sich die roten Ferraris an der Spitze der Konstrukteurweltklasse, doch ist gegen Piquet und seinen Brabham-BMW kein Piloten-Meistertitel zu gewinnen.

1985 führt Michele Alboreto bis zum Grand Prix von Österreich die Rangliste der Piloten an, bevor er von Alain Prost uneinholbar auf Distanz gewiesen wird. Für Ferrari erneut der Titelverlust. 1987 kommt John Barnard, der englische Magier von McLaren, der die technischen Geschicke des Teams aus Modena emporheben sollte, nach Maranello; zum Saisonende gewinnt Gerhard Berger die beiden Grand Prix Rennen von Japan und Australien.

1988 stirbt in einem menschenleeren Modena am Vorabend des 15. August der Begründer Enzo Ferrari. Einen Monat nach seinem Tod dominieren seine Einsitzer auf der Rennstrecke von Monza den Gran Premio d'Italia.

1989 hat in Brasilien der 640, das "langersehnte Geschöpf" von John Barnard, seinen siegreichen ersten Einsatz. Es handelt sich dabei um einen revolutionären Einsitzer mit halbautomatischer Gangschaltung.

1990 stößt Alain Prost, "der Professor", zu Ferrari. Nach zehn Jahren der Abwesenheit hätte das Team von Maranello die Möglichkeit, den Piloten- und Konstrukteur-Titel wieder nach Italien zu bringen. Aber der dreifache französische Weltmeister beweist, daß er nicht dieselbe Hartnäckigkeit und Entschlußkraft seines Rivalen Ayrton Senna besitzt. Der Brasilianer von McLaren bietet ihm die Stirn, obgleich er einen technisch unterlegenen

Wagen steuert. Im zweiten aufeinander folgenden Jahr entscheidet sich der Ausgang der Weltmeisterschaft beim Grand Prix von Japan dadurch, daß sich die Wagen der beiden Piloten erneut berühren und der Titel dem brasilianischen Spitzenpiloten zugesprochen wird.

1991 - Der bittere Ausgang der Weltmeisterschaft von 1990 wirkt sich auf das Ferrari-Team negativ aus. Am Tage nach dem Grand Prix von Montecarlo wird der Sportdirektor Cesare Fiorio entlassen. In Australien trifft es Alain Prost.

1992 - Um den technischen Rückstand der "Roten" gegenüber der Konkurrenz aufzuholen, entwerfen die Techniker von Maranello einen Einsitzer mit



Doppelboden. Das Modell F/92A stellt sich als einzigartiges Fiasko heraus. Der Präsident Luca Montezemolo hätte sein Amt nicht unter schlechteren Umständen antreten können.

1993 - Um die Situation zu verbessern, wird John Barnard zurückgerufen, der in England eine technologisch neue Ära einleitet. Aber von einer Erfolgswende kann nicht die Rede sein...

1994 - Nach zwei Arbeitsjahren stellt Barnard endlich das vor, was als Waffe für die Wiedereroberung ihrer Position gedacht war. Das von Gestellproblemen und unglücklicher Aerodynamik geplagte Modell 412T erfüllt die Erwartungen nicht. In Deutschland gelingt es Berger jedoch, nach mehr als 1.400 Tagen Abwesenheit die höchste Stufe des Podestes zu besteigen.

1995 - Wird es das Jahr des Wiederblühens, der Rückkehr zu den Erfolgen sein? Das ist, was sich Millionen von Ferrari-Anhängern wünschen. Um einem Titel nachzujagen, der seit dem fernen Jahr 1979 Maranello versagt bleibt, werden von Ferrari die beiden Spitzenfahrer Jean Alesi und Gerhard Berger eingestellt.





ALL SPORTS - Monatszeitschrift  
Nr. 5 vom 10 Mai 1995  
Herausgeber: P M C Publishing GmbH  
Via del Lavoro, 18  
I - 21012 Cassano Magnago (Va)  
Genehmigung Nr. 16/94 vom 14/10/94  
Amtsgericht zu Busto Arsizio  
Verantwortlicher Direktor:  
Roberto PAVARANI  
Photos:  
ACTUALFOTO (Bologna)  
P. D'ALESSIO (AUTOIMAGE)  
Graphik:  
EAST & WEST (Torino)  
Gedruckt in Italien:  
LA TIPOTECNICA  
San Vittore Olona (Mi) ITALY