

Warum der Islam zu Europa gehört



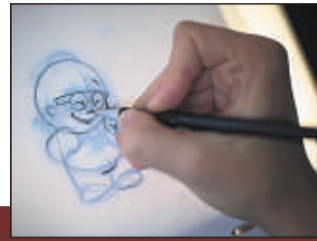
Seite 56

Wo das französische Schlaraffenland zu finden ist

Seite 57

Wie die Mainzelmänner laufen lernen

Seite 59



Was hinter Yoga und Meditation steckt

Seite 61



Schnittig: Graham Hill mit seinem Lotus im Jahr 1969.

Foto: imago

Tempo und Emotionen

Heiße Reifen: Die Formel 1 in den 60er Jahren

Von Timo Lechner

Sie ist die Königsklasse des Automobilsports: die Formel 1. Unter den Fans des heißen Reifens genießen die Großen Preise, die Boliden und die Fahrer Kultstatus. Das war schon in den 60er Jahren so.

Das Jahr 1960 hatte denselben strahlenden Sieger wie das Jahr 1959: Der Australier Jack Brabham fuhr mit seinem Cooper-Climax an die Spitze. 1961 folgte der erste Rennskandal des Jahrzehnts: Die Briten blieben dem Grand Prix in Monza fern, weil sie Angst vor den Steilkurven der Strecke

hatten. So konnte der Amerikaner Phil Hill mit seinem Ferrari 156 voll durchstarten und wurde als erster Amerikaner Weltmeister – was ihn auf dem Siegetreppchen zu Tränen rührte.

Die Sicherheitsstandards waren damals freilich weitaus geringer. Daher mussten gleich zu Beginn der Dekade auch Todesfälle beklagt werden. Chris Bristow starb im belgischen Spa nach einem Crash. Ein Vogel, der bei voller Geschwindigkeit gegen seinen Kopf flog, brachte Alan Stacey den Tod. Erst acht Jahre später wurden daraus Konsequenzen gezogen und Vollvisier-Helme eingesetzt.

Technisch tat sich einiges in diesen Jahren: Ab 1962 wurden 8-Zylinder-Motoren gebaut, und statt Flugzeugbenzin floss wieder gewöhnlicher Kraftstoff durch die Leitungen. Der dickste Fisch im Formel-1-Becken war schon damals die Scuderia Ferrari. Der Tipo 156 hatte 190 PS unter der Haube. Bis zum Ende des Jahres 1965 erhöhte sich die Leistung der Fahrzeuge auf bis zu 220 PS.

„Schumi der 60er“

Der deutsche Wolfgang Graf Berghe von Trips war der „Schumi der 60er“. Leider verunglückte der in Köln geborene smarte Rennstar im September 1961 in Monza tödlich. Er schleuderte mit seinem Ferrari in die Drahtabspernung vor der Tribüne. Es folgte eine Explosion, bei der 15 Zuschauer getötet und 60 weitere verletzt wurden. Der Fahrer wurde aus seinem Wagen geschleudert und war sofort tot.

Viel glimpflicher verlief folgende Anekdote: Der Holländer Carel Godin de Beaufort ließ eine 8-Millimeter-Kamera auf seinen Porsche montieren. Das Provisorium brach mitten im Rennen – und die späteren Rennstallgründer Graham Hill und Bruce McLaren schlitterten über die Trümmer direkt ins Grün. Wie durch ein Wunder wurde niemand verletzt.

Ab 1968 schienen die Autos abzuheben. Der sehr experimentierfreudi-



Unfall: Stirling Moss im Jahr 1962.

Foto: dpa



Held der 60er: Wolfgang Graf Berghe von Trips war damals ein Star wie heute „Schumi“. Fotos: DPA (2), Imago

ge englische Lotus-Konstrukteur Colin Chapman erfand aerodynamische Flügel für Bug und Heck. Diese sahen zwar eher aus wie auf langen Stangen montierte Servierbretter. Die Kräfte, die der Fahrtwind mit sich brachte, sollten durch sie jedoch optimal genutzt werden.

Ob das wirklich zum Sieg verhalf, ist heute zwar reichlich umstritten. Immerhin wurde Graham Hill in jener Saison zum zweiten Mal mit seinem Lotus Champion. 1969 waren die Flügel aber schon wieder verpönt: Auf der Piste von Barcelona verursachten gebrochene Flügel zwei schwere Unfälle – die Flügel wurden verboten. Auch ohne diese Accessoires siegte Jackie Stewart auf seinem Matra-Ford

1969. Dann kam noch eine neue Note mit auf die Piste: Jetzt klebte plötzlich Werbung von Sponsoren auf den Boliden. Den Lotus von Graham Hill zierte das Rot/Weiß der Zigarettenmarke Gold Leaf.

DIE SIEGER

| | |
|------|------------------------------|
| 1960 | Jack Brabham (Cooper-Climax) |
| 1961 | Phil Hill (Ferrari) |
| 1962 | Graham Hill (BRM) |
| 1963 | Jim Clark (Lotus-Climax) |
| 1964 | John Surtees (Ferrari) |
| 1965 | Jim Clark (Lotus-Climax) |
| 1966 | Jack Brabham (Brabham-Repco) |
| 1967 | Dennis Hulme (Brabham-Repco) |
| 1968 | Graham Hill (Lotus-Ford) |
| 1969 | Jackie Stewart (Matra-Ford) |