

# Denn sie wussten, was sie tun

In den 60er-Jahren stieß die Formel 1 in neue Dimensionen vor. Die Rennwagen waren leicht, stark und schnell – und so brandgefährlich, dass viele Fahrer tödlich verunglückten. Wir erinnern uns an die wilden Lenker dieser Ära.

Die Mimik ist ernst, der Blick konzentriert. Wochenende für Wochenende wird die Vernunft von der Leidenschaft besiegt. Die Formel 1-Autos sind in den Sechzigern filigran konstruiert. Der Drehzahlmesser dient als Orientierung. Als Instrument der Datenaufzeichnung genügt die Stoppuhr. Die Fahrer schalten mit der Hand, sie hören die Geräusche, wenn die Gänge einrasten. Bei Vollast über eine Renndistanz gehen Motoren in Rauch auf, Getriebe streiken, Radaufhängungen brechen. Am Streckenrand warten keine Auslaufzonen und schützende Crash-Barrieren, sondern Bäume und gerne auch schlampig montierte Leitplanken. Es ist das Jahrzehnt der Tragödien. Jahr für Jahr opfern zwei oder drei Top-Fahrer für ihren Sport ihr Leben.

Was für ein Unterschied zum Motorsport von heute: Die Gesichter sind unter bunten Vollvisierhelmen verborgen, die Fahrer tauchen tief in die Cockpits ab. Weltmeister Lewis Hamilton zeigt den allergrößten Respekt für die Fahrer von damals. In Monza probierte er vor nicht allzu langer Zeit die alten Silberpfeile der Fünfziger aus und führte in der »auto motor und sport« ein Gespräch mit Veteran Stirling Moss. Hamilton zu Moss: »Die Rennfahrer der Vergangenheit waren echte Supermänner. Du hast das getan, was ich heute tue, aber in einer Zeit, in der eine falsche Entscheidung Dein Leben kosten konnte. Dein Herz musste immer im Grenzbereich schlagen. Diesen Angstfaktor haben wir heute nicht mehr.« Moss zu Hamilton: »Wenn du ein Rennen fährst, denkst du nicht daran, dass du einen Unfall haben könntest. Du hast das Selbstvertrauen, dass du die Nummer eins bist und dass du keinen Fehler machst. Nur technische Defekte liegen nicht in deiner Hand. Das ist das Schicksal, das du akzeptierst.«

## Text

Michael Petersen

## Fotos

Getty Images

## Wolfgang Graf Berghe von Trips

Die Formel 1-Weltmeisterschaft gibt es seit 1950. Sie wird zunächst von Italienern, Engländern, Australiern und dem großartigen argentinischen Fahrer Juan Manuel Fangio dominiert. 1961 schiebt sich ein deutscher Lebemann in die Spitze. Wolfgang Graf Berghe von Trips gewinnt in Holland als erster Deutscher einen Grand Prix. Der Diplomlandwirt, der 1928 geboren wurde, verzaubert die Frauen und beherrscht die Rennwagen – und fährt so ziemlich alles, was zunächst zwei und später vier Räder hat. Der »Motor-Revue« sagte er: »Es ist nicht der Rausch der Geschwindigkeit, der uns glücklich macht, sondern die Tatsache, dass wir mit ihr fertig werden.« Er weiß um die Gefahren. Zwischen 1959 sind gleich fünf seiner Ferrari-Teamkollegen verunglückt. Darunter auch sein Mentor und Freund Graf de Portago. Der sagte einmal: »Rennfahrer sind glücklicher als andere Menschen, weil sie das Leben durch die Nähe des Todes stärker spüren.« 1957 kommt der Spanier bei der Mille Miglia ums Leben. Ein Reifen des Ferrari platzt, der Wagen überschlägt sich und rast in die Menge. Außer ihm und dem Beifahrer kommen auch noch neun Zuschauer ums Leben.

Zum Ende der Saison 1961 hat Graf Trips den Titel im Visier. Vor dem Großen Preis von Italien in Monza im September fehlt ihm noch ein Punkt zur Weltmeisterschaft. Trips ist Trainingsschnellster, hat aber einen schlechten Start. In Runde zwei kommt es auf der Anfahrt zur Parabolica zur Katastrophe: Trips' Ferrari berührt im Zweikampf den Lotus von Jim Clark und schießt über eine Böschung. 15 Zuschauer sterben. Trips wird aus dem Auto geschleudert und bricht sich das Genick, die anderen Wagen fahren durch das Trümmerchaos, Phil Hill gewinnt das Rennen und ist Weltmeister. Erst viele Jahre später wird ein Deutscher Weltmeister. Er heißt Michael Schumacher.

→



© Ullstein Bild via Getty Images

Mit jedem Wagen im Grenzbereich – Wolfgang Graf Berghe von Trips fährt 1956 auf der Avus einen Porsche 550 Spyder. Kurz bevor der Graf erster deutscher Formel 1-Weltmeister wird, verunglückt von Trips 1961 mit einem Ferrari 156 in Monza tödlich.



## Jack Brabham

Jack Brabham prägte die Formel 1 schon vor Trips. Der Australier, 1926 geboren, ist nicht nur schnell, sondern versteht auch etwas von Technik. Gemeinsam mit John Cooper tüftelt er an einer Revolution im Rennwagenbau. Der Motor wandert von der Front hinter den Fahrer. Dieses Mittelmotorkonzept lässt die Frontmotor-Fraktion um Ferrari alt aussehen. Trotz weniger PS. Brabham wird mit dem leichten und wendigen Cooper-Climax 1959 und 1960 Formel 1-Weltmeister, wenig später gründet er einen eigenen Rennstall. 1966 gelingt es ihm als erstem und bisher einzigem Fahrer, mit einem eigenen Wagen Formel 1-Weltmeister zu werden, 1970 ist er mit 44 Jahren der härteste Gegner von Jochen Rindt. Die Rennen in Monte Carlo und Brands Hatch verliert er in der letzten Kurve, einmal setzt er den Brabham-Ford in die Mauer, das andere Mal geht ihm der Sprit aus. Nach einigen Unfällen tritt er zum Ende der Saison ab. »Dabei habe ich mich für die Rennerei noch lange nicht zu alt gefühlt«, sagt er später.

→

Die Revolution im Rennwagenbau zeichnet sich schon 1958 ab. Beim Großen Preis von Monaco jagt Jack Brabham (16) mit dem wendigen Cooper-Climax mit Mittelmotor den Frontmotor-Ferrari von Peter Collins (36). In der WM 1958 setzt sich Mike Hawthorn im Ferrari noch knapp durch, 1959 und 1960 dominiert Brabham mit dem kleinen Cooper die Saison. Danach schwenken alle Teams auf das Mittelmotorkonzept um.



© TABAGO/AF/Getty Images

## Stirling Moss

Stirling Moss sitzt fast an jedem Wochenende im Rennwagen. Im Sommer in Europa, im Winter bei der Tasman-Serie in Australien und Neuseeland. Moss: »Ich bin Rennfahrer geworden, weil ich ein Buch über Prinz Bira gelesen hatte. Ich war damals so um die 15 Jahre alt. Er war ein echter Herrenfahrer, der sich den Rennsport leisten konnte. Ich dachte mir: Was für ein wunderbares Leben! Du kannst schnelle Autos fahren und zigeunerst dabei um die Welt.« Der »Spiegel« schreibt 1962 über ihn: »Stirling Moss, von Frauen verfolgt, von Fans gefeiert«. Er wird vier Mal Vize-Weltmeister. Champion wird er nie. Von 66 Grand Prix gewinnt er 16, dazu Sportwagen-Rennen wie die Mille Miglia und die Targa Florio auf Mercedes. Am Ostermontag 1962 in Goodwood fährt Moss bei einem nationalen Formel 1-Rennen mit dem Lotus nach Getriebe-problemen die schnellste Rennrunde. Wenig später schleudert er in einen Erdwall. Er glaubt, dass irgendetwas am Wagen gebrochen ist. »Ich war einen Monat bewusstlos. Ich konnte mich an nichts erinnern, als ich aufwachte«, sagt er später. Nach neun Monaten sitzt er wieder in einem Rennwagen. Und beendet seine Karriere. »Meine Reflexe waren nicht mehr die alten.« Heute ist Moss der älteste lebende Grand Prix-Sieger.

Im Glück des Sieges sind Stirling Moss die Strapazen kaum anzusehen – gerade hat der Brite mit dem Mercedes 300 SLR die Mille Miglia 1955 gewonnen. Es ist die schnellste aller Zeiten: Moss/Jenkinson legen die tausend Meilen in 10:07:48 Stunden zurück.

## Jim Clark

Jim Clark ist das größte Rennfahrertalent der Sechziger. Zwei Mal, 1963 und 1965, wird der Schotte (Jahrgang 1936) Weltmeister. Nur die Unzuverlässigkeit seines Lotus verhindert die Titel 1962 und 1964. Von 72 Grand Prix-Rennen beendet er 25 als Sieger. Der introvertierte Farmerssohn gewinnt auch, wenn er nicht im schnellsten Auto sitzt. Wie alle Spitzenfahrer startet er in allen möglichen Klassen bis hinunter zu den Tourenwagen. Das Fahrgenie gewinnt sogar die 500 Meilen von Indianapolis. Während eines unbedeutenden Formel 2-Rennens in Hockenheim kommt sein Lotus am 7. April 1968 – Ursache ist vermutlich ein Reifenschaden – auf der langen Waldgeraden von der Fahrbahn ab und zerschellt zwischen den Bäumen. Clark ist sofort tot. Eine Botschaft an alle: Wenn es den Besten erwischt, kann es jeden treffen.

→



© Gianni Ferrari/Cover/Getty Images



© Nigel Snowdon/Grand Prix Photo/Getty Images

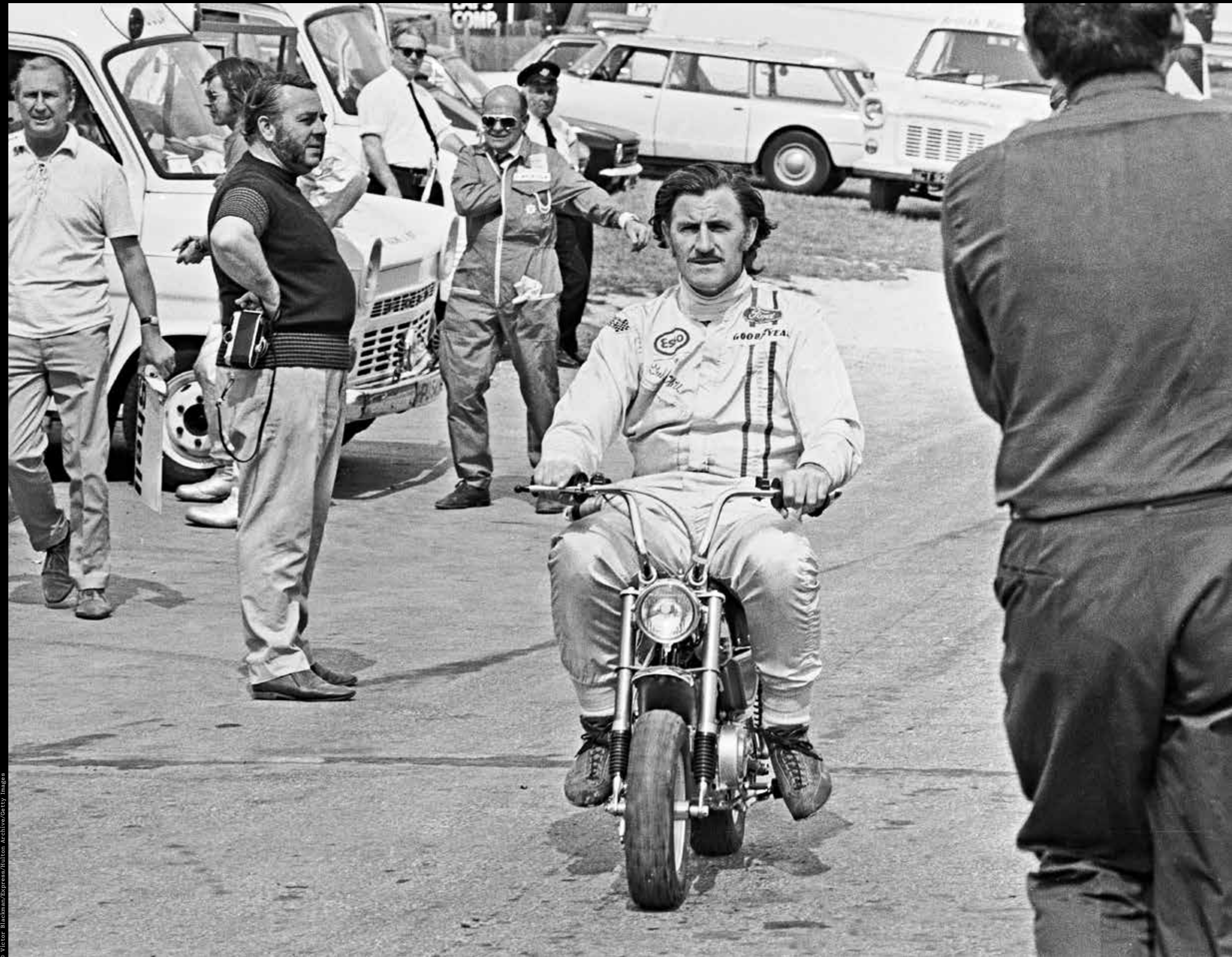
Foto oben: Jim Clark und der Lotus 48, mit dem er im April 1968 in Hockenheim verunglückt. Foto unten: 1962 tauscht sich Clark kurz vor dem Start in Aintree mit seinem Rennfahrerkollegen Masten Gregory aus.

## Graham Hill

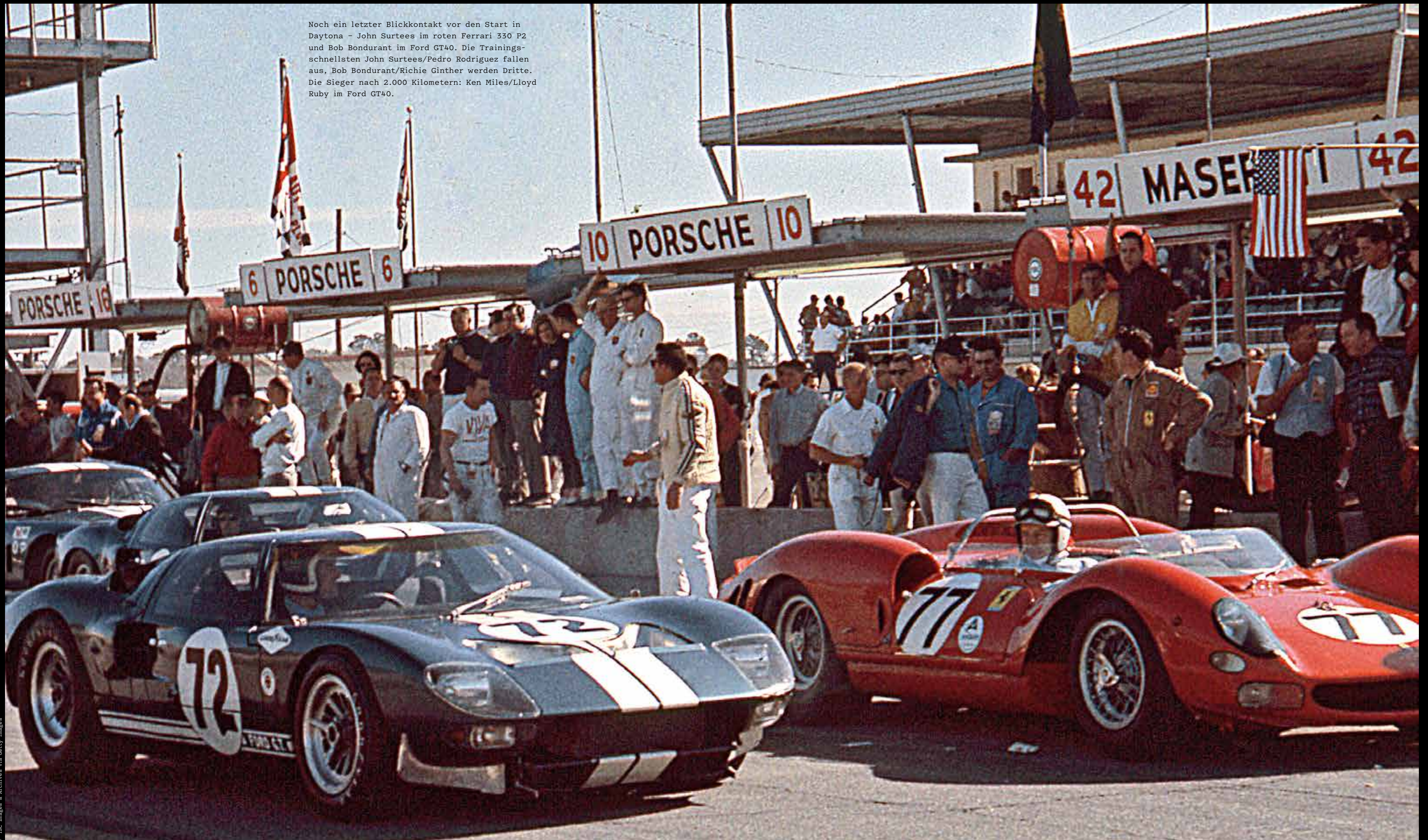
Graham Hill ist der perfekte Botschafter des Sports. 1929 wird er geboren, seine Ausstrahlung reicht weit über die Formel 1 hinaus. Eloquent, stets stilvoll gekleidet und mit einem Moustache als Markenzeichen. Sein Sohn Damon Hill, Weltmeister 1996, sagte im ramp Interview: »Ich erinnere mich noch, wie ich mich zu Hause ins Bad schlich und ihm zuschaute, wie er seinen Moustache ganz akribisch schnitt, bis er perfekt war.« Genauso penibel kümmert er sich um seine Rennwagen. Er begann als Mechaniker, kann es aber auch als Weltmeister nicht lassen, am Auto zu schrauben. Nicht immer einfach für die anderen Mechaniker – und heute undenkbar. Damon Hill sagte auch: »Mein Vater übte einen wahnsinnig gefährlichen Job aus. Und das tat er mit einem Lächeln.« Der fünffache Sieger Graham Hill wird zwei Mal Weltmeister. 1962 im BRM. 1968 fährt er mit dem Lotus-Ford 49 zum Titel, mit dem Jim Clark das erste Rennen der Saison gewann. Hill ist bis heute der einzige Fahrer, der die »Triple Crown« ergatterte, die Formel 1-WM, die 500 Meilen von Indianapolis (1966) und die 24 Stunden von Le Mans (1972). Als er 1975 nach 176 Grand Prix als Fahrer abtritt, bleibt er Teamchef. Den Rennsport überlebt er, das Fliegen nicht: Am 29. November 1975 stürzt auf dem Rückflug von Testfahrten in Le Castellet nach London die vom ihm geflogene Piper Aztec bei widrigen Wetterbedingungen in einem Waldstück ab. Hill und fünf Teammitglieder sterben, darunter der talentierte Rennfahrer Tony Brise.

→

Der zweifache Weltmeister Graham Hill gehört in jedem Fahrerlager zu den viel beachteten Persönlichkeiten, auch 1972 beim Großen Preis von England in Brands Hatch. In jenem Jahr fährt der stets auf sein Äußeres bedachte Brite einen Brabham-Ford.



Noch ein letzter Blickkontakt vor den Start in Daytona - John Surtees im roten Ferrari 330 P2 und Bob Bondurant im Ford GT40. Die Trainings-schnellsten John Surtees/Pedro Rodriguez fallen aus, Bob Bondurant/Richie Ginther werden Dritte. Die Sieger nach 2.000 Kilometern: Ken Miles/Lloyd Ruby im Ford GT40.



## John Surtees

Ein ernster Blick zurück: John Surtees im Ferrari vor dem Start beim Großen Preis von Monaco 1964. Nach 15 Runden streikt sein Getriebe, Graham Hill siegt im BRM. Doch die Weltmeisterschaft gewinnt der siebenfache Motorrad-Champion Surtees in jenem Jahr.

John Surtees ist der erste und einzige Weltmeister auf zwei und vier Rädern. Auf einer MV Agusta feiert der Brite (Jahrgang 1934) zwischen 1956 und 1960 in zwei Klassen sieben WM-Titel. In der Formel 1 fährt er mit einem Ferrari im Jahr 1964 zur Weltmeisterschaft. Surtees: »Motorräder wie Autos sind beides Fahrmaschinen. Nur die Interpretation, sie zu fahren, ist eine andere.« 1966 verlässt er den italienischen Rennstall mitten in der Saison, weil er sich mit dem Teamchef überwirft. 1967 verpflichtet Honda den versierten Techniker Surtees als Entwicklungshelfer. Er gewinnt ein Rennen für Honda, dann ziehen sich die Japaner zurück, 1970 gründet er einen eigenen Formel 1-Rennstall, kann aber nicht mehr an die großen Erfolge anknüpfen. 1972 fährt der mitunter als eigenwillig und stur geltende Fahrer und Teamchef sein letztes von 111 Formel 1-Rennen. »Team Surtees« besteht bis 1978.



© Klemenski Collection/Getty Images

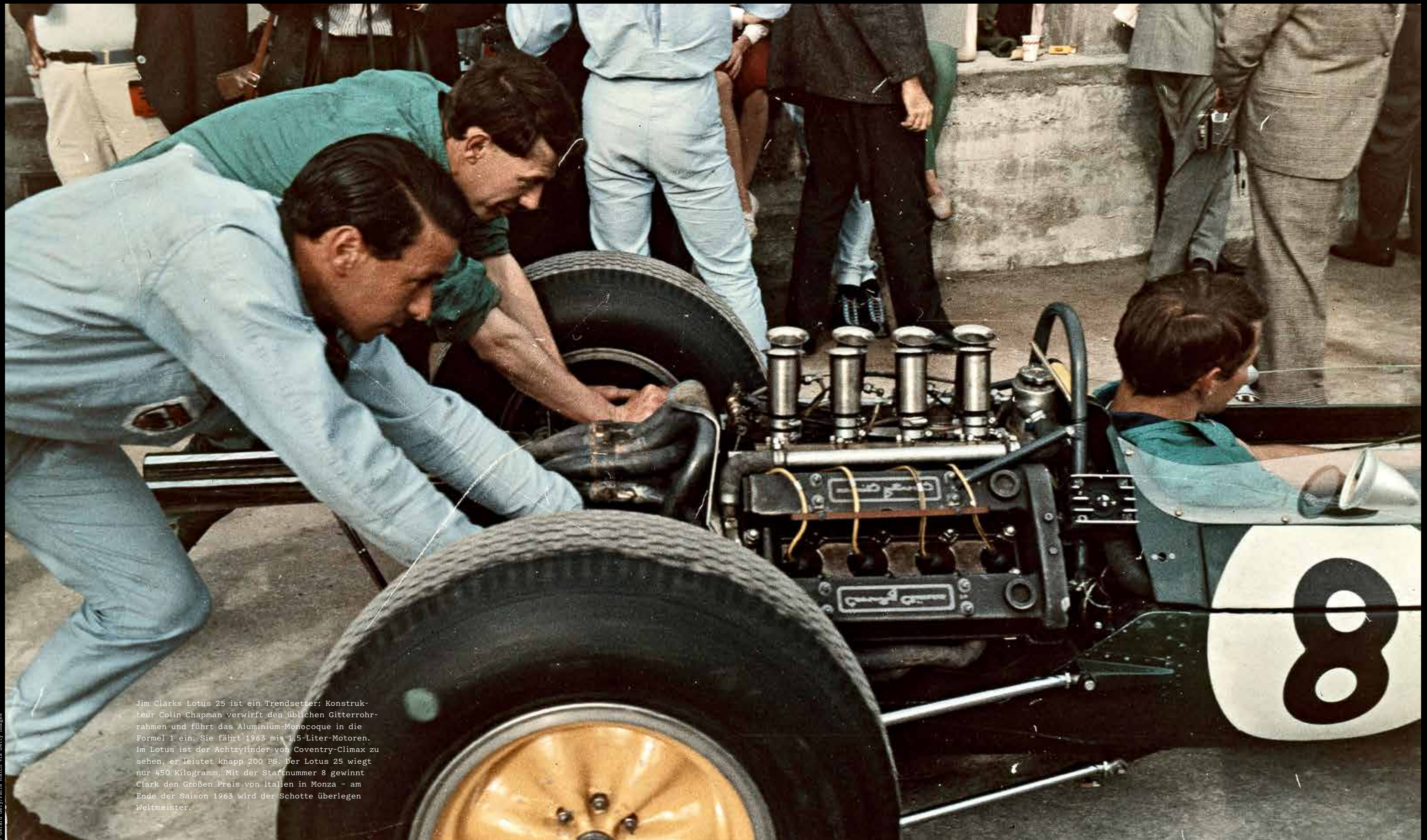
Bestens gelaunt lässt Dan Gurney nach seinem Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1967 den Champagner überschäumen. Sein Partner im Ford Mark IV, der vierfache Indy-Sieger A. J. Foyt, schaut staunend zu. Die beiden Amerikaner ahnen nicht, dass gerade eine Tradition begründet wird. Mit der Champagner-Dusche werden fast überall auf der Welt Erfolge gefeiert. Allerdings nicht in Indianapolis, dort gibt es Milch für den Sieger.

## Dan Gurney



© Central Press/Hulton Archive/Getty Images

Dem Amerikaner Dan Gurney ist es zu verdanken, dass es heute auf den Siebertreppen Champagner regnet. Nach seinem Sieg in Le Mans 1967 mit einem Ford Mark IV verspritzt Gurney, 1931 geboren, auf dem Siegerpodium ausgelassen Champagner. In der Formel 1 hat er vier Grand Prix gewonnen, 1962 in Rouen den einzigen für Porsche. Seinen letzten Sieg feiert er 1967 mit einer Eigenkonstruktion, dem Eagle-Weslake. Seine Autos gelten als die schönsten der späten Sechziger. Nach seiner aktiven Laufbahn prägt Gurney für Jahrzehnte als Teamchef und Vorbild den amerikanischen Motorsport. \



Jim Clarks Lotus 25 ist ein Trendsetter: Konstrukteur Colin Chapman verwirft den üblichen Gitterrohr-rahmen und führt das Aluminium-Monocoque in die Formel 1 ein. Sie fährt 1963 mit 1,5-Liter-Motoren. Im Lotus ist der Achtzylinder von Coventry-Climax zu sehen, er leistet knapp 200 PS. Der Lotus 25 wiegt nur 450 Kilogramm. Mit der Staffnummer 8 gewinnt Clark den Großen Preis von Italien in Monza - am Ende der Saison 1963 wird der Schotte überlegen Weltmeister.