DAS DEUTSCHE

PENTHOUSE

NR. 6/JUNI 1985 Y9050 E

INTERNATIONALES MAGAZIN FÜR MÄNNER

9 DM 9 sFr. 75 öS

SEX 2000
WIRD ES NOCH LIEBE GEBEN?

FASSBINDER:
KRIEG
DER ERBEN

STAR WARS
DIE LETZTE SCHLACHT

FORMEL 1
LAUDAS VERFOLGER

ERIKA PLUHAR
ÜBER MÄNNER UND DÄMONEN

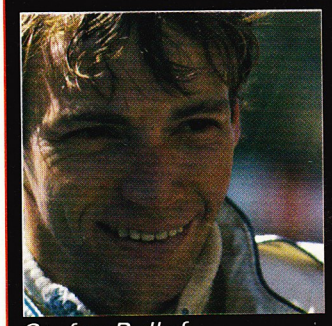
PSYCHOLOGIE:
LASST DEN WOLF RAUS, JUNGS!

FRANKREICH 33 FF HOLLAND 12 HFL ITALIEN 6.000 LIRE SPANIEN 600 Ptas

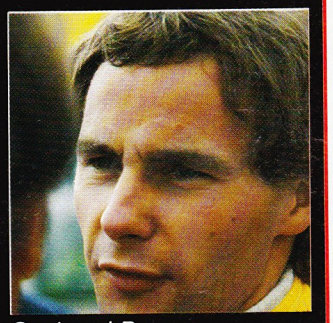
DIE NEUEN WILDEN

Sie sind wieder aus dem Stoff, aus dem die Helden sind, und heizen den Laschis der Grand-Prix-Gilde mächtig ein

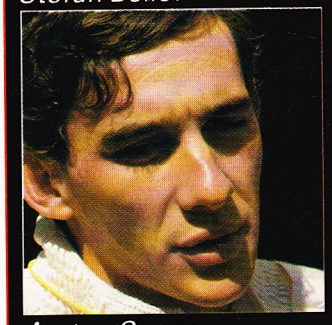
REPORT VON PETER LANZ



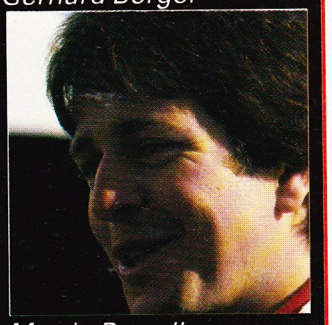
Stefan Bellof



Gerhard Berger



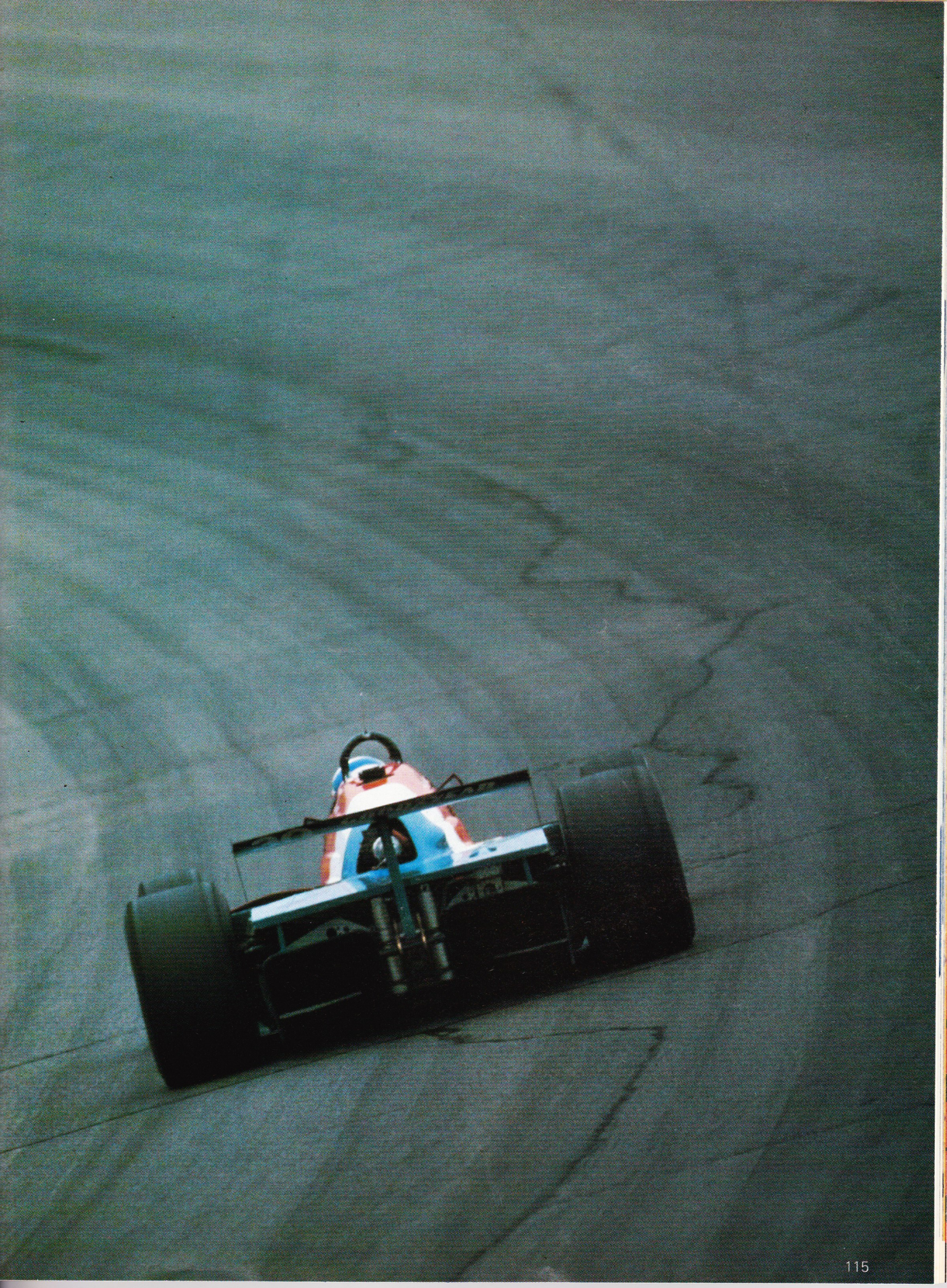
Ayrton Senna



Martin Brundle

Morgens um sechs kann ein trüber Tag ganz besonders beknackt aussehen; dann hängen die Wolken wie breite Schlammflocken am Himmel, die schönste Postkartenlandschaft ist öd, der Wind bläst messerscharf, und man könnte, zum Teufel, um diese Zeit tausend bessere Dinge tun, als sich in den BMW zu schwingen und von den Anhöhen Tirols runter ins Münchner Vorland zu brettern, weil man die BA 735 um 8.40 Uhr nach Heathrow erreichen will. Wenn einer trotz all dem Unbill diese Mühsal immer wieder auf sich nimmt, kann das ein paar logische Gründe haben. Sagen wir einmal, er kriegt dafür Geld oder in Very Old England wartet eine rosige, britische Sahneschnitte auf ihn. Dann ist das schon okay. Aber wenn er weder Geld bunkert noch eine Lady vernascht, wird die Sache happig. In dem Fall muß er a) total bescheuert oder b) ein junger Formel-1-Rennfahrer

FOTOS KELLER/KEY-COLOR



sein. Gerhard Berger ist einer aus der Handvoll hoffnungsträchtiger Youngster, die sich im vergangenen Jahr in die schnellste Automobilszene eingeschmuggelt haben und das ganze Frühjahr über in den Werkstätten in Bicester, Reading, Weybridge oder Norwich herumwuselten, um nur ja keine Chance zu versäumen. Dabeisein ist alles, die schmalen Sitzplätze in den Cockpits sind gesucht, und nur wer in den englischen Kaffs, in denen die Hochkaräter des Sports wie Lotus, Williams, McLaren, Brabham oder Arrows ihre Fabriken haben, herumhängt, hat möglicherweise die Gelegenheit, sich an einem der fragilen Geräte mit knapp 1000 PS und einer Beschleunigung, die einem die Kopfhaut vom Schädel zieht, zu versuchen.

Vertrag hin, Vertrag her, es gibt heute ungefähr 50 Leute, die imstande sind, einen Formel-1-Renner bravourös an den Grenzen zwischen dem Hier und Dort zu balancieren, aber da für sie nur knapp die Hälfte ordentlicher Boliden zur Verfügung steht, ist um diese Schalensitze ein Gedrängel wie morgens beim Bäcker um frische Semmeln.

Dazu kommt zurzeit noch etwas, das im Wald genauso natürliches Gesetz ist wie auf den Betonpisten der Grand-Prix-Rennstrecken: eine Art Schichtwechsel, die Natur fordert ihr Recht, der Platzhirsch wird müde, sein Rudel verzieht sich, und kernige, neue Jungs machen ordentlich Randale.

Senna, Bellof, Berger, Gartner, Brundle, die Neuen, sehen aus wie Bubis, die keinem Floh etwas zuleide tun können, aber im Auto werden sie höllisch böse und halten mit dem rechten Fuß ordentlich drauf. So alle fünf Jahre schälen sich aus den Junk-Food-Drivern mit ihren Heizölferraris ein paar begnadete Talente, die mit Vollpower den Szenen-Laschis der Grand-Prix-Gilde einheizen. Keiner kann sagen, *was* sie zum Weltmeister prädestiniert, aber vielleicht hat der liebe Gott die Schaltstelle im Kleinhirn, die *jene* von uns normalen Autofahrern unterscheidet, bei einem wie Ayrton Senna oder Gerhard Berger oder Stefan Bellof exakter ausgebildet als bei anderen. Es ist mehr als nur eine Sache von Instinkt und Sinnesschärfe, es ist ein neues Setzen von Prioritäten, die Vernunft wird verweigert, alles dem *einen* Ziel untergeordnet.

Nehmen wir nur das Beispiel Gerhard Berger. Er ist ein Meter vierundachtzig groß, 130 Pfund schwer und bewegt sich gewöhnlich wie einer, der eine starke Nacht hinter sich hat und dem es zwischen den Ohren dröhnt, sobald er sich zu rasch umdreht. Diese etwas ungelenke Art der Bewegung rührt von einem Genickbruch her, den sich Berger letzten Winter zugezogen hat. Die Wege des Schicksals sind unergründlich: Da trommelt einer zwei Jahre in der lausigen Formel 3 herum, übersteht Karambolagen en suite, fliegt beim Formel-1-Training in Estoril mit 240 Power von der Piste, ohne mit der Wimper zu zucken, und dann nimmt ihn ein Besoffener ein paar hundert Meter von seiner Wohnung in Kundl, Tirol, entfernt auf die Hörner und bugsiert ihn samt seinem BMW von der Fahrbahn, daß er im Looping zehn Meter tief in einen Bach fliegt, kopfvoran aus dem Autofenster bröselt und sich irgendwo zwischen Abflug und Landung das Genick am zweiten Halswirbel bricht, die Wirbelsäule durchschlägt, den Lendenwirbel anbricht, den Kopf aufschneidet und alle möglichen Körperteile prellt.

> Sie sehen aus wie Bubis, die keinem Floh etwas zuleide tun können, aber im Auto werden sie höllisch böse

Nur zwei Prozent der Unglücklichen, denen so etwas widerfährt, haben das Glück, die Verletzungen lebend zu überstehen. Tun sie es, liegen sie drei Monate lang im Streckbett und dann nochmals fünf im Gipskorsett. Gerhard Berger hat darauf gepfiffen und sich einer Operation unterzogen, die äußerst kompliziert ist: Da wird das Fleisch um den Kopf aufgeschnitten, ein Stück Knochen von der Hüfte in der Wirbelsäule eingesetzt und mit Stahlplatten vernagelt. Sodann müssen die Nervenenden im Gesicht akribisch zusammengefusselt werden, damit nicht einer mit dem Ohr wackelt, wenn er eigentlich die Nase rümpfen will.

Zehn Tage nach dem Unfall verließ Berger die Klinik, sechs Wochen nach dem Unfall ließ er sich in Bicester bereits wieder den Schalensitz für seinen Arrows backen und fräsen.

Ein anderer Youngster, Ayrton Senna, schlug sich den ganzen Winter über mit einer rätselhaften Gesichtslähmung herum, aber als es darum ging, den Lotus in Rio zu testen, stand er da wie eine Eins und hielt drauf, daß es nur so eine Freude war. Senna ist für Niki Lauda "das größte Talent, das ich zurzeit kenne". Er kommt aus dem Land, in dem Grand-Prix-Stars aus dem Boden sprießen, aus Brasilien: Fittipaldi, Piquet, Pace ... Er ist heute 24 Jahre alt, und zwischen 1981 und 1983 fuhr er 67 Autorennen und gewann davon 48. Daneben siegte er noch bei jeder Meisterschaft, bei der er überhaupt mitfuhr, Formel-Ford in England, Formel-Ford-2000-Europameisterschaft und britische Formel-3-Meisterschaft. Wenn man es einem der Youngster, die 1984 zum erstenmal in die Formel 1 rochen, zutraut, daß er 1985 ein paar Grand Prix gewinnen kann, dann ist das wohl Ayrton Senna, der eigentlich Ayrton da Silva heißt, aber, wie sein Landsmann Nelson Piquet, fürs Rennen den Mädchennamen der Mutter annahm.

Seine Eltern sind wohlhabend, sein Vater besitzt eine Fabrik, und Ayrton Sennas Hauptwohnsitz liegt immer noch im Haus der Eltern in São Paulo.

Ein grober Zeitplan für den Weg in die Formel 1 sieht so aus: Mit sechs Jahren fängt man an, im Garten der Eltern alte Autos herumzubugsieren, mit zwölf holt man sich mit dem Kart die ersten Lorbeeren, mit 18 fährt man Formel 3 oder wenigens Formel Ford. Ayrton Senna war seiner Zeit voraus: "Ich sage es ungern, weil's mir ohnedies keiner glaubt, aber ich fuhr schon mit vier Jahren Karts. Mein Vater hat eines für mich gebaut, mit einem 1-PS-Triebwerk." Mit 13 durfte er in Interlagos sein erstes Rennen fahren – und gewann natürlich.

Stefan Bellof, 27 Jahre alt, Karosseriebaumeister aus Gießen, Wohnsitz Monte Carlo ("ich hab' da ein kleines Apartment, ganz normal eingerichtet, nix Tolles"), ist einer aus der Gilde der jungen Wilden. Kühl, sachlich und selbstbewußt. Die Jungs gehen einander aus dem Weg, wenn sie können, Freundschaften gibt es keine, nicht einmal Bekanntschaften untereinander. Bellof und Berger haben noch kein Wort miteinander ge-

wechselt; es kann durchaus vorkommen, daß zwei aus dem Formel-1-Zirkus nebeneinander im Flugzeug sitzen *und sich nicht einmal kennen.*

Berger hat sich öfter gefragt, was für eine unheimliche Kraft es war, die ihn zwang, in diesem aberwitzigen Spektakel von Geld, Tempo, Angst, Horror, Sensationsgeilheit und Lust mitzumischen, in der Formel 1. Die Antwort darauf hat noch keiner gefunden, weder ein Jochen Rindt vor 20 Jahren noch ein Niki Lauda, noch ein Bellof, Senna, Gartner, Brundle oder Berger. Es ist sicherlich nicht mehr der Griff in den Geldbeutel der Sponsoren, der die Jungen heute anstachelt wie vor zehn Jahren. Ein Kerl wie Stefan Bellof könnte von seinem Karosseriebetrieb mit rund 50 Arbeitern molliglich über die Runden kommen, Jo Gartner hat einen Betrieb in Wien, Ayrton Senna das Geld der Eltern, Gerhard Berger bekam mit 19 Jahren vom Vater ein Transportunternehmen geschenkt, das er auf einen Jahresumsatz von 10 Millionen Mark hochpäppelte und dessen Mitarbeiterstab er in den letzten sechs Jahren verfünffachte. Im Gegenteil, Berger sieht es als Belastung an, "wenn die anderen hier im Betrieb herumrakkern und ich wegfahren muß, weil ein Rennen auf dem Tapet steht, und dabei brauchen wir hier jeden Mann".

Es ist sicher der Rausch der Geschwindigkeit, die Passion, die Lust am Sieg; das alles zu abstrahieren hieße Luft melken, Rennen fahren ist mehr als nur eine Sache von Instinkt und Sinnesschärfe, es gehört der *Faktor X* dazu, den hat einer – oder nicht. Und wer immer versucht, einem einzureden, er wüßte, wie es geht, der lügt. Es ist wie ein Puzzle, zu dem jeder ein wenig beiträgt, das aber keiner *wirklich* zusammenpappen kann. Bellof sagt: "Es ist das Gefühl im Körper, eins mit dem Auto zu sein und die Bewegungen des Wagens mitzuempfinden, ja vorauszuspüren . . ." Ayrton Senna fuhr im November 1980 zum erstenmal in einem Monoposto, einem Rennwagen mit freistehenden Rädern. "Ein Freund von mir, Chico Serra, machte mich mit Ralph Firman von Van Diemen bekannt, und der sagte, ich solle doch zehn Runden im Formel Ford probieren." Es war in Snetterton, Senna stieg aus und war ziemlich angesäuert. "Alles schien mir unendlich schwierig, es machte keinen rechten Spaß." Aber Ralph Firman spitzte die Ohren, als er die Zeiten von Senna hörte – und bot ihm einen Werksvertrag für das kommende Jahr an. 1981 heiratete Senna, eine Sache, die heute nicht mehr weiter der Rede wert ist, 1982 ließ er sich scheiden.

Sie sind wieder aus dem Stoff, aus dem die Helden sind, fit und durchgecheckt zwar, aber ohne rund um die Uhr nur Körndln zu fressen, sie schlucken schon mal einen Hochprozentigen und sind der Schönheit der knackigen Tanten am Pistenrand durchaus wieder aufgeschlossen. Es muß einer ja nicht gleich jede Boxen-Tussi in den Hintern zwicken, wie das Mario Andretti früher tat, aber die neue Generation der Driver kommt auch ganz gut voran, ohne von der Ehefrau und herumwuselnder Kinderschar zwischen Trainingssitzung und Rennstart betütelt zu werden.

Bellof hat eine Freundin, die heißt Angelika, mit ihr lebt er in Monaco, Berger hat seine Rosi und eine gemeinsame fünfjährige Tochter.

Bellof ist wahrscheinlich der mit der ordentlichsten sportlichen Vita, so wie es sich der kleine Moritz vorstellt: Als Vierjähriger war er im Goggomobil unterwegs, Anfang

Nach PLAYBOCK. Jetzt der zweite Streich. Wetten, daß Sie auch hier wieder voll auf Ihre Kosten kommen?

Seit 13. Mai überall im Zeitschriftenhandel. Falls vergriffen, bestellen Sie direkt beim Maya-Verlag, Weichselgartenstr. 22, 8000 München 71, Telefon (089) 7854717 (10-Mark-Scheck oder -Schein beifügen – inkl. Versandspesen).

der siebziger Jahre im Go-Kart ("da fuhr ich schon gegen Leute wie Prost und de Angelis") und dann Formel Vau. Der lange Weg durch die Instanzen: Formel 3 und 1982 endlich Formel 2 in einem Wagen von Willi Maurer, das kostete für die Saison 750 000 Schweizer Franken, Service inklusive.

Stefan Bellof wählte es. "Es war die Investition in die Zukunft, Geschäftssinn ist am Anfang zumindest genauso wichtig in dem Business wie der sensible Hintern." Nun laufen die Leute ja nicht gerade in Scharen herum, die einem jungen Mann allein auf Grund seiner blauen Augen und seines Bleifußes den Gegenwert eines mittleren Mietshauses in den Rachen werfen. Sponsoren sind heikle, knauserige Menschen, mit denen es ist wie mit dem Ungeheuer von Loch Ness. Jeder will sie schon mal gesehen haben, aber man kann noch so lange darauf lauern, sie kommen nicht, wenn man sie einmal braucht. Bellof kassierte Kleckerbeträge. Dort 10 000 Mark, da 20 000, am Ende nochmal 300 000 vom Fahrschulverband.

Wenn man dann endlich im Auto sitzt und mit den Formel-2-Champs mitbolzt, gibt es zwei Möglichkeiten: entweder man fällt einem der großen Paten aus der Formel 1 auf und kriegt seine Chance, oder es ist tote Hose. In Frankreich gibt es gut ein Dutzend Leute, die einen Formel 1 bewegen können, in Italien beinahe ebenso viel, in England und Brasilien wenigstens ein halbes Dutzend, und sogar in Österreich laufen noch drei, vier Jungs herum, die ordentlich im Zirkus mitmischen können.

In Deutschland gibt es den Schwaben Manfred Winkelhock, der nett ist und berühmt wurde, als das Fernsehen einmal beinahe einen ganzen Nachmittag lang seine Rolladen von Nürburgring zeigte, wo sich Winkelhock achtmal überschlug, und zwar nicht seitwärts, wie das hin und wieder mal vorkommt, sondern nach hinten. Aber das war's auch schon. 1982 hatte er zwei WM-Punkte, letztes Jahr keinen und 1983 auch keinen.

Und dann kam eben der spindeldürre Stefan Bellof, der genauso aussieht, wie man sich den Jungen mit dem Kämpferherzen vorstellt. "Es wird", sagt Bellof, "in Deutschland zu wenig gefördert, es macht sich kaum einer Gedanken, wie man junge Talente pushen kann." Ja und nein. In Österreich schwemmen zwar die Wogen allgemeiner motorsportlicher Begeisterung die Youngster nach oben, von seiten der Industrie wird aber noch weniger getan als zwischen Flensburg und Freilassing. Die, denen es am nächsten liegt, machen wenig für den Automobilsport. Opel, Ford und Audi haben mit dem Rennsport nicht viel am Hut, Mercedes hat nach ein paar mehr oder weniger geglückten Rallyeeinsätzen die Lust verloren, BMW begnügt sich damit, Brabham und Arrows feine Motoren für die Formel 1 zu liefern, und Porsche staubt im Endurance-Sport alles ab, was zu gewinnen ist.

Bleibt noch VW. Und tatsächlich gehören die wackeren Wolfsburger seit vielen Jahren zu denen, die die Talente schmieden. Mit Klaus Peter Rosorius an der Spitze förderten die Volkswagen-Motorsportler eine ganze Menge Typen in der Formel Vau und Super Vau.

> Die Jungs gehen einander aus dem Weg, wenn sie können, Freundschaften gibt es keine

Das ging mit Jochen Rindt selig los und geht bis zu John Nielsen, einen ungemein talentierten Dänen, der sich seinen Weg zum Olymp höchstens selbst verbaut durch große Sprüche.

Gerhard Berger machte man letztes Jahr den Vorschlag, die deutsche Staatsbürgerschaft anzunehmen, weil das einem Sponsor mehr gelegen kam. Berger dankte, lehnte ab und blieb in Tirol kerniger Österreicher. Manche meinen, es gehöre eine Portion Erfahrung dazu, um gut in der Formel 1 Fuß fassen zu können, anderseits, wenn man nur aus Fehlern lernt, dann müßte so mancher, der seit Jahren im letzten Drittel des Grand-Prix-Feldes herumgurkt, schon längst Genie sein. Gerhard Berger hat eine ganz und gar ungewöhnliche Karriere hinter sich: Ausbildung zum Kfz-Mechaniker, der Vater Transport- und Reparaturbetriebe in Italien, Österreich, Deutschland und Luxemburg, Sohn Gerhard fährt 1981 den Alfasud-Cup mit einer billigen Lusche, die schon zahlreiche Totalschäden hinter sich hat, steigt 1982 um auf die deutsche Formel-3-Meisterschaft, im Jahr darauf bolzt er in der Formel-3-Europameisterschaft mit, und 1984 schließlich kassiert er bereits den ersten Punkt in der Formel-1-Weltmeisterschaft. Nicht übel. Das Rennenfahren hat ihn nie groß Geld gekostet und ihm eigentlich auch nie große Sorgen gemacht, er *will* weiterkommen, aber er ist nicht stur. Bei ihm läuft, wie bei vielen Großen, alles beinahe von allein, er sitzt nur da und staunt. Klar gibt es die Querelen um die Sponsoren und den Platz an der Sonne, "aber das find' ich gut, das schult einen für das *richtige* Geschäft", will sagen: seinen Transportbetrieb, den er hat, und die fünf Firmen, die er einmal übernehmen wird.

Als er einen ATS für den GP von Zeltweg bekam, brachte er gleich drei Mechaniker mit. "Daß man selber diesen Beruf gelernt hat, bringt nicht allzuviel", sagt er, "besser man sagt nach dem Testen dem Ingenieur einfach, welche Bewegungen man beim Auto festgestellt hat – der zieht dann seine eigenen Schlüsse daraus." Die Motoren bekam Berger von BMW, er mußte sie bloß wieder heil abliefern, der Service dafür kostet rund 100 000 Mark. Geld ist gut, aber Geld ist in der Formel 1 nicht mehr alles. "Die Zeiten, in denen sich einer mit Millionen ein Auto leasen konnte, die sind vorbei", sagt Berger.

Nachdem Riccardo Paletti in Montreal 1982 bei einer Startkollision umkam und es ziemlich klar war, daß man den Paletti nie und nimmer in einen Formel 1 hätte lassen dürfen, weil ihm das Drumherum zwar furchtbar viel Spaß machte, er aber (zu allem Überfluß war er Brillenträger) von dem irrwitzig schnellen Tempo überfordert war, führte man die Superlizenz ein. Das ist eine Art Führerschein für die Besten, ein Papier, das es wirklich nur denen, die sich schon in niedrigeren Klassen bewiesen haben, gestattet, im Formel-1-Karussell mitzufahren.

Es ist eine ganze Weile her, fünfzehn Jahre, daß es einem Newcomer gelang, im ersten Grand-Prix-Jahr mit ordentlichem Material ein Rennen zu gewinnen, das war damals Emerson Fittipaldi, der bei Lotus den Platz von Jochen Rindt einnahm.

Zeit, daß wieder ein Stern aufgeht.