»Willst Du nächstes Jahr im Brabham-Team fahren?«

Ich glaube, daß meine Chancen, 1985 Formel 1 zu fahren, gut sind. In Zeltweg sprach mich kein Geringerer als Bernie Ecclestone an

Der große Preis von Österreich war mein voraussichtlich letztes Formel 1-Rennen in diesem Jahr. Richtiger gesagt, war es mein letzter Formel 1-Einsatz, denn über das Training kam ich in Zeltweg nicht hinaus. Die erste Nicht-Qualifikation der Saison war fällig. Ich hatte eigentlich schon vorher damit gerechnet, daß die Qualifikation unter den gegebenen Umständen nur sehr schwer zu schaffen sein würde. Das Duell Saugmotor-Tyrrell gegen die Turbos ist auf so schnellen Strecken wie der in Österreich noch ungleicher als irgendwo sonst.

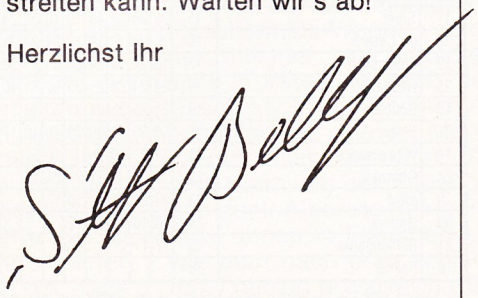
Offiziell wurde ich zum Rennen nicht zugelassen, da mein Tyrrell beim Nachwiegen zwei Kilogramm zu leicht war. Doch das spielte letztendlich auch keine Rolle mehr, da die von mir gefahrenen Zeiten sowieso zu langsam waren und nicht ausgereicht hätten. Nun bin ich nicht enttäuscht oder gar traurig darüber und schreibe deshalb, daß es mein letztes Formel 1-Rennen dieser Saison gewesen sei. Vielmehr hat die internationale Sportbehörde FISA inzwischen in der Berufungsverhandlung die absolute Sperre gegen das Team meines Chefs Ken Tyrrell bestätigt. Es war ein politisches Urteil, das sich gegen Tyrrell richtete. Die wahren Hintergründe kenne ich nicht. Die Entscheidung des Sportgerichts betraf hauptsächlich das Betanken unserer Rennwagen während der Rennen mit Wasser. Ich habe Ihnen das in meiner letzten Kolumne ja ausführlich geschildert. Daß die Herren in Paris ihr einmal gefälltes Urteil nicht mehr zurücknehmen würden, mußte eigentlich jedem klar sein, der sich in den vergangenen Jahren mit dem Motorsport und dabei insbesondere mit der Formel 1 beschäftigt hat.

Mein Manager Willy Maurer hat mich einen Tag nach der Berufungsverhandlung von dem Ausschluß informiert, mit Ken Tyrrell selbst habe ich nicht mehr gesprochen. Natürlich ist es nicht gerade erfreulich, daß ich schon in Monza zuschauen mußte und mir auch für die beiden letzten Rennen nichts anderes übrig bleibt. Am meisten ärgert mich, daß ich auf dem Nürburgring nicht dabeisein kann. Nachdem ich schon in Hockenheim wegen des Langstrecken-Weltmeisterschaftslaufes in Mosport gefehlt habe, wäre ich gerne auf dem neuen Ring gefahren ... In Zeitungsberichten habe ich gelesen, daß Toleman mir ein Auto für dieses Rennen angeboten haben soll – ich weiß davon nichts. Richtig ist nur, das Toleman mir einen Vertrag für die kommende Saison angeboten hat. Verhandelt habe ich oder Willy Maurer mit dem Team aber noch nicht.

Überhaupt sind meine Chancen, im nächsten Jahr wieder einen Sitz in der Formel 1 zu bekommen, momentan gut, wie ich glaube. Am meisten überrascht wurde ich in diesem Zusammenhang von Bernie Ecclestone. Im Fahrerlager von Zeltweg hat mich der Brabham-Boß angesprochen, mich gefragt, wie es mir gehe, was ich denn in Zukunft so alles vorhabe und so weiter. Dabei erwähnte er auch, daß er für 1985 noch einen Platz frei habe. Ich habe ihn gebeten, doch etwas konkreter zu werden und da hat er mir gesagt, daß er sehr an mir interessiert sei und mich gerne in einem Brabham sehen würde. Noch in Zeltweg hat dann Willy Maurer mit Ecclestone gesprochen, das gleiche auch in Monza. Besprochen wurden einige grundsätzliche Punkte einer möglichen Zusammenarbeit. Dabei scheint der Wunsch der Firma Parmalat, einen Italiener im Team zu haben, kein unüberwindliches Hindernis zu sein. Nur würde dieser Brabham-Sponsor für ein von einem Deutschen gesteuertes Auto weniger zahlen, und dieses dann fehlende Geld müßte natürlich von anderer Seite aufgebracht werden. Ich denke nicht, daß sich vor dem Rennen auf dem Nürburgring etwas Entscheidendes tun wird.

Neben den Angeboten von Brabham und Toleman möchte mich auch Ken Tyrrell gerne weiterbeschäftigen. Sein Rennstall wird im kommenden Jahr wieder in der Formel 1 dabeisein, denn der Ausschluß gilt ja nur für 1984. Der Engländer hat mir versichert, daß er einen konkurrenzfähigen Turbo-Motor bekommen wird. Ich weiß es nicht genau, doch ich vermute, daß es sich um einen Motor aus Japan handelt, möglicherweise von Nissan. Daß diese Firma ein solches Ding bauen kann, halte ich für durchaus möglich, denn sehen Sie Honda, die haben für Williams auch einen guten Motor entwickelt.

Den Rest der Saison kann ich mich, was das Rennfahren anbetrifft, jetzt voll auf die Langstrecken-Weltmeisterschaft sowie die Deutsche Rennsport-Meisterschaft konzentrieren. In beiden Wettbewerben habe ich noch gute Aussichten, am Ende der Saison vorne mitzumischen. Nachdem ich in einigen Rennen doch etwas Pech hatte, hat mich der Sieg zusammen mit Derek Bell auf dem Porsche 956 beim 1000 Kilometer-Rennen in Spa-Francorchamps wieder näher an meinen führenden Teamkollegen Jochen Mass herangebracht. Auch in der Rennsport-Meisterschaft liegen wir dicht zusammen. Da können die Zuschauer schon auf spannende Kämpfe hoffen, bis die Titel vergeben sind.

Wie meine Zukunft im Langstreckensport aussehen wird, ist zur Zeit völlig offen. Porsche verpflichtet seine Fahrer immer erst gegen Ende des Jahres, und bis dahin ist noch einige Zeit. Sollte Porsche überhaupt mit mir weitermachen wollen, muß ich sehen, bei welchem Formel 1-Team ich unterkomme. Da wird es unter Umständen sogar möglich sein, daß ich überhaupt keine Sportwagen-Rennen mehr bestreiten kann. Warten wir's ab!

Herzlichst Ihr