FORMEL 1 | RALLYE | DTM | SPORTWAGEN | MOTOGP | SUPERBIKE | IDM | MOTOCROSS & MEHR!

**Hamilton wie** ein Champio

F1 Spa: Der McLaren Mercedes-Pilot ist neuer WM-Leader

Finale doch in Hockenheim<sup>®</sup>

DTM: Probleme um Shanghai-Rennen! 3

**DE/AT € 2,00** (Benelux € 2,40 / Restliches Ausland € 2,80)





DIENSTAG NEU

# reif für den Titel?

#### **MotoGP-BMW!**

Exklusiv: Das erste Foto der 1000-ccm-GP-Maschine.

#### **Deutsche Show**

Formel 1: Dramatik dank Sutil, Schumi, Rosberg und Vettel.

#### **Weitere Themen**

- Formel 1 Die Pläne von Mercede
- Formel 1 Für Ferrari wird's eng
- Formel 1 Der Komet Stefan Bello
- DTM Chassis 2012 von KLK/Gerg
- WM 125 Platz 2 für Sandro Cortes
- SBK Wechselt Melandri zu BMW SBK Warum Ducati-Team aufhör

#### MotoGP in Indianapolis/USA: Honda-Triumph durch Dani Pedrosa. Ben Spies lässt mit Platz 2 aufhorchen. Lorenzo nur Dritter. Warum Rossi zu langsam war. «Scheussliche Piste», klagte Stoner.

Stars schimpfen über Indy







## Meilensteine im Zeitraffer

Stefan Bellof: Am 1. September 1985 verlor Renn-Deutschland einen seiner ganz Grossen.

Zum ersten Mal trat Stefan Bellof 1982 ins internationale Rampenlicht, Die Auftaktsiege in der Formel-2-EM im Maurer-BMW in Silverstone und Hockenheim machten klar, was Experten schon nach seinen Formel-Ford- und Formel-3-Auftritten geahnt hatten: Da kommt ein Grosser.

Motorsport-Germanien geriet in Ekstase. Seit Montjuich 1975 (Jochen Mass) war nach einem Grand Prix nie mehr die deutsche Hymne zu hören gewesen. Und dann kam da dieser junge Hesse mit seiner Unbekümmertheit, seinem einnehmenden Charme und diesem irrwitzigen Speed.

Was folgte, waren Meilensteine.

1983/1984 die Langstrecken-WM im Werks-Porsche 956, die unfassbare Nordschleifen-Runde in 6:11,13 (weder davor noch danach hat je ein anderer die Grüne Hölle mit einem Schnitt von mehr als 200 km/h bewältigt) mit dem Rückwärtssalto am Pflanzgarten tags darauf, die Siege in Silverstone, zweimal Fuji, Kyalami, Monza, Nürburgring, Spa, Imola, Sandown Park.

«Keiner konnte einen 956er so bewegen wie Stefan, das war sein Auto», hat sich Gerhard Berger einst verneigt. Mir fällt aber auch eine Aussage von Bernd Schneider ein: «Der Gruppe-C-Porsche war das beste Rennauto, das ich je fuhr. Nur einen Unfall durfte man damit nicht haben...»

Die Sternstunde. In der Formel 1 war Stefan 1984 im Tyrrell-Cossie gegen die 400 PS stärkeren Turbos verloren. Er wusste, er hatte nur im Regen oder auf einem Stadtkurs eine Chance. In Monaco regnete es.

Wie Bellof durchs Feld tobte, in der Mirabeau René Arnoux im Ferrari demütigte, zum zweitplatzierten Ayrton Senna im Toleman aufholte, der seinerseits im Begriff war, den McLaren-Porsche von Alain Prost einzufangen, bevor Rennleiter Jacky Ickx abbrach (für viele noch heute ein echter Skandal) - das brachte alle zum Schwärmen, auch und besonders Enzo Ferrari.

Die Tragödie. Bellof hatte den Vorvertrag mit den Roten für 1986 schon in der Tasche, als er nach Spa reiste, um dort das 1000-km-Rennen im privaten Porsche 956B von Walter Brun zu bestreiten.

Dass er an jenem 1. September 1985 erneut auf Jacky Ickx traf, war natürlich unglücklicher Zufall. Es lässt sich trefflich darüber streiten, welcher der beiden Erzrivalen sich in dieser schicksalhaften 78. Runde bei der Anfahrt zu und beim Einlenken in Eau Rouge hätte anders verhalten sollen. Fakt ist, dass Stefan Bellof an dieser Stelle, bei diesem Tempo und in diesem Auto kaum eine Chance hatte, einen Frontaleinschlag zu überleben.

Er wusste das und hat es trotzdem versucht. Das sagt eigentlich alles.

Wir erinnern uns eines Grenzgängers, Überfliegers und wunderbaren Menschen, der seinen Platz in den Geschichtsbüchern ebenso hat wie in unseren Herzen.

Marcus Lacroix —



#### persönliches

Name Stefan Bellof (20.11.1957-1.9.1985) 1973-1980 Kartsport 1979-1981 Formel Ford 1600 (13 Siege), sporadisch Formel Super V (1 Sieg) und Formel-3-DM auf BSR-Ralt-Toyota (3 Siege) 1982 Formel-2-EM auf Maurer-BMW (2 Siege), erste Sportwagen-Rennen für Kremer 1983 F2-EM auf Maurer-BMW, Langstrecken-WM auf Werks-Porsche 956 (3 Siege) 1984 Formel 1 auf Tyrrell-Ford (7 Punkte, gestrichen), Langstrecken-Weltmeister auf Werks- und Brun-Porsche 956 (6 Siege) 1985 Formel 1 auf Tyrrell-Ford/Renault (4 P.), Langstrecken-WM auf Brun-Porsche 956, Sieg beim DRM-Lauf auf dem Norisring Website www.stefanbellof.de

#### gast-kommentar



1983: Bellofs 956 nach dem Rückwärtssalto am Pflanzgarten



Sein letzter Heim-GP: Stefan Bellof im Tyrrell-Renault 1985 auf dem Nürburgring

### Ein schnelles Schlitzohr

Stefan war sehr erfolgreich in Nachwuchsformeln, und es war erkennbar, dass da ein junger Fahrer mit grossem Potenzial unterwegs ist.

Porsche fuhr damals in der Sportwagen-WM. Da lag dann irgendwann der Gedanke nahe, dass man ihn in die Werksmannschaft holt. Jacky Ickx und ich waren ein eingespieltes Duo. Wenn neue Fahrer dazukamen, haben wir natürlich geschaut, wie man mit ihnen zurechtkommt. Bei Bellof wussten wir schon vorher, dass der Kerl sehr schnell ist. Für ihn sprach nicht nur sein Talent, sondern auch seine Jugend.

Generationenwechsel. Stefan war durchaus beseelt von einer gewissen jugendlichen Arroganz. Aber die brauchen junge Rennfahrer auch. Es war deutlich erkennbar, dass er sich für den Schnellsten hielt.

Ich habe die Konkurrenz im eigenen Team positiv gesehen. Ich war noch nicht so alt, dass ich nichts mehr erreichen konnte. Aber es war erkennbar, dass ein Generationenwechsel anstand. Ich hatte immer ein offenes Verhältnis zu den jüngeren Teamkollegen, und so war es auch beim Stefan.

Jacky Ickx und ich waren damals in etwa gleich schnell, manchmal hatte er, manchmal ich die Nase vorn. Das hat gut harmoniert. Auf einigen Strecken war

dann der Stefan schon der schnellste Mann im Team. Aber er konnte auch ein kleines Schlitzohr sein. Ich weiss, dass er gelegentlich kurzfristig den Ladedruck am Turbomotor erhöht hat. Das bedeutete für ein oder zwei Runden mehr PS. Da kamen natürlich Fabelzeiten zustande, die er unter normalen Umständen nicht gefahren wäre

Wir Ältere hatten da unseren Ehrenkodex, dass wir nicht am Boost-Rad drehten. Schneller wäre er vermutlich aber auch so gewesen, nur nicht in der Grössenordnung. In Silverstone lag er mal zwei Sekunden pro Runde vorn. Wenn man als Nachwuchsmann in ein etabliertes Team kommt, dann möchte man sich beweisen. Davon abgesehen war er ein sehr fröhlicher und umgänglicher junger Mann. Wir mochten ihn alle.

Wieder ein Deutscher. Sein Überholmanöver in der mit Vollgas durchfahrenen Senke von Eau Rouge habe ich von der Boxenmauer verfolgen können. Es war viel zu optimistisch und an dieser Stelle auch sehr riskant. Von oben sah das Ganze noch relativ harmlos aus.

Aber als dann alles sehr lange dauerte, bin ich hingefahren. Da sah ich das ganze Ausmass der Zerstörung. Ich dachte, das kann doch nicht sein, schon wieder ein Deutscher. Nach Winkelhock jetzt er. Es hat mich zutiefst berührt, wie da ein Junge so unnötig sterben musste. Ickx war sicher mehr Konkurrent als ich. Aber in der Situation musste er nicht nachgeben.

Fehlender Respekt. Dass Stefan über Jacky gesagt haben soll, man könne um ihn «Kreise fahren», wird ihm im Nachhinein vielleicht auch etwas in den Mund gelegt.

Ich hatte dennoch den Eindruck, dass ihm gelegentlich der Respekt fehlte. Er hätte sich sagen können, ich muss das nicht an dieser gefährlichen Stelle erzwingen, den überhole ich auch noch woanders.

Das Zeug zum Weltmeister. Jeder Rennwagen zu dieser Zeit war ein Risiko. Auf Eau Rouge fuhr man mit dem Porsche 956 mit Tempo 300 zu. Im Vergleich zu den heutigen Fahrzeugen mit Kohlefaser-Chassis boten die damaligen Konstruktionen deutlich weniger Sicherheit. Damit musste man eben auch umgehen und die Risiken für sich einschätzen.

Das Zeug zum Weltmeister hatte er, ganz klar. Voraussetzung wäre gewesen, dass er in ein gutes Team kam. Ob er ein Schumacher geworden wäre? Auf jeden Fall war er ein Bellof und ging seinen eigenen Weg. Man muss die wilden Jahre allerdings auch überleben.

In der Gefahr, den höchsten Preis zu bezahlen, schwebte er nicht nur einmal, zumal er ziemlich beratungsresistent war. Beim letzten 1000-Kilometer-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife hatte ich am Abschnitt Pflanzgarten fast einen Unfall, weil sich der Unterboden abgewetzt und die Effizienz der Aerodynamik gelitten hatten.

Offener als Schumi. Darauf wies ich ihn hin: Pass auf, wenn da hinten das Auto zu leicht wird, dann fliegste raus. Seine Antwort war, ja, ja, weiss ich alles schon selbst. Und prompt flog er dann heftig ab. Das Auto war völlig zerstört. Die Warnung ist einfach nicht zu ihm durchgedrungen.

Im Vergleich zu dem sehr erfolgsfixierten Michael Schumacher wirkte Stefan dennoch lockerer. Er war ein anderer Typ. Michael ist auf seine Belange fokussierter und lässt weniger an sich heran. Er hat einen engen Freundeskreis, in den nicht jeder aufgenommen wird. Stefan war da offener. Unfreundlich waren sie aber beide nicht. Michael stand Einflüssen von aussen nur reservierter gegenüber.



Jochen Mass (63)

Der ehemalige Formel-1-Pilot war Augenzeuge, als Stefan Bellof ums Leben kam. Der langjährige Freund und Teamkollege Bellofs hatte die Karriere der jungen deutschen Nachwuchshoffnung mitgefördert.



# Einer wie Rosemeyer

Stefan Bellof: Die ganz persönlichen Erinnerungen des ehemaligen Porsche-Sportchefs Manfred Jantke.

> Wer Stefań Bellof im Maurer-Formel 2 bei Regen auf der Nordschleife des Nürburgrings fahren sah, brauchte keine Stoppuhr, um zu erkennen, dass hier ein Ausnahmekönner unterwegs war. Das Auto schwebte, driftete und sprang über den schwierigen Parcours mit maximalem Vorwärtsdrang.

> Zu dieser Zeit hatte mein langjähriger Weggefährte und Freund Rainer Braun, der frühe Förderer und Mentor von Bellof, schon Kontakt zu Porsche aufgenommen, um seinen Zögling vielleicht im Werksteam unterzubringen. Als Sportchef war ich dort zuständig für die Verträge, mit Martini, dann Rothmans und auch mit den Fahrern. Wichtige Entscheidungen wurden gemeinsam mit den Granden des Porsche-Rennsports getroffen, mit Helmuth Bott und Peter Falk sowie später auch mit Helmut Flegl und Norbert Singer. Man vereinbarte ein Vorstellungsgespräch in Weissach.

Das Lachen. Stefan Bellof gehörte zu den beneidenswerten Menschen, die mit einem Lächeln im Gesicht geboren sind, und er liess keine Gelegenheit aus, um herzhaft zu lachen. Stefan war ein ausgesprochen fröhlicher, positiver Mensch. Mit seinem jungenhaften Charme wirkte er noch jünger als er war. Denn er war eigentlich kein Youngster mehr, sondern ein erwachsener Mittzwanziger. Er war ein ausgesprochenes Bewegungstalent, glänzender Skifahrer, guter Fussballer und ein drahtiger Ausdau-

ertyp. Ganz ähnlich veranlagt etwa wie die Rallye-Legende Walter Röhrl.

Bei seiner Vorstellung in Weissach stiess er dennoch zunächst auf Skepsis. Porsche hatte damals vielleicht das beste Rennteam der Welt. Wir hatten konkurrenzfähige Autos von hoher Zuverlässigkeit, die Mannschaft arbeitete dicht an der Nullfehler-Grenze und das wurde auch von den Fahrern gefordert. Deshalb hatte Porsche immer einen Hang zu reiferen, besonnenen Piloten wie Brian Redman oder Vic Elford und dann Derek Bell, Jochen Mass oder Jacky Ickx. Von den heissen Überfliegern hielt man nicht so viel. Die 6-Stundenoder 1000-km-Rennen der damaligen Zeit wurden eben selten durch vier Zehntelsekunden rauf oder runter gewonnen und die 24-h-Rennen in Le Mans oder Daytona schon gar nicht. Dass der junge Flieger Bellof trotzdem genommen wurde, lag nicht zuletzt daran, dass er so nett war.

Die Leidenschaft. Zu Saisonbeginn übernahmen die Werksfahrer ihre Dienstwagen, jeder einen weissen Porsche 928 S. Schon nach kurzer Zeit hatte Stefan, mit Freundin Angelika an Bord, damit einen heftigen Abflug. Für den Neuling im Team eine peinliche Sache, die er auch mit all seinem Charme nicht übertünchen konnte. Ganz im Gegensatz zu vielen grossen Rennfahrern war Stefan nämlich auch im Strassenverkehr schnell. Bei den Überseerennen teilten wir oft den Leihwagen, den er beinahe mit dem gleichen Optimismus und Risiko bewegte wie das Rennauto. Für mich unvergessen, wie er sich mit einem kleinen Honda mit 100-PS-Turbomotor im japanischen Linksverkehr durchsetzte - eindrucksvoll, aber für den Mitfahrer serst unkomfortabel. Hier unterschied Bellof grundsätzlich von Piloten wie z Prost oder Jacky Ickx, die im Strasser kehr einen ausgesprochen moderaten stil pflegten.

Aber Stefan war kein Bruder Leicht Im Renneinsatz war er total konzen und auf den Erfolg fokussiert. Er fuh grosser Leidenschaft unglaublich sch Nie vergesse ich seinen ersten Einsa Porsche-Werksteam. Es war bei den km Silverstone. Mit Rothmans hatter eine Abmachung, wonach wir immer suchen sollten, die erste Startreihe zu legen und in der Startrunde zu fül Rothmans hatte nämlich einen Helik in der Luft, der die erste Runde filmte dann sofort nach London flog. Dort den die Bilder kopiert und an unzä Fernsehstationen in der Welt versand gibt unzählige TV-Sender, die alles, wa gratis bekommen, auch senden.

Der Einstand. Das Qualifying in Silve ne oblag natürlich den Seniorfahrern I Bell und Jochen Mass, aber die stie auf ein Problem. Der junge Schwede S Johansson im privaten Porsche 956 einen Hauch schneller. Als nur noch v ge Minuten zur Verfügung standen, w entschieden, den jungen Bellof mal re setzen. Er brauchte genau zwei Runde die Bestzeit. Gegen Rennende wollte e Zufall, dass beim letzten Boxenstopp I den Rothmans-Porsche und Johansso Marlboro-Auto zeitgleich übernahme kam Ron Dennis zu mir, der den schr Schweden damals unter seinen Fitti hatte, und sagte: «Das kann euer S

Chef und Zögling: Jantke und Bellof



nicht mehr gewinnen. Im gleichen Auto biegt Johansson keiner.» Doch Bellof distanzierte den Schweden in seinem Schlussturn um gut 15 Sekunden!

Das Selbstbewusstsein. Neben seiner Fröhlichkeit war es vor allem ein starkes Selbstbewusstsein, das Stefan Bellof prägte. Körpersprache und Auftreten signalisierten die Überzeugung: Was die anderen können, das kann ich auch – mindestens. Dieses Selbstbewusstsein trug er ohne jede Arroganz, was ihm half, sich schnell im Team zu integrieren. Die älteren Stammfahrer, die untereinander kaum rivalisierten, mochten den Jungen, weil er es trotz seines grossen Potenzials genauso tat.

Innerhalb einer Saison etablierte er sich als Spitzenfahrer, zeigte in engen Rennen seine Extraklasse und wurde Sportwagen-Weltmeister. Allerdings machte er nie ein Hehl daraus, dass er eigentlich Formel-1-Weltmeister werden wollte. Natürlich war er längst ins Blickfeld der F1-Teamchefs getreten, und schon bald gab ihm Ken Tyrrell die Chance, einige Grands Prix zu fahren. Dabei gelang ihm in Monaco mit dem Tyrrell-Cosworth jenes spektakuläre Überholmanöver gegen René Arnoux im Ferrari, das typisch war für seine Fahrweise: mutig, entschlossen, riskant, erfolgreich.

Der Unfall. Dieses Manöver musste daheim am Fernseher auch Enzo Ferrari gesehen haben. Der Commendatore hatte stets ein Faible für mutige, junge Piloten wie den jugendlichen Jacky Ickx oder den wilden Gilles Villeneuve. Spontan liess er Bellof zu einem Gespräch nach Maranello bitten. Neben seinem Manager Willi Maurer wollte Stefan den italienischen Wirt seiner Lieblings-Pizzeria in Giessen mitnehmen, um auch den italienischen Teil des Gesprächs mitzubekommen. Zu diesem Gespräch kam es leider nicht mehr. Wenige Wochen vorher verunglückte Stefan Bellof in Spa-Francorchamps tödlich.

Zum Unfall gibt es bis heute unterschiedliche Meinungen. Meine ist, dass Stefan seinem - im wahrsten Sinne des Wortes - Übermut zum Opfer gefallen ist. Er fuhr in diesem Rennen einen privaten Brun-Porsche und hatte Ickx im Werks-Porsche eingeholt. Für den Angriff hatte er sich Eau Rouge ausgesucht. Zu gross war für ihn wohl die Versuchung, das belgische Rennidol, den König von Spa, nicht irgendwo zu überholen, sondern genau hier vor allen Leuten. Nur, mit Rennwagen vom Kaliber des Porsche 956 kann man in Eau Rouge nicht überholen. Die Wagen kollidierten, und Stefan Bellof überlebte den Einschlag in die Mauer nicht.

Jacky war nach der Katastrophe von Spa nicht mehr der Alte. Obwohl meines Erachtens ohne Schuld, hat er die Sache nie überwunden.

Der Ritterschlag. Ich selbst musste bei der Beisetzung vor der Familie Bellof und tausenden von Fans und Freunden sprechen. Nie hatte ich in meinem ganzen Berufsleben eine ähnlich schwierige Aufgabe zu bewältigen. Es war mir später ein Trost, dass sich in den Folgejahren zwischen der Familie Bellof und der Firma Porsche eine ehrliche Freundschaft entwickelt hat, die an vielen Stellen noch heute besteht. Das ist ungewöhnlich bei solchen Tragödien.

Mitte Juli habe ich bei der Ennstal Classic Sebastian Vettel flüchtig kennengelernt. Er fuhr beim Gröbming Grand Prix den Porsche 804, jenes Auto, mit dem Dan

Gurney 1962 den Grossen Preis von Frankreich gewonnen hat. Betreut wurde es vom durch alle Benzindämpfe gestählten Veteranen des Porsche-Rennsports und heute Chef des Museums in Zuf-

**WIR HÄTTEN** DASSCHUMI-**WUNDER SCHON ZEHN JAHRE** FRÜHER ERLEBT.»

Manfred Jantke

fenhausen, Klaus Bischof. Nach kurzem Kennenlernen mit Vettel kam er zu mir und sagte: «Des isch einer wie der Bellof.»

Das Resümee. Für mich war Stefan Bellof eines der grössten Rennfahrer-Talente, die es in Deutschland je gegeben hat. Ich habe nicht den geringsten Zweifel, dass wir das Schumi-Wunder schon zehn Jahre früher erlebt hätten, wenn Stefan seine Karriere hätte beenden können.

Oft habe ich bei mir gedacht: So muss in den Dreissigerjahren der junge Bernd Rosemeyer gewesen sein. Ein strahlender Held der Rennstrecken. Auch dessen Karriere blieb ironischerweise unvollendet.

— Manfred Jantke —

### **Bellofs** Früh-Stück

Donington 1980: Der Formel-Ford-Test war für Bellof ein Aha-Erlebnis.

Ein entscheidender Test für Stefan Bellof lief am 9. Oktober 1980: Der junge Giessener hatte eine Einladung von Lola-Rennmanager Mike Blanchet. Lola bot dem jungen Formel-Ford-Champion auf Bitten von Lola-Deutschland-Manager Gail O'Grady und dem Journalisten Rainer Braun an, in Donington Park einen neuen Lola-Formel-Ford 2000 zu testen. Zu der Zeit war auch das FF-Meisterteam von Bellof unter Leitung des Österreichers Walter Lechner auf der Suche nach neuen Herausforderungen für 1981.

«He Schmidde», sagte Bellof wenige Tage vor dem Test lachend am Telefon zu mir. «Mach mal n' paar Tage Urlaub bei Audi. Du musst Mittwoch mit mir nach Donington. Die Lola-Leute verstehen mein Hessen-Englisch sicher nicht.» Als Freund und Teamkollege Bellofs in der 80er-FF-Saison, liess ich mich nicht lange bitten. Wir beide donnerten im Golf-1 GTI volles Rohr nach England.

Hochbetrieb. Knapp 60 Anmeldungen gab es für den Testtag. Blanchet wartete bereits mit zwei Lola-Technikern. In der Nachbarbox werkelte Tommy Byrne, der sein Auto für das in Brands Hatch stattfindende Formel-Ford-Festival optimierte. «Das wäre auch was für dich», sagte ich zu Bellof. Der nickte nur und wendete sich, konsterniert von der professionellen Arbeit rund um ihn herum, wieder seinem Schrauber Berti zu. Jede Veränderung am Lola senkte seine Rundenzeit. Blanchet wurde schon ganz kribbelig, er erkannte nach wenigen Runden Bellofs grosses Talent, nahm dessen Begleiter zur Seite und bot mit Nachdruck Hilfe für '81 an. Die Stimmung der kleinen Crew war super; Bellof durfte sich am Ende wie ein König fühlen.

Auf der Rückreise wurde Stefan sehr nachdenklich. «Das hat ja gut geklappt mit den Lola-Jungs. Auf Dauer geht im Profisport an England wohl kein Weg vorbei. Aber das mit der nötigen Kohle», und er schüttelte den Kopf. Und dann kam auf der Rückfahrt nach Dover der Satz: «Na, mal mit'm Walter (Lechner) reden.» Stefan hatte an diesem Tag erkannt, dass internationale Erfolge der Schlüssel zum Aufstieg sein würden.

— Hans Thies Schmidt —



