

# Die Entwicklung des Motorsports

Ein Referat von

**Holger Langlotz**

und

**Daniel Vollbrecht**

im Juli 2000

# Vorwort

Dieses Referat soll einen Gesamtüberblick über den Motorsport und seine Entwicklung geben. Über die Formel 1 informieren wir genauer, da sie die weltweit populärste Rennserie darstellt.

## Gliederung

### I. Allgemein

### II. Motorsportarten

#### **A. Rallye**

#### **B. Tourenwagen**

#### **C. Importware aus den USA**

#### **D. Kartsport**

#### **E. 24 Stunden von Le Mans**

#### **F. Landgeschwindigkeitsrekorde**

#### **G. Motorradspport**

### III. Formel 1

#### **A. Rennwagen**

a) Vorkriegszeit

b) Nachkriegszeit

c) Besonderheiten

#### **B. Hockenheimring**

#### **C. Bedeutende Rennfahrer**

a) Juan Manuel Fangio

b) Jochen Rindt

c) Nikolaus Lauda

d) Alain Prost

e) Ayrton Senna

f) Michael Schumacher

### IV. Wandlung

#### **A. Kommerzialisierung**

#### **B. Sicherheit**

### V. Weitere Informationen

### VI. Quellenverzeichnis

# I. Allgemein

Die Geschichte des Motorsports beginnt bereits kurz nach der Erfindung des Automobils im Jahre 1885 durch Karl Benz. Schon bald wollten die verschiedenen Autohersteller der Öffentlichkeit zeigen, dass ihre Autos in Zuverlässigkeit und Schnelligkeit die besten waren.

5 Die allerersten Rennen waren Fernfahrten von Stadt zu Stadt. So fand im Jahre 1887 von Paris aus über die Distanz von 32 km nach Versailles die erste Fernfahrt statt, 1895 dann auf französischen Straßen das erste organisierte Rennen.

10 Diese sportlichen Wettbewerbe dienten auch dazu, die Entwicklung der Serienautos zu beschleunigen und für den Alltagsgebrauch zu verbessern. Im Gegensatz zur heutigen Zeit wurden die ersten Rennen nämlich mit nur leicht modifizierten Serienwagen gefahren.

Jene frühen Fernfahrten gingen soweit gut bis zur ersten Katastrophe in der Geschichte des Motorsports beim Langstreckenrennen Paris-Madrid, bei der es acht Tote gab und man sich deswegen ernste Gedanken über die Zukunft des Motorsports machte. Von nun an sollten derartige Rennen nur noch auf abgesperrten, speziellen Rennkursen stattfinden und ein technisches Reglement eingeführt werden.

15 Diese ersten „Rundstrecken“ waren zunächst jedoch mehr oder weniger nur eine Kombination aus geschotterten Landstraßen, wie zum Beispiel der erste „Große Preis“ der Welt 1906 in Le Mans, bei dem man eine Rundenlänge von 103 km zwölfmal zurücklegen musste. Auch in den USA entwickelten sich solche Rundkursrennen. 1909 wurde die berühmte Rennstrecke Indianapolis Motor Speedway errichtet, auf deren 4,023 Kilometer langem Oval 1911 das erste 500-Meilen-Rennen von Indianapolis ausgetragen wurde.

20 Erst im Laufe der Zeit wurden spezielle Rennwagen gebaut und es entwickelten sich die verschiedenen Motorsportarten. Allein im Autosport gibt es zahlreiche Varianten, so zum Beispiel die Formel 1 und ihr amerikanisches Gegenstück, die World-Kart-Series, sowie Rallye und Tourenwagen, aber auch bei uns weniger populäre Disziplinen wie Bergrennen, Trackracing, Monstertrucks, Stock-Car, Tractor-Pulling und natürlich der Einsteigermotorsport Kart.

## II. Motorsportarten

### A. Rallye

30 Im Rallyesport müssen Fahrer und Beifahrer in Spezialversionen von Serienmodellen meist nicht asphaltierte Straßen und Feldwege in möglichst kurzer Zeit durchfahren. Die erste Distanz-Rallye fand 1907 statt. Für die Strecke von Peking nach Paris benötigte die Fahrer zwei Monate. Heute ist neben der Rallye Monte Carlo die Rallye Paris-Dakar die bekannteste und vielleicht auch schwerste Rallye der Welt. Seit 1968 gibt es Weltmeisterschaften im Rallye-Sport. Die größten deutschen Rallye-Erfolge feierte der Ingolstädter Autohersteller Audi mit seinen Quattros, als er in den achtziger Jahren die Rallyeszene dominierte und zahlreiche WM-Titel holte.

### B. Tourenwagen

40 Die in Deutschland bekannteste Tourenwagen-Rennserie ist die DTM (Deutsche Tourenwagen Masters). Tourenwagenrennen werden auf Rennstrecken ausgetragen, die heutzutage eingesetzten Autos sehen dem jeweiligen Straßenmodell zwar sehr ähnlich, sie haben bis auf das Aussehen jedoch kaum etwas mit ihren Serienbrüdern gemeinsam.

## C. Importware aus den USA

45 *Dragster* sind raketentriebene Autos, die in verschiedenen Klassen fahren. Bei Wettbewerben treten immer zwei Wagen im KO-System gegeneinander an.

In gleichem System fahren auch die *Monster-Trucks*. Diese Wagen auf riesigen Rädern sind meist völlig umgebaute Pick-Ups. Sie müssen über in eine lange Reihe gestellte Schrottautos, die sogenannten Crash-Cars fahren.

50 Als Bauern in Nordamerika mit ihren Traktoren ein Wettziehen veranstalteten, um zu bestimmen, welcher der stärkste Traktor war, entstand das *Traktor-Pulling*. Bei diesem außergewöhnlichen Sport müssen die Fahrer mit ihren Traktoren einen mit tonnenschweren Gewichten bepackten Bremswagen ziehen. Außer der Gemeinsamkeit im Namen haben die Traktoren der offenen Klasse jedoch nichts mehr, was einem Traktor ähnlich ist. Es gibt weder Verkleidung noch Führerhaus und die Antriebskraft kommt meist von mehreren  
55 Flugzeugturbinen.

## D. Kartsport

Karts sind Mini-Rennwagen, die von kleinen Motoren angetrieben werden. Sie haben ihren Ursprung im Jahre 1956 in Kalifornien, als Rennwagen-Ingenieure mit nicht mehr gebrauchten Rasenmähermotoren kleine Rennwagen konstruierten. Mittlerweile gibt es einen  
60 Weltverband und Weltmeisterschaften in zwei Klassen. Der Kartsport gilt als relativ ungefährlicher Einsteiger motorsport, in dem auch viele der Formel-1-Fahrer ihre ersten Rennerfahrungen sammelten.

## E. 24 Stunden von Le Mans

65 In Le Mans fand 1906 der erste Grand Prix überhaupt statt (siehe I.). Heute ist Le Mans Schauplatz des wahrscheinlich bekanntesten und härtesten Rennens der Welt: Den 24 Stunden von Le Mans. Bei den zahlreichen Boxenstopps wechseln sich hier drei Fahrer am Steuer ab. In den letzten Jahren dominierten die deutschen Hersteller Mercedes, BMW, Audi und Porsche. Porsche ist übrigens auch Rekordsieger und der Fahrer, der am häufigsten das Siegauto steuerte, ist der Belgier Jackie Ickx.

## 70 F. Landgeschwindigkeitsrekorde

Neben dem Rennsport versuchten einzelne Fahrer auch Landgeschwindigkeitsrekorde aufzustellen. Der erste Landgeschwindigkeitsrekord wurde 1898 von Gaston de Chasseloup-Labat aufgestellt, der mit einem Elektroauto 63 km/h erreichte. In den folgenden Jahren wurde der Rekord immer wieder verbessert, in den 20er Jahren vor allem durch Briten. Die  
75 FIA (Fédération Internationale De L'Automobile) erlaubt seit 1964 düsengetriebene Fahrzeuge. Mit einem solchen Fahrzeug durchbrach Richard Noble 1983 als erster die 1000 km/h-Grenze. 1997 fuhr Andy Green mit seinem „Super Sonic“ als erster schneller als Schallgeschwindigkeit. In der Wüste von Nevada erreichte er sage und schreibe 1229,78 km/h.

## 80 G. Motorradsport

Der Motorradsport hat seinen Ursprung 1897, als Gottlieb Daimler das Motorrad entwickelte. Wie auch beim Autosport gibt es mehrere Disziplinen. 1904 wurde ein Weltverband, der

mittlerweile „Fédération Internationale Motorcyclist“ heißt, gegründet. Seit 1949 gibt es Weltmeisterschaften für verschiedene Klassen, die in mehreren Grand Prix ausgefahren werden.

Die frühen Rennmotorräder waren unverkleidete Serienmotorräder. Erst später wurden echte Rennmaschinen gebaut, die nach und nach Verkleidungen erhielten, um den Luftstrom um das Motorrad zu optimieren. Damit änderte sich auch ständig die Gestalt der Zweiräder. So gibt es heute Weltmeisterschaften in 125 cm<sup>3</sup>, 250 cm<sup>3</sup> und 500 cm<sup>3</sup>. Der erfolgreichste Fahrer der Königsklasse war in den letzten Jahren der Australier Michael „Quick Mick“ Doohan, der von 1994 bis 1998 fünf mal in Folge die 500er-WM für Honda einfuhr, bevor er 1999 vom aktiven Sport zurücktrat.

Neben den Grand Prix der WM gibt es auch noch die Superbike-Meisterschaften sowie die Sidecar-WM. Die heutigen Gespanne erinnern jedoch kaum noch an Motorräder mit Seitenwagen. Das populärste und härteste Straßenrennen ist die seit 1907 jährlich auf der Isle of Man stattfindende Tourist-Trophy. Daneben gibt es auch noch Geländerenen, sogenannte Motocross, sowie Trials, bei denen die Fahrer natürliche oder künstliche Hindernisse überwinden müssen, Speedway und Eisspeedway.

### III. Formel 1

#### A. Rennwagen

##### a) Vorkriegszeit

Bei den Stadt-zu-Stadt-Rennen am Ende des 19. Jahrhunderts erreichten die Fahrzeuge eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gerade einmal 17 Kilometern pro Stunde! Bis zur Jahrhundertwende kam es dann zu entscheidenden technischen Neuerungen durch die Erfindung des Spritzdüsenvergasers, der elektrischen Zündung, der Zündkerze und des luftgefüllten Reifens.

Seit dem Jahr 1925 gilt die bis heute gültige Definition des Grand-Prix-Wagens als einsitzigem Fahrzeug, italienisch „Monoposto“.

Der Ingenieur Ettore Bugatti schrieb Automobilgeschichte, als er mit seinem 1924 neu vorgestellten Bugatti 35 schon 1926 die zweite Konstrukteursweltmeisterschaft gewann. Die Autos sind bis jetzt immer schneller geworden und erfordern nun vermehrt fahrerisches Können, was bestbezahlte Berufsrennfahrer hervorbringt. Zwischen den beiden Weltkriegen florierte der Rennwagenbau, z.B. blieb der 1937 entworfene Mercedes-Benz W125, motorisiert mit 646 PS, über Jahrzehnte hinweg bis in die 80er Jahre der stärkste Rennwagen überhaupt. Erst in der Zeit der Turbo-Motoren wurde er abgelöst. Leider wurde der rasante Fortschritt, der in dieser Zeit vonstatten ging, durch den folgenden Zweiten Weltkrieg aufgehalten.

##### b) Nachkriegszeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die „Alfetta“ von Alfa Romeo aus einem glücklichen Zustand heraus zum besten Rennwagen der Welt aufsteigen: Im Gegensatz zu vielen anderen Herstellern, deren Fabriken zerstört oder wie das Auto-Union-Stammwerk in Zwickau in der sowjetischen Besatzungszone lagen, hatten fünf Wagen dieses Typs in einer Käsefabrik nahe des Lago di Orta die Kriegszeit unbeschadet überstanden.

Doch der Krieg hatte auch im langsam wieder aufkommenden Motorsport seine Zeichen hinterlassen: Mancher Rennfahrer musste sein Rennen unfreiwillig beenden, weil sich im Tank seines lange gelagerten Wagens Ratten und Mäuse eingenistet hatten und deren Überreste beim Rennen nun die Benzinleitung verstopften, so bei Maurice Trintignant beim ersten Nachkriegsrennen am 9. September 1945 in seinem alten Bugatti.

Die Engländer wollten damals einen britischen Nationalrennwagen entwerfen. Doch der  
130 viele Aufwand der britischen Industrie und der Ingenieure blieb buchstäblich auf der Stre-  
cke, denn beim verspäteten Ersteinsatz kam der 615 PS starke Wagen namens „BRM“  
nicht von der Stelle. Ähnlich katastrophal verlief auch die Entwicklung eines französischen  
Nationalrennwagens drei Jahre vorher. Von den deutschen Ingenieuren und Konstrukteu-  
135 ren konnte man sich direkt nach dem Krieg wegen anderer wichtigerer Aufgaben auch kei-  
nen erfolgversprechenden Rennwagen erhoffen.

Im Oktober 1947 einigte man sich dann auf einheitliche Regeln. Die höchste Klasse des  
Automobilsports, in der einsitzige Rennwagen mit maximal 1,5-Liter-Motoren mit Aufla-  
dung und solche mit maximal 4,5-Liter-Hubraum ohne Kompressor zugelassen waren,  
sollte Formel 1 genannt werden.

140 Nach dem vorübergehenden Rückzug von Alfa Romeo aus dem Rennsport kam Enzo Fer-  
raris Scuderia Ferrari zum Zug, weil dieser nach seiner Kündigung bei Alfa Romeo seine ei-  
genen Rennwagen mit der Unterstützung einiger bisheriger Alfa-Romeo-Ingenieure bauen  
konnte. Gerade weil Enzo Ferrari schon bei Alfa Romeo an der Entwicklung der berühmten  
„Alfetta“ maßgeblich beteiligt war, dominierte sein Ferrari Tipo 125 in der Saison 1949  
145 überlegen, u.a. gefahren von Alberto Ascari, dem späteren zweimaligen Formel-1-Welt-  
meister.

Mit der Rückkehr von Alfa Romeo hielt dann im Jahre 1950 die Fahrerweltmeisterschaft  
Einzug in den Automobilsport. Von da an veranstaltete der Automobil-Weltverband FIA  
eine Anzahl von Grand-Prix-Rennen und verteilte Punkte entsprechend den Platzierungen  
150 bei den einzelnen Rennen, woran sich bis auf einige kleinere Anpassungen bis heute nichts  
geändert hat.

### **c) Besonderheiten**

Eine ganze Zahl ungewöhnlicher Rennwagen-Konstruktionen hat die Motorsportgeschichte  
zu bieten.

155 Da wären zum einen der sechsrädrige Rennwagen zu nennen, der bei den legendären  
500 Meilen von Indianapolis mit Billy DeVore immerhin den zwölften Platz erreichte. Das  
Besondere dieser Konstruktion bestand darin, dass man dem Fahrzeug zwei hintere An-  
triebsachsen wie bei einem Truck verpasste. Oder ähnlich hatte der Tyrrell P34 vorne links  
und rechts je zwei kleine Reifen. Die Fahrer dieses ungewöhnlichen Sixwheelers, darunter  
160 Jody Scheckter, waren erstaunlicherweise recht erfolgreich.

Ebenfalls interessant war der sogenannte „Staubsauger“-Brabham, mit dem Niki Lauda  
1978 den Schweden-Grand-Prix gewann. Mit einem im Heck eingebauten Ventilator wurde  
Unterdruck erzeugt, der den Wagen zur besseren Fahrbarkeit auf den Boden presste. Diese  
Konstruktion wurde jedoch verboten.

165 McLaren verpasste 1995 den Autos einen zusätzlichen Heckflügel über dem Motor. Dar-  
aufhin testeten auch andere Teams das bei einzelnen Rennen. Alle verwarfen ihn jedoch  
wegen Erfolglosigkeit wieder.

Schon immer gab es vermeintlich kluge Köpfe, die noch ein bisschen nachzuhelfen versu-  
chen, um ihrem Fahrer zum Sieg zu verhelfen. So hatte das Tyrrell-Team beim Rennen in  
170 Detroit 1984 Aufsehen erregt, als Martin Brundle noch knapp vor Rennende an der Box ei-  
nige Liter Wasser nachtankte und dann mit einem Rückstand von weniger als einer Se-  
kunde Zweiter hinter Weltmeister Nelson Piquet wurde.

Was erst hinterher ans Licht kam: Um den Wagen auf das damalige Mindestgewicht von  
540 kg zu bringen, das nach Rennende kontrolliert wurde, hatte man ihm eine ganze La-  
175 dung kleiner Bleikugeln mit dem nachgetankten Kühlwasser verpasst, deren Gesamtge-  
wicht sich auf sage und schreibe 60 kg addierte! Dafür erhielt das Tyrrell-Team dann auch  
die höchste Strafe für einen Rennstall: Es wurde für die weiteren Rennen der Saison dis-  
qualifiziert und ihm wurden alle Punkte der Fahrer-Weltmeisterschaft gestrichen.

## B. Hockenheimring

180 Wegen der Nähe zum Hockenheimring wollen wir auf diesen näher eingehen. Der Hockenheimring ist eine 1932 eröffnete Renn- und Teststrecke für Autos und Motorräder. In diesem Jahr beginnt ein bedeutendes Stück deutscher und internationaler Motorsportgeschichte. Zum Eröffnungsrennen kamen ca. 45.000 Zuschauer. Zwei Jahre später fand der erste nationale Meisterschaftslauf statt. Doch schon 1938 wurde der Hockenheimring zum Kurpfalzring, einem Ovalekurs, umgebaut. Aber 1947 bekam er doch wieder seinen alten Namen Hockenheimring, 4 Jahre danach fand dann das erste internationale Rhein-Pokal-Rennen statt und 1951 war der Hockenheimring zum ersten Mal Austragungsort eines Weltmeisterschaftslaufs für Motorräder. Von 1963-1965 war die Rennstrecke abermals eine Baustelle, da sie beim Bau der Autobahn störte und zur gleichen Zeit das Motodrom entstand. 1970 fand endlich der erste Formel 1 Grand Prix in Hockenheim statt. Seit 1977 hat die Formel 1, mit Ausnahme 1985, jedes Jahr Station auf dem Hockenheimring gemacht. Michael Schumacher war 1995 der erste deutsche Fahrer, der den Formel 1 Grand Prix auf dem Hockenheimring gewann.

185 Heute fasst der Hockenheimring 100.000 Zuschauer, die Kapazität kann jedoch durch Zusatztribünen erhöht werden. Die Grand-Prix-Strecke ist 6,823 km lang, der kleine Kurs 2,639 km. Daneben gibt es eine Dragsterstrecke sowie ein Fahrsicherheitszentrum, eine Kartbahn, das Motorsportmuseum und ein Hotel. Neben Motorsportveranstaltungen finden regelmäßig auch Open Air Konzerte, Industriemessen, Radrennen, Inline-Skating-Festivals und Touristenfahrten statt. Damit hat der Hockenheimring große wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Hockenheim und ihre Umgebung. Aus der reinen Rennstrecke wurde ein Freizeit- und Vergnügungszentrum. So verwundert es nicht, dass mehr als 30 Mio. Zuschauer den Hockenheimring seit seiner Eröffnung besucht haben.

Doch nicht nur das „Drumherum“ hat sich seit der Eröffnung stark verändert. Früher standen direkt neben der Fahrbahn Bäume und in den Kurven gab es nur Auslaufzonen von wenigen Metern. Nach mehreren schweren Unfällen und einigen Toten, der prominenteste unter ihnen war Jim Clark, der an der nach ihm benannten Jim-Clark-Kurve verunglückte, wurde die Sicherheit immer wieder verbessert. Es wurden die Bremsschikanen eingebaut und mittlerweile ist die Rennstrecke rundherum von dreifach Leitplanken umgeben. Dahinter steht ein verstärkter Schutzzaun. Zusätzlich gibt es in den Kurven verschraubte Reifenstapel vor den Leitplanken. Die Auslaufzonen in den Außenkurvenbereichen betragen außerdem bis zu 100 m. So ist wohl zu sagen, dass der Hockenheimring eine der sichersten Hochgeschwindigkeitsstrecken überhaupt ist.

## C. Bedeutende Rennfahrer

### a) Juan Manuel Fangio

215 Der fünfmalige Formel-1-Weltmeister (1951 und 1954-1957) Juan Manuel Fangio gilt als einer der besten Rennfahrer aller Zeiten. 1950 wurde er auf Alfa Romeo in seiner ersten Saison Zweiter der Formel-1-Weltmeisterschaft. Doch im folgenden Jahr holte sich Fangio den WM-Titel, wobei er nur fünf Zähler unter der Maximalpunktzahl blieb.

220 Die Saison 1953 beendete er als Zweiter der Fahrerwertung hinter dem Italiener Alberto Ascari. 1954 erreichte er wieder die alte Form und wurde auf Mercedes zum zweiten Mal Weltmeister, nachdem er das Rennjahr auf Maserati begonnen hatte. Den dritten Titel gewann er 1955 mit dem legendären Mercedes-Silberpfeil, den vierten im Jahr darauf auf Ferrari, danach auf Maserati.

## **b) Jochen Rindt**

225 Jochen Rindt war der einzige Rennfahrer aller Zeiten, der seinen eigenen WM-Titel nicht mehr miterlebte. Mit großem Vorsprung in Führung liegend, verunglückte er beim GP von Italien in Monza tödlich, wurde aber trotzdem Weltmeister.

## **c) Nikolaus Lauda**

230 Seine ersten beiden Siege in der Formel 1 holte sich Niki Lauda 1974 auf Ferrari und belegte Ende der Saison Rang vier der Fahrer-WM.

1975 gewann er fünf Rennen und wurde am Ende mit 64,5 Punkten überlegen Formel-1-Weltmeister vor seinem Rennstallgefährten. Bei seinem Unfall beim Großen Preis von Deutschland 1976 auf dem Nürburgring erlitt er lebensgefährliche Brandverletzungen. Er fuhr jedoch schon acht Wochen später wieder Rennen, konnte verständlicherweise jedoch  
235 nicht mehr um die WM mitfahren. 1977 gehörte der Titel dann wieder ihm.

1978 wechselte Lauda zu Brabham, erklärte jedoch 1979 seinen Rücktritt vom Rennsport, kehrte aber schon zwei Jahre später wieder zurück und wurde 1984 auf McLaren-Porsche mit nur einem halben Punkt Vorsprung vor seinem Teamkollegen Alain Prost zum dritten Mal Weltmeister.

## **d) Alain Prost**

240 Alain Prost, der viermalige Formel-1-Weltmeister, wird als der erfolgreichste Formel-1-Rennfahrer in der Geschichte des Motorsports bezeichnet.

Bei seinem ersten Formel-1-Rennen beim Großen Preis von Japan auf McLaren erreichte er den sechsten Platz. Nachdem er 1983 und 1984 ganz knapp den WM-Titel verpasste,  
245 holte er sich 1985 den lange ersehnten Titel, den er dann auch gleich die beiden nächsten Jahre vor Nigel Mansell und Nelson Piquet erhielt.

Nachdem ihm zwischenzeitlich Ayrton Senna Konkurrenz machte, wurde er 1989 erneut Weltmeister. Nach einer enttäuschenden Zeit bei Ferrari und einer Auszeit feierte er auf Williams 1993 sein Comeback und wurde nach sieben Grand-Prix-Siegen zum vierten Mal  
250 Weltmeister. Er führt die Statistik der meisten GP-Siege unangefochten an.

## **e) Ayrton Senna**

Ayrton Senna da Silva war dreimaliger Formel-1-Weltmeister und einer der erfolgreichsten Formel-1-Piloten seiner Generation. 1988 kam er nach einigen Lehrjahren zum überlegenen McLaren-Rennstall und wurde erstmals Weltmeister. Auch 1990 und 1991 gehörte der  
255 Titel ihm.

Am Wochenende des 1. Mai 1994, an dem auch Ronald Ratzenberger starb, verunglückte Senna beim Großen Preis von San Marino in Imola tödlich.

## **f) Michael Schumacher**

260 Sein Formel-1-Debüt gab Michael Schumacher 1991 beim Großen Preis von Belgien in Spa auf Jordan-Ford. In seinem zweiten Rennen fuhr er bereits für Benetton und wurde Fünfter.

1992 fuhr er seine erste komplette Saison in der Formel 1 und landete beim Großen Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring als Dritter erstmals auf dem Siebertreppchen.

265 1993 wurde er Vierter der Fahrer-WM. In der Saison 1994 holte Schumacher auf Benetton-Ford mit 92 Punkten und acht Siegen erstmals den Weltmeistertitel. Mit diesem Erfolg wurde er der erste deutsche Formel-1-Weltmeister. 1995 erreichte er auf Benetton-Renault neun Siege und verteidigte seinen WM-Titel erfolgreich. Nach der Saison wechselte



270 Schumacher zu Ferrari und wurde 1996 Dritter der Fahrer-WM. In der folgenden Saison war er zuerst Vize-Weltmeister, man disqualifizierte ihn jedoch wegen einer unfairen Attacke gegen seinen Konkurrenten Villeneuve.

275 Auf der ewigen Bestenliste der gewonnenen Formel 1 Grand Prix steht Schumacher mit 40 Siegen auf Platz drei hinter Ayrton Senna (41 Siege) und Alain Prost (51 Siege), in der aktuellen Saison 2000 liegt er klar in Führung mit 12 Punkten Vorsprung vor David Coulthard.<sup>1</sup>

## IV. Wandlung

### A. Kommerzialisierung

280 Im Laufe der Zeit hat sich der Motorsport stark gewandelt. Dies wollen wir am Beispiel der Formel 1 zeigen. Während es am Anfang noch um Ruhm und Ehre ging und darum, der breiten Öffentlichkeit bei Distanzrennen die Haltbarkeit der Fahrzeuge zu demonstrieren und die technische Entwicklung der Serienfahrzeuge voranzutreiben, so geht es heute in der Hauptsache um Geld.

285 Zwar ging es auch damals schon um viel Geld, aber das stand nicht so sehr im Vordergrund wie heute. Lange Zeit war das Auto von ein und demselben Hersteller, der baute Motor und Chassis, sowie Bremsen, Kupplung und alles was eben an dem Rennwagen dran war. Das gibt es heute nicht mehr. Das einzige Team in der Formel 1, das zur Zeit selbst das Chassis und den Motor baut und entwickelt, ist Ferrari. Jedoch stammen auch bei diesem Team viele Teile von anderen Herstellern. Alle anderen Rennställe bekommen auch die Motoren von anderen Firmen.

290 Eines ist aber all die Jahre gleich geblieben: Das Schlimmste für das Image ist ein Motorschaden oder ein anderweitiger technischer Defekt. Das bringt die Marke in Verruf, und der Absatz von Straßenautos sinkt. Auch wenn jeder weiß, dass fast alle Teile an den modernen Rennern im Gegensatz zu früher nicht mehr auf Haltbarkeit und Serienreife, sondern nur auf Gewichtsparen ausgelegt sind, um so einige hundertstel Sekunden Vorsprung vor den anderen Teams zu ergattern. Geändert hat sich auch, dass von Ausfällen nicht nur der 295 Hersteller, sondern auch noch die zahlreichen Sponsoren Imageschäden erleiden. Die Sponsoren kamen erst im Laufe der Zeit dazu, als die Entwicklung neuer Teile immer kostspieliger wurde. Zuerst wurden nur kleine und in der Zahl sehr begrenzte Werbeschriftzüge auf die Autos lackiert. Jedoch wurden diese immer größer und zahlreicher.

300 Auch die Fans greifen heute tief in die Tasche. Zwar steigen die Kartenpreise Jahr um Jahr, doch auch in der Vergangenheit zahlten die Zuschauer für die damaligen Verhältnisse oft horrende Eintrittspreise, um den Rennen beizuwohnen. Auch der zunehmende Absatz an Fanartikeln verschafft den Teams und ihren Sponsoren zusätzliche Einnahmequellen.

305 Maßgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung hat Bernie Ecclestone, der schon seit vielen Jahren der Big Boss der Formel 1 ist, beigetragen. Er ist der von der FIA eingesetzte Leiter und Vermarkter des Formel 1 Zirkus, sein Wort ist Gesetz. So veranlasste er zum Beispiel auch den noch in Planung befindlichen Umbau des Hockenheimrings, als er damit drohte, Hockenheim aus dem Formel 1 Kalender zu streichen.

---

<sup>1</sup> Stand der aktuellen Informationen: 03.07.2000

## B. Sicherheit

310 Der Motorsport hat sich aber nicht nur wirtschaftlich stark verändert. Auch die Sicherheit hat sich stetig weiterentwickelt. So fuhren die Piloten der ersten Generationen mit Lederkappen und gewöhnlicher Kleidung durch die Gegend. Erst später, nach zahlreichen Unfällen, kamen die Schutzhelme auf. An dieser Stelle ist vielleicht zu erwähnen, dass die  
315 ersten Fahrer, die einen Helm trugen, als Feiglinge angesehen wurden. In den folgenden Jahren wurde dann die Helmpflicht eingeführt und die Akzeptanz dieses neumodischen Dings nahm allmählich zu.

Die feuerfeste Kleidung, die mittlerweile Vorschrift ist, ist ebenfalls noch nicht allzu lange eine Selbstverständlichkeit. So wäre Niki Lauda beim „Grillfest vom Nürburgring“, wie er seinen schweren Feuerunfall bezeichnet, mit der heutigen Kleidung nicht beinahe  
320 verbrannt.

Jedoch wurde nicht nur die Ausrüstung der Fahrer wesentlich sicherer. Auch die Sicherheit der Autos und Strecken wurde verbessert. Beispielsweise gibt es heute ein so gut wie bruchsicheres Kohlefaser-Monocoque, in dem sich der Fahrer befindet. Aber auch eine Knautschzone und die, nach dem letzten Todesfall eingeführten, hohen Seitenwände, die  
325 den Kopf des Fahrers zusätzlich zum Helm bei Unfällen schützen sollen, machen die Formel 1 sicherer.

Die wichtigste Rolle beim Thema Sicherheit spielen vielleicht aber die Rennstrecken, die mittlerweile von riesigen Kiesbetten, Reifenstapeln und Leitplanken umgeben werden. Durch all diese Errungenschaften wurde die Zahl der schweren Unfälle mit Toten und Ver-  
330 letzten auf ein Minimum reduziert. Früher gab es in jeder Saison mindestens einen, oft sogar mehrere Toten. Das hat sich heute zum Glück verändert, und die Formel 1 gilt als eine der sichersten Rennserien der Welt.

Der letzte Tote, den die Formel 1 zu beklagen hatte, ist Ayrton Senna, der 1994 in Imola verunglückte und vor der Zeit des Michael Schumacher als der beste Fahrer der Welt galt.

335

## V. Weitere Informationen

Hier einige Weblinks mit weiterführenden Informationen:

www.hockenheimring.de  
www.nuerburgring.de  
340 www.dtm.de  
www.lemans.org  
www.rallye1.de  
www.fia.com  
www.formel-1-online.de  
345 www.michael-schumacher.de  
www.ferrari.it  
www.mclaren.co.uk

## VI. Quellenverzeichnis

- ◆ Reuß, Eberhard: 50 Jahre Formel 1, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1999 (2. Auflage)
- 350 ◆ Ich sag Dir alles – das große Buch des Wissens, ADAC Verlag GmbH, München, 2000
- ◆ Das neue Guinness Buch der Rekorde 1993, Verlag Ullstein GmbH, Frankfurt/Main – Berlin, 1993
- ◆ Hockenheim 1999, Zahlen und Fakten, herausgegeben von der Stadtverwaltung Hockenheim
- 355 ◆ Formel zum Erfolg: in ADAC Motorwelt, Juli 2000, ADAC Verlag GmbH, München, 2000
- ◆ Microsoft: Encarta Enzyklopädie Plus 2000
- ◆ www.audianer.purespace.de/quattro.htm
- ◆ www.tractorpulling.de
- ◆ www.ferrari.it/comsport.e/comsport.html
- 360 ◆ www.mclaren.co.uk
- ◆ www.hockenheimring.de
- ◆ www.nuerburgring.de

Dieses Referat ist unter Sneaker Referate verfügbar im

Intranet (CFG) <http://sneaker/referate/inhalt/motorsport/>

365 Internet <http://sneaker.cfg-hockenheim.de/referate/inhalt/motorsport/>

© Holger Langlotz und Daniel Vollbrecht, 2000