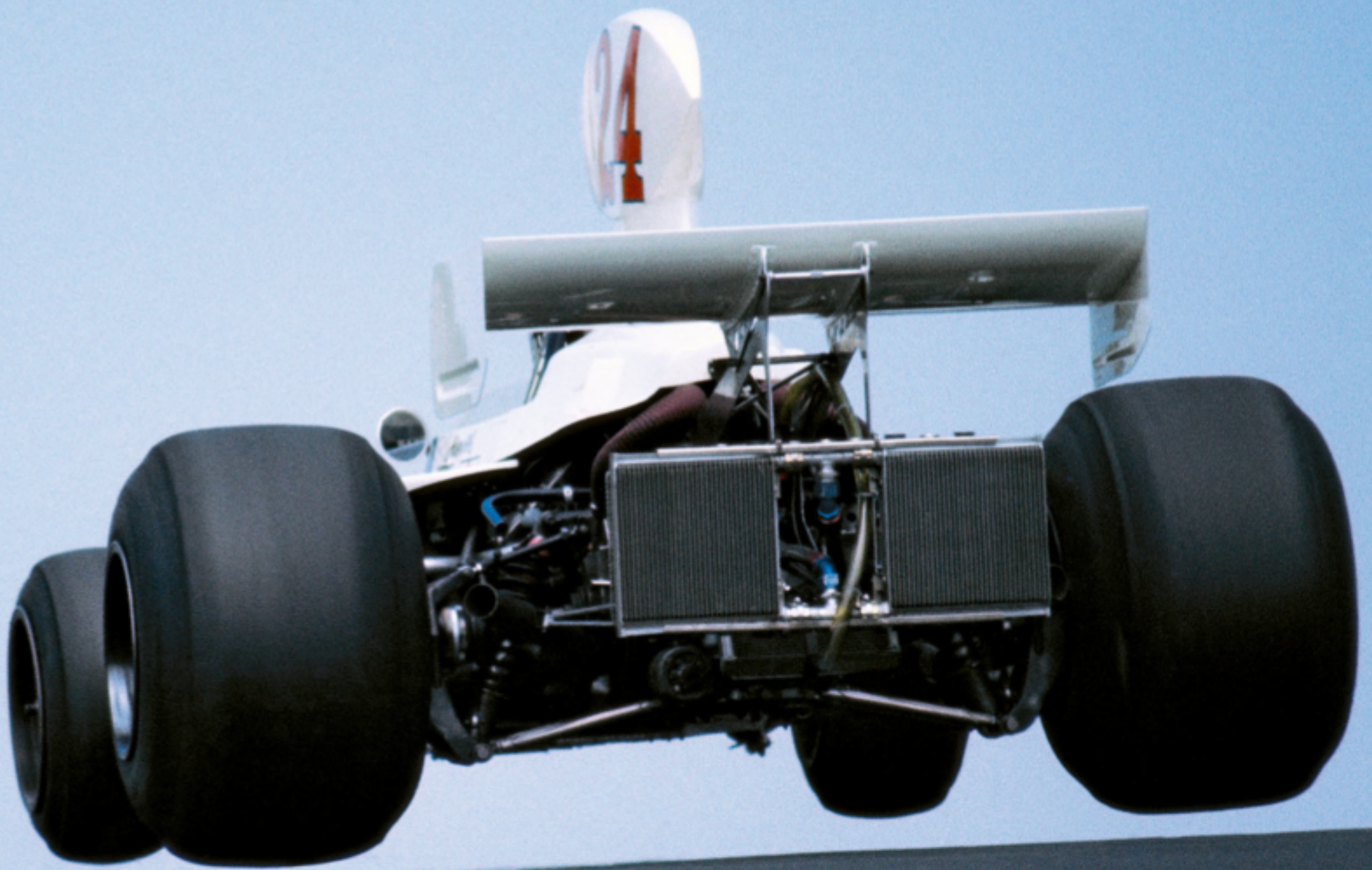


GRAND PRIX

75 JAHRE FORMEL 1



GRAND PRIX

75 JAHRE FORMEL 1

*Mit einem Vorwort von
Sir Jackie Stuart*

PRESTEL

MÜNCHEN • LONDON • NEW YORK



INHALT

VORWORT

8 von Sir Jackie Stewart

KAPITEL 1 FOTOGRAFEN

- 12 Steven Tee über Ayrton Senna: Sein erster Grand-Prix-Sieg
- 14 Michael Tee über Juan Manuel Fangio: Ein perfekter Allrad-Drift
- 16 Rainer Schlegelmilch über Stefan Johansson: »Eingefrorene Geschwindigkeit«
- 18 Keith Sutton über Ayrton Senna: Siegesfeier
- 20 Mark Sutton über Mika Häkkinen: Der fliegende Finne
- 22 Ercole Colombo über Gilles Villeneuve: Hart an der Grenze

KAPITEL 2 CHAMPIONS UND HELDEN

26	1950	Giuseppe Farina
28	1951, 1954–1957	Juan Manuel Fangio
30	1952, 1953	Alberto Ascari
32	HELD	Jean Behra
34	HELD	Stirling Moss
36	1958	Mike Hawthorn
38	HELD	Peter Collins
40	HELD	Tony Brooks
42	1959, 1960, 1966	Jack Brabham
44	1961	Phil Hill
46	HELD	Wolfgang Berghe von Trips
48	1962, 1968	Graham Hill
50	1963, 1965	Jim Clark
52	HELD	Dan Gurney
54	1964	John Surtees
56	1967	Denny Hulme
58	HELD	Bruce McLaren
60	1969, 1971, 1973	Jackie Stewart
62	1970	Jochen Rindt
64	HELD	François Cevert
66	1972, 1974	Emerson Fittipaldi
68	HELD	Jacky Ickx
70	1975, 1977, 1984	Niki Lauda
72	1976	James Hunt
74	HELD	Carlos Reutemann
76	1978	Mario Andretti
78	HELD	Ronnie Peterson
80	1979	Jody Scheckter
82	HELD	Gilles Villeneuve
84	1980	Alan Jones
86	1981, 1983, 1987	Nelson Piquet
88	HELD	Didier Pironi
90	1982	Keke Rosberg
92	HELD	René Arnoux
94	1985, 1986, 1989, 1993	Alain Prost
96	1988, 1990, 1991	Ayrton Senna
98	HELD	Gerhard Berger
100	1992	Nigel Mansell
102	HELD	Jean Alesi
104	1994, 1995, 2000–2004	Michael Schumacher
106	1996	Damon Hill
108	HELD	David Coulthard
110	1997	Jacques Villeneuve
112	1998–1999	Mika Häkkinen
114	2005–2006	Fernando Alonso
116	HELD	Juan Pablo Montoya
118	2007	Kimi Räikkönen
120	HELD	Felipe Massa
122	HELD	Robert Kubica
124	2008, 2014, 2015, 2017–2020	Lewis Hamilton
126	2009	Jenson Button
128	2010–2013	Sebastian Vettel
130	2016	Nico Rosberg
132	2021–2023	Max Verstappen



INHALT

KAPITEL 3 RENNSTRECKEN

- 136 Silverstone, England
- 138 Monza, Italien
- 140 Monte Carlo, Monaco
- 142 Spa-Francorchamps, Belgien
- 144 Nürburgring, Deutschland
- 146 Reims, Frankreich
- 148 Yas Marina, Abu Dhabi
- 150 Suzuka, Japan
- 152 Interlagos, Brasilien
- 154 Marina Bay, Singapur

KAPITEL 4 IKONEN

- 158 Enzo Ferrari
- 160 Alfred Neubauer
- 162 Colin Chapman
- 164 Bernie Ecclestone
- 166 Luca Cordero di Montezemolo
- 168 Frank Williams
- 170 Ron Dennis
- 172 Max Mosley
- 174 Jean Todt
- 176 Dietrich Mateschitz
- 178 Adrian Newey
- 180 Toto Wolff

KAPITEL 5 RIVALITÄTEN

- 184 Juan Manuel Fangio gegen Stirling Moss
- 186 Jackie Stewart gegen Emerson Fittipaldi
- 188 James Hunt gegen Niki Lauda
- 190 Gilles Villeneuve gegen Didier Pironi
- 192 Nigel Mansell gegen Nelson Piquet
- 194 Alain Prost gegen Ayrton Senna
- 196 Damon Hill gegen Michael Schumacher
- 198 Mika Häkkinen gegen Michael Schumacher
- 200 Fernando Alonso gegen Lewis Hamilton
- 202 Lewis Hamilton gegen Nico Rosberg
- 204 Lewis Hamilton gegen Max Verstappen

KAPITEL 6 LEGENDÄRE RENNAUTOS

- 208 1950er: Mercedes W196
Alfa 158/9, Maserati 250F, Vanwall, Cooper T51
- 212 1960er: Lotus 49
Lotus 25, Ferrari 156, Eagle Weslake, Matra MS80
- 216 1970er: Ferrari 312T
McLaren M23, Lotus 72, Tyrrell P34, Renault RS01, Lotus 79
- 220 1980er: McLaren MP4/4
Brabham BT52, Williams FW07, FW11, McLaren MP4/2, Lotus 98T
- 224 1990er: Williams FW14B
Ferrari 641, Williams FW15C, Jordan 191, McLaren MP4/13
- 228 2000er: Ferrari F2004
McLaren MP4/20, Renault R25, Red Bull RB5, Brawn BGP001
- 232 2010er: Mercedes W07
Red Bull RB9, Ferrari SF-71H, Lotus E21, McLaren MP4/25
- 236 2020er: Red Bull RB19
Racing Point RP20, Aston Martin AMR23

KAPITEL 7 MOMENTE

- 242 1950 GP von Großbritannien: Giuseppe Farina mit den Siegerlorbeeren
- 244 1957 GP von Deutschland: Juan Manuel Fangios legendärer Comeback-Sieg
- 246 1964 GP von Belgien: Jim Clark und Dan Gurney
- 248 1969 GP von Spanien: Graham Hills Unfall
- 250 1970 GP von Spanien: Jackie Stewart fährt durch brennende Wracks
- 252 1971 GP von Italien: Die ersten fünf liegen innerhalb von 0,61 Sekunden
- 254 1975 GP von Österreich: Vittorio Brambilla einziger Grand-Prix-Sieg
- 256 1976 GP von Japan: James Hunt wird Weltmeister
- 258 1979 GP von Frankreich: Arnoux und Villeneuve kämpfen um Platz zwei
- 260 1979 GP der Niederlande: Gilles Villeneuve will sich nicht geschlagen geben
- 262 1986 GP von Portugal: Senna, Prost, Mansell und Piquet
- 264 1986 GP von Australien: Nigel Mansells Reifenplatzer
- 266 1987 GP von Österreich: De Cesaris erzeugt einen Funkenregen
- 268 1990 GP von Japan: Prost gegen Senna
- 270 1991 GP von Großbritannien: Nigel Mansell siegt
- 272 1993 GP von Kanada: Ayrton Senna hoch konzentriert
- 274 1994 GP von Deutschland: Benetton-Mechaniker Paul Seaby in Flammen
- 276 1997 GP von Kanada: Ralf Schumacher verunfallt
- 278 1997 GP von Europa: Jacques Villeneuve gegen Michael Schumacher
- 280 1999 GP von Großbritannien: Michael Schumacher verunfallt
- 282 2001 GP von Deutschland: Luciano Burti überschlägt in seinem Prost
- 284 2002 GP von Australien: Ralf Schumacher hebt ab
- 286 2007 GP von Kanada: Robert Kubica verunfallt
- 288 2012 GP von Belgien: Romain Grosjean verunfallt
- 290 2016 GP von Australien: Fernando Alonso zerstört seinen McLaren
- 292 2017 GP von Singapur: Räikkönen rammt Vettel
- 294 2020 GP von Bahrain: Grosjean entkommt den Flammen
- 296 Register
- 300 Bildnachweis



OP

WORWORT

von Sir Jackie Stewart

**Formel-1-Weltmeister
1969, 1971, 1973**

DIE GESCHWINDIGKEIT IST DIE ESSENZ DER Formel 1. Die Geschwindigkeit einzufangen, ist die Essenz der Formel-1-Fotografie.

Und durch die Bilder, die seit dem Großen Preis von Großbritannien 1950 mit der Kamera eingefangen wurden, werden uns die Anmut, Kunstfertigkeit und Dramatik dieses fesselnden und gefährlichen Sports am besten vor Augen geführt.

Verweilen wir beim Anblick des großen Juan Manuel Fangio, der in seinem Maserati 250F perfekt dahingleitet. Oder bei meinem Freund und Helden Jim Clark, der seinen schnittigen Lotus 25 mit solcher Präzision lenkte, dass ihm niemand etwas anhaben konnte.

Halten wir inne, um über das Können und den Wagemut des jungen Jackie Stewart am Nürburgring im Jahr 1968 nachzudenken; oder über den Mut von Niki Lauda, der mit noch nicht verheilten Wunden nach seinem schrecklichen Unfall im Jahr 1976 in den Sport zurückkehrte. Was ist mit Alain Prost, der vor Freude neben seinem McLaren hüpfte, als er sich 1986 gegen alle Widerstände den Weltmeistertitel gesichert hat? All diese Momente und noch viele mehr sind in diesem wunderbaren Buch über 75 Jahre Formel 1 enthalten.

Viele dieser Bilder wecken Erinnerungen – glückliche, die mich zurück in meine Jugend führen, als ich versuchte, eine Karriere im Motorsport zu machen, und schließlich zum Gewinn meiner drei

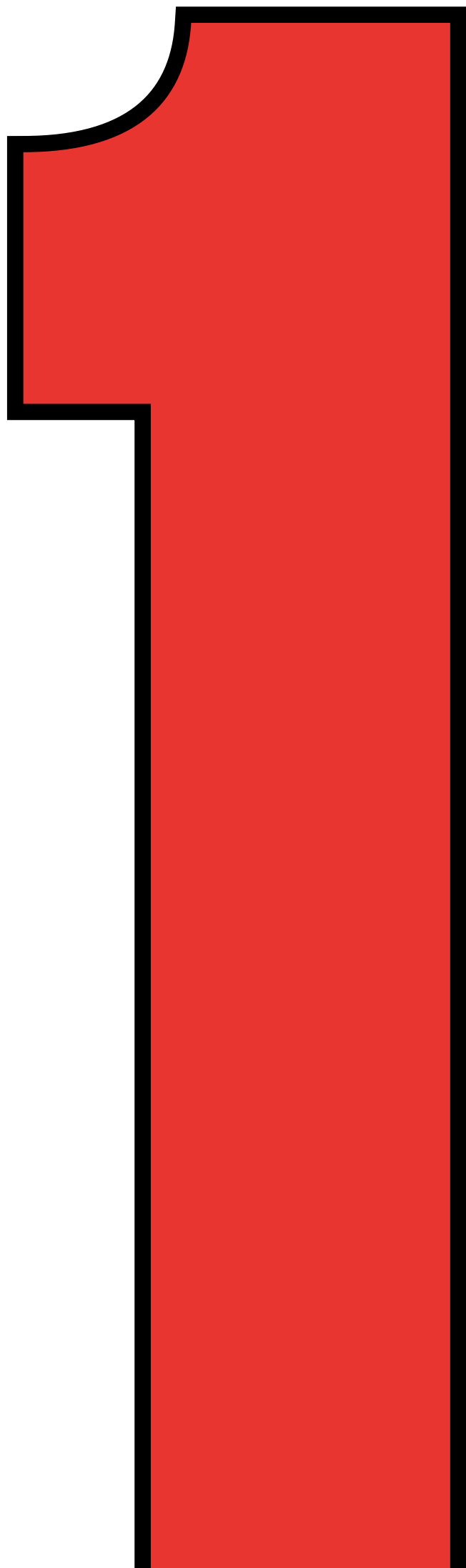
WM-Titel. Die Formel 1 war zu meiner Zeit ein tödlicher Sport, und die Gesichter von Jimmy, Jochen Rindt und François Cevert und vielen anderen zu sehen, ist eine bittere Erinnerung an den Preis, den das Streben nach Grand-Prix-Ruhm fordert.

Es ist ein großer Trost, dass die Formel 1 heute weitaus weniger gefährlicher ist als früher und dass Leute wie Sir Lewis Hamilton und Max Verstappen in den letzten Jahren in der Lage waren, wilde Rennen zu fahren, ohne die Gefahren, die einst mit dem Grand-Prix-Motorsport verbunden waren.

Ihre Erfolge werden auf diesen Seiten ebenso gefeiert wie die ihrer Vorgänger, und wir ziehen unseren Hut vor dem Können und der Leidenschaft der vielen talentierten Fotografen, die den Sport durch ihre Arbeit für immer festgehalten haben.

Ich lade Sie herzlich ein, dieses Fest der Formel 1 und der Formel-1-Fotografie zu genießen.





*Sechs der eindrucksvollsten
Bilder aus acht F1-Jahrzehnten –
erklärt von den Männern, die sie
aufgenommen haben.*

FOTOGRAFIEN

Steven Tee über Ayrton Senna

Michael Tee über Juan-Manuel Fangio

Rainer Schlegelmilch über Stefan Johansson

Keith Sutton über Ayrton Senna

Mark Sutton über Mika Häkkinen

Ercole Colombo über Gilles Villeneuve

STEVEN TEE ÜBER AYRTON SENNA Erster Grand-Prix-Sieg

Großer Preis von Portugal
Rennstrecke von Estoril, 21. April 1985
Lotus-Renault 97T

ES WAR MEINE ERSTE VOLLE SAISON IM RENN-sport, und ich war noch jung – erst 23. Portugal war das zweite Rennen des Jahres, und in meiner Erinnerung war das der schlimmste Tag überhaupt, wettermäßig. Der Regen wollte nicht aufhören, und es war richtig finster. Wir gingen alle früh zur ersten Kurve, um eine gute, saubere Aufnahme vom Start zu bekommen – es gab keine Fototürme oder so etwas –, standen einfach da im strömenden Regen und wurden nass. Das Wichtigste dabei war, die Ausrüstung sauber zu halten. Das hielt uns ständig auf Trab.

Ich bin gemeinsam mit Senna in diesem Sport aufgestiegen, habe ihn in der Formel Ford und in der Formel 3 fotografiert und dann 1984 in Monaco, unter ähnlichen Bedingungen, wo er sein erstes Rennen hätte gewinnen sollen. Ich wusste also, wie gut er im Nassen war. Aber 1985 kam der Druck hinzu, dass ich der Teamfotograf von Lotus war. Deren Teamchef, Peter Warr, war nicht ganz überzeugt – nach dem Motto: »Du bist erst seit zwei Minuten hier und schon unser Teamfotograf?« Wie auch immer, im Laufe des Tages wurde klar, dass Senna wahrscheinlich gewinnen würde, da man wusste, wie gut er im Regen war und wie gut er generell war. Also ging es nur noch darum, auf dem Podium zu stehen, um die Bilder zu bekommen, von denen ich wusste, dass alle unsere Magazine und Sponsoren sie haben wollen würden.

Wir fotografierten damals mit Farb- und Schwarz-Weiß-Filmen – natürlich nicht digital –, und ich hatte mich entschieden, das Podium in Schwarz-Weiß aufzunehmen. Ich fand eine kleine Stelle direkt am Ende der Boxenmauer – eine Art erhöhter Betonpoller –, die mir geeignet erschien. Ich wusste, dass die Autos an mir vorbeikommen müssten, um zum Parc Fermé zu gelangen. Also stand ich da mit meiner Canon F1, einem 50-mm-Objektiv und Schwarz-Weiß-Film – alles sehr einfach. Kurz bevor ich die Aufnahme machte, marschierte Peter Warr zum Parc Fermé, und dann kam es zu einer Szene, die keine Zeit zum Nachdenken ließ: Senna fuhr die Boxengas-

se hinunter, schnallte sich ab, rechts von ihm stand Peter mit ausgestreckten Armen. Manueler Fokus, Motorantrieb und darauf achten, dass das Objektiv ganz sauber ist. Es ging alles ein bisschen drunter und drüber. Ich wusste nicht genau, was ich im Kasten hatte.

Nach dem Rennen eilen wir wie üblich zum Flughafen und gleich ins Büro, um die Filme zum Entwickeln zu bringen. Dann, am Montagmorgen, der nervöse Blick auf den Leuchtkasten ... und diese eine Aufnahme fällt sofort auf – dieses eine Bild, in dem buchstäblich alles zusammenkommt. Peter Warr hat den perfekten Ausdruck auf seinem Gesicht, und Senna ist halb aus dem Auto heraus. Links sieht man die beiden Goodyear-Reifentypen Kenny und Clive – Kenny ist der in der Luft. Sie ergänzen das Bild. Es funktioniert wahrscheinlich besser in Schwarz-Weiß als in Farbe. Es gibt mehr Tiefenschärfe. Auch das Auto ist schwarz mit goldenen Schriftzügen, und Sennas Helm ist natürlich gelb, was alles zum klassischen, monochromen Gefühl beiträgt. Ich denke, das Bild wurde ein zeitloser Erfolg.

Als ich die Aufnahme zum ersten Mal sah, dachte ich: »Peter kann sich nicht wirklich darüber aufregen.« Er hatte mir im Flugzeug nach Hause gesagt: »Ich hoffe, du hast ein paar gute Bilder von heute.« Es war eine große Sache für Lotus, weil sie seit 1982 kein Rennen mehr gewonnen und alles auf die Senna-Karte gesetzt hatten. Offensichtlich war das der Durchbruch für Senna, denn er hatte seinen ersten Grand Prix gewonnen und allen bewiesen, wie talentiert er war. Aber es war auch ein Durchbruch für mich – eine Last wurde von meinen Schultern genommen. Ich hatte gezeigt, was ich dem Team und dessen Sponsoren bieten konnte, und ich freute mich persönlich, dass die Aufnahme ganz exklusiv war. Ich hatte diesen Standort gefunden, der der schlechteste hätte sein können, aber er stellte sich als der beste heraus. Peter Warr ließ das Bild kurz darauf einrahmen und hängte es an die Wand seines Büros im Lotus-Headquarter.







MICHAEL TEE ÜBER JUAN-MANUEL FANGIO Ein perfekter Allrad-Drift

Großer Preis von Frankreich
Rennstrecke Rouen-les-Essarts, 7. Juli 1957
Maserati 250F

ICH DENKE, WORAUF ES IN DIESEM FOTO BEI Fangio ankommt, ist, dass er absolut am Limit war. Aber er war kein Fahrer, der gegen ein Auto kämpfte, das er nicht kontrollieren konnte – er hatte seinen Maserati in einem Allrad-Drift auf einem sehr schnellen Downhill-Abschnitt perfekt ausbalanciert. Man sieht hier den größten Fahrer seiner Zeit, der zeigt, was erforderlich ist, um ein Grand-Prix-Auto so schnell zu fahren, wie es nur geht. Das ist 100 Prozent Fangio, der das Auto mit absoluter Präzision hält, und zwar genau da, wo er es haben will. Fahrer, die dazu nicht in der Lage waren, waren zu langsam, und diejenigen, die über 100 Prozent hinausgingen, flogen raus. Aber Fangio konnte so ein Auto in jeder Runde mit absolut perfekter Balance halten.

Wenn man genau hinschaut, sieht man eine Rauchwolke aus dem linken Hinterreifen aufsteigen. Das ist ein Hinweis darauf, wie Geschwindigkeit und Position des Autos mit dem Gaspedal gesteuert werden. Man kann auch den Schaden an der Nase des Autos sehen – ein weiteres Zeichen, dass Fangio hart draufdrückte.

Das Rennen von 1957 war Fangios erster (und einziger) Grand Prix auf dieser Rennstrecke, aber ich wusste, dass es aufregend sein würde, wenn er sich erst einmal zurechtgefunden hatte. Dies ist in der Tat ein sehr schneller und unglaublich gefährlicher Streckenabschnitt nach der Start- bzw. Ziellinie. Er verläuft in geschwungenen Rechts- und Linkskurven, und an dieser Stelle passierte Fangio gerade einen Felsabschnitt, der die Strecke säumte. Heutzutage sind Rennen auf so offensichtlich gefährlichen Strecken ohne Armco-Leitplanken undenkbar, aber so war es damals eben. Das ist einer der Aspekte, die Fangio

zu einem so großartigen Fahrer machten; neben seinem Können waren es sein Mut und seine mentale Kontrolle. Bei so einer Kurve, die mit etwa 195 km/h gefahren wurde, musste er genau wissen, was er beim Hineinfahren tun würde. Es gab eine ganze Menge Fahrer, die wie auf Schienen fuhren, und andere, die dauernd auf dem Rasen waren, worauf man als Fotograf achten musste. Aber wenn man am Streckenrand stand, was wir damals auch konnten, sah man sehr deutlich, welche Fahrer kontrolliert fuhren und welche nicht.

Ich fotografierte von diesem Platz aus drei Runden lang, und jedes Mal kam Fangio auf genau der gleichen Linie und im gleichen, perfekt ausbalancierten Drift vorbei. Vor dem Rennen hatte ich dieses Bild im Kopf, aber es war nicht einfach, es zu schießen. Es war ein weiter Weg bis zu der Kurve, und die Runden waren lang, sodass man ein wenig warten musste, bis das Auto vorbeikam. Außerdem musste man sich auf einen Punkt auf der Strecke konzentrieren, bevor das Auto ins Bild kam. Ich benutzte eine Contax ohne Autofokus, und es konnte auch ein Fehlschuss werden, es sei denn, man hatte einen Punkt auf der Strecke, auf den man fokussieren konnte, einen weißen Stein oder etwas Ähnliches. Am Ende hatte ich sechs oder sieben Bilder, und dieses war am schärfsten.

Damals bestand meine einzige Aufgabe darin, Bilder für das *Motorsport*-Magazin zu schießen – nur Rennbilder, keine Atmosphäre oder Porträts –, also musste ich mit starken Streckenaufnahmen zurückkommen. Diese muss gut gewesen sein, denn es wurde auf dem Cover verwendet (August-Ausgabe 1957).

Großer Preis von Monaco
Monaco-Strecke, Monte Carlo, 18. Mai 1985
Ferrari 156/85

ICH BEGANN IN DEN 1960ER-JAHREN MIT DER Formel 1 und 1969 mit der Zoom-Technik, die man hier sieht. Die Idee ist, dass die Mitte des Autos scharf ist – idealerweise der Helm des Fahrers –, aber der Rest des Bildes hat einen Geschwindigkeitsunschärfe-Effekt, der durch einen sehr schnellen Zoom beim Schließen des Verschlusses erzeugt wird. Ich nahm es während des Trainings am Samstagmorgen auf, als ich in der La-Rascasse-Kurve andere Autos frontal aufgenommen habe, die mir entgegenkamen. Doch als Stefan vorbeikam, drehte ich mich dabei und meine Bewegung war synchron mit dem vorbeifahrenden Auto. Man erkennt das daran, dass die Mitte des Autos scharf und der Hintergrund unscharf ist, wie ein Gemälde. Ich versuchte bewusst, diesen Effekt zu erzielen, aber ich hatte auch Glück, denn als ich den Auslöser drückte, gab Stefan bei der Ausfahrt aus der Kurve wieder Gas. Dadurch gelangten zwei Flammenstöße aus den Auspuffen in den Diffusor. Das macht das Foto so spannend, denke ich. Man kann tausend Mal versuchen, Flammen auf einem Foto einzufangen, aber es ist fast unmöglich, also war definitiv etwas Glück dabei.

Bis 1985 hatte ich bereits mehr als 20 Jahre lang Formel-1-Fotos geschossen, ich war also ziemlich erfahren in Bezug auf das, was ich aufnehmen wollte, und auch in Bezug auf das Wissen, wie man auf einer bestimmten Rennstrecke vorgeht. Es ist sehr wichtig, den richtigen Platz für ein Foto zu finden, und wenn man schon eine Weile dabei ist, weiß man, dass die Streckenmitarbeiter Jahr für Jahr dieselben sind. Wenn man also die Streckenposten kennt, die an einer bestimmten Kurve arbeiten, lassen sie einen vielleicht an einem Platz stehen, wo es nicht wirklich erlaubt ist. Das ist bei dieser Aufnahme passiert: Ich lehnte mich an die Barriere bei La Rascasse, was jetzt nicht mehr möglich wäre. Die Barriere war nicht hoch – vielleicht einen Meter oder so –, und meine Kamera berührte sie. Das war unglaublich nah an den Autos, nur durch die Barriere getrennt, man konnte fast das Metall berühren.

Viele fragen, ob die 1980er-Jahre die beste Zeit für Formel-1-Fotos waren, aber das ist nicht so einfach zu sagen. Nicht die Autos machen Bilder spektakulär, es sind die Möglichkeiten, die man als Fotograf hat. Bei diesem Bild gab es nur eine kleine Barriere zwischen mir und dem Auto – in den Jahrzehnten zuvor gab es überhaupt nichts. Jetzt gibt es viele weitere Einschränkungen, was die Möglichkeiten zu fotografieren begrenzt. Das ist natürlich alles wegen der Sicherheit.

Als ich dieses Bild am Montag nach dem Rennen zum ersten Mal sah, war ich sehr zufrieden damit. Es hatte Monaco, einen Ferrari, Flammen ... wirklich alle Zutaten, damit es funktioniert. Aber trotzdem kann man nie wissen, dass man ein Bild wie dieses aufnehmen wird. Ein gutes Bild funktioniert ohne Worte – das Bild selbst ist die Botschaft, und ich denke, das ist hier der Fall. Als Stefan es sah, liebte er es, und es ist immer noch auf der Startseite seiner Website. Bei einem Fotowettbewerb am Ende des Jahres ging es jedoch leer aus.

**RAINER
SCHLEGELMILCH ÜBER
STEFAN JOHANSSON
»Eingefrorene
Geschwindigkeit«**







KEITH SUTTON ÜBER AYRTON SENNA Siegesfeier

**Großer Preis von Belgien
Rennstrecke Spa-Francorchamps,
25. August 1991**

MEINE BEZIEHUNG ZU AYRTON BEGANN 1981, als er zum ersten Mal aus Brasilien nach Großbritannien kam. Ich arbeitete als sein Fotograf in den britischen Nachwuchs-Rennserien, und wir waren beide am selben Punkt in unserem Leben – jung, ehrgeizig, versuchten uns zu beweisen und in die Formel 1 zu kommen. Ayrton schaffte es 1984 mit dem Toleman-Team, nach dem Gewinn des britischen Formel-3-Titels im Jahr zuvor. In den nächsten zehn Jahren machte ich Tausende von Aufnahmen von ihm.

Das hier ist seine Siegesfeier nach dem Gewinn des Großen Preises von Belgien 1991. Was das Foto einzigartig macht, ist, dass es von oben aufgenommen wurde und Ayrton direkt in meine Kamera blickt, während er den Champagner versprüht. Podest-Aufnahmen sind meist frontal und von unterhalb der Fahrer, aber dieser besondere Blickwinkel ist einem kleinen Büro zu verdanken, das ich am Morgen des Rennens in den Streckengebäuden gefunden hatte. Ich war aus dem Presse-raum gegangen, sah einen Raum mit angelehnter Tür und ging hinein, um nachzusehen. Ich konnte sofort sehen, dass man vom Fenster einen direkten Blick auf das Podium hatte. Noch besser, das Fenster war nicht verschlossen, sodass ich meine Kamera über das Podest halten konnte. Ich erinnere mich, dass ich dachte, »Das könnte großartig werden«, dann schloss ich das Fenster und die Tür und erzählte niemandem davon.

Nach dem Rennen, das Ayrton gewann, ging ich zurück in den Raum, in der Hoffnung, dass ich noch hinein konnte – zum Glück war er nicht abgeschlossen. Da war ich also ganz allein, schaute auf das Podium und wartete darauf, dass die Fah-

rer rauskamen. Dann sah ich sie. Ich schrie Ayrton zu, als er den Champagner in die Hand nahm, und er sah auf und spritzte mich an. Ich fotografierte mit Film, wie alle damals, und hatte noch fünf oder zehn Bilder auf meiner 36er-Rolle. In ein paar Sekunden war alles vorbei, aber ich erinnere mich, dass ich dachte: »Ich bin sicher, ich habe etwas Besonderes.« Ich spürte es irgendwie sofort.

Dann lief ich schnell dorthin, wo wir den Mietwagen geparkt hatten, um den Massen zu entkommen und zum Flughafen zu fahren. Ich ging direkt vom Flugzeug ins Büro, um den Film zu entwickeln, und bald saß ich mit der Lupe vor dem Leuchtkasten, um die Schärfe und alles zu überprüfen. Es gab wahrscheinlich drei oder vier Aufnahmen, die gut waren, aber diese war außergewöhnlich.

Ich schweige immer, wenn ich denke, dass ich etwas Besonderes habe. Auch damals sagte ich nichts, bis es auf dem Leuchtkasten war ... und dann siehst du das Bild, deine Kollegen versammeln sich, sie sehen die Aufnahme und sagen: »Oh, wow!«

Das Schöne an der Aufnahme ist, dass es keine Werbung im Hintergrund gibt, nur Kunstrasen und diese schöne Blumenreihe. Ich fotografierte mit Fuji-Velvía-Film, damit die Farben wirklich hell wurden. Aber was das Bild so besonders macht, ist, dass Ayrton so glücklich ist, so fröhlich, und das erinnert mich immer an ihn und lässt mich lächeln. Die zehn unglaublichen Jahre, die er in der Formel 1 war und seine drei Weltmeistertitel ... Wenn ich mir dieses Bild ansehe, verschwindet die Traurigkeit von Imola 1994. Ich kann dann an die guten Zeiten denken.

Großer Preis von Australien
Adelaide Street Circuit, 7. November 1993
McLaren MP4/8

FOTOS WIE DIESES LASSEN SICH NICHT PLANEN. Man ist in dem Moment vielleicht gerade am richtigen Ort oder auch nicht. Es war im zweiten Jahr meiner Reportagen über Grands Prix, und ich erinnere mich noch genau: Es war ein warmer, sonniger Samstag, und ich ging zur Rechtskurve der Brewery Bend an der Hauptstraße.

Dort machte ich mit einem festen 300-mm-Objektiv und einer Belichtungszeit von 1/25 Sekunde Schwenkaufnahmen vor den Leitschienen und Begrenzungen auf einem Fuji-Velvía-Film. Wir waren eine Gruppe von etwa zehn Fotografen auf ziemlich engem Raum zwischen einer Betonwand und einer Werbetafel. Ich hörte das Quietschen von Bremsen – sie waren blockiert –, und im selben Augenblick schoss das Auto hoch über den Bordstein, stürzte hinunter und fuhr in die Boxen zurück.

Ich drückte automatisch ab – keine Zeit, zu überlegen oder den Bildausschnitt zu wählen, ich hielt drauf und drückte weiter ab. Ich machte nur drei Bilder, aber sie erfassen den Ablauf, vom Abheben bis zur Landung. Ich erfasste das Auto, wie es auf den Bordstein aufprallte, durch die Luft flog, herunterstürzte und sich dann Richtung der Boxen drehte. Die anderen Fotografen fragten: »Hast du es erwischt?« Ich war mir nicht sicher, und offenbar hatte auch niemand sonst die Szene erfasst, die in Sekundenbruchteilen vorbei war.

Wir ließen den Film gleich in Adelaide entwickeln, und als mein Bruder Keith am nächsten Tag die Bilder am Leuchtkasten durchsah, rief er: »Oh verdammt! Was für ein tolles Foto!« Die Aufnahme von Mika in der Luft war mit einer sehr langen Belichtungszeit aufgenommen, aber trotzdem gestochen scharf, ein echter Glücksfall. Was sie so ungewöhnlich macht, ist, dass man ein F1-Auto sonst nicht so hoch und waagrecht in der Luft sieht, dass es wirklich aussieht, als würde es fliegen.

Natürlich wollten wir ein paar Abzüge, wir gingen also zurück ins Labor und fragten, ob sie einen Eilauftrag für uns übernehmen würden, wenn sie dafür einen Abzug behalten durften, den ich von Mika signieren lassen würde. Mika wollte dem Team die Aufnahme zuerst nicht zeigen, weil es aussah, als ob er einen Fehler gemacht hätte. Er konnte auch kaum glauben, dass er das war, aber dann zeigte er sie seinem Ingenieur, der sagte, »Ach, deshalb hat da etwas in der Telemetrie geblinkt ...«

Das Foto wurde berühmt, aber es beweist nur, dass man manchmal einfach zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein muss und dann ein bisschen Glück braucht. Ich hatte wie gesagt Schwenkaufnahmen gemacht und konnte es unmöglich planen – es gab keine Zeit zum Scharfstellen, und ich hatte eine lange Verschlusszeit und eine Festbrennweite –, aber manchmal kommt einfach alles zusammen. Ich erinnere mich so deutlich daran, als sei es gestern gewesen.

Das Bild brachte meinen Durchbruch als Fotograf in der F1. Ich war noch neu im Geschäft, aber jeder kannte meinen Bruder Keith als den »Senna-Fotografen«. Jetzt hatte ich mir selbst einen Namen gemacht, und es wurde ein großer kommerzieller Erfolg, der bis heute anhält. Es gibt noch einen anderen Aspekt dieses Bildes, den man nur versteht, wenn man Mika Häkkinens Geschichte kennt. Genau an dieser Ecke hatte er zwei Jahre später den schrecklichen Unfall, der ihn fast getötet hätte. Glücklicherweise überlebte er und gewann seine Weltmeistertitel. Und er signiert dieses Bild bis heute als »The Flying Finn« (fliegender Finne).

MARK SUTTON ÜBER MIKA HÄKKINEN Der fliegende Finne







ERCOLE COLOMBO ÜBER GILLES VILLENEUVE Hart an der Grenze



Großer Preis von Argentinien
Rennstrecke von Buenos Aires, 11. April 1981
Ferrari 126C

WENN ICH AUS DEN MILLIONEN VON FOTOS, die ich in mehr als 50 Jahren F1-Fotografie gemacht habe, eines wählen müsste, das diesen Sport und Gilles Villeneuve zeigt, wäre es dieses hier. Warum? Weil es für mich das Symbol der Formel 1 ist: Können, Mut und über die Grenzen hinausgehen. Ich erinnere mich ganz deutlich daran. Es wurde am Samstagmorgen, dem 11. April, beim Großen Preis von Argentinien 1981 aufgenommen – dem dritten Rennen der Saison. Ich wollte ein paar Frontalaufnahmen machen, die auf der Strecke in Buenos Aires, die hauptsächlich aus langen Kurven bestand, in denen man nicht wirklich vor das Auto kommen konnte, ziemlich schwer zu bekommen waren. Ich kannte einen Platz direkt hinter der Box und ging dorthin. Das war am Ausgang der Ombu-Kurve, vor Cajon – ein relativ langsamer und technischer Abschnitt. Ich sah Gilles von der langen Geraden kommen und wusste sofort, dass er sein Auto nicht unter Kontrolle hatte und es unterhaltsam werden würde. Ich machte mich bereit für das Foto, aber dann sah ich, dass er am Limit durch die Kurve rutschte. Er ging sehr weit, und ich dachte, er würde rausfliegen.

Ich fotografierte und hoffte auf das Beste. Damals ließ man einen Film erst am Dienstag nach einem Langstreckenrennen entwickeln, also hatte ich bis dahin keine Ahnung, was drauf war. Außerdem hoffte ich, dass die Aufnahme scharf war, denn natürlich hatte ich mich auf die Spitze konzentriert, und Gilles lag weit dahinter. Es war auch ein ziemlich grauer und bewölkter Tag, daher waren meine Erwartungen nicht allzu groß. Als er erstaunlicherweise genau da wieder vorbeikam, schaffte ich das gleiche noch einmal! Und in der nächsten Runde noch einmal. Es war unglaublich, aber das war Gilles. Er übertrieb immer. Ich machte so viele Fotos, wie ich konnte, denn zu Zeiten des Films bekam man nicht viele Chancen.

Das Foto, das Sie hier sehen, ist vom ersten Mal, es war das Beste. Ich habe es mit einer Olympus OM2 mit einem 500-mm-Teleobjektiv aufgenommen – ich war damals ein »Olympus-Botschafter«. Als es entwickelt wurde, war ich wirklich aufgeregt, weil ich sofort sehen konnte, dass alles drauf war, was ich wollte. Es wurde ein ziemlich berühmtes Bild und mein persönlicher Favorit. Gilles sah es natürlich auch und mochte es sehr. »Habe ich dir eine gute Gelegenheit gegeben?«, fragte er. »Aber ich hätte stärker seitwärts driften sollen ...«

Er war verrückt, aber er war auch sehr an Fotografie interessiert. Hin und wieder griff er in meine Kameratasche, um zu sehen, was da drin war. Er war fasziniert von den Zoomobjektiven, die auf dem letzten Stand der Technik waren. Er fragte mich, was ich damit sehen könnte, und warf oft selbst einen Blick hindurch. Gilles war ein echtes Geschenk für Fotografen und erspähte bei jeder Runde eine Kamera.

7

CHAMPIONS UND HELDEN

*Die Geschichte aller Weltmeister
seit 1950 und ihrer heraus-
ragendsten Begleiter.*

Giuseppe Farina	Jody Scheckter
Juan Manuel Fangio	Gilles Villeneuve
Alberto Ascari	Alan Jones
Jean Behra	Nelson Piquet
Stirling Moss	Didier Pironi
Mike Hawthorn	Keke Rosberg
Peter Collins	René Arnoux
Tony Brooks	Alain Prost
Jack Brabham	Ayrton Senna
Phil Hill	Gerhard Berger
Wolfgang Berghe von Trips	Nigel Mansell
Graham Hill	Jean Alesi
Jim Clark	Michael Schumacher
Dan Gurney	Damon Hill
John Surtees	David Coulthard
Denny Hulme	Jacques Villeneuve
Bruce McLaren	Mika Häkkinen
Jackie Stewart	Fernando Alonso
Jochen Rindt	Juan Pablo Montoya
François Cevert	Kimi Räikkönen
Emerson Fittipaldi	Felipe Massa
Jacky Ickx	Robert Kubica
Niki Lauda	Lewis Hamilton
James Hunt	Jenson Button
Carlos Reutemann	Sebastian Vettel
Mario Andretti	Nico Rosberg
Ronnie Peterson	Max Verstappen

CIVILE

FARINA



GIUSEPPE FARINA WELTMEISTER 1950

ERFOLGSSTATISTIK

WM-Titel: 1950

Siege: 5

Polepositionen: 5

Schnellste Runden: 5

AUS SICHT DES 21. JAHRHUNDERTS SCHEINT

es fast unvorstellbar, dass ein Fahrer mit 30 Punkten und drei Siegen aus den sechs Grands Prix der Saison den Formel-1-Weltmeistertitel gewinnen konnte. Doch so war es 1950 für den ersten Weltmeister der Formel 1, Dr. Giuseppe »Nino« Farina, der durch seine Pionierleistungen für immer in Erinnerung bleibt.

Die erste Weltmeisterschaft fand im Vergleich zum heutigen weltumspannenden Wettbewerb mit mehr als 20 Rennen in kleinem Rahmen statt. Farina und seine Rivalen kämpften in diesem Jahr bei sechs Grands Prix in Europa, wobei die ungewöhnliche Einbeziehung des Indianapolis 500 den Titel »Welt« rechtfertigte. Dennoch waren die Grundlagen dieselben: Die besten Fahrer traten mit den schnellsten verfügbaren Autos auf abgesperrten Strecken gegeneinander an, und zwar nach vereinbarten Regeln und Vorschriften.

Farina, der für das führende Werksteam von Alfa Romeo fuhr, war in jeder Hinsicht der Größte seiner Zeit. Er war ein etablierter Motorsport-Star der Vorkriegszeit und fuhr Ende der 1940er-Jahre für Ferrari, Maserati und Alfa. Der Rennsaison 1950 blickte er mit Erwartung und auch einem gewissen Anspruch entgegen. In seinem Titeljahr war er 44 Jahre alt, und der Rennsport prägte seit einem Vierteljahrhundert sein Leben. Schon als Junge hatte er durch das Karosseriewerk seines Vaters in Turin, dem Herzen der italienischen Autoindustrie, die Welt des Automobils kennengelernt. Farinas Onkel Pinin gründete später das legendäre Karosseriebau- und Designhaus Pininfarina.

Nino wurde richtiggehend in die Welt des Autofahrens und des Motorsports hineingesogen, allerdings erst, nachdem er sich in anderen Sportarten, darunter Skifahren und Fußball, bewährt hatte. Seine gleichzeitig verfolgten akademischen Ambitionen führten zum Erwerb eines Dokortitels, erst danach widmete er sich ganz den Rennen. Sein gesicherter Background und sein kühler Intellekt verliehen ihm eine gewisse Unnahbarkeit und brachten ihm den Spitznamen »Gentleman von Turin« ein. Er betrachtete den Motorsport als eine Beschäftigung für Personen mit einem gewissen sozialen Status. Nach Ansicht von Dr. Farina war es kein Sport für jedermann.

Das herrische Auftreten, das sich in seiner aufrechten Haltung mit ausgestreckten Armen am Steuer zeigte, spiegelte sich in seinen Umgangsformen auf der Rennstrecke wider – beziehungsweise in deren Fehlen. Farina galt als mutig und bei Rennmanövern übermäßig aggressiv. Seine frühen Rennerfolge verliefen nicht ohne Zwischenfälle. Während seiner Lehrjahre überlebte er zahlreiche Unfälle ohne schlimmere Verletzung. Dies war nicht bei allen der Fall, die ihm während eines Rennens in die Quere kamen.

Farinas Geschwindigkeit und Mut in der gefährlichen Grand-Prix-Szene der Vorkriegszeit zogen die Aufmerksamkeit Enzo Ferraris auf sich, der in den späten 1930er-Jahren sein zukünftiges Imperi-

um mit Alfa Romeos aufbaute. 1937 wurde Farina als Fahrer des Ferrari-Teams italienischer Meister, ein Erfolg, den er 1938 und 1939 als Alfa-Werksfahrer wiederholte.

Der Zweite Weltkrieg legte den internationalen Motorsport fast ein Jahrzehnt lang lahm, doch danach kehrte Farina direkt wieder in den Wettbewerb zurück. Er gewann unter anderem den Großen Preis von Monaco 1948 für Maserati, aber 1950 war er wieder bei Alfa Romeo, als herausragendster der »drei Fs«, die in diesem Jahr für das Team an den Start gingen: Juan Manuel Fangio, Luigi Fagioli und Giuseppe Farina selbst.

Zum Eröffnungsrennen der FIA Automobil-Weltmeisterschaft 1950, das am 13. Mai in Silverstone stattfand, verfolgten zwischen 150 000 und 200 000 Zuschauer im Beisein von König Georg VI. die Veranstaltung. Farina fuhr von der Poleposition aus zu einem souveränen Sieg und wählte sich bereits im Besitz des Weltmeistertitels, hatte jedoch nicht mit den Fähigkeiten Fangios gerechnet, der fünf Jahre jünger war und bald zum Maßstab seiner und künftiger Generationen wurde. Beide Männer gewannen in diesem Jahr drei Grands Prix im Alfa 158, und beim Großen Preis der Schweiz auf der Bremgarten-Rundstrecke lieferten sie sich ein echtes Kopf-an-Kopf-Rennen. Ihre Alfas beherrschten das Rennen und überrundeten das gesamte Feld, wobei Farina und Fangio mehrmals die Führung wechselten. Farina war entschlossen, seinen jüngeren, schnelleren Rivalen aufzuhalten, und profitierte von einem mechanischen Defekt Fangios gegen Ende des Rennens.

Beim Saisonfinale in Monza hatte Fangio einen Punktevorsprung und qualifizierte sich für die Poleposition. Ein Sieg oder ein zweiter Platz hätten ihm den Titel eingebracht. Farina hatte jedoch den besseren Start und führte alle 80 Runden, während Fangio in Runde 23 mit Getriebeschaden auschied. Farinas Sieg sicherte ihm den Titel auf heimischem Boden. Er fuhr mit Alfa bis 1951 weiter und gewann den GP von Belgien, rutschte jedoch in der Fahrerwertung auf den vierten Platz hinter Weltmeister Fangio.

Der Rückzug von Alfa am Ende der Saison brachte Farina für den Rest seiner F1-Karriere zu Ferrari zurück, wo er vom schneidigen jungen Alberto Ascari übertrumpft wurde. Der »Mann aus Stahl«, wie Enzo Ferrari ihn einst nannte, gab sich mit seiner Niederlage nie zufrieden und zog sich am Ende der Saison 1955 zurück, um nach dem Rennsport ein Leben als Alfa-Romeo-Händler zu beginnen. Sein Tod bei einem Verkehrsunfall im Jahr 1966 war für diejenigen, die ihn gut kannten, keine Überraschung. »Ich habe nie verstanden, wie er so lange überlebt hat«, bemerkte Fangio. »Auf der Strecke war er nicht so schlecht, aber auf der Straße war er ein Verrückter.«

IN SEINER LETZTEN SAISON ALS GRAND-PRIX- Fahrer 1957 fuhr Juan Manuel Fangio ein Rennen, das noch immer als eines der größten in der Formel 1 gilt. Mit 46 Jahren gewann er auf der furchterregenden Nürburgring-Nordschleife den Großen Preis von Deutschland und demonstrierte die Beherrschung seines Autos, der Rennstrecke und seiner selbst.

Der 1927 erbaute und als Grüne Hölle berühmte Nürburgring ist ein 22,5 km langer Rundkurs durch die Eifel, mit mehr als 150 Kurven und ständigen Höhenunterschieden. Jede Runde ist gefährlich und erfordert höchste Geschicklichkeit und Konzentration. Fangio war zum Zeitpunkt des Rennens bereits vierfacher Weltmeister und eine überragende Persönlichkeit. Er fuhr in diesem Jahr für Maserati und steuerte deren 250F mit einer unglaublichen Kombination aus Finesse und Geschwindigkeit.

Er hatte sich in dem gut ausbalancierten Auto für die Poleposition qualifiziert, vor den Rivalen Mike Hawthorn und Peter Collins von Ferrari, seinem Teamkollegen Jean Behra und den beiden Vanwall-Piloten Tony Brooks und Stirling Moss. Fangio war der Favorit auf dem anspruchsvollsten aller Kurse: die perfekte Bühne für seine Fähigkeiten und Ausdauer. Auch Maserati war davon überzeugt. Man hatte einen Boxenstopp für Fangio geplant, der es ihm ermöglichte, das Rennen in zwei Etappen zu absolvieren, jeweils mit einer geringeren Kraftstoffmenge, um die Fahreigenschaften des 250F optimal zu nutzen. Alles lief gut, bis Fangio in der 11. Runde mit 30 Sekunden Vorsprung vor Collins und Hawthorn an die Box kam. Ein Fehler eines Mechanikers während des Stopps verzögerte den Wiedereinbau des linken Hinterrads, und Fangio kehrte 48 Sekunden hinter Collins ins Rennen zurück. Um zu gewinnen, musste er in den letzten zehn Runden fast fünf Sekunden pro Runde schneller sein als die Ferraris.

Bei einem Mann, der bereits so erfolgreich war und sich in einem fortgeschrittenen Stadium seiner Karriere befand, außerdem einem, der einen fast tödlichen Rennunfall fünf Jahre zuvor überlebt hatte, wäre es verständlich gewesen, jüngeren, hungrieren Rivalen den Erfolg zu gönnen. Nicht bei Juan Manuel Fangio. Nicht an diesem Tag. Er machte sich so engagiert an die Aufgabe, dass er seine eigene Bestzeit aus dem Vorjahr um etwa 15 Sekunden pro Runde übertraf. Er fuhr Runde 20 in 9:17,4 Minuten – mehr als acht Sekunden schneller als seine eigene Polepositionzeit. In der vorletzten Runde überholte er Collins und Hawthorn und gewann mit 3,6 Sekunden Vorsprung. Er sei auf einem Niveau gefahren, sagte er, das er wohl nie wieder erreichen würde. Vor lauter Begeisterung über diese Leistung konnte er zwei Tage lang nicht schlafen.

Fangio gewann den Titel in diesem Jahr souverän, seinen vierten in Folge, und setzte Standards, die Jahrzehnte halten sollten. Er hatte fast die Hälfte der Grands Prix (24 von 51) gewonnen. Und bis zu Michael Schumacher im Jahr 2002 gewann kein anderer Fahrer fünf Titel. Fangios Statistiken, so überzeugend sie auch sind, sagen nichts über die Persönlichkeit, zu der er während seiner aktiven Zeit wurde, und über die Aura, die seine Legende wei-

terhin umgibt. Er kam spät zum europäischen Rennsport, als er 1949 im Alter von 38 Jahren mit Unterstützung des argentinischen Automobilclubs die mehr als 11 000 Kilometer lange Reise antrat. Für den damals schon gefeierten Veteranen berühmter lateinamerikanischer Straßenrennen wie dem zweiwöchigen, 6000 Meilen langen Gran Premio Del Norte gab es bei all den Gefahren der Grand-Prix-Rennen in den 1950er-Jahren wenig, was ihn in der Formel 1 einschüchterte.

1950, im ersten Jahr der Formel-1-Weltmeisterschaft, fuhr Fangio für Alfa Romeo und war sofort erfolgreich. Er begann das letzte Rennen – den italienischen GP von Monza – als Favorit und stand vor seinem ersten Titelgewinn, als sein Getriebeschaden den Teamkollegen Giuseppe Farina zum Sieg führte. Fangio löste Farina 1951 ab und gewann seinen ersten WM-Titel vor dem starken Herausforderer Alberto Ascari. Er hatte aber keine Chance, den Titel zu verteidigen, weil sich Alfa nach einer Reglementänderung, die seine 159er nicht mehr teilnahmeberechtigt machte, von der WM zurückzog und – schlimmer noch – weil er sich bei einem nicht zur WM zählenden Rennen in Monza das Genick brach. Er kurierte sich monatelang in Argentinien aus, bevor er 1953 mit Maserati zurückkehrte, in einer Saison, die von Alberto Ascari und Ferrari dominiert wurde.

Danach beherrschte Fangio die Formel 1 der 1950er-Jahre bis zu seinem Rückzug. Von 1954 bis 1957 gewann er nacheinander Titel für Mercedes, Ferrari und Maserati. Er verließ den Sport 1958 nach zwei Rennen, denn er hatte nichts mehr zu erreichen oder zu beweisen, und kehrte nach Argentinien zurück, wo er 1995 im Alter von 84 Jahren starb. Die Dominanz, die er erlangte, wurde in der Formel 1 erst mit der roten Übermacht von Schumacher und Ferrari in den frühen Nullerjahren wieder sichtbar.

Im Gegensatz zu Schumacher und später Sebastian Vettel und Lewis Hamilton gewann Fangio seine Titel mit vier verschiedenen Teams. Mit jedem Wechsel zeigte er seine Fähigkeit, nicht nur seine perfekte Allradtechnik, die auf den endlosen Schotterstraßen seiner Heimat verfeinert wurde, zu übertragen, sondern auch seine Fähigkeit, mit neuen Teams zu arbeiten und das Vertrauen neuer Mechaniker zu gewinnen. Nachdem er von Enzo Ferrari als Fahrer ohne Loyalität entlassen wurde, wurde Fangio von seinem Mercedes-Teamkollegen Stirling Moss, einem der wenigen, der in der Lage war, Fangios dünne Luft zu atmen, ganz anders eingeschätzt. Laut Moss wechselte Fangio häufig die Teams, »weil er einfach der beste Fahrer war. Die günstigste Methode, ein erfolgreiches Grand-Prix-Team zu werden, war ein Vertrag mit Fangio!«

Gemeinsam schufen Fangio und Moss 1955 bei Mercedes einige der charakteristischsten Bilder der Ära, wobei Moss immer pflichtbewusst hinter dem Mann, den er »Maestro« nannte, in der Reihe blieb. Niemand konnte den Anblick von Fangio im vollen Flug am Steuer eines 250F übertreffen – Mensch und Maschine nie perfekter abgestimmt, Fangio manipulierte Zeit und Raum mit Händen und Füßen. Der ultimative Fahrer seiner Zeit, Juan Manuel Fangio, bleibt für immer eine Rennikone.

ERFOLGSSTATISTIK

WM-Titel: 1951, 1954, 1955, 1956, 1957
Siege: 24
Polepositionen: 29
Schnellste Runden: 23

JUAN MANUEL FANGIO WELTMEISTER 1951, 1954-1957



