



# Imola 1994

**Als die Sonne vom Himmel fiel** Text: Christian Sandler | Photos: Joschi Mayrhofer/Archiv Christian Sandler

Das schaurige Rennwochenende von Imola, 28. April – 1. Mai 1994, in dem Roland Ratzenberger und Ayrton Senna ihr Leben verloren, ist bereits 30 Jahre her und wird leider uns Motorsportfans ewig in Erinnerung bleiben.



**Zuerst eine kurze Rückblende in das Jahr 1993.** In jenem Jahr holte sich Alain Prost seinen vierten und letzten WM-Titel in dem alles überragenden Williams FW15C mit dem starken Renault 3,5-V10-Motor, Teamkollege Damon Hill sicherte sich mit insgesamt drei Siegen Rang 3 in der Endabrechnung. Williams hatte mit Patrick Head die aktive Radaufhängung zur Perfektion entwickelt und die Kurvengeschwindigkeiten in eine neue Dimension gehoben. Ayrton Senna eroberte in einem motorisch unterlegenen McLaren Platz 2, die bekannten Sticheleien zwischen ihm und Prost waren wie seit Jahren Gesprächsstoff im Formel-1-Zirkus. Während der Saison sickerte ein mögliches Karriereende von Prost durch und Senna wollte unbedingt dieses begehrte Cockpit, so ging das Geplänkel zwischen den beiden Superstars munter bis zum Finale weiter. Als Senna die beiden letzten Rennen 1993 in Japan und Australien jeweils vor dem Franzosen gewann, gab es sogar in Adelaide ein versöhnliches Shakehands zwischen den beiden. Gerhard Berger landete in seiner Comeback-Saison bei Ferrari auf Platz 8 in der Endabrechnung, ein Stockerlplatz, mehr war nicht drin. Mit sieben WM-Punkten in seiner zweiten kompletten F1-Saison sicherte sich Karl Wendlinger im Sauber C12 einen Platz im Mittelfeld. Dann gab es noch ein Nachwuchstalents namens Michael Schumacher, er gewann 1993 einmal und stand jedes Mal, wenn er durchkam, am Podest. Es war seit einiger Zeit der Unmut der kleineren Teams zu spüren, die unbedingt eine technische Abrüstung der „Fahrer-Hilfen“ forderten, um auch mit weniger Geld konkurrenzfähig zu sein. Der Fahrer sollte wieder mehr Oberhand über

den Computer bekommen. Konkret wurde das ABS, Traktionskontrolle, Vierradlenkung und die aktive Radaufhängung für die Saison 1994 verboten. Reifenwechsel war freigestellt und das Tanken wieder erlaubt. Der große Zankapfel war jedoch die aktive Radaufhängung, ein System bei dem das Chassis elektronisch um alle Achsen gesteuert wird, um die immer kritischer gewordene Aerodynamik in einem optimalen Fenster zu halten. Bei McLaren und vor allem Williams hat das bestens funktioniert, Ferrari hat das nie so richtig beherrscht. Gerhard Berger kann davon heute noch ein Lied singen, als er beim GP Portugal in Estoril nach der Boxenausfahrt abrupt im rechten Winkel nach links abbog.

Also waren zum Saisonbeginn die Karten neu gemischt und die entscheidende Frage war, ob und wie der logische Titelfavorit Ayrton Senna, nach immerhin sechs Jahren bei McLaren, sich bei Williams entfalten kann und wie er mit dem radikal veränderten Williams FW16 zurechtkommt. Es stellte sich schon bei den ersten Testfahrten heraus, dass die neue passive Radaufhängung mit der nur wenig veränderten Aerodynamik nicht perfekt harmonierte. Schumi war, von der Papierform her, als der größte Gegner anzusehen. Wir Österreicher waren, erstmals seit 1984, wieder mit drei Fahrern in der Königsklasse vertreten. Gerhard Berger im Ferrari hofft endlich, dass der „John Barnard Faktor“ greift und sich nicht wieder irgendwo in Maranello die Schlampigkeit durchsetzt. Beim Team Sauber mit Karl Wendlinger ist seit dem offiziellen Einstieg von Mercedes sicher einiges möglich. Der Dritte im Bunde war der, leider hierzulande weniger bekannte, Salzburger Roland Ratzenberger, der im neu ge-

gründeten Simtek-Team von Nick Wirth mit fast 34 Jahren sein Formel-1-Debut gab. Ein Alter, in dem aktuelle Formel-1-Fahrer schon eher ans Aufhören denken. Roland, am 4. Juli 1960 in Salzburg geboren, hatte auf diesen Moment seit Kindheitstagen zielstrebig hingearbeitet. Er schraubte bei Walter Lechner und war bei der Jim Russel Racing School als Fahrer und Instruktor in Personalunion tätig. 1983 startete er in den verschiedensten Formel-Ford-Meisterschaften so richtig durch und sicherte sich 1985 den österreichischen, den deutschen und den zentral europäischen Meistertitel in diesem so heiß umkämpften Championat. Der Durchbruch gelang ihm 1986, als er in England das berühmte „Race of Champions“ der Formel Ford gewann, er kürte sich somit zum inoffiziellen Weltmeister in dieser Serie. Ab dann ging es in England in der Formel 3, Formel 3000 und als BMW-Werksfahrer bei den Tourenwagen steil bergauf. Schließlich landete er in der japanischen Gruppe C, wo er als Toyota-Werksfahrer seine größten Erfolge feierte. Roland erreichte in Japan nicht nur in der Gruppe C, sondern auch in der Formel Nippon nach seinen Siegen schon fast Heldenstatus, wobei seine Erfolge bei uns in Europa fast nicht beachtet wurden. Das gilt ebenso für seine Le Mans-Einsätze bei Brun Motorsport und Toyota. Seine Teamkollegen waren damals Eddie Irvine und H.H. Frenzen, die sich heute noch gerne an den schnellen, sympathischen und zielstrebigem Salzburger erinnern. Aufgrund seiner außerordentlichen Leistungen im fernen Osten, ergatterte Ratzenberger schließlich mit Hilfe von Sponsoren 1994 ein Cockpit im neu gegründeten Formel-1-Simtek-Ford-Team. Die Saison 1994 begann gleich mit einem Doppelschlag für Schumacher, er gewann überraschend die beiden ersten Rennen im brasilianischen Interlagos und im japanischen Aida. Senna hatte bei beiden Rennen mit seinem „giftig“ zu fahrenden Williams Pole. Eigentlich ein Wunder, da Senna und Hill den Wagen als unfahrbar beschrieben, vor allem auf Strecken mit vielen Bodenwellen. In Interlagos, seiner Kinderstube, passierte ihm einer seiner ganz seltenen Fehler, er drehte sich ins Aus. In Aida bekam Senna nach einem schlechten Start zuerst von Hakkinen einen Schubser, um dann von Larini aufgespießt zu werden. Brasilien weinte und ein Deutscher führte erstmals seit 1961 (Graf Berghe von Trips) wieder in der WM. Unsere Österreicher: Ratzenberger konnte sich in Brasilien nicht qualifizieren, dafür wurde Wendlinger beachtlicher Sechster und Bergers Ferrari hatte Motorschaden. In Aida wurde ein überglücklicher Ratzenberger Elfter und Berger belegte Rang 2, Wendlinger schied nach Kollision aus. Es kristallisierte sich schon bei den ersten Rennen heraus, dass Benetton für Schumi eine „fahrbare“ Rakete auf die Räder stellte und dass Williams mit der passiven Radaufhängung noch immer seine Anfangsschwierigkeiten hatte.



Senna gab sich im Interview vor dem Rennen noch zuversichtlich.

## Autodromo Enzo e Dino Ferrari – 40026 Imola BO, Italien

**28. April 1994, Donnerstag** Somit kam Schumacher mit sehr viel Selbstvertrauen und einem 20:0-Punktekonto gegenüber Senna zum dritten Saisonrennen nach Imola. Im Fahrerlager wurde sogar gemunkelt, dass Benetton eine illegale Traktionskontrolle verbaut hatte. Nichts in aller Welt deutete darauf hin, was in den nächsten Tagen an Tragödien auf die Motorsportwelt zukommen wird. Als Senna im Fahrerlager eintraf, war der Superstar wohl auf Grund seines Punktekontos nicht mehr ganz so umjubelt wie in den Jahren davor. Er war sich jedoch sicher, den Spieß noch umdrehen zu können und er fühlte sich auch sehr wohl in seinem neuen Team, das zu 100 % hinter ihm stand und alles daran setzte, den Brasilianer das beste Material zur Verfügung zu stellen.

Ratzenberger reiste mit seinem Porsche direkt aus seiner Monaco-Wohnung mit dem Benetton Piloten JJ Lehto als Beifahrer an. Es waren ausnahmsweise viele österreichische Journalisten in Imola. Prüller, Zwickl, Kuntschik, Glöckner, Pototschnig, Roland hatte sich für alle Zeit genommen. Mit dabei war auch der Salzburger Fotograf Joschi Mayrhofer, von dem die Bilder zu diesem Artikel stammen. Roland war nach dem elften Platz in Japan voll motiviert, er war von den wahnsinnigen Kurvengeschwindigkeiten, der irren Verzögerung beim Bremsen und den Fliehkräften der modernen Formel 1 begeistert. Gleichzeitig wusste er auch über die Geldprobleme von Simtek Bescheid. Sein Teamkollege David Brabham ist der Sohn des 20-Prozent-Team-Eigentümers Sir Jack Brabham, was natürlich die Sache nicht einfacher machte. Der einzig neue Satz Carbon-Bremsscheiben ist klarerweise für David reserviert.

**29. April 1994, Freitag** Das Training nahm erstmals den üblichen Verlauf, vorne ein Schlagabtausch zwischen Senna und Schumacher, knapp dahinter Berger, Wendlinger im vorderen Mittelfeld. Dann ein furchtbarer Crash vom Brasilianer Rubens Barrichello, als er in der Schikane vor dem Ziel (Variante Bassa, gibt es heute nicht mehr) beim Überfahren der curbs ausgehebelt wurde, mit hoher Geschwindigkeit zuerst in die Reifenstapel flog und anschließend, nach mehreren Überschlägen, verkehrt rum am Streckenrand landete. Ein furchtbar anzusehender Unfall, bei dem Rubens das Bewusstsein verlor und ins nahegelegene Krankenhaus gebracht wurde. Er kommt mit einer gebrochenen Nase, Abschürfungen und Prellungen relativ glimpflich davon. Senna war schockiert, eilte zur Unfallstelle und besuchte dann seinen Landsmann am Krankenbett. Er bekam dafür von den Offiziellen eine Strafe, weil er über einen Zaun kletterte. Senna war sichtlich aufgewühlt, er wurde sehr nachdenklich. War das



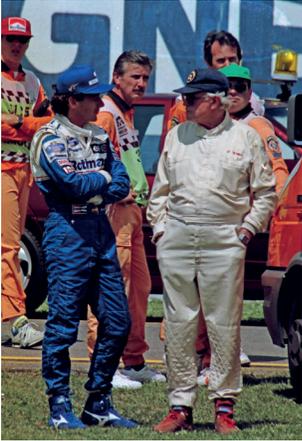
Ein gut gelaunter Ratzemberger im Gespräch mit Gerhard Kuntschik, Impressionen vor dem Training und auf der Strecke ...

ein Vorzeichen der Katastrophe? Diesmal waren auf alle Fälle sämtliche Schutzengel im Einsatz und die Formel 1 wog sich kurz darauf wieder in Sicherheit; ein fürchterlicher Unfall, aber das Kohlefaser-Chassis hielt stand.

**30. April 1994, Samstag** Die beiden Trainings am Vormittag verliefen ohne Ausrutscher, Ratzemberger kam mit seinem Simtek immer besser zurecht, er freute sich auf das Abschluss-

training. Mittags gab er Gerald Pototschnig von der Kleinen Zeitung noch ein Interview. Um 13 Uhr begann das Qualifying und Roland war einer der ersten auf der Strecke. Um 13:22 Uhr brach Ratzembergers Simtek in der Villeneuve-Kurve bei über 300 km/h aus. Vermutlich beschädigte er sich in der Vorrunde durch einen kleinen Ausrutscher in der „Acque Minerali“, ein Teil des linken Frontflügels, der dann den Unfall auslöste. Dadurch fehlten abrupt etwa 200 kg Anpress-





Ayrton Senna und Professor Sid Watkins im Gespräch an der Unfallstelle von Roland Ratzenberger.

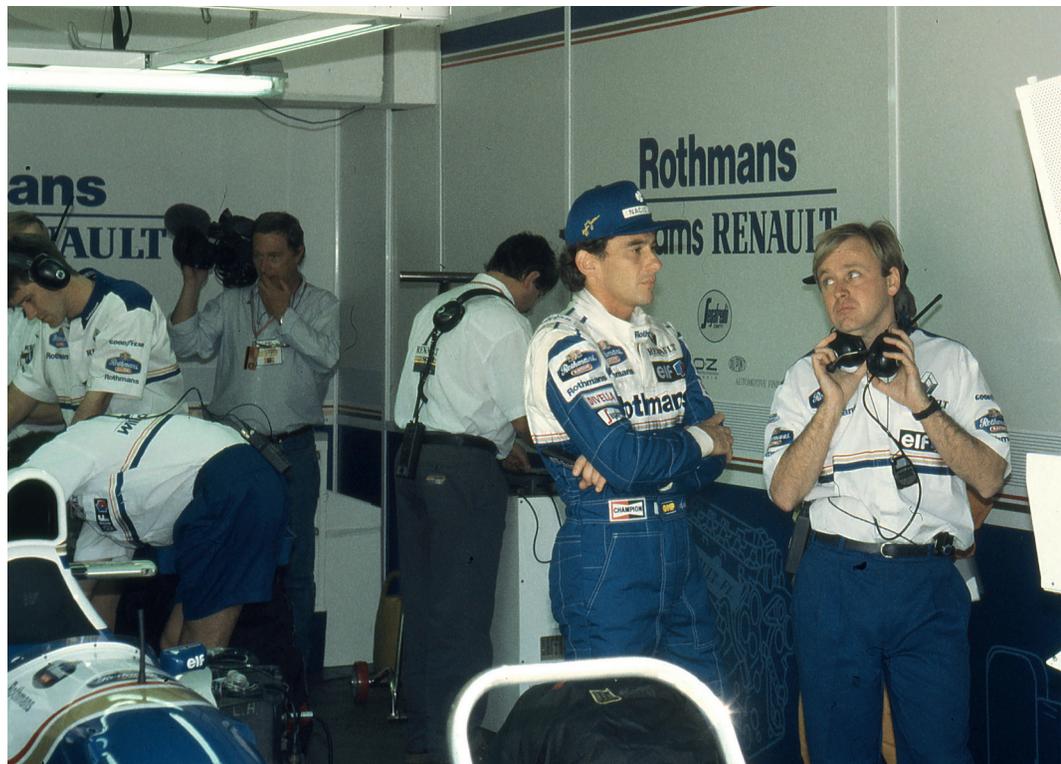
druck, und das nur auf einer Seite. Der Wagen prallte mit kaum vermindelter Geschwindigkeit in die Mauer und schleuderte einige hundert Meter bis zur Tosa-Kurve. Das Training wurde abgebrochen, Roland dürfte auf der Stelle tot gewesen sein. Als eine halbe Stunde später der Hubschrauber mit Roland ins Maggiore-Spital von Bologna abhebt, ist die Hoffnung gleich null. Kurz darauf bestätigte die Klinik den Tod Ratzenbergers. Der Traum, für den er seit seiner Kindheit hingearbeitet hatte, währte nicht lange, er endete in Imola. Roland war damit das erste Todesopfer bei einem Formel-1-Rennen seit dem Großen Preis von Kanada 1982, bei dem Riccardo Paletti gestorben war. Elio de Angelis verlor sein Leben bei Testfahrten in Le Castellet 1986.

Die Fahrer waren schockiert, vor allem Wendlinger und Berger, die sich mit Roland gut verstanden. Viele erinnern sich noch heute, nach 30 Jahren, an die schockierenden Bilder. Auch Senna hatte der Unfall sichtlich mitgenommen, er fuhr sofort mit der Streckensicherung zur Unfallstelle, um mit FIA-Rennarzt Sid Watkins zu sprechen. Er bekam auch dafür wieder eine Verwarnung. Senna war mehr als der dreifache Weltmeister, er setzte sich schon immer für die Sicherheit der Formel 1 ein. Sind die aktuellen Geschoße am Sicherheitslimit? Watkins war mit Senna sehr eng befreundet und riet ihm beim Rennen am Sonntag auf einen Start zu verzichten oder überhaupt aufzuhören mit der Rennerei. Ayrton hat sehr lange darüber nachgedacht und meinte dann: „Sid, es gibt Dinge, über die wir keine Kontrolle haben. Ich kann nicht aufhören, ich muss weitermachen und kann mich nicht einfach aus der Verantwortung stehlen. Ich bin das mei-

nem Volk schuldig.“ Ayrton hatte von Roland nur die besten Eindrücke, er wollte ihn schon früher näher kennenlernen, diese Bekanntmachung hätte Sennas Physiotherapeut Josef Leberer organisieren sollen, leider wollte es das Schicksal anders.

**1. Mai 1994, Sonntag** Bei Simtek waren die Rollbalken geschlossen und im ganzen Fahrerlager herrschte eine betäubte Stimmung. Senna wollte beim nächsten GP in Monaco ein Treffen mit Fahrern wie Berger oder F1-Legende Niki Lauda zum Thema Sicherheit organisieren, er hatte sich in den Boxen dafür schon mal schlaue gemacht, wer ihm da hilfreich sein könnte. Vor dem Start lässt sich Senna noch von Jo Leberer eine kleine Österreich-Fahne mit ins Cockpit geben, die er dann in der Auslaufrunde nach dem Rennen für Roland schwenken wollte – welche Geste für einen Newcomer, das zeigte die wahre Größe des Brasilianers. Um 14 Uhr startete Senna von der Pole aus, gefolgt von Schumacher. Berger stand bei seinem 150. GP auf Startplatz 3, Wendlinger auf 10. Aber die Unglücksserie geht weiter, Lamy und Lehto kollidierten beim Start, wobei Teile in die Zuschauer flogen und sieben davon verletzt. Daraufhin setzte die Rennleitung das Safety-Car (das SC wurde erst 1993 offiziell eingeführt und dies war erst der dritte Einsatz bei einem Rennen) ein und zog für vier Runden das Feld um den Kurs. Zwei Runden später brach Sennas Williams um 14:17 Uhr in Führung liegend, gefolgt von Schumacher, in der gefürchteten Tamburello-Kurve aus und raste mit weit über 200 km/h in einem spitzen Winkel in die Mauer; der Bolide wurde zurückkatapultiert und blieb neben der Rennstrecke liegen. Das Rennen wurde

Ein nachdenklicher Senna mit Renningenieur David Brown





1. Mai 1994, Ayrton Senna da Silva bei seinem letzten Grand Prix

sofort abgebrochen und die schrecklichen Bilder, die in der nächsten halben Stunde die Welt in Atem hielten, will man gar nicht beschreiben. Senna wurde ins Spital nach Bologna geflogen und um etwa 18 Uhr für tot erklärt. Ayrtons Bruder, Gerhard Berger und Jo Leberer waren noch bei ihm. Inzwischen wurde das Rennen wieder gestartet und viele der Fahrer und Teammitglieder wussten sicher nicht um die ganze Tragik Bescheid. Gewonnen hat Schumacher vor Larini und Häkki-

nen – sicher verdient, aber jubeln am Treppchen das geht gar nicht, was sie zu dem Zeitpunkt gewusst hatten ist dem Autor nicht bekannt. Die Welt stand unter Schock. „Als hätte man Jesus live ans Kreuz genagelt“, sagte Formel-1-Boss Bernie Ecclestone und von Gerhard Berger stammte der Spruch „... wie wenn die Sonne vom Himmel fällt“. Senna zählt mit seinen drei WM-Titeln, 41 Siegen und 65 Pole-Positionen nicht nur zu den erfolgreichsten Piloten der Geschichte.

