

Spielberg 2024 ...

Formula 1 Qatar Airways Austrian Grand Prix am Red Bull Ring – Ein „Heimgrandprix“ der „Orange Army“?

Text & Photos: Christian Sandler



Wie schon seit Jahrzehnten lockt die immer noch stark boomende Formel 1 hunderttausende Fans jedes zweite Wochenende an die Rennstrecken dieser Welt, wie auch heuer wieder vom 28. bis 30. Juni zum Red Bull Ring, in das grüne Herz Österreichs.



Waren es früher die Österreicher wegen Rindt, Lauda oder Berger, die lautstarken italienischen Ferrari-Fans, oder zu Schumis Zeit unsere Lieblingsnachbarn die Deutschen, die den Ring eroberten, so hat man derzeit das Gefühl, dass in den letzten Jahren die Holländer, dank Verstappen, an der Überzahl sind. Waren vor nicht allzu langer Zeit die Ziele der Holländer mit ihren gelben Nummerntafeln am Camper noch klingende Orte wie Grado, Lignano oder Rimini, so heißen die Destinationen der Oranjes heute Monza, Silverstone oder eben Red Bull Ring im Murtal. Hatten die Holländer ein paar Tage vor dem GP noch eine Niederlage von den Österreichern bei der Fußball-WM einstecken müssen, so ist doch die Chance auf einen Sieg von ihrem Max dank Red Bull ziemlich groß.

Was der Visionär Didi Mateschitz mit seinem „Dosenimperium“ aus dem alten Österreich machte und somit einer ganzen Region einen Aufschwung ermöglichte, verdient einen Riesen-





Superstars von einst: Gerhard Berger im Ferrari von Schumacher und Emerson Fittipaldi in seinem Weltmeister-Lotus von 1972. Aktuelle Helden: Perez, Norris, Verstappen, Leclerc, Sargeant, Zhou, Tsunoda



respekt. Das Rennen der Formel 1 ist Österreichs mit Abstand größtes Event und wird von der Projekt Spielberg GmbH & Co KG perfekt durchorganisiert. Es gab extra Fahrrad-Abstellplätze, mit der Polizei wurde ein Verkehrskonzept ausgearbeitet, Shuttle Busse vom Bahnhof Knittelfeld, Fohnsdorf oder Zeltweg, Zusatztribünen wurden aufgebaut, Fanzonen eingerichtet, Feuerwehr, Rettung, Sicherheitspersonal ... Chapeau! An alles wurde im Vorfeld gedacht, sogar der Wettergott spielte mit. Auch das leidige Thema der Track Limits aus dem Vorjahr mit 1200 Ahndungen hat man gelöst, indem man in den Kurven 9 und 10 etwas Asphalt abgetragen hat und dafür ein Kiesbett schuf.

Der Formel 1-Tross reiste mit Saisondominator und WM-Leader Max Verstappen, nach seinem Sieg in Spanien eine Woche davor, in die Steiermark. Für Statistiker, es war GP Nr. 1112 und es wurden 302.000 Tickets an drei Tagen verkauft. Red Bull Racing ist zwar immer noch das Team, das es zu schlagen gilt, aber Mercedes und vor allem McLaren kommen dem österreichischen Team in gleichmäßigen Schritten immer näher. Ferrari holt auch etwas auf, jedoch mit sehr großen Schwankungen wie zum Beispiel der Sieg in Monaco und im nächsten Rennen mit den Plät-





zen 5 und 6. Ab dem ersten Training hatte Verstappen im RB20 alles unter Kontrolle, Sieg im Sprintrennen vor Piastri, Norris, Russel, Sainz und Hamilton. Einzig ein kleiner Defekt in Q1 sorgte für eine kurze Unruhe. Im anschließenden Qualifying schnappte Max sich noch kurz vor dem Schlusspfeiff die Pole vor Norris, Russel, Sainz, Hamilton, Leclerc und Piastri. Beim Teamkollegen Perez läuft es momentan nicht ganz so rund, er erreichte nur Rang 9. Die „Orange Army“ feierte mit den österreichischen Red Bull-Fans um die Wette, wahrscheinlich die ganze Nacht. Der Rennsonntag präsentierte sich von seiner besten Seite, sensationelle Stimmung mit „Gänsehaut“ rund um die 4,3 km lange Strecke, eine von Hans Zimmer eigenwillig inszenierte Bundeshymne und eine tolle Flugshow heizten die Stimmung an. Die Liste der Promis konnte sich auch sehen lassen: Anna Gasser, George Lucas, Mark Mateschitz, um nur einige zu nennen, wühlten sich durch das Fahrerlager und die Startaufstellung. Das Startduell gewann Verstappen vor Norris und Russel, er konnte sich daraufhin Runde für Runde kontinuierlich absetzen. Leclerc kollidierte in der ersten Runde mit Piastri, er fiel nach dem darauf notwendigen Boxenstopp ans Ende des Feldes zurück. Hinter den beiden Führenden entbrannte in der Anfangsphase noch ein Dreikampf zwischen Russel, Sainz und Hamilton. Aufgrund des Streckenlayouts und des hohen Speeds am Red Bull Ring war die Strategie der Teams auf zwei Stopps ausgerichtet, den die Gruppe der Führenden in den Runden 18 bis 24 absolvierte. Etwa ab Rennmitte bis zur zweiten Serie der Boxenstopps hat sich der Rennverlauf wie folgt eingependelt: Verstappen – Norris – Russel – Sainz – Hamilton – Piastri. In den Runden 48 bis 53 war in der Spitzengruppe die Serie der Boxenstopps angesagt. Verstappen, der seinen Vorsprung auf Norris schon auf 7 Sekunden ausbaute,

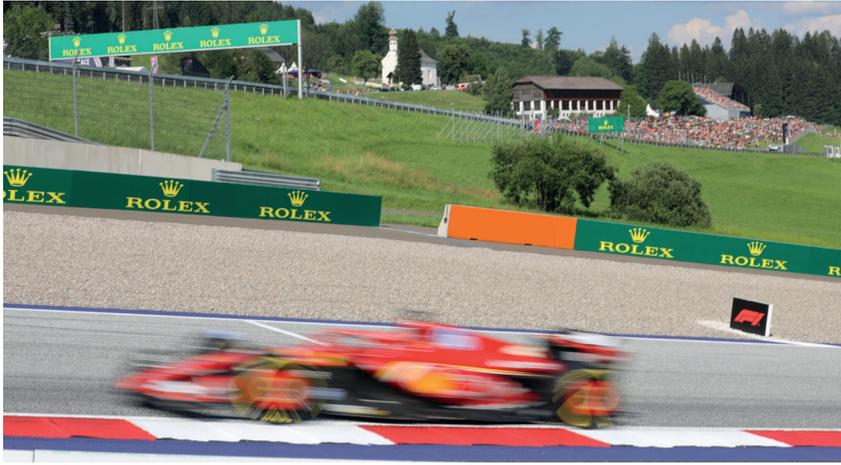


Oben: Doktor Marko umgeben von den Boliden der Konkurrenz: Hamilton, Piastri, Sainz und Norris

Links: Konzentration vor dem Start – Verstappen

Unten: Altmeister Alonso in der ehemaligen Boschkurve





Blick zur Schönberg Kirche, Ricciardo in Kurve 3, Russel beendet Durststrecke von Mercedes. Glückliche Sieger: Russel, Piastri und Sainz mit Landeshauptmann Christopher Drexler



verlor bei seinem Stopp etwa 4 Sekunden und so kam Norris wieder auf Schlagdistanz. Er witterte aufgrund der besseren Reifen seine Chance, es entwickelte sich ein sehenswerter Zweikampf, der dann in Runde 64 in einem Crash in Kurve 3 endete. Norris scheidet aus, Verstappen reißt sich als fünfter hinter Hamilton ein und Russel übernimmt als lachender Dritter die Führung, gefolgt von Sainz und Piastri, der aber eine Runde später Sainz überholt. Die Stewards sahen Verstappen als Schuldigen der Kollision und brummen ihm eine 10-Sekunden-Strafe auf, diese wirkte sich aber im Ergebnis nicht aus. Sieg also nach 71 Runden für Russel vor Piastri, Sainz, Hamilton und Verstappen. Die Mannschaft von Mercedes und Toto Wolff konnten sich über den ersten Sieg seit Brasilien 2022 freuen. Verlierer sind Norris und Leclerc, die nicht in die Punkte vordringen konnten. Dr. Helmut Marko sah das ganze etwas gelassener: „Wir haben die WM-Führung trotzdem ausgebaut, auf Fahrer- und Konstrukteur-Seite.“

Sehenswert war auch wieder die Legenden-Parade mit verschiedenen historischen Formel 1-Fahrzeugen. Gerhard Berger ließ es in Schumachers Ferrari von 2002 so richtig krachen, Emerson Fittipaldi fuhr sichtlich gerührt den Lotus 72, mit dem er 1972 Weltmeister wurde. Weiters waren unter anderem Johnny Herbert im Zeltweg 1982 Sieger-Lotus von Elio de Angelis, David Coulthard im RB 1 und Patrick Friesacher im RB 8 zur Freude des Publikums unterwegs. Die Stimmung bei den Fans war ausgelassen wie eh und je; Bier floss auch schon vor 50 Jahren reichlich in den Festzelten, nur die Musik hat sich vom Schlager zum Techno Sound geändert, noch dazu in einer gewöhnungsbedürftigen Lautstärke.



Foto: ©Philip Platzer/Red Bull Ring



... und Zeltweg 1974

Memphis Grand Prix am Österreichring – alle guten Dinge sind drei

Text & Photos: Christian Sandler



In der Königsklasse des Motorsports waren bis jetzt insgesamt 14 Österreicher im Einsatz, von Jochen Rindt 1964 bis Christian Klien 2010. Beim Thema Staatsbürgerschaft und Lizenz bei Rindt und Ertl sind wir großzügig. Also wäre es wieder mal schön, an alte Zeiten anzuknüpfen. Gute Fahrer in den Nachwuchsklassen haben wir allemal und Red Bull gibt es bekannterweise auch noch.

In unserer wechselhaften Formel 1-Geschichte gab es natürlich zeitliche Überschneidungen der Fahrer und das brachte mit sich, dass es einige Grand Prix gab, bei denen sogar drei Österreicher gemeinsam am Start waren. Ein Sonderfall war der Heim GP 1976, hätte bei Oppitzhauser und Stuppacher alles geklappt und Lauda zwei Wochen vorher nicht den Unfall am Nürburgring gehabt, wären sogar fünf Einheimische am Start gewesen; gefahren sind Binder und Ertl. 1977 und 1978 hatten wir mit Lauda, Binder und Ertl drei heimische Vertreter bei einigen Rennen

am Start. Ebenfalls gab es einige Rennen in der 2. Saisonhälfte 1984 mit Lauda, Gartner und Berger. Höhepunkt war der GP von Monza: Lauda gewann, Gartner belegte Rang fünf und Berger wurde sechster. Zu beachten auch die ersten drei Rennen der Saison 1994, bis zum fatalen Wochenende in Imola mit Berger, Wendlinger und Ratzenberger.

Blicken wir 50 Jahre zu so einem „Dreier“ zurück. Beim Formel 1 GP in Zeltweg am 18. August 1974 (Lauf Nr. 12) traten mit Niki Lauda, Dieter Quester und Helmut Koinigg erstmals drei heimische Vertreter zum Training an. Beginnen wir mit Lauda. Es war Nikis vierte Saison, 71 und 72 March und 73 BRM, gleichzeitig die erste Saison für Ferrari und er ist mittlerweile in der Weltspitze angekommen. Kaum zu glauben: 1974 standen insgesamt 46 Rennfahrer in den Meldelisten der 15 Rennen, 20 davon konnten Punkte einfahren. Die Saison war hart umkämpft, Fittipaldi war letztendlich der große Triumphator, er holte sich





Dieter Quester im Surtees bei seinem einzigen Formel 1 Grand Prix

in einem spannenden Finale erst im letzten Rennen den Titel vor Nikis Teamkollegen Regazzoni, Lauda wurde in der Endabrechnung vierter. Bevor die schnelle Truppe nach dem Deutschland GP in die Steiermark reiste, hatten Fittipaldi, Peterson, Lauda und Scheckter je zwei Siege am Konto, Regazzoni, Hulme und Reutemann je einen.

Der nächste im Bunde war Dieter Quester, der hatte 1974 schon zwei Tourenwagen EM-Titel aufzuweisen und lernte seit 1970 Kapazundern wie Peterson, Reutemann oder Regazzoni in der Formel 2-EM das Fürchten. Mittlerweile 35 Jahre alt, ist er 1974 im Formel 2-Team von Bob Harper mit Teamkollegen David Purley so recht und schlecht unterwegs. Irgendwie in diesem Rindt-Nachfolgespiel tauchte immer wieder der Name

Quester neben Marko und Lauda auf, aber Dieter wollte dafür nicht das Familiensilber einsetzen, um dann eventuell in einem Hinterbänkler-Team zu landen. Aber Harper, einer dieser englischen Hongkong-Millionäre wollte Quester unbedingt beim F1 GP 1974 am Österreichring ein Cockpit in der Königsklasse vermitteln. Die Wahl fiel auf Surtees, eigentlich eine Krücke, die niemand fahren wollte, aber der Klang der Formel 1 überlagerte alle anderen Töne.

Dann war noch Helmut Koinigg, Jahrgang 1948, er studierte damals Publizistik und Maschinenbau an der TU Wien. Helmut hatte immer ein freundliches Lächeln im Gesicht, dem sich keiner entziehen konnte, sauschnell, aber irgendwie et-



Niki Lauda am heißesten Tag des Jahres 1974 in der ehemaligen Texaco Doppel-Links

was unorganisiert und er verfolgte zielstrebig die Formel 1. Er begann 1968 in Laudas Mini das Rennfahren, wurde 1972 in der heiß umkämpften Formel V Europameister und brachte es bis zum Porsche-Werksfahrer 1974. Es sollte Helmut's Schicksalsjahr werden, zuerst die Hochzeit mit seiner Gaby und plötzlich kam die Chan-



ce Formel 1. Mit Hilfe von Elan und den Casinos Österreich ergatterte er sich einen Brabham BT42 des Teams Finotto.

Diese Konstellation lockte etwa 150.000 Begeisterte, mich eingeschlossen, am heißesten Wochenende des Jahres ins Murtal, die Hälfte davon waren Italiener. Das Training verlief für unsere Vertreter unterschiedlich und Lauda sicherte sich die bereits achte Pole des Jahres. Dies war aber damals noch kein Garant für den Sieg, in einer Zeit, in der die Hälfte der Teilnehmer nicht ins Ziel kam. In Questers Team Surtees hing schon vor dem Training der Haussegen etwas schief. Quester wurde vertraglich zugesichert, dass Surtees insgesamt nur zwei Autos in Zeltweg einsetzen wird. Letztendlich kartete John Surtees gleich vier TS 16 in die Steiermark, obwohl die Mannschaft bei einem schon überfordert gewesen wäre. Das Training selbst war für ihn etwas abenteuerlich, zuerst löste sich die Airbox und kurz vor Ende des Abschlustrainings streikte die Benzinpumpe und so rollte er 500 Meter nach Start und Ziel aus. Dann die kuriose Geschichte: Quester rannte zu einem Getränke-Standl rauf, holte sich zwei eiskalte Bier, um die Pumpe abzukühlen, so schaffte er es noch bis an die Boxen und konnte sich so im Anschluss noch für den letzten Startplatz qualifizieren, somit war er der einzige in einem Surtees, der es in die Startaufstellung schaffte.

Für Koinigg verlief das Wochenende desaströs, der Brabham war vom Anfang an unfahrbar und der tapfere Helmut musste mit der Abstimmung ganz von vorne beginnen. Zuerst ein Bruch der Halbachse, dann knickte ein Stabilisator ein und letztendlich verhinderte ein müder Motor eine Qualifikation Koiniggs.

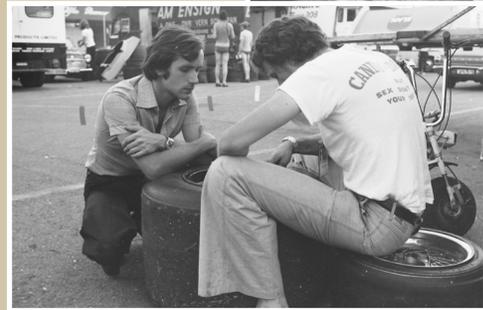
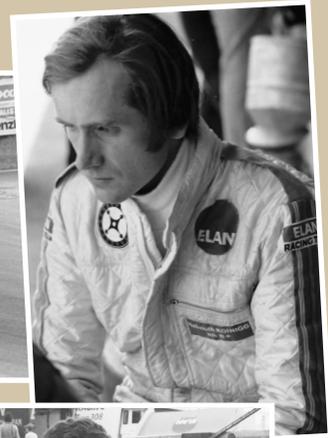
Das Rennen ist schnell erzählt, Lauda gewann das Startduell, fiel aber in Runde 18 mit Motorschaden aus und Quester belegte mit drei Runden Rückstand auf Sieger Reutemann den tapferen neunten und zugleich vorletzten Rang. Vielen Zuschauern wird dieser Rennsonntag mit 37 Grad Temperatur noch lange in Erinnerung bleiben, alle Bier- und Kracherl-Verkaufsbuden waren ausverkauft und als Draufgabe gab es noch einen heftigen Sonnenbrand.

Die weitere Geschichte unserer drei Helden noch in Kurzform: Lauda wurde dreimaliger Weltmeister und starb als Ikone des Motorsports 2019. Koinigg erbt den Surtees von Quester und starb auf grauslichste Art und Weise beim Saisonfinale in Watkins Glen am 6. Oktober 1974. Er hatte just an der Stelle, wo ein Jahr zuvor der Franzose Cevert sein Leben verlor, einen Reifenplatzer. Bleibt noch Quester, er holte sich nach seinem einzigen F1 Grand Prix noch zwei EM-Titel bei den Tourenwagen, fuhr erfolgreich bei allen Langstreckenrennen rund um den Globus.

Der Dieter ist mittlerweile 85, fit wie ein Turnschuh und er fährt immer noch. Hoffentlich noch lange!



Helmut Koinigg im Finotto Brabham; er hat sein Traumziel Formel 1 erreicht.



Niki Nationale war der unbelohnte Held, schnellster im Training – Ausfall im Rennen



Rang 9 war der Lohn für Dieter Quester im teils unfahrbaren Surtees

