



FORMULA 1  
EYETIME GROSSER PREIS  
VON ÖSTERREICH 2018  
29 JUN - 01 JUL



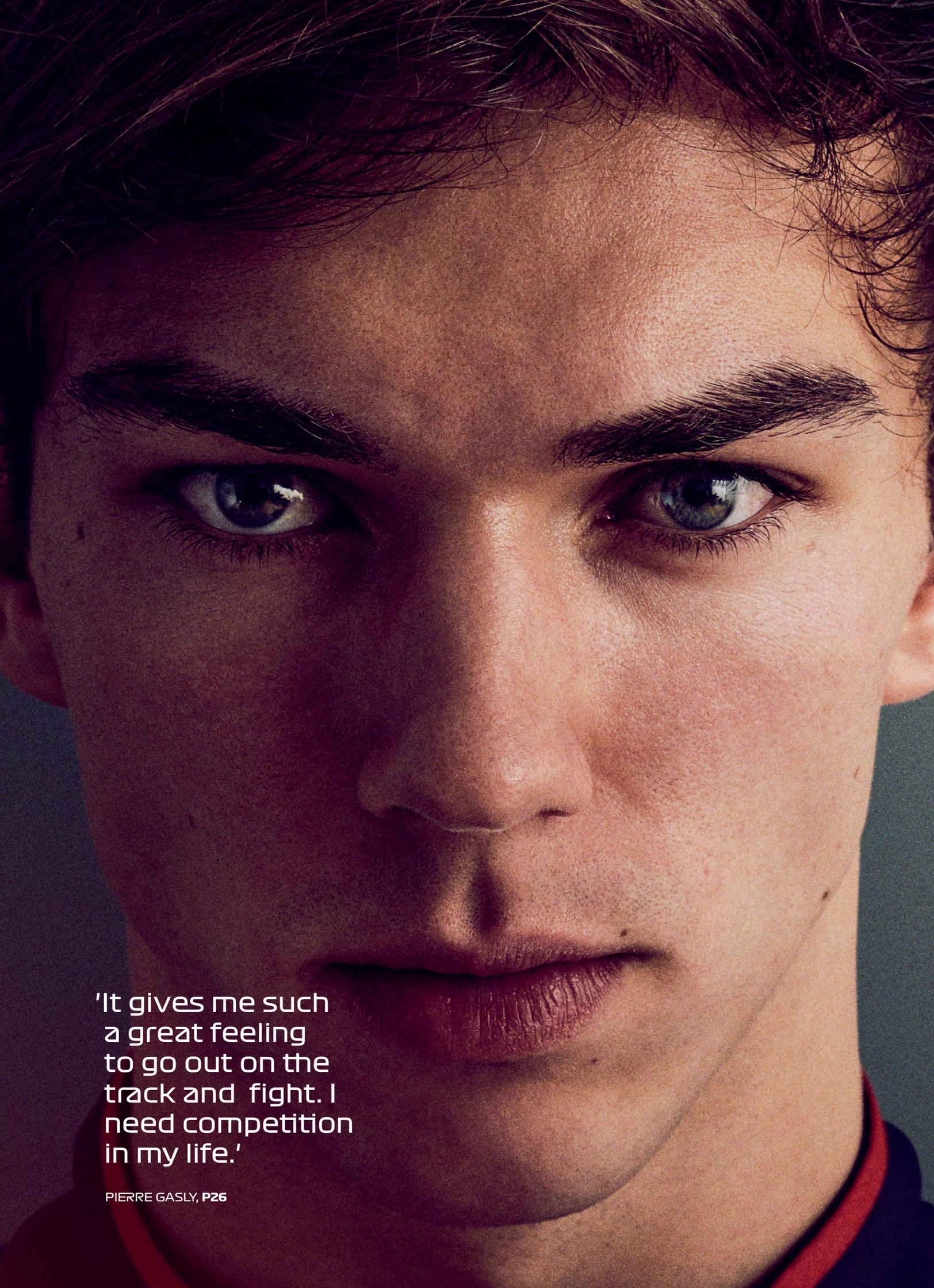
# AUSTRIA

UNLEASH THE  
GREATEST RACING  
SPECTACLE ON  
THE PLANET

**'YOU RACE BECAUSE YOU  
LIKE TO RACE, BECAUSE  
YOU NEED TO RACE.'**

NIKI LAUDA, P48





'It gives me such  
a great feeling  
to go out on the  
track and fight. I  
need competition  
in my life.'

PIERRE GASLY, P26



DAS F1-LOGO UND DAS F1 FORMULA 1-LOGO SIND MARKEN DER FORMULA ONE LICENSING BV, EINEM FORMULA 1 UNTERNEHMEN.



# WENN LEISTUNG NEU DEFINIERT WIRD, WURDE GESCHICHTE GESCHRIEBEN.

Diese Uhr ist eine Zeitzeugin. Sie hat technische Exzellenz in der weltweit bedeutendsten Grand-Prix-Rennsportserie erlebt. Rolex würdigt die erfolgreichsten Fahrer der Welt, die auf 21 anspruchsvollen Strecken von Australien bis Amerika rund um den Globus die Grenzen des technisch Machbaren neu definieren. Rolex. Sie zählt nicht nur die Zeit. Sie erzählt Zeitgeschichte.



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA

  
**ROLEX**



Heineken®



WHEN  
YOU DRIVE  
NEVER  
DRINK



NICO ROSBERG / 2016 FIA FORMULA 1® DRIVERS' WORLD CHAMPION

# WELCOME

## Hermann Schützenhöfer Governor of Styria



## A hearty welcome to the mountains of Austria

Dear fans of motorsport,

As the Governor of Styria, I warmly welcome you to the Red Bull Ring in the "Green Heart of Austria"!

Styria boasts a proud history as a hotbed of mechanical and technological innovation and this Grand Prix weekend sees that tradition connecting with the cutting edge of motorsport.

For decades, Styrian engineering and inventions have gone hand in hand with the sporting success enjoyed by racing teams. But this region is not only home to many successful and pioneering companies – it is also a centre for innovative leisure and tourism. Nowhere is this more evident than right here at Projekt Spielberg, the destination initiated by Dietrich Mateschitz.

The setting for the Austrian Grand Prix – a race track in the middle of the verdant Murtal region, in the heart of Styria – is truly unique.

In addition to the Red Bull Ring, Styria offers a multitude of delights to help you leave behind the daily grind. I invite you to stay and enjoy our legendary Styrian hospitality, as well as the outstanding cuisine we have to offer.

My dear guests, I hope you enjoy a thrilling race and spend many unforgettable hours at the Red Bull Ring in beautiful Styria.

**Hermann Schützenhöfer**  
Governor of Styria

## Herzlich willkommen in den österreichischen Bergen

Liebe Motorsportfreunde,

Als Landeshauptmann der Steiermark heiße ich Sie herzlich willkommen am Red Bull Ring im „grünen Herzen von Österreich“!

Die Steiermark hat eine stolze Geschichte als Brutstätte für mechanische und technologische Innovationen, und an diesem Grand-Prix-Wochenende trifft diese Tradition auf hochmodernen Motorsport.

Seit Jahrzehnten gehen steirische Ingenieurkunst und Erfindungen Hand in Hand mit dem sportlichen Erfolg von Rennteams. Aber diese Region beheimatet nicht nur viele erfolgreiche und zukunftsweisende Firmen, sie ist auch ein Zentrum für innovative Freizeit- und Tourismusangebote. Das beste Beispiel dafür ist das, was Dietrich Mateschitz hier mit dem Projekt Spielberg angestoßen hat.

Der Große Preis von Österreich wird auf einer Rennstrecke inmitten einer einmaligen Umgebung im grünen Bezirk Murtal ausgetragen, im Herzen der Steiermark.

Neben dem Red Bull Ring bietet die Steiermark reichlich andere Möglichkeiten, den Alltag hinter sich zu lassen. Ich lade Sie ein, noch ein wenig zu bleiben und unsere legendäre Gastfreundschaft und die hervorragende steirische Küche zu genießen.

Liebe Gäste, ich hoffe, dass Sie ein spannendes Rennen erleben und viele unvergessliche Stunden am Red Bull Ring in der schönen Steiermark verbringen.

**Hermann Schützenhöfer**  
Landeshauptmann der Steiermark

# CONTENTS

## VISIONARY

# 10

**HEROES OF THE RING**  
ON A FAST TRACK TO GLORY



## DRIVEN

**PIERRE GASLY**  
PERFECT TIMING

26 - 34



Cruel timing almost robbed Red Bull's rising star of his F1 moment, but since seizing an unexpected opportunity at the end of last season, the Toro Rosso star has powered his way to the top of the Formula 1 list marked 'Next Big Thing'. He tells us how he did it.

# 36

**TOTO WOLFF**  
BACK TO THE SOURCE

Mercedes' motorsport chief on how the passion for racing struck him like a "lightning bolt" and why he can trace the start of his stellar Formula 1 career back to a barn in Spielberg.

**THE POWERHOUSE - AUSTRIA'S F1 FORCES** 44 - 55  
**GIANT STEPS - LAUDA AT SPIELBERG** 56 - 67

## INSPIRED

**JOSEF LEBERER**

70 - 77



One of Formula 1's first driver trainers, Austrian Josef Leberer has worked with some of the sport's true greats. He explains how he brought balance to Ayrton Senna and why today's F1 drivers feel the pressure more than the stars of old.

## DEBRIEF

# THE FINAL COUNTDOWN

80 - 91

From the moment the pit lane opens for F1 cars on Sunday afternoon, the build-up to the moment the lights go out appears to be little more than organised chaos, but behind the pandemonium lies finely tuned precision.

# REVOLUTIONARY

# 94

**NIREI FUKUZUMI**  
WIN OR BUST



Honda's protégé on the pressure to perform and dovetailing his Formula 1 campaign with a full season in Japan's Super Formula.

# 100

**STAR MAKER**  
FORMULA 2 INSIGHT



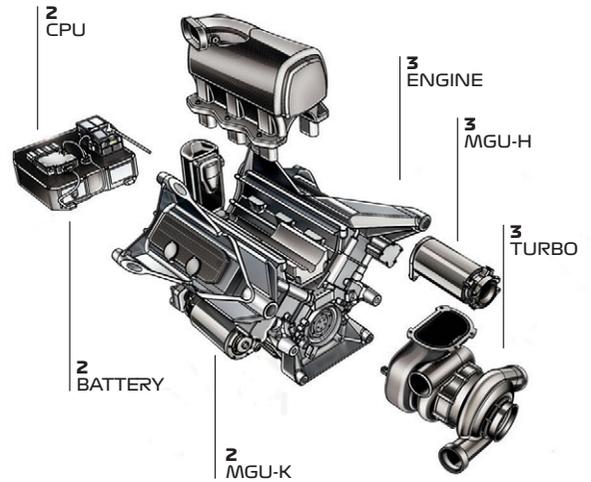
Faster, more powerful and harder to handle, 2018's all-new F2 car has been designed to truly test the champions of the future.

TYRE TALK WITH F1'S RUBBER BAND

130 - 131

# 132

**PLAYING BY THE RULES**  
THE SHAPE OF F1 IN 2018



**FAN ZONE**  
DHL FASTEST LAP

134 - 135  
136

**GP3 RYAN TVETER**  
PORSCHE SUPERCUP

104 - 106  
109 - 111

# ACCESS

**TRACKING SHOT**  
RED BULL RING REVEALED  
CHAMPIONSHIP STANDINGS

114 - 115  
116 - 121  
122

# DIALLING UP THE POWER

124 - 129

As soon as the first car is fired up on Friday morning, Formula 1's teams are engaged in a relentless battle for ultimate pace. Here's how they wind their way towards peak performance.

# 140

**TEAMS + DRIVERS**  
MEET YOUR F1 HEROES



**CHEQUERED FLAG**  
PLAN OF ACTION - CIRCUIT MAP

162  
163

# WIR

## **ONE RING UNITES THEM ALL**

So much of Austria's F1 success can be traced back to the circuit high in the hills of Styria - from Rindt to Red Bull Racing, the track that began life as the Österreichring has given birth to one legend after another

# NA

# STO

## **EIN RING, SIE ALLE ZU BINDEN**

Der F1-Erfolg von Österreich ist eng mit der malerischen Rennstrecke hoch in den Bergen der Steiermark verbunden, und von Jochen Rindt bis Red Bull Racing hat die ursprünglich als Österreichring bekannte Strecke viele Legenden hervorgebracht

# RRY





### THE HILLS ARE ALIVE

Since its debut in 1970, the Österreichring has provided F1 with one of its most stunning backdrops. Draped across the mountains of rural Styria, the original, almost-6km track was fearsomely fast. It was mastered with precision in 1973 when Lotus' Ronnie Peterson – seen here roaring away from the grid alongside polesitting team-mate Emerson Fittipaldi – won the race, nine seconds ahead of Tyrrell's Jackie Stewart.

### MALERISCHES BERGLAND

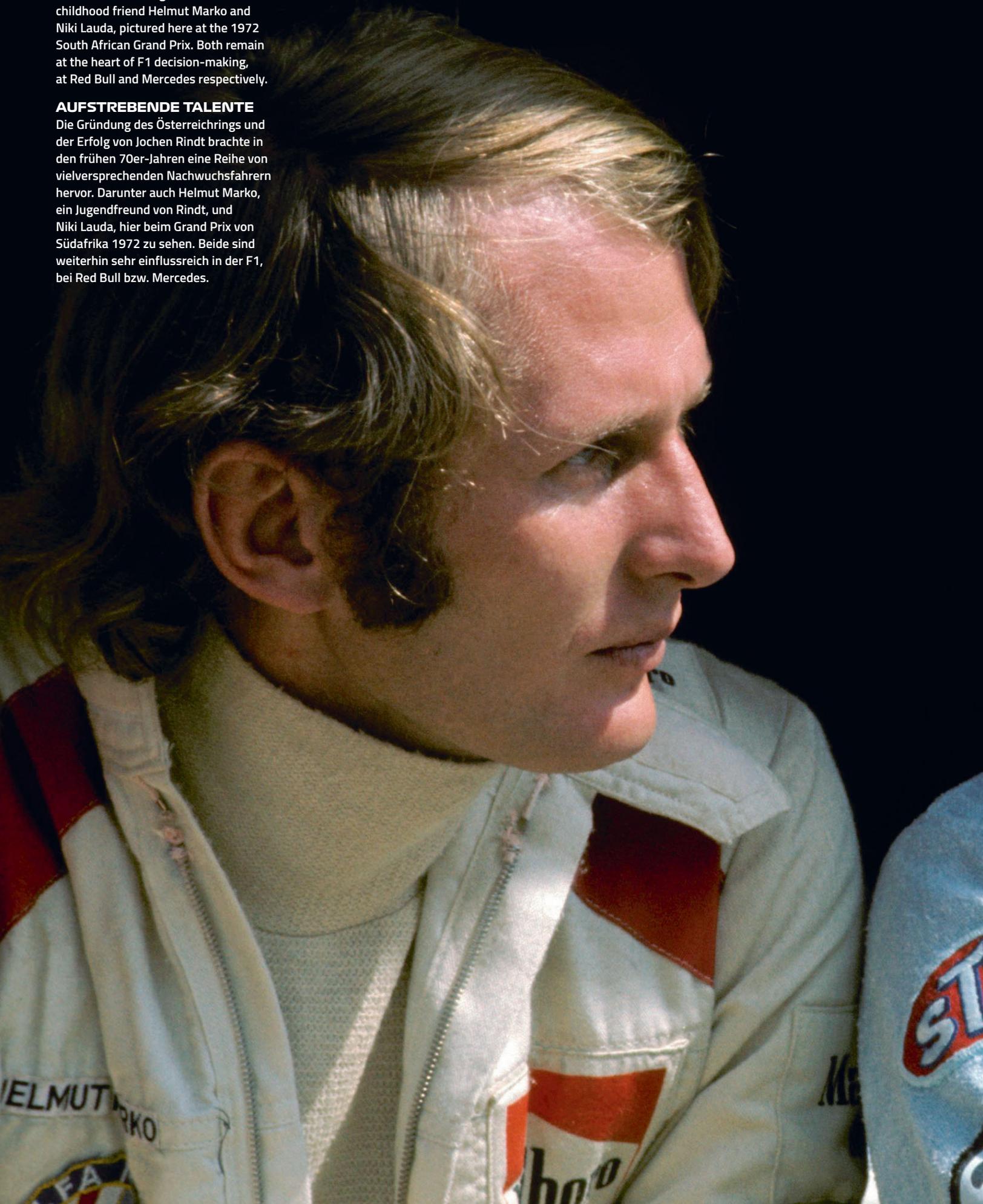
Seit seinem Debüt 1970 ist der Österreichring einer der atemberaubendsten Schauplätze der F1. Eingebettet in die Berge der ländlichen Steiermark, war die fast 6 km lange Strecke flüchtig und beängstigend schnell. Und selten wurde sie mit so viel Geschick gemeistert wie 1973, als Ronnie Peterson (hier beim Start vor Teamkollege Emerson Fittipaldi auf Pole) das Rennen auf Lotus gewann, neun Sekunden vor dem Tyrrell von Jackie Stewart.

## THE NEXT GENERATION

After the Österreichring's introduction, and in the wake of Jochen Rindt's success, a stream of Austrian racing hopefuls emerged at the start of the 1970s. Chief among them were Rindt's childhood friend Helmut Marko and Niki Lauda, pictured here at the 1972 South African Grand Prix. Both remain at the heart of F1 decision-making, at Red Bull and Mercedes respectively.

## AUFSTREBENDE TALENTE

Die Gründung des Österreichrings und der Erfolg von Jochen Rindt brachte in den frühen 70er-Jahren eine Reihe von vielversprechenden Nachwuchsfahrern hervor. Darunter auch Helmut Marko, ein Jugendfreund von Rindt, und Niki Lauda, hier beim Grand Prix von Südafrika 1972 zu sehen. Beide sind weiterhin sehr einflussreich in der F1, bei Red Bull bzw. Mercedes.





STP

Levi's  
ANS

BILSTEIN

GASBRUCK  
STOLS-DAMPFER  
WESTIN DE CARBON

Miki La

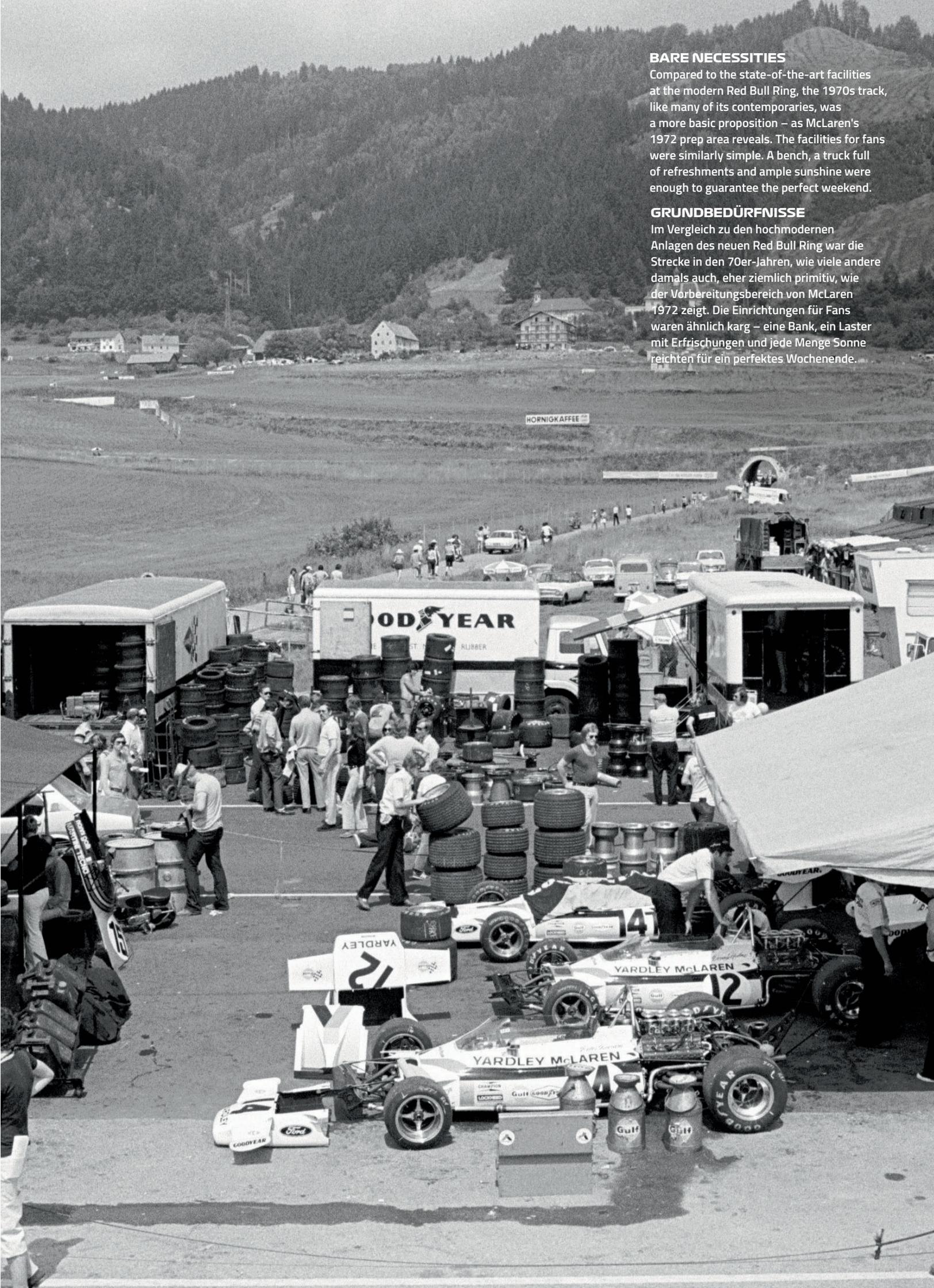


## BARE NECESSITIES

Compared to the state-of-the-art facilities at the modern Red Bull Ring, the 1970s track, like many of its contemporaries, was a more basic proposition – as McLaren's 1972 prep area reveals. The facilities for fans were similarly simple. A bench, a truck full of refreshments and ample sunshine were enough to guarantee the perfect weekend.

## GRUNDBEDÜRFNISSE

Im Vergleich zu den hochmodernen Anlagen des neuen Red Bull Ring war die Strecke in den 70er-Jahren, wie viele andere damals auch, eher ziemlich primitiv, wie der Vorbereitungsbereich von McLaren 1972 zeigt. Die Einrichtungen für Fans waren ähnlich karg – eine Bank, ein Laster mit Erfrischungen und jede Menge Sonne reichten für ein perfektes Wochenende.





WORLD CHAMPIONSHIP TEAM

FIAT

E

BERGER

PIONEER



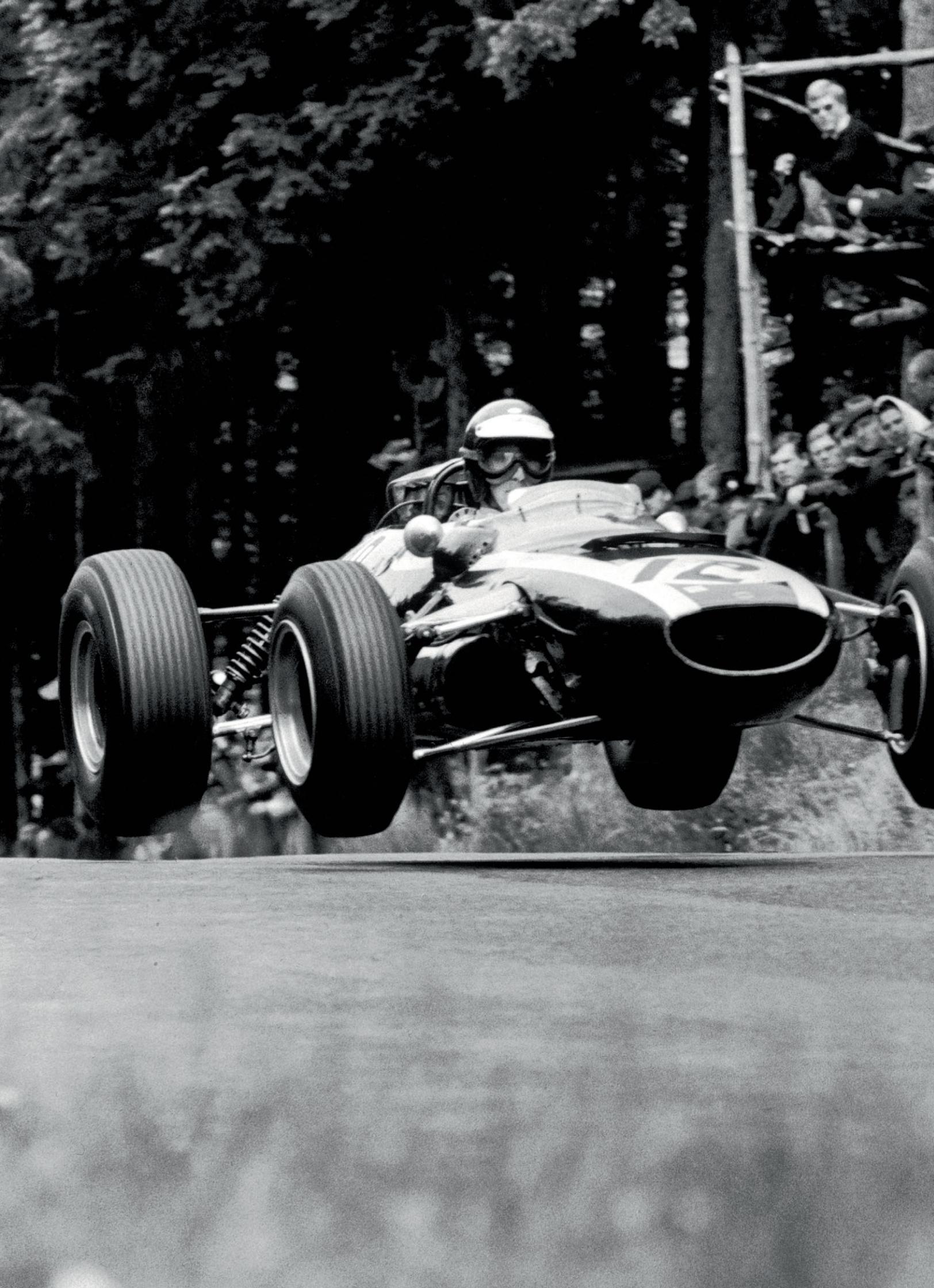


#### **THE NEXT GENERATION**

Lauda's 1985 retirement came at a time when another Austrian star was rising. Debuting at his home race in 1984 with the ATS team, Gerhard Berger went on to shine at Benetton, McLaren and Ferrari. He collected 10 wins, but none were sweeter than his triumph at the 1994 German Grand Prix, during a tough period for Ferrari. Berger's succinct post-race comment summed up his devil-may-care personality: "To whom do I dedicate this win? To me, if that's alright with you."

#### **DIE NÄCHSTE GENERATION**

Als Lauda sich 1985 aus dem aktiven Sport zurückzog, befand sich ein anderer Österreicher bereits auf dem Weg nach oben. Nach seinem Heimrennen 1984 mit dem ATS-Team glänzte Gerhard Berger später bei Benetton, McLaren und zwei Phasen bei Ferrari. Insgesamt holte er zehn Siege. Der schönste Triumph war wohl der Sieg beim Großen Preis von Deutschland 1994, während einer Dürreperiode für Ferrari. Bergers lakonischer Kommentar nach dem Rennen zeugt von seiner verwegenen Art: „Wem ich diesen Sieg widme? Mir selbst, wenn's recht ist...“





### **FLIGHT OF INSPIRATION**

Austria's F1 heritage begins with one man - Jochen Rindt. Between 1964 and 1970, Rindt started 60 grands prix, taking six wins. In 1970, four mid-season wins in a row put him on the cusp of title glory. The crown should have been secured on home soil, but an engine failure put the dream on hold and the battle moved on to the next race, in Italy. There, Rindt was tragically killed in practice, robbing F1 of an exceptional talent, and Austria of perhaps its finest sportsman. Here he is, in full flight at the Nürburgring in 1965.

### **HÖHENFLUG**

Die F1-Tradition von Österreich geht auf einen einzigen Ursprung zurück – Jochen Rindt. Von 1964 bis 1970 trat Rindt bei 60 Grand Prix an und holte sechs Siege. Mit vier Siegen in Folge in der Saisonmitte 1970 war der Titel zum Greifen nahe. Er hätte sich die Krone bereits bei seinem Heimrennen sichern können, aber ein Motorschaden legte den Traum vorerst auf Eis und der Kampf ging beim nächsten Rennen in Italien weiter. Tragischerweise erlitt Rindt dort bei einem Unfall im Training tödliche Verletzungen. Die F1 verlor ein außergewöhnliches Talent, und Österreich seinen wohl besten Sportler. Hier sehen wir Rindt, wie er 1965 am Nürburgring abhebt.

## FAST FOLLOWERS

Austria's strength in depth encompassed a range of driving talent, including Karl Wendlinger (this page) and Alex Wurz (opposite). Wendlinger's F1 journey was cut short after a severe crash in 1994 that left him in a coma for several weeks, although he did go on to have a successful career in sports cars. Wurz, by contrast, enjoyed a 10-year spell in F1 and started 69 races during spells with Benetton, McLaren and Williams. As a sports car racer Wurz also scored two Le Mans wins and is currently Chairman of the Grand Prix Drivers' Association.

## SCHNELLE NACHFOLGER

Österreich brachte eine Reihe von talentierten Fahrern hervor, darunter auch Karl Wendlinger (diese Seite) und Alexander Wurz (gegenüberliegende Seite). Die F1-Laufbahn von Wendlinger fand mit einem schweren Unfall 1994 ein jähes Ende. Er lag mehrere Wochen im Koma, konnte dann aber eine erfolgreiche Karriere im Sportwagenbereich verzeichnen. Wurz hingegen fuhr zehn Jahre lang in der F1 und trat mit Benetton, McLaren und Williams bei insgesamt 69 Rennen an. Als Sportwagenfahrer holte Wurz außerdem zwei Siege in Le Mans und ist derzeit Präsident der Grand Prix Drivers' Association.







### AUSTRIAN HAIR FORCE

The success of Rindt inspired many fellow Austrians to pursue grand prix glory, including motoring journalist turned racer Harald Ertl. After a successful amateur career, Ertl gained sufficient sponsorship to finance a move to F1. Between 1975 and 1980 he made 19 race starts with Hesketh and Ensign. Through it all, Ertl sported the magnificent beard that would endear him to Formula 1 photographers around the world.

### GESCHICHTE SCHREIBEN

Der Erfolg von Rindt trieb viele seiner Landsmänner dazu an, nach Ruhm in der F1 zu streben, darunter auch Harald Ertl, der seine Laufbahn als Motorsportjournalist begonnen hatte. Nach einer erfolgreichen Karriere im Amateurmotorsport sicherte sich Ertl ausreichend Sponsorengelder, um in der F1 zu fahren. Von 1975 bis 1980 trat er mit Hesketh und Ensign bei 19 Rennen an. Während der gesamten Zeit begeisterte Ertl F1-Fotografen auf der ganzen Welt mit seinem prachtvollen Bart.

# MORE THAN BLACK.



## PIRELLI COLOR EDITION.

CHOOSE A COLOR FROM HUNDREDS OF POSSIBILITIES TO MAKE YOUR CAR EVEN MORE UNIQUE.

BUY NOW ON [SHOP.PIRELLI.COM](https://shop.pirelli.com)



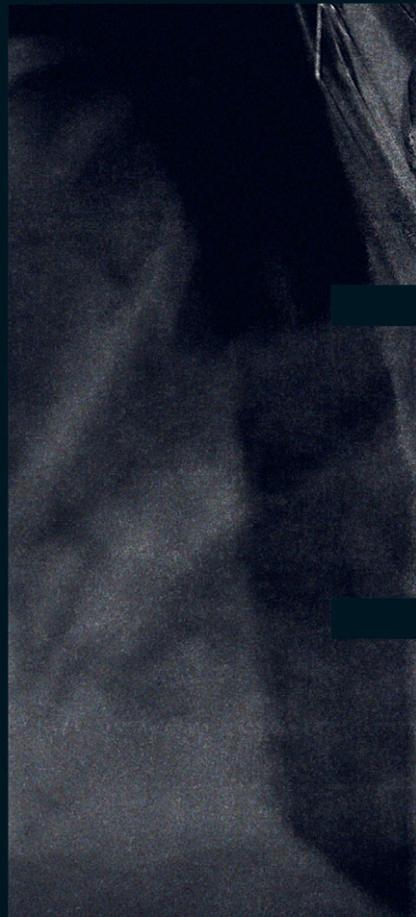
POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

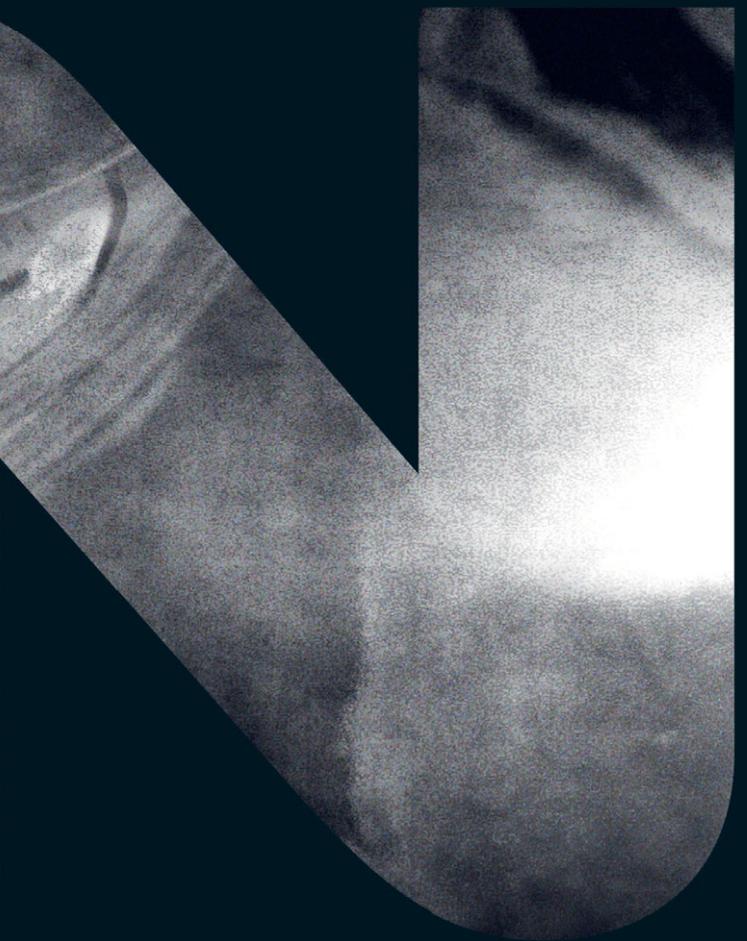
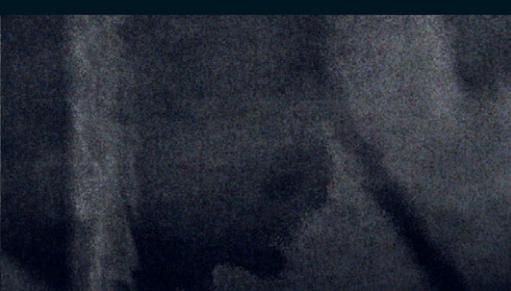
The curved lines ( ) are distinctive signs of Pirelli Tyre S.p.A. The PIRELLI COLOR EDITION tyres can be purchased, in selected sizes and countries, on the website [shop.pirelli.com](https://shop.pirelli.com)

FINDING THE FORMULA  
WITH MOTOR SPORT'S  
BIGGEST STARS

D

V





Vor gut 18 Monaten hatte **Pierre Gasly** sich schon fast ein F1-Cockpit gesichert, und dann platzte der Traum. Doch nach der bisher schwierigsten Phase seiner Rennfahrerlaufbahn kämpfte der Red Bull-Schützling sich zurück ins Starterfeld - und ist fest entschlossen, erfolgreich zu sein

# PERFECT TIMING

Just over 18 months ago, **Pierre Gasly** stood on the brink of an F1 drive, and then his chance was gone. But after the most challenging period of his racing life, the Red Bull protégé fought his way back to the grid - and he's determined to make the hard work pay off

WORDS: JUSTIN HYNES





**'You just want  
a chance in  
Formula 1,  
one weekend  
to prove that  
you're good  
enough'**

# In Formula 1, timing is everything – not just in the fractions of a second that make the difference between qualifying success or failure, not just in the winning of bragging rights between team-mates, but also in a driver's chances of arriving onto the grid in the first place

**Whether it's stories of** drivers who hitch their star to a junior series that has crested and therefore fails to match their talent against the right opponent or the tale of a seemingly unstoppable young force who comes up against the immovable bulwark of a settled Formula1 grid, motorsport is replete with mayfly moments.

Last year it seemed that Pierre Gasly, from Rouen, in the north of France, might be one of those who briefly skirts the edges of the F1 grid – only for him to be cruelly and unexpectedly cast aside by the vagaries of timing.

At the end of 2016, the Red Bull protégé secured the final GP2 title with a dominant feature race victory and ninth place in the sprint race at the season's finale at Yas Marina. For Gasly it was job done. He had completed the task assigned to him and after a year of learning the ropes in the F1 feeder series, he had brought home the title that should have led to a step up to Formula 1 and a seat at Red Bull junior squad, Toro Rosso.

Timing, though, was against the young Prema driver. In the long weeks between the series' penultimate round in Malaysia and the final pair of races, a period when Gasly sat seven points adrift of championship-leading team-mate Antonio Giovinazzi, the prospect of a 2017 F1 seat dwindled.

Incumbent driver Daniil Kvyat, whose seat had looked under threat, had rallied from losing a demoralising transfer back to the junior squad from Red Bull Racing, and a courageous drive at the Singapore Grand Prix allied to solid results thereafter looked to have saved his seat. A week before the season finale, the team revealed it would be sticking with the Russian and team-mate

**Timing ist in der** Formula 1 alles – nicht nur die Sekundenbruchteile, die im Qualifying über Erfolg oder Niederlage entscheiden, nicht nur um vor den Teamkollegen prahlen zu können, sondern auch wenn es darum geht, überhaupt erst mit dabei zu sein.

Da gibt es jene, die in eine Juniorserie geschickt wurden, die ihren Zenith überschritten hat, und daher ihr Talent nicht gegen ausreichend starke Konkurrenten beweisen konnten. Oder es geht um ein scheinbar unaufhaltsames Jungtalent, das nicht in ein bereits festgelegtes F1-Starterfeld vordringen konnte – der Sport ist voll mit Eintagsfliegen-Schicksalen.

Im vergangenen Jahr schien es, als könnte Pierre Gasly einer dieser Piloten werden, die die Peripherie der F1 kurzzeitig streifen, nur um dann unbarmherzig aus zeitlichen Gründen wieder verworfen zu werden.

Ende 2016 sicherte sich der Red Bull-Schützling den letzten Titel in der GP2-Serie in der letzten Runde der Saison in Yas Marina mit einem dominanten Sieg im Samstagsrennen und einem neunten Platz im Sonntagsrennen. Gasly hatte damit seine Aufgabe erledigt. Nach einem Trainingsjahr in der F1-Vorstufenserie hatte er den Titel geholt und erwartete nun den Aufstieg in die Formula 1 – mit einem Cockpit im Red Bull-Juniorteam Toro Rosso.

Allerdings arbeitete die Zeit gegen den jungen Prema-Piloten. In den langen Wochen zwischen der vorletzten Runde in Malaysia und den letzten beiden Rennen lag Gasly sieben Punkte hinter seinem führenden Teamkollegen Antonio Giovinazzi und seine Aussichten auf ein F1-Cockpit für 2017 schwanden.

Der amtierende Fahrer Daniil Kvyat, dessen Vertrag gefährdet

Carlos Sainz for a further year. "I was very disappointed," says Gasly of the setback. "You work so hard to get to Formula 1 and winning GP2 was sort of like winning the second division – if you do that you should get promoted to the top league. The moment didn't come as fast as I wanted... but it happened in the end."

The last sentence is punctuated by a broad grin as the young Frenchman soaks up the sunshine on the deck of Red Bull's supersized Energy Station in Monaco, where he's heading into the sixth race weekend of his first full season as an F1 driver. And just as his journey to F1 had been interrupted by bad timing, the route back pivoted on a fortuitous sequence of events.

Packed off to Japan to contest the Super Formula series, it appeared on the outside that Gasly was in a holding pattern, especially with Kvyat and Sainz beginning the 2017 F1 campaign with a solid run of points-scoring races.

By the time the season entered its final third, however, things had moved on. Sainz was being courted by Renault as Britain's Jolyon Palmer flagged. Kvyat was similarly in the doldrums after a run of poor results and change was in the air.

Gasly, meanwhile, was hitting a purple patch and two wins plus a podium in Japan had put him in the frame for another title win. Once again, he was completing the task he had been

set. And as he landed in Kuala Lumpur to fulfil his duties as Red Bull Racing's reserve driver at the final Malaysian Grand Prix, his phone buzzed.

"I went to Malaysia as reserve for Red Bull, on the Monday, as planned," Gasly recalls. "I landed and in came a text from Graham [Watson, Toro Rosso's Team Manager] which just said 'Get ready, we might need you this weekend'. So I was like, 'Yeah, a bit weird that Graham's texted me but OK'. I started to get really excited. Then the next day I got messages from Helmut [Marko] and Franz [Tost] saying: 'You're going to have your first F1 race week in Malaysia – come to the track to get things sorted.'"

In a whirlwind week in which the rumours linking Sainz to Renault gathered pace, it was instead Kvyat who made way for Gasly, the Russian being stood down by the team for two races.

"It was all I could have asked for. You just want a chance in Formula 1, one weekend to prove yourself. You're either good enough or not good enough but at least you had the chance. It had been so frustrating to be in a position where I was so close to F1 and had not had that chance.

"In Malaysia, I felt less pressure than on any weekend in the lower series. I just felt it was my time, that I had my chance. I was ready. It was an amazing weekend, I was super happy from Thursday till Sunday, and then it was back to back Super Formula.



## Gasly's rise to F1

- '06** Gasly enters karting in 2006, stepping up to the French Cadet Championship in 2008 before moving into KF3 and the CIK-FIA European Championship.
- '11** Gasly moves into single-seater racing and takes his first title in 2013 in Tech 1 Racing before promotion to Formula Renault 3.5, where he races alongside Carlos Sainz.
- '16** Gasly wins the last ever GP2 title, overturning a seven-point deficit by winning the final feature race, and placing ninth in the sprint, at Yas Marina, Abu Dhabi.
- '17** He starts (and finishes) his debut Formula 1 race for Toro Rosso at the Malaysian Grand Prix, replacing Daniil Kvyat. Gasly goes on to finish four further grands prix in 2017.
- '18** The Frenchman follows his retirement in the opening race of the new Formula 1 season in Australia with an impressive fourth-place finish in Bahrain to earn his first points.



Celebrating an impressive fourth-place finish in Bahrain

schien, hatte sich nach einer demoralisierenden Rückstufung in das Juniorteam von Red Bull Racing wieder aufgerappelt, und mit einem beherzten Rennen in Singapur und soliden Ergebnissen in den folgenden Rennen schien sein Cockpit gerettet zu sein. Eine Woche vor Saisonfinale verkündete das Team, dass es im kommenden Jahr wieder mit dem Russen und seinem Teamkollegen Carlos Sainz antreten würde.

„Ich war enttäuscht und traurig“, sagt Gasly über den Rückschlag. „Man muss so hart arbeiten, um in die Formula 1 zu kommen, und der GP2-Titel war ja praktisch ein Sieg in der zweiten Liga – und damit sollte man eigentlich in die Oberliga aufsteigen. Es kam nicht so schnell, wie ich es wollte... Aber letztendlich hat es dann doch geklappt.“

Der letzte Satz ist begleitet von einem breiten Grinsen, während der Franzose auf dem Deck der riesigen Red Bull Energy Station in Monaco etwas Sonne tankt. Dort geht er in das sechste Rennwochenende seiner ersten vollständigen Saison als F1-Fahrer. Und genau wie sein Aufstieg in die F1 von schlechtem Timing unterbrochen wurde, so verdankt er seine Rückkehr einer Verkettung günstiger Umstände.

Nach Japan in die Super Formula abgeschoben, schien Gasly in einer Warteschleife zu hängen, vor allem, da Kvyat und Sainz ihre F1-Saison mit soliden Ergebnissen in den Punkten begonnen hatten.

Im letzten Drittel der Saison sah die Situation allerdings wieder anders aus. Sainz wurde von Renault umworben, als die Leistungen des Briten Jolyon Palmer nachließen. Kvyat befand sich nach einigen schlechten Ergebnissen ebenfalls in einer Flaute, und Veränderungen lagen in der Luft.

Unterdessen hatte Gasly eine Hochphase: Nach zwei Siegen und einem weiteren Podium lag er gut im Rennen um einen weiteren Titelgewinn. Wiederum hatte er die ihm übertragene Aufgabe erledigt. Als er in Kuala Lumpur landete, um seine Pflicht als Reservefahrer von Red Bull Racing beim letzten Grand Prix in Malaysia zu erfüllen, summte sein Telefon.

„Wie geplant kam ich am Montag als Reservefahrer für Red Bull nach Malaysia“, erinnert sich Gasly. „Ich war gerade gelandet und erhielt eine SMS von Graham [Watson, Teammanager von Toro Rosso]. Da stand nur ‚Mach dich bereits, eventuell brauchen wir dich dieses Wochenende! Ich dachte mir nur: ‚Naja, seltsam, dass Graham mir eine SMS schickt, aber OK!‘ Dann war ich ziemlich aufgeregt. Am nächsten Tag erhielt ich Nachrichten von Helmut [Marko] und Franz [Trost]: ‚Du fährst dieses Wochenende dein erstes F1-Rennen – komm an die Strecke und mach dich bereit!‘“

In einer turbulenten Woche, in denen Gerüchte wie „Sainz zu Renault“ zunahm, wurde Gasly dann für Kvyat eingetauscht, der von seinem Team für zwei Rennen zurückgezogen wurde.

„Besser hätte ich mir es nicht wünschen können. Man will ja nur eine Chance in der Formula One, nur ein Wochenende, um sich zu beweisen. Man ist entweder gut genug oder nicht, aber wenigstens hat man eine Chance. Es war so frustrierend, in einer Situation zu sein, wo ich der F1 so nahe war, aber diese Chance nicht bekam.“

„In Malaysia stand ich unter weniger Druck als an allen Wochenenden in den anderen Serien. Ich wusste einfach, meine Zeit war gekommen, ich hatte meine Chance. Ich war soweit. Es war ein tolles Wochenende. Ich war super glücklich von Donnerstag bis Sonntag, und dann musste ich direkt zur Super Formula. Nach meinen ersten zwei Wochen als Formula 1-Fahrer musste ich ständig grinsen, aber ich war auch total erschöpft, weil es solch ein Wechselbad der Gefühle war, in einer so kurzen Zeit.“

After my first two weeks as a Formula 1 driver, I had this massive grin but I was also completely exhausted after going through so many emotions in such a short space of time."

For the remainder of the 2017 season, Toro Rosso existed in a fugue state. Sainz moved to Renault, Kvyat was dropped, and WEC champion Brendon Hartley was drafted in. Through it all, and after failing to secure the Super Formula title because of a weather-related final-round cancellation, Gasly serenely delivered, completing four more races – always finishing ahead of where he qualified. And in a reversal of history, the news that broke ahead of the final round in Abu Dhabi saw the young Frenchman confirmed as a 2018 Toro Rosso driver.

Gasly is certain that the validation was a result of the hard work in Japan, a stint that might have confounded many but which he saw as yet another obstacle to overcome.

"That year was really challenging. I was going to Japan at least once a month, always spending a week or 10 days there. I was also going to all the Formula 1 races, and doing simulator work for Red Bull. I think I did 115 flights last year but I just wanted to give it everything I had. I really believe in hard work. I took it as another chance to learn and to improve myself as a driver."

The year in Japan was life-changing on another level too, explains Gasly.

"It was an unbelievable experience, both as a driver and also as a person, because the culture is so different. When you land in Tokyo and you get to know the people... They have so much respect for each other, they're much less selfish compared to us Europeans. So it's been a really great experience."

Die restliche Saison verbrachte Toro Rosso wie in Trance. Sainz wechselte zu Renault, Kvyat wurde fallen gelassen und WEC-Meister Brendon Hartley wurde engagiert. Während all dessen, und dem Verlust des Super Formula-Titels durch die wetterbedingte Absage der letzten Runde, lieferte Gasly souverän Ergebnisse ab: Er fuhr vier weitere Rennen und konnte sich immer von seiner Startposition aus verbessern. Und so kehrte die Geschichte sich um und vor dem letzten Rennen in Abu Dhabi wurde der junge Franzose als Toro Rosso-Pilot für 2018 bekannt gegeben.

Gasly ist sich sicher, dass diese Bestätigung das Resultat seiner guten Leistungen in Japan war – ein Umweg, der viele verunsicherte, der für ihn aber nur eine weitere Herausforderung war.

„Das war ein wirklich schwieriges Jahr. Ich flog mindestens einmal im Monat nach Japan, und blieb jeweils eine Woche oder zehn Tage dort. Außerdem reiste ich zu allen Formula 1-Rennen und arbeitete im Simulator für Red Bull. Ich glaube, ich bin letztes Jahr 115 Mal geflogen, aber ich wollte einfach mein Bestes geben. Ich glaube fest an harte Arbeit. Für mich war das eine weitere Möglichkeit, zu lernen und mich als Fahrer zu verbessern.“

Das Jahr in Japan sei aber auch auf andere Weise einschneidend gewesen, erklärt er.

„Es war eine unglaubliche Erfahrung, sowohl als Fahrer als auch als Mensch, weil die Kultur so komplett anders ist. Wenn man in Tokio ankommt und man die Leute kennenlernt... die Kultur ist anders, viel selbstloser als bei uns in Europa. Die Menschen dort haben so viel Respekt voreinander. Es war also eine wirklich wertvolle Erfahrung.“

Das Hoch für Gasly Ende 2017 war allerdings erst der Anfang – praktisch so, wie wenn man das Base Camp erreicht und dann zur Spitze des Mount Everest hinaufschaut. Der 22-Jährige ist sich wohl



**'I need to show I'm  
fast, competitive  
and consistent -  
everything that a  
top team expects'**





The high that Gasly experienced at the close of 2017 was only the beginning, however. Something akin to reaching base camp and then staring up at the towering summit of Everest. The 22-year-old driver is keenly aware that reaching the next peak in his life will require even more dedication.

"It's a great challenge," he says. "At the moment, where we are with Toro Rosso and Honda, it will take some time before we can make the best out of the package; it's only the first season. But Honda have big ambitions, they're pushing really hard to make it work."

So far he's steering the right course. A stunning drive in Bahrain resulted in fourth place, a finish matched in Toro Rosso's history by only Sebastian Vettel, Max Verstappen and Sainz. In Monaco he climbed from 10th on the grid to take seventh and in Canada he turned an engine-related 19th place on the grid to P11 in the race.

"My goal, of course, is to win Formula 1. I want to be the best and at the moment I have a great opportunity with my first season with Toro Rosso," he says. "I need to show that I'm fast, competitive, consistent – everything that a top team expects from a driver. It's about getting experience, revealing my potential and showing that I am competitive."

"It's a lot of work but I enjoy it so much. Life could not be better than it is now," he smiles. "I think all kids dream about driving these cars and it gives me such a great feeling to go out on the track and fight to be the fastest. I need that challenge in my life. I love the competition." ■

bewusst, dass ihm die nächste Etappe noch mehr Hingabe abverlangen wird.

„Es ist eine große Herausforderung“, stimmt er zu. „Wo wir aktuell mit Toro Rosso und Honda stehen, wird es eine Weile dauern, bis wir das Beste aus dem Paket herausholen können; es ist ja gerade einmal die erste Saison. Aber Honda hat große Pläne, und sie pushen wirklich, damit alles läuft.“

Bisher ist er auf dem richtigen Weg. Ein fantastisches Rennen in Bahrain führte zu einem vierten Platz – ein Ergebnis, das in der Vergangenheit bei Toro Rosso nur von Sebastian Vettel, Max Verstappen und Carlos Sainz erreicht wurde. In Monaco fuhr er von Startplatz zehn auf den siebten Platz und in Kanada verwandelte er nach Motorproblemen im Qualifying einen 19. Platz in der Startaufstellung in einen soliden elften Platz.

„Natürlich ist es mein Ziel, in der Formula 1 zu gewinnen. Ich will der Beste sein und im Moment habe ich in meiner ersten Saison bei Toro Rosso eine tolle Gelegenheit“, sagt er. „Ich muss beweisen, dass ich schnell, konkurrenzfähig und beständig bin – all das, was ein Top-Team von einem Fahrer erwartet. Es geht darum, Erfahrungen zu sammeln, mein Potential offenzulegen und zu zeigen, dass ich mithalten kann.“

„Es ist eine Menge Arbeit, aber es macht mir so viel Spaß. Mein Leben könnte nicht besser sein als jetzt“, sagt er und lächelt. „Ich denke, alle Kinder träumen davon, diese Autos zu fahren, und es ist so ein tolles Gefühl, auf die Strecke zu gehen und darum zu kämpfen, der Schnellste zu sein. Ich brauche diesen Wettstreit in meinem Leben. Ich liebe es einfach.“ ■

CHAMPAGNE  
CARBON



Alcohol can damage your health and should be consumed in moderation.



CHAMPAGNE  
CARBON

Official Champagne

Follow us:  

The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved.

Designed by pixelpublic

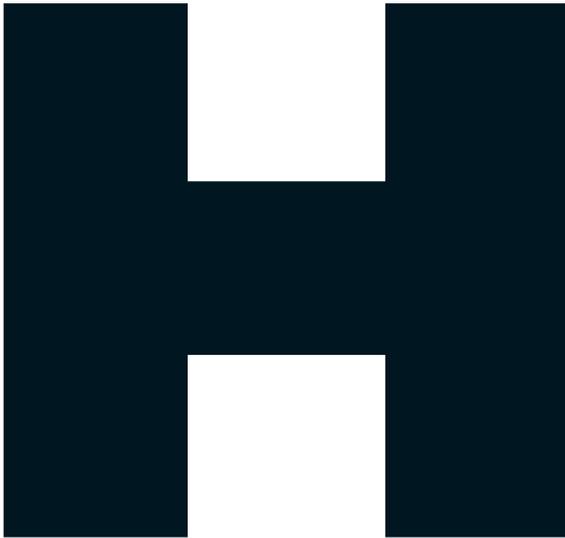
# BACK TO THE SOURCE

WORDS: JUSTIN HYNES

---

Racer, driver manager, entrepreneur, investor and now one of Formula 1's major power players, Mercedes team boss **Toto Wolff** can trace it all back to a simple life working as an instructor at the circuit now known as the Red Bull Ring...





**'All I could think about was getting myself into a race car'**

**H**e has a Polish mother and a Romanian father, was schooled at the esteemed Lycée Français in Vienna, yet he claims to have learned more at the circuit now known as the Red Bull Ring. He's also a hugely successful businessman and Formula One team principal. Yet despite leading what appears to be a gilded existence, he remains grounded and surprisingly normal.

Since he took over the reins at Mercedes Grand Prix in 2014, the team has contested 85 grands prix and won 65 – a strike rate of 76 per cent. Ferrari and Red Bull, by contrast, have won just 10 races each during the same period.

Simply put, Toto is F1 gold dust. He understands what it takes to win and he delivers. He's charming and personable, yet he's not afraid to confront issues and make difficult choices. He tackles the occasionally toxic relationship between Lewis Hamilton and Nico Rosberg. Both delivered championship titles for the team. Moving on from Rosberg's unexpected retirement at the end of 2016? No problem. Ditto the team's split with technical director Paddy Lowe.

Strange to think, then, that it almost never happened

"I didn't have a passion for anything when I was young," says Toto. "I was interested in water skiing, but I wasn't passionate about it. I didn't have posters on my wall and I didn't follow it closely. My first true passion was motor racing and that only happened by accident."

Aged 18, Wolff was on a road trip with friends when they stopped at the Nürburgring to watch a Formula 3 race. One member of his coterie knew Philipp Peter, an up-and-coming Austrian driver, and it was then that Wolff's Damascene conversion took place.

"It was like a lightning bolt," he says. "I was standing on the grid next to Philipp's car and I knew immediately what I wanted to do. All I could think about was getting myself into a race car."

His first on-track experience came a few weeks later, on home soil, at the Österreichring. Wolff enrolled in a three-day course at the Lechner Racing School and did well – "I think I came second" – and the experience added fuel to his burning new passion. He borrowed some money from his family to lease a Seat Ibiza in which to contest the Seat Ibiza Cup at the track, only to have a rude awakening at his first race.

**Toto hat eine polnische** Mutter und einen rumänischen Vater und ging am hoch angesehenen Lycée Français in Wien zur Schule. Dennoch sagt er, dass er am damaligen Österreichring deutlich mehr gelernt habe. Er ist ein äußerst erfolgreicher Geschäftsmann und Formula 1-Teamchef, doch trotz des anscheinenden Glamour-Lebens ist er überraschend bodenständig und normal geblieben.

Seit er 2014 bei Mercedes das Ruder übernahm, ist das Team bei 85 Grand Prix angetreten und hat 65 davon gewonnen – ein unglaubliches Erfolgsergebnis von 76 Prozent. Ferrari und Red Bull hingegen haben im gleichen Zeitraum nur je 10 Rennen gewonnen.

Einfach ausgedrückt: Toto ist Gold für die F1. Er versteht, wie man gewinnt und er bringt Resultate. Er ist charmant und sympathisch, scheut sich aber nicht, Probleme anzusprechen und schwierige Entscheidungen zu treffen. Die mitunter stark angespannte Beziehung zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg angehen? Erledigt – beide haben für das Team Weltmeistertitel eingefahren. Mit dem unerwarteten Rückzug von Rosberg am Ende der Saison 2016 umgehen? Kein Problem. Das Gleiche gilt für den Bruch mit Technik-Chef Paddy Lowe.

Kaum vorstellbar also, dass all dies beinahe niemals stattgefunden hätte.

„In meiner Jugend hatte ich keine wirkliche Leidenschaft“, sagt Toto. „Ich mochte Wasserski, aber eine Leidenschaft war das nicht. Ich hatte keine Poster an der Wand und habe es nicht besonders verfolgt. Meine erste wahre Leidenschaft war der Motorsport und das war auch nur per Zufall.“

Im Alter von 18 Jahren machte Wolff mit Freunden auf einer Autotour am Nürburgring Halt, um ein Formula 3-Rennen anzuschauen. Ein Mitglied seiner Clique kannte Philipp Peter, einen aufstrebenden österreichischen Fahrer, und damit war Wolffs Verwandlung besiegelt.

„Es traf mich wie ein Blitz“, erinnert er sich. „Ich stand in der Startaufstellung neben Philipps Auto und wusste sofort – genau das will ich machen! Ich konnte nur noch daran denken, wie ich in ein Rennauto kommen könnte.“

Ein paar Wochen später war er dann zum ersten Mal auf der Strecke – auf heimatlichem Boden, auf dem Österreichring. Wolff nahm an einem dreitägigen Kurs in der Walter Lechner Racing School teil und schlug sich gut – „Ich glaube, ich wurde Zweiter“ – und diese Erfahrung feuerte seine neue Leidenschaft an. Er lieh sich von seiner Familie Geld, um einen Seat Ibiza zu leasen, mit dem er auf der Strecke am Seat Ibiza Cup teilnahm. Sein erstes Rennen brachte allerdings ein unsanftes Erwachen.



Wolff (centre) with colleagues including Niki Lauda and Dieter Zetsche, head of Mercedes-Benz cars.



The Mercedes team celebrate their fourth consecutive constructors' championship win last year.

## 'I was starting to realise my dream of being a racing driver'

"I was 18th in the first practice session," he says. "I was really frustrated, until someone said the engine needed loosening up because it was brand new. So I drove overnight to Paris, then down to Italy and back to Zeltweg and, in total, put 1,500kms on the clock. I was immediately a bit faster the next day – if a little tired."

He progressed to Formula Ford the following season, with a little assistance from his grandmother.

"When she died I inherited one million Austrian Schillings (approximately €70,000). I gave all of it to Walter [Lechner] and we went racing properly. He also sent me to race in New Zealand, where I raced against the likes of [four-time Indycar champion] Scott Dixon. I learned a lot and had some success."

To earn money, Wolff worked as an instructor at Lechner's Racing School and that's when his love of the Österreichring and the Styrian mountains truly developed. He lived in a farmhouse within the circuit grounds and trained in the hills. The house is still there, 100 metres from Turn 1, and the same family still farms the land. You can see the F1 cars from their kitchen window.

"I led a very simple life back then," Toto says. "I stayed with the family and they were fantastic. They fed me – just bread and milk for breakfast – and they made me feel like one of their own in the evenings. I was leading a quiet life but I didn't want to do anything that might interfere with my ambition to race. I loved it because I was starting to realise my dream of being a racing driver and I was learning a lot. I did so many laps of the track that it sunk in. It just became natural to me."

Wolff's speed and ambition attracted the attention of Austrian businessman Peter Koenig, who became his principle sponsor. But no sooner had the deal been done than the rug was pulled from underneath him.

At the time, Koenig also sponsored Austrian F1 star Karl Wendlinger, who suffered a near-fatal accident at Monaco just two weeks after the deaths of Roland Ratzenberger and Ayrton Senna. At hearing this news, Koenig withdrew all of his motorsport sponsorship immediately.

"Peter said he couldn't do it any more," says Toto. "He didn't want to see his young protégés in hospital. Without his finance I wasn't able to carry on. I retired there and then, and one week later I started working in a bank in Poland. I really missed driving and I cried my eyes out during the lunch break every day, but once I make a decision, I stick to it."

He grew to hate the banking job, so a move into selling steel billets followed. But it was only when he set up his Marchfifteen investment company in 1998 (on March 15th) that he found wealth and, from that, a path back into motor racing.

"I started racing again," says Toto, "but on a strictly amateur basis. Instead of playing golf or tennis at the weekends I returned to driving and I loved it."

Ironically perhaps, his best performances came in rallying. But, race or rally, it all conspired to help him in the future.

"I've done so much driving throughout my life that I can relate to what I hear from Lewis (Hamilton) and Valtteri (Bottas). They do it on a different level to me, but I understand what I'm hearing."



Wolff at the FIA GT Championship in 2004.



Wolff (right) with former Williams colleagues (from left) chairman Adam Parr, co-founder Patrick Head and founder Frank Williams.



Sharing a joke with Lewis Hamilton.

# TOTO WOLFF CV

- '90** **Visits the Nürburgring**, igniting his passion for racing. Contests his first race at the Österreichring in the Seat Ibiza Cup
- Besuch am Nürburgring** entfacht seine Rennleidenschaft. Bestreitet sein erstes Rennen im Seat Ibiza Cup am Österreichring
- '92** **Compete in Austrian** Formula Ford
- Tritt in der** österreichischen Formula Ford an
- '94** **Retires from race** driving to work in a Polish bank
- Zieht sich aus** dem Rennsport zurück und arbeitet bei einer Bank in Polen
- '98** **Launches investment company** Marchfifteen (on March 15th) focusing on internet and tech companies
- Gründet Investmentfirma Marchfifteen** (am 15. März), mit Schwerpunkt auf Internet- und Technologiefirmen
- '02** **Launches racing drivers** management company with two-time F1 champion Mika Häkkinen
- Gründet Managementfirma für** Rennfahrer mit dem zweifachen F1-Meister Mika Häkkinen
- '02** **After returning to** racing, finishes sixth in the FIA GT World Championship
- Wird nach seiner** Rückkehr in den Rennsport Sechster in der FIA GT Weltmeisterschaft
- '04** **Founds another investment** company Marchsixteen
- Gründet eine weitere** Investmentfirma (Marchsixteen)
- '06** **Invests in HWA**, Mercedes' DTM team
- Investiert in HWA**, das Mercedes DTM-Team
- '09** **Invests in Williams** Grand Prix Engineering Ltd
- Investiert in Williams** Grand Prix Engineering Ltd
- '12** **Becomes executive director** of Williams Grand Prix Holdings plc
- Tritt dem Vorstand** von Williams Grand Prix Holdings plc bei
- '13** **Acquires a 30** per cent stake in Mercedes Grand Prix Ltd and becomes Executive Director
- Erwirbt 30 Prozent** an Mercedes Grand Prix Ltd und wird Executive Director
- '13** **Appointed Head of** Mercedes-Benz Motorsport
- Wird zum Motorsportchef** bei Mercedes-Benz Motorsport
- '14** **Becomes Team Principal** and CEO of Mercedes Grand Prix Ltd
- Wird Teamchef und CEO** von Mercedes Grand Prix Ltd

„Im ersten Training lag ich auf Rang 18“, sagt er. „Ich war total frustriert, bis mir jemand erklärte, dass der nagelneue Motor erst eingefahren werden müsse. Also fuhr ich über Nacht nach Paris, dann nach Italien und zurück nach Zeltweg, was insgesamt 1.500 Kilometer auf die Uhr brachte. Am nächsten Tag war ich sofort ein wenig schneller, wenn auch ganz schön müde.“

In der folgenden Saison stieg er in die Formula Ford auf, mit ein wenig Unterstützung von seiner Großmutter.

„Als sie starb, hinterließ sie mir eine Million österreichische Schilling [rund € 70.000]. Ich gab den kompletten Betrag an Walter [Lechner] weiter und wir sind richtig Rennen gefahren. Er schickte mich auch zu Rennen nach Neuseeland, wo ich gegen solche Größen wie [den viermaligen Indycar-Champion] Scott Dixon antrat. Ich habe viel gelernt und einige Erfolge gehabt.“

Um Geld zu verdienen, arbeitete Wolff als Instruktor in der Lechner Racing School und entwickelte seine Liebe zum Österreichring und den steirischen Bergen. Er wohnte in einem Bauernhaus an der Strecke und trainierte in den Bergen. Das Haus steht noch – 100 Meter von Turn 1 entfernt – und die selbe Familie lebt noch dort. Vom Küchenfenster aus kann man die F1-Autos sehen.

„Das war ein sehr einfaches Leben damals“, erzählt Toto. „Ich wohnte bei der Familie, die wirklich toll war. Sie haben mich verköstigt – zum Frühstück gab es nur Brot und Milch – und abends habe ich mich als Teil der Familie gefühlt. Es war ein ruhiges Leben, aber ich wollte alles vermeiden, was meine Rennfahrerkarriere beeinträchtigen könnte. Es war fantastisch, weil ich meinen Traum vom Rennfahren verwirklichen konnte und viel lernte. Ich fuhr so viele Runden auf der Strecke, dass sie mir in Fleisch und Blut überging.“

Wolffs Speed und Ehrgeiz zog die Aufmerksamkeit des österreichischen Geschäftsmanns Peter Koenig auf sich, der zu seinem Hauptsponsor wurde. Aber kaum war der Deal abgeschlossen, platzte der Traum auch schon wieder. Koenig war auch Sponsor für den österreichischen F1-Star Karl Wendlinger, der nur zwei Wochen nach den tödlichen Unfällen von Roland Ratzenberger und Ayrton Senna bei einem Unfall in Monaco nur knapp mit dem Leben davonkam. Koenig zog sich sofort von allem Sponsoring für den Motorsport zurück.

„Peter sagte, dass er nicht weitermachen könne“, sagt Toto. „Er wollte seine jungen Schützlinge nicht im Krankenhaus sehen, und ohne seine finanzielle Unterstützung konnte ich nicht weiter fahren. Ich zog mich umgehend aus dem Sport zurück und eine Woche später arbeitete ich bei einer Bank in Polen. Das Rennfahren fehlte mir unglaublich, und ich habe jeden Tag in der Mittagspause geheult. Aber wenn ich mich für etwas entschieden habe, dann ziehe ich das auch durch.“

Der Job in Polen lag ihm nicht und er wechselte in den Stahlhandel. Aber erst die Gründung seiner Investmentfirma Marchfifteen 1998 (am 15. März) brachte ihm sowohl die Mittel als auch einen Weg zurück in den Motorsport.

„Ich fing an, wieder Rennen zu fahren“, sagt Toto, „aber nur als Amateur. Anstatt am Wochenende Golf oder Tennis zu spielen, setzte ich mich wieder ins Auto, und es war großartig.“

Vielleicht ironisch, dass er seine besten Ergebnisse im Rallyesport erzielte. Aber egal ob auf der Rennstrecke oder auf der Straße, all dies war für seine Zukunft wichtig.

„Ich bin in meinem Leben so viel gefahren, dass ich bestens verstehe, was Lewis und Valtteri mir berichten. Sie machen das auf einer anderen Ebene als ich, aber ich weiß, wovon sie reden.“



**'I love the race,  
I love the place  
and I love  
coming back'**

Winning ways at the Austrian Grand Prix in 2014.

His first investment in top-level racing came in 2006, when he bought shares in HWA, Mercedes' DTM team. He then took a share in Williams in 2009 and became the executive director of Williams Grand Prix Holdings plc when it floated on the Frankfurt stock exchange. He was instrumental in the team's switch from Renault to Mercedes power in 2014, at which point he set his eyes on even bigger fish. In 2013 he bought a stake in Mercedes Grand Prix and he became team principal ahead of the 2014 season. "It's important to have skin in the game," he says simply.

Before offloading his Williams shares to American Brad Hollinger, he achieved a remarkable feat at the Red Bull Ring. At the 2014 Austrian Grand Prix, Wolff's cars finished 1-2-3-4 as Nico Rosberg and Lewis Hamilton landed a one-two finish for Mercedes and the Williams pair of Bottas and Felipe Massa came home third and fourth. It was a clean sweep of the top positions that will be very hard for an individual to repeat, and to achieve it at the Red Bull Ring, where Wolff spent so much of his youth as a wannabe racing driver, completed the circle.

Where is Wolff living these days? "I live in England and Switzerland" he says, "but I have a lot of great memories from my time in Austria and particularly at the Österreichring. I learned so much about racing and about life while working with Walter [Lechner]; it was equivalent to my university.

"Then there was the result in 2014, which was also fantastic. But there was also the result in 2016 [when the Mercedes' of Hamilton and Rosberg clashed on the final lap], so there's been a bit of everything here! But I love the race; I love the place and I love coming back." ■

2006 investierte er zum ersten Mal in die höheren Ebenen des Motorsports und kaufte Anteile an HWA, dem Mercedes DTM-Team. 2009 erwarb er dann einen Anteil an Williams und trat dem Vorstand von Williams Grand Prix Holdings plc bei, als es an die Frankfurter Börse ging. Er war entscheidend an dem Wechsel des Teams von Renault-Motoren zu Mercedes-Motoren 2014 beteiligt. Von da an steckte er seine Ziele noch höher. 2013 erwarb er Anteile an Mercedes Grand Prix und wurde vor der Saison 2014 zum Teamchef ernannt. „In diesem Business muss man eine dicke Haut haben“, erklärt er.

Bevor er seine Williams-Anteile an den Amerikaner Brad Hollinger verkaufte, erzielte er am Red Bull Ring einen großartigen Erfolg. Beim Großen Preis von Österreich 2014 kamen Wolffs Autos auf den Rängen 1-2-3-4 ins Ziel – Nico Rosberg und Lewis Hamilton fuhren einen Doppelsieg für Mercedes ein, während bei Williams Valtteri Bottas und Felipe Massa Platz drei und vier holten. Ein solcher Durchmarsch in die obersten Ränge wird nur schwer zu wiederholen sein, und dies am Red Bull Ring zu erreichen, wo Wolff einen so großen Teil seiner Jugend als aufstrebender Rennfahrer verbrachte, schien schicksalhaft.

„Heute lebe ich in England und der Schweiz“, erklärt er, „aber ich habe jede Menge tolle Erinnerungen aus meiner Zeit in Österreich und vor allem vom Österreichring. Ich habe während meiner Zeit mit Walter [Lechner] so viel über den Rennsport und das Leben gelernt, das war meine Universität.

„Und dann kam 2014 dieses Resultat, das war fantastisch. Aber da gab es auch das Ergebnis 2016 [als die Mercedes von Hamilton und Rosberg in der letzten Runde kollidierten], es war also alles dabei! Aber ich liebe dieses Rennen, ich liebe die Strecke und kehre immer wieder gerne hierher zurück.“ ■

So eine  
**ATMOSPHERE**  
*finden Sie nur in der Luft*



**EMIRATES FIRST UND BUSINESS**

Sie wissen nie, wen Sie in unserer elegant designten und großzügigen Bord-Lounge treffen, während Sie Cocktails, exklusive Weine und Jahrgangschampagner genießen.

Das ist mehr als Fliegen ... das ist der Emirates A380.

  
**Emirates**



# THE POWER HOUSE





For almost six decades, Austria has consistently punched above its weight in Formula 1. It's all thanks to the country's original national hero, **Jochen Rindt**. In the '70s, he started a chain reaction that gave us drivers such as **Niki Lauda** and **Gerhard Berger**, team managers **Toto Wolff** and **Dr Helmut Marko**, and the vast **Red Bull F1 empire**. The country has since proved to be an incredibly rich source of racing talent, both in the cockpit and on the pit wall. To explain why - and to reveal their fondest memories of Spielberg - here are four of Austria's finest Formula 1 exports...

# GERHARD BERGER



**It all started with Jochen Rindt. Historically, he helped Austria develop knowledge and an appreciation of car racing.**

Next was Niki Lauda, who started on the path to success almost immediately after Jochen in the '70s – and Helmut Marko was another very talented driver at that time, too.

With Niki, we saw a driver taking everything to the max with Ferrari and, later, McLaren – winning three World Championships. His success, and Rindt's before him, provided a strong environment for all kinds of Austrian participation in Formula 1 – whether that was Red Bull becoming involved as a sponsor and later as team owners or Toto Wolff becoming heavily involved in the management side.

I came into F1 just as Niki was at the end of his racing career, so that provided a constant presence of Austrian drivers on the podium. When I was coming through, I found I had a lot of support from the motorsport community in Austria because of what Jochen and Niki had done, and also because of the F1 broadcasts by Heinz Prüller and ORF. Heinz had a unique gift for generating an emotional reaction to Formula 1 from the fans. He was absolutely brilliant at promoting our sport in Austria – much better than anyone we had before or after. That helped generate a big fan community who were very supportive of me.

The other business aspects came later, with Red Bull, with Dr Marko coming back into the sport as their motorsport advisor, and with Niki Lauda and Toto Wolff at Mercedes. Then, with Franz Tost, I was involved with BMW when they came back into F1 along with Williams, and again later at Toro Rosso. Somehow, I've always been involved in the background. But the big players now are Helmut and Toto: there's a lot of Austrian "knowledge", if you like, running through the paddock.

It's a little disappointing that right now we don't have a young driver coming through to F1. Lucas Auer is perhaps the fastest guy in DTM but he will probably have to prove himself in single-seaters to get into Formula 1, then he might have a chance. But there's no one else knocking on the door, which is a shame.

I still have some great memories of racing in Austria, particularly of driving the turbo F1 cars at Zeltweg in the 1980s. In 1986, with Benetton, I was leading for 25 laps before I had a problem with the battery and had to head into the pits. And as well as the racing, some of the qualifying laps there are what I remember most. Through the Bosch curve and the Rindt curve, running right up to the barrier, with just endless speed and massive grip from the qualifying tyres, and so much braking that it was just a question of how brave you could be. Those are incredible memories.

**Alles begann mit Jochen Rindt. Er hatte dabei geholfen, das Wissen um und die Wertschätzung für den Motorsport in Österreich aufzubauen.** Dann war Niki Lauda fast unmittelbar nach Jochen in den 1970er-Jahren erfolgreich, und Helmut Marko war ein weiterer sehr talentierter Fahrer in dieser Ära.

Mit Niki hatten wir einen Fahrer, der mit Ferrari und später mit McLaren ans Maximum ging und drei Weltmeistertitel holte. Sein Erfolg, und vor ihm der von Jochen Rindt, schuf eine starke Umgebung für Österreicher in der Formula 1 – ob Red Bull als Sponsor und später als Teameigner, oder das starke Engagement von Toto Wolff im Managementbereich.

Ich kam in die F1, als Niki gerade am Ende seiner Rennfahrerlaufbahn stand, und von da an waren österreichische Fahrer immer wieder auf dem Podium zu sehen. Bei meinem Aufstieg durch die Ränge des Formelsports hatte ich viel Unterstützung von der Motorsportgemeinde in Österreich, aufgrund der Leistungen von Jochen und Niki, aber auch durch die F1-Fernsehübertragungen von Heinz Prüller und dem ORF. Heinz hatte eine einmalige Gabe, mit den Formula 1-Übertragungen eine unglaublich emotionale Reaktion bei den Fans zu bewirken. Er hat unseren Sport in Österreich fantastisch unterstützt – besser als das je zuvor oder danach der Fall war. Dadurch entstand eine große Fangemeinde, die mich viel unterstützt hat.

Die anderen geschäftlichen Aspekte kamen erst später... mit Red Bull, und mit der Rückkehr von Dr. Marko in den Sport als deren Motorsportberater, mit Niki Lauda und Toto Wolff bei Mercedes. Dann kam ich dazu, mit Franz Tost bei BMW, als die Marke mit Williams in die F1 zurückkehrte, und später dann bei Toro Rosso. Ich war also anscheinend doch immer irgendwo im Hintergrund involviert. Aber die großen Player sind jetzt Helmut und Toto: Mit den beiden ist eine Menge österreichisches „Wissen“ im Fahrerlager unterwegs.

Es ist ein bisschen enttäuschend, dass wir jetzt keinen jungen Fahrer haben, der in die F1 aufsteigt. Lucas Auer ist zwar der schnellste Fahrer in der DTM, aber er müsste sich wohl erst in einer Einsitzerserie behaupten, bevor er in der Formula 1 fahren kann. Dann hätte er vielleicht eine Chance. Aber ansonsten klopft niemand an die Tür, und das ist schade.

Ich habe immer noch tolle Erinnerungen an meine Rennen in Österreich, vor allem an die Ära der Turbomotoren in Zeltweg in den 80er-Jahren. 1986 lag ich mit meinem Benetton 25 Runden lang in Führung, bevor ich dann ein Problem mit der Batterie bekam und an die Box fahren musste. Neben den Rennen erinnere ich mich am meisten an einige der Qualifying-Runden. Durch die Bosch-Kurve und die Rindt-Kurve, ganz nah an der Begrenzung, mit schier endlosem Speed und gewaltigem Grip von den Qualifying-Reifen, und so viel Bremsen, dass es letztendlich eine Frage des Muts war... das sind fantastische Erinnerungen.

'When I was coming through I had a lot of support from the motorsport community because of what Jochen and Niki had done'





'It's still something  
that Austrians do as  
a family on a Sunday  
afternoon: sit down  
and watch a grand prix'



**I can't reveal the secret of why there are so many Austrians working in motorsport - or other countries might copy us! I think really it's a question of tradition, and that motorsport is always televised on free-to-air television.**

We've always had drivers at a high level and somehow it was a little like the hotel business – wherever you go in the world, you'll always find an Austrian hotel manager! So it's difficult to give a real "why", but it is definitely true that we have a strong influence.

The television aspect is important because it has given us a motorsport "language". People always talk about motorsport in Austria; people have always lived that lifestyle. So you were familiar with it. It's an industry you can always find work in, if you're prepared to work hard – I think Austrians are not shy of working.

It was Jochen Rindt who made the sport really big in Austria – with television jumping on the bandwagon. Even today, motor racing gives us one of the most popular shows and has a really stable audience. It gets the full treatment, with no ad breaks. It's still something that Austrians do as a family on a Sunday afternoon: sit down and watch a grand prix.

I have a close connection with the Austrian Grand Prix as my father's company was responsible for the redesign work that converted the old Österreichring into the A1-Ring and, as a result, became de facto promoter of the race. We were involved from the first sketches of the layout of the track.

The changes came about because of noise objections from the farmers who owned land adjoining the circuit, so we didn't have a lot of room to play with. Even so, the track has always been one of those with the highest number of overtakes per race, even in years when overtaking has been difficult.

I really like the Spielberg circuit – it's traditional and it's a little bit out of the way. It can be difficult to find accommodation but it's authentic and people like that. But it was never very good to me as a circuit in F1 – I never had great results there.

I remember, too, racing in Formula Ford there against Toto Wolff when we were both coming up. I had a massive accident with him at more than 200km/h. The bottom of the car was just an aluminium floor, bolted on, and when the car came to a stop there was nothing there: the floor had come off completely. I stood up and put my feet straight onto the grass – which was wet, I can clearly remember.

That was on the old Österreichring: an ultra-cool circuit, so fast and with lots of elevation change and compression. It's a shame we don't really have an old-school track like that on the F1 calendar now.

The younger generation will miss out on that kind of racing experience completely. In fact, that's part of a wider concern: that there's not really a strong young racing generation coming through in Austria right now. I think that a combination of an economic downturn some years ago at the same time that the A1-Ring was being redeveloped by Red Bull meant that there wasn't backing or opportunity for young people. And I think we'll see the legacy of that for years to come.

**Das Geheimnis, warum so viele Österreicher im Motorsport arbeiten, darf ich nicht verraten... sonst würden andere Länder es uns ja nachmachen! Ich denke, es hat viel mit Tradition zu tun – und dass Motorsport immer im öffentlichen Fernsehen übertragen wird. Außerdem hatten wir immer Top-Fahrer, und irgendwie war es ein bisschen wie im Hotelgeschäft – egal, wohin man in der Welt reist, man findet immer einen österreichischen Hotelmanager! Es ist also schwierig, einen konkreten Grund zu finden – aber es stimmt auf jeden Fall, dass wir einen großen Einfluss haben.**

Der Fernsehasspekt ist wichtig, weil es dem Motorsport quasi eine „Sprache“ gegeben hat. In Österreich haben immer Leute über Motorsport geredet, und sie haben immer diesen Lebensstil geführt. Man war also damit vertraut, und es war nicht einschüchternd. Und es ist eine Branche, in der man immer Arbeit findet, wenn wirklich arbeiten will – ich denke, dass die Österreicher an sich sehr fleißig sind.

Jochen Rindt hat den Sport in Österreich wirklich groß herausgebracht, und das Fernsehen ist auf den Zug mit aufgesprungen. Selbst heute gehören Auto- oder Motorradrennen immer noch zu den beliebtesten Sendungen und haben eine sehr stabile Zuschauergruppe. Diese Übertragungen sind auf dem höchsten Niveau, ohne Werbepausen. Das ist in Österreich immer noch etwas für die ganze Familie – am Sonntag Nachmittag zusammen den Grand Prix zu schauen.

Ich bin dem Großen Preis von Österreich sehr eng verbunden, da die Firma meines Vaters für den Umbau des alten Österreichs zum A1-Ring verantwortlich war, und damit de facto zum Promoter des Rennens wurde. Wir waren von den ersten Entwürfen für die Strecke mit dabei.

Die Veränderungen waren notwendig, weil Bauern in der Nähe der Strecke sich über den Lärm beschwert hatten. Wir hatten also nicht viel Spielraum. Trotzdem ist diese Strecke immer eine mit sehr vielen Überholmanövern gewesen – selbst in Jahren, wenn das Überholen schwierig war.

Mir gefällt die Strecke in Spielberg wirklich gut: Sie ist traditionsreich und liegt ein bisschen abseits. Es kann schwierig sein, Unterkünfte zu finden, aber es ist einfach authentisch, und die Leute mögen das. Für mich selbst war es in der F1 aber nie eine gute Strecke – ich konnte hier keinen tollen Ergebnisse holen.

Ich kann mich auch daran erinnern, wie ich hier in der Formel Ford bei mehr als 200 km/h einen riesigen Unfall mit Toto Wolff hatte. Das Unterteil des Autos war nur eine angeschraubte Aluplatte, und als das Auto zum Stehen kam, war nichts mehr da – der Boden war komplett abgerissen. Ich stand auf und meine Füße waren direkt im Gras. Es war nass, daran kann ich mich noch genau erinnern.

Das war der alte Österreichring – eine supercoole Strecke, so schnell, und mit vielen Höhenunterschieden und Senken. Es ist schade, dass es im F1-Kalender heute solche klassischen Strecken nicht mehr gibt.

Der jüngeren Generation entgeht diese Art von Rennen komplett. Das ist übrigens ein weitreichenderes Problem – dass es keine wirklich starke Nachwuchsgeneration an Rennfahrern in Österreich gibt. Ich denke, dass es durch die Wirtschaftskrise vor einigen Jahren – zu der Zeit, als der A1-Ring von Red Bull saniert wurde – nur wenig Unterstützung und Möglichkeiten für junge Fahrer gab. Und ich denke, dass wir die Auswirkungen noch viele Jahre spüren werden.

# DR HELMUT MARKO



I suspect my thoughts on Austria's strong link to Formula 1 will be the same as others from that time - it all goes back to Jochen Rindt. After his success, motorsport became a big player in Austria.

I remember the first ever race here in 1970. There was an opening one, which I won in a Formula Vee, and then we had the Grand Prix. It was the biggest sporting event Austria had seen. There was an unbelievable crowd; no real grandstands, just on the side of the track. Jochen was leading, but after 21 laps he had an engine failure and, as soon as he dropped out of the race, lots of the crowd started going home. He was a national hero and at the time there wasn't the kind of motorsport culture that existed in England, but it grew with Jochen and the other drivers that followed - myself, Niki, Gerhard Berger.

After Jochen came Lauda, but when he stopped, interest dropped drastically. After that, the circuit couldn't afford the Grand Prix.

But the local government wanted the race back, so we had a new Grand Prix from 1997. At that time, they wanted shorter races and the circuit was altered, which was unfortunate. The new version is quick, but it's not as challenging and because of the layout - short straights, tight corners - it's a power circuit and power has not been Red Bull's main strength in recent years.

After Berger retired, interest flagged again. But then Red Bull bought the circuit and when Sebastian Vettel won the Championship in 2010, we had a show run in Graz and the crowd was unbelievable. The city closed down because of the sheer numbers.

I think it was then that [Red Bull] boss [Dietrich Mateschitz] thought: "If we attract so many people at a showcar run, why not have the Grand Prix?" We had a fantastic crowd in the first year but then, with the power unit regulations, interest waned due to Mercedes' dominance and we were not as competitive. Now we're recovering. We have about 40 per cent more people than we had last year.

I have no idea why so many Austrians have been - and continue to be - involved in Formula 1. As I've said, I think it all goes back to Jochen. Without him it would never have happened. Because of him we all became interested and that legacy continues to this day.

My memories of the circuit go back to the old track. I remember in 1971 leading the 1,000km race in the Porsche 917 but then ran out of fuel. Then in 1972, Clay Regazzoni broke his arm playing football and I got a call from Ferrari. I had an Alfa Romeo contract but they released me and I drove the race for Ferrari in a 312 and finished second.

On the sporting side, my best memory was the first turbo era in the 1980s when Niki drove for McLaren alongside Prost. Niki did the fastest lap here and he came in, completely exhausted. He could hardly get out of the car. Then Prost did an even faster time. It was an engine that just lasted for qualifying. To watch those laps was incredible. The cars were like military jets, with unbelievable cornering speed.

On the romantic side, it was the first race in 1970, when you could see these huge crowds at the circuit, supporting Jochen as if he was a pop star.

**Ich glaube, dass ich Ihnen so ziemlich das Gleiche über die starke Bindung zwischen Österreich und der Formula 1 erzählen werde, wie die anderen aus dieser Zeit - es begann alles mit Jochen Rindt. Durch seinen Erfolg wurde Motorsport in Österreich zu einer ganz großen Sache. Über Jochens Rennen wurde im Fernsehen, im Radio und in den Zeitungen berichtet.**

Ich erinnere mich an das allererste Rennen hier 1970. Es gab ein Eröffnungsrennen, das ich in einem Formula Vee gewann, und dann kam der Grand Prix. Es war die größte Sportveranstaltung, die es in Österreich je gegeben hatte. Die Zuschauermenge war unglaublich. Es gab keine richtigen Tribünen, man stand einfach neben der Strecke. Jochen lag in Führung, hatte dann aber nach 21 Runden einen Motorschaden. Sobald er aus dem Rennen war, gingen viele Zuschauer nach Hause. Er war der Nationalheld und damals gab es hier keine solche Motorsportkultur wie in England, aber mit Jochen und den später folgenden Fahrern - ich, Niki [Lauda], Gerhard Berger - ist das dann gewachsen.

Nach Jochen kam Lauda, aber als er aufhörte, ging das Interesse drastisch zurück. Danach konnte die Strecke sich den Grand Prix nicht mehr leisten.

Aber die Kommune wollte das Rennen wieder zurückbringen, und dementsprechend hatten wir ab 1997 einen neuen Grand Prix. Zu diesem Zeitpunkt wollte man kürzere Grand Prix und die Strecke wurde umgebaut. Das war schade, weil es eine tolle Strecke war. Die neue Version ist schnell, aber nicht so anspruchsvoll, und durch den Verlauf - kurze Geraden, enge Kurven - ist es eine Power-Strecke, und Power ist in den letzten Jahren nicht gerade die Stärke von Red Bull gewesen.

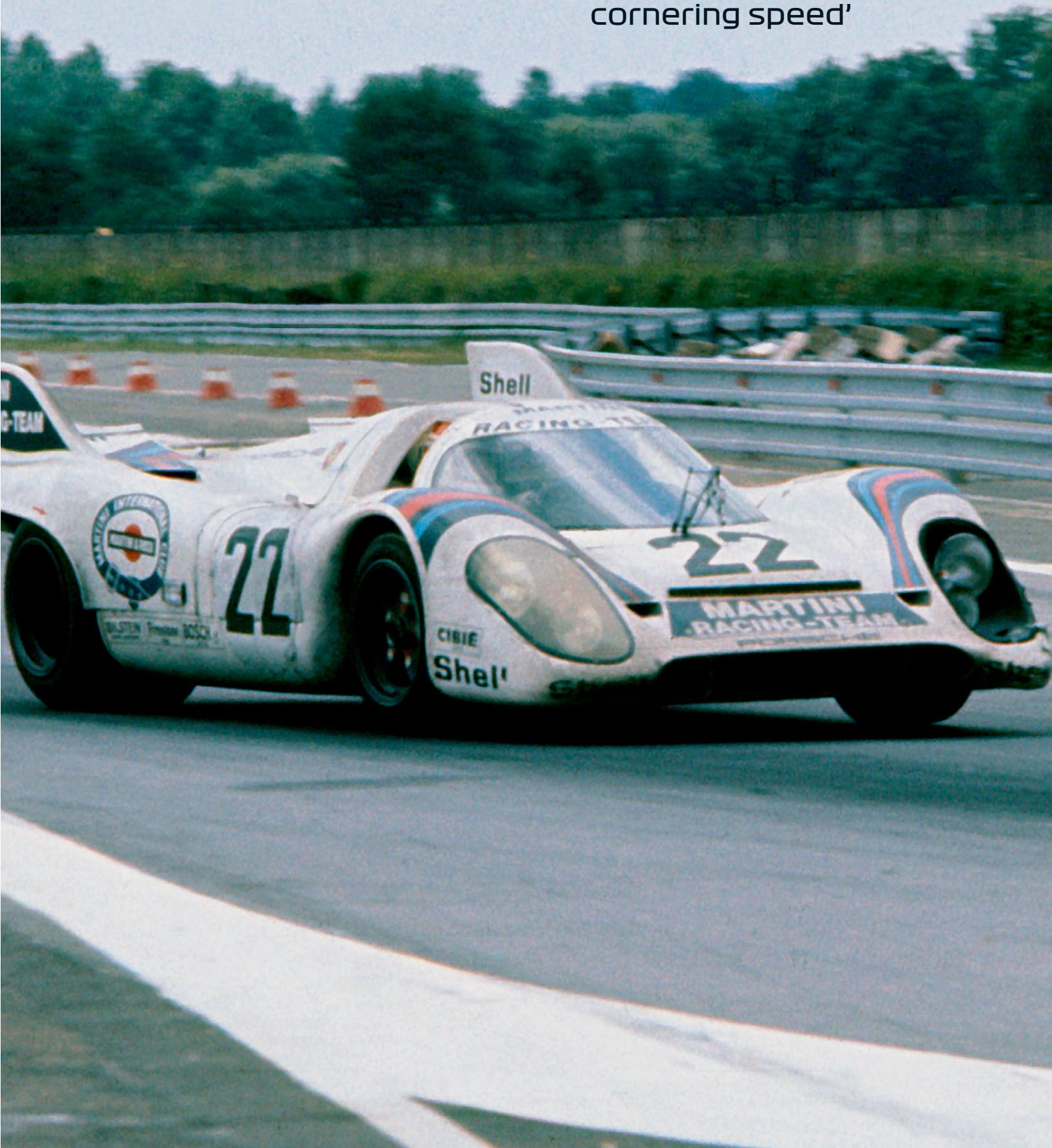
Nachdem Berger sich aus dem Sport zurückgezogen hatte, ging das Interesse wieder zurück, und als Sebastian Vettel 2010 die Meisterschaft gewann, hatten wir in Graz einen Showrun und es kamen unglaublich viele Menschen. Die Stadt kam total zum Stillstand, weil so viele Fans angereist waren.

Und ich glaube, da hat sich der [Red Bull] Boss [Dietrich Mateschitz] dann gedacht: „Wenn so viele Leute zu einem Showrun kommen, warum dann nicht einen Grand Prix hier veranstalten?“ Im ersten Jahr hatten wir fantastische Zuschauerzahlen, aber mit den Leistungsbeschränkungen für die Motoren und der resultierenden Dominanz von Mercedes schwand das Interesse und wir waren nicht so konkurrenzfähig. Jetzt geht es wieder besser. Wir haben rund 40 Prozent mehr Zuschauer als im vergangenen Jahr, es geht also bergauf.

Ich habe keine Ahnung, warum so viele Österreicher an der Formel 1 beteiligt waren und sind. Wie gesagt, es hat alles mit Jochen angefangen - ohne ihn wäre all dies nie passiert. Er hat in uns allen das Interesse geweckt und dieses Vermächtnis ist auch heute noch spürbar.

Meine eigenen Erinnerungen an die Strecke reichen natürlich zum alten Österreichring zurück. Ich kann mich erinnern, wie ich 1971 das 1000-km-Rennen im Porsche 917 anführte und mir dann das Benzin ausging. 1972 brach Regazzoni sich dann beim Fußballspielen den Arm und ich bekam einen Anruf von Ferrari. Zu der Zeit hatte ich einen Vertrag mit Alfa Romeo, aber ich wurde freigestellt und fuhr die 1000 km für Ferrari in einem 312 und wurde Zweiter.

'My best memory was the first turbo era in the 1980s when Niki drove for McLaren; the cars were like military jets, with unbelievable cornering speed'





'just do it - don't talk, don't dream, just do; Austrians don't complicate things'



**My memories of Spielberg go back to when I was at the racing school. After finishing, I signed a contract with Formula Ford and I was reasonably successful in the beginning, generally within the top seven or eight drivers.**

When I finished studying, Spielberg was the first place I worked – I was an instructor at the Lechner Racing School. I remember being on several courses with Roland Ratzenberger. We were basically living there, sleeping at the track in a motorhome. There were some impressive drivers there in those days – [Le Mans GT2 winner] Ralf Kelleners and [multiple FIA GT champion] Michael Bartels. The courses were really good and so was the racing. We had the Austrian Formula Ford Championship and 80 per cent of the races were held at Spielberg.

It was after I'd finished studying that I realised I was just too slow. I told myself that driving was not my future and that I'd work on the management side instead. I helped with the Lechner racing team during the holidays and eventually joined them. That was how it all started – my career in motorsport took off from there.

When I look back, I think that the real reason why I got interested in motorsport was because of Jochen Rindt. I never met him but I was a huge fan. [As a kid] I read reports and books about him and watched the races. I was lucky enough to grow up in Austria where all the races were broadcast, with Heinz Prüller commentating, so I could see it all. It wasn't only me who felt Rindt's influence. I spoke to Dr [Helmut] Marko recently and he said the same thing – Rindt was the switch for him, too. He was a hero for all of us and if you look at the Austrians working in Formula 1, most of them are my age or older. We were all kids when Jochen came up. After him came Niki Lauda, Dr Marko, Gerhard Berger – we have had so many successful F1 drivers.

There are many Austrians working in F1, but what makes them succeed? I think it's an attitude of "just do it". Don't talk, don't dream, just do. Austrians don't complicate things – the ones I know in Formula 1, if you ask them for help, they will be there for you. You never have to wonder, "well, what happens next?" If I had spent all my life thinking "what if?" then I might still be back in Tyrol. You have to have the passion, and if that's the case then just go for it – be motivated and do your best.

Now I'm more than happy to go back to my roots and, thanks to Red Bull and Dietrich Mateschitz, Formula 1 is back in Austria.

I first met Mr Mateschitz in 1993 when he was sponsoring Sauber. Afterwards, we were in touch occasionally, then I eventually got the call to be team principal at Toro Rosso. It has been a great journey.

Mr Mateschitz has had an enormous influence on motorsport in Austria, helping to maintain its popularity and, of course, it's thanks to him and Red Bull that the Red Bull Ring was refurbished. It's also home to a unique infrastructure. The location has always been superb but the

facilities are also now world class and the architecture is admirable, too. As a result of Red Bull's efforts, Formula 1, MotoGP and DTM are highlights of Austria's motorsport scene.

I'm looking forward to a successful race for Toro Rosso and I'd like to send my best wishes to all the fans for an exciting weekend at the Red Bull Ring in Spielberg.

**Meine ersten Erinnerungen an Spielberg stammen aus der Rennfahrschule dort. Ich nahm an einem Kurs teil und habe sofort einen Vertrag für einige Rennen unterschrieben. Das war damals die Formula Ford und am Anfang war ich einigermaßen erfolgreich, kam meistens unter die ersten sieben oder acht.**

Nach meinem Studium hatte ich in Spielberg meinen ersten Job – als Instruktor an der Walter Lechner Racing School. Ich kann mich an viele Kurse erinnern, die ich zusammen mit Roland Ratzenberger abgehalten habe. Wir haben praktisch dort gewohnt, und in einem Wohnmobil neben der Strecke geschlafen. Da gab es einige beeindruckende Fahrer in diesen Jahren – [Le Mans GT2-Sieger] Ralf Kelleners, [mehrfacher FIA GT-Meister] Michael Bartels. Die Kurse waren wirklich gut, und die Rennen auch. Wir hatten die österreichische Formel Ford-Meisterschaft und 80 Prozent der Rennen fanden in Spielberg statt.

Nach meinem Studium wurde mir allerdings klar, dass ich einfach zu langsam war. Also sagte ich mir: „Fahren ist nicht meine Zukunft, ich werde im Management arbeiten.“ In den Ferien half ich beim Lechner-Rennteam aus und wurde schließlich dort fest angestellt. Das war der Anfang meiner Karriere im Motorsport.

Zurückblickend würde ich sagen, dass Jochen Rindt der wahre Grund dafür war, dass ich mich für den Motorsport zu interessieren begann. Ich habe ihn nie kennengelernt, aber ich war ein totaler Rindt-Fan. Ich habe [als Kind] Berichte und Bücher über ihn gelesen und die Rennen angeschaut. Ich hatte Glück, dass ich in Österreich aufwuchs und alle Rennen im Fernsehen übertragen wurden – mit Heinz Prüller als Kommentator – und ich alles sehen konnte. Ich war auch nicht der einzige, der von Rindt beeinflusst wurde. Ich habe mich kürzlich mit Dr. [Helmut] Marko unterhalten und er sagte das Gleiche – Rindt war der Auslöser. Für uns alle war Jochen ein Held, und wenn man sich die Österreicher in der Formula 1 anschaut, dann sind die meisten in meinem Alter oder älter. Wir waren alle Kinder, als Jochen groß rauskam. Da war also er, und dann kamen Niki Lauda, Dr. Marko, Gerhard Berger – wir hatten so viele erfolgreiche F1-Fahrer.

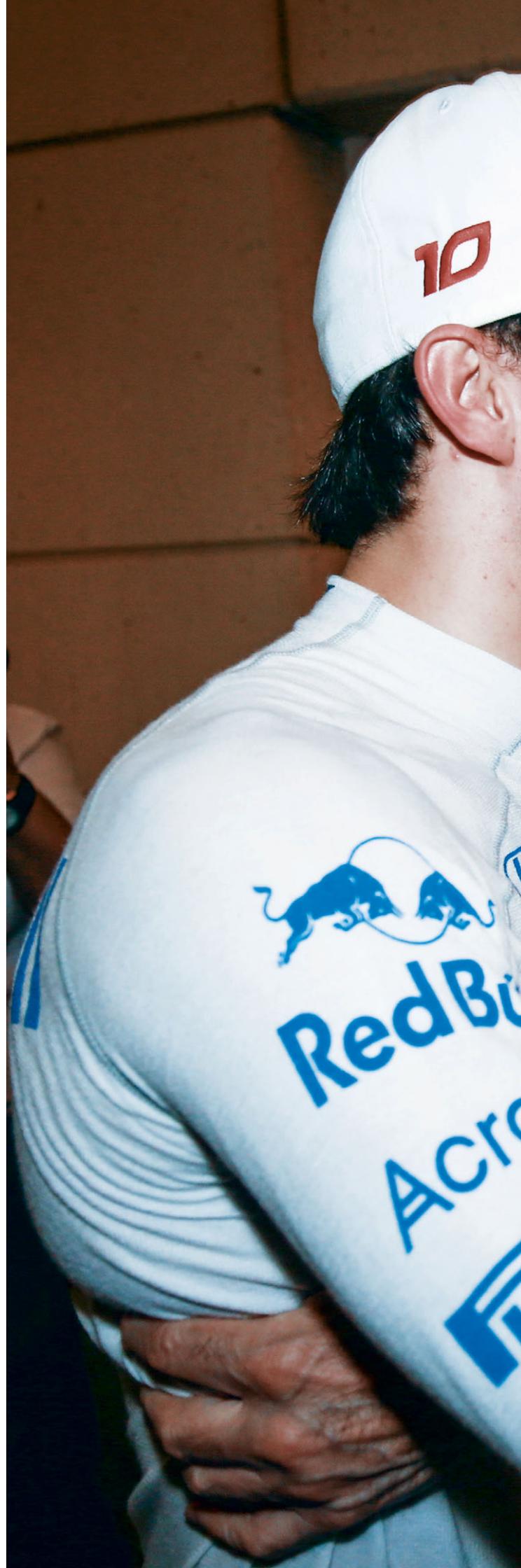
Derzeit arbeiten viele Österreicher in der F1, aber was macht sie so erfolgreich? Ich denke es ist diese Einstellung, „einfach machen“. Nicht reden, nicht träumen, einfach machen. Österreicher verkomplizieren die Dinge nicht unnötig. Die Österreicher, die ich kenne in der F1, helfen dir, wenn du sie darum bittest. Da wird nicht lange gefragt: „Ja, aber was ist wenn...“ Sie packen es einfach an. Wenn ich mein ganzes Leben lang immer „was ist wenn“ gedacht hätte, dann säße ich vielleicht immer noch in Tirol. Man muss die Leidenschaft haben, aber wenn das passt, dann legt man einfach los, ist motiviert, und gibt sein Bestes.

Jetzt kehre ich gerne zu meinen Wurzeln zurück, und dank Red Bull und Dietrich Mateschitz ist die Formula 1 wieder zurück in Österreich.

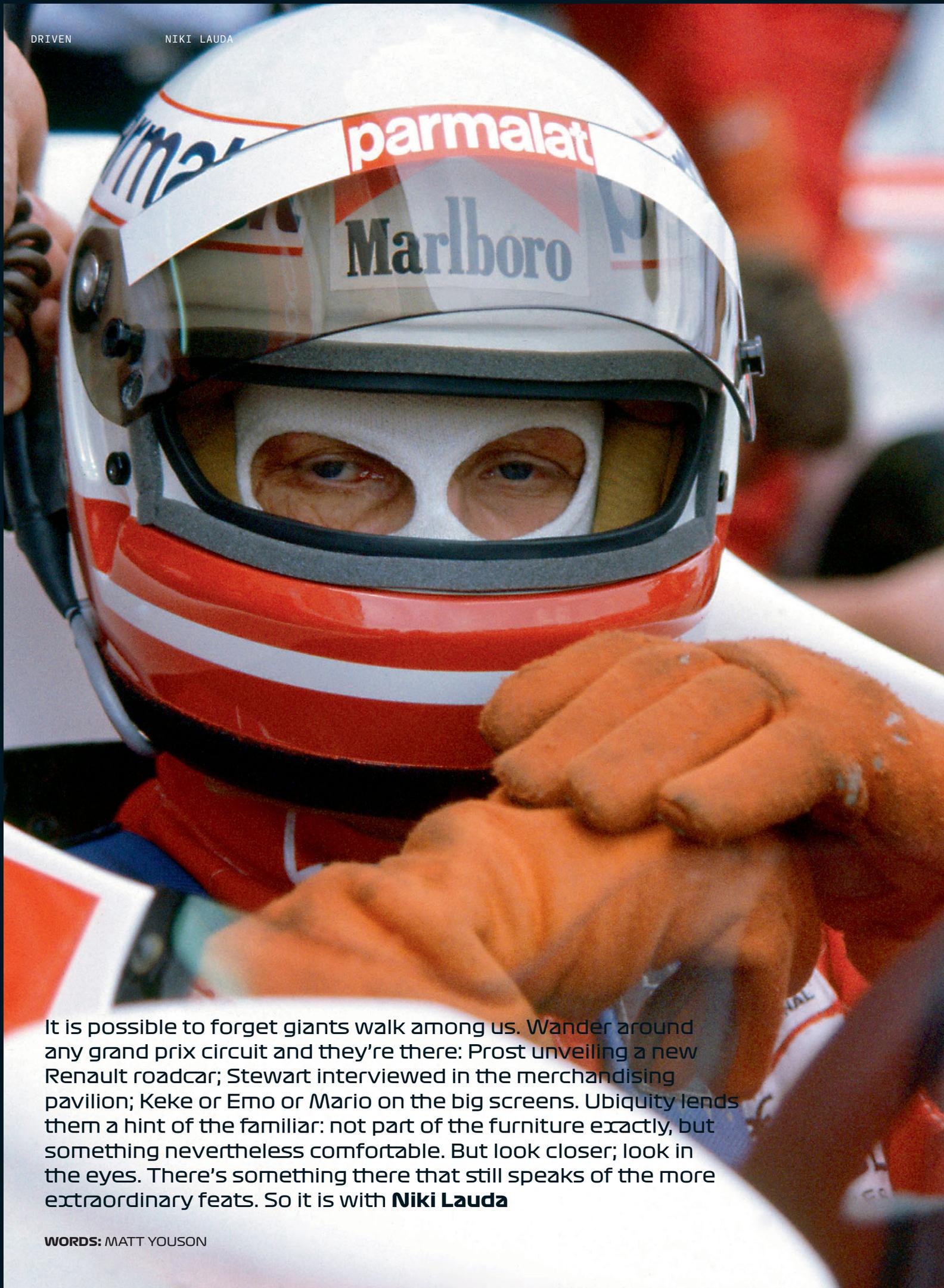
Herrn Mateschitz traf ich zum ersten Mal 1993, als er Sponsor von Sauber war. Danach sind wir in Kontakt geblieben, wenn auch eher oberflächlich. Letztendlich bekam ich dann aber die Anfrage, Teamchef bei Toro Rosso zu werden, was eine tolle Reise war.

Herr Mateschitz hat einen enormen Einfluss darauf gehabt, dass der Motorsport in Österreich weiterhin so beliebt ist, und natürlich haben wir es ihm zu verdanken, dass der Red Bull Ring umgebaut wurde. Hier wurde eine einzigartige Infrastruktur aufgebaut. Die Lage war schon immer herausragend, aber jetzt sind auch alle Anlagen und Einrichtungen auf Weltklasseniveau, und die Architektur ist sehr ansprechend. Dank des Engagements von Red Bull sind Formula 1, MotoGP und DTM die Höhepunkte des Motorsportgeschehens in Österreich.

Ich freue mich auf ein erfolgreiches Rennen für Toro Rosso und wünsche allen Fans ein aufregendes Wochenende am Red Bull Ring in Spielberg. ■







It is possible to forget giants walk among us. Wander around any grand prix circuit and they're there: Prost unveiling a new Renault roadcar; Stewart interviewed in the merchandising pavilion; Keke or Emo or Mario on the big screens. Ubiquity lends them a hint of the familiar: not part of the furniture exactly, but something nevertheless comfortable. But look closer; look in the eyes. There's something there that still speaks of the more extraordinary feats. So it is with **Niki Lauda**

WORDS: MATT YOUSON



THE  
WAVE  
IS  
HERE

These days, Lauda is everywhere in the Formula 1 paddock, both as a non-executive chairman of the Mercedes team and also as a regular TV pundit. The Austrian is long retired from racing – but it's always there in the mannerisms, in the confidence and certainty with which the three-time World Champion speaks. There's no braggadocio with Niki – but no false humility either. Giants have little to prove.

Spielberg occupies a special place in the Lauda story. It's the site of his F1 debut, a string of pole positions and near-misses, vital championship points, victory at last, retirement and now a new chapter. Lauda isn't one for sentiment – but even he grudgingly acknowledges a special affinity for the circuit at which, for over a decade, every overtake, slide, setback and triumph carried the crowd with him. Faced with a scrapbook of his feats in Austria, Niki glares at the pictures, before the shoulders loosen and he gives the trademark throaty chuckle. "This, I remember," he says, tapping a picture, and he's away, leafing through the old photos.

Heutzutage ist Lauda überall im F1-Fahrerlager anzutreffen, sowohl als Aufsichtsratsvorsitzender von Mercedes-Benz Grand Prix als auch als regelmäßiger Experte im Fernsehen. Der Österreicher beendete seine Rennfahrerkarriere bereits vor geraumer Zeit – aber in seiner Gestik, in seinem Selbstvertrauen und in dem sicheren Auftreten des dreifachen Weltmeisters spiegeln sich diese Erfahrungen auch heute noch wieder. Prahlerei gibt es bei Niki nicht – aber auch keine falsche Bescheidenheit. Giganten müssen sich nichts mehr beweisen.

Spielberg nimmt eine ganz besondere Rolle in der Geschichte von Niki Lauda ein. Hier hatte er sein F1-Debüt und mehrere Beinaheunfälle, holte eine Reihe von Pole Positions, wichtige Meisterschaftspunkte und endlich den Sieg, erlebte Ausfälle – und jetzt ein neues Kapitel. Niki ist nicht sentimental, aber sogar er gesteht widerwillig seine besondere Affinität für diese Strecke ein, wo die Menge mehr als ein Jahrzehnt lang bei jedem Überholmanöver, Drift, Rückschlag und Triumph voll hinter ihm stand. Ein Album mit Erinnerungen an seine Erfolge in Österreich in der Hand, starrt Niki auf die Bilder, bevor sich seine Schultern senken und das typische, kehliche Lachen erklingt. „Daran erinnere ich mich“, sagt er und tippt auf ein Bild, und vertieft sich komplett in die alten Fotos.



## 1971 / FALSE START

**Team:** March  
**Started:** 21st  
**Finish:** DNF (Handling)

Debate over pay drivers is nothing new. After moderate success in Formula 3, Formula Vee, sportscars and saloons, Niki famously took out a bank loan to finance a seat with March. He raced in Formula 2 during the 1971 season, but made a one-off F1 appearance at the Austrian Grand Prix. It wasn't a huge success...

"My debut: 1971. I was last on the grid and retired, still last, early in the race. What to say? The marketing was good but the race was a disaster! Car: bad; driver: bad; everything: bad!"

Die Debatte über eigenfinanzierte Fahrer ist nicht neu. Nach mäßigen Erfolgen in Formula 3, Formula Vee, Sportwagen und Tourenwagen nahm Niki bekannterweise einen Bankkredit auf, um sich ein Cockpit bei March zu finanzieren. In der Saison 1971 fuhr er in der Formula 2 und nahm an einem einzelnen F1-Rennen teil – dem Großen Preis von Österreich. Ein großer Erfolg war es nicht...

„Mein Debüt, 1971. Ich war auf dem letzten Startplatz und fiel – immer noch auf dem letzten Platz – schon früh im Rennen aus. Was soll ich dazu sagen? Das Marketing war gut, aber das Rennen war eine Katastrophe! Auto: schlecht; Rennen: schlecht; alles: schlecht!“

# 1972 / TRACK FORWARD

**Team:** March

**Started:** 22nd

**Finish:** 10th

Lauda visited the Österreichring twice in 1972, driving a twin Formula 2 / Formula 1 programme. The cars were not so different...

“This was the Formula 2 car – because it was quicker than the Formula 1 car. The Formula 1 car was bad and this [modified F2 chassis] was better. I enjoyed good support from the crowd – though that was quite logical, me being the only Austrian on the grid...

“At that time, the Österreichring was a very, very quick circuit. It was interesting to drive. There’s a lot of talk about the differences between the old track and the new one. For me, the old track was better. It had the right combination of challenges – but they had to change it, there really wasn’t any choice in the matter. For modern racing, the track has to be like it is now.”

1972 fuhr Niki in der Formula 2 und Formula 1 und kam so zweimal an den Österreichring. Die Autos waren sich ziemlich ähnlich...

„Das war das Formel 2-Auto – weil es schneller war als der Formel 1-Wagen. Das Formel 1-Auto war schlecht und das [modifizierte F2-Chassis] hier war besser. Ich hatte großartige Unterstützung von den Zuschauern. Obwohl das ja ziemlich klar war, als einziger Österreicher im Starterfeld...

„Damals war der Österreichring eine sehr, sehr schnelle Strecke. Es war spannend, hier zu fahren. Es wird viel geredet über die Unterschiede zwischen der alten und der neuen Strecke. Ich fand die alte Strecke besser. Sie hatte die richtige Kombination aus Herausforderungen – aber sie musste geändert werden, das war unumgänglich. Für moderne Rennen muss es so sein wie jetzt.“



ISO 100

ISO 100

ISO 100 &gt; 3

ISO 100 &gt; 4

# 1974 / THIS WAY UP

**Team:** Ferrari

**Started:** 1st

**Finish:** DNF (misfire)

Niki moved to BRM for 1973 but missed the Austrian Grand Prix, nursing a broken wrist sustained at the Nürburgring. He came back in 1974, with Ferrari and, for the first time, in contention.

“Your home race is different when you turn up with a competitive car. Everybody seemed happy that I had pole position – at least happier than when I was last – and from then on every year the race went upwards for me. I don’t remember where I finished though. I didn’t? Oh. OK, fine!”

1973 wechselte Niki zu BRM, verpasste aber den Großen Preis von Österreich aufgrund eines am Nürburgring gebrochenen Handgelenks. 1974 kehrte er auf Ferrari zurück und war zum ersten Mal konkurrenzfähig.

„Das ist etwas ganz anderes, wenn man bei seinem Heimrennen in einem konkurrenzfähigen Auto antritt. Alle schienen glücklich zu sein über meine Pole Position – zumindest glücklicher, als wenn ich Letzter war – und von da an ging es mit dem Rennen für mich Jahr für Jahr bergauf. Ich weiß aber nicht mehr, auf welchem Platz ich durchs Ziel kam. Kam ich gar nicht? Oh. Na, auch gut!“





## 1975 / PLEASING THE HOME CROWD

**Team:** Ferrari

**Started:** 1st

**Finish:** 6th

Niki took pole again but fell back during a wet race that was ultimately red-flagged just after the halfway mark. Nevertheless his half-point for sixth place saw him leave Round 12 of the 14-race season with an increased championship lead...

“Typical Austrians, sitting in the trees! Did it make a difference going to my home race leading the championship? It didn’t make any difference at all. Not to me. I didn’t suddenly try harder because I was doing my best at every race, no matter where it was. The championship was what mattered, not the race at home – though of course I did the things the crowd expected me to do. You have a responsibility as a driver. You can’t say ‘I’m busy’ and ignore them.”

Lauda holte wieder Pole, fiel dann aber zurück in einem Regenrennen, das letztendlich nach der Hälfte abgebrochen wurde. Trotzdem konnte er mit dem halben Punkt für seinen sechsten Platz nach Rennen 12 von 14 in der Saison seinen Vorsprung in der Meisterschaft vergrößern...

„Typisch Österreicher, sitzen in den Bäumen! War das anders, als Führender in der Meisterschaft zu meinem Heimrennen zu kommen? Überhaupt nicht. Jedenfalls nicht für mich. Ich habe mich nicht plötzlich mehr angestrengt, weil ich ja schon bei jedem Rennen mein Bestes gegeben hatte, egal wo. Es ging um die Meisterschaft, nicht um das Heimrennen – obwohl ich natürlich den Zuschauern das gegeben habe, was sie erwarteten. Da hat man als Fahrer ja eine Verantwortung. Man kann nicht einfach sagen ‘Ich habe keine Zeit!’ und sie ignorieren.“





## 1977 / MAKING MOVES

**Team:** Ferrari

**Started:** 1st

**Finish:** 2nd

After missing 1976, recovering from his horrific Nürburgring injuries, Lauda returned in 1977, again leading the Drivers' Championship. It rained before the start and Niki finishing a cautious second, his lead in the championship enhanced.

"Who's that by the car? Looks like [Luca] di Montezemolo [Ferrari team manager, later President]. Tough race. I had to be a finisher. I was driving for the championship, not to win the Austrian Grand Prix. I left Ferrari at the end of the season. Why did I go to Brabham? Because Bernie [Ecclestone, Brabham boss] paid me more money! That wasn't the only reason though. After four years at Ferrari, I wanted to make it simple again. It was the wrong decision, absolutely."

Nach seinem Horrorunfall auf dem Nürburgring erholte Lauda sich 1976 von seinen Verletzungen, um dann 1977 wieder als Führender in der Meisterschaft zurückzukehren. Vor dem Start regnete es und Niki fuhr auf einen verhaltenen zweiten Platz, der seinen Vorsprung vergrößerte.

„Wer ist das da neben dem Auto? Sieht aus wie [Luca] di Montezemolo (Teammanager und später Vorstandsvorsitzender bei Ferrari). Schwieriges Rennen. Ich musste ins Ziel kommen. Ich fuhr um die Meisterschaft. Nicht, um den Großen Preis von Österreich zugewinnen. Am Ende der Saison verließ ich Ferrari. Warum ich zu Brabham ging? Weil Bernie [Ecclestone, Brabham-Chef] mir mehr gezahlt hat! Das war aber nicht der einzige Grund. Nach vier Jahren bei Ferrari wollte ich es wieder einfach haben. Es war absolut die falsche Entscheidung.“

# 1982 / BACK IN THE DRIVING SEAT

**Team:** McLaren

**Started:** 10th

**Finish:** 5th

'You race because you like to race... Do that well, and you can make money, you don't do it the other way round.'

After two unproductive years with Brabham, Niki retired shortly before the end of the 1979 season. He made his return in 1982 with McLaren, which now had Ron Dennis at the helm. Though Niki's return to the cockpit had much to do with the Austrian Grand Prix of 1981...

"Did I only come back for the money? No, that's bullshit. You can't race – and I mean really race – for money. You race because you like to race, because you need to race. Do that well, and you can make money, you don't do it the other way around. I retired in 1979, when I had no interest in racing. Ron rang me every three months, asked if I wanted to come back. Each time I said no.

"Then I went to the [1981] Austrian Grand Prix to commentate for Austrian TV. I was sitting up in the box, looked down, there was a huge start-line crash. 'Shit! That's good,' I thought. Everything came back: instinct; fearlessness, all at once – and it shocked me. When I retired, I didn't want to know anymore. I wasn't expecting that to change. It was over. Suddenly I got that push inside of me and I liked it. Even in the worst situation. So, I came back: that was the only reason."

Nach zwei unproduktiven Jahren bei Brabham zog Niki sich kurz vor Ende der Saison 1979 zurück. 1982 kehrte er mit McLaren zurück, wo jetzt Ron Dennis die Fäden in der Hand hatte. Obwohl Nikis Rückkehr ins Cockpit einiges mit dem Großen Preis von Österreich 1981 zu tun hatte...

„Bin ich nur des Geldes wegen zurückgekommen? Nein, das ist Blödsinn. Man kann nicht für Geld fahren – ich meine, richtig Rennen fahren. Man fährt Rennen, weil man es liebt, oder muss. Wenn man das gut macht, kann man Geld verdienen. Aber anders herum funktioniert das nicht. 1979 zog ich mich zurück, weil ich das Interesse am Rennsport verloren hatte. Ron rief mich alle drei Monate an und fragte, ob ich zurückkommen wolle. Ich habe jedes Mal Nein gesagt.

„Und dann habe [1981] ich den Großen Preis von Österreich für das österreichische Fernsehen kommentiert. Ich saß da oben in der Kabine, schaute herunter, und es gab einen riesigen Unfall auf der Start-Ziel-Geraden. Mist! Das ist gut,' dachte ich mir. Plötzlich war es alles wieder da: Instinkt, Furchtlosigkeit – und es hat mich schockiert. Als ich aufgehört hatte, wollte ich von all dem nichts mehr wissen. Ich dachte nicht, dass sich das ändern würde. Es war vorbei. Plötzlich bewegte sich in mir etwas, und ich mochte es wieder. Selbst in der schlimmsten Situation. Also kam ich zurück – das war der einzige Grund.“



# 1984 / HOME VICTORY

**Team:** McLaren

**Started:** 4th

**Finish:** 1st

'You have no friends in Formula 1 but Piquet was close to being one.'

The F1 World Championship's 400th race saw Niki finally winning his home event. Going in, team-mate Alain Prost was 4.5 points ahead in their championship battle but spun off on oil. Lauda inherited second and attacked. He took the lead but then slowed, struggling to find a gear, before recovering to take a long-overdue home victory and, of more significance, the championship lead with four races remaining.

"With the turbos, we had the capability to double the power for a one-lap burst, up to 1200hp and qualifying tyres to handle it. In the race, it was 600hp. I hated this. For me it was a nonsense. Prost handled it better, he seemed to like it. After three races, I'd accepted that I would have problems in qualifying. I switched my strategy to only work for the race. I didn't worry about him; didn't think about qualifying, I accepted Prost would out-qualify me – but in the race, I'd blow him away. That's how I won.

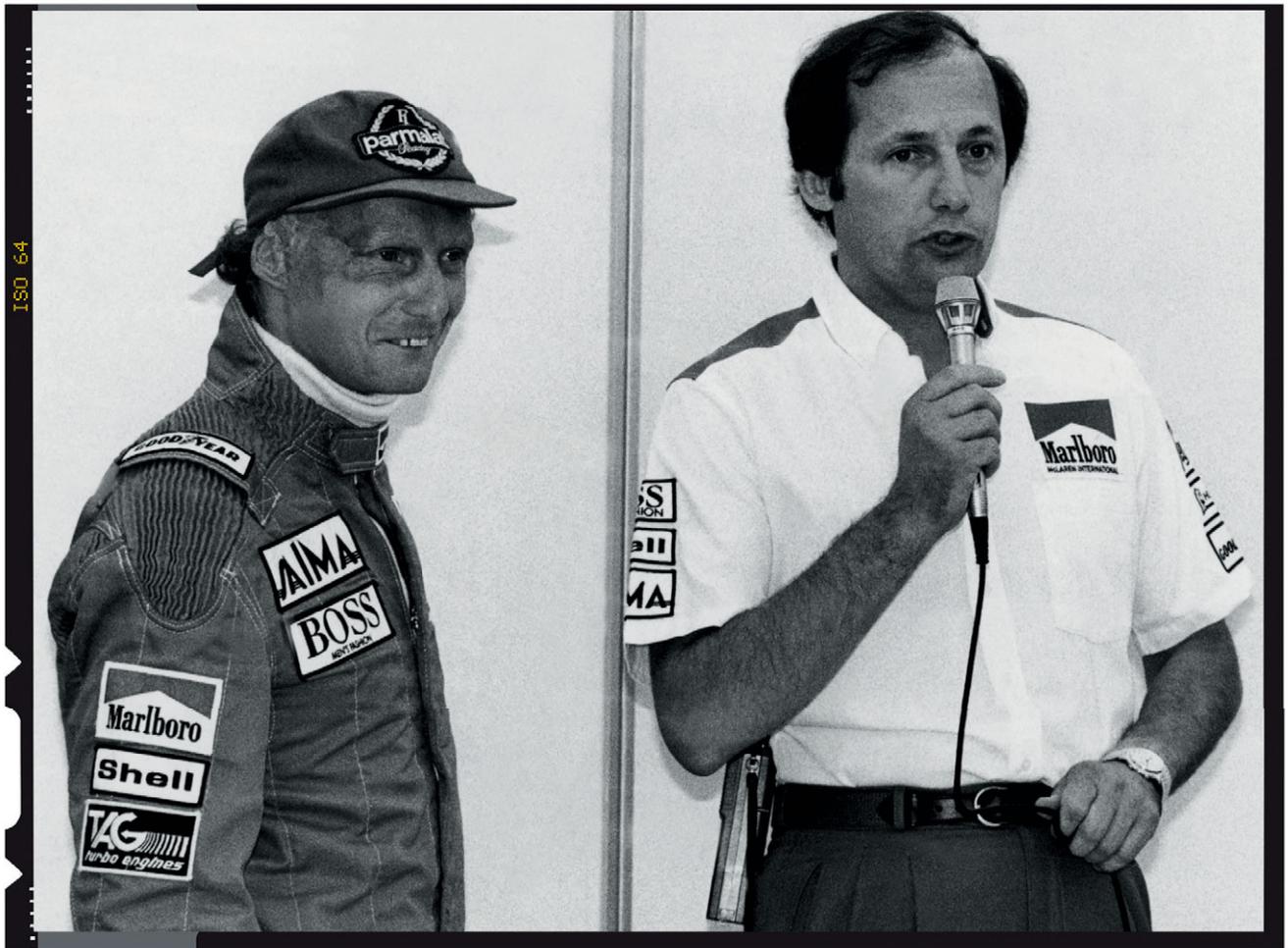
"This was a famous race! Nelson [Piquet] didn't realise I had a gear broken and didn't attack me. In the end, I won the championship that year by half a point [from Prost] so this was important. Piquet was on the podium too. You have no friends in Formula One but he was close to being one. When I raced with him we had fun – there was no jealousy or anything like that. We just enjoyed ourselves. Ayrton stopped in the 1989 race – but I was much quicker anyway. In those years, I was always complaining about the engine – but when I arrived at the French Grand Prix, I always had a good engine. I don't know why."

Im 400. Rennen der F1-Weltmeisterschaftsserie gewann Niki Lauda endlich sein Heimrennen. Zuvor lag Teamkollege Alain Prost in der Meisterschaftswertung 4,5 Punkte vor ihm, hatte dann aber einen Dreher durch Öl auf der Strecke. Lauda erbt den zweiten Platz und griff an. Er übernahm die Führung, wurde dann aber langsamer, weil ein Gang klemmte, erholte sich wieder und holte endlich den lange überfälligen Heimsieg und – viel wichtiger – die Führung in der Weltmeisterschaft, mit noch vier Rennen zu fahren.

„Mit den Turbomotoren hatten wir die Möglichkeit, die Leistung für eine Runde kurz zu verdoppeln, bis zu 1200 PS, und die passenden Qualifying-Reifen. Im Rennen hatten wir 600 PS. Ich habe das gehasst. Für mich war das großer Unsinn. Prost kam besser damit zurecht, ihm schien es zu gefallen. Nach drei Rennen hatte ich mich damit abgefunden, dass ich im Qualifying Probleme haben würde. Ich änderte meine Strategie dahingehend, nur für das Rennen zu arbeiten. Ich habe überhaupt nicht an ihn gedacht, oder mich um das Qualifying gesorgt. Ich habe akzeptiert, dass Prost im Qualifying schneller sein würde – aber im Rennen würde ich ihn dann schlagen. Und so habe ich gewonnen.

„Das war ein famoses Rennen! Nelson [Piquet] wusste nicht, dass ich einen Gang verloren hatte und hat mich nicht angegriffen. Letztendlich holte ich in diesem Jahr die Meisterschaft mit einem halben Punkt Vorsprung [vor Prost], das war also immens wichtig gewesen. Piquet stand auch auf dem Podium. In der Formel 1 hat man keine Freunde, aber er war nahe daran. Die Rennen mit ihm haben Spaß gemacht. Es gab keine Eifersucht oder so. Wir haben es einfach genossen.“





## 1985 / MOVING ON

**Team:** McLaren

**Started:** 3rd

**Finish:** DNF (engine)

'I didn't win in Austria but I won at Zandvoort in the next race. I think I finished my driving career correctly.'

Niki chose the Austrian Grand Prix to announce his final retirement. This was very much against the wishes of Dennis, before having his best qualifying performance of the year, only for a broken turbo to force his retirement 13 laps from the finish. His driving career at the Austrian Grand Prix ended as it started, with a DNF – albeit while leading the race and as the reigning world champion.

"Retirement. It was logical. You have to finish eventually. Ron's face... well that's typical Ron, isn't it!

"I retired because Prost was clearly the next generation. I was World Champion back when he first got a driving licence. I realised the new generation were kicking and pushing to be let out. I only won in 1984 because of experience. I had more than him, so I had more race speed. A year later it was the other way around. It was clear for me what should happen. My time had arrived: there was another guy in the car who was quicker than me, so it was time to go.

"It was a good decision. I drove in good spirits after that. I didn't win in Austria but I won at Zandvoort in the next race. I think I finished my driving career correctly."

Niki gab beim Großen Preis von Österreich seinen endgültigen Rückzug bekannt – ganz entgegen den Wünschen von Ron. Nachdem er sein bestes Qualifying des Jahres hingelegt hatte, fiel er dann 13 Runden vor Schluss mit einem defekten Turbo aus. Seine Fahrerlaufbahn beim Großen Preis von Österreich endete so, wie sie begonnen hatte – mit einem Ausfall. Diesmal allerdings in Führung liegend und als amtierender Weltmeister.

„Der Rückzug. Das war eine logische Entscheidung. Irgendwann muss man einfach aufhören. Das Gesicht von Ron... naja, das ist einfach typisch Ron, oder?

„Ich habe aufgehört, weil mit Prost ganz klar die nächste Generation gekommen war. Ich war bereits Weltmeister, als er gerade seinen Führerschein gemacht hat. Mir wurde klar, dass die neue Generation nicht aufzuhalten war. 1984 habe ich nur aufgrund meiner Erfahrung gewonnen. Ich hatte mehr als er, also war ich im Rennen schneller. Ein Jahr später war es dann umgekehrt. Mir war klar, was passieren musste. Meine Zeit war gekommen: Da saß ein anderer Typ im Auto, der schneller war als ich, also war es Zeit zu gehen.

„Es war eine gute Entscheidung. Danach bin ich guten Mutes gefahren. In Österreich habe ich nicht gewonnen, dann aber beim nächsten Rennen in Zandvoort. Ich finde, ich habe meine Fahrerkarriere richtig beendet.“



## 2000 / MANAGEMENT

Niki Lauda hasn't stayed away. Consultant to Ferrari and then back on the pitwall in the early 2000s as team principal of Jaguar Racing. He's enjoyed rather more success in the third act of the Austrian Grand Prix at the renamed, revamped Red Bull Ring during the hybrid-era hegemony of Mercedes. Installed as non-executive Chairman in 2012, Lauda has presided over the Silver Arrows' clean-sweep of victories, courtesy of Nico Rosberg, Lewis Hamilton and Valtteri Bottas.

"We've done a good job, I think. I believe it's a lot more difficult to win in management than it is when you drive yourself. It's bigger. There's a big group of people to motivate. The Austrian Grand Prix everyone asks about is when they [Hamilton and Rosberg, 2016] crashed on the last lap. I thought they were crazy – because it was entirely unnecessary. Thank God we still won because it could have easily gone the other way. Ultimately, we were lucky. The whole team had words with each other after that to sort it out. Everybody together. From then on, it worked."

Niki Lauda konnte der F1 nicht fernbleiben. Zunächst war er als Berater für Ferrari tätig und kehrte dann in den frühen 2000er-Jahren als Teamchef von Jaguar Racing an die Boxenmauer zurück. In der dritten Reinkarnation des österreichischen Grand Prix am umbenannten, umgestalteten Red Bull Ring hatte er während der Hegemonie von Mercedes in der Hybrid-Ära deutlich mehr Erfolg. 2012 zum Aufsichtsratsvorsitzenden berufen, wachte Lauda über den Siegesmarsch der Silberpfeile dank Nico Rosberg, Lewis Hamilton und Valtteri Bottas.

„Ich denke, wir haben das gut gemacht. Ich bin davon überzeugt, dass es viel schwieriger ist, im Management siegreich zu sein, als wenn man selber fährt. Es ist eine größere Angelegenheit. Man muss eine ganze Menge Leute motivieren. Alle fragten mich nach dem Großen Preis von Österreich, bei dem die beiden [Hamilton und Rosberg, 2016] in der letzten Runde kollidiert sind. Ich dachte, die sind doch verrückt – das war komplett unnötig. Gott sei Dank haben wir trotzdem noch gewonnen, aber es hätte auch ganz leicht anders ausgehen können. Letztendlich hatten wir Glück. Danach haben alle im Team sich ausgesprochen. Alle gemeinsam. Von da an hat es funktioniert.“



# THE LEGEND

'Driving the old cars now, yes, it's very nice to enjoy the spectators.'

The Austrian Grand Prix now features a 'Legends Parade' of historic cars. Niki Lauda has driven both a Ferrari 312T2 and McLaren MP4/2, the former alongside fellow Austrian and fellow 1971 Austrian Grand Prix debutant, Helmut Marko, now Red Bull's Motorsports guru, who drove a BRM M160B. The pair, frequently seen together, maintain a friendly rivalry that has a little extra spice at the Red Bull Ring.

"I liked having a big crowd but when I drove those cars originally, I don't think it made any difference to my performance because I was always trying my hardest anyway. Driving the old cars now, yes, it's very nice to enjoy the spectators. This picture: good. Helmut and I... well, the nicest thing about being in management at the Austrian Grand Prix? It's always good to beat Red Bull at home!"

Beim Großen Preis von Österreich gibt es jetzt eine „Legends Parade“ mit Oldtimern. Niki Lauda fuhr sowohl einen Ferrari 312T2 als auch einen McLaren MP4/2 an der Seite von Landsmann Helmut Marko in einem BRM M160B. Marko hatte gemeinsam mit Lauda 1971 beim Großen Preis von Österreich sein Debüt und ist jetzt der Motorsportguru bei Red Bull. Die beiden ehemaligen Fahrer sieht man oft zusammen, und ihre freundschaftliche Rivalität verleiht dem Geschehen am Red Bull Ring ein wenig mehr Würze.

„Es war toll, vor großem Publikum zu fahren. Aber als ich diese Autos damals fuhr, hatte das glaube ich keinen Einfluss auf meine Leistungen, weil ich sowieso immer mein Bestes gegeben habe. Wenn ich jetzt in den alten Autos fahre, dann genieße ich die Zuschauer sehr. Dieses Foto: gut. Helmut und ich...naja, das Beste daran, beim österreichischen Grand Prix im Management zu sein? Es ist immer toll, Red Bull zu Hause zu schlagen!“



**IN**

**ER**

EXPLORING THE  
PASSION FOR  
PERFORMANCE



# WHY SENNA PUT HIS LIFE IN MY HANDS

Modern Formula 1 drivers exist in a sport in which human performance analytics rule and where fitness levels approach the Olympian - but it wasn't always so. Here, one of the pioneers in the field, **Josef Leberer**, now with Alfa Romeo Sauber, recalls F1's first steps towards fitness, how he helped his friend Ayrton Senna to find balance and why modern drivers are under more pressure than ever...

WORDS: NORMAN HOWELL | PORTRAITS: VLADIMIR RYS





Austrian trainer-physio Josef Leberer, now with Alfa Romeo Sauber, is a familiar figure in F1. Over a career that stretches past 500 races he has looked after some of the sport's top drivers, making sure they eat right, exercise right and prepare mentally. Working alongside Ayrton Senna, Leberer pioneered the importance of *mens sana in corpore sano* years before the rest of F1 caught up..

#### How long have you been in Formula 1?

"I started in 1988, so I've done more than 500 races. It's a part of my life. I was born in 1959 and now here I am, aged 59. I've been here for 30 years now."

#### Tell us a little about yourself

"I was brought up on a farm in Austria, and I had to work there of course. But then I had an accident: I was playing with another boy when I was six years old and we were fighting with a piece of wood. My eye was badly injured – I only have 10% or 15% vision in my right eye – and for a while it made things difficult. I wanted to play football, but I could not. In the end, with the support of my family, I grew stronger. I looked for sports where I could get involved. I also learned to observe people and turn my difficulties into advantages."

#### How did you get into Formula 1?

"I had started out in tourism. In my early 20s, I worked for a five-star hotel chain in Vienna. My career was going well, but I was fascinated by sport, especially the mental side. I had heard of Willi Dungal's pioneering work with injured athletes [Dungal was a sports rehabilitation expert who nursed Niki Lauda back to fitness and worked with top athletes such as Steffi Graf and Gerhard Berger] and I thought: this is something I would like to do. I wrote to him, saying how hungry I was to learn, and that's how I started working with him.

"At the time, Dungal was involved with McLaren. I was at Estoril with him in 1987 and he said: 'I can't do this all the time because I have my practice to run. So would you like to come to two or three races next year?' I didn't hear anything for five months until a few weeks before the race in Rio de Janeiro, there was a telex from Joe Ramirez, McLaren's team manager, offering me a position – it was the first time a team hired someone specifically to look after their drivers and team.

**Der österreichische Trainer und Physiotherapeut Josef Leberer, derzeit bei Alfa Romeo Sauber, ist wohlbekannt in der Formula 1. Seit 500 Grand Prix kümmert er sich um die Fahrer im Team und achtet auf deren Ernährung, Fitness und mentale Vorbereitung. Leberer arbeitete mehrere Jahre lang mit Ayrton Senna und bereitete den Weg für *mens sana in corpore sano* lange bevor der Rest der F1 darauf aufmerksam wurde.**

#### Wie lange sind Sie schon in der Formula 1?

„Ich habe 1988 angefangen und war bei mehr als 500 Rennen dabei. Es ist ein Teil meines Lebens. Ich bin 1959 geboren und jetzt bin ich hier, 59 Jahre alt. Ich bin jetzt seit 30 Jahren dabei.“

#### Erzählen Sie uns ein wenig über sich selbst

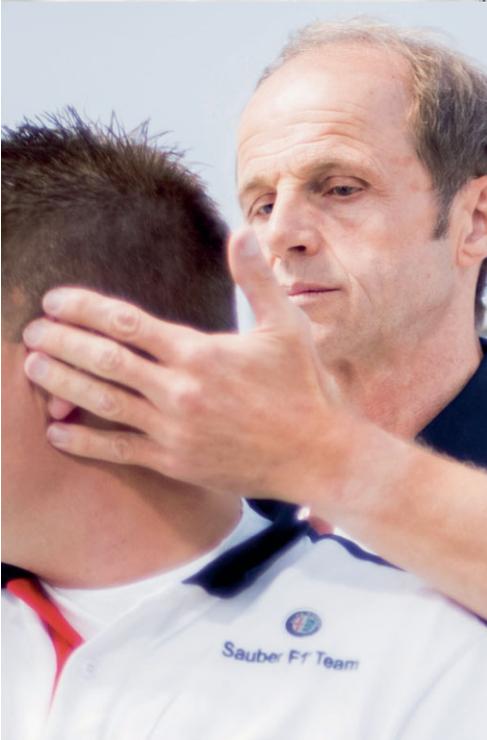
„Ich bin auf einem Bauernhof in Österreich aufgewachsen und musste dort natürlich mithelfen. Aber dann hatte ich einen Unfall: Als ich sechs war, spielte ich mit einem anderen Jungen und wir kämpften mit einem Stück Holz. Ich erlitt schwere Verletzungen an meinem Auge – ich habe in meinem rechten Auge nur zehn bis 15 Prozent Sehvermögen – und das war ganz schön schwierig in meiner Kindheit und Jugend. Ich wollte Fußball spielen, konnte aber nicht. Letztendlich hat mich das – mit der Unterstützung meiner Familie – aber stärker gemacht. Ich suchte nach Sportarten, an denen ich teilnehmen konnte. Ich lernte auch, Menschen zu beobachten und meine anfänglichen Schwierigkeiten in Vorteile zu verwandeln.“

#### Wie sind Sie in die Formel 1 gekommen?

„Ich hatte eine Laufbahn im Tourismus eingeschlagen, was in Österreich eine wichtige Branche ist. Mit Anfang zwanzig war ich in Wien und arbeitete in einem Fünf-Sterne-Hotel. Alles lief gut. Aber Sport faszinierte mich, vor allem die mentale Seite. Ich hatte von der bahnbrechenden Arbeit gehört, die Willi Dungal mit verletzten Sportlern geleistet hatte [Dungal war ein Sport-Reha-Spezialist, der Niki Lauda wieder fit gemacht hatte und mit Top-Sportlern wie Steffi Graf und Gerhard Berger gearbeitet hatte] und dachte mir – das würde ich auch gerne machen. Ich schrieb ihm und sagte, das ich lernwillig war. Also fing ich an, für ihn zu arbeiten.

„Zu dieser Zeit arbeitete Dungal mit McLaren, und 1987 war ich in Estoril und er sagte: Willst du nächstes Jahr zu zwei oder drei Rennen kommen? Ich schaffe nicht alle, weil ich meine Firma habe.' Dann habe ich fünf Monate lang nichts mehr gehört. Und dann plötzlich, ein paar Wochen vor dem Rennen in Rio de Janeiro, kam ein Telex von Joe Ramirez, dem Teamleiter von McLaren, in dem er mir einen Job anbot. Es war das erste Mal, das ein Team jemanden anstellte, um sich speziell um die Fahrer und das Team zu kümmern.

„Ron Dennis verstand, dass er zwar eine Menge Geld in Technik steckte, es sich aber niemand um die Fahrer kümmerte. Er war seiner Zeit voraus. Aber ich war nervös. Ich hatte zwei Wochen, um mich vorzubereiten. Aber das Team versicherte mir: Sie sind ein Sportsmann, Sie können gut kommunizieren, Sie sind ein guter Therapeut, Sie kennen sich mit Ernährung aus. Sie sind perfekt.' Sie haben mich alleine nach Rio de Janeiro geschickt, um das Team kennenzulernen, und dann durfte ich mich um diese zwei Kinder' kümmern: Prost und Senna!“



**„Ich habe versucht  
Ayrton zu erklären,  
wie wichtig es ist,  
Gleichgewicht im  
Leben zu finden - man  
kann nicht immer  
auf 380 km/h sein.“**

**MAGIC HANDS**

Alfa Romeo Sauber's Austrian physio-trainer Josef Leberer has been helping Formula 1 teams keep their drivers fit and healthy, both physically and mentally, since 1988; he struck up a particularly close relationship with Ayrton Senna at McLaren





“Ron Dennis realised that while he was investing a lot of money in technology, nobody was looking after the drivers. He was ahead of his time. But I was nervous. I had two weeks to get myself ready. But they reassured me: ‘You are a sportsman, you are good communicator, you are a good therapist, you know about diet. You’re perfect’. They sent me to Rio to meet the team and I ended up looking after these two ‘children’: Prost and Senna!”

#### Why was Senna such an extraordinary man?

“There’s been a lot of incredible racing drivers but he knew he was the best. It was not just his driving, but very much his style of driving. He was the hardest on himself, and on his people. But was also so humble, so nice and very shy.

“He demanded a lot from himself, a lot from his engineers, and from his mechanics. But they got so much back because he was doing it for them as well, not just for himself – and not just for their own pockets. He really cared about them and that’s why people at McLaren would have died for him. They knew this guy was something special.

“He was a very private person, but if he trusted you then that was it: total trust.”

## ‘I tried to explain to Ayrton how important it is to find balance in life - you can’t always be at 380km/h’

#### Was hat Senna so außergewöhnlich gemacht?

„Es hat eine Menge unglaublich guter Rennfahrer gegeben. Aber er wusste, dass er der beste war. Es ging aber nicht einfach um sein Fahren, sondern um seinen Fahrstil. Er war zu sich selbst am härtesten, und zu seinen Leuten. Aber er war auch so bescheiden, so nett und sehr schüchtern.

„Er forderte eine Menge von sich selbst, seinen Technikern und seinen Mechanikern. Aber sie alle haben so viel davon gehabt, weil er es ja auch für sie getan hat, nicht nur für sich selbst – und nicht nur um die eigenen Taschen zu füllen. Sie waren ihm wirklich wichtig, und darum wären die Leute bei McLaren für ihn durchs Feuer gegangen. Sie wussten – das war ein ganz besonderer Mensch.

#### Er war eine sehr private Person, aber wenn er jemandem vertraut hat, dann war das absolut.“

Wie haben Sie Senna geholfen, seine Intensität in Griff zu haben?  
„Ich habe versucht ihm zu erklären, wie wichtig es ist, Gleichgewicht im Leben zu finden. Man kann nicht immer auf 380 km/h sein – man muss seinen Rhythmus finden und nicht zu viel Energie verschwenden. Man erreicht viel mehr, wenn man sich nicht ständig in Diskussionen verwickeln lässt. Man muss nicht ständig streiten. Manchmal ist es am besten, nicht ständig zu pushen.

„Ich habe ihm immer geraten, sich zurückzuhalten und andere so zu behandeln, wie er selbst behandelt werden möchte. Bei einer Massage, Therapiesitzung oder Atemübung sagte ich oft zu ihm:

## "I learned to observe people and turn my difficulties into disadvantages"

### How did you help Senna manage his intensity?

"I tried to explain how important it is to find balance in life. You can't always be at 380km/h – you have to find your rhythm and not waste energy. You can do even more when you are not constantly getting into arguments. You don't have to fight all the time.

"I used to tell him to hold back and treat other people how he wanted to be treated. When massaging him or taking him through some deep breathing or in therapy, I would say to him: 'Forget that discussion you had or what happened that day with Prost or with Ron Dennis.' Senna would say with a start, 'How did you know what I was thinking?'

"I would tell him that it was clear, that I knew him well. Most of the time, he understood and then he would relax. But when he got into the car he was always very intense."

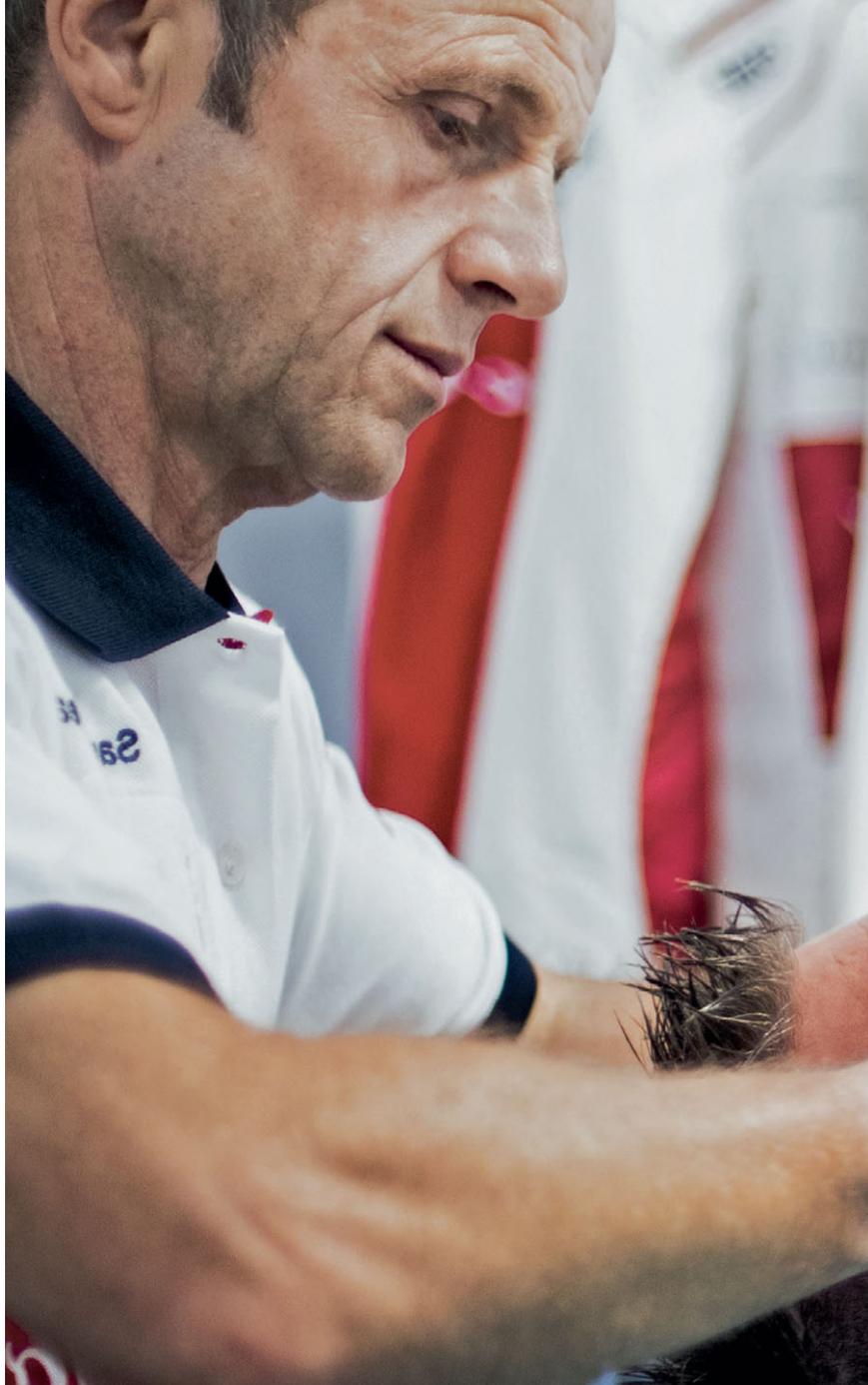
### Are you in touch with his family?

"I went to see them last year. It was very emotional. I had not seen his father since the funeral because he cut himself off. He's 90 now; to talk to him and laugh and cry with him for three or four hours was an incredible and special experience.

"Ayrton and I had such a strong bond. The family always said to me: 'You knew him even more than we did in the last couple of years.' Well, I was cooking for him, training him, everything. We'd go everywhere together. His father and mother told me that they'd like to know more about him in those last few years. He went away in his early 20s and then he was away many years in Formula 1. He came back during off-season but then he'd be gone again for another season.

"To the fans who followed him, he was like a God, but to his mother... She said: 'It's my son and it would be interesting to know something from this time, from those seven years. It's a long time.'"

Josef started to work at Sauber in 1997. Over the years his job has changed, from taking care of the drivers that have made the history of the Swiss Team like Kimi Raikkonen, Felipe Massa, Sebastian Vettel, Robert Kubica or Sergio Perez, he has become the physiotherapist of the team personnel. Nowadays, that each driver has his own physiotherapist, Josef is completely focused on the well-being of the crew. His bag is always full of medicaments and natural remedies and it's likely to see him treating a mechanic or an engineer, but he has always special eye for Marcus (Ericsson) and Charles (Leclerc), if any support is needed.



### What's the difference between drivers now and 10 years ago?

"They're much younger, now. They go through a series of championships, so they are already well prepared technically. They know what they have to do. It is a process and, in their mind, it's more or less always the same. They have to get everything together. The amount of data they have, how they communicate with the engineer, how they handle all of this can tell how far they might go.

"Of course, there are cultural differences and family connections are still very important. There are lots of indicators pointing to their progression: their innate ability, how they adapt to a team, how strong they are, their character, what external influences there are. How are they going to react to problems?

"They have a lot of possibilities now. It's nice that these academies look after them, because they're trained but on the other hand, they don't have enough time anymore and the pressure is quite high because they have to deliver good results in a limited amount of time.

"In my early days, it was completely different. They would get to Formula 1 when they were 27, 28 or older. They could afford it or they were good or they had some powerful friends. My role was to support these guys, but they were more or less grown-up. They'd had their youth; they'd had their fun." ■

## „Ich lernte, Menschen zu beobachten und meine Schwierigkeiten in Vorteile zu verwandeln“

„Für seine Fans war er wie ein Gott, aber für seine Mutter... Sie sagte: Er ist mein Sohn, und ich würde wirklich gerne etwas aus dieser Zeit erfahren, aus diesen sieben Jahren. Es ist eine lange Zeit.“

Josef fing 1997 bei Sauber an. Über die Jahre haben sich seine Aufgaben verändert: Nachdem er sich zunächst um die Fahrer kümmerte, die für das Schweizer Team Geschichte schrieben, wie Kimi Räikkönen, Felipe Massa, Sebastian Vettel, Robert Kubica oder Sergio Perez, ist er jetzt der Physiotherapeut für das Teampersonal. Heute hat jeder Fahrer seinen eigenen Physiotherapeuten und Josef konzentriert sich ganz auf das Wohlergehen der Crew. Seine Tasche steckt immer voller Medikamente und Naturheilmittel, und er behandelt Mechaniker genau so wie Ingenieure. Aber er hat immer Zeit für Marcus (Ericsson) und Charles (Leclerc), wenn diese Unterstützung brauchen.

### Worin unterscheiden sich die Fahrer von heute von denen von vor zehn Jahren?

„Sie sind heute viel jünger. Sie arbeiten sich durch eine Reihe von Meisterschaften nach oben, und sind dann technisch schon sehr gut vorbereitet. Sie wissen, was sie zu tun haben. Es ist ein Prozess, und für sie ist es mehr oder weniger immer gleich. Sie müssen alles zusammenbringen: die Datenmengen, die Kommunikation mit den Technikern – wie sie mit all dem umgehen zeigt, welches Potential sie haben.“

„Natürlich gibt es kulturelle Unterschiede und familiäre Beziehungen sind auch immer noch sehr wichtig. Es gibt viele Anzeichen für ihren Fortschritt: das angeborene Können, wie sie sich an ein Team anpassen, wie stark sie sind, ihr Charakter, welche externe Einflüsse es gibt. Wie werden sie auf Probleme reagieren?“

Sie haben heutzutage eine Menge Möglichkeiten. Es ist schön, dass diese Akademien sich um sie kümmern, weil sie gut trainiert sind. Aber andererseits haben sie nicht mehr genug Zeit und der Druck ist ziemlich hoch – wenn sie nicht sofort gute Leistungen bringen, fliegen sie raus.

„In meinen frühen Jahren war das völlig anders. Die Fahrer kamen mit 27, 28 oder noch älter in die Formula 1. Sie konnten es sich leisten, oder sie waren gut, oder hatten mächtige Freunde. Meine Aufgabe war es, diese Fahrer zu unterstützen, aber sie waren mehr oder weniger erwachsen. Sie hatten ihre Jugend gehabt, und ihren Spaß.“ ■

Vergiss diese Diskussion oder was da mit Prost oder Ron Dennis vorgefallen ist.' Senna reagierte dann ganz überrascht: Woher weißt Du, was ich denke?'

„Ich sagte ihm dann, dass das offensichtlich sei, weil ich ihn so gut kannte. Ich denke, er hat das oft verstanden, mehr oder weniger, und sich dann entspannt. Aber wenn er sich ins Auto setzte, war er immer sehr angespannt.“

### Haben Sie noch Kontakt mit seiner Familie?

„Ich habe sie letztes Jahr besucht. Es war sehr emotional. Ich hatte seinen Vater seit der Beerdigung nicht mehr gesehen, weil er sich total zurückgezogen hatte. Er ist jetzt 90. Drei oder vier Stunden lang mit ihm zu reden und zu weinen war ein unglaubliches und ganz besonderes Erlebnis.“

„Ayrton und ich hatten so eine starke Bindung. Die Familie sagte immer zu mir: In den letzten Jahren hast Du ihn noch besser gekannt als wir.' Nun ja, ich habe für ihn gekocht, ihn trainiert, einfach alles. Wir sind überall zusammen hingegangen. Seine Eltern haben mir gesagt, dass sie mehr über sein Leben in diesen letzten Jahren erfahren wollen. Er ging mit Anfang 20 von zu Hause weg und war dann viele Jahre mit der Formula 1 unterwegs. Nach der Saison kam er zurück, aber dann war er auch schon wieder auf dem Weg zur nächsten Saison.“

**DEEBRI**

INTO THE HEART OF THE  
F1 MACHINE

Before the beginning of every Formula 1 Grand Prix, the race grid can resemble something like a rugby scrum. But as **Matt Youson** explains, there is still precise work being done down there among all that chaos

Vor dem Start eines Formula 1 Grand Prix scheint in der Startaufstellung oft ein kunterbuntes Durcheinander zu herrschen. **Matt Youson** erklärt, warum inmitten dieses Chaos trotzdem mit höchster Präzision gearbeitet werden muss.

PHOTOGRAPHY: PETER FOX



# THE FIN THE FIN THE FIN COUNTD



**Imagine Usain Bolt walking into the stadium for one of his 100m Olympic finals, receiving the applause of the crowd, and then stoically shoving his way to his blocks through thousands of VIPs milling about on the track. Or maybe it's the Wimbledon final: Serena Williams walks onto Centre Court, bows to the Royal Box, and then does her knock-up while television crews doorstep her for a final pre-game interview. This is the reality of the Formula 1 grid 20 minutes before the start of every race. There's nowhere else like it.**

Man stelle sich vor, dass Usain Bolt unter dem Beifall der Zuschauer für ein olympisches 100-Meter-Finale das Stadion betritt und sich dann erst einmal durch tausende von VIPs seinen Weg zum Startblock bahnen muss. Oder vielleicht beim Wimbledon-Finale: Serena Williams betritt den Centre Court, verneigt sich vor der königlichen Loge und wärmt sich dann auf, während Fernsehteams sie um ein letztes Interview vor dem Match bedrängen. In der Startaufstellung der Formula 1 sind solche Szenen 20 Minuten vor Rennbeginn der ganz normale Wahnsinn. So etwas gibt es sonst kaum.

**The grid is a** breathless, chaotic preamble in which celebrities, dignitaries, media and the occasional marching band rub shoulders with those about to hurl themselves four abreast at 300km/h into a corner only three cars wide. It would seem absurd were it not so familiar. But for the people working in the midst of all this chaos, their actions have a huge bearing on what happens in that run to the first corner. The grid isn't simply a place to see and be seen: it's also a place to get a difficult and critical job done.

**Die Startaufstellung ist** eine atemlose, chaotische Präambel in der sich Stars und Sternchen, Würdenträger, Reporter und die eine oder andere Marschkapelle unter die Piloten mischen, die sich kurz darauf in Viererreihen mit 300 Stundenkilometern durch eine Kurve zwängen werden, die nur für drei Autos Platz bietet. Völlig absurd – wenn wir nicht so vertraut damit wären. Aber für diejenigen, die inmitten dieses Chaos arbeiten müssen, hat jeder Handgriff einen gewaltigen Einfluss auf die Geschehnisse in diesem Sturm auf die erste Kurve. In der Startaufstellung geht es nicht nur um sehen und gesehen werden – hier müssen auch schwierige, entscheidende Arbeiten erledigt werden.



# RACE ENGINEER: RECONNAISSANCE LAP

Precisely 40 minutes before the race start, the pit lane opens and drivers are able to leave the garage for a reconnaissance lap – or more than one if they so choose. Traditionally, the pit lane opened 30 minutes before the start, but this changed ahead of the Canadian Grand Prix to give drivers longer on the grid and thus, greater availability for media work – although the people they're desperate to seek out are their race engineers.

The recon lap isn't perfunctory: conditions shortly before the start can be different to those experienced in practice. As soon as drivers jump out of the cockpit, their impressions from the lap(s) are sought by race engineers scavenging for any knowledge to aid last-minute fine-tuning. Toro Rosso chief engineer Jonathan Eddolls, formerly race engineer to Valtteri Bottas at Williams, argues that there is always more the team can do.

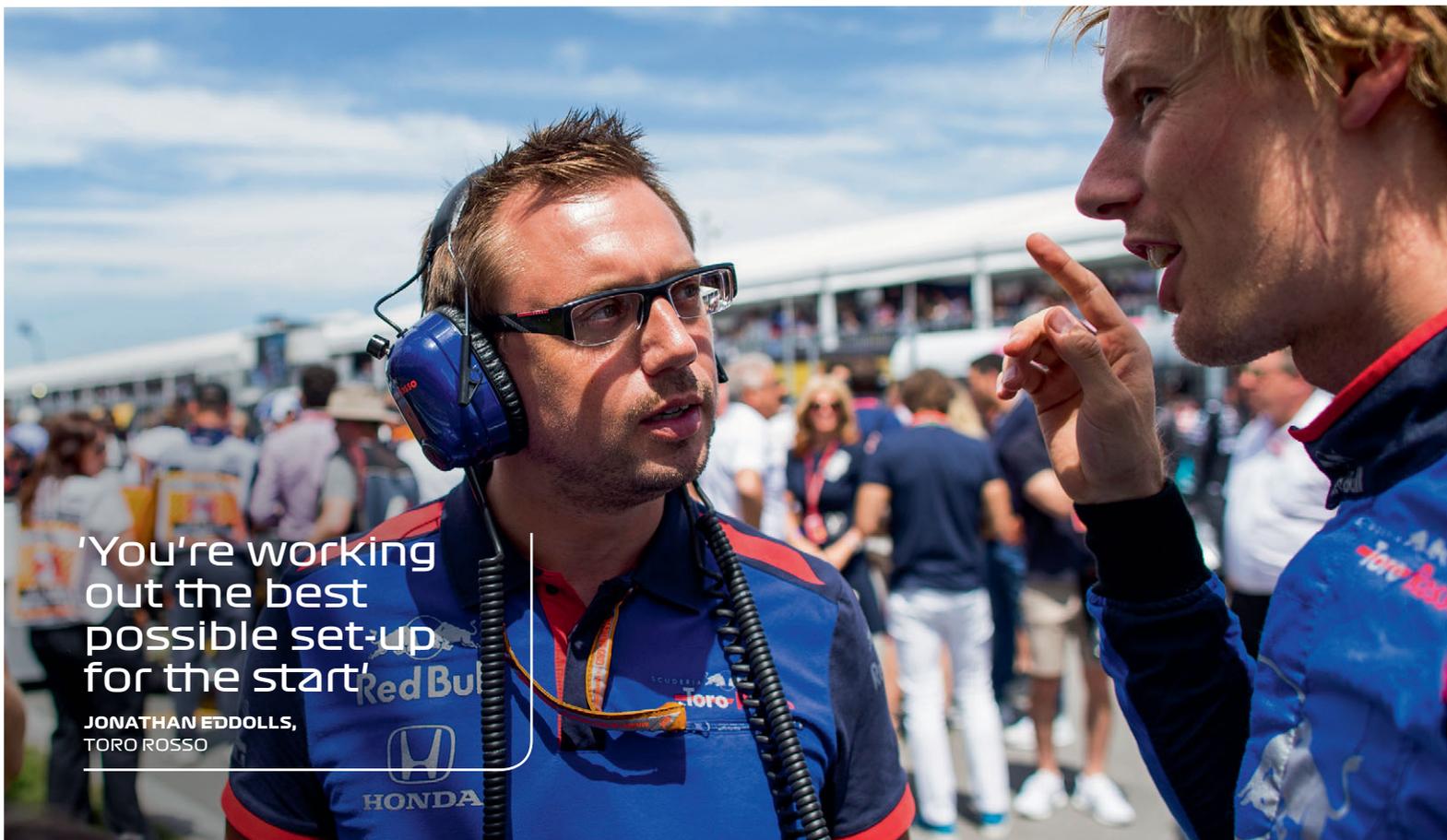
"Although it looks like you can only change the front wing angle, there are actually a number of things you can do, based on this discussion," he says. "There's all sorts of electronic changes a performance engineer might suggest: altering the differential or the engine braking maps, for example. The driver may have tried several maps on his way to the grid, and the team will study the data to determine which is best. That's what the engineers are doing at this point: getting feedback from the driver and studying the data to work out the best setup for the start."

## Renningenieur: Aufklärungsrunde

Die Boxengasse wird genau 40 Minuten vor Rennbeginn freigegeben und die Fahrer können ihre Boxen für eine Aufklärungsrunde verlassen – oder auch mehrere, wenn sie wollen. Früher wurde die Boxengasse 30 Minuten vor dem Start geöffnet, aber vor dem Großen Preis von Kanada wurde dies geändert, um den Piloten mehr Zeit in der Startaufstellung und damit mehr Zeit für die Medien zu geben – wobei sie eigentlich meist nur mit ihren Renningenieuren sprechen wollen.

Die Aufklärungsrunde ist keineswegs oberflächlich: Die Streckenbedingungen kurz vor dem Start können sich von der Situation im Training unterscheiden. Sobald die Piloten aus ihren Cockpits klettern, wollen die Renningenieure ihre Eindrücke aus dieser Runde hören, um in letzter Minute noch Feinabstimmungen vorzunehmen. Chefingenieur Jonathan Eddolls von Toro Rosso, ehemaliger Renningenieur von Valtteri Bottas bei Williams, erklärt, dass es immer noch etwas für die Teams zu tun gibt.

„Auch wenn es so aussieht, als könnten wir nur die Neigung des Frontflügels verstellen, so gibt es doch eine ganze Reihe von Anpassungen aufgrund dieser Gespräche“, sagt er. „Ein Leistungstechniker kann alle möglichen elektronischen Änderungen vorschlagen, zum Beispiel eine Änderung am Differential oder den Motorkennfeldern. Vielleicht hat der Fahrer auf seinem Weg in die Startaufstellung verschiedene Motor-Mappings ausprobiert und das Team studiert dann die Daten, um das beste auszuwählen. Und genau das machen die Ingenieure zu diesem Zeitpunkt: Sie holen sich Rückmeldungen von den Piloten und werten die Daten aus, um das beste Setup für den Start zu finden.“



'You're working out the best possible set-up for the start'

JONATHAN EDDOLLS,  
TORO ROSSO



# TEAM MANAGER: CHECKLIST

While the driver is sequestered with his engineers, the car is back in the hands of its crew, who move through a repeated cycle of getting the car into race-ready condition, maintaining that condition, and performing systems tests to ensure everything is in working order. They work off a checklist, much of which is perfunctory – until the one race where it isn't. At Force India, sporting director Andy Stevenson, sitting on the pit wall, is the man with that checklist.

"The main part of my job when the car is on the grid is to coordinate and supply information," he summarises. "I'll give the crew countdowns to the various critical moments, keep an eye on what other teams are doing and run through our checklist. I look at it like a pilot's checklist: you may be familiar with the operation but you have to go through it methodically every time, physically checking items off to ensure you don't miss anything."

The car is ready before it leaves the garage – but there is no limit to the number of jobs that can be done on the grid to get it into the ideal state for the launch. One of the big tasks is cooling the car.

## Teamchef: Checkliste

Während der Fahrer mit seinen Ingenieuren Kriegsrat hält, kümmern sich die Mechaniker um das Auto: Sie arbeiten in einem wiederkehrenden Kreislauf, um das Auto für das Rennen vorzubereiten, diesen Zustand aufrecht zu erhalten und Systemtests auszuführen, ob alles richtig funktioniert. Sie arbeiten eine Checkliste ab, wobei vieles nur oberflächlich ist – bis das dann bei einem Rennen plötzlich nicht mehr der Fall ist. Bei Force India sitzt Sportdirektor Andy Stevenson mit der Checkliste auf der Boxenmauer.

„Der wichtigste Teil meines Jobs ist das Koordinieren und Liefern von Informationen, wenn das Auto in der Startaufstellung steht“, fasst er zusammen. „Ich gebe den Mechanikern Countdowns für die verschiedenen kritischen Zeitpunkte, behalte die anderen Teams im Auge und gehe unsere Checkliste durch. Für mich ist es wie die Checkliste eines Flugzeugpiloten: Man kennt die Prozedur zwar genau, aber man muss sie trotzdem jedes Mal ganz methodisch durchgehen und die einzelnen Posten abhaken, damit nichts vergessen wird.“

Zwar ist das Auto fertig, bevor es die Box verlässt, aber in der Startaufstellung gibt es unzählige Arbeiten, mit denen der Bolide in den Idealzustand für den Start gebracht werden kann. Eine der wichtigsten Aufgaben ist die Kühlung des Autos.

# WE CIRCLE THE GLOBE SO THEY CAN CIRCLE THE TRACK.

We're proud to be a key part of the Formula 1 team. Leveraging our global network as a race track, we fly over 131,000 km to deliver one of the biggest, most entertaining sporting events to the world.

Trackside or at home, we bring Formula 1 closer to fans at 21 races across 5 continents.

That's the power of global trade. And DHL is making it happen.

[dhl.com/formula1](https://dhl.com/formula1)



  
Formula 1™

Official Logistics Partner





'I love it. It's a challenge, but it's one we're prepared for'

ANDY STEVENSON,  
FORCE INDIA

"The moment the car stops, the crew begin fitting fans," says Eddolls. "One of the key things is getting the car as cold as we can before the race starts, to give us the maximum opportunity to do burnouts on the formation lap without overheating the engine. This is why everyone goes to the grid as early as they can – to ensure the maximum amount of time to get engine temperature down."

While the crew try to cool the car, they'll also be eager to heat the front brakes. "At the start of a race you often want the front tyres as hot as you can get them," continues Eddolls. "You can put energy into the rear tyres by spinning the wheels, but the fronts are a little harder. You fit heaters to get the front brake calipers and drums as hot as possible, so when you fit the new tyres, the heat seeps into them."

"Sobald das Auto anhält, stellen die Mechaniker Ventilatoren auf", sagt Eddolls. „Es ist äußerst wichtig, das Auto vor Rennbeginn so kühl wie möglich zu halten. So können wir die Möglichkeit für Burnouts in der Einführungsrunde maximieren, ohne den Motor zu überhitzen. Deswegen fahren alle so früh wie möglich in die Startaufstellung – um möglichst lange Zeit für die Motorkühlung zu haben."

Während die Mechaniker das Auto kühlen, wollen sie aber auch die vorderen Bremsen auf Temperatur bringen. „Oft will man zu Rennbeginn die Vorderreifen so warm wie möglich haben“, fährt Eddolls fort. „Die Hinterräder kann man mit Durchdrehen aufwärmen, aber vorne ist das etwas schwieriger. Mit Heizelementen werden die vorderen Bremssättel und -trommeln so weit wie möglich aufgewärmt. Wenn man dann neue Reifen aufzieht, nehmen diese die Wärme direkt auf.“

# MECHANIC: PROCEDURE

Red Bull Racing front-end mechanic Ole Schack has been on the grid for longer than his team. There may be only inches between him and the mob but he's so accustomed to the environment that the ribbon barriers around the car may as well be concrete walls.

"From the outside it may look like the car is buried beneath hundreds of people, but it really isn't. With the Tensator barriers up, the crowd is nowhere near the car, which lets everyone enjoy a wonderful moment on the grid but also lets us get on with what we need to do. That time goes by really quickly and I really don't see who's on the grid unless I watch the race the next day. It doesn't really affect me – it's outside my bubble."

Ten minutes before the start, a hooter sounds and order appears from the chaos as the grid is cleared of "non-essential personnel". It's around this point that the driver gets into the car. Although this isn't always as straightforward as it sounds, as Eddolls explains.

"Fourteen minutes before the start, the driver goes to the front of the grid for the national anthem. We would like to have him in the car 10 minutes before the start. That shouldn't be a problem because the anthem is supposed to be a minute long, but sometimes it's two or perhaps it starts late. Suddenly everyone is looking at the clock. It can be pretty tight, particularly if the driver wants to nip back to the garage for a comfort break or simply stops for a chat with a journalist on his way back."

Once at the car, and after last-minute instructions from the race engineer, it's time to buckle in. It's Ole Schack's job to look after Max Verstappen's belts.

## Mechaniker: Vorgehensweise

Red Bull-Mechaniker Ole Schack arbeitet bereits länger im F1-Starterfeld als sein Team. Oft trennen ihn nur wenige Zentimeter von der Menschenmenge, aber er ist so an diese Umgebung gewöhnt, dass ihm die Absperrbänder um das Auto wie eine Betonmauer erscheinen.

„Von außen sieht es vielleicht so aus, als sei das Auto unter Hunderten von Leuten begraben, aber das ist nicht wirklich so. Mit den Absperrbändern kommt die Menge nicht in die Nähe der Autos, und so können alle diese aufregenden Minuten in der Startaufstellung genießen, während wir unseren Job machen können. Diese halbe Stunde geht wahnsinnig schnell vorbei und ich sehe gar nicht, wer sich da auf der Strecke tummelt – erst in der TV-Wiederholung des Rennens am nächsten Tag. Es beeinträchtigt mich nicht wirklich – ich bin ganz in meiner eigenen kleinen Welt.“

Zehn Minuten vor dem Start ertönt ein Hupsignal und es kommt Ordnung in das Chaos, wenn alle nicht absolut erforderlichen Personen die Startaufstellung verlassen müssen. Dann ist es Zeit für die Fahrer, in ihre Autos einzusteigen. Das ist allerdings nicht ganz so einfach, wie es klingt, erklärt Eddolls.

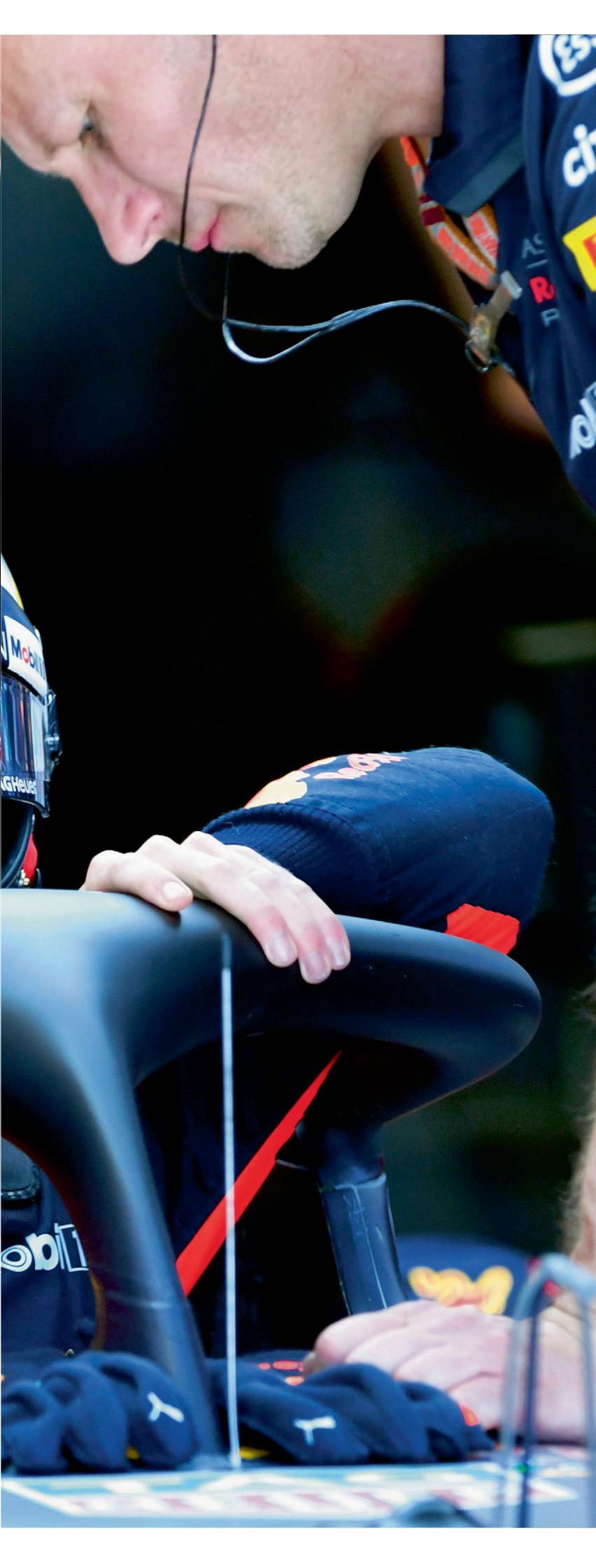
„Vierzehn Minuten vor dem Start gehen die Fahrer für die Nationalhymne nach vorne. Gut zehn Minuten vor dem Start wollen wir sie dann in den Autos haben. Eigentlich wäre das kein Problem, weil die Hymne nur ein Minute dauern soll, aber manchmal sind es dann zwei Minuten, oder es geht verspätet los. Plötzlich schauen dann alle auf die Uhr. Es kann eng werden, vor allem, wenn der Pilot schnell noch mal in die Box aufs stille Örtchen will oder auf dem Rückweg mit einem Journalisten plaudert.“

Wenn er dann im Auto sitzt und die allerletzten Anweisungen vom Renningenieur bekommen hat, geht es ans Anschnallen. Ole Schack kümmert sich um die Gurte von Max Verstappen.

'I don't really see who's on the grid - it's outside my bubble'

OLE SCHACK,  
RED BULL RACING





## 30 MINUTES TO LAUNCH: GRID PROCEDURE TIMELINE

**30  
MINS**

Green light on at the end of the pit lane – the track is open  
Grünes Licht am Ende der Boxengasse – die Strecke ist geöffnet

**22  
MINS**

Two-minute warning hooter sounds, signalling that the pit lane will be closing  
Zwei-Minuten-Signal ertönt – die Boxengasse schließt bald

**20  
MINS**

A red light at the end of the pit lane means the exit is closed. Anyone not on the grid is now required to start from the pit lane  
Rotes Licht am Ende der Boxengasse – die Ausfahrt ist geschlossen. Alle Autos, die jetzt nicht in der Startaufstellung stehen, müssen aus der Boxengasse starten

**14  
MINS**

Drivers assemble at the front of the grid for the national anthem. Generators powered-down  
Die Fahrer versammeln sich vor dem Starterfeld für die Nationalhymne. Die Generatoren werden abgeschaltet

**10  
MINS**

Non-essential personnel must leave the grid and drivers get into their cars  
Alle nicht absolut erforderlichen Personen müssen die Strecke verlassen und die Fahrer steigen in ihre Autos

**4  
MINS**

Car onto jacks and short stands removed from underneath  
Die Autos werden angehoben und die Unterstellböcke entfernt

**3  
MINS**

Cars must have their starting tyres fitted and fans, coolers and bungs removed  
Die Startreifen müssen auf den Autos montiert und alle Ventilatoren, Kühlgeräte und Stopfen entfernt sein

**2  
MINS**

Tyre warmers removed and draped over the tyres  
Die Reifendecken werden entfernt und über die Reifen gelegt

**1  
MINS**

Engines start  
Die Motoren werden angelassen

**15  
SECS**

All personnel and equipment off the grid  
Alle Mitarbeiter und Ausrüstung von der Strecke

**0  
SECS**

Green lights illuminated on the gantry and formation lap starts  
Das grüne Licht an der Brücke leuchtet und die Einführungsrunde beginnt



'I never talk to the driver unless they want to talk to me - this is their time'

OLE SCHACK,  
RED BULL RACING

"That's the main task on the grid for me," says Schack. "I'll put Max in whenever he's ready; normally between 10 and eight minutes from the start. It's a set piece: strap him in, get him comfortable, connect the drinks bottle and the radio, and fit the headrest. Everything is done exactly the same way at every race. We've seen races ruined by something as simple as an incorrectly fitted headrest, which is why we never rush."

You'll see Schack and Verstappen engaged in conversation most days, but there's no small talk on the grid. "I never talk to the driver unless they want to talk to me," says Schack, who has worked on that side of the Red Bull garage with David Coulthard, Sebastian Vettel and Daniil Kvyat. "This is their time, not mine, and they have to get into their zone. A caddy wouldn't chat to a golfer when he's lining up a championship-winning putt. It's the same thing."

Further hooters sound at five minutes, three minutes and one minute before the start. Wheels have been fitted, the cars go up onto jacks, and the short stands are whipped out from underneath. The fans, coolers and bungs are removed, and the cars are fired up with around 90 seconds to go. With 15 seconds left, all personnel and equipment must be off the grid.

If everything has gone smoothly, the cars then move off in formation. Occasionally, however, things don't go smoothly. Frantic activity around a car may indicate a mechanical problem. Rain might start falling, necessitating a tyre change. It can be one of the most intense periods of a Grand Prix – and before the race even begins.

"I love it, I really do, because it's a departure from the norm," says Stevenson. It's a challenge, but a challenge we're prepared for. With something like late rain, there's usually a little bit of excitement on the grid as the guys deal with an unusual situation and there's probably more questions on the radio for me to answer, but the answers have all been rehearsed.

"When it's a team with a problem, those are usually easy to spot," he adds. "All the teams in F1 are very well drilled, and if something is not right, you can spot a different pattern of movement. We also now have a useful piece of software that shows the complete grid and whether or not engines are running. It's the same system as race director Charlie Whiting uses – very useful for warning your driver of a stationary car ahead."

„Das ist meine Hauptaufgabe in der Startaufstellung“, sagt Schack. „Ich setze Max ins Auto, sobald er fertig ist, normalerweise acht bis zehn Minuten vor dem Start. Ich schnalle ihn an, Sorge dafür, dass er bequem sitzt, schließe Trinkflasche und Radio an und setze die Kopfstütze ein. Der Ablauf ist immer genau gleich, bei allen Rennen. Es sind schon Rennen an solchen Kleinigkeiten wie einer falsch angebrachten Kopfstütze gescheitert. Deswegen lassen wir uns nicht hetzen.“

Meistens sieht man Schack und Verstappen in ein Gespräch vertieft, aber Small Talk gibt es in der Startaufstellung nicht: „Ich spreche nur dann mit dem Fahrer, wenn er mit mir sprechen will“, sagt Schack, der auf dieser Seite der Red Bull-Box bereits mit David Coulthard, Sebastian Vettel und Daniil Kvyat gearbeitet hat. „Das ist seine Zeit, nicht meine, und er muss sich voll konzentrieren. Ein Caddy würde ja auch nicht mit einem Golfer plaudern, während dieser zu einem entscheidenden Putt ansetzt. Das ist genau das Gleiche.“

Fünf Minuten, drei Minuten und eine Minute vor dem Start ertönen weitere Hupsignale. Die Räder müssen montiert werden, die Boliden werden mit Wagenhebern angehoben und die Unterstellböcke herausgenommen. Ventilatoren, Kühlgeräte und Stopfen werden entfernt und 90 Sekunden vor dem Start werden die Autos angelassen. Wenn nur noch 15 Sekunden verbleiben, müssen alle Mechaniker samt Ausrüstung die Startaufstellung verlassen haben.

Wenn alles glatt läuft, können die Boliden dann in die Einführungsrunde gehen. Manchmal läuft aber eben nicht alles glatt. Wenn es plötzlich um ein Auto herum hektisch wird, kann das auf ein mechanisches Problem hindeuten. Wenn es zu regnen anfängt, müssen die Reifen gewechselt werden. Das sind oft die intensivsten Momente eines Grand Prix – und das, noch bevor das Rennen überhaupt begonnen hat!

„Ich liebe es, absolut, weil es einfach etwas komplett anderes ist“, sagt Stevenson. „Es ist eine Herausforderung, aber eine, auf die wir vorbereitet sind. Wenn es zum Beispiel kurzfristig anfängt zu regnen, herrscht meist ziemliche Aufregung in der Startaufstellung, während alle die ungewöhnliche Situation meistern. Oft kommen dann zusätzliche Fragen über Funk, aber die Antworten sind alle vorher einstudiert.“

„Wenn ein Team ein Problem hat, sieht man das meist ganz deutlich“, fügt Stevenson hinzu. „Alle Teams in der F1 sind perfekt gedrillt, und wenn etwas nicht stimmt, sind die Bewegungsmuster plötzlich anders. Wir haben jetzt auch eine tolle Software, die die gesamte Startaufstellung zeigt und ob die Motoren laufen oder nicht. Renndirektor Charlie Whiting nutzt das gleiche System – perfekt, um einen Fahrer vor einem vor ihm stehenden, abgewürgten Auto zu warnen.“

# DRIVER: FORMATION LAP

Assuming the grid gets away, the formation lap is the first moment of quiet on the radio for about an hour. Before that, the drivers were barraged with requests from race engineers. Now, engineers are banned from coaching the driver, and so drivers must retain the procedure in their head. While he deals with the car's needs, the driver must also prepare himself. Some want to raise their heartbeat and get a rush of adrenaline. Most, however, are seeking serenity. Sauber's Charles Leclerc is in the latter camp.

"You have to be calm, it's very important. You need to be very precise with your hands and your feet at the race start, and everything has to be coordinated. If you're too emotional, it's a mess. Once I'm on the grid, and the lights are going out, I'm trying to imagine the perfect start... although I haven't had one yet. You're just trying to release the clutch at the right point and have a good getaway."

Haas's Kevin Magnussen has a simpler approach. "When you park in your spot, it's simply a case of engaging the race start mode, looking at the gantry and trying to react as fast as you possibly can when the lights go out."

For the drivers, the run to the first corner is not as chaotic as it may appear. "You're not starting the race blind," Magnussen says. "There are the usual trends to follow. You will have reviewed old races in your preparation, and will have talked about it again with your engineer before getting in the car. You know whether it's better to go to the inside or the outside into Turn One, but you have to be open-minded too, because you're not the only one who's seen those videos. If all goes well, you'll be away cleanly and into the race." ■

## Fahrer: Formationsrunde

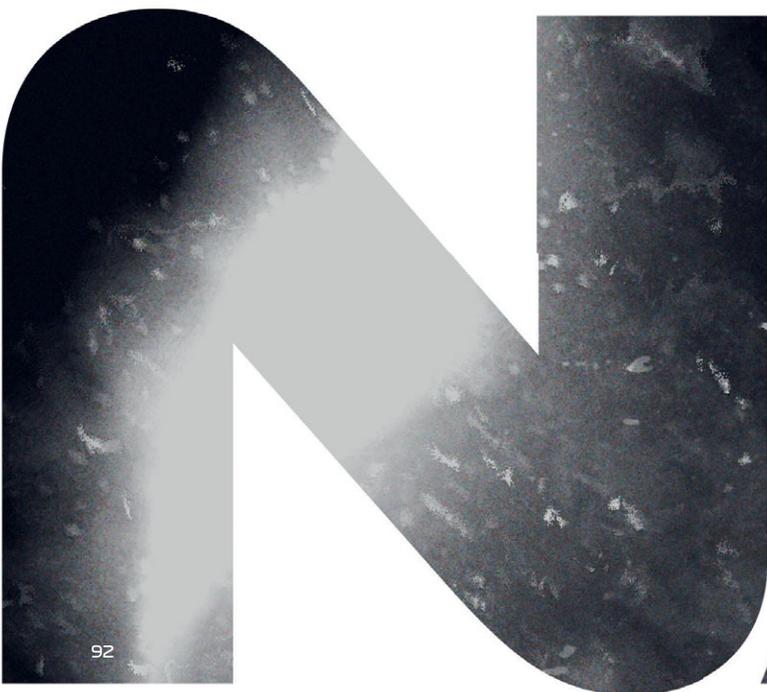
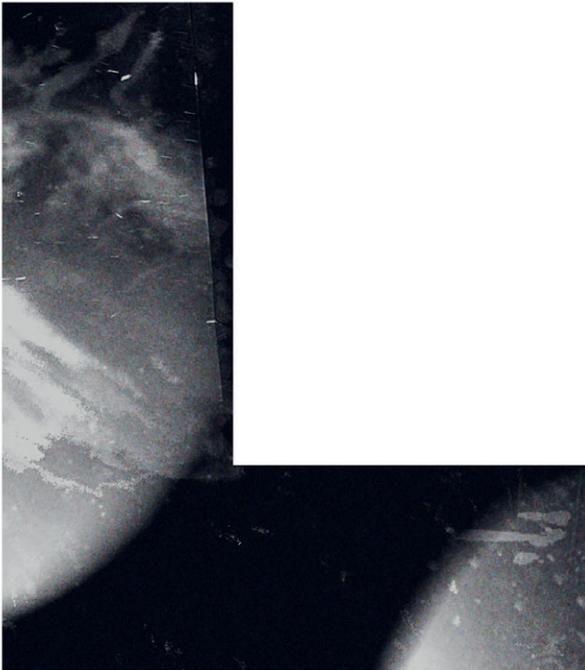
Wenn das Starterfeld ohne Probleme losgefahren ist, herrscht zum ersten Mal seit einer guten Stunde Funkstille. Zuvor wurden die Fahrer kontinuierlich von den Renningenieuren mit Fragen bombardiert. Jetzt dürfen die Ingenieure den Piloten keine Unterstützung mehr geben, und die Fahrer müssen den Ablauf im Kopf haben. Die Fahrer müssen sich um ihr Auto kümmern und sich auch selbst vorbereiten. Manche wollen ihren Puls in die Höhe treiben und Adrenalin freisetzen. Die meisten aber streben nach Gelassenheit. Charles Leclerc auf Sauber gehört zu den Letzteren.

„Man muss Ruhe bewahren, das ist sehr wichtig. Man muss beim Start sehr präzise sein mit den Händen und Füßen, weil alles genau koordiniert sein muss. Wenn man zu emotional ist, geht es schief. Sobald ich in der Startaufstellung stehe und die Ampel ausgeht, versuche ich, mir den perfekten Start vorzustellen...auch wenn ich bisher noch keinen hatte! Man versucht einfach, die Kupplung im richtigen Moment loszulassen und gut wegzukommen.“

Kevin Magnussen auf Haas hat einen einfacheren Ansatz: „Wenn man auf seiner Position steht, muss man einfach den Rennmodus aktivieren, auf die Ampelbrücke schauen und so schnell wie möglich reagieren, wenn die Ampel ausgeht.“

Für die Fahrer ist die Einfahrt in die erste Kurve nicht so chaotisch, wie es oft aussieht. „Man geht ja nicht blind ins Rennen“, sagt Magnussen. „Man folgt den üblichen Trends. Man hat sich zur Vorbereitung frühere Rennen angeschaut und vor dem Einsteigen ins Auto mit dem Renningenieur alles durchgesprochen. Man weiß, ob man besser außen oder innen in die erste Kurve fährt, aber man muss auch flexibel bleiben, denn die anderen haben sich diese Videos ja auch angeschaut! Wenn alles glatt geht, kommt man gut weg und ist gut im Rennen.“ ■





# WORLD THROUGH OUR EYES

POWERING UP WITH  
THE CHAMPIONS OF  
THE FUTURE



# WIN

Japan's **Nirei Fukuzumi** has been tasked with winning since before he reached double figures and now with support from both Honda and Red Bull, the demands are even more intense. But the F2 driver is learning to deal with the pressure and deliver...



# OR

Der Japaner **Nirei Fukuzumi** stand bereits in seiner Kindheit unter Siegedruck, und mit der aktuellen Unterstützung von sowohl Honda als auch Red Bull sind die Erwartungen jetzt noch um einiges höher. Aber der F2-Pilot lernt, mit dem Druck umzugehen und Ergebnisse zu liefern...

# BUST

# Racing For a living

**It's the childhood dream** of a thousands junior go-karters everywhere, every one of them certain that a grand prix career lies at the end of the rainbow. Certain that victory at their local kart circuit will transport them to rarefied climes where thousands of hopefuls have been whittled down through junior competition to hundreds, to dozens and eventually to the 20 best, lining up on the grand prix grids of the world.

If that seems like mission impossible, then multiply the difficulty factor if that hopeful karter happens to grow up beyond motorsport's European heartland and has to deal with the additional challenge of moving halfway across the world in order to get close to the teams that could give them their big chance.

BWT Arden driver Nirei Fukuzumi made that move after strong karting performances in his home prefecture of Tokushima before he'd even reached the age of 10, attracting sponsors who eventually allowed him to attend the Suzuka Racing School in 2013.

"You have to go to the Suzuka Racing School to be a Honda driver, so I went there to study," Fukuzumi says. "From eight drivers you have to be in the top two to be a Honda driver. I couldn't get P1 but I was P2 so I got the chance to drive in Formula 4.

"I became champion in F4 in 2014 and then moved into Japanese Formula 3 with a Honda team in 2015. That was a tough year but I was able to win twice and secure some pole positions. I finished P4 in the championship but I was getting better in the later races, so Honda gave me the chance to come to Europe."

And it was this move to a different continent at the age of 19 that produced an additional hurdle that so many European drivers do not have to face, as Fukuzumi had to learn to adapt to a different culture.

"I was first given the chance to test GP3 in Abu Dhabi at the end of 2015 and Honda decided that I should race in Europe with ART the next year. At that time my English was zero, so I was very worried about moving. Also, the ART team is in France so I had to live near the team. Even now I struggle to speak English, so I only learned the bad words in French!

"That year was very tough for me. I got a podium straight away in my first race in GP3 and I got more confidence but after that my results didn't go so well.

"I was struggling with so many things – learning English, communicating with the team, how to live alone in France by myself as I had no family with me – but the team was very kind to me and eventually I started to feel more comfortable with them."



As he became more settled in Europe, Fukuzumi was able to show more of the talent that had won him those Japanese F4 championships and secured Honda support.

"I got another chance to drive in GP3 with them last year and managed to win on two occasions. Life is always tough, every year is tough, but last year was quite good for me and I showed a good level of improvement from the first season.

"I finished third in the championship, and while the team was very good I had some issues with the car during race weekends so lost a lot of points. It was a bit of a shame because I could have been better placed in the championship but that's over already and now I'm just focusing on my job for this year."

And Fukuzumi's job this year is a unique one, as he is dovetailing his Formula 2 commitments with a full Super Formula season in Japan. Tyres and circuits are big differences between racing in the two series, but the 21-year-old highlights the race weekend schedule as the major challenge facing him.

"The most difficult thing for me is the practice sessions. We have only 45 minutes in F2, but in Super Formula we have two one-hour practice sessions before qualifying and that means we can learn a lot more than with the F2 car.

"When I drive the Super Formula car from F2 it's much easier. The Super Formula car is very fast, there's a lot of downforce and it's much quicker in the corners than the F2 car.

"Then when I come back to drive in F2 I find that a much tougher proposition. You need to adjust the car in just 45 minutes,

**Rennen fahren als Beruf.** Es ist der Kindheitstraum von Tausenden von Junior-Kartfahrern auf der ganzen Welt: alle sind sich sicher, dass am Ende des Regenbogens eine Grand-Prix-Karriere auf sie wartet, und dass sie sich mit Siegen auf der heimischen Kartbahn in die höheren Sphären katapultieren können, wenn die Masse durch Juniorserien auf Hunderte, dann Dutzende und schließlich die 20 Besten in der Königsklasse zurechtgestutzt wurde.

Das alleine scheint schon ein Ding der Unmöglichkeit. Kartnachwuchs, der außerhalb des Motorsport-Kerngebiets in Europa aufwächst, muss zudem noch die halbe Welt umqueren, um an die Teams zu kommen, die ihnen vielleicht die große Chance bieten könnten.

BWT Arden-Fahrer Nirei Fukuzumi schaffte diesen Sprung nach beeindruckenden Kartrennen in seiner Heimatregion Tokushima bereits vor seinem zehnten Lebensjahr. Er sicherte sich Sponsoren, die ihm schließlich 2013 den Besuch der Suzuka Racing School ermöglichten.

„Um Honda-Fahrer zu werden, muss man die Suzuka Racing School besuchen“, erklärt Fukuzumi. „Wenn man von acht Fahrern zu den zwei besten gehört, kann man für Honda fahren. Auf Rang 1 habe ich es nicht geschafft, aber auf Rang 2, und konnte so in der Formula 4 fahren.“

„2014 wurde ich in der F4 Meister und trat dann 2015 mit einem Honda-Team in der japanischen Formula 3 an. Das war ein schwieriges Jahr, aber ich konnte zwei Siege einfahren und einige Pole Positions holen. Ich wurde Vierter in der Meisterschaft, aber in den letzten Rennen wurde ich besser, und Honda ermöglichte mir den Wechsel nach Europa.“

Und genau dieser Umzug auf einen anderen Kontinent im Alter von 19 Jahren war eine zusätzliche Hürde, um die viele europäische Fahrer sich nicht zu sorgen brauchen – Fukuzumi musste sich an einen völlig anderen Kulturkreis gewöhnen.

„Mein erster GP3-Test war Ende 2015 in Abu Dhabi und Honda beschloss, dass ich im folgenden Jahr mit ART in Europa

Rennen fahren sollte. Zu diesem Zeitpunkt konnte ich absolut kein Englisch und machte mir große Sorgen über den Umzug. Außerdem ist das ART-Team ja französisch, und ich musste in der Nähe des Teams wohnen. Auch jetzt fällt mir Englisch noch schwer, und auf Französisch habe ich nur die Schimpfwörter gelernt!

„Das war ein echt schwieriges Jahr für mich. In meinem ersten Rennen in der GP3-Serie fuhr ich direkt aufs Podium, was gut für mein Selbstvertrauen war, aber danach lief es nicht mehr so gut. „Ich hatte mit so vielen Dingen zu kämpfen – Englisch lernen, mit dem Team kommunizieren, in Frankreich alleine ohne meine Familie zu leben. Aber das Team war äußerst nett und letztendlich habe ich mich dort gut eingewöhnt.“

Nachdem er sich in Frankreich eingelebt hatte, konnte Fukuzumi endlich mehr von dem Talent zeigen, mit dem er sich die japanischen F4-Meisterschaften und die Unterstützung von Honda gesichert hatte.

„Im vergangenen Jahr erhielt ich eine weitere Chance, mit dem Team in der GP3 anzutreten, und gewann zwei Rennen. Das Leben ist schwer, jedes Jahr ist schwer, aber das letzte Jahr war ziemlich gut für mich, und ich habe mich im Vergleich zur ersten Saison gut verbessert.“

„Ich kam auf den dritten Platz in der Meisterschaft, und auch wenn das Team sehr gut war, so hatte ich doch mit dem Auto an den Rennwochenenden einige Probleme, die mich Punkte gekostet haben. Das war schon schade, weil ich in der Meisterschaft weiter vorne hätte sein können. Aber das ist jetzt vorbei und ich konzentriere mich auf die aktuelle Saison.“

Und in diesem Jahr hat Fukuzumi eine ganz einzigartige Aufgabe: Er kombiniert seine Teilnahme in der Formula 2 mit einer kompletten Saison in der Super Formula in Japan. Die beiden Serien unterscheiden sich in puncto Rennen und Strecken erheblich, aber der 21-Jährige sieht den Zeitplan der Rennwochenenden als die größte Herausforderung.

„Für mich sind die Trainings der schwierigste Teil. In der F2 haben wir nur 45 Minuten, wohingegen es in der Super Formula vor dem Qualifying zwei einstündige Trainings gibt, wodurch wir viel mehr lernen können als mit dem F2-Auto.“

Wenn ich von der F2 zur Super Formula wechsele, ist das viel einfacher. Die Autos in der Super Formula sind sehr schnell, mit jeder Menge Abtrieb, und sie sind in den Kurven viel schneller als die F2-Boliden.

„Wenn ich dann wieder zur F2 zurückkomme, fällt mir das viel schwerer. Man muss sich in nur 45 Minuten an das Auto gewöhnen. Bremsstil und Bremsdruck sind komplett anders als in der Super Formula, und die Pirelli-Reifen nutzen sich viel schneller ab als die von Yokohama.“

**„Manchmal ist der Druck so enorm, dass es mir den Atem nimmt“**



**'Sometimes  
there's so  
much pressure  
it feels like I  
can't breathe'**



the braking shape and braking pressure is completely different to Super Formula, and the Pirelli tyres have a lot more degradation than the Yokohama tyres.

"In free practice, we put on new tyres straight away and use them for the whole session, which means we have the grip at the beginning and after that it's just going to drop away and get worse with every lap. So that can be confusing because it's hard to be sure if my driving is getting better when the tyre is getting worse."

Facing the challenges of trying to prove himself in Europe leads Fukuzumi to cite Kamui Kobayashi as one of his heroes, as the last Japanese driver to reach F1. While Kobayashi was a Toyota driver, Fukuzumi's Honda backing has been added to by Red Bull support,

"People say it looks like I don't feel pressure but on the inside, there's a lot," he says. "Even when I went to the Suzuka Racing School, if you were not able to finish in the top two you can't carry on at the school any longer. At that time a lot of sponsors had paid for me to go – even when I was karting some sponsors paid for me – so I've been feeling the pressure since I was 16 years old.

"Sometimes there's so much it feels like I can't breathe. From the start of this year I have had Honda and Red Bull backing and that has put even more pressure on me. But I'm getting used to it and I'm starting to feel more comfortable."

While the results are yet to follow in F2, his unique schedule and support level puts Fukuzumi close to F1, where Honda supplies Red Bull junior team Toro Rosso. To make that step, the Japanese youngster believes he needs to show he's still progressing.

"Results are very important but I think top priority is seeing how much I can improve from now to the end of the year. I need to improve my qualifying performances in F2, but I feel confident about that. Right now I'm a bit confused with so many things in my head, but I'll be OK, I'll get there!" ■

„Im freien Training ziehen wir sofort neue Reifen auf und fahren die komplette Zeit darauf – wir haben also am Anfang Grip und danach baut das dann Runde für Runde ab. Das kann ganz schön verwirrend sein, weil ich mir nie richtig sicher bin, ob sich meine Leistung verbessert, wenn die Reifen schlechter werden.“

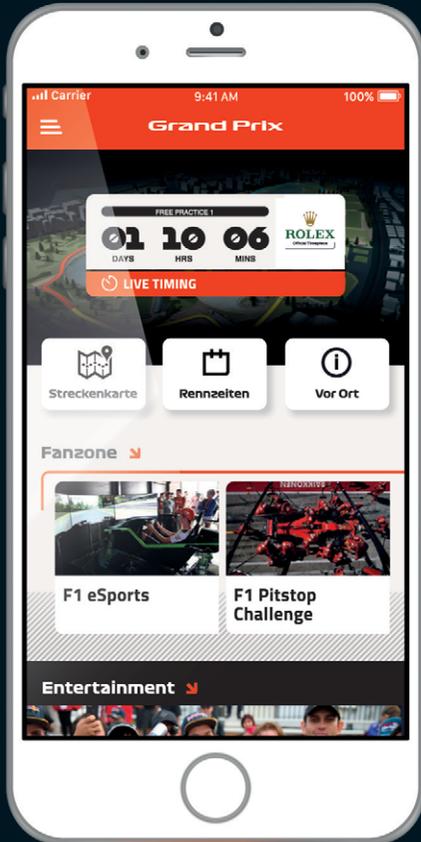
Die Herausforderungen, mit denen Fukuzumi in Europa konfrontiert wird, erinnern ihn an einen seiner Helden: Kamui Kobayashi, der letzte Japaner, der vor ihm in der F1 fuhr. Während Kobayashi für Toyota fuhr, wird Fukuzumi außer von Honda nun auch von Red Bull unterstützt.

„Viele sagen, dass man mir den Druck nicht anmerkt, aber innendrin sieht das ganz anders aus“, sagt er. „Das war schon in der Suzuka Racing School so: Wenn man nicht unter den ersten zwei liegt, muss man die Schule verlassen. Damals hatten viele Sponsoren dafür bezahlt, dass ich dort fahren konnte. Selbst in meiner Kartzeit hatten einige Sponsoren für mich gezahlt – ich stehe also bereits unter Druck, seit ich 16 war.“

„Manchmal ist der Druck so enorm, dass es mir den Atem nimmt. Seit diesem Jahr werde ich von Red Bull unterstützt, und das macht es noch kritischer für mich – Honda und Red Bull. Aber jetzt habe ich mich daran gewöhnt, diese Unterstützung zu haben, und fühle mich etwas wohler damit.“

Während die Ergebnisse in der F2 noch ausstehen, haben sein einzigartiger Zeitplan und seine Sponsoren ihn näher an die F1 gebracht, wo Honda das Red Bull-Juniorteam Toro Rosso beliefert. Der junge Japaner glaubt, dass er weiter Fortschritte zeigen muss, um diesen nächsten Schritt zu schaffen.

„Ergebnisse sind sehr wichtig, aber ich denke, es ist noch wichtiger, wie weit ich mich zwischen jetzt und Jahresende verbessern kann. Ich muss meine Leistungen im F2-Qualifying verbessern, aber ich bin zuversichtlich, dass ich das schaffe. Es ist derzeit alles ganz schön verwirrend für mich, aber ich schaffe das, ich kriege das hin!“ ■



STRECKENKARTE



RENNZEITEN



VOR ORT

# IHR KOSTENLOSER LEITFADEN FÜR HEUTE

Sie sind hier. Sie sind mittendrin in der Action.

Mit der kostenlosen F1 Grand Prix App verpassen Sie keinen Augenblick. Finden Sie sich mit der interaktiven Karte an der Strecke zurecht. Mit dem Zeitplan haben Sie alle Rennen im Blick und verpassen nichts in Fanzone und Entertainment.

Laden Sie jetzt die kostenlose F1 Grand Prix App herunter



# STARKE SIEG

**Faster, more furious, more muscular – F2's new car will test the stars of tomorrow and power the champions of the future to glory**

**Twelve months ago, F1** was full of excitement for a new car that would provide a greater challenge for the drivers. More downforce and more grip would lead to faster, more spectacular cars. Now it's Formula 2's turn to follow suit.

The feeder series, which opened its 2018 campaign in Bahrain and which resumes this weekend at the Red Bull Ring in Spielberg, has been the perfect breeding ground for future champions thanks to its status as a support event at many F1 Grands Prix and its similar use of Pirelli tyres. In 2018, it moves closer to F1 thanks to a number of changes to the chassis and a new engine.

Starting with the brand-new engine, Formula 2 has followed F1's lead in dropping V8 for V6 turbo power, with the junior championship introducing a 3.4-litre Mecachrome engine that is capable of producing 620bhp at 8750rpm. Like Formula 1, the 2018 car will also incorporate the Halo cockpit protection device as part of its move to comply with the full F1 2017 safety standards.

The bodywork is significantly different to its predecessor as well. The longer car features a lower and wider rear wing and a multi-element swept back front wing in much the same style as the aerodynamic changes introduced in F1 a year ago. There is also the inclusion of a small 'shark fin' on the engine cover and revised sidepod design.

That all adds up to a car with incredible performance for a feeder series. In 2018, F2 cars will be able to reach 335km/h

**Schneller, atemberaubender, muskulöser – das neue F2-Auto wird die Stars von morgen auf die Probe stellen und die Weltmeister der Zukunft zum Erfolg antreiben**

Vor zwölf Monaten war die Formula 1 voller Aufregung um ein neues Auto, das die Fahrer mehr herausfordern würde. Mehr Abtrieb und Grip sollten zu schnelleren, spektakuläreren Autos führen. Jetzt ist die Formula 2 an der Reihe.

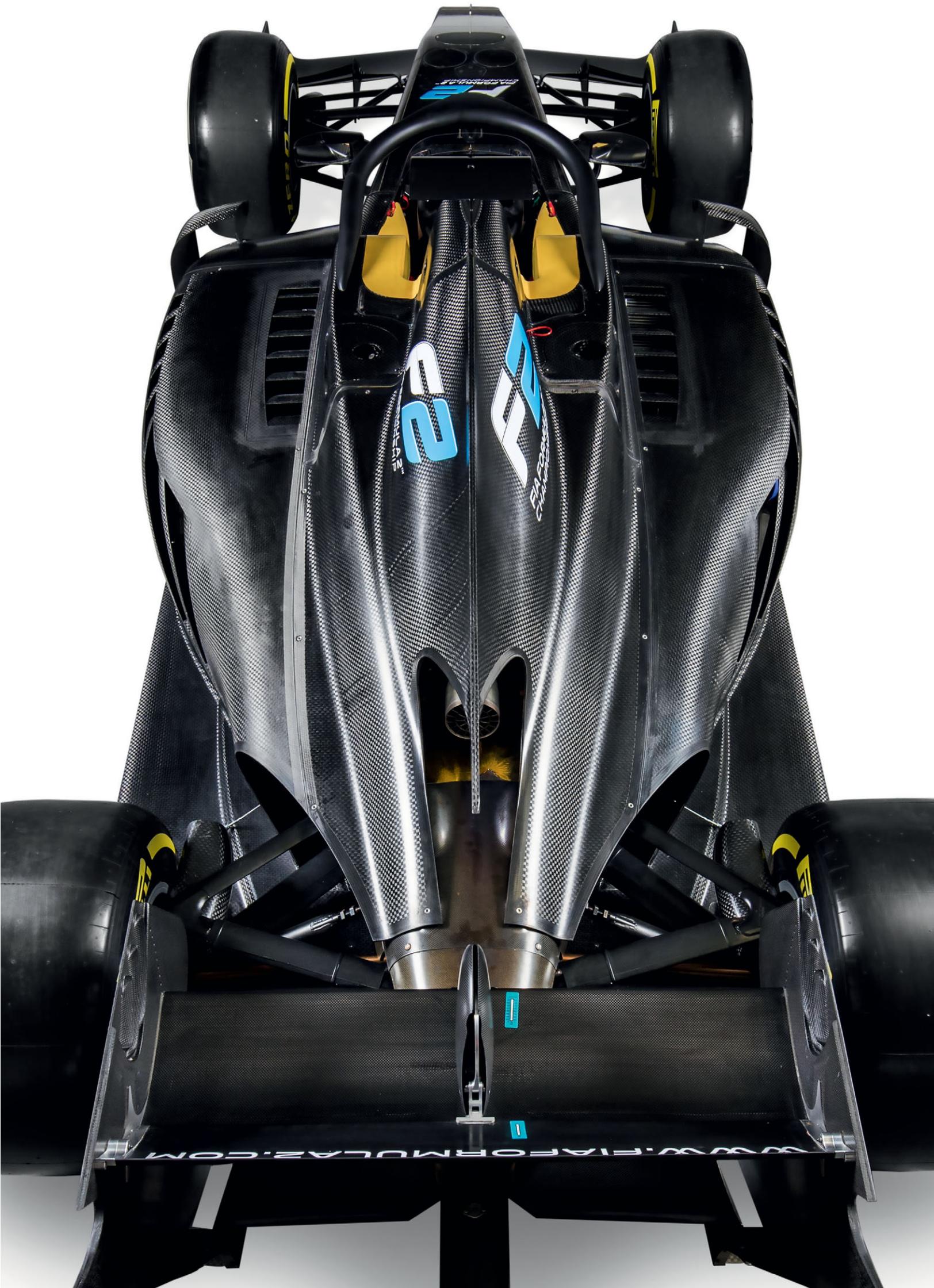
Dank der Präsenz im Rahmenprogramm der meisten Grand Prix und einem ähnlichem Einsatz von Pirelli-Reifen ist die Vorstufenserie die perfekte Talentschmiede für zukünftige Weltmeister. 2018 rückt die Serie mit einer Reihe von Veränderungen am Chassis und einem komplett neuen Motor noch näher an die F1.

Mit dem neuen Motor folgt die Formula 2 der F1 und ersetzt den V8 durch einen V6-Turbo, wobei die Juniormeisterschaft einen 3,4-Liter Mecachrome-Motor mit 620 PS Leistung bei 8.750 1/min einführt.

Wie in der Formula 1 wird das Auto auch mit dem Halo-Cockpitschutz ausgestattet sein, um die vollständigen Sicherheitsnormen der F1 2017 zu erfüllen.

Die Karosserie unterscheidet sich ebenfalls stark von ihrem Vorgänger. Das längere Auto hat einen breiteren und niedrigeren Heckflügel und einen mehrteiligen, nach hinten gebogenen Frontflügel – ähnlich den aerodynamischen Veränderungen, die vor einem Jahr in der F1 eingeführt wurden. Außerdem wurde eine kleine „Haifischflosse“ auf der Motorhaube integriert sowie ein überarbeiteter Seitenkasten.

Gemeinsam ergeben diese Element ein Auto mit einer fantastischen Leistung für eine Vorstufenserie. 2018 werden



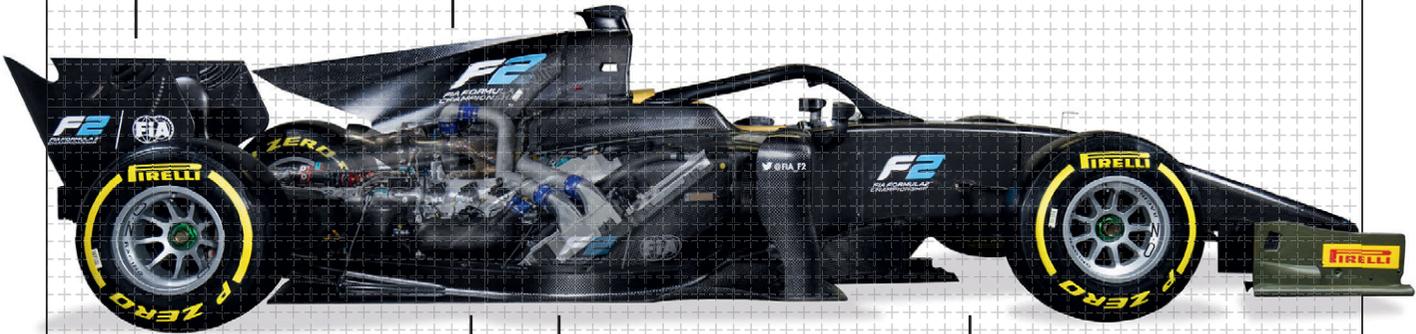
# F2 2018: THE SPEC

## DRS

- Same DRS functionality used in Formula 1
- Hydraulic activation

## PERFORMANCE

- Acceleration: 0 - 100km/h, 2.90sec
- Acceleration: 0 - 200km/h, 6.60sec
- Maximum speed: 335km/h (Monza zero configuration + DRS)
- Max. braking deceleration -3.5G
- Max. lateral acceleration +/-3.9G



## ENGINE

- V6 - 3.4-litre single turbocharged Mecachrome engine
- Rated to 620bhp @ 8750rpm
- Fly-by-wire accelerator system
- Maximum torque 570Nm @ 6000rpm

## GEARBOX

- Six-speed longitudinal Hewland sequential gearbox
- Electro-hydraulic command via paddle-shift from steering wheel

## DIMENSIONS

- Overall length: 5224mm
- Overall width: 1900mm
- Overall height: 1097mm (including FOM roll-hoop camera)
- Wheelbase: 3135mm
- Overall weight: 750kg (driver on-board)

## FORMULA 2 CALENDAR 2018

<b>Bahrain</b> , Sakhir, Bahrain International Circuit	<b>6 - 8 Apr</b>
<b>Azerbaijan</b> , Baku, Baku City Circuit	<b>27 - 29 Apr</b>
<b>Spain</b> , Barcelona, Circuit de Barcelona-Catalunya	<b>11 - 13 May</b>
<b>Monaco</b> , Monte Carlo, Circuit de Monaco	<b>24 - 26 May</b>
<b>France</b> , Le Castellet, Circuit Paul Ricard	<b>22 - 24 Jun</b>
<b>Austria</b> , Spielberg, Red Bull Ring	<b>29 Jun - 1 Jul</b>
<b>Britain</b> , Silverstone, Silverstone Circuit	<b>6 - 8 Jul</b>
<b>Hungary</b> , Budapest, Hungaroring	<b>27 - 29 Jul</b>
<b>Belgium</b> , Spa-Francorchamps, Circuit de Spa-Francorchamps	<b>24 - 26 Aug</b>
<b>Italy</b> , Monza, Autodromo Nazionale Monza	<b>31 Aug - 2 Sep</b>
<b>Russia</b> , Sochi, Sochi Autodrom	<b>28 - 30 Sep</b>
<b>Abu Dhabi</b> , Yas Marina, Yas Marina Circuit	<b>23 - 25 Nov</b>



'It all adds up to a car with incredible performance for a feeder series'

„All dies ergibt ein Auto mit einer fantastischen Leistung für eine Vorstufenserie“

# 2018 STANDINGS



## DRIVERS' WORLD CHAMPIONSHIP

Pos	Driver	Pts	CHN		TUR		ESP		RUS		FRA		GBR		HUN		BEL		ITA		RUS		CHN	
			R1	R2																				
01	Lando Norris	104	31	8	8	8	15	10	8	10	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	George Russell	91	10	0	0	17	25	10	0	0	29	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	Nyck de Vries	75	8	8	0	12	18	0	0	0	12	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Alexander Albon	73	12	0	29	0	14	12	4	0	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05	Artem Markelov	71	15	15	0	0	6	0	27	8	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Sérgio Sette Câmara	68	18	10	12	0	6	0	-	-	18	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Antonio Fuoco	59	0	0	17	0	1	2	4	15	12	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	Jack Aitken	49	2	0	18	0	8	15	6	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Luca Ghiotto	47	0	4	0	0	12	6	0	0	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Louis Delétraz	44	0	0	0	0	0	0	12	12	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Nicholas Latifi	33	0	0	10	10	0	1	2	3	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Sean Gelael	29	6	0	1	0	0	4	18	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Roberto Merhi	23	0	0	4	2	0	0	15	2	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Arjun Maini	23	0	0	0	6	0	0	10	6	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Maximilian Günther	20	4	12	0	0	0	0	0	4	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Ralph Boschung	10	1	2	6	1	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Tadasuke Makino	8	0	0	2	0	2	0	0	0	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Santino Ferrucci	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Nirei Fukuzumi	4	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	Roy Nissany	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CONSTRUCTORS' CHAMPIONSHIP

Pos	Driver	Pts	CHN		TUR		ESP		RUS		FRA		GBR		HUN		BEL		ITA		RUS		CHN	
			R1	R2																				
01	Carlin	144	49	18	20	8	21	10	8	10	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	ART Grand Prix	111	12	0	18	17	33	25	6	0	29	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	DAMS	97	12	0	39	10	14	13	6	3	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	PERTAMINA PREMA Theodore Racing	75	14	8	1	12	18	4	18	0	12	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05	Charouz Racing System	75	0	0	17	0	1	2	16	27	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	RUSSIAN TIME	63	15	15	2	0	8	0	27	8	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Campos Vexatec Racing	33	0	4	0	0	12	6	0	0	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	MP Motorsport	26	1	2	10	3	0	0	15	2	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Trident	22	0	0	0	10	0	0	10	6	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	BWT Arden	22	4	13	0	0	0	0	1	4	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

at Monza, while braking at up to -3.5G and pulling cornering loads just shy of 4G.

The car will be spectacular to drive, and, in order to produce close racing, Pirelli tyres will once again be used – matching the 2016 F1 dimensions – while the same DRS functionality seen in F1 will be included to aid overtaking.

“For F2, we needed a car that will not only educate but will also allow the drivers who are most ready for F1 to shine brightest,” says Charlie Whiting, FIA Director of F1 and Director, Single-Seater Department.

“The car has been developed to include improved aesthetics as well as bringing the safety level up to the highest standards for single-seaters – and to ultimately bring it closer to a modern F1 car on both these points.” ■

F2-Boliden in Monza 335 km/h erreichen, mit bis zu -3,5 g bremsen und Kurvenkräfte von knapp unter 4 g produzieren.

Die Autos werden fantastisch sein, und für spannende Rennen werden wieder Pirelli-Reifen verwendet – mit den gleichen Dimensionen wie in der F1 2016. Außerdem wird die gleiche DRS-Funktionalität zum Überholen eingesetzt wie in der F1.

„Für die F2 brauchten wir ein Auto, von dem die Fahrer nicht nur lernen können, sondern mit dem sich die besten Fahrer auch für die F1 empfehlen können“, erklärt Charlie Whiting, Renndirektor der FIA und Direktor der Einsitzerabteilung.

„Das Auto wurde entwickelt, um die Ästhetik zu verbessern und die Sicherheit auf die neuesten Standards für Monocoques zu bringen, und letztendlich um es in diesen beiden Punkten näher an ein F1-Auto zu bringen.“ ■

# NEW KID ON THE BLOCK



American drivers have always received warm welcomes after crossing the Atlantic to try and rise up the European racing ladder to Formula 1. One youngster currently on that path is **Ryan Tveter**, who is targeting success in the GP3 Series this year. Get to know Ryan here in our latest Q&A.

Amerikanische Fahrer wurden schon immer herzlich empfangen, wenn sie den Atlantik überqueren, um in Europa den Aufstieg in die Formula 1 zu versuchen. **Ryan Tveter** ist derzeit einer der Nachwuchsfahrer auf diesem Weg und strebt in diesem Jahr nach Erfolgen in der GP3. Erfahren Sie mit unseren Fragen & Antworten mehr über Ryan.

**What is your earliest memory of racing as a kid?**

Probably playing with my remote-control cars growing up, setting up tracks around the furniture and racing them around the living room.

**When did you know you wanted to be a racing driver?**

Ever since I could talk. I was always fascinated by anything that moved, especially cars, and I wanted to drive them of course! I don't come from a racing family so the way I got introduced to racing has been quite unorthodox.

**Who was your racing hero growing up?**

Michael Schumacher.

**How long have you been racing?**

I didn't start until I was 17. My first full season was in 2013 following a few development races to get my license in 2011 and 2012 while I was still at high school, so really just over five years.

**What was your first race?**

My first race was in Formula Ford 1600 F1 support races in Canada in 2011. With just a few days of testing under my belt, and no practice session, we went straight to qualifying. In the race I managed to go from 21st to finish 10th out of 44 drivers. That felt amazing!

**What is your biggest achievement in racing so far?**

Finishing eighth in the championship in my rookie season last year in GP3, as the top American in the European F1 ladder series. In terms of a single moment, definitely taking that first GP3 podium in Budapest last year and standing on same podium as the F1 drivers.

**Which current F1 driver do you look up to?**

I had the privilege to meet Lewis Hamilton in Abu Dhabi last year. He is one of the nicest, most genuine and positive people I've met and he gave me some great advice. I also look up to Sebastian Vettel. They are both incredible drivers, role models and athletes.

**Do you have a favourite racing car?**

The 2006-2008 era F1 cars are what really solidified my dream of becoming an F1 driver one day, so I'd say either the Ferrari F2008 or McLaren MP4-23. I'd love to be able to drive one of those cars.

**What one race would you most like to win?**

My ultimate dream would be to win in F1 at the Canadian Grand Prix, since that's where my career began. It's such a special place to me.

**What's the biggest challenge you've had in racing?**

Closing the seat-time and experience gap. I've only been racing a very short time compared to my competitors, most of whom were racing go-karts when they were very young. I've also always raced in ultra competitive series, which has meant that I've had to challenge myself in many different ways and work extra hard.

**How would you describe your driving style?**

Precise, smooth, consistent is what I strive for. Of course it hasn't always been that way. In racing, sometimes the only way to find the limit is to go past it. The difference now of course is having the experience to recover the car too – as much as possible.

**Away from motorsport, how do you like to relax?**

I cycle a lot and catch up with friends. I've got into photography and film and am working to start a YouTube channel/vlog around racing so I enjoy doing that as a creative outlet. I love playing sports; squash and ice hockey are my favourites. Friends and my family are a big part of my life so I spend as much time with them as possible.

**Is there a sports team that you support? If so, why?**

Ice hockey was always my sport growing up and my favourite team was the Colorado Avalanche. But since I'm from New York, I should probably say the New York Islanders.

**What was the last book that you read?**

The Core by Aki Hintsu.

**Who is your favourite recording artist?**

Kanye West is my favourite artist. I like a lot of different music and I played jazz trombone for a long time. Now I mostly listen to hip hop.

**Was ist deine früheste Erinnerung an den Rennsport?**

Wahrscheinlich als ich in meiner Kindheit mit ferngesteuerten Autos gespielt habe und um die Möbel im Wohnzimmer herum Rennstrecken gebaut habe.

**Wann wusstest du, dass du Rennfahrer werden willst?**

Seit ich sprechen konnte. Mich hat schon immer alles fasziniert, was sich bewegt, vor allem Autos, und natürlich wollte ich die fahren! Ich komme nicht aus einer Rennfahrerfamilie. Mein Einstieg in den Rennsport war also ziemlich unkonventionell.

**Wer war als Kind dein Rennfahreridol?**

Michael Schumacher.

**Wie lange fährst du schon Rennen?**

Ich habe erst mit 17 angefangen. Meine erste vollständige Saison hatte ich 2013, nachdem ich 2011 und 2012 ein paar Entwicklungsrennen gefahren war, um meine Lizenz zu bekommen. Damals war ich noch in der Schule. Also erst seit gut fünf Jahren.

**Wo war dein erstes Rennen?**

Mein erstes Rennen war in der Formula Ford 1600 im Rahmenprogramm der F1 in Kanada 2011. Ich hatte nur ein paar Tage getestet und an keinem Training für dieses Rennen teilgenommen, und ging dann direkt ins Qualifying. Im Rennen schaffte ich es vom 21. Startplatz auf Rang 10, von 44 Fahrern. Das war ein tolles Gefühl!

**Was war deine bisher beste Leistung im Rennsport?**

Der achte Platz in der GP3-Meisterschaft in meiner Rookie-Saison im vergangenen Jahr, als bester Amerikaner in der europäischen F1-Nachwuchsserie. Als einzelnen Moment betrachtet war es definitiv das erste GP3-Podium in Budapest letztes Jahr, und auf dem selben Podium wie die F1-Piloten zu stehen.

**Welche aktuellen F1-Fahrer bewunderst du?**

Ich hatte das Glück, beim letzten Rennen der vergangenen Saison in Abu Dhabi Lewis Hamilton zu treffen. Er ist ein so netter, ehrlicher und positiver Mensch, und er hat mir einige tolle Ratschläge gegeben. Außerdem bewundere ich Sebastian Vettel. Beide sind unglaublich gute Fahrer, Vorbilder und Sportler.

**Hast du ein Lieblingsrennauto?**

Die F1-Autos aus der Ära von 2006 bis 2008 haben mich wirklich davon überzeugt, dass ich eines Tages ein F1-Pilot sein will. Also entweder der Ferrari F2008 oder der McLaren MP4-23. Ich würde gerne einmal einen dieser Wagen fahren.

**Welches Rennen würdest du am liebsten gewinnen?**

Mein absoluter Traum wäre, in der F1 beim Kanada Grand Prix zu gewinnen, weil meine Karriere dort begann. Es ist ein ganz besonderer Ort für mich.

**Was war deine größte Herausforderung im Rennsport?**

Die fehlende Rennerfahrung wettzumachen. Im Vergleich zu meinen Mitstreitern fahre ich erst seit sehr kurzer Zeit Rennen. Die meisten sind schon als Kinder Kart gefahren. Außerdem bin ich immer in Serien mit extrem hoher Leistungsdichte gefahren, wodurch ich mich selbst stark auf verschiedene Weisen fordern und besonders hart arbeiten musste.

**Wie würdest du deinen Fahrstil beschreiben?**

Präzise, geschmeidig, beständig – das ist mein Ziel. Natürlich ist das nicht immer so gelaufen. Im Rennsport findet man das Limit manchmal erst, wenn man es überschritten hat. Der Unterschied ist jetzt natürlich, dass ich genug Erfahrung habe, um das Auto wieder in den Griff zu bekommen – soweit das möglich ist.

**Wie entspannst du dich außerhalb des Motorsports?**

Ich fahre viel Fahrrad und treffe mich mit Freunden. Ich interessiere mich für Fotografie und Filme, und arbeite an einem YouTube-Kanal (vlog) über den Rennsport. Das ist eine gute kreative Ablenkung. Ich mag viele Sportarten: Squash und Eishockey spiele ich am häufigsten. Meine Freunde und Familie spielen eine wichtige Rolle in meinem Leben, und ich verbringe so viel Zeit wie möglich mit ihnen.

**What's your favourite film?**

That's so hard because there isn't just one. The Grand Budapest Hotel by Wes Anderson or the latest Blade Runner movie. I really appreciate the art and cinematography of those two films. The Senna documentary is another favourite.

**Is there a series you're watching on Netflix?**

I've been watching House of Cards and Designated Survivor. The Expanse is also really good. I don't have a lot of time for TV but during breaks I've binge-watched one or two things.

**Where is your perfect holiday destination?**

Somewhere with a perfect beach and great scuba diving. I have always been really passionate about marine conservation and am an avid diver. I've been to the Great Barrier Reef and that was incredible, but I'd love to go to Bora Bora or the Maldives.

**Do you have any superstitions?**

I always get in the car from the left side and get out on the right.

**If you weren't a racing driver, what would your job be?**

Probably something to do with filmmaking or a marine biologist.

**How would you describe yourself away from motorsport?**

Hard-working, fun-loving, appreciative.

**What's the best advice you've been given?**

Always be able to answer these three questions: Who are you? What is your purpose? And, are you in control?

**What is your most-used emoji?**

The laughing emoji! ■

**Hast du ein Lieblingssportteam? Wenn ja, welches?**

In meiner Jugend war Eishockey mein Sport, und mein Lieblingsteam war Colorado Avalanche. Aber da ich ja aus New York komme, sollte ich wohl die New York Islanders nennen.

**Welcher ist dein Lieblingsmusiker? Was hörst du aktuell?**

Kanye West ist mein Lieblingsmusiker. Ich mag viele verschiedene Arten von Musik und habe lange Jazz-Posaune gespielt. Jetzt höre ich meistens Hip Hop.

**Welcher ist dein Lieblingsfilm?**

Das ist schwierig, da gibt es mehrere. Grand Budapest Hotel von Wes Anderson oder der neueste „Blade Runner“ Film. Den künstlerischen Aspekt und die Kameraführung in diesen Filmen finde ich sehr gut. Der Dokumentarfilm Senna ist auch einer meiner Favoriten.

**Schaust du Serien auf Netflix?**

Ich habe mir House of Cards und Designated Survivor angesehen. The Expanse ist auch sehr gut. Ich habe nicht viel Zeit zum Fernsehen, aber in den Pausen zwischen den Rennen habe ich mir auch schon mal die eine oder andere komplette Serie reingezogen.

**Welches Buch hast du zuletzt gelesen?**

The Core von Aki Hintsu.

**Was ist den Traumurlaubsziel?**

Irgendwo mit einem perfekten Strand und gutem Tauchen. Ich habe mich schon immer leidenschaftlich für den Schutz der Meere interessiert und bin begeisterter Taucher. Ich war schon am Great Barrier Reef und das war fantastisch. Ich würde aber gerne auch mal nach Bora Bora oder auf die Malediven reisen.

**Bist du abergläubisch?**

Ich steige immer von links ins Auto ein und rechts wieder aus.

Was wärst du, wenn du kein Rennfahrer wärst?

Wahrscheinlich wäre ich in der Filmindustrie, oder Meeresbiologe, und würde nebenher als Fahrlehrer arbeiten.

**Wie würdest du dich außerhalb des Motorsports in drei Worten beschreiben?**

Fleißig, lebenslustig, dankbar.

**Was ist der beste Rat, den du bekommen hast?**

Man muss immer diese drei Fragen beantworten können: Wer bin ich? Was ist mein Ziel? Und, habe ich alles im Griff?

**Welches Emoji verwendest du am häufigsten?**

Das lachende Emoji! ■

## Meet the stars of tomorrow thanks to F1's new race series

As the 2018 Formula 1 season approaches the halfway stage, plans are in place to strengthen the offering in 2019 with the addition of a new FIA Formula 3 Championship. The new contest will focus on the best young talent, one step down from Formula 2.

Formula 1 will promote the new series, which will feature a state-of-the-art car from a single supplier, constructed around the latest FIA-mandated safety technologies.

Drivers will be pitted against each other on the F1 undercard, testing their skill, courage and determination on the best racing circuits in the world, under the gaze of enormous Grand Prix crowds.

Ross Brawn, Formula 1 Managing Director Motorsport, believes the new F3 series will deliver a tremendous spectacle, while also simplifying the route to the top for drivers coming out of national and regional competitions.

“While race fans can enjoy the spectacle of drivers battling it out

at the pinnacle of motorsport, which is the FIA Formula 1 World Championship, one of our objectives is to also provide them with the opportunity of discovering new talent and watching them progress along a clearly defined and high-level pathway.”

Stefano Domenicali, President of the FIA Single-Seater Commission, added: “The new FIA Formula 3 Championship achieves an important goal of putting the top three FIA single-seater competitions on the same platform. This has great advantages for fans as they will be able to see a broader spectrum of future stars on their way to the pinnacle of our sport.”

Featuring a maximum number of 30 entries, the new Formula 3 Championship will take the slot of the retiring GP3 series and will feature at nine or 10 rounds of the 2019 Formula 1 World Championship. The race to the pinnacle of motorsport is set to gain another thrilling competition.

## Die Formula 1 ebnet den Weg für einen aufregenden neuen Wettkampf, um den Fans die nächste Generation der Rennfahrer-Superstars vorzustellen.

Während die Formula 1-Saison 2018 in Gang kommt, gibt es bereits Pläne, das Angebot 2019 mit der spektakulären, komplett neuen FIA Formula 3-Meisterschaft zu bereichern. Die neue Serie wird sich auf die besten Nachwuchsfahrer konzentrieren, eine Stufe unterhalb der Formula 2.

Mit Unterstützung durch die Formula 1 wird die neue Meisterschaft mit einem neuen, hochmodernen Auto von einem einzigen Hersteller ausgetragen werden, das den neuesten Sicherheitsbestimmungen der FIA entspricht.

Die Fahrer treten in der Vorstufe zur F1 gegeneinander an und messen sich in punkto Können, Mut und Siegeswillen auf den besten Rennstrecken der Welt, beobachtet von riesigen Grand-Prix-Fangemeinden.

Ross Brawn, Geschäftsführer Motorsport bei Formula 1, ist davon überzeugt, dass die neue F3-Serie ein großartiges Spektakel sein wird und gleichzeitig Piloten aus nationalen und regionalen Meisterschaften den Weg an die Spitze vereinfachen wird.

„Rennfans genießen das Spektakel, wenn die Fahrer in der Königsklasse des Motorsports um den Sieg kämpfen – in der FIA Formula 1 Weltmeisterschaft. Wir wollen ihnen aber auch die Möglichkeit bieten, neue Talente zu entdecken und deren Aufstieg auf einem klar definierten, hochwertigen Weg zu verfolgen.“

Stefano Domenicali, Vorsitzender der FIA Einsitzerkommission, fügt hinzu: „Die neue FIA Formula 3 Meisterschaft erreicht das wichtige Ziel, die drei besten FIA Einsitzer-Meisterschaften auf der selben Plattform auszutragen. Für die Fans ist das toll, weil sie ein breiteres Spektrum an zukünftigen Stars auf ihrem Weg in die Königsklasse des Sports beobachten können.“

Mit einer maximalen Teilnehmerzahl von 30 Fahrern ersetzt die neue Formula 3 Meisterschaft die scheidende GP3-Serie und wird 2019 bei neun oder zehn der Formula 1-Weltmeisterschaftsrennen vertreten sein. Das Rennen in die Königsklasse des Motorsports wird somit um einen weiteren spannenden Wettkampf bereichert.



Kraftstoffverbrauch kombiniert (NEFZ) 9,4-9,6l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 219-224 g/km

50 YEARS AMG

# Handcrafted by Racers.

Der Mercedes-AMG GT S.

**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE



# Fahren Sie alle Rennen mit jedem Fahrer



Mit F1® TV Pro sind Sie näher an  
der Action als je zuvor



Live-Übertragung aller Trainings, Qualifyings  
und Rennen



Alle 20 Onboard-Kameras live



Zugriff auf „ungeschnittenen“ Teamfunk

Abonnieren Sie jetzt auf [F1.com/TVPro](https://www.f1.com/TVPro)

 **TV Pro**

**PORSCHÉ**

**MOBIL 1  
SUPERCUP**

# SUPER STARS

Porsche's flagship one-make series, the Mobil 1 Supercup is a high-power, high stakes race towards a career at the top levels of GT racing

Die Porsche-Markenserie, der Mobil 1 Supercup, ist ein hochkarätiger, risikoreicher Wettbewerb auf dem Weg zu einer Karriere auf einer der obersten Ebenen des Motorsports

**2018 marks the 26th season for the Porsche Mobil 1 Supercup. Porsche's most international one-make cup was contested for the first time at Imola in 1993. With a capacity grid and races held on racetracks steeped in tradition, the series has offered gripping racing as support to Formula 1 ever since.**

The 2018 race calendar consists of 10 races over nine weekends. The season opens at Spain's Circuit de Barcelona-Catalunya. Two rounds – Monte Carlo, Monaco, and Budapest, Hungary – have been a permanent fixture on the Porsche Mobil 1 Supercup calendar since the series began. The one-make cup also returns to Hockenheim, Germany, after a year's break. Other venues on the calendar this season are the Red Bull Ring in Spielberg, Austria, as well as the storied racetracks in Silverstone, Great Britain, Spa-Francorchamps in Belgium and Monza, Italy. A double-header in Mexico City concludes the season.

The Porsche Mobil 1 Supercup field is traditionally made up of pilots from all over the world. "We're pleased with our grid packed with newcomers and seasoned race drivers. It's the mix that makes the Supercup so appealing and guarantees some truly exciting motorsport," says Oliver Schwab, the Porsche Mobil 1 Supercup manager.

After celebrating his first championship title last year in the Porsche Mobil 1 Supercup, Michael Ammermüller returns to tackle the season as the defending champion. Twenty-eight pilots have signed on for the whole season, with additional guest starters bolstering the grid at individual races.

**2018 ist die 26. Saison des Porsche Mobil 1 Supercup. Der internationalste Markenpokal von Porsche wurde zum ersten Mal 1993 in Imola ausgetragen. Mit einem großen Starterfeld und Rennen auf traditionsreichen Strecken hat die Serie seitdem stets spannende Rennen im Rahmenprogramm der Formula 1 geboten.**

Der Rennkalender für 2018 besteht aus zehn Rennen an neun Wochenenden. Die Saison beginnt am spanischen Circuit de Catalunya, in der Nähe von Barcelona. Zwei Strecken – Monte Carlo/Monaco und Budapest/Ungarn – sind bereits seit Beginn der Serie ein fester Bestandteil des Porsche Mobil 1 Supercup Kalenders. Nach einer einjährigen Pause kehrt der Markenpokal nun auch nach Hockenheim zurück. Weitere Strecken in dieser Saison sind der Red Bull Ring in Spielberg/Österreich sowie die legendären Rennstrecken in Silverstone/Großbritannien, Spa-Francorchamps/Belgien und Monza/Italien. Die Saison endet mit einem Doppelrennen in Mexico City.

Das Starterfeld des Porsche Mobil 1 Supercup besteht traditionell aus Fahrern aus der ganzen Welt. „Wir freuen uns über unser Starterfeld, das aus Neulingen und erfahrenen Rennfahrern besteht. Genau diese Mischung macht den Supercup so attraktiv und sorgt für wahrlich aufregenden Motorsport“, erklärt Oliver Schwab, Manager des Porsche Mobil 1 Supercup. Nachdem Michael Ammermüller im vergangenen Jahr seinen ersten Titel im Porsche Mobil 1 Supercup gewann, kehrt er in dieser Saison als amtierender Meister zurück. 28 Fahrer haben sich für die gesamte Saison eingeschrieben und bekommen bei einzelnen Rennen noch durch zusätzliche Gastfahrer Konkurrenz.

## SUCCESSFUL JUNIOR SUPPORT PROGRAMME

Joining the line-up on the grid in 2018 are the two Porsche Juniors, Thomas Preining from Austria and Frenchman Julien Andlauer. Preining contested four rounds of the Porsche Mobil 1 Supercup as a guest driver in 2017 and impressed with three top-10 results. Andlauer is the reigning champion of the Porsche Carrera Cup France and beat eight other international candidates at the junior selection shootout last year. In addition to receiving funding from Porsche to the value of €225,000 towards their Supercup campaign as support to Formula 1, the talented youngsters are coached on and off the racetrack in preparation for a successful career in professional motor racing.

Talented youngsters and ambitious teams pit themselves against seasoned specialists in the Porsche Mobil 1 Supercup, making the race series an excellent springboard for young hopefuls: Earl Bamber is a classic example: In his 2014 debut season, the New Zealander promptly clinched overall victory, was signed as a Porsche works driver and has won the 24 Hours of Le Mans – twice. A total of nine current Porsche works drivers have climbed the ladder via the Supercup to become professional racing drivers.

## THE CLASSIFICATIONS

There are five different classifications in the Porsche Mobil 1 Supercup: the drivers' class, Pro-Am drivers' class, team and rookie classifications as well as a Nations League. Introduced in 2017, the Nations League underlines the international element of the Porsche Mobil 1 Supercup. But unlike last year, all drivers can earn points for a nation to showcase the respective Porsche market in the racing series. The points' allocation and the prize money distribution are defined in the regulations. This season, drivers and teams fight for prize money totalling nearly €800,000.

## ERFOLGREICHES JUNIORENPROGRAMM

Die beiden Porsche-Junioren Thomas Preining aus Österreich und Julien Andlauer aus Frankreich sind in diesem Jahr neu im Feld. Preining fuhr 2017 als Gastfahrer vier Rennen im Porsche Mobil 1 Supercup und konnte mit drei Plätzen in den Top Ten beeindrucken. Andlauer ist der amtierende Meister im Porsche Carrera Cup Frankreich und setzte sich im vergangenen Jahr bei der Juniorenauswahl gegen acht andere internationale Kandidaten durch. Neben finanzieller Unterstützung von Porsche in Höhe von € 225.000 für den Supercup-Einsatz im Rahmenprogramm der Formula 1 werden die Jungtalente mit Coaching auf und abseits der Strecke auf eine erfolgreiche Karriere im professionellen Motorsport vorbereitet.

Im Porsche Mobil 1 Supercup treten talentierte Jungfahrer und ehrgeizige Teams gegen erfahrene Spezialisten an, was die Serie zu einem hervorragenden Sprungbrett für Nachwuchstalente macht: Earl Bamber ist ein klassisches Beispiel hierfür. In seiner Debütsaison 2014 holte der Neuseeländer direkt den Gesamtsieg, wurde als Porsche-Werksfahrer unter Vertrag genommen und gewann die 24 Stunden von Le Mans – zwei Mal. Insgesamt neun der derzeitigen Porsche-Werksfahrer sind über den Supercup zu professionellen Rennfahrern geworden.

## DIE RENNEN 2018

Im Porsche Mobil 1 Supercup gibt es fünf verschiedene Wertungen: die Fahrerwertung, die Pro-Am-Wertung, die Team- und Rookie-Wertungen sowie einen Nationsliga. Die Nationsliga wurde 2017 eingeführt und unterstreicht die Internationalität der Porsche Mobil 1 Supercup. Aber anders als im letzten Jahr können nun alle Fahrer Punkte für eine Nation sammeln, um den jeweiligen Porsche-Markt in der Rennserie widerzuspiegeln. Die Verteilung der Punkte und des Preisgeldes sind im Reglement festgelegt. In dieser Saison kämpfen die Fahrer und Teams um ein Preisgeld in der Höhe von insgesamt fast € 800.000.

## PORSCHE 911 GT3 CUP

In addition to the close competition, the Porsche Mobil 1 Supercup also represents a level playing field: all race cars are technically identical, as are the Michelin tyres and the fuel. The Porsche 911 GT3 Cup (the second generation of the 991) has been fielded in the Porsche Mobil 1 Supercup since 2017. The rear of the new 911 GT3 Cup houses a four-litre, six-cylinder flat engine, guaranteeing powerful propulsion. Thanks to thoroughbred motorsport technology, the compact engine with direct fuel injection delivers a peak performance of 357 kW (485 hp), making it the most powerful vehicle in the history of the Porsche one-make cup.

Neben dem spannenden Wettkampf steht der Porsche Mobil 1 Supercup auch für Chancengleichheit. Alle Rennwagen sind technisch identisch, ebenso die Michelin-Reifen und der Treibstoff. Der Porsche 911 GT3 Cup (die zweite Generation des 991) wird seit 2017 im Porsche Mobil 1 Supercup eingesetzt. Im hinteren Teil des Wagens befindet sich ein 4-Liter, 6-Zylinder Boxermotor, der für gewaltigen Antrieb sorgt. Dank der reinrassigen Motorsporttechnologie liefert der kompakte Motor mit Direkteinspritzung eine Spitzenleistung von 357 kW (485 PS), womit das Auto das leistungsstärkste Fahrzeug in der Geschichte des Porsche-Markenpokals ist.

## PORSCHE

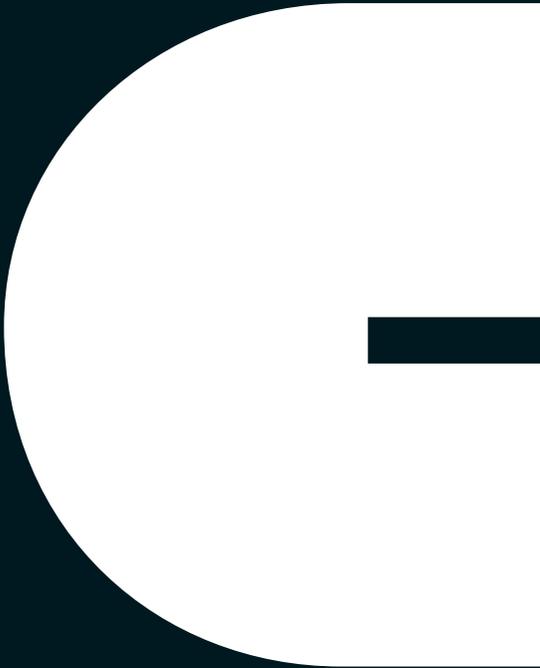
MOBIL 1  
SUPERCUP

## 2018 CALENDAR

<b>11-13 May</b>	Circuit de Barcelona-Catalunya, Spain
<b>24-27 May</b>	Circuit de Monaco, Monaco
<b>29 Jun - 01 Jul</b>	Red Bull Ring, Austria
<b>06-08 Jul</b>	Silverstone Circuit, Great Britain
<b>20-22 Jul</b>	Hockenheimring, Germany
<b>27-29 Jul</b>	Hungaroring, Hungary
<b>24-26 Aug</b>	Circuit de Spa-Francorchamps, Belgium
<b>31 Aug - 02 Sept</b>	Autodromo Nazionale Monza, Italy
<b>26-28 Oct</b>	Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico

## PROVISIONAL ENTRY LIST - ROUND 1, SPAIN

01 Michael Ammermüller	GER	BWT Lechner Racing	18 Philipp Sager	AUT	MRS CUP-Racing
02 Thomas Preining	AUT	BWT Lechner Racing	19 Julien Andlauer	FRA	martinet by ALMERAS
03 Dylan Pereira	LUX	Momo Megatron Lechner Racing	20 Florian Latorre	FRA	martinet by ALMERAS
04 Josh Webster	GBR	Momo Megatron Lechner Racing	21 Nicolas Misslin	FRA	Pierre martinet by ALMERAS
05 Jaap van Lagen	NED	FACH AUTO TECH	22 Stephane Denoual	FRA	Pierre martinet by ALMERAS
06 Nick Yelloly	GBR	FACH AUTO TECH	23 Larry ten Voorde	NED	Team Project 1
07 Christof Langer	GER	FACH AUTO TECH	24 Egidio Perfetti	NED	Team Project 1
08 Al Faisal Al Zubair	OMN	Lechner Racing Middle East	25 Gustav Malja	SWE	Team Project 1
09 Roar Lindland	NOR	Lechner Racing Middle East	26 Tom Sharp	GBR	IDL Racing
10 Mattia Drudi	ITA	Dinamic Motorsport	27 Mark Radcliffe	GBR	IDL Racing
11 Alessio Rovera	ITA	Dinamic Motorsport	28 Marius Nakken	NOR	MRS GT-Racing
12 Alberto Cerqui	ITA	Dinamic Motorsport	29 Khalid Al Wahabi	OMN	Lechner Racing Middle East
14 Mikkel O Pedersen	DNK	MRS GT-Racing	30 Philipp Hamprecht	GER	Momo Megatron Lechner Racing
15 Zaid Ashkanani	KWT	MRS CUP-Racing	36 Luca Rettenbacher	AUT	MSG Huber Racing
16 Richard Helstand	USA	MRS CUP-Racing	36 Igor Walliko	POL	MSG Huber Racing
17 Yuey Tan	SGP	MRS CUP-Racing	911 Matthias Walkner	AUT	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG



PLANNING FOR  
THE ULTIMATE F1  
EXPERIENCE

ERFOLGSBILANZ

# CIRCUIT STATS

## RED BULL RING

The **Austrian Grand Prix** returned to the F1 calendar in 2014 at the Spielberg circuit that began life as the daunting, almost 6km-long Österreichring in 1970. The original circuit was deemed too dangerous in 1987 but returned in shortened, 4.3km form as the A1 Ring in 1997 for a six-year spell before dropping off the calendar again. Its return, as the Red Bull Ring, has brought F1 back to one of racing's most spectacular locations and to a circuit where the power demands are high and the speeds awesome.

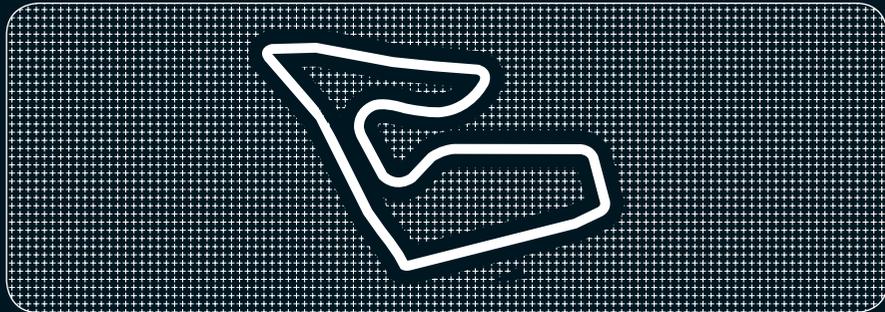
Der **Große Preis von Österreich** kehrte 2014 in den F1-Kalender zurück – auf der Strecke in Spielberg, die 1970 mit fast 6 km Länge als Österreichring gegründet wurde. Die ursprüngliche Strecke wurde 1987 als zu gefährlich eingestuft, kehrte dann aber 1997 auf 4.3 km verkürzt als A1-Ring für sechs Jahre zurück, bevor sie wieder aus dem Kalender verschwand. Die erneute Rückkehr brachte die F1 an eine der spektakulärsten Austragungsorte des Sports zurück, auf eine unglaublich schnelle und anspruchsvolle Strecke.

THE GREEN HEART OF AUSTRIA

IM GRÜNEN HERZEN VON ÖSTERREICH

ROUND

9



The full race  
distance in  
Spielberg.

# 306.452

Renndistanz hier  
in Spielberg.

The year of the first Grand Prix at this circuit.

Das Jahr des ersten Grand Prix auf dieser Strecke.

# 1970

# 4.326 km

The current circuit length. That's 2.688 miles.

Renndistanz hier in Spielberg.

# 10

Corners. The circuit did have nine but in 2017 the kink between Turns 1 and 2 was included as a corner in order to bring it in line with MotoGP's numbering system for the circuit.

Kurven. Die Strecke hatte neun Kurven, aber 2017 wurde die Nummerierung geändert. Dabei wurde der Knick zwischen Kurve 1 und 2 als Kurve mit einbezogen, um das System des MotoGP für die Strecke zu übernehmen.

The fast and flowing nature of the Red Bull Ring means just three corners require the use of brakes for more than one second. In general, brakes are in use for just 9.5s across the course of a standard lap.

Aufgrund der schnellen, fließenden Natur des Red Bull Rings müssen die Piloten nur in drei Kurven für länger als eine Sekunde auf die Bremsen gehen. Im Allgemeinen werden die Bremsen in einer normalen Runde nur 9,5 Sekunden lang verwendet.

# X3

# 66%

Of each lap is run at full throttle.

Dieser Anteil jeder Runde wird mit Vollgas gefahren.

The Red Bull Ring is not the shortest F1 track by distance (Monaco's 3.337km is), but it is the shortest by time, with sub-70s laps now the norm. Valtteri Bottas took the track record with his pole lap of 1:04.251 last year. His average speed was 241.938km/h.

Nach der Länge gemessen ist der Red Bull Ring zwar nicht die kürzeste F1-Strecke (das ist Monaco mit 3.337 km), aber nach Zeit – Rundenzeiten unter 70 Sekunden sind heute normal. Valtteri Bottas hält mit 1:04.251 den Streckenrekord mit seiner Pole-Runde aus dem vergangenen Jahr. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 241,938 km/h.

# 1:04.251<sup>s</sup>

Die schnellste Rundenzeit auf dem Red Bull Ring wurde im vergangenen Jahr im Rennen von Lewis Hamilton auf Mercedes gefahren.

Mercedes' Lewis Hamilton holds the fastest race lap at the Red Bull Ring, scored during last year's Grand Prix.

# 2:07.422

AUF DEM LAUFENDEN MIT... DEM ÖSTERREICH GP

# UP TO SPEED THE AUSTRIAN GRAND PRIX

From early beginnings on an airfield to a return in 2014 at a state-of-the-art facility, the **Austrian Grand Prix** has plenty of history to boast. Here's your quickfire guide to the facts and stats of this weekend's race.

# 50%

Since the return of the race in 2014, there have been safety car periods in two of the four races. That's a 50 incidence of safety car deployment. The Safety Car periods occurred in 2015 and 2016 and lasted a total of 11 laps.

Seit der Rückkehr des Rennens 2014 gab es in zwei der vier Rennen Safety-Car-Phasen. Das sind 50 Prozent, bei denen das Safety Car raus musste. Die Safety-Car-Phasen fanden 2015 und 2016 statt und dauerten insgesamt 11 Runden.

## PROST'S TRIPLE TREAT

Four-time F1 world champion Alain Prost holds the record for the most Austrian Grand Prix victories, claiming three during his career (1983, 1985, 1987). Of the current drivers on the grid, only Lewis Hamilton and Valtteri Bottas have previously won this race, taking victories in 2016 and 2017 respectively.

### PROSTS DREIFACHER ERFOLG

Der vierfache F1-Weltmeister Alain Prost hält den Rekord für die meisten Siege beim Großen Preis von Österreich (1983, 1985, 1987). Von den aktuellen Fahrern waren nur Lewis Hamilton und Valtteri Bottas bei diesem Rennen siegreich, und zwar 2016 bzw. 2017.



# 5

This year's Austrian Grand Prix will be the fifth since its return to the F1 calendar in 2014 after an 11-year absence. Mercedes has won all four races since its comeback. In all, this will be the 31st Austrian Grand Prix with the last victory for a team apart from Mercedes coming in 2003 when Michael Schumacher won for Ferrari.

In diesem Jahr findet der Große Preis von Österreich zum fünften Mal statt seit seiner Rückkehr in den F1-Kalender 2014 nach elfjähriger Pause. Seitdem hat Mercedes alle vier Rennen gewonnen. Insgesamt ist es der 31. österreichische Grand Prix. Der letzte Sieg für ein nicht-Mercedes Team war 2003, als Michael Schumacher auf Ferrari siegte.

# 6

McLaren have won the Austrian Grand Prix more times than any other constructor, taking six victories, three of which came in consecutive years from 1984 to 1986. Further successes in 1998, 2000 and 2001 put the Woking team one clear of Ferrari, who have five wins in Austria.

McLaren war öfters als alle anderen Konstrukteure beim Großen Preis von Österreich siegreich, mit sechs Siegen, drei davon in Folge von 1984 bis 1986. Mit weiteren Erfolgen 1998, 2000 und 2001 liegt das Team einen Sieg vor Ferrari, die in Österreich fünfmal gewonnen haben.

## FLYING FINN



The Red Bull Ring has been one of Bottas' favourite F1 circuits. The Finn claimed his first front-row start and podium in Austria in 2014 before taking both his second F1 pole and second career win there last year. Bottas has also led more laps (72) than any other active driver in Austria.

### FLIEGENDER FINNE

Der Red Bull Ring ist eine der F1-Liebblingsstrecken von Bottas. 2017 startete der Finne in Österreich aus der ersten Reihe und kam aufs Podium, und holte dann im vergangenen Jahr hier sowohl seine zweite F1-Pole als auch seinen zweiten Sieg. Außerdem ist Bottas in Österreich mehr Führungsrunden gefahren (72) als alle anderen aktiven Piloten.

# 224 KM/H

Valtteri Bottas' victory in 2017 saw him record the second-highest average speed to complete any race last year, averaging 224.757 km/h over 71 laps. This was only beaten by Hamilton's average speed at Monza, which is widely regarded as the fastest track on the calendar.

Mit dem Sieg 2017 fuhr Valtteri Bottas 2017 die zweitschnellste durchschnittliche Geschwindigkeit von allen Rennen in jenem Jahr, mit 224,757 km/h über 71 Runden. Schneller war nur Hamilton in Monza, das generell als schnellste Strecke im Kalender gilt.

# HARD LUCK

**By contrast, this has** been one of Fernando Alonso's least fortunate circuits in F1. In six starts, two-time F1 world champion Alonso has retired on five occasions, only seeing the chequered flag in 2014 when he finished fifth for Ferrari.

**Ganz anders bei Fernando** Alonso, für den dies die Pechstrecke in der F1 ist. In sechs Rennen fiel der zweimalige Weltmeister fünfmal aus. Einzig 2014 kam er ins Ziel und wurde Fünfter auf Ferrari.



# THE NAME GAME

**Since it first hosted** F1 back in 1970, the Austrian circuit has been referred to in many different ways. The track originally had a longer layout and was known as the Österreichring, which was on the calendar until 1987. F1 returned to the track in 1997 when it was known as the A1-Ring, with that circuit hosting F1 until 2003. The track made its latest comeback in 2014, rebranded as the Red Bull Ring.

**Die Rennstrecke in Österreich** hat in der Zeit seit dem ersten F1-Rennen 1970 auf viele verschiedene Bezeichnungen gehört. Die ursprünglich längere Strecke war als „Österreichring“ bekannt und stand bis 1987 auf dem Kalender. 1997 kehrte die F1 an die Strecke – dann als „A1-Ring“ bekannt – zurück, bis 2003. Ihr jüngstes Comeback hatte die Strecke 2014 – umbenannt in „Red Bull Ring“.

# 210

**Gerhard Berger has the** most grand prix starts by an Austrian with 210. He's followed by Lauda, with 171, and then Alex Wurz, with 69. Berger sits second in the list of Austrian winners. His 10 grand prix wins between 1984 and 1997 leave him 15 behind Lauda and four ahead of Rindt.

**Mit 210 ist Gerhard** Berger der Österreicher mit den meisten Grand-Prix-Starts, gefolgt von Lauda mit 171 und Alex Wurz mit 69. Berger liegt auf Rang zwei der österreichischen Rennsieger. Mit zehn Grand-Prix-Siegen von 1984 bis 1997 liegt er 15 hinter Lauda und vier vor Rindt.

# 5

**Drivers have scored a** maiden F1 win at the Austrian Grand Prix: Lorenzo Bandini in 1964 (for Ferrari), Vittorio Brambilla (pictured) in 1975 (March), John Watson in 1976 (Penske), Alan Jones in 1977 (Shadow), and Elio De Angelis in 1982 (Lotus).

**So viele Fahrer haben** beim Großen Preis von Österreich ihren ersten F1-Sieg eingefahren: Lorenzo Bandini 1964 (für Ferrari), Vittorio Brambilla (im Bild) 1975 (March), John Watson 1976 (Penske), Alan Jones 1977 (Shadow) und Elio De Angelis 1982 (Lotus).

## EXPERIENCED ROOKIES

**While 2018 rookies** Sergey Sirotkin, Charles Leclerc, Pierre Gasly and Brendon Hartley will all be racing in Austria in Formula 1 for the first time this weekend, all four have previous experience of the Red Bull Ring. Sirotkin and Gasly raced here in GP2, while Leclerc has won here in both F2 and GP3. Hartley made his last Red Bull Ring appearance in 2013 in a European Le Mans Series sports car race.

**Während alle Neulinge in** der Saison 2018 – Sergey Sirotkin, Charles Leclerc, Pierre Gasly und Brendon Hartley – alle zum ersten Mal in Österreich in der Formula 1 fahren werden, so haben alle vier doch schon Erfahrungen auf dem Red Bull Ring gesammelt. Sirotkin und Gasly fuhren hier in der GP2, während Leclerc hier sowohl in der F2 als auch in der GP3 siegte. Hartley trat zuletzt 2013 bei einem Sportwagenrennen der European Le Mans Series am Red Bull Ring an.



# 185

**Metres from pole position** to Turn 1 in Austria, making it one of the shortest runs of the season. It gives drivers a small window of opportunity to make a pass on rivals and gain positions.

**So viele Meter sind** es in Österreich von der Pole Position bis zu Turn 1, womit es einer der kürzesten Abschnitte der Saison ist. Damit haben die Fahrer nur ein kurzes Zeitfenster, um Rivalen zu überholen und Plätze gutzumachen.

## HOME HOODOO

**Home success has been** hard to come by for Austrian representation in F1. Three-time world champion Niki Lauda took just one victory on home soil, in his final Austrian Grand Prix appearance in 1984. Red Bull Racing have yet to take a home win (although they have scored two podium finishes, with Max Verstappen taking P2 in 2016 and Daniel Ricciardo finishing third last year), while in five attempts Gerhard Berger failed to score a single point in his native land.

**Die österreichischen Piloten in** der F1 haben sich mit Erfolgen in der Heimat schwer getan. Der dreifache Weltmeister Niki Lauda konnte nur einen einzigen Sieg auf heimischem Boden verbuchen, und zwar 1984 bei seinem letzten österreichischen Grand Prix. Bei Red Bull steht ein Sieg weiterhin aus (wenn das Team auch zweimal auf dem Podium stand, mit Max Verstappen als Zweiter 2016 und Daniel Ricciardo als Dritter 2017), während Gerhard Berger in fünf Rennen keinen einzigen Punkt in seiner Heimat ergattern konnte.



PHOTOS: LAT, DPPi



## CONTROVERSY

**The Austrian Grand Prix** has not been short of controversial moments through the years. The 2002 race infamously saw Ferrari use team orders to make Rubens Barrichello cede certain victory to Michael Schumacher at the final corner. The incident resulted in a ban in team orders that lasted until 2011. More recently, bitter rivals Lewis Hamilton and Nico Rosberg clashed on the final lap in 2016 when fighting for the lead in one of the most dramatic moments of their rivalry.

**Der Große Preis von Österreich** hat uns im Laufe der Jahre zahlreiche umstrittene Momente beschert. 2002 setzte Ferrari berüchtigterweise eine Teamorder ein, dank der Rubens Barrichello in der letzten Kurve Michael Schumacher den Sieg abtreten musste. Der Vorfall führte zu einem Verbot der Teamorder, das bis 2011 in Kraft war. In der jüngeren Vergangenheit krachten die Erzrivalen Lewis Hamilton und Nico Rosberg 2016 in der letzten Runde beim Kampf um die Führung zusammen – einer der dramatischsten Momente ihrer Rivalität.

## 1964

**Austria first hosted an F1 grand prix** in 1964, staging a round of the world championship at the Zeltweg airfield. The inaugural race was won by Lorenzo Bandini for Ferrari. Comprised of just four corners, the track took inspiration from Silverstone, which had also been built on an airfield. Unlike the British track, it never hosted F1 again.

**In diesem Jahr fand** zum ersten Mal ein Grand Prix in Österreich statt, und zwar auf dem Flugplatz Zeltweg. Das erste Rennen wurde von Lorenzo Bandini auf Ferrari gewonnen. Mit nur vier Kurven war die Strecke von Silverstone inspiriert – ebenfalls ein ehemaliges Flugfeld. Aber im Gegensatz zu der britischen Strecke fand dort nie wieder ein F1-Rennen statt.

## HIGH IN THE SKY

**Tucked up among the** Styrian hills, the Red Bull Ring stands at more than 700 metres above sea level, offering an altitude challenge for turbochargers, which need to work harder due to air with about 7 per cent less oxygen content. In Austria, turbos are likely to spin around 100,000rpm.

**Eingeschmiert in die steirischen** Berge liegt der Red Bull Ring mehr als 700 Meter über dem Meeresspiegel, was für die Turbolader eine Herausforderung darstellt: Sie müssen aufgrund des etwa 7 Prozent geringeren Sauerstoffgehalts schwerer arbeiten. In Österreich werden die Turbos mit geschätzten 100.000 U/min laufen.

## B

**Despite only taking one** win on home turf, Lauda does share the record for the most pole positions at the Austrian GP with three (1974, 1975 and 1977). René Arnoux and Nelson Piquet also have three pole positions to their name here, but none of them managed to convert pole into victory.

**Obwohl er nur einen** Heimsieg erzielen konnte, hält Niki Lauda dennoch den Rekord für die meisten Pole Positions im Großen Preis von Österreich – 1974, 1975 und 1977. René Arnoux und Nelson Piquet standen hier ebenfalls dreimal auf Pole. Allerdings konnte keiner der beiden diese in einen Sieg verwandeln.



# 2018 STANDINGS

## DRIVERS WORLD CHAMPIONSHIP



Pos	Driver	Pts	AUS	BRN	CHN	AZE	ESP	MON	CAN	FRA	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SGP	RUS	JPN	USA	MEX	BRA	UAE
01	Lewis Hamilton	145	18 <sub>2</sub>	15 <sub>3</sub>	12 <sub>4</sub>	25 <sub>1</sub>	25 <sub>1</sub>	15 <sub>3</sub>	10 <sub>5</sub>	25 <sub>1</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Sebastian Vettel	131	25 <sub>1</sub>	25 <sub>1</sub>	4 <sub>8</sub>	12 <sub>4</sub>	12 <sub>4</sub>	18 <sub>2</sub>	25 <sub>1</sub>	10 <sub>5</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	Daniel Ricciardo	96	12 <sub>4</sub>	DNF	25 <sub>1</sub>	DNF	10 <sub>5</sub>	25 <sub>1</sub>	12 <sub>4</sub>	12 <sub>4</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Valtteri Bottas	92	4 <sub>8</sub>	18 <sub>2</sub>	18 <sub>2</sub>	0 <sub>14</sub>	18 <sub>2</sub>	10 <sub>5</sub>	18 <sub>2</sub>	6 <sub>7</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05	Kimi Räikkönen	83	15 <sub>3</sub>	DNF	15 <sub>3</sub>	18 <sub>2</sub>	DNF	12 <sub>4</sub>	8 <sub>6</sub>	15 <sub>3</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Max Verstappen	68	8 <sub>6</sub>	DNF	10 <sub>5</sub>	DNF	15 <sub>3</sub>	2 <sub>9</sub>	15 <sub>3</sub>	18 <sub>2</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Nico Hülkenberg	34	6 <sub>7</sub>	8 <sub>6</sub>	8 <sub>6</sub>	DNF	DNF	4 <sub>8</sub>	6 <sub>7</sub>	2 <sub>9</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	Fernando Alonso	32	10 <sub>5</sub>	6 <sub>7</sub>	6 <sub>7</sub>	6 <sub>7</sub>	4 <sub>8</sub>	DNF	DNF	DNF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Carlos Sainz	28	1 <sub>10</sub>	0 <sub>11</sub>	2 <sub>9</sub>	10 <sub>5</sub>	6 <sub>7</sub>	1 <sub>10</sub>	4 <sub>8</sub>	4 <sub>8</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Kevin Magnussen	27	DNF	10 <sub>5</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>13</sub>	8 <sub>6</sub>	0 <sub>13</sub>	0 <sub>13</sub>	8 <sub>6</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Pierre Gasly	18	DNF	12 <sub>4</sub>	0 <sub>18</sub>	0 <sub>12</sub>	DNF	6 <sub>7</sub>	0 <sub>11</sub>	DNF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Sergio Pérez	17	0 <sub>11</sub>	0 <sub>16</sub>	0 <sub>12</sub>	15 <sub>3</sub>	2 <sub>9</sub>	0 <sub>12</sub>	0 <sub>14</sub>	DNF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Esteban Ocon	11	0 <sub>12</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>11</sub>	DNF	DNF	8 <sub>6</sub>	2 <sub>9</sub>	DNF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Charles Leclerc	11	0 <sub>13</sub>	0 <sub>12</sub>	0 <sub>19</sub>	8 <sub>6</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>18</sub>	1 <sub>10</sub>	1 <sub>10</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Stoffel Vandoorne	8	2 <sub>9</sub>	4 <sub>8</sub>	0 <sub>13</sub>	2 <sub>9</sub>	DNF	0 <sub>14</sub>	0 <sub>16</sub>	0 <sub>12</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Lance Stroll	4	0 <sub>14</sub>	0 <sub>14</sub>	0 <sub>14</sub>	4 <sub>8</sub>	0 <sub>11</sub>	0 <sub>17</sub>	DNF	DNF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Marcus Ericsson	2	DNF	2 <sub>9</sub>	0 <sub>16</sub>	0 <sub>11</sub>	0 <sub>13</sub>	0 <sub>11</sub>	0 <sub>15</sub>	0 <sub>13</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Brendon Hartley	1	0 <sub>15</sub>	0 <sub>17</sub>	0 <sub>20</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>12</sub>	0 <sub>19</sub>	DNF	0 <sub>14</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Romain Grosjean	0	DNF	0 <sub>13</sub>	0 <sub>17</sub>	DNF	DNF	0 <sub>15</sub>	0 <sub>12</sub>	0 <sub>11</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	Sergey Sirotkin	0	DNF	0 <sub>15</sub>	0 <sub>15</sub>	DNF	0 <sub>14</sub>	0 <sub>16</sub>	0 <sub>17</sub>	0 <sub>15</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CONSTRUCTORS' CHAMPIONSHIP



Pos	Team	Pts	AUS	BRN	CHN	AZE	ESP	MON	CAN	FRA	AUT	GBR	GER	HUN	BEL	ITA	SGP	RUS	JPN	USA	MEX	BRA	UAE
01	Mercedes AMG Petronas Motorsport	237	22 <sub>8</sub>	33 <sub>2</sub>	30 <sub>2</sub>	25 <sub>1</sub>	43 <sub>2</sub>	25 <sub>3</sub>	28 <sub>5</sub>	33 <sub>7</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Scuderia Ferrari	214	40 <sub>3</sub>	25 <sub>1</sub>	19 <sub>3</sub>	30 <sub>2</sub>	12 <sub>4</sub>	30 <sub>2</sub>	33 <sub>6</sub>	25 <sub>3</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	Aston Martin Red Bull Racing	164	20 <sub>6</sub>	0 <sub>NC</sub>	35 <sub>5</sub>	0 <sub>NC</sub>	22 <sub>5</sub>	27 <sub>9</sub>	27 <sub>4</sub>	30 <sub>2</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Renault Sport Formula One™ Team	62	7 <sub>10</sub>	8 <sub>11</sub>	10 <sub>9</sub>	10 <sub>NC</sub>	6 <sub>NC</sub>	5 <sub>10</sub>	10 <sub>8</sub>	6 <sub>8</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05	McLaren Formula One™ Team	40	12 <sub>9</sub>	10 <sub>7</sub>	6 <sub>13</sub>	8 <sub>9</sub>	4 <sub>8</sub>	0 <sub>14</sub>	0 <sub>16</sub>	0 <sub>12</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Sahara Force India F1® Team	28	0 <sub>13</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>12</sub>	15 <sub>3</sub>	2 <sub>9</sub>	8 <sub>16</sub>	2 <sub>9</sub>	0 <sub>NC</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Scuderia Toro Rosso Honda	27	0 <sub>15</sub>	12 <sub>4</sub>	0 <sub>18</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>12</sub>	6 <sub>7</sub>	0 <sub>11</sub>	0 <sub>14</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	Haas F1® Team	19	0 <sub>NC</sub>	10 <sub>5</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>13</sub>	8 <sub>6</sub>	0 <sub>13</sub>	8 <sub>6</sub>	8 <sub>6</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Alfa Romeo Sauber F1® Team	13	0 <sub>NC</sub>	2 <sub>9</sub>	0 <sub>16</sub>	8 <sub>11</sub>	1 <sub>10</sub>	0 <sub>18</sub>	1 <sub>10</sub>	1 <sub>10</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Williams Martini Racing	4	0 <sub>14</sub>	0 <sub>15</sub>	0 <sub>15</sub>	4 <sub>8</sub>	0 <sub>14</sub>	0 <sub>16</sub>	0 <sub>17</sub>	0 <sub>15</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

[www.porsche.at](http://www.porsche.at)

**Seit über 100 Jahren machen  
Autos unabhängig.  
Seit 70 Jahren macht eine  
Marke abhängig.**



911 Targa 4 – Kraftstoffverbrauch: 8,9 – 7,9 l/100 km. CO<sub>2</sub>-Emission: 206 – 182 g/km. Nach EU 6 im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus).



**PORSCHE**

DAS STREBEN NACH PERFEKTION

# TARGETING PEAK PERFORMANCE

Across the weekend, **Formula 1 teams** make constant improvements as they seek to optimise their cars for both **qualifying and the race**. Here's how each session works...

## THURSDAY

28TH JUNE

Thursday of a Grand Prix weekend is when teams assemble all their pre-race work and begin to apply it as their race weekend strategy. Engineers will meet to go over the baseline setup they've established for the weekend, which is based on a wealth of data from past Grands Prix at the circuit they're visiting and from recent race data, especially the performance of tyres. They'll set targets for the weekend and formulate run plans for the practice sessions. Away from laptop screens, drivers will often walk the track with their engineers to examine any circuit changes that have been implemented since the previous year.

Am Donnerstag eines Grand-Prix-Wochenendes stellen die Teams ihre Vorbereitungen zusammen und lassen diese in die Strategie für das Rennwochenende einfließen. Die Techniker besprechen die grundlegende Abstimmung für das Wochenende, die auf großen Datenmengen aus früheren Grand Prix an der jeweiligen Strecke sowie auf Daten von kürzlich absolvierten Rennen basiert, vor allem im Hinblick auf die Reifen. Es werden Ziele für das Wochenende festgelegt und Strategien für die Trainings aufgestellt. Abseits der Laptop-Bildschirme gehen die Fahrer oft zusammen mit ihren Technikern die Strecke zu Fuß ab, um mögliche Änderungen seit dem Vorjahr in Augenschein zu nehmen.



## SCHEDULE

15:00 - 15:30

**Promoter Activity** Safety Car Prize Winners' Taxi Rides  
Aston Martin Red Bull Racing Taxi Drives  
Race Taxi für Gewinner des Safety Car Prize  
Aston Martin Red Bull Racing Race Taxi

18:00 - 18:30

**Formula 1**  
F1 Experience - Pit Lane Walk  
(F1 Experience Guests Only)  
F1 Experience - Pit Lane Walk  
(nur für F1 Experience-Gäste)

15:00 - 16:00

**Formula 1** Press Conference  
Pressekonferenz

18:30 - 19:00

**Formula 1**  
F1 Experience - Truck Tour  
(F1 Experience Guests Only)  
F1 Experience - Truck Tour  
(nur für F1 Experience-Gäste)

15:30 - 18:00

**Promoter Activity**  
3 Day Ticket Holders'  
Pit Lane Walk - Only  
Pit Lane Walk - nur  
für Besitzer eines  
Wochenendtickets

# FRIDAY

29TH JUNE

## FP1

The first free practice session used to be a waiting game as teams willed their opposition to go out and sweep clean the racing line on track. That doesn't happen now as teams are required to hand back a set of tyres after 40 minutes of FP1. These "FP140" tyres are therefore a "use it or lose it" proposition and cars will head out for first runs proper once they are complete. FP1 runs tend to be short, serving to gather data on new parts, confirm the setup direction planned by team simulators, and to begin the process of fine-tuning the car for the circuit.

Früher was das erste freie Training ein Wartespiel, in dem die Teams darauf hofften, dass die Gegenspieler zuerst auf die Strecke gehen und die Ideallinie „kehren“ würden. Das gibt es heute nicht mehr, da die Teams nach 40 Minuten in FP1 einen Reifensatz zurückgeben müssen. Für diese „FP1-Reifen“ heißt es daher „nutzen oder verlieren“, und nach dieser Phase gehen die Fahrer für die ersten vollwertigen Runden auf die Strecke. In FP1 sind die Einsätze meist kurz, um Daten für neue Teile zu sammeln, die in Simulationen geplante Abstimmung zu bestätigen und die Feinabstimmung für die Strecke zu starten.



## FP2

FP2 is more event-specific. Teams start with short runs to validate setup choices made after FP1 and, at some point in the first half of the session, they will carry out a qualifying run simulation. Teams fit their softest tyres, often for the first time that weekend, and suddenly go a lot quicker. It's common for them to spend the final 40 minutes of FP2 focusing on long runs on heavy fuel loads. At the end of FP2, more tyres are returned to Pirelli.

In FP2 geht es mehr um die spezifische Strecke. Die Teams beginnen mit kurzen Einsätzen, um die nach FP1 geänderten Abstimmungen zu bestätigen. In der ersten Hälfte der Session wird dann schließlich eine erste Simulation der Qualifying-Runde gefahren. Die Teams nutzen die weichsten Reifen – oft zum ersten Mal an diesem Wochenende – und plötzlich werden die Zeiten bedeutend schneller. Oft verbringen die Fahrer die letzten 40 Minuten des FP2 mit langen Einsätzen mit vollem Tank. Am Ende von FP2 werden dann weitere Reifen an Pirelli zurückgegeben.

# 107

The 107% rule means that any driver who fails to set a lap within 107% of the fastest Q1 time cannot start the race.

Die 107-Prozent-Regel besagt, dass Fahrer, die keine Zeit innerhalb von 107 % der schnellsten Q1-Zeit fahren konnten, nicht am Rennen teilnehmen können.

## SCHEDULE

**08:30 - 09:15**

**Paddock Club** Paddock Club Pit Lane Walk  
Paddock Club Pit Lane Walk

**12:40 - 12:50**

**Promoter Activity** Red Bull Drift Brothers  
Red Bull Drift Brothers

**13:55 - 14:25**

**Paddock Club** Paddock Club Truck Tour  
Paddock Club Truck Tour

**16:55 - 17:25**

**FIA Formula 2** Qualifying Session  
Qualifying

**18:35 - 19:20**

**Porsche Mobil 1 Supercup** Practice Session  
Freies Training

**09:35 - 10:20**

**GP3 Series** Practice Session  
Freies Training

**13:00 - 13:45**

**FIA Formula 2** Practice Session  
Freies Training

**15:00 - 16:30**

**Formula 1** Second Practice Session  
Training 2

**17:45 - 18:15**

**GP3 Series** Qualifying Session  
Qualifying

**19:00 - 19:30**

**FIA Formula 2** Press Conference  
Pressekonferenz

**11:00 - 12:30**

**Formula 1** First Practice Session  
Training 1

**13:50 - 14:45**

**Paddock Club** Paddock Club Pit Lane Walk  
Paddock Club Pit Lane Walk

**16:40 - 16:50**

**Promoter Activity** Red Bull Drift Brothers  
Red Bull Drift Brothers

**18:00 - 19:00**

**Formula 1** Press Conference  
Pressekonferenz

**19:30 - 20:00**

**Promoter Activity** Projekt Spielberg  
Porsche Taxi Rides  
Projekt Spielberg  
Porsche Race Taxi

## FP3

FP3 starts with another installation lap and then, usually, short runs to validate any further changes to the setup, with the session ending in another qualifying simulation. With FP3 finishing just two hours before qualifying, it's the worst time to suffer a mechanical failure or crash. Two more sets of tyres are returned to Pirelli after the session.

FP3 beginnt mit einer weiteren Abstimmungsrunde und dann werden kurze Einsätze gefahren, um weitere Abstimmungsänderungen zu bestätigen. Das Training endet dann wieder mit einer weiteren Qualifying-Simulation. Da FP3 nur 2 Stunden vor dem Qualifying endet, ist es eine deutlich ungünstige Zeit für ein technisches Problem oder einen Unfall. Nach dem Training werden zwei weitere Reifensätze an Pirelli zurückgegeben.

## Q2

There is a seven-minute gap at the end of Q1 before Q2 begins. It lasts for 15 minutes, and, again, the slowest five cars are eliminated. For front-running drivers the important detail in Q2 is that they will begin Sunday's race on the set of tyres with which they set their fastest time in this session. That opens the door to some strategic choices.

Zwischen Q1 und Q2 liegt eine Pause von sieben Minuten. Q2 dauert 15 Minuten, und wiederum werden die fünf langsamsten Wagen eliminiert. Die schnelleren Piloten müssen dabei beachten, dass sie am Sonntag das Rennen auf jenen Reifen starten müssen, mit denen sie in dieser Session ihre schnellste Runde gefahren haben. Das bietet jede Menge Spielraum für strategische Manöver.

## Q1

Q1 is 18 minutes long, with the slowest five cars eliminated at the end. For top teams, the aim in Q1 is to go through with the least amount of effort. If they have a good margin, they will attempt to get through with just one run – but leaving themselves plenty of time in case they have to go out again.

Q1 dauert 18 Minuten, und am Ende werden die fünf langsamsten Wagen eliminiert. Die Top-Teams sind bestrebt, mit dem geringstmöglichen Aufwand durch Q1 zu kommen. Mit einem ausreichend großem Puffer versuchen sie, mit nur einer schnellen Runde auszukommen, lassen sich aber ausreichend Zeit, um notfalls erneut auf die Strecke gehen zu können.



# Q3

The top 10 drivers are required to hold back a set of their softest tyres for Q3, although most will hope to have two new sets available for the 12-minute session. The usual tactic is to set a "banker" time early in Q3, followed by a maximum-attack run at the end.

Die 10 schnellsten Fahrer müssen einen Satz ihrer weichsten Reifen für Q3 zurückbehalten. Allerdings versuchen die meisten Teams, mindestens zwei neue Sätze für das 12-minütige Qualifying zur Verfügung zu haben. Die übliche Taktik besteht darin, früh im Q3 eine „Sicherheitszeit“ zu fahren, gefolgt von einer Runde mit maximalem Angriff ganz zum Schluss.



# DID YOU KNOW?

## 13

Unlucky for some, this is how many times Nick Heidfeld stood on the podium without winning.

Für manche eine Unglückszahl – so oft stand Nick Heidfeld auf dem Podium, ohne zu siegen.

## 1.92

The time it took Williams to change all four tyres on Felipe Massa's FW38 as they recorded the fastest-ever pit stop at the 2016 European Grand Prix.

Die Zeit, die Williams benötigte, um alle vier Reifen am FW38 von Felipe Massa zu wechseln – der schnellste Boxenstopp aller Zeiten beim Grand Prix von Europa 2016.

## 15

Any driver who earns a grid penalty of 15 places or more has to start from the back of the grid.

Ein Fahrer, der eine Strafe von 15 Plätzen oder mehr erhält, muss vom Ende des Feldes starten.

# SCHEDULE

### 08:00 - 09:00

**Promoter Activity** Projekt Spielberg  
Porsche Taxi Rides  
Projekt Spielberg  
Porsche Race Taxi

### 09:00 - 09:45

**Paddock Club** Paddock Club Pit Lane Walk  
Paddock Club Pit Lane Walk

### 12:00 - 13:00

**Formula 1** Practice 3  
Training 3

### 14:00 - 14:30

**FIA Formula 2** Drivers' Parade TBC  
Fahrerparade (unbestätigt)

### 15:00 - 16:00

**Formula 1** Qualifying  
Qualifying

### 18:00 - 18:30

**Paddock Club** Paddock Club Truck Tour  
Paddock Club Truck Tour

### 18:40 - 19:10

**Promoter Activity** F1 Legend Parade -  
Track Familiarisation  
F1 Legend Parade -  
Streckenerkundung

### 09:00 - 09:30

**Paddock Club** Paddock Club Truck Tour  
Paddock Club Truck Tour

### 10:15 - 11:00

**GP3 Series** First Race (40 Mins)  
Erstes Rennen (40 Minuten)

### 13:25 - 13:55

**Porsche Mobil 1 Supercup** Qualifying Session  
Qualifying

### 14:00 - 14:45

**Paddock Club** Paddock Club Pit Lane Walk  
Paddock Club Pit Lane Walk

### 16:45 - 17:55

**FIA Formula 2** First Race (40 Laps or 60 Mins)  
Erstes Rennen (40 Runden  
oder 60 Minuten)

### 18:10 - 18:40

**FIA Formula 2** Press Conference  
Pressekonferenz

### 19:00 - 23:00

**Promoter Activity** Soccer Tournament  
Fußballturnier

### 09:00 - 09:45

**Formula 1** Team Pit Stop Practice  
Team Boxenstopp-Übung

### 11:10 - 11:20

**Promoter Activity** Red Bull Drift Brothers  
Red Bull Drift Brothers

### 14:00 - 14:30

**Paddock Club** Paddock Club Truck Tour  
Paddock Club Truck Tour

### 14:10 - 14:20

**Promoter Activity** Red Bull Drift Brothers  
Red Bull Drift Brothers

### 18:00 - 18:20

**Promoter Activity** The Flying Bulls Air Show  
The Flying Bulls Air Show

### 17:10 - 17:55

**GP3 Series** First Race (24 Laps or 40 Mins)  
Erstes Rennen (24 Runden  
oder 40 Minuten)



# THE RACE

DAS RENNEN

The countdown to the race might seem a blur but, like everything in F1, it's run to a precise schedule

The driver will strap in about 35 minutes before the scheduled race start. With 30 minutes to go, the pit lane is opened and the drivers go out on a reconnaissance lap. When they reach the grid, they cut the engine and are pushed into position. Most drivers jump out at this point and don't get back in the car until about 10 minutes before the start. With three minutes to go, the cars must have their wheels fitted. With one minute left until the start, the engines are fired up and team personnel have 45 seconds to clear the grid with their equipment. At the appointed hour, the cars head off on a formation lap and, if all goes well, they return to the grid, the lights go out, and we're racing!



## Die Zeit vor dem Rennen mag chaotisch erscheinen, aber wie überall in der F1 folgt auch hier alles einem genauen Zeitplan.

Die Fahrer setzen sich ungefähr 35 Minuten vor Rennbeginn in ihre Autos. 30 Minuten vorher wird die Boxengasse geöffnet und die Fahrer gehen für die Aufklärungsrunde auf die Strecke. In der Startaufstellung angekommen, schalten Sie die Motoren aus und werden auf ihre Position geschoben. Die meisten Fahrer steigen jetzt aus und klettern erst circa zehn Minuten vor dem Start wieder ins Cockpit. Drei Minuten vor dem Start müssen die Räder an den Autos montiert sein. Eine Minute vor dem Start werden die Motoren gestartet und die Teams haben 45 Sekunden Zeit, um die Strecke mitsamt ihrer Ausrüstung zu verlassen. Zur festgelegten Startzeit gehen die Autos dann in die Aufwärmrunde und wenn alles glatt läuft, geht es los sobald die Startampel erlischt!

## SCHEDULE

### 08:00 - 09:00

#### Promoter Activity

Projekt Spielberg  
Porsche Taxi Rides  
Projekt Spielberg  
Porsche Race Taxi

### 12:20 - 12:50

#### FIA Formula 2

Press Conference  
Pressekonferenz

### 13:15 - 14:00

#### Paddock Club

Paddock Club Pit Lane Walk  
Paddock Club Pit Lane Walk

### 14:05 - 14:25

#### Promoter Activity

The Flying Bulls Air Show  
The Flying Bulls Air Show

### 15:10 - 17:10

#### Formula 1

Grand Prix (71 Laps or 120 Mins)  
Grand Prix (71 Runden oder 120 Minuten)

### 10:00 - 10:35

#### GP3 Series

Second Race (18 Laps or 30 Mins)  
Zweites Rennen (18 Runden  
oder 30 Minuten)

### 12:20 - 12:55

#### Porsche Mobil 1 Supercup

Race (16 Laps or 30 Mins)  
Rennen (16 Runden  
oder 30 Minuten)

### 13:20 - 13:50

#### Paddock Club

Paddock Club Track Tour  
Paddock Club Track Tour

### 14:10 - 14:25

#### Promoter Activity

Starting Grid Presentation  
Präsentation Startaufstellung

### 11:10 - 12:00

#### FIA Formula 2

Second Race (28 Laps or 45 Mins)  
Zweites Rennen (28 Runden  
oder 45 Minuten)

### 13:00 - 13:20

#### Promoter Activity

Red Bull Legends' Parade  
Red Bull Legends' Parade

### 13:30 - 14:00

#### Formula 1

Drivers' Track Parade  
Fahrer-Streckenparade

### 14:56 - 14:58

#### Formula 1

National Anthem  
Nationalhymne

 **Grand Prix**

## YOUR GUIDE FOR TODAY



CIRCUIT MAPS



RACE TIMES



LOCAL INFO

Download the F1 Grand Prix app today



# GRIPPING STUFF



## An expanded range of softer tyres has been designed to encourage the most exciting racing possible, as Pirelli's Head of Car Racing Mario Isola explains

Unless a Formula 1 team has a solid understanding of how best to use the tyres at its disposal, its efforts elsewhere – incremental improvements in aerodynamics, periodic boosts to engine power – can often count for little. Tyres, and how their behaviour is influenced by track conditions, remain the great differentiator.

This season, F1 tyre supplier Pirelli has underlined the critical importance of this differentiation by not only broadening its range to include two new dry compounds – the pink-banded hypersoft and ice-blue superhard tyres, bringing the number of dry compounds in its "rainbow" range to seven – but also by moving the compounds a step softer.

"The idea was to have a wider range so that we have the possibility of making a better selection, with more flexibility," says Pirelli's Head of Car Racing, Mario Isola. "We wanted to be more aggressive, and have all three compounds play a role during the race weekend.

"The target is to have different strategies with different numbers of pit stops possible," he adds. "If a team is able to control degradation, they will always try to use the one-stop strategy. So, what we do when we select the compounds is to target a two-stop strategy as the quickest, but we also have a three-stop and a one-stop that will be close, with a delta lap time – a total race time – that is often only a few seconds more.

"Depending on team choice and how they manage the pace, teams can adapt and move towards a one-stop strategy, which is less risky; you don't emerge from the pit into traffic. But if we have different cars with different strategies – and we have had a couple of good races this season like that – then it's a good show."

Variations in team strategy mean cars race on different compounds with different levels of tyre wear, which results in performance gaps and more jostling for position – a situation that leads to exciting racing. This was the case at the Chinese Grand Prix, where a switch to soft tyres under a Safety Car allowed Red Bull Racing's Daniel Ricciardo to scythe through the pack on ageing medium tyres and win the race.

The goal of variation is clear, but there has been a tendency this season for teams to gravitate towards a one-stop strategy, primarily because of narrow performance gaps between compounds. Isola concedes that the gaps can still be too narrow.

"We need to make simulations to have a two-stop strategy that is quicker," he says. "It's difficult to understand how much quicker. If it's too quick, everyone will do the same two-stop strategy. If it's not enough, everyone will one-stop. We need to find a balance where we have teams approaching races in different ways."

The Pirelli motorsport chief is convinced, however, that the broadening of Pirelli's range, allied with more aggressive choices on compound selection for races as the season develops, will result in more variation, more often.



## Mario Isola, Motorsportchef bei Pirelli, erklärt warum ein breiteres Angebot an weicheren Reifen entwickelt wurde, um die Rennen so spannend wie möglich zu machen

Formula 1-Teams müssen ganz genau wissen, wie die verfügbaren Reifen am besten einzusetzen sind – ansonsten sind Anstrengungen in anderen Bereichen, wie Verbesserungen der Aerodynamik oder periodische Leistungsschübe für die Motorleistung, oft nur wenig wert. Reifen und wie ihr Verhalten werden von den Streckenbedingungen beeinflusst wird sind weiterhin ein wichtiger Differenzierungsfaktor zwischen den Teams.

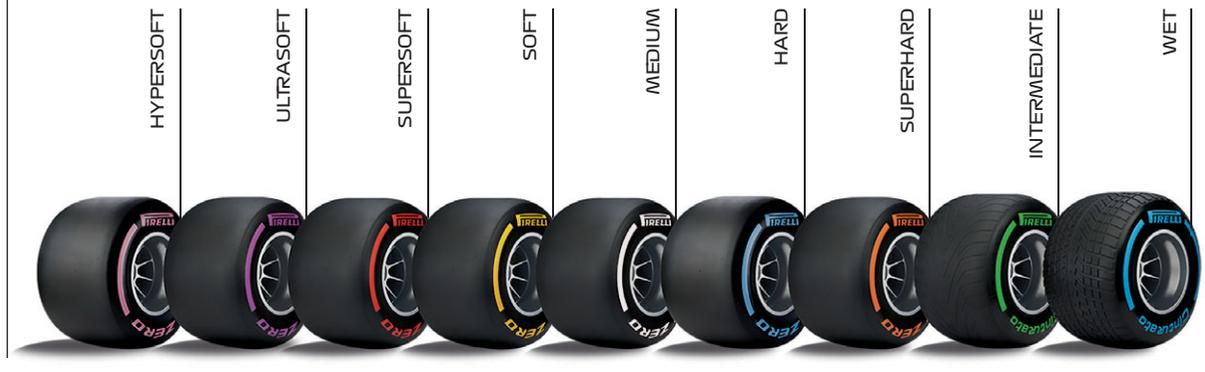
In dieser Saison unterstreicht F1-Reifenlieferant Pirelli die Bedeutung dieser Differenzierung, nicht nur durch ein breiteres Angebot mit zwei neuen Trockenmischungen (Hypersoft mit rosafarbener Markierung und Superhard mit eisblauer Markierung, womit nun sieben Trockenreifen im „Regenbogen“ vertreten sind), sondern auch durch die Einführung eines noch weicheren Gummis.

„Wir wollten eine größere Palette, um eine bessere Auswahl treffen zu können und flexibler zu sein“, erklärt Mario Isola, Motorsportchef von Pirelli. „Wir wollten aggressiver sein, und alle drei Mischungen sollen während des Rennwochenendes eine Rolle spielen.“

Unser Ziel ist, verschiedene Strategien mit einer unterschiedlichen Anzahl von Boxenstopps zu haben“, fügt er hinzu. „Wenn ein Team den Verschleiß unter Kontrolle hat, wird es immer versuchen, mit einer Ein-Stopp-Strategie zu fahren. Bei der Auswahl der Mischungen gehen wir also von einer Zwei-Stopp-Strategie als schnellste Lösung aus, aber es gibt auch Ein-Stopp- und Drei-Stopp-Lösungen, die nahe daran liegen. Der Zeitunterschied über das gesamte Rennen beträgt oft nur wenige Sekunden.“

Je nach der Reifenwahl des Teams und wie es die Geschwindigkeit handhabt, kann zu einer Ein-Stopp-Strategie gewechselt werden. Das ist weniger risikoreich – solange man

## 2018 PIRELLI TYRE RANGE PIRELLI REIFENAUSWAHL 2018



“To make the right decisions, we need to collect data,” concludes Isola. “For example, when we made the nominations for the Azerbaijan Grand Prix we only had available the numbers from the Abu Dhabi test at the end of last season. So we are collecting new numbers to put in our system to generate strategies, and, if it’s possible, we want to move on the softer side in order to have more interesting races.” ■

**‘An expanded range of softer tyres is likely to lead to tumbling lap times in 2018’**



bei der Ausfahrt aus der Boxengasse nicht auf andere Fahrer trifft. Wenn wir aber verschiedene Autos mit unterschiedlichen Strategien haben – und in dieser Saison gab es bereits einige gute Rennen dieser Art – dann sorgt das für einen aufregenden Nachmittag.”

Durch die verschiedenen Teamstrategien erhält man Rennautos auf unterschiedlichen Reifenmischungen mit unterschiedlichem Verschleiß, was zu Leistungslücken und mehr Positionskämpfen führt – und damit zu einem spannenden Rennen. Das war beim Grand Prix von China der Fall, als ein Wechsel auf weichere Reifen in der Safety-Car-Phase es Daniel Ricciardo auf Red Bull Racing ermöglichte, durch das auf abgenutzten Mediums fahrende Feld zu säbeln und das Rennen zu gewinnen.

Das Ziel dieser verschiedenen Reifen ist klar, aber in dieser Saison haben die Teams zu einer Ein-Stopp-Strategie tendiert, vor allem aufgrund der geringen Leistungsunterschiede zwischen den einzelnen Mischungen. Isola räumt ein, dass die Abstände immer noch zu eng sein können.

„Wir müssen Simulationen durchführen, um eine schnellere Zwei-Stopp-Strategie zu erhalten“, erklärt er. „Es ist schwierig zu sagen, wie viel schneller. Wenn die Lösung zu schnell ist, würden alle sich für die Zwei-Stopp-Strategie entscheiden. Wenn sie nicht schnell genug ist, würden alle nur einmal an die Box fahren. Wir müssen das richtige Gleichgewicht finden, mit dem die Teams die Rennen auf unterschiedliche Weise angehen.“

Der Pirelli Motorsportchef ist allerdings davon überzeugt, dass das erweiterte Angebot von Pirelli zusammen mit einer aggressiveren Auswahl der Mischungen für die Rennen im Laufe der Saison zunehmend zu mehr Abwechslung führen wird.

„Um die richtigen Entscheidungen zu treffen, müssen wir Daten sammeln“, sagt Isola. „Als wir zum Beispiel die Auswahl für den Grand Prix von Aserbaidschan trafen, standen uns nur die Daten vom Abu Dhabi Test am Ende der letzten Saison zur Verfügung. Wir sammeln also stetig neue Daten, um neue Strategien zu erstellen und wollen uns, soweit möglich, zu weicheren Mischungen bewegen, um die Rennen interessanter zu machen.“ ■

**FORMULA 1 EYETIME  
GROSSER PREIS VON  
ÖSTERREICH 2018  
NOMINIERTER  
REIFENMISCHUNGEN**

SOFT



SUPERSOFT



ULTRASOFT



STRIKT NACH REGLEMENT

# PLAYING BY THE RULES

The rules brought in for the **2018 season** might not be as game-changing as the 2017 modifications that made **F1 cars** wider and faster, but they are still significant

The most obvious addition to the cars is the Halo – a titanium ring arcing from the chassis behind the cockpit to the forward bulkhead in front of the steering wheel. The Halo is a safety measure to protect drivers from flying debris and the teams have had to work hard to incorporate the system into their cars.

„It's not a light piece of work – it is several kilos of titanium that needs to be put in the car,“ said Mercedes technical director James Allison. „We had to strengthen the design of the chassis so it would be able to take roughly the weight of a London double-decker bus sitting on top of the Halo.“

To compensate for the addition of the Halo, the overall minimum weight of cars has gone up by 6kg to 734kg, but it's estimated that the actual weight of the device plus the mountings will be as much as 14kg. This leaves teams with less room to play with when it comes to performance and potentially puts heavier drivers at a disadvantage.



## HALLO HALO

Die auffälligste Veränderung an den Autos ist das Halo-System – ein Titanring, der vom Fahrgestell hinter dem Cockpit nach vorne in einer Mittelstrebe zusammenläuft. Das Halo ist eine Sicherheitsmaßnahme, um den Kopf des Fahrers vor herumfliegenden Objekten und anderen Einwirkungen zu schützen. Die Integration in die Autos war für die Teams keine leichte Aufgabe.

„Es ist ein ziemlich schweres Teil – das sind mehrere Kilo Titan, die da zusätzlich ins Auto kommen“, erklärt Mercedes-Technikchef James Allison. „Wir mussten die Konstruktion des Fahrgestells verstärken, damit es das ungefähre Gewicht eines Doppeldeckerbusses auf dem Halo aushalten kann.“

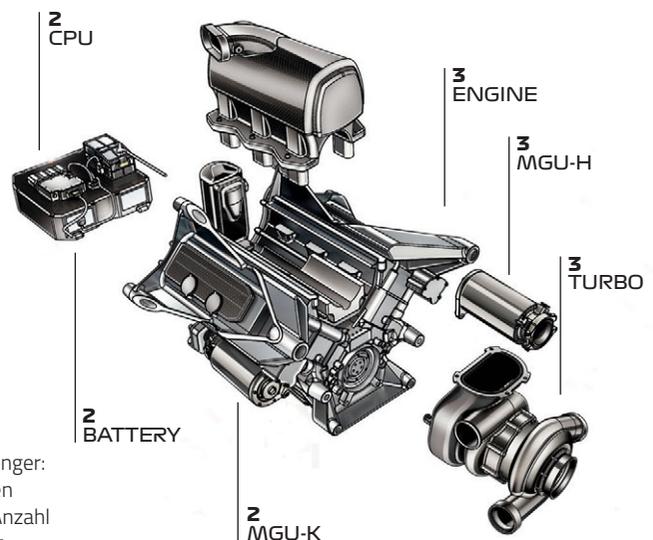
Als Ausgleich für das Halo wurde das Mindestgewicht für die Autos um 6 Kilogramm auf 734 Kilogramm angehoben – allerdings wird das tatsächliche Gewicht der Komponente inklusive Befestigungen auf gute 14 Kilogramm geschätzt. Damit haben die Teams weniger Spielraum, wenn es um die Leistungsabstimmung geht. Außerdem werden schwerere Fahrer möglicherweise benachteiligt.

## 2. ONE LESS ENGINE AND FEWER COMPONENTS

In a bid to make F1 power units even more reliable and cost effective, each driver is only permitted three engines throughout the season, instead of the usual four – and that's with an additional race on the calendar. The rules are even more stringent when it comes to some components, such as the Control Electronics (or CPU), Energy Store (or Battery) and MGU-K, with teams allowed just two across the season's 21 races. Drivers can exceed their allocation but will face grid penalties.

### MINUS EIN MOTOR UND WENIGER TEILE

Um die F1-Antriebseinheiten noch zuverlässiger und wirtschaftlicher zu machen, stehen jedem Fahrer pro Saison anstelle bisher vier jetzt nur noch drei Motoren zur Verfügung – trotz eines zusätzlichen Rennens im Rennkalender. Für bestimmte Bauteile ist das Reglement sogar noch strenger: Bei Steuerungselektronik (CPU), Batterie (Energy Store) und MGU-K dürfen die Teams in den 21 Rennen nur je zwei Einheiten einsetzen. Wird diese Anzahl überschritten, erhalten die Fahrer Positionsstrafen in der Startaufstellung.



### 3. GOODBYE SHARK FINS AND T-WINGS

Those shark-fin engine covers topped with T-wings that adorned cars last season are now a thing of the past. But some teams have exploited a loophole to add a new T-wing design positioned lower down, behind the engine cover and channeling airflow over the rear wing.

#### GOODBYE HAIFISCHFLOSSE UND T-FLÜGEL

Die Haifischflossen-Motorhauben mit T-Flügel, die im letzten Jahr die Autos zierte, sind jetzt Geschichte. Einige Teams haben allerdings ein Hintertürchen gefunden und einen neuen T-Flügel weiter unten hinter der Motorhaube angebracht, um den Luftstrom über den Heckflügel zu leiten.

After the huge swathes of carbon fibre we saw last year, engine covers are more streamlined this season.

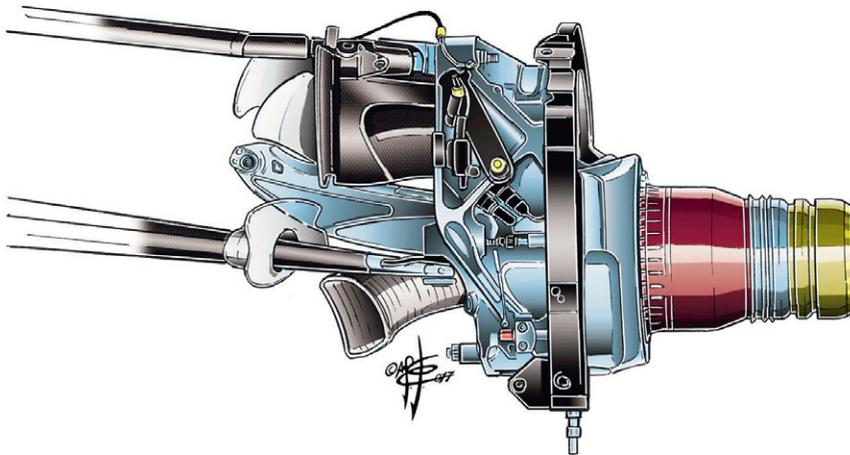
Nach den riesigen Kohlefaserflächen im vergangenen Jahr sehen die Motorhauben in dieser Saison aerodynamischer aus.

High T-wings are banned but some teams have added a wing low down, between the wheels and above the exhaust.

Hohe T-Flügel sind zwar verboten, aber jetzt entsteht ein neuer Kampf um einen Flügel, den einige Teams ganz unten zwischen den Rädern, über dem Auspuff montiert haben.



### 4. SIMPLER SUSPENSION SYSTEMS



While less obvious, another change rules out trick suspension systems which could be used to improve a car's aerodynamic performance. Last year, a number of teams tried setups believed to allow the ride height of the car to alter over the course of a lap depending on steering angle, but those are no longer permitted.

#### VEREINFACHTE AUFHÄNGUNG

Eine weitere Änderung ist nicht ganz so offensichtlich: Aufhängungstricks zur Verbesserung der aerodynamischen Leistung sind nun verboten. Im vergangenen Jahr fuhren einige Teams mit Setups, die anscheinend die Bodenfreiheit des Autos im Laufe einer Runde aufgrund des Lenkeinschlags verändern können. Diese sind nun nicht mehr erlaubt.

### 5. A CLEARER SYSTEM FOR GRID PENALTIES

Last year, drivers changing more than one element on a car could collect multiple grid penalties, often dropping them further down the grid than there were cars at the event. A simpler system for 2018 means that any driver who earns a penalty of 15 places or more will start from the back of the grid. If more than one driver receives such a penalty, the cars will be arranged at the back of the grid in the order in which they changed elements.

#### EINDEUTIGERES SYSTEM FÜR POSITIONSTRAFEN

Im vergangenen Jahr konnten Fahrer, die mehr als ein Element an ihrem Auto austauschten, mehrfache Positionsstrafen erhalten und fielen damit weit hinter das eigentlich letzte Auto in der Startaufstellung zurück. 2018 gibt es ein vereinfachtes System: Ein Fahrer, der eine Strafe von 15 Plätzen oder mehr erhält, muss vom Ende des Feldes starten. Sollten mehrere Fahrer eine derartige Strafe kassieren, entscheidet der Zeitpunkt der Vergehen über die Startreihenfolge.

ACCESS

# GET IN THE ZONE

ACCESS

## FanZone

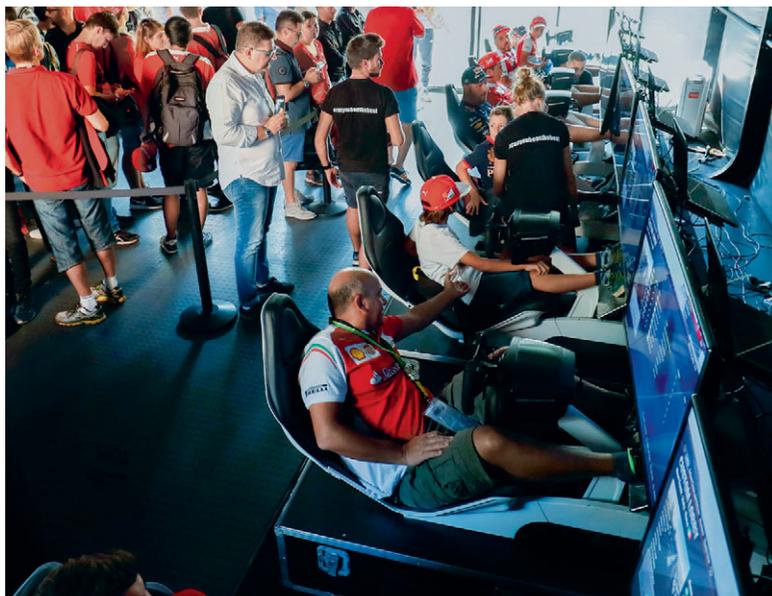
**Want to match your reactions against the lightning-fast reflexes of a seasoned Formula 1 driver?** Fancy taking a virtual white-knuckle ride around Red Bull Ring? And are you desperate to get up close and personal with your F1 heroes for autograph sessions and insights into life in the world's fastest lane? Then the F1 Fan Zone is the place to be. At every Grand Prix, we create a world of Engineered Insanity featuring exhilarating challenges and one-off race day experiences that will put you right at the heart of the action.

**Wollen Sie Ihr Reaktionsvermögen gegen die blitzschnellen Reflexe eines Formula 1-Piloten auf die Probe stellen? Lust auf eine haarsträubende Fahrt auf dem anspruchsvollen Red Bull Ring? Können Sie es nicht erwarten, Ihren F1-Helden ganz nahe zu kommen, mit Autogrammen und Einblicken in das Leben auf der schnellsten Überholspur der Welt? Dann ist die F1 Fan Zone genau richtig für Sie. Bei jedem Grand Prix können Sie in unserer Fan Zone den totalen Wahnsinn erleben – am gesamten Rennwochenende sind Sie hier mittendrin in der Action.**

## E-SPORTS CHALLENGER

**All weekend here at the Red Bull Ring,** we'll be inviting you to test your racing skills in our e-Sports Challenger. Slide into one of the 10 Playseats in the e-Sports area and attempt to set the day's quickest lap of Red Bull Ring. It's a challenge worth accepting as there are exclusive tours of the F1 Paddock up for grabs for the fastest drivers.

**Am ganzen Wochenende können** Sie hier in Spielberg Ihr Fahrkönnen in unserem e-Sports Challenger unter Beweis stellen. Nehmen Sie in einem der 10 Playseats im e-Sports-Bereich Platz und versuchen Sie, die schnellste Runde des Tages auf dem Red Bull Ring zu fahren. Mitmachen lohnt sich, denn für die schnellsten Fahrer gibt es exklusive F1-Fahrerlagertouren zu gewinnen.





## FAN FORUMS

**If all that sounds** too much like hard work, head over to the big stage where throughout the weekend Fan Forums will be bringing the F1 Paddock to the people. Expect guest appearances and fan Q&As with the stars of the show, as well as senior F1 and team personnel.

**Wem das alles zu** anstrengend erscheint, der kann auf der Hauptbühne die Fan-Foren erleben, bei denen das F1-Fahrerlager zu den Fans kommt – mit Auftritten und Frage-und-Antwort-Sessions mit den Stars der Show sowie führenden F1- und Teammitarbeitern.

## PIT STOP CHALLENGE

**If your track skills** aren't on a par with Lewis Hamilton's, then there are still Paddock Tours to be won in our Pit Stop Challenge, where crews of six do battle to execute a perfect stop on the front wheels of three cars in this intensely demanding test. The quickest team will win the grand F1 Paddock Tour.

**Wenn Sie es fahrtechnisch** nicht mit Lewis Hamilton aufnehmen können, dann gibt es auch bei unserer Boxenstopp-Challenge Fahrerlagertouren gewinnen: In diesem äußerst anspruchsvollen Test treten Sechserteams gegeneinander an, um die Vorderräder an drei Autos zu wechseln. Das schnellste Team bekommt die große Tour durch das F1-Fahrerlager.

## F1™ FITNESS CHALLENGE

**Finally, why not take** our F1 Fitness Challenge and test your reactions, overall endurance and body composition against some of the most finely-tuned sportsmen on the planet – F1 drivers. The Fan Zone is undoubtedly the place where Formula 1 brings power, passion and playtime to the people.

**Und schließlich ist da** noch unsere F1-Fitness-Challenge: Messen Sie Ihr Reaktionsvermögen, Ausdauer und Körperzusammensetzung gegen einige der fittesten Sportler der Welt – die F1-Piloten. Die F1 Fan Zone ist ganz klar der Ort, an dem Fans die Power, Leidenschaft und Spiellaune der Formula 1 erleben können.

# DHL FASTEST PIT STOP AWARD

It happens in the blink of an eye, but the two seconds it takes to execute a perfect pit-stop can make the difference between triumph and heartbreak. The DHL Fastest Pit Stop Award was established in 2015 to recognise the feats of choreographed mechanical wizardry performed by F1's pit crews at every race. Last year's overall winner was Mercedes, with 472 points from 20 races, while the fastest single stop was performed by Williams, which got Felipe Massa away at the British Grand Prix in a lightning-quick 2.02 seconds.

Es dauert nur einen Augenblick, aber die zwei Sekunden, die ein perfekter Boxenstopp dauert, können den Unterschied zwischen Triumph und Niederlage bedeuten. Der DHL Fastest Pit Stop Award wurde 2015 ins Leben gerufen, um die perfekt abgestimmten mechanischen Meisterleistungen zu würdigen, die die Boxenteams in jedem F1-Rennen unter Beweis stellen. Im vergangenen Jahr war Mercedes mit 472 Punkten in 20 Rennen der Gesamtsieger. Der schnellste Einzelstopp wurde vom Williams-Team hingelegt, das Felipe Massa beim Grand Prix von Großbritannien in blitzschnellen 2,02 Sekunden wieder auf die Strecke brachte.

## 2018 STANDINGS

Rd	Country	Driver	Car	Time
01	Australia	Max Verstappen	Red Bull RB14	2.15 Sec
02	Bahrain	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H	2.24 Sec
03	China	Valtteri Bottas	W09 EQ Power+	2.15 Sec
04	Azerbaijan	Lance Stroll	Williams FW41	2.18 Sec
05	Spain	Daniel Ricciardo	Red Bull RB14	2.26 Sec
06	Monaco	Charles Leclerc	Sauber C37	2.21 Sec
07	Canada	Marcus Ericsson	Sauber C37	2.37 Sec
08	France	Marcus Ericsson	Sauber C37	2.32 Sec
09	Austria	-	-	-
10	Great Britain	-	-	-
11	Germany	-	-	-
12	Hungary	-	-	-
13	Belgium	-	-	-
14	Italy	-	-	-
15	Singapore	-	-	-
16	Russia	-	-	-
17	Japan	-	-	-
18	USA	-	-	-
19	Mexico	-	-	-
20	Brazil	-	-	-
21	Abu Dhabi	-	-	-

Pos	Team	Pts
01	Aston Martin Red Bull Racing	202
02	Scuderia Ferrari	130
03	Mercedes AMG Petronas Motorsport	122
04	Alfa Romeo Sauber F1® Team	110
05	Williams Martini Racing	94
06	Sahara Force India F1® Team	42
07	Scuderia Toro Rosso	41
08	Honda McLaren Formula One™ Team	39
09	Haas F1® Team	15
10	Renault Sport Formula One™ Team	15

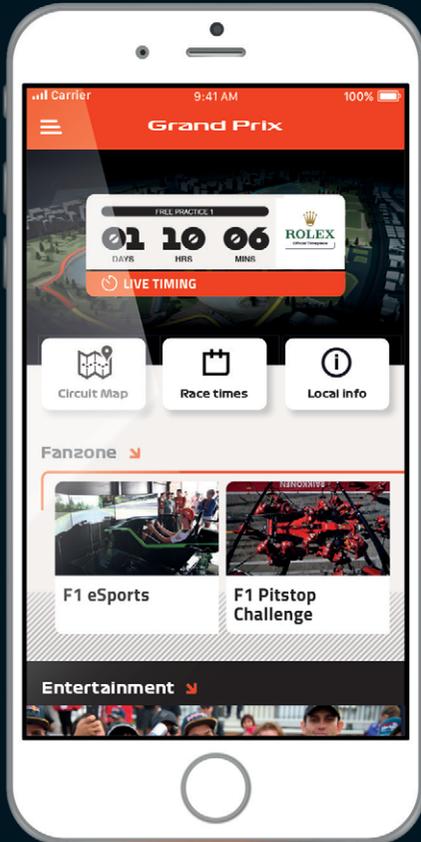
# DHL FASTEST LAP AWARD

Speed is in the DNA of every Formula 1 driver, but in the end, is the race winner really the quickest? In a bid to define a new standard for outright speed, in 2007 logistics experts at DHL established the Fastest Lap Award to honour the driver who most consistently demonstrates commanding pace by scoring the highest number of fastest laps during races across the season. Since its inception, the award has been won by six different drivers. Arch-rivals Lewis Hamilton and Sebastian Vettel are currently tied as record holders, with three wins each. The Briton world champion was also the most recent victor in 2017.

Alle Formula 1-Fahrer haben Geschwindigkeit im Blut, aber ist der Rennsieger letztendlich wirklich der Schnellste? Um einen neuen Maßstab für puren Speed zu definieren, etablierte der Logistikexperte DHL 2007 den Fastest Lap Award. Hier wird der Fahrer geehrt, der am konsequentesten schnell unterwegs war – mit der größten Anzahl schnellster Rennrunden während der gesamten Saison. Seit der Einführung ging die Trophäe an sechs verschiedene Fahrer. Erzrivalen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel halten derzeit mit jeweils drei Siegen gemeinsam den Rekord. Der britische Weltmeister gewann die Trophäe zuletzt im Jahr 2017.

Rd	Country	Driver	Car	Time	Av. Speed
01	Australia	Daniel Ricciardo	Red Bull RB14	1:25.945	222.128 KM/H
02	Bahrain	Valtteri Bottas	W09 EQ Power+	1:33.740	207.842 KM/H
03	China	Daniel Ricciardo	Red Bull RB14	1:35.785	204.871 KM/H
04	Azerbaijan	Valtteri Bottas	W09 EQ Power+	1:45.149	207.842 KM/H
05	Spain	Daniel Ricciardo	Red Bull RB14	1:18.441	213.638 KM/H
06	Monaco	Max Verstappen	Red Bull RB14	1:14.260	161.772 KM/H
07	Canada	Max Verstappen	Red Bull RB14	1:13.864	212.547 KM/H
08	France	Valtteri Bottas	W09 EQ Power+	1:34.225	223.201 KM/H
09	Austria	-	-	-	-
10	Great Britain	-	-	-	-
11	Germany	-	-	-	-
12	Hungary	-	-	-	-
13	Belgium	-	-	-	-
14	Italy	-	-	-	-
15	Singapore	-	-	-	-
16	Russia	-	-	-	-
17	Japan	-	-	-	-
18	USA	-	-	-	-
19	Mexico	-	-	-	-
20	Brazil	-	-	-	-
21	Abu Dhabi	-	-	-	-

# Grand Prix



CIRCUIT MAPS



RACE TIMES



LOCAL INFO

## YOUR FREE GUIDE FOR TODAY

You're here. You're at the heart of the action.

With the FREE F1 Grand Prix app, you won't miss a moment.

Navigate the circuit with an interactive map. Track the full race schedule, and keep up to date with all the Fanzone and entertainment events.

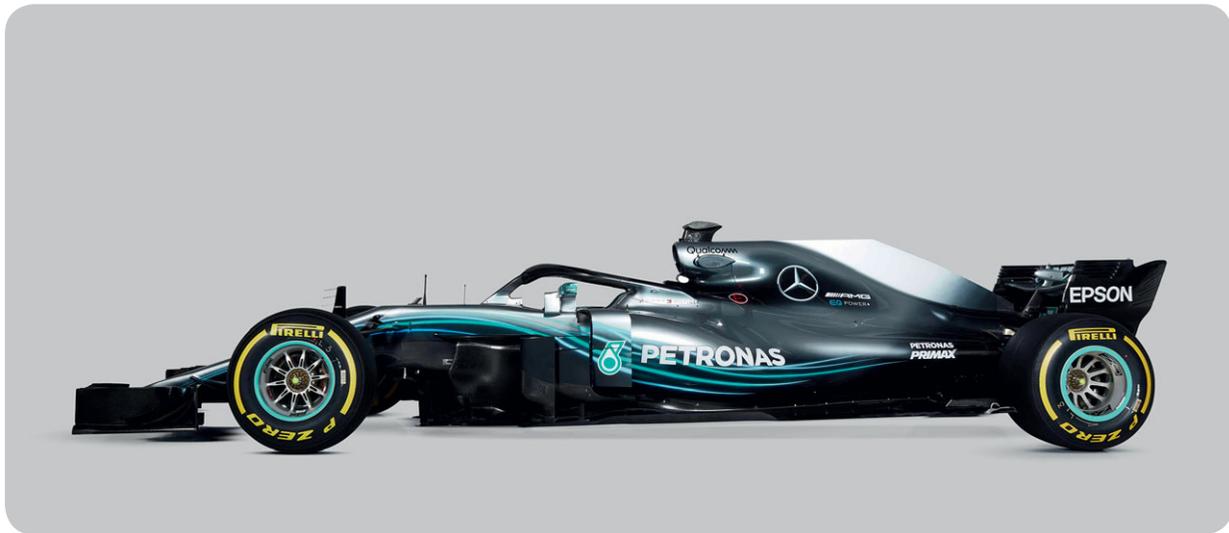
Download the FREE F1 Grand Prix app today



THE TEAMS AND RACING HEROES OF THE  
2018 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

THE  
RIP

# MERCEDES AMG PETRONAS F1 TEAM



**Head of Mercedes-Benz Motorsport**  
Toto Wolff



[f @MercedesAMGF1](#)
[t @MercedesAMGF1](#)
  
[@mercedesamgf1](#)
[mercedesamgf1.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
Brackley & Brixworth, UK

**Chassis**  
Mercedes AMG F1 W09

**Engine**  
Mercedes M09 EQ Power+

**Team Debut**  
French Grand Prix, 1954

**Races Started**  
176

**Championships**  
4

**Wins**  
79

**Pole Positions**  
91

**Fastest Laps**  
59

**Podium Places**  
164

**2017 Points**  
668

**Total Championship Points**  
3955

## F1's dominant team since 2014, Mercedes is chasing a fifth straight constructors' title this year

After a brief but successful spell in the 1950s, Mercedes returned to F1 in 2010 and became the team to beat under the new V6 hybrid rules. They have won every title and nearly 80% of all races since 2014, enjoying one of the most dominant spells in F1 history. Lewis Hamilton has led recent success, winning three of his four drivers' titles for the team. Valtteri Bottas joined last year to partner him, and took his first three wins and P3 in the standings. Expectations are high for both.

Nach einer kurzen, aber erfolgreichen Phase in den 50er-Jahren kehrte Mercedes 2010 in die F1 zurück und wurde mit dem neuen V6-Hybrid-Reglement zum führenden Team. Seit 2014 hat das Team alle Titel und fast 80 Prozent aller Rennen gewonnen – einer der dominantesten Einsätze in der Geschichte der F1. Lewis Hamilton holte drei seiner vier Fahrertitel für das Mercedes-Team und führte damit die jüngste Erfolgsserie an. Im vergangenen Jahr kam Valtteri Bottas als Teamkollege hinzu und holte seine ersten drei Siege sowie Platz drei in der Gesamtwertung. Für beide gibt es hohe Erwartungen.

# LEWIS HAMILTON



# 44



## DRIVER STATS

### Nationality

United Kingdom

### Date of Birth

07.01.85

### Birthplace

Stevenage, England

### Debut

Australian Grand Prix, 2007

### Best Season Result

Champion (2008, '14, '15, '17)

### GPs Started

216

### Wins

65

### Podium Places

123

### Pole Positions

75

### Front Row

122

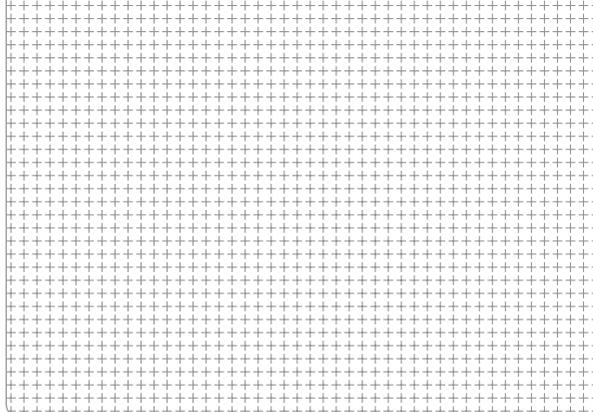
### Fastest Laps

38

### Championship Points

2755

SIGNATURE



[f @LewisHamilton](#)  
[@lewishamilton](#)

[@LewisHamilton](#)  
[lewishamilton.com](#)

# VALTTERI BOTTAS



# 77



## DRIVER STATS

### Nationality

Finland

### Date of Birth

28.08.89

### Birthplace

Nastola, Finland

### Debut

Australian Grand Prix, 2013

### Best Season Result

3rd (2017)

### GPs Started

105

### Wins

3

### Podium Places

26

### Pole Positions

4

### Front Row

11

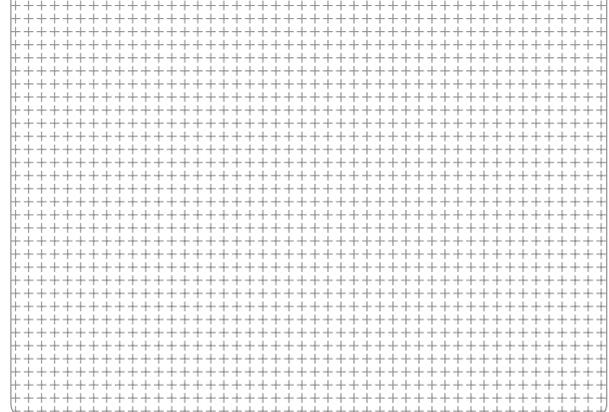
### Fastest Laps

6

### Championship Points

808

SIGNATURE



[f @ValtteriBottas](#)  
[@valtteriBottas](#)

[@ValtteriBottas](#)  
[valtteriBottas.com](#)

# FERRARI



**Team Principal**  
Maurizio Arrivabene



[f @ScuderiaFerrari](#)
[t @ScuderiaFerrari](#)  
[i @scuderiaferrari](#)
[g formula1.ferrari.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
Maranello, Italy

**Chassis**  
Ferrari SF71H

**Engine**  
Ferrari O62 EVO

**Team Debut**  
Monaco Grand Prix, 1950

**Races Started**  
957

**Championships**  
16

**Wins**  
232

**Pole Positions**  
217

**Fastest Laps**  
244

**Podium Places**  
735

**2017 Points**  
522

**Total Championship Points**  
7396.5

## F1's most famous name, Ferrari is eager to return to winning ways on the track this year

Ferrari are the most successful team in F1 history yet they enter the 2018 season looking to end a barren run of 10 years since their last title. After running Mercedes close last year, the Scuderia will want to keep up the momentum through 2018. With a combined five world titles, Sebastian Vettel and Kimi Räikkönen offer a wealth of talent and experience. Vettel is eyeing a fifth crown, after losing out to Hamilton last year, while Räikkönen is chasing a late spurt in his storied F1 career.

Als erfolgreichstes Team in der Geschichte der F1 tritt Ferrari nun 2018 in der Hoffnung an, die 10-jährige Durststrecke seit dem letzten Titelgewinn zu beenden. Nachdem die Scuderia im vergangenen Jahr Mercedes knapp auf den Fersen lag, will man diesen Schwung für 2018 beibehalten. Mit insgesamt fünf Weltmeistertiteln verfügen Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen über reichlich Talent und Erfahrung. Nachdem er im vergangenen Jahr Hamilton unterlag, liebäugelt Vettel nun mit einem fünften Titel. Räikkönen hingegen setzt zum Endspurt in seiner reichhaltigen F1-Karriere an.

# SEBASTIAN VETTEL



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Germany

**Date of Birth**  
03.07.87

**Birthplace**  
Heppenheim, Germany

**Debut**  
US Grand Prix, 2007

**Best Season Result**  
Champion (2010, '11, '12, '13)

**GPs Started**  
206

**Wins**  
50

**Podium Places**  
103

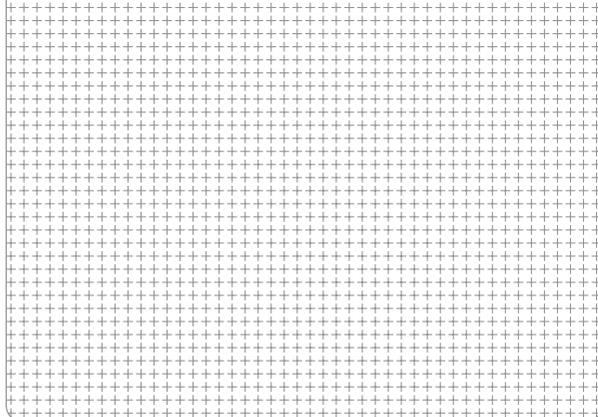
**Pole Positions**  
54

**Front Row**  
89

**Fastest Laps**  
33

**Championship Points**  
2556

SIGNATURE



[f @SSebastianVettel](#)  
[@vettelofficial](#)

[sebastianvettel.de](#)

# KIMI RÄIKKÖNEN



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Finland

**Date of Birth**  
17.10.79

**Birthplace**  
Espoo, Finland

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2001

**Best Season Result**  
Champion (2007)

**GPs Started**  
278

**Wins**  
20

**Podium Places**  
95

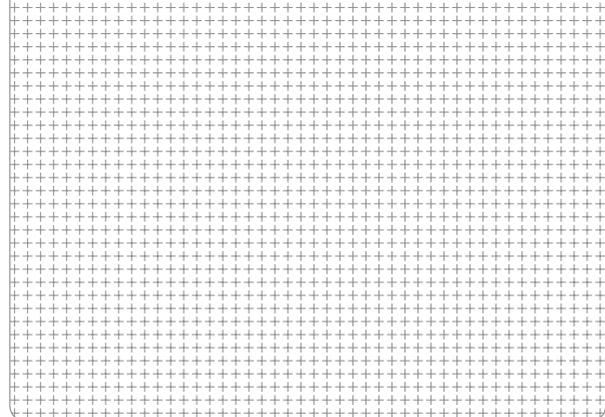
**Pole Positions**  
17

**Front Row**  
42

**Fastest Laps**  
45

**Championship Points**  
1648

SIGNATURE



[@kimimattiasraikkonen](#)

[@RaikkonenOficial](#)  
[kimiraikkonen.com](#)

# RED BULL RACING



ASTON MARTIN  
**Red Bull**  
 RACING

**Team Principal**  
 Christian Horner



[@redbullracing](#)  
[@redbullracing](#)

[@redbullracing](#)  
[redbullracing.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
 Milton Keynes, UK

**Chassis**  
 Aston Martin Red Bull Racing RB14

**Engine**  
 Tag Heuer

**Team Debut**  
 Australian Grand Prix, 2005

**Races Started**  
 252

**Championships**  
 4

**Wins**  
 57

**Pole Positions**  
 59

**Fastest Laps**  
 59

**Podium Places**  
 153

**2017 Points**  
 368

**Total Championship Points**  
 4052.5

## With an exciting, young driver line-up, can Red Bull return to title-winning ways in 2018?

Red Bull broke the mould for F1 teams when they made their debut in 2005, proving they could combine fun with success as they took four straight titles from 2010-2013. After a couple of difficult years, three wins last season built hope for a renewed title charge in 2018. Daniel Ricciardo is tipped as a future title contender, having taken seven wins for Red Bull, but he has a mighty team-mate, too. Max Verstappen is F1's youngest race winner and, at just 20, is aiming to take the sport by storm.

Red Bull ging 2005 mit seinem Debüt neue Wege in der F1, konnte dann aber mit vier aufeinander folgenden Titeln von 2010 bis 2013 beweisen, dass Spaß und Erfolg sich sehr wohl kombinieren lassen. Nach einigen schwierigen Jahren lassen drei Siege in der vergangenen Saison auf eine erneute Titeljagd für 2018 hoffen. Daniel Ricciardo wird mit sechs Siegen für Red Bull als zukünftiger Titelanwärter gehandelt, hat allerdings einen starken Teamkollegen. Max Verstappen ist der jüngste Rennsieger in der F1 und erobert mit gerade einmal 20 Jahren den Sport im Sturm.

# DANIEL RICCIARDO



# 3



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Australia

**Date of Birth**  
01.07.89

**Birthplace**  
Perth, Australia

**Debut**  
British Grand Prix, 2011

**Best Season Result**  
3rd (2014, '16)

**GPs Started**  
137

**Wins**  
7

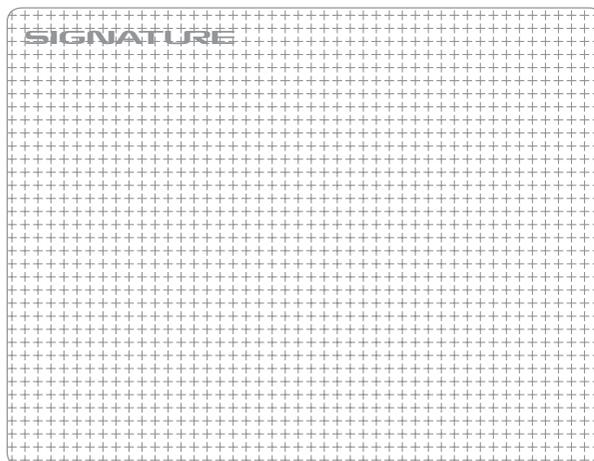
**Podium Places**  
29

**Pole Positions**  
2

**Front Row**  
8

**Fastest Laps**  
12

**Championship Points**  
912



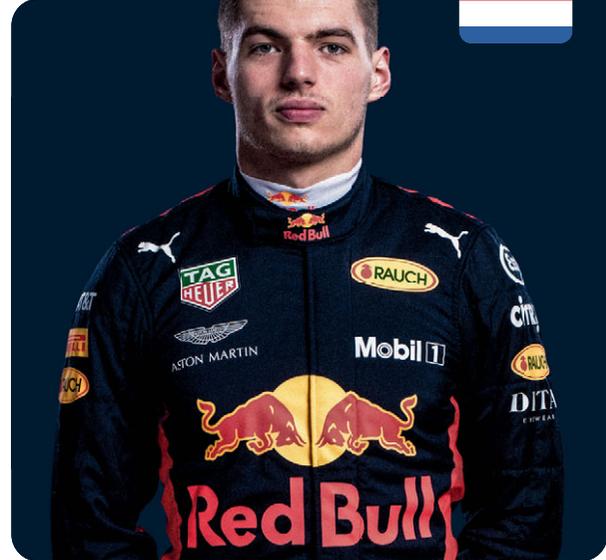
[f @DanielRicciardo](#)  
[@danielricciardo](#)

[@danielricciardo](#)  
[danielricciardo.com](#)

# MAX VERSTAPPEN



# 33



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Netherlands

**Date of Birth**  
30.09.97

**Birthplace**  
Hasselt, Belgium

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2015

**Best Season Result**  
5th (2016)

**GPs Started**  
68

**Wins**  
3

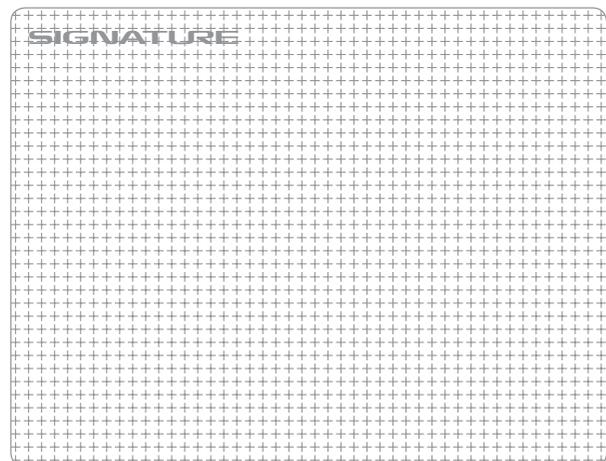
**Podium Places**  
14

**Best Grid Positions**  
2nd (3)

**Front Row**  
3

**Fastest Laps**  
4

**Championship Points**  
489



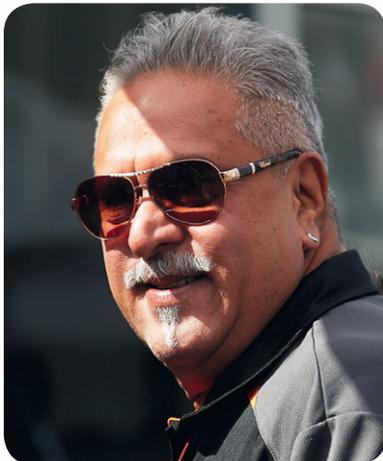
[f @MaxVerstappen](#)  
[@amaxverstappen1](#)

[@Max33Verstappen](#)  
[verstappen.nl](#)

# SAHARA FORCE INDIA FORMULA ONE TEAM



**Team Principal**  
Vijay Mallya



[f @forceindiaf1](#)  
[@forceindiaf1](#)

[@ForceIndiaF1](#)  
[forceindiaf1.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
Silverstone, UK

**Chassis**  
Sahara Force India VJM 11

**Engine**  
Mercedes AMG F1 M09

**Team Debut**  
Australian Grand Prix, 2008

**Races Started**  
199

**Championships**  
-

**Wins**  
-

**Pole Positions**  
1

**Fastest Laps**  
5

**Podium Places**  
6

**2017 Points**  
187

**Total Championship Points**  
1015

## Midfield leader Force India has punched above its weight against F1's title players in recent years

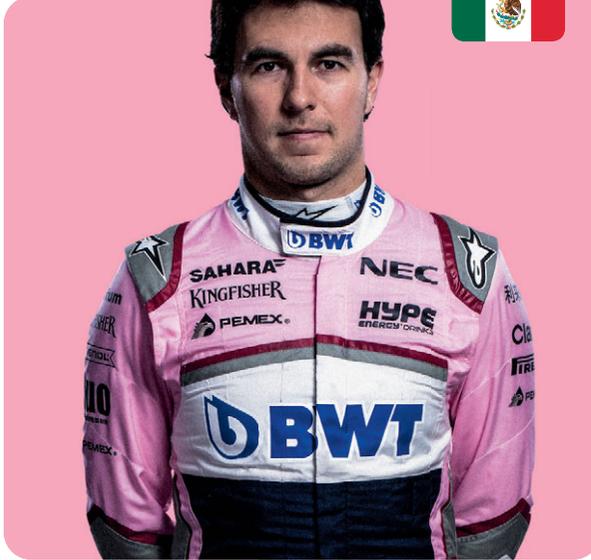
Since debuting as a backmarker in 2008, Force India has grown into F1's leading midfield operation, and, despite a modest budget, finished fourth in 2016 and '17. This season's goal is to keep its unofficial title as 'pound-for-pound champion' in F1. Sergio Pérez has led the charge since 2014 by claiming five podium finishes, and is a leading name outside the top teams. Pérez's team-mate Esteban Ocon, 21, is looking to build on an impressive first full season in 2017.

Nach einem Debüt als Schlusslicht des Feldes 2008 hat Force India sich zu einem der führenden Teams im Mittelfeld der F1 entwickelt. Trotz knappem Budget und bescheidenen Ressourcen reichte es 2016 und 2017 zu Rang vier. In dieser Saison lautet das Ziel, den inoffiziellen Titel als „Champion in der Gewichtsklasse“ zu verteidigen. Mit fünf Podiumsplätzen gehört Sergio Pérez seit 2014 zu den führenden Fahrern außerhalb der Top-Teams. Teamkollege Esteban Ocon, 21, hofft für 2017 auf eine beeindruckende erste komplette Saison.

# SERGIO PÉREZ



# 11



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Mexico

**Date of Birth**  
26.01.90

**Birthplace**  
Guadalajara, Mexico

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2011

**Best Season Result**  
7th (2016, '17)

**GPs Started**  
142

**Wins**  
-

**Podium Places**  
8

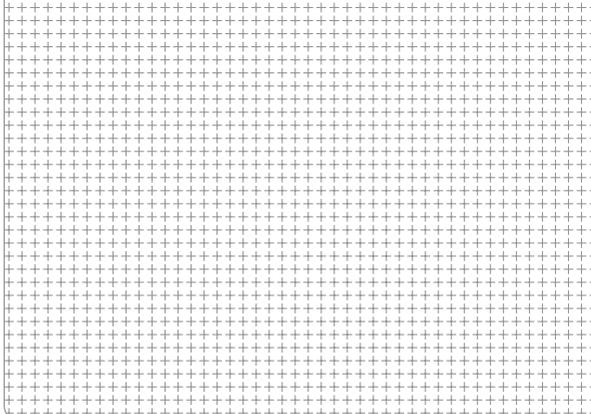
**Best Race Classification**  
2nd (2)

**Best Grid Position**  
4th (4)

**Fastest Laps**  
4

**Championship Points**  
484

SIGNATURE



[f @sergioperezf1](#)  
[@aschecoperez](#)

[t @SChecoPerez](#)  
[s sergioperez.mx](#)

# ESTEBAN OCON



# 31



## DRIVER STATS

**Nationality**  
France

**Date of Birth**  
17.09.96

**Birthplace**  
Évreux, France

**Debut**  
Belgian Grand Prix, 2016

**Best Season Result**  
8th (2017)

**GPs Started**  
37

**Wins**  
-

**Podium Places**  
-

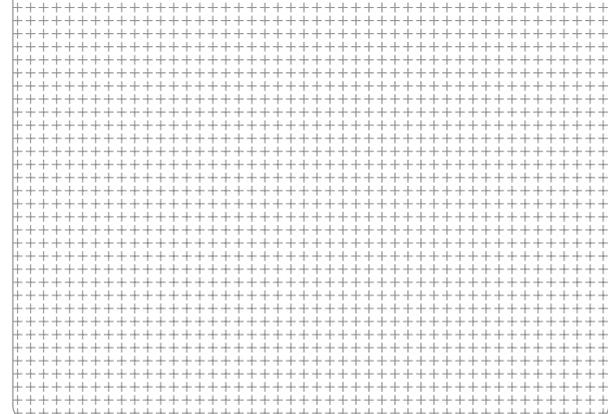
**Best Race Classification**  
5th (2)

**Best Grid Position**  
3rd (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
98

SIGNATURE



[f @estebanocon](#)  
[@aestebanocon](#)

[t @OconEsteban](#)  
[e esteban-ocon.com](#)

# WILLIAMS MARTINI RACING



WILLIAMS MARTINI RACING

**Team Principal**  
Frank Williams



[f @WilliamsF1Team](#)   
 [t @WilliamsRacing](#)  
[@williamsmartiniracing](#)   
 [williamsf1.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
Grove, UK

**Chassis**  
Williams FW41-01

**Engine**  
Mercedes AMG F1 W09

**Team Debut**  
Spanish Grand Prix, 1977

**Races Started**  
698

**Championships**  
9

**Wins**  
114

**Pole Positions**  
128

**Fastest Laps**  
133

**Podium Places**  
312

**2017 Points**  
83

**Total Championship Points**  
3557

## One of F1's most historic teams, Williams boasts a youthful line-up for the 2018 season

Williams emerged as a potent F1 force through the 1980s and '90s, but have not won a title since 1997 – or a race since 2012. Fifth for the past two years in the Constructors' Championship, the team have pinned a reversal in fortunes on a young yet inexperienced line-up. At 19, Lance Stroll is the youngest driver on the grid, but was dominant in F3 and scored a podium in his debut F1 season last year. He is joined by rookie Sergey Sirotkin, a multi-race winner in GP2.

Williams war in den 1980er- und 1990er-Jahren ein starkes Team in der F1, hat aber seit 1997 keinen Titel und seit 2012 kein Rennen mehr gewonnen. In den vergangenen zwei Jahren lag das Team auf Platz fünf in der Konstrukteurswertung und erhofft sich jetzt mit einer jungen, aber unerfahrenen Mannschaft eine Kehrtwende. Mit 19 Jahren ist Lance Stroll der jüngste Fahrer im Feld. Er war in der F3 einer der dominanten Piloten und holte in seiner F1-Debütsaison im vergangenen Jahr einen Podiumsplatz. Sein Teamkollege ist Sergey Sirotkin, ein mehrfacher Rennsieger in der GP2.

# LANCE STROLL



18



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Canada

**Date of Birth**  
29.10.98

**Birthplace**  
Montréal, Canada

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2017

**Best Season Result**  
12th (2017)

**GPs Started**  
28

**Wins**  
-

**Podium Places**  
1

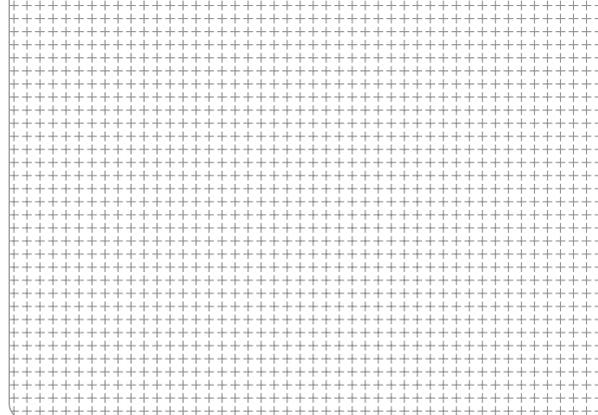
**Best Race Classification**  
3rd (1)

**Best Grid Position**  
2nd (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
44

SIGNATURE



[f @stroll.lance](#)  
[@lance\\_stroll](#)

[@lance\\_stroll](#)  
lancestroll.com

# SERGEY SIROTKIN



33



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Russia

**Date of Birth**  
27.08.95

**Birthplace**  
Moscow, Russia

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2018

**Best Season Result**  
-

**GPs Started**  
8

**Wins**  
-

**Podium Places**  
-

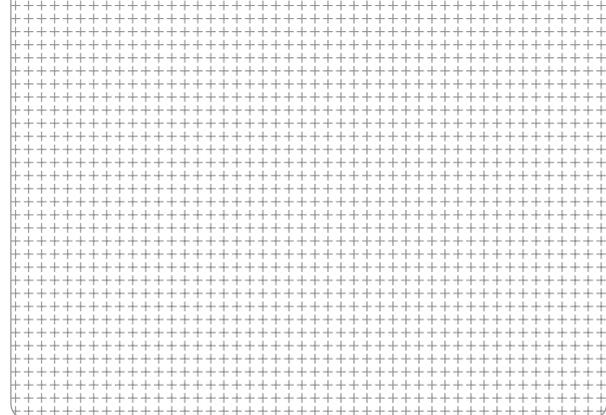
**Best Race Classification**  
14th (1)

**Best Grid Position**  
11th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
-

SIGNATURE



[f @OfficialSergeySirotkin](#)  
[@sergeysirotkin\\_official](#)

[@sirotkin\\_sergey](#)  
sirotkinsergey.com

# RENAULT SPORT FORMULA ONE TEAM



**RENAULT SPORT**  
FORMULA ONE TEAM

**Managing Director**  
Cyril Abiteboul



**f** @RenaultSport  
FormulaOneTeam  
**@** @renaultsportf1

**t** @RenaultSportF1  
**globe** renaultsport.com

## TEAM STATS

### Team Base

Enstone, UK/Viry-Châtillon, France

### Chassis

Renault R18

### Engine

Renault RE18

### Team Debut

British Grand Prix, 1977

### Races Started

349

### Championships

-

### Wins

35

### Pole Positions

51

### Fastest Laps

31

### Podium Places

100

### 2017 Points

57

### Total Championship Points

1445

## Renault have been pushing for the top since their works team returned to F1 in 2016

Having tasted success in the 1980s and mid-2000s, Renault's factory team returned to F1 in 2016. A rise to sixth in last year's Constructors' Championship offered proof of progress, and early signs point to another step forward in 2018. Highly rated but lacking a top-line drive, Nico Hülkenberg found stability at Renault in 2017. Team-mate Carlos Sainz joined late last year after impressing over 56 starts with Toro Rosso. Together, the pair make for an exciting line-up.

Nach Erfolgen in den 1980er-Jahren und den frühen 2000er-Jahren kehrte das Renault-Werksteam 2016 in die F1 zurück. Der Aufstieg zu Rang 6 in der Konstrukteursmeisterschaft in der vergangenen Saison bewies den Aufwärtstrend und es gibt bereits Anzeichen für weiteren Fortschritt 2018. Als hoch geschätzter Pilot ohne Platz in einem der Top-Teams fand Nico Hülkenberg 2017 Stabilität bei Renault. Gegen Ende des vergangenen Jahres stieß Teamkollege Carlos Sainz hinzu – nach 56 beeindruckenden Rennen mit Toro Rosso – und mit den beiden Piloten hat Renault ein vielversprechendes Team.

# NICO HÜLKENBERG



# 27



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Germany

**Date of Birth**  
19.08.87

**Birthplace**  
Emmerich, Germany

**Debut**  
Bahrain Grand Prix, 2010

**Best Season Result**  
9th (2014, '16)

**GPs Started**  
143

**Wins**  
-

**Podium Places**  
-

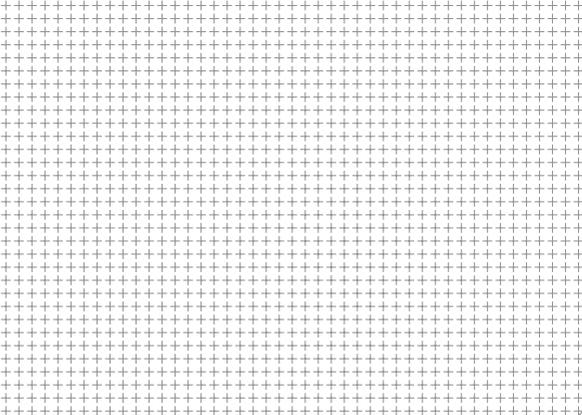
**Best Race Classification**  
4th (3)

**Pole Positions**  
1

**Fastest Laps**  
2

**Championship Points**  
439

SIGNATURE



[@NicoHulkenberg.official](#)  
[@hulkhulkenberg](#)

[@HulkHulkenberg](#)  
[nicohulkenberg.net](#)

# CARLOS SAINZ



# 55



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Spain

**Date of Birth**  
01.09.94

**Birthplace**  
Madrid, Spain

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2015

**Best Season Result**  
9th (2017)

**GPs Started**  
68

**Wins**  
-

**Podium Places**  
-

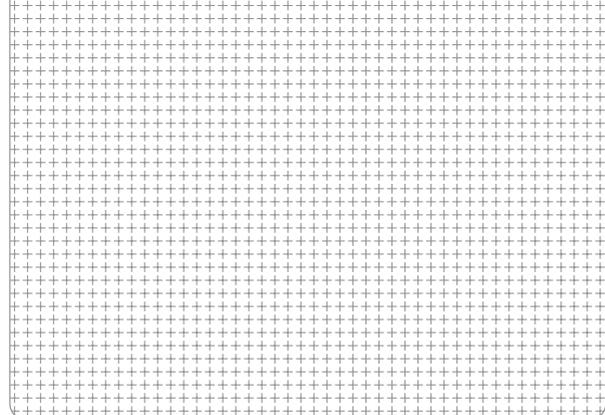
**Best Race Classification**  
4th (1)

**Best Grid Position**  
5th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
146

SIGNATURE



[@carlossainz](#)  
[@carlossainz](#)

[@Carlossainz55](#)  
[carlossainz.es](#)

# SCUDERIA TORO ROSSO



**Team Principal**  
Franz Tost



f @tororosso  
@tororosso

t @ToroRosso  
scuderiatorosso  
.redbull.com

## TEAM STATS

**Team Base**  
Faenza, Italy

**Chassis**  
Toro Rosso STR13

**Engine:**  
Honda RA618H

**Team Debut**  
Bahrain Grand Prix, 2006

**Races Started**  
234

**Championships**  
-

**Wins**  
1

**Pole Positions**  
1

**Fastest Laps**  
1

**Podium Places**  
1

**2017 Points**  
53

**Total Championship Points**  
401

## This year marks a new dawn for Red Bull's junior team Toro Rosso thanks to Honda works support

Toro Rosso debuted in 2006 as Red Bull's junior team, but have since grown into a solid midfield outfit. This year they link up with Honda and their first taste of exclusive manufacturer support could have a dramatic impact on the team's fortunes. The relative lack of Formula 1 experience of drivers Pierre Gasly and Brendon Hartley should not detract from their ability. Gasly was the final GP2 champion in 2016, while Hartley is a two-time World Sportscar Champion and won last year's Le Mans 24 Hours.

Toro Rosso debütierte 2006 als Junior-Team von Red Bull und hat sich seitdem zu einem soliden Mitstreiter im Mittelfeld entwickelt. In diesem Jahr könnte sich die Zusammenarbeit mit Honda – die erste exklusive Werksunterstützung für Toro Rosso – drastisch auf die Geschicke des Teams auswirken. Obwohl sie zusammen nur neun F1-Rennen absolviert haben, ist das Talent von Pierre Gasly und Brendon Hartley offensichtlich. Gasly war 2016 der letzte GP2-Champion, während Hartley zwei Titel in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft sowie die 24-Stunden von Le Mans 2017 gewann.

# BRENDON HARTLEY



## DRIVER STATS

**Nationality**  
New Zealand

**Date of Birth**  
10.11.89

**Birthplace**  
Palmerston North, NZ

**Debut**  
US Grand Prix, 2017

**Best Season Result**  
23rd (2017)

**GPs Started**  
12

**Wins**  
-

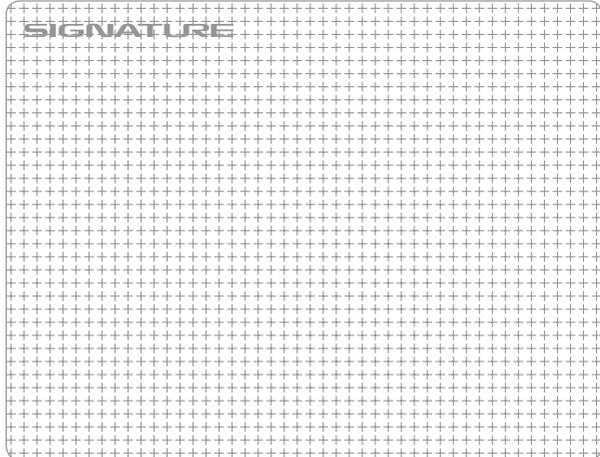
**Podium Places**  
-

**Best Race Classification**  
10th (1)

**Best Grid Position**  
11th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
1



[f @BrendonHartleyMotorsport](#)  
[@brendon\\_hartley](#)

[t @BrendonHartley](#)  
[brendonhartley.nz](#)

# PIERRE GASLY



## DRIVER STATS

**Nationality**  
France

**Date of Birth**  
07.02.96

**Birthplace**  
Rouen, France

**Debut**  
Malaysian Grand Prix, 2017

**Best Season Result**  
21st (2017)

**GPs Started**  
9

**Wins**  
-

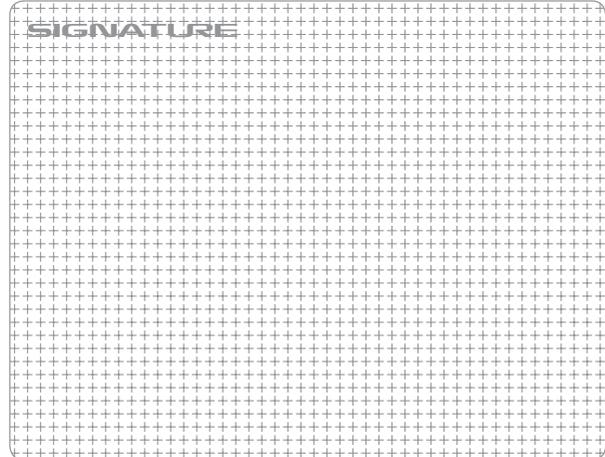
**Podium Places**  
-

**Best Race Classification**  
4th (1)

**Best Grid Position**  
5th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
18



[f @PierreGasly](#)  
[@pierregasly](#)

[t @PierreGASLY](#)  
[pierregasly.com](#)

# HAAS F1 TEAM



**Team Principal**  
Guenther Steiner



[@haasf1team](#)  
[@haasf1team](#)

[@HaasF1Team](#)  
[haasf1team.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
Kannapolis, NC, USA/Banbury, UK

**Chassis**  
Haas VF-18

**Engine**  
Ferrari 062 EVO

**Team Debut**  
Australian Grand Prix, 2016

**Races Started**  
49

**Championships**  
-

**Wins**  
-

**Pole Positions**  
-

**Fastest Laps**  
-

**Podium Places**  
-

**2017 Points**  
47

**Total Championship Points**  
103

## As F1's youngest team, Haas have made a big impression in a short space of time

Haas became the first American F1 team in 30 years when they made their debut in 2016, but they quickly found their feet in F1's midfield. With technical support from Ferrari, Haas finished eighth in their first two seasons, and are targeting another step forward thanks to stability in the rules. Champions in their junior careers, drivers Romain Grosjean and Kevin Magnussen bring race-winning pedigree. Grosjean has been with Haas since its debut, while Magnussen had a positive first year in 2017.

Haas war bei seinem Debüt 2016 das erste amerikanische F1-Team seit 30 Jahren und konnte schnell im Mittelfeld der F1 Fuß fassen. Mit technischer Unterstützung von Ferrari schaffte Haas es in seinen ersten zwei Saisons auf Rang acht und erhofft sich aufgrund des stabilen Reglements weitere Fortschritte. Romain Grosjean und Kevin Magnussen holten in ihren Junior-Karrieren Meistertitel und bringen Erfahrung und einen guten Ruf mit ins Team. Grosjean fährt seit dem Teamdebüt für Haas, während Magnussen 2017 ein positives erstes Jahr ablieferte.

# ROMAIN GROSJEAN



## DRIVER STATS

**Nationality**  
France

**Date of Birth**  
17.04.86

**Birthplace**  
Genève, Switzerland

**Debut**  
European Grand Prix, 2009

**Best Season Result**  
7th (2013)

**GPs Started**  
130

**Win**  
-

**Podium Places**  
10

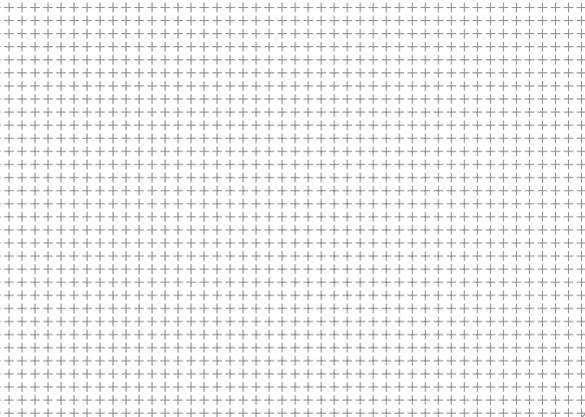
**Best Race Classification**  
2nd (2)

**Best Grid Position**  
2nd (1)

**Fastest Laps**  
1

**Championship Points**  
344

SIGNATURE



[f @grosjeanromain](#)  
[@grosjeanromain](#)

[@RGrosjean](#)  
[romaingrosjean.com](#)

# KEVIN MAGNUSSEN



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Denmark

**Date of Birth**  
05.10.92

**Birthplace**  
Roskilde, Denmark

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2014

**Best Season Result**  
11th (2014)

**GPs Started**  
68

**Wins**  
-

**Podium Places**  
1

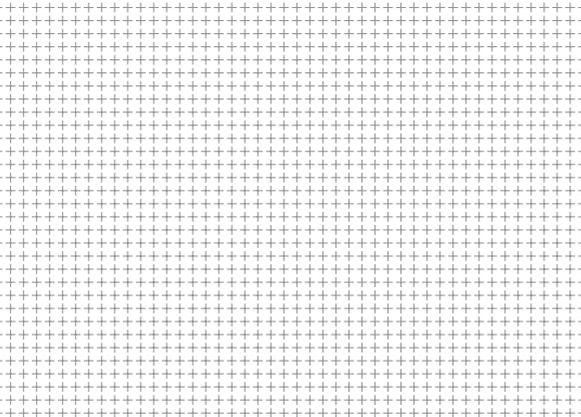
**Best Race Classification**  
2nd (1)

**Best Grid Position**  
4th (2)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
108

SIGNATURE



[@KevinMagnussen](#)  
[@kevinmagnussen](#)

[@KevinMagnussen](#)

# MCLAREN FORMULA 1 TEAM



**Racing Director**  
Eric Boullier



[f @McLaren.Racing](#)
[t @McLarenF1](#)  
[@mclaren](#)
[mclaren.com](#)

## TEAM STATS

**Team Base**  
Woking, UK

**Chassis**  
McLaren MCL33

**Engine**  
Renault RE18

**Team Debut**  
Monaco Grand Prix, 1966

**Races Started**  
829

**Championships**  
8

**Wins**  
182

**Pole Positions**  
155

**Fastest Laps**  
154

**Podium Places**  
485

**2017 Points**  
30

**Total Championship Points**  
5186.5

## Following three tough years, will a change of power unit supplier pay off for McLaren in 2018?

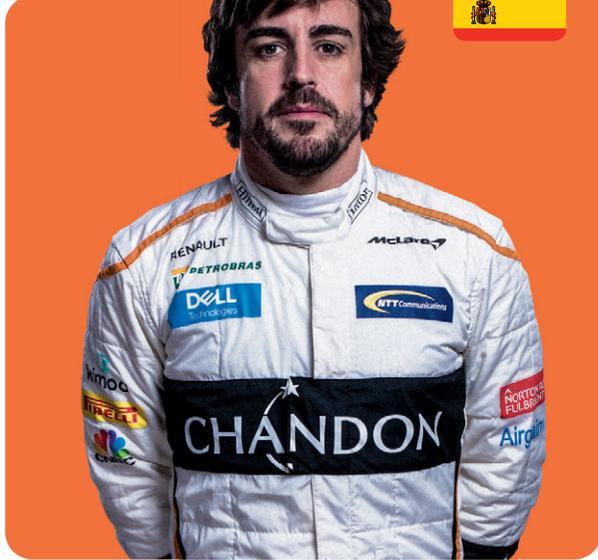
McLaren may have won 20 titles across four decades, but they are aiming to recover from a turbulent period partnering Honda in 2015. Having split with the Japanese make and now linked up with Renault for an engine supply, they hope the change will revive their fortunes. Double champion Fernando Alonso – one of F1's modern greats – will want the new partnership to deliver as he targets a third crown. Stoffel Vandoorne ruled GP2 ahead of his F1 debut and is keen to impress in his second full season.

Obwohl McLaren in vier Jahrzehnten 20 Titel holte, versucht das Team sich jetzt von einer turbulenten Zeit seit der Zusammenarbeit mit Honda 2015 zu erholen. Das Team hat die Partnerschaft mit dem japanischen Hersteller aufgelöst und arbeitet jetzt mit Renault als Motorenlieferant zusammen, wovon man sich erneuten Erfolg verspricht. Doppelweltmeister Fernando Alonso, einer der großen Piloten der modernen F1, hat hohe Erwartungen und hofft auf einen dritten Titel. Stoffel Vandoorne war vor seinem F1-Debüt in der GP2-Serie äußerst erfolgreich und will in seiner zweiten kompletten Saison beeindruckend.

# FERNANDO ALONSO



# 14



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Spain

**Date of Birth**  
29.07.81

**Birthplace**  
Oviedo, Spain

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2001

**Best Season Result**  
Champion (2005, '06)

**GPs Started**  
298

**Wins**  
32

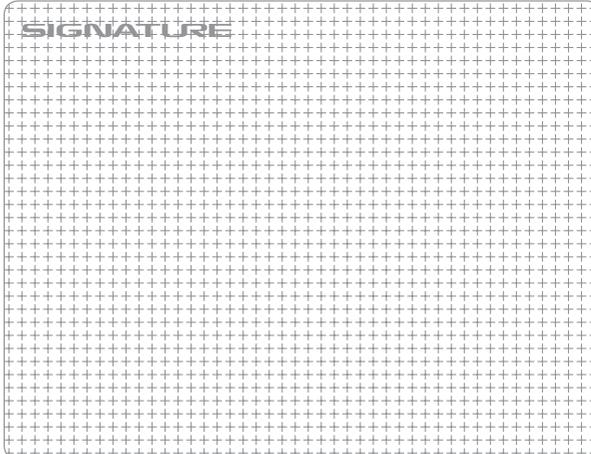
**Podium Places**  
97

**Pole Positions**  
22

**Front Row**  
37

**Fastest Laps**  
23

**Championship Points**  
1881



[f @FernandoAlonsoOficial](#)
[t @alo\\_oficial](#)  
[i @fernandoalo\\_oficial](#)
[g fernandoalonso.com](#)

# STOFFEL VANDOORNE



# 2



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Belgium

**Date of Birth**  
26.03.92

**Birthplace**  
Kortrijk, Belgium

**Debut**  
Bahrain Grand Prix, 2016

**Best Season Result**  
16th (2017)

**GPs Started**  
28

**Wins**  
-

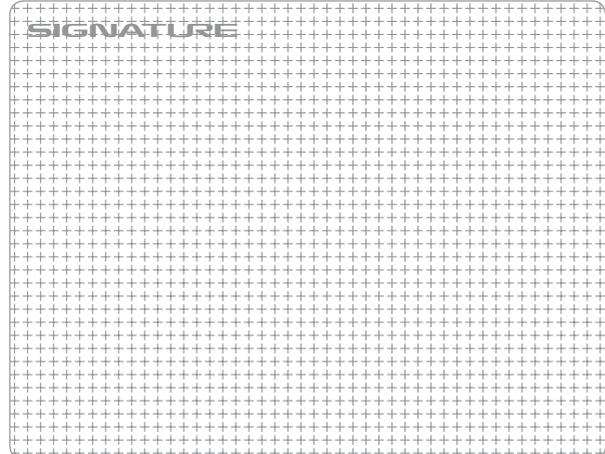
**Podium Places**  
-

**Best Race Classification**  
7th (2)

**Best Grid Position**  
7th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
22



[f @Stoffel-Vandoorne](#)
[t @svandoorne](#)  
[i @svandoorne](#)
[g stoffelvandoorne.com](#)

# ALFA ROMEO SAUBER F1 TEAM



Sauber F1® Team

**Team Principal**  
Frédéric Vasseur



f @sauberf1team  
@sauberf1team

t @SauberF1Team  
sauberf1team.com

## TEAM STATS

### Team Base

Hinwil, Switzerland

### Chassis

Alfa Romeo Sauber C37

### Engine

Ferrari 062 EVO

### Team Debut

South African Grand Prix, 1993

### Races Started

360

### Championships

-

### Wins

-

### Pole Positions

-

### Fastest Laps

3

### Podium Places

10

### 2017 Points

5

### Total Championship Points

478

## Now linked with Alfa Romeo, the future looks bright for the Swiss team after an uncertain spell

Having raced under many different guises since 1993, Sauber's latest tie-up heralds the return of Alfa Romeo to F1 after 30 years away. Sauber's financial struggles are over, allowing the team to expand as it builds for the future. Sauber boasts a mix of youth and experience in its driver line-up. Marcus Ericsson will want to make an impression in his fifth season, while Ferrari Driver Academy youngster Charles Leclerc arrives in F1 off the back of a 2017 F2 title win.

Sauber ist seit 1993 unter vielen verschiedenen Namen angetreten, und die jüngste Partnerschaft läutet nach 30 Jahren die Rückkehr von Alfa Romeo in die F1 ein. Die finanziellen Probleme bei Sauber sind vorbei und das Team kann expandieren und sich auf die Zukunft vorbereiten. Die Fahrer im Sauber-Team bieten eine Mischung aus Jugend und Erfahrung: Marcus Ericsson will in seiner fünften Saison Eindruck schinden, während Charles Leclerc aus der Ferrari Driver Academy dank seines Titelgewinns in der F2 2017 in die F1 aufsteigen konnte.

# MARCUS ERICSSON



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Sweden

**Date of Birth**  
02.09.90

**Birthplace**  
Kumla, Sweden

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2014

**Best Season Result**  
18th (2015)

**GPs Started**  
84

**Wins**  
-

**Podium Places**  
-

**Best Race Classification**  
8th (1)

**Best Grid Position**  
9th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
11

SIGNATURE

# CHARLES LECLERC



## DRIVER STATS

**Nationality**  
Monaco

**Date of Birth**  
16.10.97

**Birthplace**  
Monte Carlo, Monaco

**Debut**  
Australian Grand Prix, 2018

**Best Season Result**  
-

**GPs Started**  
8

**Wins**  
-

**Podium Places**  
-

**Best Race Classification**  
6th (1)

**Best Grid Position**  
8th (1)

**Fastest Laps**  
-

**Championship Points**  
11

SIGNATURE

[f @MarcusEricssonOfficialF1Page](#) [t @Ericsson\\_Marcus](#)  
[i @ericsson\\_marcus](#) [g marcusericsson.com](#)

[f @CharlesLeclercOfficial](#) [t @Charles\\_Leclerc](#)  
[i @charles\\_leclerc7](#) [g charles-leclerc.com](#)

# THE F1® BRAND



**Formula 1®**

**F1®**

**FORMULA 1 EYETIME GROSSER PREIS  
VON ÖSTERREICH 2018**

**FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP®**

FORMULA 1® heads to one of its most picturesque venues for Round Nine of the 2018 world championship - the Red Bull Ring, home of the Formula 1 Eyetime Grosser Preis von Österreich 2018. This will be the sport's 31st visit to the country and its fifth race at the track in the mountains of Styria since F1's return to Austria in 2014.

FORMULA 1® is the brand used to identify the most prestigious motor racing competition in the world and it is for this reason that the trade marks associated with the FORMULA 1® brand are extremely valuable. We are therefore passionate about protecting the reputation of our brand by ensuring the proper use of our trade marks.

Our sponsors and licensees invest significant amounts to promote and support these prestigious events and to have the right to use our trade marks. Accordingly we take the protection of our trade marks seriously and we will take all appropriate measures to protect them from unauthorised use.

Formula One World Championship Limited owns the commercial rights to the FIA Formula One World Championship® and is exclusively entitled to commercialise the Championship and exploit the FORMULA 1® brand, which includes the trade marks listed on the this notice, with the exception of the FIA logo, which is owned by the Federation Internationale de l'Automobile, and PIRELLI.

The FORMULA 1® brand trade marks listed in this notice are protected in France and numerous countries throughout the world.

To ensure you are buying genuine FORMULA 1® products, please look out for products carrying the official "F1® LICENSED PRODUCT" or official "FORMULA 1® LICENSED PRODUCT" labels.

If you are interested in licensing opportunities, are unsure of whether your use of a trade mark is an infringement of these trade mark rights, or if you wish to report suspected counterfeit products, please contact Formula One World Championship Ltd by email at [trademarks@f1.com](mailto:trademarks@f1.com). **#AustrianGP #F1Austria**

The F1 logos, F1 Formula 1 logos, FORMULA 1, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, PADDOCK CLUB and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. Licensed by Formula One World Championship Limited, a Formula 1 company. The FIA logo is a trade mark of Federation Internationale de l'Automobile. All rights reserved.

## PUBLISHING DETAILS

This Official Programme for the Formula 1 2018 Austrian Grand Prix is published and edited by Formula 1's Marketing and Communications department. It is designed by Realise Creative following brand guidelines created by Wieden+Kennedy and printed and distributed by TRMG Ltd.

**Editor-in-chief:** Norman Howell  
**Executive Editor:** Justin Hynes  
**Sub-editor:** Very Tall  
**Contributors:** Tom Clarkson, Matt Youson, Luke Smith, Chris Medland, Tony Thomas  
**Thanks:** Bouchat Translation Unit

**Creative Direction:** James Greenhow  
**Production Editor:** Kathryn Evans-Prosser  
**Lead Creative:** Cameron Turnbull  
**Repro Manager:** Adam Carbajal

**Head of Production:** Charles Dragazis  
**Publishing Director:** Jon Fellows  
**Account Director:** Charlie Wise

# Drive every race with every driver



## Get closer to the action than ever before with F1<sup>®</sup> TV Pro

-  Live stream every practice, qualifying and race
-  Watch all 20 live onboard cameras
-  Access to full 'unedited' team radio

Subscribe today at [F1.com/TVPro](https://www.f1.com/TVPro)

 **TV Pro**

## AMERICAN IDOLS

It was at the Österreichring in 1976 that a US constructor last recorded a grand prix victory, when John Watson scored the first and only victory of Team Penske's three-year stint in F1. The team run by Roger Penske debuted at the 1974 Canadian Grand Prix, with Northern Ireland's Watson joining the team at the end of 1975 following the death of American Mark Donohue at that year's Austrian race. Watson was forced to shave off his beard after his Österreichring win, his first in F1, following a bet with his team boss. Despite finishing fifth in the Constructors' standings Penske pulled his team out of F1 at the end of the season to focus on racing in the US. Watson migrated to Brabham and then to McLaren, where he notched another four grand prix wins.

## AMERIKANISCHE IDOLE

Ein US-Konstrukteur gewann zuletzt 1976 am Österreichring einen Grand Prix, als John Watson den ersten und einzigen Sieg im dreijährigen F1-Einsatz des Team Penske einfuhr. Das von Roger Penske geleitete Team debütierte 1974 beim Kanada Grand Prix. Der aus Nordirland stammende Watson stieß Ende 1975 zu dem Team, nachdem der Amerikaner Mark Donohue nach einem Unfall beim österreichischen Rennen in diesem Jahr verstorben war. Aufgrund einer verlorenen Wette mit seinem Teamchef musste Watson nach seinem Sieg in Österreich – sein erster in der F1 – seinen Bart abrasieren. Trotz eines beachtlichen fünften Platzes in der Konstrukteurswertung zog Penske sein Team am Ende der Saison aus der F1 zurück, um sich auf Rennen in den USA zu konzentrieren. Watson ging zu Brabham und dann zu McLaren, wo er vier weitere Grand-Prix-Siege holte.



PHOTO: LAT IMAGES

# TODAY 3,500 PEOPLE WILL DIE ON THE ROAD

**BUCKLE UP**

FERNANDO ALONSO  
TWO-TIME FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPION

**USE A CHILD SAFETY SEAT**

MICHELLE YEOH  
ACTRESS, PRODUCER AND UNICEF GOODWILL AMBASSADOR

**CHECK YOUR TYRES**

RAFAEL NADAL  
PROFESSIONAL TENNIS PLAYER  
WINNER OF 16 GRAND SLAM TITLES

**OBEY THE SPEED LIMIT**

YOHAN BLAKE  
4 X 100M OLYMPIC AND WORLD CHAMPION AND 100M WORLD CHAMPION

**DON'T TEXT AND DRIVE**

PHARRELL WILLIAMS  
SINGER, SONGWRITER AND RECORD PRODUCER

**LOOK BEFORE CROSSING**

FELIPE MASSA  
FORMER FIA FORMULA ONE RACING DRIVER

**STOP WHEN YOU'RE TIRED**

ANTOINE GRIEZMANN  
INTERNATIONAL FOOTBALL PLAYER

**MAKE ROAD SAFETY A PRIORITY**

ANNE HIDALGO  
MAYOR OF PARIS AND CHAIR OF C40

**ALWAYS PAY ATTENTION**

VANESSA LOW  
LONG JUMP PARALYMPIC CHAMPION

**STAY BRIGHT**

HAILE GEBRSELASSIE  
LONG DISTANCE RUNNING OLYMPIC AND WORLD CHAMPION

**CHECK YOUR VISION**

MICHAEL FASSBENDER

**DON'T LET YOUR FRIENDS DRIVE DRUNK**

WAYDE VAN NIEKERK  
400M OLYMPIC AND WORLD CHAMPION

**WEAR A HELMET**

MARC MÁRQUEZ  
FOUR-TIME MOTOCGP WORLD CHAMPION

**NEVER DRINK AND DRIVE**

NICO ROSBERG  
2016 FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPION

SUPPORT THE FIA'S MANIFESTO FOR GLOBAL ROAD SAFETY AT:

**FIA.COM**

**#3500LIVES**

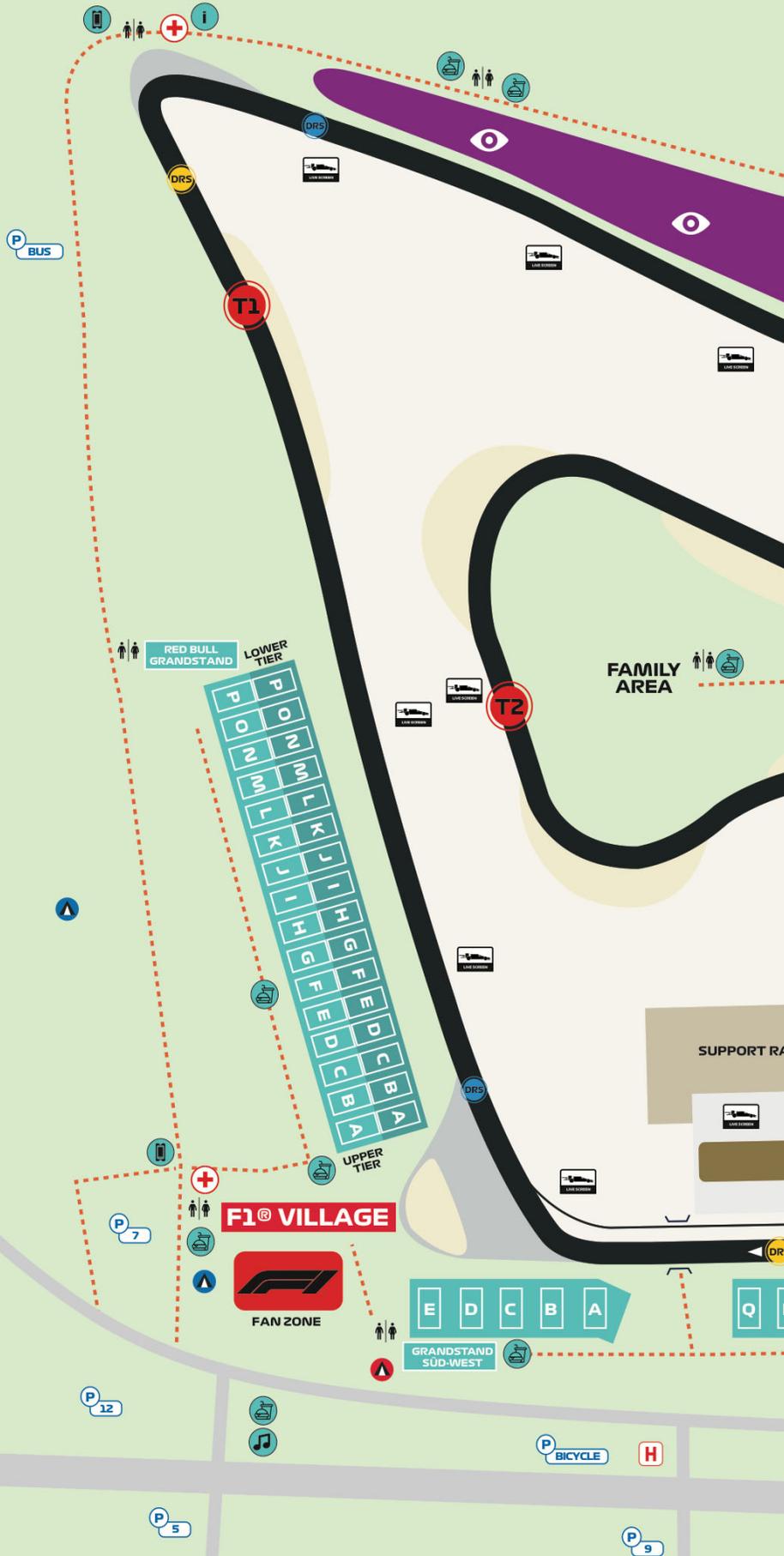


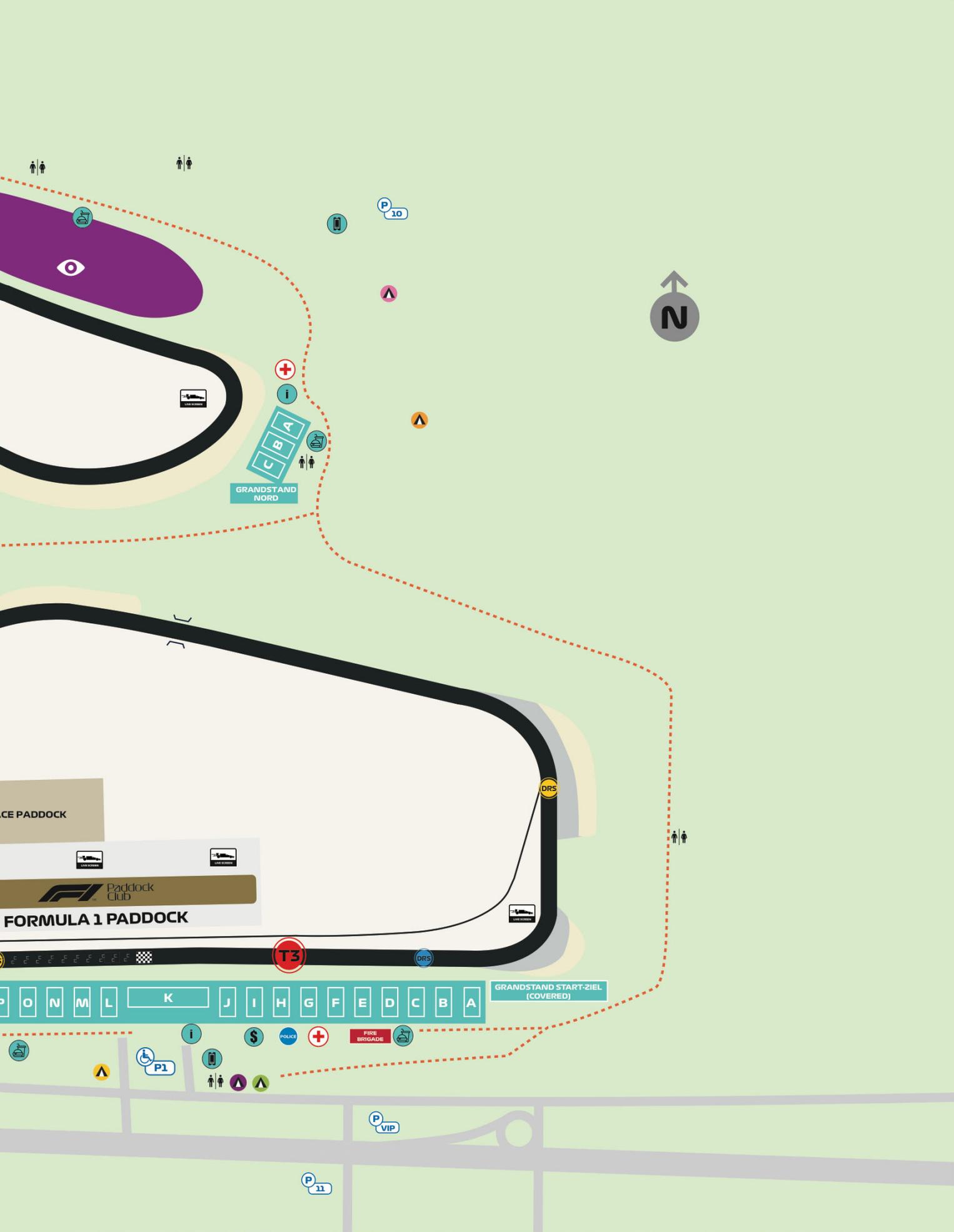
# CIRCUIT MAP

## RED BULL RING

Number of laps: 71  
 Circuit length: 4.318kms  
 Race Distance: 306.452kms  
 Lap Record: 1:07.411 - Lewis Hamilton, 2017

-  Start / Finish: Direction of Track
-  FAN ZONE (Merchandising & Exhibition Area)
-  Paddock Club
-  Grandstand
-  Podium
-  Food & Beverage
-  Fan Stores
-  ATM





	Ticket Sales		Toilets		General Admission / Viewing Mound		Run Off Areas / Asphalt		Purple Camping
	Information		Parking		Timing Sector		Pink Camping		Yellow Camping
	First Aid		Pedestrian Walkway		DRS Detection		Orange Camping		Red Camping
	Police		Live Action Screens		DRS Activation		Green Camping		Blue Camping



**Sign up now**



**See the world in a blink**

**eyetime.com**