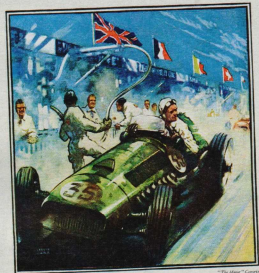


Under Cover

In 68 Jahren Formel 1 haben sich nicht nur die Fahrer, Autos und Rennstrecken geändert. Auch die Programme gingen mit der Zeit. Individualität ist einem Einheits-Layout gewichen, Computergrafiken lösten gezeichnete Formate ab.



The Royal Automobile Club
Grand Prix d'Europe

Incorporating
THE BRITISH
GRAND PRIX



Silverstone
Saturday,
13th May, 1950

OFFICIAL PROGRAMME

ONE SHILLING

GP England

1950 in Silverstone

Am 13. Mai 1950 fand der erste Formel-1-Grand Prix der Geschichte statt. Die FIA hatte im November 1949 die erste Weltmeisterschaft für Autos mit Motoren bis maximal 4,5 Liter Hubraum ausgerufen. Alfa Romeo beherrschte mit seinem 390 PS starken 1,5-Liter-Reihenachtzylinder mit Kompressor die Premiere nach Belieben. Nino Farina, Juan-Manuel Fangio, Luigi Fagioli und Reg Parnell besetzten die erste Startreihe. Auch im Rennen fuhr das Alfa-Quartett unter den Augen von König George VI. wie von einem anderen Stern.

Der spätere Weltmeister Farina gewann vor Fagioli und Parnell. Fangio schied mit Motorschaden aus. Der viertplatzierte Yves Giraud-Cabantous auf Talbot-Lago lag bereits zwei Runden zurück.



SPA - FRANCCORCHAMPS - STAVELOT
AU BÉNÉFICÉ DU SERVICE
SOCIAL DE L'ARMÉE SECRÈTE**GRAND PRIX AUTOMOBILE
DE BELGIQUE**18 JUN 1950
10 FRANCSorganisé par le **R.A.C.B.***J'ai choisi***GP Belgien**

1950 in Spa-Francorchamps

■ Schon 1950 waren die Menschen von Rekordsucht getrieben. Spa wollte vor Reims und Monza die schnellste Rennstrecke im Kalender sein und hatte eigens dafür die 14,1 Kilometer lange Piste neu asphaltiert und die Stavelot-Kurve überhöht – ohne Erfolg. Das schnellste Rennen fand in Monza statt. Natürlich dominierte wieder Alfa Romeo. Doch wenn das Meisterauto von 1950 je schlagbar war, dann bei diesem Rennen. Die durstigen Tipo 158 mussten über die Renndistanz von 493 Kilometer zweimal zum Tanken. Die Talbot-Lago kamen ohne Stopp durch das

Rennen. Raymond Sommer führte fünf Runden. Dann platzte der 4,5-Liter-Sechszylinder seines Talbot. Nino Farina verlor das Duell gegen den Stallrivalen Juan-Manuel Fangio wegen Problemen mit der Schaltung.

**GP Belgien**

1956 in Spa-Francorchamps

■ Ferrari gegen Maserati und Vanwall: Dieser Dreikampf bestimmte den vierten Lauf zur WM 1956. Juan-Manuel Fangio sah bereits wie der sichere Sieger aus, als ihn ein Schaden am Differenzial stoppte. Stirling Moss verlor in Eau Rouge ein Rad, brachte jedoch seinen Maserati sicher zum Stehen. Er spürte zu den Boxen zurück, übernahm Cesare Perdisas Auto und wurde noch Dritter. So kam Ferrari-Pilot Peter Collins zu seinem ersten GP-Sieg. Es war ein guter Tag für England, denn auch Harry Schell holte für Vanwall das erste zählbare Ergebnis. Es war Colin Vandervells Fehdehandschuh gegen Ferrari und Maserati. Die Belgier feierten indes den zweitplatzierten Paul Frère in einem privaten Ferrari.



The Return of Power



RAC British
Grand Prix

SPONSORED BY
DAILY MAIL



Brands Hatch
16th July 1966

official programme

GP England

1966 in Brands Hatch

■ Mit 20 Startern bot Brands Hatch das größte Feld der noch jungen Dreiliter-Formel, die das Programm mit dem Slogan „The Return of Power“ feierte. Doch nur die Hälfte der Fahrer hatte einen Dreilitermotor im Heck. Jim Clarks Lotus war immer noch mit einem 2,7-Liter-V8 von Climax bestückt. B.R.M. doktrerte weiter erfolglos an seinem H16-Triebwerk herum. Ferrari fehlte wegen Streiks in Italien. Von Honda keine Spur. Bruce McLaren musste von Ford auf Serenissima umrüsten – und

holte den ersten WM-Punkt für seinen neuen Rennstall. Jack Brabham dominierte Training und Rennen, wurde dafür mit 100 Flaschen Champagner belohnt.



GP Monaco

1966 in Monte Carlo

■ Die Zeichnung auf dem Programmheft zeigt noch eine unverbaute Sicht auf den Fürstenpalast. Monte Carlo war das Auftaktrennen zur Saison 1966 und der Start in eine neue Ära. Der Hubraum der Motoren hatte sich von 1,5 auf drei Liter verdoppelt, doch nur sieben der 16 Starter hatten eines der neuen Triebwerke. Der Rest fuhr untermotorisiert mit provisorischen Antriebsquellen – auch der Sieger: Jackie Stewart gewann im B.R.M. P61 mit einem Zweiliter-Achtzylinder. Das Defizit von 100 PS war auf dem engen Stadtkurs nicht unbedingt ein Nachteil. Jim Clark stellte seinen Lotus 33 mit einem Zweiliter-Climax-V8 auf die Pole-Position. Von den Dreiliter-Autos kam keines ins Ziel.



29/ABRIL 1973
MONTJUICH

GRAN PREMIO DE
CAMPEONATO DEL MUNDO
FORMULA 1
ESPAÑA

I TROFEO banco condal

COPA SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL F1430

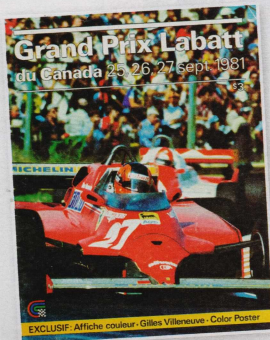
GP Spanien

1973 in Montjuich Park

Der Montjuich Park war eine wunderbare Strecke mitten durch Barcelona und im Gegensatz zu Monte Carlo auch noch richtig schnell. Der Trainingsschnellste Ronnie Peterson stellte seinen Lotus mit einem Schnitt von 166,8 km/h auf die

Pole-Position, fiel jedoch im Rennen mit einem Getriebschaden aus. Sein Teamkollege Emerson Fittipaldi gewann in einem dramatischen Finale. Ein schleichernder Plattfuß links hinten zwang ihn, in den letzten Runden das Tempo zu reduzieren. Carlos Reutemann kam immer näher, bis seinem Brabham die Antriebswelle brach. Dritter hinter Fittipaldi und Francois Cevert wurde überraschend George Follmer (Bild) im neuen Shadow.





GP Kanada

1981 in Montreal

Die Entscheidung in der WM rückte immer näher. Bis zum vorletzten Rennen in Kanada sah alles nach einem Duell Nelson Piquet gegen Carlos Reutemann aus. Dann brachte sich Jacques Laffitte mit seinem Sieg in Montreal als dritter Kandidat ins Spiel. Der Grand Prix auf der Isle de Notre Dame fand bei lausigem Wetter statt. Regen und Kälte degradierten alle Goodyear-Piloten zu Statisten. Piquet wurde Fünfter, Reutemann nur Zehnter, denn Michelin hatte die besseren Regenreifen. Auch John



Watson und Gilles Villeneuve führen damit auf die Plätze zwei und drei. Villeneuve vollbrachte bei seinem Heimrennen eine weitere Heldentat: Als sich die Nase seines Ferrari löste, fuhr er rundenlang ohne Sicht, als sie endlich abfiel, ohne Frontflügel.



GP Brasilien

1992 in Interlagos

Superstar Ayrton Senna auf dem Titelblatt des Programms war Pflicht. Der brasilianische Volksheld hatte 1991 zum ersten Mal seinen Heim-Grand-Prix gewonnen. 1992 war der GP Brasilien fest in der Hand der Williams-Piloten Nigel Mansell und Riccardo Patrese. Senna spielte keine Rolle, weil McLaren überreilt drei neue MP4-7 nach Brasilien geflogen hatte, dazu drei alte MP4-6B. 82 Mechaniker standen sich in der Boxengarage im Weg. Keiner der McLaren sah die Zielflagge. Senna musste sich auch noch die Kritik von Jungspund Michael



Schumacher anhören, der sich bezchwerte, dass Senna keinen Platz machte, obwohl sein Honda-Motor hörbar unter Fehlzündungen litt. Senna merkte sich die Majestätsbeleidigung und zahlte fünf Rennen später in Magny-Cours mit gleicher Münze zurück.

GP Australien

2002 in Melbourne

Der GP Australien begann mit einem Knalleffekt. Ralf Schumacher fuhr gleich nach dem Start dem Ferrari von Rubens Barrichello ins Heck und hob ab wie ein Flugzeug. Sein Williams landete weich in der Auslaufzone der ersten Kurve. Die Kollision riss insgesamt acht Autos aus dem Rennen. Für Michael Schumacher begann die Saison nach Maß: Der Ferrari-Pilot gewann mit einem Gebrauchtwagen, der F2001M war ein modifiziertes Vorjahresauto. Der weit bessere F2002 wartete noch auf seinen ersten Einsatz. Williams-BMW



und McLaren-Mercedes waren chancenlos, ihr Rückstand betrug 18 und 25 Sekunden. Toyota feierte sein Formel-1-Debüt mit einem WM-Punkt. Noch mehr Jubel bei Minardi: Mark Webber stellte sich auf das Siegerpodest. Dabei wurde der Australier nur Fünfter.



GP England

2017 in Silverstone

■ So sahen alle Programme anno 2017 aus – ein undefinierbares Auto unter einer Landesflagge. Lewis Hamilton versohnte seine Fans mit seinem fünften Sieg in Silverstone. Vier Tage zuvor hatte der Engländer als Einziger das Formel-1-Event mitten in London geschwänzt, doch auf der Rennstrecke war der Mercedes-Pilot unantastbar. Pole-Position, Sieg, schnellste Rennrunde, alle Führungsrunden. Der zweitplatzierte Valtteri Bottas lag schon 14 Sekunden zurück. Ferrari bekam beim Auswärtsspiel auf Mercedes-Boden seinen ersten Dämpfer verpasst, die roten Autos



waren nicht konkurrenzfähig. Man stellte das Fahrwerk im Rennen auf zu viel Radsturz ein und bezahlte an beiden Autos mit Reifenschäden. Sebastian Vettel warf der späte Reifenschaden auf Platz 7 zurück. Kimi Räikkönen wurde noch Dritter, weil Max Verstappen als Vorsichtsmaßnahme ebenfalls einen dritten Reifensatz benötigte.



Heute ärgere ich mich: Warum habe ich bloß nicht alle Programmhefte der Rennen gesammelt, die ich besucht habe? Es wären 600 in der Formel 1 und weit über 700 insgesamt. Ich habe sie immer achtlos liegen gelassen. Mir reichten meine Autozeitschriften. Gut, der Informationswert aus Programmen war für uns Hardcore-Fans eher bescheiden, doch darum geht es nicht. Programmhefte sind Dokumente des Zeitgeistes, die Spiegel einer Epoche. So unverwechselbar wie die Fahrer, Autos und Rennstrecken der Ära, die sie beschrieben haben. Heute hätte eine komplette Sammlung beträchtlichen Wert.

Gut, dass es das Internet gibt. Und einige Fans, die im positiven Sinne noch ein bisschen verrückt sind als ich selbst. Der Engländer Malcolm Mitchell hat in den letzten 20 Jahren Scans der Programm-Titelseiten von praktisch allen Grands Prix seit 1950 in mühevoller Kleinarbeit zusammengetragen, dazu noch von anderen Rennserien wie IndyCar, Can-Am, Formel 2, Sportwagen oder Tourenwagen, insgesamt 26623. Man kann sich auf der Website <http://www.prog-covers.com> ganz gut die Zeit vertreiben. Vorsicht, es besteht Suchtgefahr.

Wir haben uns auf die Formel 1 konzentriert, weil wir sonst ein Buch schreiben müssten. Die bislang 976 Grands Prix seit der Geburtsstunde am 13. Mai 1950 in Silverstone sind im Zeitraffer auf sieben Jahrzehnte verdichtet – pro Dekade ein oder zwei Titelblätter. Und zur Erinnerung die

Story des dazugehörigen Rennens. Die Programme in den 50er-Jahren ähnelten noch denen der Vorkriegszeit – heroisch inszenierte Autos mit Zielflaggen, Lorbeerkränzen oder Symbolen der jeweiligen Rennstrecke, mal gezeichnet, mal fotografiert. Nur der GP Belgien fällt aus dem Rahmen, denn die Belgier liebten offenbar Comics. Der Zuschauer stand im Mittelpunkt, er dominierte in unterschiedlichen Darstellungen das Cover. Es dauerte bis 1960, bis ein Schachbrettmuster das eigenwillige Konzept ablöste.

Fünf Mark fürs Programm

Im zweiten und dritten Jahrzehnt bestimmten Rennsenzen die Titelgestaltung – mal realistisch, meist künstlerisch. Fast immer mehrere Autos, nie Personen. Die Helden im Cockpit waren offenbar kein Verkaufsschlager. Das Programm zum GP England 1978 kostete ein Pfund, das in Deutschland fünf Mark. Zwischen 1980 und 1986 gingen die Layouter langsam weg vom Pulk, der im Rad-an-Rad-Kampf ein spannendes Rennen suggerieren soll. Man wählte vermehrt enge Ausschnitte des Autos, sodass der Fahrer im Cockpit gut zu sehen war. Kein Titelblatt glich dem anderen, jedes trug seine eigene Handschrift. Überraschenderweise immer noch etwas verstaubt, als wäre die Zeit der Herrnfahrer und der Frontmotor-Monster stehen geblieben.

Bernie Ecclestone war das ein Graus. Nichts störte ihn mehr als

Stillstand oder der Eindruck, die Formel 1 fahre weiterhin im Mittelalter. Von 1987 an nahm er den Veranstaltern schleichend das Heft aus der Hand. Die TV-Rechte, die Streckenwerbung, den Paddock Club und – ja – auch die Gestaltung des Programmhefts.

Ab da sind fast alle Cover uniform: ein Layout-Schema rundherum, das Thema im Zentrum je nach Rennen entsprechend ins Bild gesetzt. Anfangs mit einem schwarzen Trauerrahmen, später bunter. Das Formel-1-Logo immer präsent, so dass jeder sah, wem die ganze Chose gehört. Auch drinnen im Heft herrschte Bernies Ordnungssinn. Der Aufbau der Geschichten und der Präsentation von Teams und Fahrern ist immer der gleiche.

Mit den Jahren wurden die Layouts moderner. Man setzte nun nicht mehr nur Autos und Fahrer in Szene, sondern auch Mechaniker und ihre Ausrüstung. 2007 begrüßte bei jedem Rennen ein Windkanalmodell in immer anderen Farben den Käufer, allein Event und Datum wurden ausgetauscht. Nur Monte Carlo brach aus dem Schema aus, denn der Klassiker hatte schon immer eigene Rechte. Die neuen Besitzer von Liberty Media setzten das Konzept fort. Verfremdete Autos, unterlegt mit der jeweiligen Landesfahne auf silbernen Titelblättern. Der Preis? In England stolze 15 Pfund. Da verdient jemand ordentlich mit.

Text: Michael Schmidt

Fotos: Sutton Images, LAT, Getty Images