



Nina Rindt



Colin Chapman



Jochen Rindt

No Flug habe ich



die Wagen? sehen!



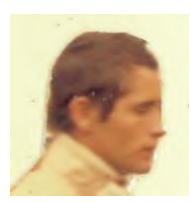
HERBIE!
Eddie
Dennis

Emerson Fittipaldi
muckache!
Vehner!



Der brasilianische Formel 1- Weltmeister Emerson Fittipaldi (1972/74) und Indianapolis-Sieger

Fotos: Manfred Klutmann Brands Hatch 1970



Vize Weltmeister 1970: Jacky Ickx (Ferrari 312 F1)



Team Eigner Frank Williams

Herbie Blash

Ancien directeur de course
adjoind de la FIA

■ Chez Lotus, tous les soirs d'essais, Graham Hill et Colin Chapman me dressaient une liste d'une vingtaine de choses à faire sur la voiture, dans la nuit. Bernie m'a dit : "C'est un travail de dingue", et a promis de m'engager dès qu'il le pourrait. **■**

Sur la longueur

Quelques semaines avant Bernie Ecclestone, dont il est un proche depuis un demi-siècle, Michael "Herbie" Blash a discrètement quitté les paddocks de la formule 1. Souvenirs d'un mécanicien "junior" en 1965 devenu directeur de course adjoint pour la F1 pendant plus de 20 ans.

Propos recueillis par Lionel Froissart Portrait Darren Heath



Quel est votre premier souvenir automobile ?

La voiture de mon père, qui était une Austin A35. Mais aussi le fait que, dès l'âge de 12 ans, j'étais attiré par la conduite. Dans la ferme familiale, j'ai commencé à conduire les tracteurs, mais aussi la vieille Ford Popular de mon grand-père. J'ai fait mon entrée dans le monde de l'automobile et de la mécanique de cette façon.

Vous avez donc songé ou rêvé de devenir pilote ?

Oh oui, bien sûr, comme tant de jeunes de mon époque, je suppose. J'aimais la conduite et l'idée du pilotage me plaisait. Mais j'ai très vite compris que je ne serais pas champion.

Vous aviez déjà une idée de ce qu'était le sport automobile ?

Lorsque j'étais à l'école primaire, toutes les deux semaines, on venait nous projeter des films de sport automobile. Je me souviens d'y avoir vu en action Fangio au volant de sa Mercedes. J'étais émerveillé par ces machines.

Y avait-il une certaine culture familiale de l'automobile ?

Pas du tout. A l'époque, il n'y avait que deux grands prix par an à la télé, Monte-Carlo et le British GP. En revanche, on avait accès plus facilement aux courses de motos. Chaque samedi, on se réunissait avec des copains pour les regarder à la télé. C'était comme assister à la messe pour nous.

Comment avez-vous intégré le monde du sport auto ?

J'avais 17 ans et j'étais encore au collège lorsque je me suis retrouvé mécanicien « junior » pour l'écurie de Rob Walker à l'occasion du grand prix de Grande-Bretagne 1965. Plutôt que mécanicien, j'avais un rôle d'apprenti et de garçon à tout faire. A l'époque, cette équipe (*Walker Racing Team*) faisait courir des Brabham privées pour Jo Bonnier et Jo Siffert. La semaine, j'étais au collège, et le week-end, je m'affirmais peu à peu comme mécanicien. Une fois mes examens passés, je me suis entièrement consacré à cette passion.

Toujours dans l'équipe de Rob Walker ?

Oui. En 1968, j'avais 20 ans, et Rob avait fait l'acquisition d'une Lotus 49 ex-Jim Clark. Je me souviens que cette voiture a été accidentée par Jo Siffert à la Course des champions et nous nous sommes mis à quatre pour la réparer à temps, malgré un incendie qui avait détruit les locaux de l'équipe. Grâce à la foi et à la passion de Rob Walker la voiture a été remise sur pied et elle a d'ailleurs gagné le G.P. de Grande-Bretagne. Ce passage initial chez Rob Walker, et le fait de travailler sur des Lotus « clients », a été déterminant pour ma carrière. C'est de cette façon que je me suis retrouvé à travailler ensuite pour l'équipe officielle Lotus.

Ce fut le début de votre longue carrière en F1.

Je n'avais pas conscience de ça à l'époque, je n'avais pas de plan de carrière. J'ai d'abord travaillé sur la voiture de Graham Hill, puis sur celle de Jochen Rindt. C'est ainsi que j'ai rencontré Bernie (*Ecclestone*), d'ailleurs. Il était alors le manager de Jochen.

C'était la première fois que vous rencontriez Bernie Ecclestone ?

Non, bien sûr. Nous sommes anglais tous les deux. Il avait couru dans ces courses de moto que je voyais à la télévision. Puis je l'ai rencontré lors d'une course à Brands Hatch. Le premier souvenir que j'ai de lui, c'est qu'il portait de superbes chaussures, très chics. Il s'est présenté très simplement et nous nous sommes souvent croisés par la suite, chez Lotus. Tous les soirs d'essais, Graham Hill et Colin Chapman me dressaient une liste d'une vingtaine de choses à faire sur la voiture, dans la nuit. Bernie, voyant ça, m'a dit : « *C'est un travail de dingue que tu fais là !* » Il m'a dit qu'il m'engagerait dès qu'il en aurait l'occasion. Ce qui est arrivé peu après quand il a racheté l'écurie Brabham.

Avec combien de pilotes avez-vous travaillé ?

Oh mon Dieu ! Tellement ! Jo Siffert, Jo Bonnier, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Henri Pescarolo, Carlos Reutemann, José Carlos Pace, John Watson, Niki Lauda, Nelson Piquet, Martin Brundle, Mark Blundell, Riccardo Patrese, Elio de Angelis, Stefano Modena, et quelques autres.

Lequel d'entre eux vous a le plus marqué ?

Parmi eux, les champions du monde Nelson Piquet et Niki Lauda. Nelson était vraiment un sacré « déconneur ». J'ai eu une formidable relation avec Damon Hill lorsqu'il courait en F3. Mais celui qui m'a vraiment impressionné a été Niki Lauda. Je me souviens de tellement d'anecdotes le concernant. Lors de tests de pneus, en Suède, après avoir essayé pendant des heures une multitude de types de gommes, il a été capable de dire : « *Je vais prendre ces pneus, et compte tenu de la température et du nombre de tours déjà effectués, je vais faire tel chrono.* » Et à deux centièmes près, il a fait le temps annoncé. Très impressionnant ! Je me souviens aussi de la façon dont il a quitté la F1 la première fois, en 1979, à Montréal. Il a bondi de la voiture au milieu d'une séance d'essais, m'a demandé où était Bernie Ecclestone, alors patron de Brabham pour qui il courait, qui n'était pas là. Lauda m'a dit : « *Bon, j'arrête là, tu dis à Bernie que je suis parti.* »

Donc, Bernie avait tenu sa promesse de vous engager ?

Dès qu'il a racheté l'écurie Brabham. Il m'a propulsé team manager. Je ne lui avais rien demandé pourtant. Chez Brabham, j'ai eu la chance de travailler avec Gordon Murray, un ingénieur incroyable. Un des personnages qui ont compté dans ma carrière, comme Ron Dennis, pour qui j'ai travaillé en formule 2, ou encore Frank Williams, même si avec lui l'expérience de l'écurie Politoys ne fut pas brillante.

Quel genre de patron a été Bernie Ecclestone pour vous ?

Dur, vraiment très dur. Très attentif aux détails, perfectionniste, pinailleux, toujours en train de remarquer ce qui n'allait pas, de râler. Au moins au début. Avec l'âge et le temps, il est devenu un ange.

Quand est-il devenu un ami ?

Pour être honnête, dès le premier jour. Chaque jour, à midi, nous déjeunions ensemble au pub. Mais à peine revenus au boulot, il recommençait à râler pour que le boulot soit fait dans les temps. Il n'aimait pas qu'on travaille tard.

Vous connaissez tous les secrets de Bernie, je suppose...

Oui, bien sûr. Mais je crois que je vais les garder pour moi (*rires*).

Vous avez connu les années terribles et mortelles de la F1.

Comment avez-vous vécu la perte de tant de pilotes ?

Par exemple, j'étais à Monza en 1970. J'avais 21 ans. Après



Herbie Blash a suivi Bernie Ecclestone dans son ascension, de l'écurie Brabham à la FIA. Même s'il regrette aujourd'hui l'emprise du business sur la formule 1.

Chargé de la sécurité à la FIA, Herbie a côtoyé et apprécié les plus grands pilotes, ici Nelson Piquet (« un sacré déconneur ») et Niki Lauda (« le plus impressionnant »).



Photos : Lionel Froissart

l'accident mortel de Jochen (Rindt), Colin (Chapman) a disparu d'Italie pour des raisons juridiques et Bernie s'est occupé des questions administratives ; ils m'ont laissé à la tête de l'équipe. Bernie m'a dit de récupérer les affaires de Rindt dans sa chambre. Nina (sa femme) était à Monza, avec la petite amie de Piers Courage qui s'était lui-même tué un peu avant. Et c'est moi, à 21 ans, qui me suis retrouvé avec ces deux jeunes femmes effondrées dans ma voiture, les raccompagnant chez elles. Cette année-là, on a perdu trois pilotes. Depuis que Jim Clark s'était tué lui aussi (en avril 1968) nous savions que n'importe quel pilote était vulnérable. Ce qui paraissait impossible avant que ça ne se produise, hélas. Il s'est passé la même chose avec Senna en 1994. Personne ne pouvait l'imaginer. Après ça, tout le monde était effondré. Il y a aussi eu l'accident d'Elio (de Angelis) au volant d'une Brabham en 1986. Ça a moralement détruit Gordon Murray. Tous ces gars étaient tellement jeunes et talentueux...

Aujourd'hui, tout le monde pense que la F1 est bien plus sûre. Elle l'est, en effet, mais les risques sont toujours là. Ça n'a toutefois rien à voir avec le Moto GP. Là, les gars prennent vraiment des risques. Pour revenir à cette période sombre, eh bien, on avançait quand même. Il fallait accepter cette idée que l'on pouvait perdre un pilote chaque dimanche. Eux-mêmes étaient conscients des risques.

L'idée de la mort est inacceptable aujourd'hui en F1 ?

Hélas, l'accident de Jules Bianchi nous a rappelé que ça pouvait encore arriver. Là encore, ça fait bouger les choses, pour améliorer la sécurité.

Que penser de la mutation de la F1, marketing et économique ?

Il faut revenir au début des années 80, où le paddock était très animé, les équipes et les mécaniciens travaillaient sous des tentes. Tout le monde se côtoyait. Aujourd'hui, nous ne voyons plus personne dans le paddock...

Mais c'est Bernie Ecclestone qui a voulu ça...

Je sais. Je lui en ai souvent parlé. On n'était pas d'accord là-dessus. Il ne voyait que l'aspect commercial. C'est en remplissant le Paddock Club – qui est un gros business – que le paddock s'est vidé. On ne peut plus considérer la F1 juste comme un sport et une distraction du dimanche. D'accord, les spectateurs veulent voir des batailles en piste, de l'action. Mais si vous avez sept ou huit constructeurs engagés, alors c'est leur point de vue qui va prédominer dans la prise de décision.

Et sur le plan technique ?

J'ai eu la chance de travailler avec des techniciens comme Colin Chapman, le maître absolu au niveau de la créativité. Il y a aussi Gordon Murray, chez Brabham, qui a eu cette idée d'une monoplace « aspirateur ». Les années 1980 ont été formidables, le règlement était très ouvert et les ingénieurs pouvaient s'exprimer librement. Même si la Brabham BT55 (Brabham ultra-plate engagée en 1986), de Gordon Murray encore, n'a pas fonctionné, c'était une voiture incroyable. On a inventé les ravitaillements, la mise en température des gomme, tant de choses devenues la norme.

Quelles sont vos relations avec les pilotes de la nouvelle génération ? Ce sont des enfants par rapport aux Siffert ou Bonnier...

Les pilotes de cette époque se débrouillaient seuls, ils n'avaient pas de manager, pas de physio, personne pour s'occuper de leur casque et porter leur parapluie. Je crois que le dernier à avoir eu cet état d'esprit, c'est Gerhard Berger. Il gérait sa carrière, pilotait et n'avait personne autour de lui. Tout le contraire de Jackie Stewart qui a introduit l'ultraprofessionnalisme en F1. Je me souviens que Bernie avait approché Gilles Villeneuve, à ses débuts, pour le faire courir. Gilles lui avait dit de voir avec son manager. Bernie lui avait rétorqué : « Je ne traite pas avec les managers. » Regardez aujourd'hui le personnel autour de Lewis Hamilton, par exemple.

Le dernier pilote indépendant, sans manager, sans physio, sans personne pour porter son casque ou son parapluie était Gerhard Berger. Tout le contraire de Jackie Stewart qui a introduit l'ultraprofessionnalisme en F1.

Il y en a un pour porter ses lunettes, un autre pour s'occuper de son casque, quelqu'un pour promener ses chiens et nettoyer leurs crottes, sans doute... Le pire, c'est que les pilotes de GP2 font la même chose. Jusqu'au milieu des années 1980, nous voyagions tous dans le même avion. Il y avait une véritable complicité, qui s'est peu à peu perdue avec la multiplication des motor-home où se cachent les pilotes et les techniciens.

Hormis Bernie, de qui étiez-vous le plus proche en F1 ?

Je connais Charlie Whiting ⁽¹⁾ depuis 1978 lorsque nous étions chez Brabham. Lui aussi a commencé comme mécanicien. J'ai ensuite été directeur de course et son adjoint pendant 21 ans. Avec Charlie, on a voyagé ensemble, on a mangé ensemble, on s'est toujours retrouvés dans le même hôtel. On est de la même famille.

Qu'est-ce que vous allez faire après la F1 ?

Je reste à la disposition de la FIA pour conseiller ceux qui, en compagnie de Charlie, surveillent le bon déroulement des grands prix dans la salle de contrôle, devant des dizaines d'écrans. Je vais retrouver Yamaha pour qui j'ai travaillé pendant 26 ans – j'avais participé pour Yamaha à un projet voiture de ville et de sport sous la direction technique de Gordon Murray. Je vais également être impliqué dans l'équipe Yamaha en Moto GP. Je ne manque pas de projets. ●

(1) Whiting cumule les fonctions de directeur de course, délégué à la sécurité, starter et responsable du département technique auprès de la FIA lors des grands prix.

Abonnez-vous à l'Offre DUO de



+



OFFRE EXCEPTIONNELLE

Sport auto (1 an / 12 n°s)

+ le Guide F1

+ **Sport auto Classiques**

(1 an / 4 n°s)

+

EN CADEAU

le porte - clés Ferrari



POUR VOUS

75€ seulement

au lieu de ~~100€~~⁴⁰



25%
de réduction

Abonnez-vous sur www.KiosqueMag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT SPORT AUTO

à renvoyer sous enveloppe affranchie avec votre règlement à l'adresse suivante : Service Abonnement Sport Auto - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Oui, je souhaite m'abonner à l'offre **DUO** soit **SPORT AUTO** (1 an - 12 n°s) + **SPORT AUTO Classiques** (1 an - 4 n°s) au prix de **75€ seulement** au lieu de ~~100€~~⁴⁰ soit **25% de réduction** et **recevez en cadeau le porte-clés Ferrari**. (830919)

Je m'abonne seulement à **Sport Auto** (1 an - 12 n°s) pour 59€. (830927) Je m'abonne seulement à **Sport Auto Classiques** (1 an - 4 n°s) pour 21€90. (830935)

Mes coordonnées : (Merci d'écrire en majuscules)

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Complément d'adresse (Résidence, lieu dit, bâtiment...) _____

Code postal _____ Ville _____

E-mail _____

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires sélectionnés par Sport Auto

Tel. _____ Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement. Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous : _____

Je règle par : (Merci d'écrire en majuscules)

chèque bancaire ou postal à l'ordre de Sport Auto

ou

carte bancaire n° _____

Date d'expiration _____ Cryptogramme _____

Signature obligatoire :

*Prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 31/05/2017 et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. J'accepte que mes données soient cédées à des tiers en cochant la case ci-contre : Éditions Mondadori Magazines France (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

Lap 1 / 60

RTL LIVE

SAHARA sponsored das Formel 1-Team
FORCE INDIA von Patron Mallya mit den
Piloten Sutil und Di Resta.



Falls es jemals Wasserstoff-Autos im Großserien-Einsatz weltweit
geben sollte, als Ersatz für Benzin-, Diesel- oder Gas-betriebene
Fahrzeuge, dürfte die Wüste Sahara die bestmögliche Lagerstätte für
die Wasserdampf-Emissionen der neuen Fahrzeug-Generationen sein.



Das Mercedes-Benz Medical Car bringt den Formel 1 Weltmeister Sebastian Vettel an die Boxen, nachdem er im Trainig zum Abu Dhabi 2012 Grand Prix seinen Red Bull mit Benzin Vorrat-Problemen abstellen mußte.

Lap 25/58

RTT



3 / VETTEL

Pit Lane: 14.6

F1
Formula 1

13 / PER +87.132 M

GRO OUT

MAL OUT

KVY OUT

MAG O



F1
Formula 1

5 / **RAIKKONEN**

Pit Lane: 12.3

1 / **HAM** Interval

2 / **ROS** +2.545

3 / **VET** +21.492

4 / **MAS** +3.623

5 / **RAI**

ROLEX

RTL LIVE



Lewis HAMILTON



Mercedes

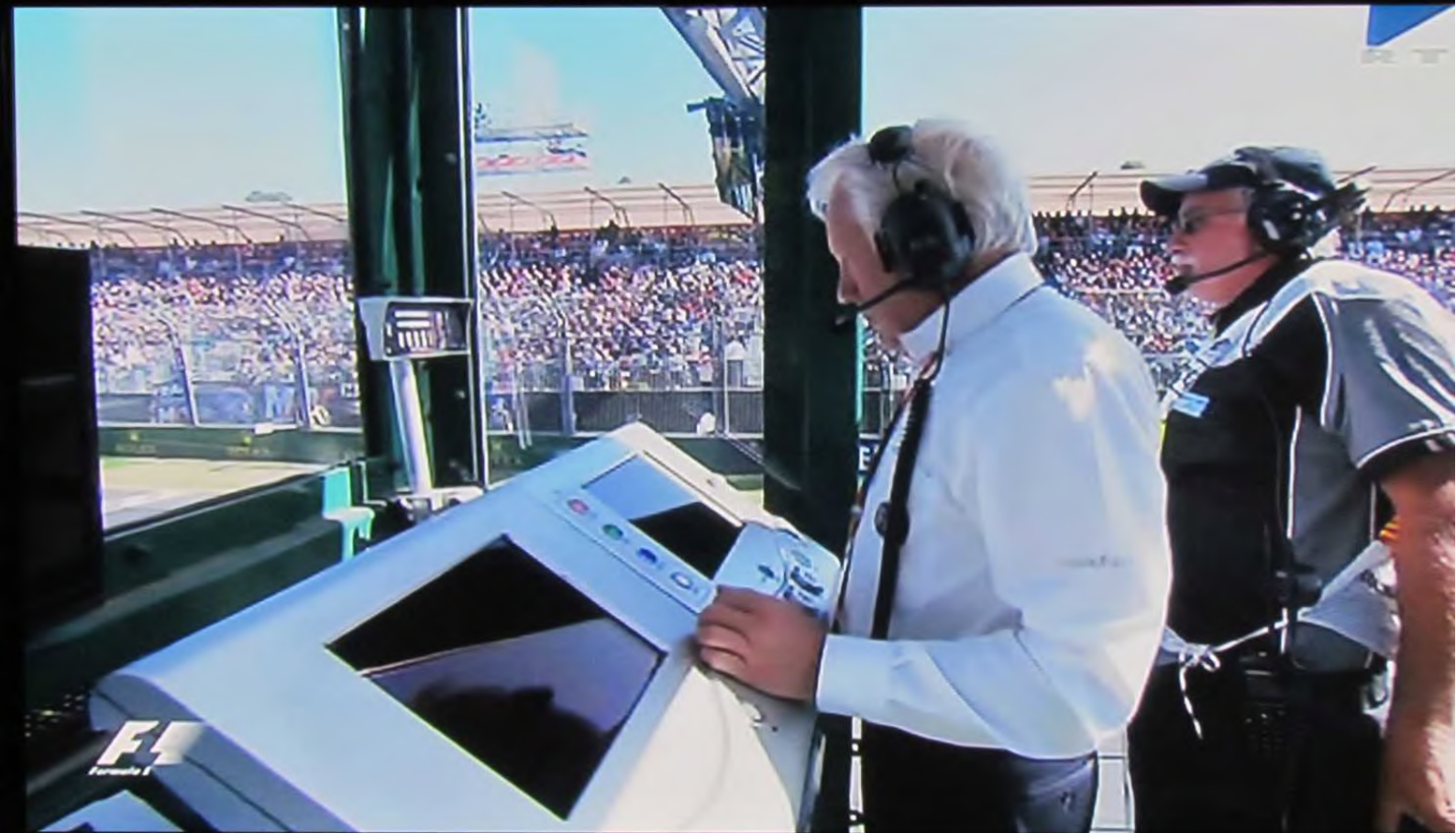


RTL

JE. INVALSER
VE
SouthernFTI







MELBOURNE

RTT



F1
Formula 1

GP Russland 2015

HEIKO WASSER & CHRISTIAN DANNER
KOMMENTATOREN

RTL LIVE

Sebastian Vettel
Vierfacher F1-Weltmeister

Bob Constanduros
FIA - , F1 - und 24 Stunden von
Le Mans-Sprecher



1

L. HAMILTON
MERCEDES F1



2

N. ROSBERG
MERCEDES F1





FORMULA 1

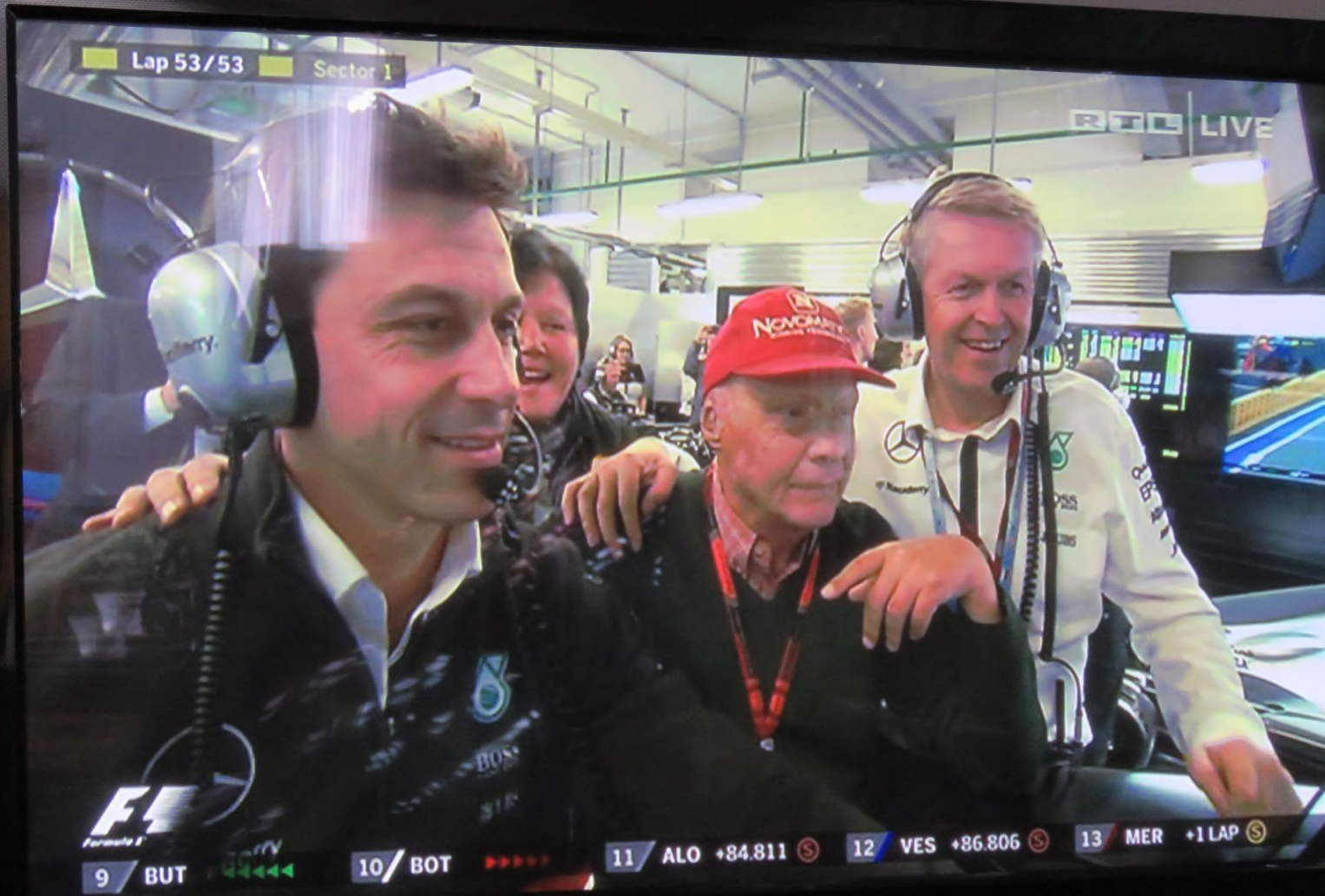
AN GRAND

MELB 015

ROLEX

ROLEX

F1
Formula 1



Mercedes - AMG Team: Toto Wolf - Niki Lauda - Thomas Weber



SEBASTIAN VETTEL
GESTERN DRITTER

RTL



FORMEL 1
NEWS

Rennsport News



FORMEL 1

Grand Prix Guide

2014



Kai Ebel:
**Die komplette Saison
im Überblick**

★ Strecken ★ Termine ★ Teams

»ERST MUSST DU AUF DIE BEINE
KOMMEN, DANN WIRST DU REICH
UND DANN EHRlich.«

Gerissen, skrupellos, zwielichtig – Attribute, mit denen Bernie Ecclestone gerne bedacht wird. Eine geniale Strategie und seine legendäre Härte in Verhandlungen haben ihn steinreich gemacht: Ecclestone bündelte als Erster die Interessen der rivalisierenden Formel 1-Rennställe und nahm die Vermarktung der Rennen in die Hand. So wurde die Formel 1 zu einer äußerst lukrativen Marke und zum zweitwichtigsten Sport weltweit. In hohem Alter gibt Ecclestone nun seinem Biografen sein Leben preis mit allen Niederlagen und Erfolgen, im Privaten wie auf der Rennbahn. Ein Stück Geschichte des Autorennsports und ein spannender Blick hinter die Kulissen der Formel 1.

»... einmalige Einblicke in den erbitterten
Machtkampf ...« *Süddeutsche Zeitung*

»Der Poker um die Formel 1.«
Münchener Merkur

»Ein haarsträubender Bericht über
Geschäftemacher, Betrüger und Risikomenschen.«
John le Carré

TOM BOWER
BERNIE ECCLESTONE

ISBN 978-3-8025-3751-6
9 783802 537516
€ 19,99 [D] / € 20,60 [A]

www.vgs.de

vgs
EGMONT

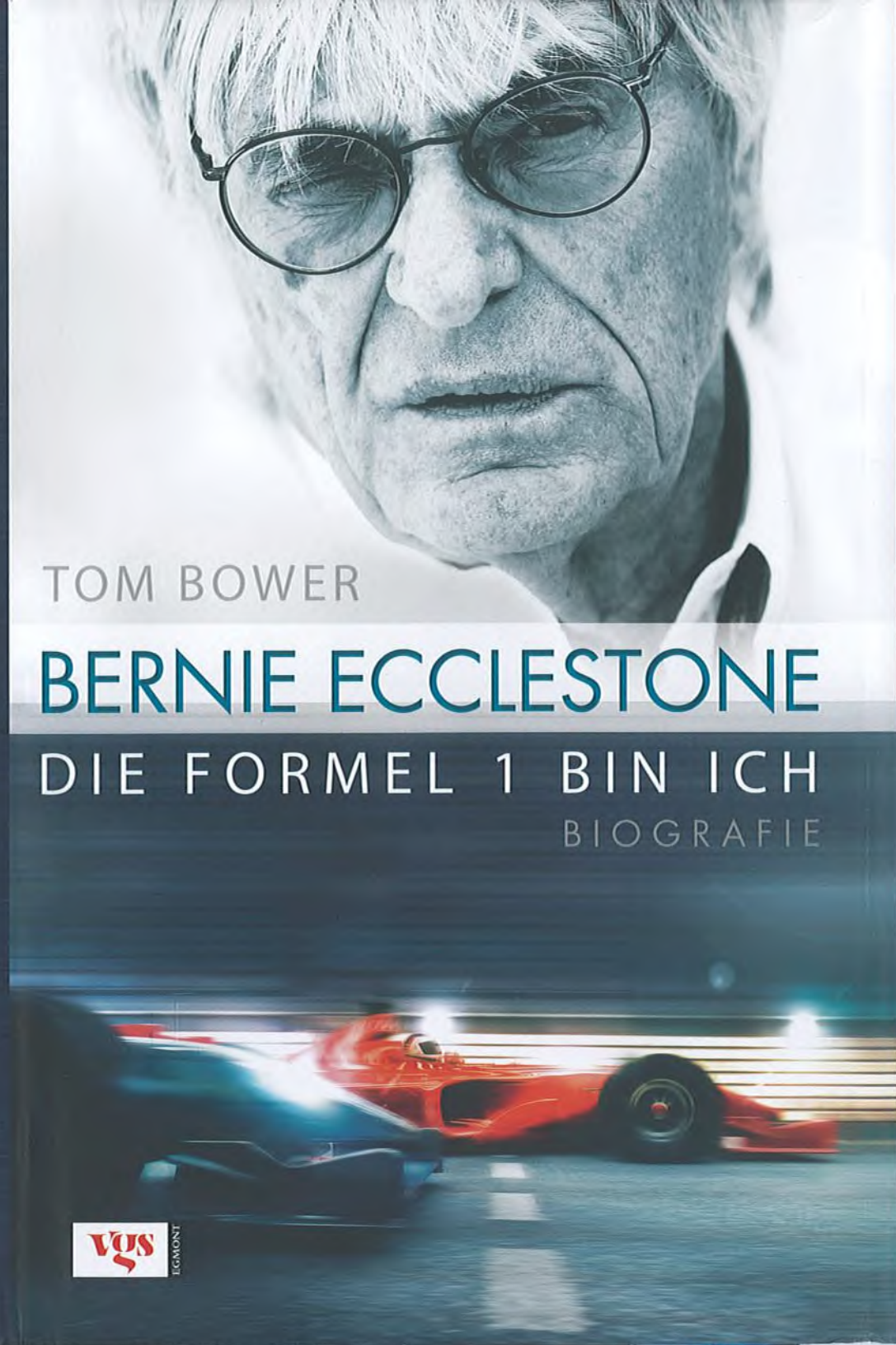
vgs

vgs
EGMONT

TOM BOWER

BERNIE ECCLESTONE

DIE FORMEL 1 BIN ICH
BIOGRAFIE





© Picture-Alliance/dpa

Bernard Charles Ecclestone

wurde 1930 in Ipswich/England geboren. In den Anfängen kleiner Gebrauchtwagenhändler, gehört der umstrittene Kopf der Formel 1 heute zu den reichsten Menschen der Welt. Als Autorennfahrer selbst wenig erfolgreich, erwarb er 1958 seinen ersten Rennstall und begann in den 1970er Jahren mit der Vermarktung der Formel 1. Ein sagenhafter Erfolg, kühles Machtstreben und etliche Skandale ließen den heute 80-Jährigen zu einem Medienstar werden.



© Picture-Alliance/Photoshot

Tom Bower ist ein in England

angesehener Journalist und Historiker, der bereits mehrere erfolgreiche Enthüllungsbücher zu Unternehmern und Politikern wie Richard Branson und Gordon Brown verfasst hat. Für die Lebensbeschreibung Ecclestones hat er viele Wegbegleiter, Freunde wie Gegenspieler, interviewt, um zu ergründen, wie es hinter der kühlen Fassade des gefürchteten »Diktators« aussieht.



DIE FORMEL-1-LEGENDE

Dank seines genialen Geschäftssinns machte Bernie Ecclestone die Formel 1 zu einem Sportereignis ohnegleichen – und sich selbst zum Milliardär. Schon im Kindesalter begann er mit dem Geschäftemachen und legte bereits mit Anfang zwanzig den Grundstock seines immensen Privatvermögens. In der Londoner Warren Street, der Gebrauchtwagenmeile ihrer Zeit schlechthin, erwarb er sich schnell den Ruf eines cleveren Händlers. Als Rennfahrer eher Mittelmaß, offenbarten sich seine herausragenden Qualitäten im Management seiner Fahrerkollegen umgehend. Ab diesem Zeitpunkt ging es für Ecclestone beruflich nur noch bergauf, und selbst die zahlreichen Skandale taten dem keinen Abbruch.

Der Autorin Susan Watkins gelingen Einblicke in die Welt Ecclestones, die anderen bisher verwehrt blieben. Als Frau des ehemaligen leitenden Rennarztes der Formel 1, Professor Sid Watkins, gehört sie seit mehr als dreißig Jahren zu Bernies engstem Freundeskreis. Diese Biografie eröffnet einen neuen Blick auf eine lebende Legende.

ISBN 978-3-7688-3424-7



9 783768 834247



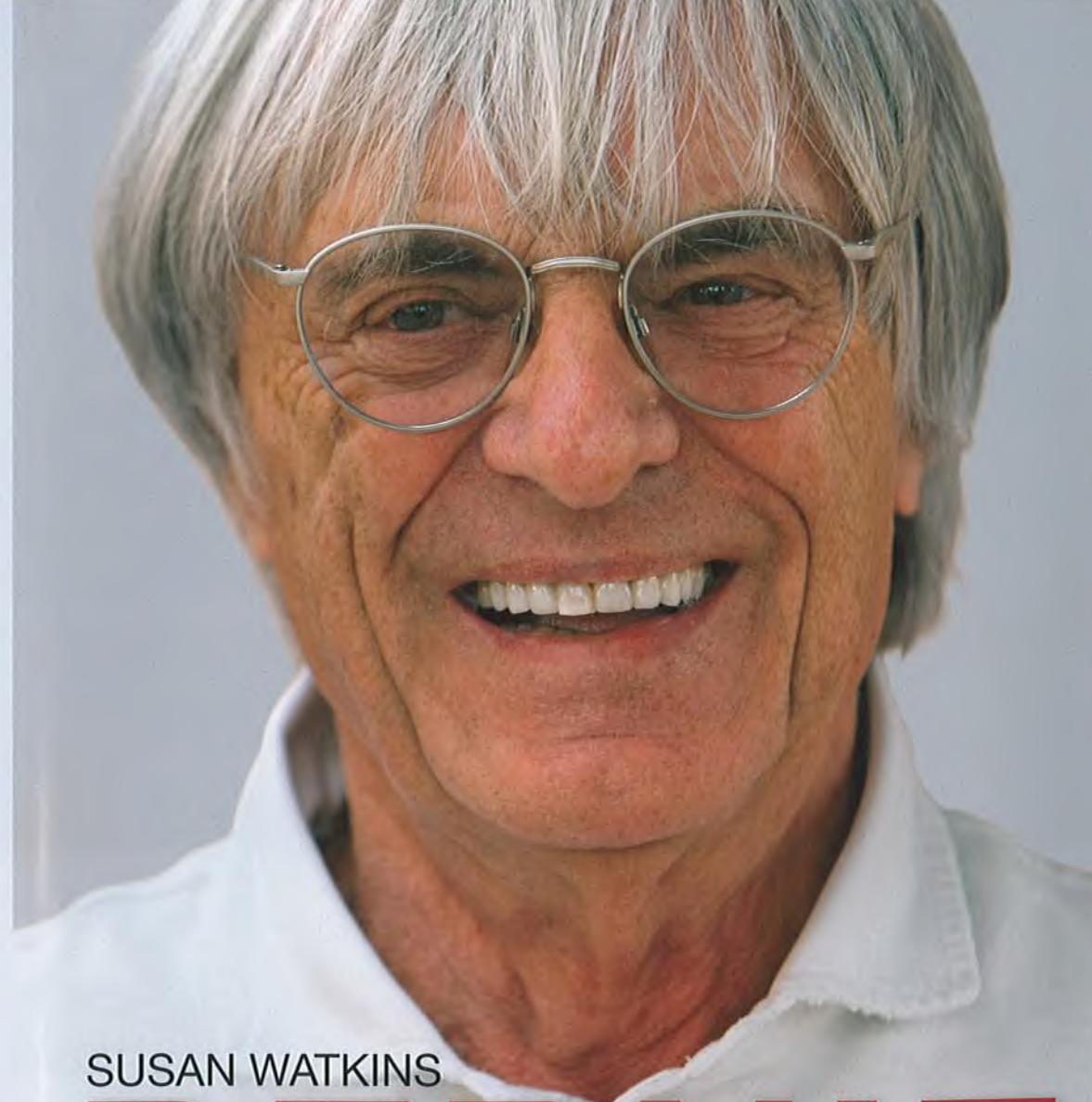
DELIUS KLASING

BERNIE

SUSAN WATKINS



BERNIE ECCLESTONE HAUTNAH



SUSAN WATKINS

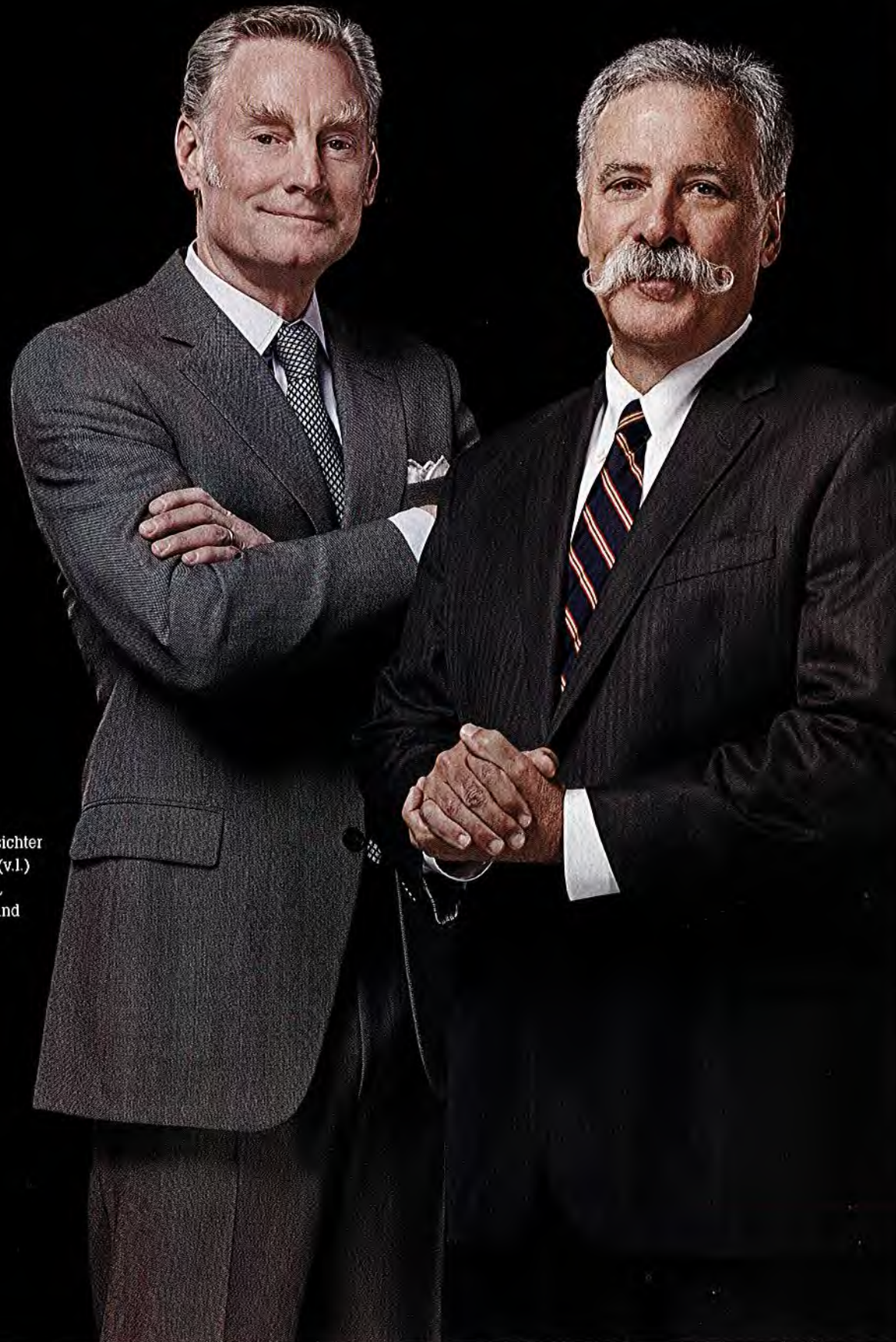
BERNIE

BERNIE ECCLESTONE HAUTNAH
BIOGRAFIE



DELIUS KLASING

Die neuen Mächtigen der F1!



Die neuen Gesichter der Formel 1: (v.l.) Sean Bratches, Chase Carey und Ross Brawn

In der Formel 1 kündigt sich ein frischer Wind an. Bernie Ecclestone wurde als Geschäftsführer abgesetzt und durch Chase Carey mit zwei Experten an seiner Seite ausgetauscht. Die Königsklasse drohte zu stagnieren – blüht ihr also nun das von Ross Brawn gewünschte „Leicester-City-Märchen“?

Text: Severin Senge

Seit dem zweiten Closing Ende Januar ist alles unter Dach und Fach: Der US-amerikanische Medienkonzern Liberty Media hält nun mit 35,3 Prozent die meisten Anteile an der Formel 1. Die Übernahme begann bereits im September des letzten Jahres. Mit dem ersten Closing beerbte Chase Carey, zuvor Geschäftsführer des 21st-Century-Fox-Konglomerats, den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Peter Brabeck-Lethmathe. CEO Bernie Ecclestone durfte zu diesem Zeitpunkt noch drei Jahre im Amt bleiben und begrüßte seinen neuen Chef mit warmen Worten. Kein halbes Jahr später, nachdem der 8-Milliarden-Dollar-Deal endgültig über den Tisch gegangen war, musste der Vater der modernen Formel 1 den Geschäftsführerstuhl seines über 40 Jahre aufgebauten Lebenswerkes nun endgültig für den neuen Machthaber Chase Carey räumen. Der 86-jährige Macher der F1 muss sich jedoch nicht gänzlich von der Königsklasse trennen, sondern wird als „Chairman emeritus“ eine beratende Funktion an der Seite des dreiköpfigen Machtgefüges aus Sean Bratches, Chase Carey und Ross Brawn einnehmen. Das Trio hat verdeutlicht, einen anderen Ton anzuschlagen. Doch was bedeutet das für die Zukunft?

Um diese Frage zu beantworten, ist es erforderlich, einen kurzen Blick auf die neuen Gesichter der F1 zu werfen. Da fällt zunächst einmal auf, dass mit Ross Brawn ein alter Bekannter in die Königsklasse zurückkehrt. Als Sportdirektor überwacht er in Zukunft technische sowie sportliche Veränderungen. Dabei wird ihm seine jahrelange Erfahrung als wohl erfolgreichster F1-Ingenieur eine solide Grundlage bieten. Der ehemalige Mercedes-Teamchef begleitete immerhin keinen geringeren als Rekordweltmeister Michael Schumacher bei seinen sieben WM-Titeln. Sein Pendant für kommerzielle Belange bildet der frühere ESPN-Verkaufs- und Marketingchef Sean Bratches. Die treibende Kraft des Sportsenders wird aller Wahrscheinlichkeit nach sein Hauptaugenmerk auf die ausgebliebene Digitalisierung setzen, um die Vermarktung auf den neusten Stand zu bringen. Im Mittelpunkt der drei Musketiere steht Charles G. Carey, genannt Chase. Der Mann mit dem markanten Schnauzer, der angeblich eine Narbe verdeckt, agierte lange Zeit als Rupert Murdochs rechte Hand. Mit seinem Wechsel in das feindliche Lager, dem Darth Vader Imperium, beginnt nun ein neues Kapitel. John Malone, der Chef von Liberty Media, verdankt übrigens Al Gore den Spitznamen des Sith-Lords aus Star Wars. >>