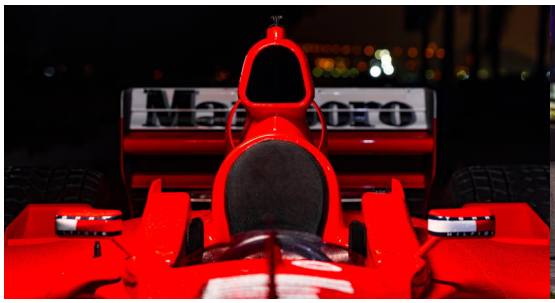
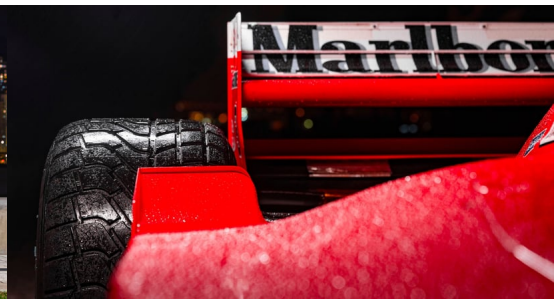
Dieser Ferrari F1-2000 machte Michael Schumacher zur Legende

Lead
Dieser Ferrari F1-2000 verhalf Michael Schumacher zu seinem ersten WM-Titel für die Scuderia. Er gewann in Brasilien, fuhr in Monaco auf die Pole und markierte den Auftakt einer fünfjährigen Ferrari/Schumacher-Dominanz. Nun können Sie ins Cockpit eines der größten F1-Fahrer aller Zeiten klettern.



Um in der Königsklasse des Motorsports zu gewinnen, braucht man nicht nur einen starken Motor, ein ultraschnelles Auto, einen genialen Fahrer oder ein gut eingespieltes Team, sondern alles im Paket. Diese Faktoren kamen im Jahr 2000 zusammen, als Ferrari mit Michael Schumacher am Steuer unter anderem dieses Ferrari F1-2000 die Fahrer-WM und zugleich die Konstrukteurs-WM gewann. Dieses heilige Relikt aus Ferraris dominanter Ära in der modernen Formel 1 kommt nun bei der vom 3. bis 12. April gehenden Auktion Sotheby’s Sealed: Schumacher - The Making of a Legend unter den Hammer.

Wenn man an der Schwelle zu etwas Großem steht, muss man auch so etwas wie Hellsichtigkeit erleben. Das Ingenieursgenie Ross Brawn, damals Technischer Direktor von Ferrari, schien vor der Formel-1-Saison 2000 über eine funktionierende Kristallkugel zu verfügen. Er hatte in der Wintersaison hart daran gearbeitet, einen der größten Rennwagen aller Zeiten zu entwickeln – den Ferrari F1-2000. Aber oft reicht ein großartiges Auto nicht aus, um die Meisterschaft zu gewinnen (man denke nur an den Mercedes W12). Trotz der Unberechenbarkeit des Rennsports war der Brite zu Beginn der Saison zuversichtlich: „Ich denke, wir haben wahrscheinlich das beste Auto, seit die aktuelle Entwicklungsmannschaft hier bei Ferrari zusammenarbeitet.“



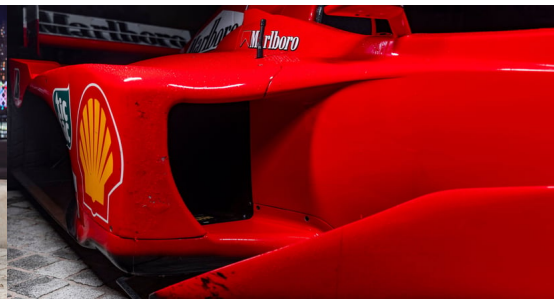
Das hochmoderne tänzelnde Pferd verfügte über ein ganzes Arsenal an Waffen, die ihm einen Vorsprung vor der Konkurrenz verschafften. Ein neu gestalteter 90-Grad-V10 mit 815 PS senkte den Schwerpunkt des Fahrzeugs, während ein ausgefeilter Aero-Kit dem F1-2000 dabei half, auch bei höheren Kurvengeschwindigkeiten fest mit dem Asphalt verzahnt zu bleiben. Der F-1-2000 sah nicht gut aus, sondern konnte mit einer Maximaldrehzahl von 17.300 Umdrehungen pro Minute einen 10-Zylinder-Sound erzeugen, der selbst hartgesottene Tribünengäste nach den Ohrenstöpseln fischen ließ. Vor allem aber drehte er höher als der Konkurrent von Mercedes.

Und natürlich war auch der Fahrer längst kein Newcomer mehr. „Schumi“ war mit der Referenz von 19 Siegen und zwei WM-Titeln auf Benetton 1996 zu Ferrari gekommen. In vier Jahren mit der Scuderia holte er 16 weitere Siege, jedoch blieb der Vize-Titel 1998 sein bis dahin bestes Resultat für die Roten. Im Jahr 2000 gelang ihm endlich der große Erfolg, als erster Ferrari-Weltmeister seit Jody Scheckter 1979. Der Kerpener legte mit einem lupenreinen Hattrick – Siege bei den ersten drei Grand Prix in Australien, Brasilien und San Marino – bereits den Grundstein für den späteren Triumph. Bis zum Ende der Saison kam Schumacher nicht weniger als neun Mal als Erster ins Ziel und gewann sogar die letzten vier Rennen hintereinander. Damit erholte er sich von einem Einbruch zur Saisonmitte, bei dem er dreimal hintereinander – darunter auch in Hockenheim – ausschied.

Das hier angebotene Auto, Chassis 198 war ursprünglich gar nicht für das Rampenlicht bestimmt. Es diente zunächst als Ersatzauto der Scuderia Ferrari, sollte dann aber erstmals in Brasilien (unplanmäßig) aus dem Schatten treten, nachdem Schumacher im Qualifying bei einem Ausrutscher den Unterboden seines Einsatzwagens irreparabel beschädigt hatte. Im Ersatzauto 198 startete er von der dritten Position, doch dank der Kombination aus Michaels Jahrhunderttalent und der Zuverlässigkeit des F1-2000 gelang es ihm, die konkurrierenden McLaren auszustechen (Häkkinen musste mit Motorschaden aufgeben, während Coulthard wegen übermäßiger Abnutzung der vorderen Flügelendplatten disqualifiziert wurde).

Über seinen Sieg sagte Schumacher damals: „Wir haben unsere Startstrategie deutlich verbessert: Ich war in der Lage, Mika einzuholen, aber ich wollte nicht zu früh ein Risiko eingehen, und natürlich war er nicht scharf darauf, mich vorbeizulassen. Ich habe unseren Kampf genossen – es ist lange her, dass es solche Überholmanöver und einen solch guten Kampf um die Führung gab.“

Der nächste Einsatz des Chassis 198 erfolgte beim GP von Spanien auf dem Circuit de Catalunya, wo der Wagen Schumacher zur ersten Pole-position der Saison verhalf. Auch im Rennen lief es zunächst nach Plan: Der Ferrari führte das Feld in den ersten 24 Runden an, doch obwohl Schumacher nach einem Boxenstopp für weitere 22 Runden die Spitze zurückerobern konnte, musste er sich aufgrund eines Zeit kostenden Fehlers beim Tanken und eines unplanmäßigen Reifenwechsels (schleichender Plattfuß hinten links) mit Platz fünf begnügen.



Das nächste Rennen für Chassis 198 war Monaco, wo sich Schumacher seine – wie sich zeigen sollte – nach 1996 zweite und letzte Ferrari-Pole in Monte Carlo sicherte. Bis zu seinem Boxenstopp in Runde 49 hatte Schumi einen Vorsprung von 35 Sekunden herausgefahren. Doch leider machte sich das Pech einmal mehr bemerkbar: Ausfall nur sechs Runden später mit einem gebrochenen Pushrod der Aufhängung.

Das letzte Rennen von Chassis 198 mit Schumacher ging auf dem A1-Ring in Österreich über die Bühne, aber ein märchenhaftes Ende war beiden nicht vergönnt. Der Deutsche qualifizierte sich auf Platz 4, direkt hinter seinem Teamkollegen Rubens Barrichello. Nach einem schlechten Start wurde Schumacher von Ricardo Zonta im BAR-Honda beim Anbremsen der ersten Kurve von hinten gerammt, was zu seinem sofortigen Ausfall führte.

Glücklicherweise wurden Auto und Fahrer nur leicht beschädigt, Chassis 198 wurde anschließend von Ferrari repariert und zu allen verbleibenden Grand Prix der Saison als Ersatzwagen gemeldet, aber nie mehr im Rennen eingesetzt.

Nach der Saison kehrte Chassis 198 nach Maranello zurück und ging nach gründlicher Überholung im März 2001 an den Ferrari-Sammler Kevin Crowder. Der Texaner ließ ihn 2005 von Ferrari Classiche zertifizieren und für den Einsatz bei F1 Clienti-Veranstaltungen vorbereitete. Der jetzige Besitzer erwarb Chassis 198 im Jahr 2016 und hat diesen F1-2000 seither bei den Ferrari F1 Clienti-Veranstaltungen in Monza 2017 und in Austin (Texas) im Jahr 2020 vorgeführt. Jetzt können auch Sie den besonderen Nervenkitzel erleben, einen der spektakulärsten Ferrari-Rennwagen aller Zeiten zu fahren, während Sie im gleichen Cockpit wie einer der größten F1-Fahrer aller Zeiten sitzen.

VIEW CAR

Galerie

Related auctions:

© Classic Driver. All rights reserved.