

Der Poltergeist

Der Franzose Balestre, Präsident des Motorsport-Weltverbandes, schafft sich jedes Jahr neue Feinde. Jetzt hat er es mit ganz Monaco verdorben.

Das kann doch nicht wahr sein“, schimpfte der frühere Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, „daß die Rallye Monte Carlo zwei Deppen zum Opfer fällt, nur weil die sich dick haben.“

Mit Röhrl heulte die ganze Rennbranche auf. Denn Jean-Marie Balestre, 63, der Präsident des Internationalen Motorsport-Verbandes Fisa, landete in einer



Motorsport-Funktionär Balestre
Brief an Mitterrand

lange währenden Funktionärs-Fehde einen Tiefschlag: Die Rallye Monte Carlo, in jedem Januar ein Höhepunkt der Saison, soll 1985 überhaupt nicht stattfinden, der Grand Prix von Monaco nur als Rennen ohne Weltmeisterschaftsprädikat.

Damit traf Balestre vor allem seinen Widersacher Michel Boéri, den Präsidenten des Automobilklubs von Monaco. Doch mit Monaco solidarisierten sich die Großen des Rallye-Gewerbes. Anneliese Abarth, die Witwe des früheren Rennfahrers und Konstrukteurs Carlo Abarth, sammelte Rallye-Stars wie Weltmeister Stig Blomquist, die Französin Michèle Mouton, die Finnen Hannu Mikkola und Ari Vatanen sowie Röhrl, den viermaligen Monte-Sieger, in einer „Initiative zur Erhaltung der Monte“.

„Wir müssen dafür sorgen“, schworen die Rebellen, „daß dieser selbstherrliche Balestre abgesetzt wird.“ Röhrl gab zu



Grand Prix in Monaco: „Aushängeschild für Autorennen“

bedenken: „So eine Veranstaltung in der Region Südfrankreich ist zu dieser toten Zeit schließlich ein Wirtschaftsfaktor, der nicht einfach ignoriert werden kann.“ Experten schätzen den Gesamtumsatz entlang der Rallye-Route auf mehr als 30 Millionen Mark.

Das Formel-1-Rennen schöpft noch einmal zehn Millionen Mark ab. Nach Meinung des Schotten Jackie Stewart ist „dieses Rennen immer das beste Aushängeschild für Autorennen schlechthin“ gewesen. „Ich kann nicht glauben, daß erwachsene Männer nicht in der Lage sind, sich auf einen vernünftigen Weg zu einigen.“

Es geht vordergründig schlicht um Geld: Der Automobilklub von Monaco und sein Präsident überließen die TV-Rechte für den Großen Preis am 19. Mai 1985 nicht Balestres Fisa, sondern verschelbten sie günstig zu 2,5 Millionen Dollar an den US-Konzern ABC.

Das stand am Beginn des Zwistes. Der über diesen Alleingang erboste Balestre macht nicht nur Front gegen Monacos Grand Prix, er besann sich kurzerhand auf sein Zweitamt als Präsident des französischen Automobil-Verbandes und strich die seit 1911 ausgetragene Monte-Carlo-Rallye. Denn sie führe, begründete Balestre, über die Straßen von 43 französischen Departements. Dafür verlangte er eine Million Franc (330 000 Mark) an seine Verbandskasse. Empört verweigerten die Monegassen.

„Diese einsame Entscheidung ist nur der vorläufige Höhepunkt der Profilneurose eines Funktionärs“, schrieb die „Süddeutsche Zeitung“, „der jedes Augenmaß für den Sport, den er vertritt, verloren zu haben scheint.“

Balestre reizte das Spiel mit der Verbandsmacht seit je. Mit seinem jüngsten Streich trachtet er vor allem Boéri zu maßregeln, der sich vermessen hatte,

ihn vom Fisa-Vorsitz verdrängen zu wollen.

Seit der frühere Journalist und Autornarr Balestre, der noch einen Jeep Baujahr 1944 chauffiert, die Fisa-Präsidenschaft übernommen hatte, duldete er keinen Opponenten mehr. Unterstützung gewährt ihm fast nur noch sein Freund Robert Hersant, mit dem zusammen er die Automobil-Zeitschriften „L'Auto-Journal“ und „Sport-Auto“ verlegt.

Kaum hielt Balestre das Verbands-Steuer, fuhr er schon zum ersten Angriff im Formel-1-Krieg gegen den Chef der Konstrukteurs-Vereinigung (Foca), Bernie Ecclestone, auf. „Balestre ist wie Hitler“, verglich Ecclestone. „Alle hatten vor ihm gewarnt, aber niemand tat etwas gegen ihn.“ Ecclestone unternahm etwas: Er kündigte eine Gegen-Weltmeisterschaft der Foca an und startete in Spanien das erste wilde Rennen.

Gerichtstermine und Geheimverhandlungen standen fortan häufiger auf dem Programm als Grand-Prix-Rennen. Als Balestre eine Verhandlung anberaumte, boykottierten ihn 19 Fahrer. Der Poltergeist der Formel 1 verhängte 2000 Dollar Strafe über jeden. „Er brüllte uns an“, berichtete Alan Jones, „als seien wir dumme Jungen.“

Im März 1981 schlossen die Parteien einen Waffenstillstand. Er hielt kein Jahr. Balestre verpaßte den interviewfreudigen Fahrern einen Maulkorb. Im Januar 1982 boykottierten die Stars deshalb das Training zum Großen Preis von Südafrika. Gegenschlag des Präsidenten: Geldbußen für insgesamt 29 Fahrer.

Nun hatte es Balestre auch mit Enzo Ferrari verdorben, der beträchtlichen Einfluß auf das Grand-Prix-Geschäft ausübt. Der Italiener teilte Balestre kühl mit, er verweigere die Straf gelder im Namen seiner Fahrer. Als Balestre vor-

gab, er verstehe kein Italienisch, hielt ihm Ferrari öffentlich vor: „1953 haben Sie mich noch als Journalist in perfektem Italienisch interviewt und den Artikel unter einem anderen Namen veröffentlicht.“

Den Argentinier Carlos Reuteman traf gar eine 10 000-Dollar-Strafe, nur weil er nicht, nach seinem Rücktritt, zur WM-Preisverteilung nach Paris geeilt war. „Ich ignoriere Balestre“, sagte Niki Lauda. „Wenn er irgendwo auf dem Siegerpodest auftaucht, übersehe ich ihn einfach.“

Das ist nicht einfach, denn der Präsident sonnt sich gern im Glanz der Sieger und nimmt dafür gelegentlich Champagner-Duschen in Kauf, die Gewinner über den ungeliebten Funktionär versprühen. Längst überläßt Ecclestone dem Franzosen die Schau. Dafür läßt Balestre die Foca Ecclestones inzwischen gewähren: „Nur ein Schwachkopf ändert seine Meinung nie.“

Entlastung tat not, denn eine weitere Front fordert Balestres Energie: Die italienische Zeitung „Autosprint“ druckte einen Artikel „Die Soldaten des Führers“ nach, der am 1. und 2. März 1944 in der französischen Zeitung „Devenir“ erschienen war. Autor: „Jean Balestre, Soldat der SS.“

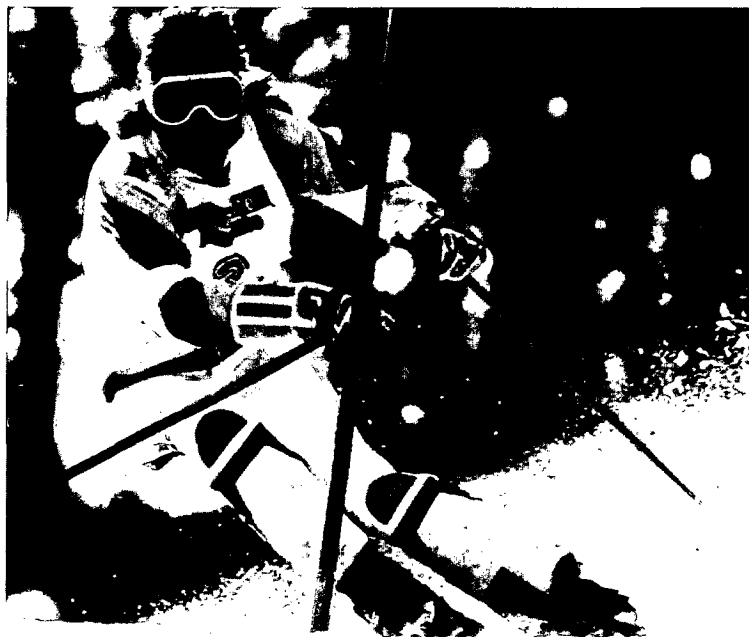
Den französischen Journalisten Jean-Pierre Dubreuil verklagte Balestre auf eine Million Franc Wiedergutmachung, weil er in seinem Buch „Die goldenen Boliden“ (erschieden Anfang 1984) zu beweisen versucht hatte, daß er tatsächlich der SS angehört habe: Ein Photo zeigt Balestre in SS-Uniform, Personalpapiere und Tagesbefehle wiesen ihn als Schützen (Dienstnummer 10248) aus. Er soll Franzosen vor allem in der Normandie, der Bretagne und in der Bourgogne rekrutiert haben.

Das Gericht wies Balestres Klage ab und erlegte ihm die Prozeßkosten auf. Es gewährte ihm jedoch ein Schmerzensgeld von 5000 Franc, weil das Buch entgegen dem französischen Recht in das Privatleben des Fisa-Präsidenten eindringt.

Claude Bourillot, der Vorgänger Balestres als Präsident des französischen Automobilsport-Verbandes, bat in einem Brief vom 18. November François Mitterrand, Balestre wegen seiner undurchsichtigen Vergangenheit den Rücktritt nahezu legen, um weiteren Schaden von der Republik abzuwenden.

„Das sind schließlich Dinge“, so Bourillot, „die sehr viele französische Widerstandskämpfer zur Weißglut treiben.“ Auch Balestre hatte sich nach dem Kriege als Widerstandskämpfer eintragen und eine Rente zuerkennen lassen.

Doch mit dem Schlag gegen Monte Carlos Traditionsrennen, den Grand Prix und die Rallye, hatte er sein Tempo offensichtlich überhöht. Denn jetzt macht die französische Autoindustrie



Skifahrerin Maria Eppler*: Bodenständig-bäurischer als die Schwester

gegen den Präsidenten mobil. „Es ist schlimm, wenn der Automobilsport enthaupet wird“, wettete Jean Todt, Sportdirektor von Peugeot, „schlimm für die Wirtschaft, die Industrie und den Sport.“

Citroëns Sportchef Guy Verrier will am Mittwoch dieser Woche gegen Balestre um die Präsidentschaft im französischen Verband antreten. Und nach einer Abwahl im eigenen Land, hofft die Opposition, könnte sich Balestre in der Fisa kaum länger halten.

SKI

Das Musterkind

Irene Eppler, von vielen Experten bereits abgeschrieben, trainiert verbissen für ihr großes Ziel: Sie will im letzten Jahr ihrer Karriere endlich Weltmeisterin werden.

Der alpine Ski-Winter begann am vorletzten Sonntag so, wie es Damen-Trainer Willi Lesch versprochen hatte: verheißungsvoll. Die Deutsche Maria Eppler-Beck, 25, gewann in San Sicario, Lesch verkündete überschwänglich: „Das war das schönste und interessanteste Slalomrennen, das wir je gesehen haben.“ Mariele, wie die Siegerin genannt wird, war „glücklich“.

Ihre zwei Jahre ältere Schwester Irene Eppler trainierte derweil einsam auf einem Gletscher in Hintertux. Sie ruft der Berg erst diese Woche zum Abfahrtsrennen in Val d'Isère.

Daß sie siegen wird, glaubt nicht einmal der Trainer. „Ihre volle Leistungsstärke“, so Lesch, „wird sie frühestens im Januar wieder erreichen.“ Die Nach-

wirkungen der Knieoperation vom Frühjahr seien noch spürbar, „Irene trainiert derzeit im Schongang“.

Daß sie überhaupt noch einmal antritt, verblüfft die Branche. In der vorigen Saison hat Irene Eppler schon vom Aufhören gesprochen, das Medizinstudium an der Uni München verschleppt sie nun weiter, ihre sportlichen Aussichten werden von Fachleuten längst nicht mehr so hoch veranschlagt wie in den letzten Jahren.

Die Mißerfolge bei den Olympischen Spielen von Sarajevo, als sich die Nation vergebens einen Goldrausch erhoffte wie acht Jahre zuvor nach den rasanten Talfahrten Rosi Mittermaiers, haben Irene Eppler öffentliches Ansehen gekostet.

Die Medien sind bereits dabei, die junge Marina Kiehl, 19, ihres draufgängerischen Fahrstils wegen „Eisbombe“ genannt, als neuen Star aufzubauen und selbst Lesch, der „eigentlich mit Erfolgen von allen sechs Läuferinnen des A-Kaders“ rechnet, schränkt ein: „Irene macht uns ein bißchen Sorgen.“

Das ist neu, denn Irene Eppler war immer das Musterkind des deutschen Skisports, von Lesch charakterisiert als „der ideale Typ, der sein Leben dem Sport unterordnet“. Das tut sie immer noch, deshalb kann sie nicht als Verliererin abtreten. Sich am Ende von der jüngeren Schwester womöglich übertrumpfen zu lassen – das war in der Familie nie ihre Rolle.

Skirennen mit letztem Einsatz zu fahren ist für Irene Eppler immer ein Weg gewesen, den Eltern Dankbarkeit zu zeigen. Als die Ältere hat sie intensiver mitbekommen, daß bei der Zimmermannsfamilie Eppler in Seeg im Allgäu nicht alle Wünsche der Kinder erfüllt werden konnten. Bei Maria war das schon selbstverständlicher, aber auch sie

* Beim Slalomsieg in San Sicario.