



Russischer Formel-1-Fahrer Petrow in Moskau\*: „Putin ist ein netter Kerl“

ITAR-TASS / IMAGO

RENNSPORT

# Öl und Wodka

Der Russe Witalij Petrow und der Venezolaner Pastor Maldonado haben es bis in die Formel 1 geschafft, weil sie von den Regierungschefs ihrer Länder gefördert werden. Staatskonzerne finanzieren nun als Sponsoren die patriotische Mission der Rennfahrer.

**S**eine Rede ist kurz, nur zweieinhalb Minuten spricht Pastor Maldonado auf dem Rasen des Baseballstadions von Caracas. Kein Vergleich zu den stundenlangen Monologen, zu denen Staatspräsident Hugo Chávez fähig ist, jener Mann, der jetzt zuhört, die Hände ineinandergefaltet, breitbeinig und stolz.

\* Mit Renault-Teamchef Eric Boullier am 18. Juli 2010 auf dem Roten Platz.

Stangengerade steht Maldonado vorm Mikrofonständer, er trägt die gleiche Trainingsjacke wie Chávez, papageienbunt wie die Nationalfarben Venezuelas. Sein Oberkörper pumpt, während er von Traum und Ehre spricht, von Revolution. Maldonado huldigt dem Marxisten Chávez, der an diesem Herbsttag die besten Sportler seines Landes um sich versammelt hat. Wenn Maldonado stockt, schaut er auf seinen Zettel, den er sonst hinterm

Rücken versteckt hält, er will sich in diesem großen Moment nicht verhaspeln.

Langsam löst sich die Aufregung, Maldonado beginnt zu lächeln, seine blumigen Sätze werden zu Parolen, er reckt die Faust, höher und höher. Dann ruft er: „Vaterland, Sozialismus oder Tod!“

Aus dem Mund eines Autorennfahrers klingt das befremdlich. Maldonado, 25, fährt in der Formel 1, diesem erzkapitalistischen Sport, der nach dem Prinzip

von Geschäft und Gegengeschäft funktioniert. Der Venezolaner gewann im Vorjahr die GP2-Nachwuchsserie, aber dass er nun beim Williams-Team ins Cockpit schlüpft, verdankt er einem anderen Argument, jenem, das in der Businesswelt vor allem zählt: Geld. Maldonado wird vom staatlichen Ölkonzern PDVSA unterstützt. Chávez hat das angeordnet, schließlich benötigte Maldonado für den Einstieg „viel Geld, sehr viel Geld“.

Jährlich 40 Millionen Dollar erhält Williams aus Südamerika, das Abkommen ist auf fünf Jahre Laufzeit angelegt. Der einst so erfolgreiche, inzwischen aber ins Mittelmaß abgerutschte Rennstall hat viele Sponsoren verloren. Die Pleite drohte. Es gab nur die Wahl: Maldonado oder Tod.

Jetzt wirbt Williams nicht nur großflächig für Mineralöl, sondern auch für das Land, aus dem es sprudelt: „Venezuela“ steht breit auf dem Heckflügel. Als Chávez im Januar mit Pomp den Sponsorendeal in Caracas verkündete, sagte Williams-Geschäftsführer Adam Parr: „Wir sind stolz, Venezuela in der Welt zu repräsentieren und mit den Partnern hier zusammenzuarbeiten, um das Sozialwesen und die Entwicklung der Menschen dieses wunderbaren Landes anzupreisen.“

Ein 200-Millionen-Dollar-Satz. Chávez führt das Land mit Willkür, Verstaatlichungen und Planwirtschaft, aber solange keine Revolutionslogos aufs Rennauto lackiert werden sollen, kann Williams gut damit leben. Die Formel 1 gibt sich gern unpolitisch und überparteilich, aber sie spiegelt wider, wie sich wirtschaftliche Macht und die Kräfte der Weltpolitik verschieben. Der Rennzirkus erschließt sich neue Märkte und bricht nach Arabien und Asien auf. Es werden Grands Prix in China, Malaysia, Abu Dhabi und neuerdings Indien veranstaltet, Teams starten unter malaysischer, indischer und russischer Flagge. Der Hightech-Sport ist auch eine Leistungsschau der Nationen, und Maldonado ist nicht der einzige Rennfahrer, der auf patriotische Mission geschickt wird.

Witalij Petrow, 26, fährt seit einem Jahr in der Formel 1 mit. Manchmal hat er sein Auto schon zu Rennbeginn zu Schrott gefahren, ob es ihm am Talent mangelt oder nur an Erfahrung, das lässt sich so genau nicht sagen. Noch nicht. Denn Petrow darf weitermachen. Sein Vertrag beim Renault-Team wurde im Winter um zwei Jahre verlängert, denn eins bleibt er auf ewig: Russlands erster

Pilot in der Formel 1. „Jurij Gagarin auf Rädern“ nennt ihn das Staatsfernsehen seiner Heimat, nach dem ersten Menschen im All.

Die TV-Kamera war auch dabei, als Petrow im Januar von Ministerpräsident Wladimir Putin in dessen Amtszimmer empfangen wurde. Putin lehnte sich hinter seinem massiven Schreibtisch zurück, Petrow saß steif an der Seite, im dunklen Anzug und mit Krawatte, hielt seine Hände unter dem Tisch und schmeichelte Putin dafür, wie sehr sich der Premier für den Motorsport und die russische Jugend



Staatschef Chávez, Pilot Maldonado: „Sozialismus oder Tod!“

engagiere. Für einen Moment wich Putins übliche Verkniffenheit einem gefälligen Lächeln.

Kurz nach dem Treffen wurde bekanntgegeben, dass die staatliche Industrieholding Rostekhnologii das Team von Petrow mitfinanzieren werde.

Einen Monat später sitzt Petrow vor dem Renault-Motorhome in Valencia, wo die ersten Testfahrten für die neue Saison stattfinden, neben sich einen Teamsprecher. Petrow trägt eine schwarze Wollmütze, er hat große, dunkel umrandete Augen, mit denen er oft neugierig und unsicher umherblickt. Nun schaut er desinteressiert und ist wortkarg.

Wie war es bei Putin? „Es war okay. Wir haben darüber diskutiert, was zu tun ist. Putin ist ein netter Kerl.“ Unterstützt er die Karriere sehr? Da bittet der Teamsprecher, nur Fragen zum Sportlichen zu stellen, nach Witalijs Hoffnungen für die Saison etwa. Petrow murmelt etwas von Zuversicht, dann geht er zurück zu seinen Mechanikern.

Es ist für ihn schwierig genug, sich als Profi-Rennfahrer zurechtzufinden. Der Rest ist noch komplizierter.

Denn dazu gehört, die Pläne vieler Leute zu erfüllen. Petrow soll seine Landsleute für die Formel 1 begeistern, denn 2014 wird in Sotschi erstmals der Grand Prix von Russland ausgetragen. Er soll das neue Russland repräsentieren, so wie Putin es gern sieht, mit einer dynamischen Wirtschaft, die Anschluss findet an die technischen Standards des Westens und Asiens. Er soll Patrioten dazu bewegen, an eine große Zukunft zu glauben, statt Sowjetzeiten nachzuhängen.

Auch das Team hofft auf Petrow, nicht nur auf seine Fähigkeiten als Rennfahrer. Petrow zieht russische Geldgeber an, ein Konzern aus der Petrochemie ist darunter, auch eine Wodkamark, die laut Werbetext „eine starke Verbindung zu den Traditionen der glorreichen russischen Marine hat“. Vorige Saison musste Petrow etwa 20 Millionen Dollar aufbringen, um den Platz bei Renault zu ergattern – sein Vater, der eine Kette von Sportclubs und Hotels betreibt, nahm sogar einen Kredit auf, um die Hälfte der Summe vorzustrecken.

Das Geld ist kein drängendes Problem mehr, Petrow hat den russischen Markt geöffnet. Doch geht es nach Gérard Lopez, dann ist das erst der Anfang.

Ihm gehört das Team, er hat es von Renault komplett übernommen. Lopez ist Spanier, aber er ist in Luxemburg geboren und dort aufgewachsen, er spricht

mehrere Sprachen fließend, darunter Englisch mit amerikanischem Akzent, denn er hat in den USA studiert. Lopez, 39, schmächtig und mit Stoppelhaaren auf dem Kopf, ist ein zurückhaltender Mann mit freundlicher Miene, man käme nicht sofort auf die Idee, ihn im Motorsport zu verorten. Noch weniger allerdings in der Branche, in der er seit langem arbeitet: der des Risikokapitals.

Er ist ein Investor. Lopez war rechtzeitig beim Internettelefoniedienst Skype eingestiegen, und als Ebay die boomende Firma kaufte, machte er einen Milliardenchnitt. Eine seiner Investmentgesellschaften heißt Genii Capital, ihr Name prangt

in goldenen Lettern auf den Seitenkästen der schwarzen Rennwagen.

Viele Autokonzerne haben sich in der Weltwirtschaftskrise aus der Formel 1 verabschiedet, auch Renault beliefert sein altes Team nur noch mit Motoren, kostenlos und einbaufertig. Alteingesessene Teambesitzer wie Frank Williams, die einst selbst Hand an ihre Rennwagen anlegten, sind zu Randfiguren geworden. Unternehmer wie Richard Branson, Gründer des Virgin-Konzerns, und Tony Fernandes, Betreiber der Billigfluglinie Air Asia, besetzen die Lücken und suchen ihre Chance. So auch Lopez.

„Russland ist ein Riesensmarkt, der uns viel näher ist als China oder Indien, wohin zu oft geschaut wird“, sagt er. „Es ist ein Land, das sehr stolz ist. Wir werden dort als Partner angesehen, weil wir einem russischen Fahrer vertrauen. Und in ihren Augen damit auch Vertrauen in Russland beweisen.“

Welche Rolle fällt Petrow dabei zu?

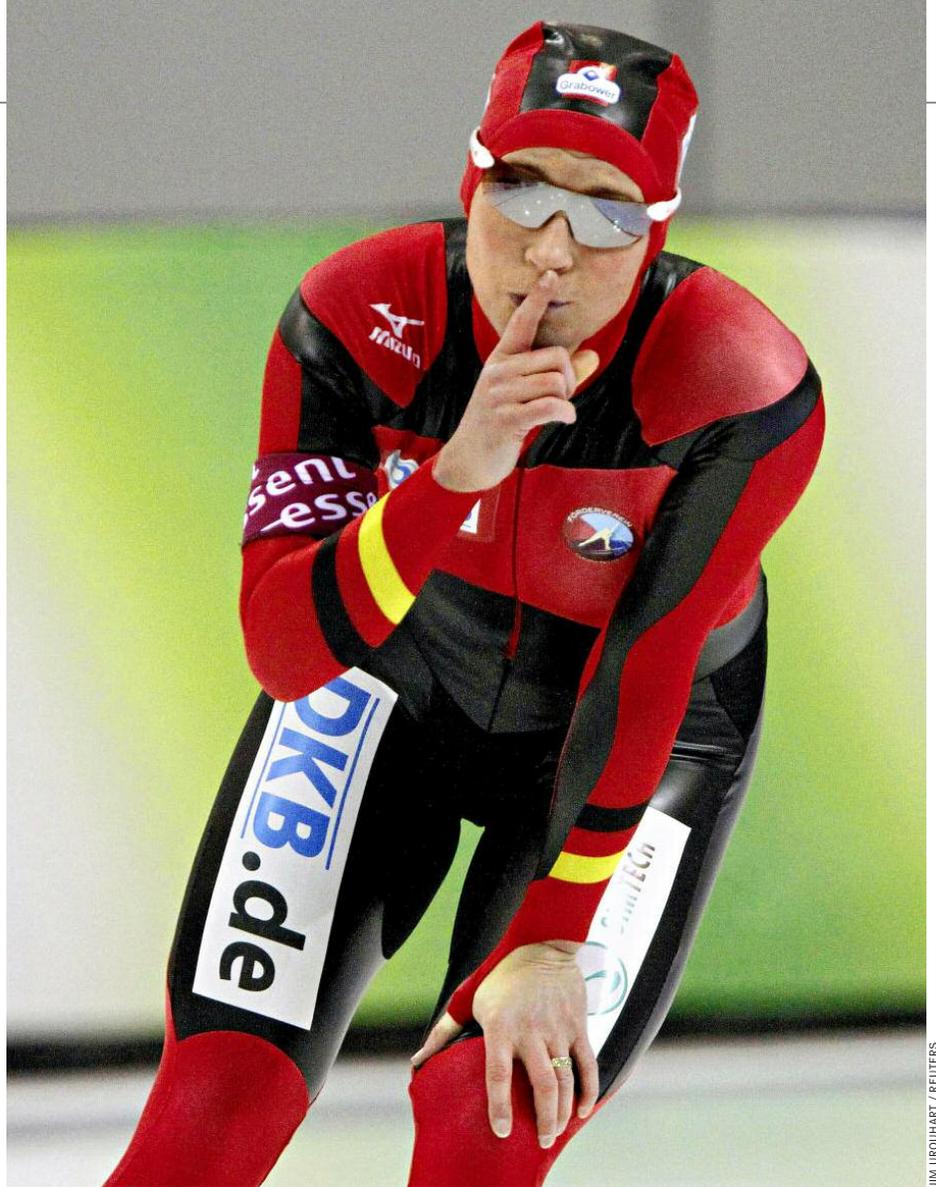
„Er hat uns die Tür geöffnet, aber noch nicht die Mega-Deals eingebracht. Um jene Deals zu bekommen, die wir erwarten, muss er schon noch mehr Erfolg bringen. Man hat ja gesehen, was Michael Schumacher in Deutschland ausgelöst hat. Und ich glaube nicht, dass Witalij Weltmeister werden muss, um das Gleiche in Russland auszulösen.“

Das Geschäftsmodell von Lopez reicht über das hinaus, was in der Formel 1 üblich ist. Neben dem Plan, einen Rennstall profitabel zu betreiben, hat er die Idee, etwas aufzubauen, bei dem der Rennstall als Kulisse dient, als „Plattform“, wie er es nennt. Hier sollen Leute aufeinandertreffen, die gemeinsame Interessen über die Formel 1 hinaus haben. Bei Wein, Häppchen und Rennatmosphäre sollen Kontakte geknüpft, Partnerschaften angebahnt und Investitionen kanalisiert werden. Die russische Wirtschaft braucht dringend Know-how und Kapital – wer es liefern kann, trifft seine potentiellen Kunden womöglich bei Lopez' Team am Rande eines Grand Prix. Spätestens vielleicht 2014 in Sotschi, beim russischen Heimspiel am Schwarzen Meer?

Es scheint bereits zu funktionieren. Renault hat im Vorjahr eine Fabrik nahe Moskau ausgebaut und ist an der Automarke Lada beteiligt, einem Sponsor des Teams. Dafür durfte Wladimir Putin auf einer Piste ein paar Runden im Renault-Rennwagen drehen, was dem Staatsfernsehen eine Story wert war, was wiederum Renault freute. Putin trug im Cockpit einen Helm, der in den Nationalfarben glänzte, mit dem Adlerwappen obendrauf und dem Schriftzug „Russia“ an der Oberkante des Visiers.

Was davon Patriotismus war, was Wirtschaft, Politik oder Sport, das ließ sich beim besten Willen nicht mehr auseinanderhalten.

DETLEF HACKE



JIM UIRQUHART / REUTERS

Rückkehrerin Pechstein: „Niemand ist gezwungen, Bundespolizist zu werden“

SPORTPOLITIK

# „Wir waren sehr großzügig“

Der scheidende Innenminister Thomas de Maizière, 57, über das Comeback der Eisläuferin Claudia Pechstein, Probleme bei der Dopingbekämpfung und Münchens Olympiabewerbung

**SPiegel:** Herr Minister, Claudia Pechstein hat sich nach ihrer Dopingsperre für die WM der Eisschnellläufer in Inzell qualifiziert. Drücken Sie ihr die Daumen?

**De Maizière:** Ja, klar.

**SPiegel:** Als bisheriger Dienstherr der Bundespolizei-Hauptmeisterin Pechstein?

**De Maizière:** Als Sportminister und sportbegeisterter Bürger.

**SPiegel:** Mit Ihnen lag Pechstein zuletzt im Clinch. Muss sie, obwohl sie wieder vollwertiges Mitglied der Nationalmannschaft ist und bezahlten Sonderurlaub be-

antragt hat, nach der WM am 14. März wieder zum Dienst antreten?

**De Maizière:** Niemand ist gezwungen, Bundespolizist zu werden. Aber wenn man

sich dafür entscheidet, gelten Regeln. Die Bundespolizei und ich als bisheriger oberster Dienstherr waren in der Vergangenheit mit der Bundespolizistin Claudia Pechstein sehr großzügig. Ihr Verhalten gegenüber ihrem Arbeitgeber war dagegen nicht gerade stilbildend. **SPiegel:** Es heißt, sie habe in den zwei Jahren ihrer Sperre durch eine erstaun-



JOHN THYS / AFP

Sportminister de Maizière „Die IOC-Regel gilt“