

FORMEL 1

Knickt die Karriere?

In den Tagen nach seinem Crash von Jerez mußte Michael Schumacher erkennen, daß maßgebliche Leute von ihm abgerückt sind. Der Weltverband zieht ihn zur Verantwortung, Italien fühlt sich blamiert, bei Mercedes ist man irritiert.



Ferrari-Fahrer Schumacher in Jerez: „Dolchstoß für den Sport“

Sieger schreiten durchs Hauptportal, Verlierer bevorzugen den Lieferanteneingang. Auch Michael Schumacher schlüpft, nachdem er der Renn-Jury seine Kollision mit Jacques Villeneuve erklärt hat, durchs Unterholz des Fahrerlagers: Links schlängelt er sich an einem Reifenstapel vorbei, rechts passiert er einen Lkw, vor dem Ehefrau, Schwiegermutter und zwei andere weibliche Verwandte traurig auf ihren Klappstühlen kauern. Noch ein Schritt, und der Mann in Rot erreicht über die Pantry den Ferrari-Truck.

Es folgen zwei Stunden Sprachlosigkeit, dann tritt er vor die wartende Meute und behauptet, mit seinem beherzten Einlenken den Rivalen Villeneuve vor einem Ausrutscher gerettet zu haben: „Ohne meinen Kontakt wäre er wohl auf den Grünstreifen gekommen.“ Es vergehen weitere zwei Tage, bis er immerhin einräumt, „einen Fehler gemacht“ zu haben – sogar er, „that’s human being“.

In der Tat: Gerade war die öffentliche Meinung dabei, das menschliche Wesen Schumacher in den Rang eines Ersatzheiligen zu heben, da begeht der sonst so überlegte Champion die Dummheit seines Lebens. Ob ihn verspätet einsetzender Instinkt oder die eindringliche Überzeugungsarbeit seines Arbeitgebers Ferrari zu diesem flauen Eingeständnis bewogen haben – in den Stunden zwischen Foul und Läuterung hat der Rheinländer erfahren müssen, daß viele Leute, die wichtig für ihn und den Fortgang seiner Karriere sind, sich deutlich abgesetzt haben.

Die italienische Presse sah in seiner Attacke einen „Dolchstoß für den Sport“ („Il Messagero“) und schalt: „Du hast Dein Gesicht verloren“ („Tuttosport“). Rennfahrerkollegen zählten genüsslich auf, wie sie ihrerseits schon mal von Schumacher abgeschossen worden seien. Und Bernie Ecclestone, der Pate des Grand-Prix-Zirkus, urteilte streng: „Er hat der Formel 1, Ferrari und sich selbst geschadet.“

Müßig zu debattieren, ob skrupellose Absicht oder bloße Unaufmerksamkeit den Crash auslösten. Der Kerpener, der im Vergleich zum schlampigen Villeneuve den Geldgebern gern durch adrettes Outfit schmeichelt, ist in Verruf geraten. Der permanente Hinweis auf seinen ersten Weltmeisterschafts-Titel 1994, als er von einem Zusammenstoß mit Damon Hill profitierte, stellt Schumachers Lebensleistung in Frage. So souverän und geschliffen er seine Repräsentationspflichten meistert – die Rigorosität beim Durchsetzen seiner sportlichen Ziele wird nicht von allen als angemessene Professionalität gedeckt.

Mag sein, daß Sponsoren in Treue fest zu ihm halten und auch die Merchandising-Geschäfte, wie Manager Willi Weber glaubt, weiter florieren. International – bei Medien, Funktionären und Teams – hat Schumacher viel Reputation verspielt.

AFP / DPA

Wer in der Formel 1 bestehen will, braucht den Rückhalt einflußreicher Leute. So stand Schumacher lange unter dem Patronat von Ecclestone – nicht weil er ein netter Junge wäre, sondern, Formel-1-typisch, aus geschäftlichen Gründen. Der Hochbegabte aus der Autofahrernation Deutschland war gut für die Show. Sein Auftritt in Jerez war schlecht für die Show.

Auch Max Mosley, Präsident des Automobil-Weltverbandes Fia, schwärmte von Schumacher, dem der Titel zu gönnen sei, weil Ferrari die WM mal wieder verdient hätte. Wichtiger ist dem Briten jedoch, daß der Rennsport „Fairplay“ demonstriert. Nichts fürchtet Mosley mehr, als „daß Aufsichtsräte großer Konzerne, die Millionen-gelder in die Formel 1 investieren wollen“, durch Affären davon abgehalten werden.

Einen Vorgeschmack auf das für Schumacher künftig rauhere Klima gab die Fia vorigen Montag: Sie widersprach dem Urteil der Rennkommissare von Jerez, wonach Schumacher kein Fehlverhalten vorzuwerfen sei. Am 11. November muß er sich bei der Fia in Paris verantworten.

Bei den Teams fragt man sich, ob es sinnvoll ist, über 30 Millionen Mark Gage an einen Fahrer zu zahlen, der sich derart geschäftsschädigend verhält. Hat Schumacher einen Karriereknick zu bewältigen? Ist sein Masterplan, von Benetton über Ferrari zu McLaren-Mercedes zu wechseln, um dort die Laufbahn zu krönen, in Gefahr?

Schon während des Rennens war deutlich, daß Schumacher bei McLaren nicht gut gelitten ist. Obwohl Villeneuves Chef Frank Williams und McLaren-Boß Ron Dennis ein distanziertes Verhältnis pflegen, hatten die Engländer einen Pakt gegen Ferrari geschlossen: McLaren war über die Strategie bei Williams stets informiert, beide Teams benutzten denselben Funkkanal. Villeneuve bedankte sich für das Wohlverhalten der McLaren-Piloten Mika Häkkinen und David Coulthard, indem er sie in der Schlußrunde überholen ließ.

Schumachers Remppler wurde vom siegreichen McLaren-Team mit Kopfschüteln registriert. Daimler-Benz-Chef Jürgen



McLaren-Mercedes-Talent Heidfeld
„Der Junge ist ein Rohdiamant“

Schrempp, der am Rennwochenende in grauer Teamkleidung durch die Box spaziert war, entrüstete sich im engsten Kreis ob des Fauxpas: „Das war das Allerletzte.“

Schrempps spontane Kritik („Damit hat er sich keinen Gefallen getan“) findet bei Partner McLaren offene Ohren. Dessen Chef Ron Dennis ist Schumacher schon aus einem Aspekt unangenehm: Fahrer, die zweistellige Millionenbeträge fordern, hält er für übergeschnappt. Zähl rang er in der Vergangenheit auch mit ausgewiesenen Spitzenkräften um jede Million.

1987 war der Brasilianer Ayrton Senna das begehrteste Fahrertalent der Branche. Am Ende der Gehaltsverhandlungen lagen Dennis und Senna noch 1,5 Millionen Dollar auseinander. Da schlug der Teamchef vor, eine Münze zu werfen – und gewann. Sechs Jahre später wollte Dennis das Gehalt des inzwischen dreimaligen Weltmeisters Senna halbieren. Bis fünf Tage vor dem Saisonstart wurde gefeilscht, dann einigten sich die Sturköpfe auf eine Bezahlung wie ein Tagelöhner von Rennen zu Rennen.

Auch andernorts wird Schumacher seinen Gagenwunsch von 40 Millionen Mark

kaum realisiert bekommen. Frank Williams investiert lieber in technische Entwicklung und teure Materialien als in Fahrergehälter. Sogar amtierende Weltmeister hat er ziehen lassen, wenn die ihre Gehaltsforderungen hochschraubten.

Benetton hat sich jüngst eine Kostendämpfung verordnet: Das Team ersetzt die teuren Stars Jean Alesi und Gerhard Berger durch zwei Nachwuchsfahrer. Ersparnis: über zehn Millionen Dollar. Andere Rennställe versuchen, ihre künftigen Piloten in der zweiten Liga selbst auszubilden – und dann preisgünstig in die Formel 1 zu befördern. So wollen Jordan, Prost und McLaren nächstes Jahr in der Formel 3000 eigene Autos einsetzen.

McLaren tut das, um „ein Riesentalent“ (Dennis) an den Grand-Prix-Sport heranzuführen: Nick Heidfeld, 20, der zuletzt die Formel-3-Meisterschaft gewann. Seit Anfang des Jahres ist der Mönchengladbacher offiziell „Mercedes-Junior“ und als Testfahrer bei McLaren angestellt. Knapp 6000 Kilometer spulte der Fachabjurierter bereits in einem Formel-1-McLaren herunter. „Der Junge ist ein Rohdiamant“, sagt Mercedes-Sportchef Norbert Haug.

Ähnlich wie 1990/91 Michael Schumacher wird auch Heidfeld mit Mercedes-Hilfe systematisch auf größere Aufgaben vorbereitet. Bewährt sich der Nachwuchsmann in der Doppelrolle als Formel-3000-Fahrer und Formel-1-Testpilot, hat ihm Dennis für „1999 einen Platz bei uns“ in Aussicht gestellt.

Denn Ende 1998 laufen die Verträge mit den Fahrern Häkkinen und Coulthard aus. Und daß sich sowohl der Hauptsponsor West als auch Motorenlieferant Mercedes einen Deutschen im Silberpfeil wünschen, ist angesichts der eher schleppenden Publicity verständlich: „Ein vierter Platz“, weiß Mercedes-Vorstand Hubbert, werde zu Hause nicht zur Kenntnis genommen. „Wenn aber ein Deutscher Vierter wird, kann das für eine Schlagzeile gut sein.“

Das eigentliche Ziel, den Gewinn der Weltmeisterschaft, glaubte das Team bislang nur mit Schumacher erreichen zu können. Seit dem Doppelsieg in Jerez ist das Selbstbewußtsein bei McLaren gewachsen. Auch dem Finnen Häkkinen, der seit seiner Fernsehpräsenz in Mercedes-Werbepots hohe Popularitätswerte genießt, wird jetzt ein Eingreifen in den Titelkampf zugetraut.

Ron Dennis wäre das am liebsten: Er müßte nicht den ungeliebten Schumacher für viel Geld verpflichten und hätte den deutschen Bedarf durch Lieblingsschüler Heidfeld abgedeckt. ◆

Schumacher-Villeneuve-Unfall
Zwei Stunden sprachlos



GLOCKNER / SPORTIMAGE