

Demonstranten auf dem Taksim-Platz

„Pfeffergas ist unser Parfum“

Anhänger des Fußballclubs Beşiktaş führen in Istanbul die Proteste gegen Premier Erdogan an. Sie mobilisieren die Massen und lassen sich auch von harten Polizeieinsätzen nicht einschüchtern.

In wenigen Stunden wird der Kampf auf den Straßen Istanbul wieder losgehen. Während die türkischen Polizisten ihre Wasserwerfer auffahren und ihre Pfeffergasgranaten laden, versteckt sich Okan in einem Café am Taksim-Platz.

Er nimmt den Akku aus seinem Handy, aus Angst, das Gespräch könnte abgehört werden, er dreht sich nach Zivilpolizisten um, zieht hastig an seiner Zigarette. Er möchte am liebsten weg, nach Hause, doch zuvor will er erklären, warum er an diesem Abend nicht bei seinen Freunden auf dem Taksim-Platz sein wird – zum ersten Mal seit Beginn des türkischen Aufstands.

Okan, Ende zwanzig, ein schmächtiger Mann mit blassem Gesicht und Adler-Tattoo auf der Schulter, ist Mitglied von Çarşı, der Ultra-Fangruppe des Istanbul Fußballclubs Beşiktaş. Er hat in den vergangenen vier Wochen für Çarşı gegen die Polizei gekämpft, hat Barrikaden errichtet, Demonstranten über Twitter durch die Stadt gelotst. „Ich habe in diesem Kampf genug Tränengas gefressen“, sagt er.

Die Anhänger von Beşiktaş Istanbul gelten als die lautesten Fußballfans der Welt, 141 Dezibel wurden bei einem Ligaspiel im Mai im Stadion gemessen, ein Rekord. Nun unterstützen sie den Aufstand der türkischen Zivilgesellschaft gegen die autoritäre Regierung von Ministerpräsident Recep Tayyip Erdogan. Viele Türken halten sie seither für die mutigsten Fans überhaupt.

Die Beşiktaş-Ultras haben die Revolte, die mit der Demonstration gegen die Abholzung eines Istanbul Parks begann, nicht initiiert, aber ihre Beteiligung trug entscheidend dazu bei, dass aus den Protesten ein Volksaufstand wurde. Çarşı mobilisierte die Massen; mit den Ultras zog auch der Witz in das Lager der Opposition ein. Ihre Gesänge: „Pfeffergas olé!“ und „Los, schieß das Gas / Los, schieß das Gas / Wirf den Knüppel weg / Zieh den Helm aus / Zeig, dass du dich traust“, gehören zu den wenigen Parolen, auf die sich alle Demonstranten einigen können.

Die Regierung Erdogan geht hart gegen Çarşı vor. 22 Mitglieder wurden vorübergehend festgenommen. Ihnen wird vorgeworfen, eine terroristische Vereinigung gegründet zu haben, die die Regierung stürzen wolle. Zwei sitzen noch immer im Gefängnis. Sollten sie schuldig gesprochen werden, droht ihnen eine lebenslange Freiheitsstrafe.

Okan möchte seinen vollen Namen nicht veröffentlicht sehen, denn auch er war für vier Tage im Knast. Die Polizisten holten ihn im Morgengrauen aus seiner Einzimmerwohnung im Stadtteil Beşiktaş. Er hatte gerade noch Zeit, sich anzuziehen und seinem Anwalt eine SMS zu schreiben: „Es geht los.“ Zweimal am Tag bekam Okan eine Schüssel Reis zu essen. Wenn er auf die Toilette gehen wollte, musste er die Wärter um

Erlaubnis bitten. Immer wieder wurde er verhört: Hast du in deinen Tweets die Polizisten Hurensöhne genannt? Warum wolltest du Erdogans Residenz in Istanbul angreifen? Okan, wolltest du die Regierung stürzen?

Okan sagt, Erdogan sei großwahn-sinnig. Er wolle alles bestimmen: wie viele Kinder Frauen bekommen sollen, ob in Istanbul eine neue Brücke gebaut werde oder ein Einkaufszentrum. Okan, der selbst nicht trinkt, versteht nicht, warum Erdogan gegen das türkische Volksgetränk Raki, einen Anisschnaps, hetzt. Okan sagt, er sei für die Demokratie auf die Straße gegangen – und für Çarşı.

Es gibt die Redewendung, wonach Fußball mehr ist als nur ein Spiel. Dieser Satz

Beschneidungsfeier brachte. Die Profis schenken ihm ihre verschwitzten Trikots. Sie blieben den ganzen Abend, schrieben Autogramme. Im selben Jahr, 1991, wurde Beşiktaş türkischer Meister. Okan sah von nun an alles in den Farben seines neuen Clubs: siyah, beyaz, Schwarz und Weiß, der Adler auf dem Wappen wurde sein Lieblingstier. Sein Vater, ein fanatischer Fenerbahçe-Fan, musste hinnehmen, dass er seinen Sohn an die Çarşı im Viertel verloren hatte.

Çarşı bedeutet so viel wie „Markt“. Die Bewohner von Beşiktaş, einem Stadtteil auf der europäischen Seite Istanbul nicht weit vom Taksim-Platz entfernt, nennen so die zentrale Gasse in ihrem Viertel. Hier treffen sich die Çarşı, hier



Türkische Fußballfans: Auf der Seite der Unterdrückten

gilt in der Türkei wie in kaum einem anderen Land. Die Identifikation der Menschen mit ihrer Mannschaft ist enorm. Und das, obwohl der Fußball in der Türkei notorisch korrupt ist. Vergangene Woche erst wurde Beşiktaş Istanbul von der Uefa in Folge eines Manipulationsskandals für ein Jahr aus dem europäischen Wettbewerb verbannt, Lokalrivale Fenerbahçe wurde gar für drei Spielzeiten gesperrt.

Die drei großen Istanbul Vereine, zu denen neben Fenerbahçe und Beşiktaş noch Galatasaray zählt, vertreten jeweils verschiedene soziale Schichten: Fener gilt als der Club der Neureichen und der Nationalisten und wird unter anderem von Ministerpräsident Erdogan unterstützt, während sich hinter Galatasaray die Istanbul Bourgeoisie versammelt. Beşiktaş ist das Team der Arbeiter und Linksintellektuellen. Der Club verfügt über kein großes Budget, der Deutsche Bernd Schuster hat hier einmal als Trainer gearbeitet, aber Stars laufen eher für andere Vereine auf.

Okan war sechs Jahre alt, als sein Onkel Spieler von Beşiktaş mit auf seine

haben viele ihre Läden, im Café Adler sitzen die „Amigos“, die Anführer der Ultragruppe, die 1982 von Schulfreunden gegründet wurde, und spielen Karten.

Okan läuft jetzt durch die engen Gassen seines Viertels. Jugendliche tragen Beşiktaş-Trikots. Aus den Fenstern hängen Beşiktaş-Fahnen. Okan grüßt die Kellner im Shisha-Café, die Händler am Fischmarkt, die Verkäufer im Plattenladen. „Beşiktaş ist mein Zuhause“, sagt er. Seine Eltern sind geschieden. Çarşı hat die Familie ersetzt. Die Amigos besorgen ihm Jobs. Okan sprüht ihre Fanplakate.

Çarşı sei auf der Seite der Unterdrückten, der Schwachen, das gefalle ihm, sagt Okan. Das Prinzip der Gruppe lautet: Çarşı her şeye karşı – Çarşı ist gegen alles. Die Ultras von Beşiktaş waren schon lange vor dem Aufstand vom Taksim-Platz politisch engagiert. Sie demonstrierten gegen den Irak-Krieg und den Bau eines Atomkraftwerks; sie sammelten Geld für Erdbebenopfer und spenden regelmäßig Blut. Einer ihrer Anführer ist Armenier, und das in einem Land, das den Massenmord

an den Armeniern im Ersten Weltkrieg bis heute nicht als Genozid anerkennt. Als ein schwarzer Beşiktaş-Spieler von gegnerischen Fans rassistisch beleidigt wurde, entrollten Anhänger im Stadion ein Banner: „Wir sind alle schwarz“.

Es ist nicht überraschend, dass sich die Beşiktaş-Ultras auch an den Protesten gegen die Regierung Erdogan beteiligen. Çarşı kämpft seit 30 Jahren gegen Despotismus und Staatswillkür. Die Gruppe hat auf Twitter fast 300 000 Follower. Als die Demonstrationen begannen, genügte ein Wort: „Geliyoruz“ – wir kommen. Am 1. Juni, einem Samstag, zogen daraufhin mehrere zehntausend Beşiktaş-Anhänger in Richtung Taksim-Platz. Sie trugen schwarz-weiße Fanschals bei sich, Trommeln, bengalische Feuer. Sie lieferten sich Straßenkämpfe mit der Polizei, kaperten einen Bagger und vertrieben damit einen Wasserwerfer. Das Video ist bei YouTube ein Hit. Im Gegensatz zu



Polizeieinsatz in Istanbul
Kampf gegen Staatswillkür

vielen anderen Demonstranten sind die Çarşı Auseinandersetzungen mit der Polizei gewohnt. Bei fast jedem Beşiktaş-Heimspiel kommt es zu Prügeleien mit Sicherheitskräften. „Pfeffergas ist unser Parfum“, sagt Okan.

Er verbrachte viele Tage und Nächte im Protestcamp im Gezi-Park am Taksim-Platz. Okan fuhr mit seinem Moped durch die Straßen rund um den Platz, sammelte in den Restaurants belegte Brote für die Demonstranten. Er besorgte Helme als Schutz vor Angriffen der Polizei, warf Gasgranaten mit der bloßen Hand zurück. Während er betete, fünfmal am Tag, denn Okan ist gläubiger Muslim, standen Kommunisten und Nationalisten vor dem Zelt Wache. Im Gezi-Park, erzählt Okan, fanden Menschen zusammen, die sich zuvor nicht gegrüßt hätten: Selbst Anhänger von Galatasaray und Fenerbahçe marschierten gemeinsam mit Çarşı.

In den achtziger Jahren bekriegten sich die Fans der drei Vereine auf offener Stra-

ße, mehrere Menschen kamen dabei ums Leben. Ein Abkommen zwischen den Fan-Anführern in den Neunzigern dämmte die Gewalt ein, verhinderte sie jedoch nie ganz. Dass Unterstützer der Clubs nun gemeinsam gegen Erdogan demonstrieren, sagt Okan, sei allein schon eine Revolution.

Die Regierung hat das Camp Gezi in zwischen von der Polizei räumen lassen. Viele Çarşı setzen den Protest trotzdem fort. Im einem Park in Beşiktaş treffen sich am Abend Hunderte Demonstranten zu einem „offenen Forum“. Die Veranstaltung wird von Çarşı organisiert, Ultras bewachen das Gelände. Die Menschen haben sich in einem Amphitheater zwischen Statuen von Schriftstellern und Journalisten versammelt. Redner wechseln sich am Mikrofon ab. Einer ruft dazu auf, Burger King zu boykottieren, die Fast-Food-Kette hatte offenbar Schutzsuchenden während der Proteste den Zugang zu ihren Restaurants verweigert. Ein anderer kündigt eine Kundgebung für den folgenden Tag an.

Einige hundert Meter weiter, in der Kneipe eines Çarşı-Anführers, laufen im Fernsehen wieder Bilder von Straßenschlachten zwischen Demonstranten und der Polizei. Barrikaden brennen, Sicherheitskräfte schießen mit Tränengasgranaten in die Menschenmenge. Vor der Kneipe sitzen die Gäste, rauchen, trinken Bier. Sie singen Anti-Regierungs-Slogans und Beşiktaş-Fanlieder: „Wir werden sonnige Tage sehen, Kinder, wir werden schöne Tage sehen.“

Drei junge Beşiktaş-Ultras sind gerade von der Demonstration am Taksim-Platz zurückgekehrt. Sie sind erschöpft von der Flucht vor der Polizei. Sie setzen sich auf den Boden vor der Adler-Statue. Hunde streunen durch die Straße. Klebstoff-schnüffler lehnen an Häuserwänden. Die Frau aus der Gruppe erzählt, sie habe seit vier Wochen kaum mehr als zwei Stunden am Tag geschlafen. Trotzdem wolle sie so lange weiterprotestieren, bis Erdogan zurücktritt.

Okan hockt auf einem Metallstuhl am Straßenrand. Er ist erleichtert, dass seine Freunde vom Taksim-Platz zurück sind. Keiner wurde festgenommen, keiner verletzt. Okan sagt, die Zeit der Straßenschlachten mit der Polizei müsse enden. Es müsse eine Partei her, eine „Gezi-Partei“, die Erdogan beweist, dass er ernstzunehmende Gegner vor sich hat. Erdogan solle nicht denken, dass der Kampf vorbei sei. Okan glaubt, das Volk werde nicht mehr schweigen. „Wir gehen jetzt in die zweite Halbzeit.“

ÖZLEM GEZER,
MAXIMILIAN POPP



**Video: Schlachtrufe
gegen Tränengas**

spiegel.de/app272013tuerkei
oder in der App DER SPIEGEL

FORMEL 1

Ein bisschen öko

Die Einführung moderner Hybridmotoren bedeutet für die Rennserie eine Zeitenwende. Künftig gilt: Sieger wird, wer am schnellsten langsam fährt.

Im Chaos eine innere Ordnung zu entdecken, das ist der Job von Alexander Wurz. Seit fünf Jahren kommentiert der Österreicher die Formel-1-Rennen für das heimische Fernsehen, den ORF. Anfangs war das eine eher unkomplizierte Sache, weshalb ihm an den Rennwochenenden genug Zeit blieb, um auf Partys zu gehen. Auch mit Schlafmangel und Restalkohol blickte er tagsüber durch, was alles auf der Strecke so vor sich ging.

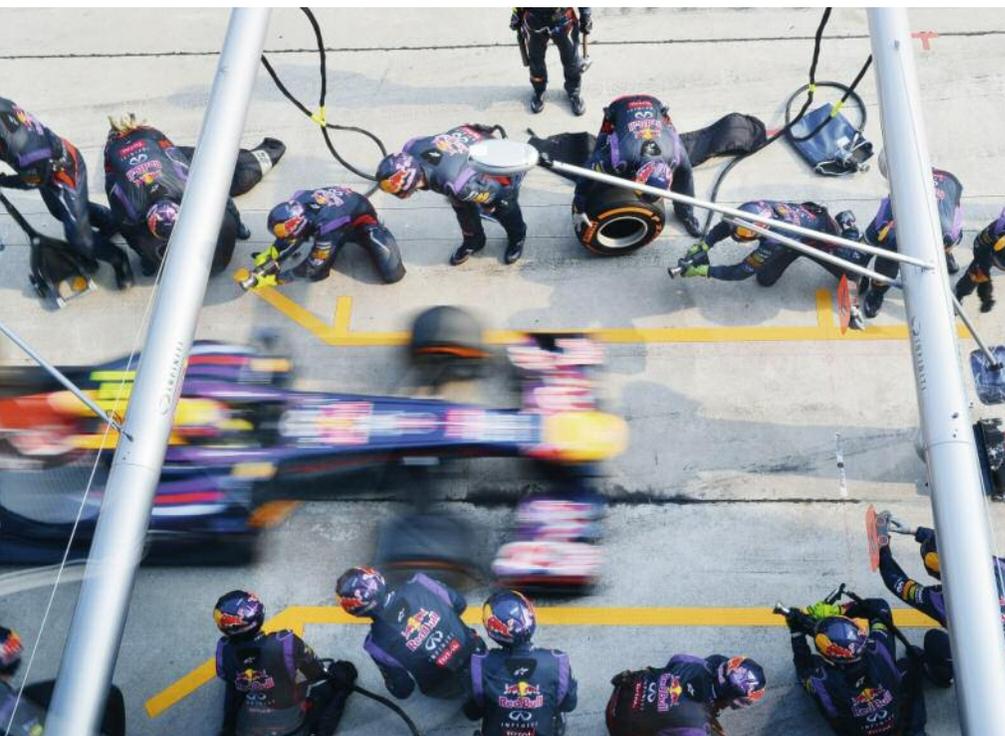
Inzwischen meidet Wurz das Nachtleben. „Ich muss mich zu stark konzentrieren, um den Rennen zu folgen“, sagt er. „Die Erklärungen dafür, was passiert, kann ich nicht mehr aus dem Handgelenk schütteln.“

69 Grands Prix ist Wurz, 39, einst als Rennfahrer unter anderem für Williams und Benetton gefahren, er gilt als klug und kompetent, kann Rennverläufe deuten. Aus der Reihenfolge der Autos, den Abständen untereinander, der Reifenwahl und den Rundenzeiten versucht Wurz, Schlüsse zu ziehen, den Blick der Zuschauer auf entscheidende Momente zu lenken und Vorhersagen zu treffen.

Aber selbst ein Experte wie er durchschaut die Formel 1 nur noch mit Mühe. Die Rennen wirken überspannt wie Blitzschachturniere, bei denen alle Teilnehmer an einem einzigen Brett saßen.

Vor allem die Inflation der Boxenstopps verwischt das Bild auf der Strecke. Um die Rennen spannender zu machen, liefert Pirelli den Teams Reifen, die schnell überhitzen oder plötzlich abkühlen, dadurch abrupt an Haftung verlieren und Fahrern und Ingenieuren Rätsel aufgeben. Die hochsensiblen und verschleißfreudigen Pneu zwingen die Piloten zu verhaltener Fahrweise – und die Rennställe zu aberwitzigen Serien von Radwechseln. Im Mai zum Beispiel, beim Grand Prix in Barcelona, hielten die 22 Fahrer in 66 Runden 79-mal vor den Schlagschraubern. Die Monteure benötigen für den Service nur wenige Sekunden. Räder runter, Räder rauf, bis gleich. Irgendjemand parkt immer gerade bei seinen Mechanikern.

Die Formel 1 ist ein Sport, ein Videospiele, dessen Software aus Wirklichkeit besteht. Doch diese Wirklichkeit wird immer komplizierter.



Mechaniker beim Boxenstopp: Räder runter, Räder rauf, bis gleich

Manche Reifensätze halten keine hundert Kilometer durch, so empfindlich sind sie. In mehreren Fällen lösten sich an den Hinterreifen die Laufflächen ab. In Monte Carlo schlugen die Mercedes an der Spitze des Feldes vorsorglich ein derart gemächliches Tempo an, dass Verfolger Sebastian Vettel lästerte, die beiden Silberpfeil-Piloten befänden sich offenbar „auf einer Busreise nach Südfrankreich“.

Von der nächsten Saison an müssen die Piloten ihre Lust am Vollgas noch stärker zügeln. Dann werden neuentwickelte Hybridantriebe in die Autos eingebaut, eine Kombination aus Benzin- und Elektromotor. Die bislang verwendeten Acht-Zylinder-Motoren dürfen Sprit in beliebiger Menge verbrennen, die neuen Sechs-Zylinder-Turbos müssen im Rennen mit etwa 140 Litern haushalten – de facto ein Drittel weniger.

Die moderne Hybridtechnik bedeutet für die Formel 1 eine Zeitenwende. Wer wie gewohnt die Drehzahlen hochjubelt, der wird mit leerem Tank am Streckenrand ausrollen. Künftig gilt: Sieger wird sein, wer am schnellsten langsam fährt.

Für die Rennstrategen der Teams ändern die neuen Motoren alles. Außer Reifenverschleiß entscheidet vor allem der Verbrauch über den Erfolg. Der Funkverkehr zwischen Boxenmauer und Cockpit dürfte ausgelastet sein wie eine Hotline. Und vermutlich wird nichts so häufig erwähnt werden wie der Hinweis an den Mann am Lenkrad, sich Tempobolzerei zu verkneifen, wolle er das Ziel erreichen.

Mitten zwischen den Wiesen von Northamptonshire, England,

stehen zwei Flachbauten mit dezent gewellten Dächern. Hier in Brixworth wird der neue Rennmotor von Mercedes-Benz entwickelt. Im ersten Stock sitzt Andy Cowell, 44, Geschäftsführer von Mercedes AMG High Performance Powertrains. Dutzende Ingenieure in Großraumbüros blicken auf Bildschirme, auf denen per Mausclick bunte Bilder von Triebwerksteilen erscheinen. Es ist fast still, nur die Klimaanlage säuselt. Cowell verwendet ungern den Begriff Motor für das, was sie hier erschaffen, sondern spricht lieber von „Antriebseinheit“. Die Formel 1, sagt er, erlebe gerade „einen fundamentalen Wechsel“.

Zwar können die Autos schon heute beim Bremsen freiwerdende Energie in Akkus speichern und die Fahrer kurz per Knopfdruck 81 zusätzliche PS mobilisieren, aber das ist kaum mehr als ein Gimmick zum Überholen. Künftig wird die doppelte Leistung erlaubt sein, 33,3 Sekunden sind pro Runde abrufbar. Weil gleichzeitig die Kraft der Benzinmotoren von 750 auf 600 PS sinkt, steigt er Anteil der Elektroenergie rapide. Der Strom dafür

aktuelles Reglement

Motor:
Zylinder 8
Hubraum 2,4 Liter
Leistung ca. 750 PS
Verbrauch unlimitierter Verbrauch, real ca. 70 Liter auf 100 km

Hybrid-antrieb: Elektromotor mit 81 PS
max. 6,7 Sekunden pro Runde abrufbar

ab 2014

Motor:
Zylinder 6
Hubraum 1,6 Liter, Turbo
Leistung ca. 600 PS
Verbrauch max. 100 Kilo Sprit pro Rennen (etwa 140 Liter), real ca. 45 Liter auf 100 km

Hybrid-antrieb: Elektromotor mit 163 PS
max. 33,3 Sekunden pro Runde abrufbar

wird künftig, außer beim Bremsen, auch an der rotierenden Welle des Turboladers gewonnen.

„Wer die Spritmenge am effizientesten nutzt“, sagt Cowell, „hat die meiste Leistung im Auto. Das ist die große Herausforderung.“ Es schlägt die Stunde der Motoreningenieure. Nachdem jahrelang kaum etwas an den Triebwerken verändert werden durfte, müssen Spezialisten wie Cowell jetzt eine Technologie in den Griff bekommen, die bald über Sieg und Niederlage entscheiden wird. Und über die Zukunft der Formel 1.

Es geht darum, dass sich das Gesicht der Rennserie wandelt. „Die Mentalität darf nicht darauf beschränkt bleiben, einfach nur immer schneller fahren zu wollen“, sagt Martin Whitmarsh, Rennchef bei McLaren, einem Unternehmen, das nicht nur ein Formel-1-Team betreibt, sondern auch Straßensportwagen baut. „Wir müssen fortschrittlich, relevant, unterhaltsam und unterscheidbar sein.“

Hersteller wie Mercedes oder Renault wollen der Welt in der Formel 1 zeigen, dass Fahrzeuge mit Hybridantrieb nicht unbedingt kreuzbrave Familienkutschen sein müssen, die geräuschlos einparken. Der Grand-Prix-Zirkus soll zur Öko-Show werden, ein bisschen wenigstens.

Die Kunst für Ingenieure wie Cowell liegt nun darin, Rennwagen zu erschaffen, die deutlich weniger verbrauchen, aber mindestens genauso schnell sind, andernfalls droht der Formel 1 ein Lahe-Ente-Image. Der Druck lastet gewaltig auf den Technikern. Chefvermarkter Bernie Ecclestone, 82, sieht die Neuerungen eher skeptisch. Er fürchtet, dass der klassische Motorsportfan mit der fortschrittlichen Technik fremdeln könnte. Hybridautos sind eher leise, und was in der Großstadt von Vorteil ist, gilt bei einem Rennwagen als Zeichen von Kraftlosigkeit. Ecclestone mag seine Rennautos nur, wenn sie richtig laut sind.

Andy Cowell im Entwicklungszentrum in Brixworth lächelt. Er greift sich die Fernbedienung und drückt ein paar Tasten. Auf dem Fernsehschirm seines Büros erscheint eine Animation der Rennstrecke von Monza, der Blick geht aus einer Bordkamera über den Asphalt.

Nach einem weiteren Knopfdruck erfüllt Lärm den Raum, das Bild bewegt sich. Gut eine Minute, eine Monza-Runde lang, kreischt es aus den Lautsprechern. So wird sich der neue Antrieb auf der Piste anhören, weil die hochgezüchteten Aggregate nicht schallgedämpft sind wie Motoren für den Straßenverkehr.

Dann ist es wieder still. Wortlos legt Cowell die Fernbedienung beiseite.

DETLEF HACKE