

Denn die Aufregtheit um seine Person irritiert ihn. Bevor ihm „der zehnte auf die Schulter haut“, sagt Sammer, nur weil das „neun andere auch getan haben“, lasse er lieber gar keinen an sich ran.

Und das sollen die Leute gefälligst auch akzeptieren – mit Verve schlägt auch Manager Dieter Hoeneß eine Bresche für den eigenwilligen Fußballer. Die Branche, die über Jahre den Mangel an Stars beklagte, weil sie, so Hoeneß, unter „angepaßten Typen“ litt, habe eine Figur wie Matthias Sammer bitter nötig, Kicker von schlichtem Gemüt gibt es schließlich zuhauf.

Doch einer, der „sich artikulieren kann“, wird auch gebraucht, um das Geschäft zu befördern. Ein Typ wie Sammer bringe die Sponsoren womöglich wieder auf die Idee, „daß der Fußball interessant ist“, meint der Manager.

Aber wie nur, wenn der Star permanent flieht? Keine Sorge, sagt Hoeneß, er werde ihn da schon „langsam ranführen“. Nach drei Monaten im real existierenden Kapitalismus zeigt Matthias Sammer erste Einsichten: „Ich hätte ja auch das Recht zu sagen: Leckt mich alle am Arsch. Aber das tue ich eben nicht.“

Motorbootrennen

## Schneller als beim Henker

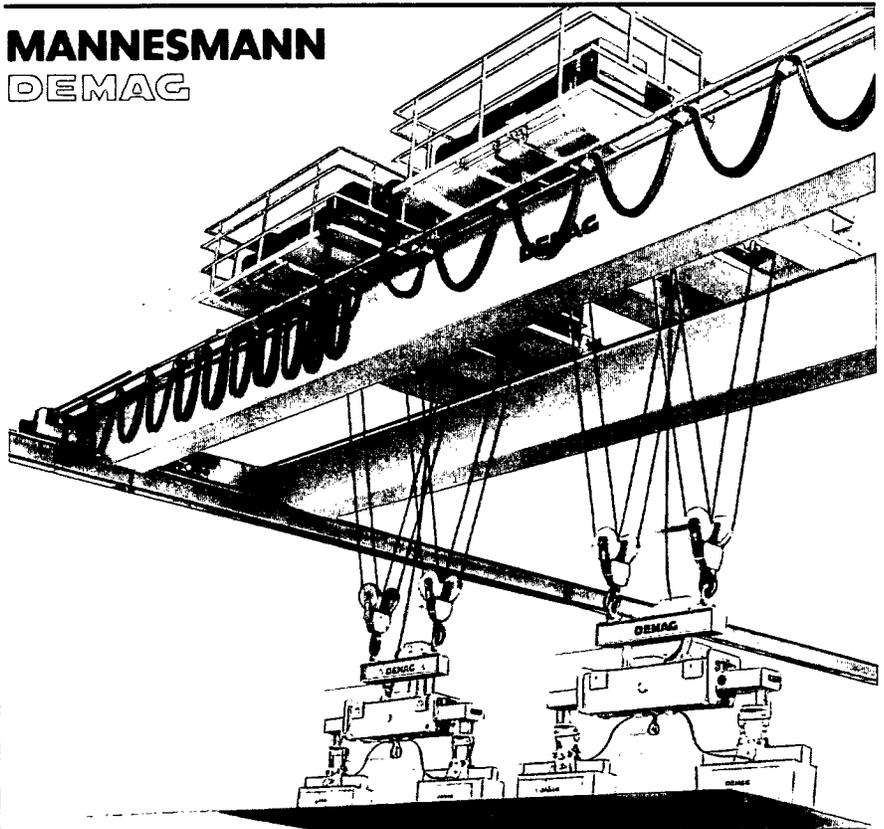
In superschnellen Rennbooten suchen Industrielle und Prominente Nervenkitzel. Der Ehemann von Prinzessin Caroline von Monaco riskierte zuviel.

**K**aum war der Tote aus den Fluten des Mittelmeeres vor Monte Carlo geborgen, hatten die Kollegen den üblichen Trost parat. „Wir haben einen der Besten verloren – er hatte Pech“, klagte der frühere Formel-1-Pilot Jean-Pierre Jarier. „Bei diesem Tempo“, war sich Michel Karsenti sicher, „hat Stefano bestimmt nichts gesehen, auch nicht den Tod.“

Stefano Casiraghi, Ehemann der monegassischen Prinzessin Caroline, hatte bei den Off-shore-Weltmeisterschaften sein Boot Pinot di Pinot auf 180 Stundenkilometer beschleunigt. 65 Sekunden nach dem Start war jener Zustand erreicht, von dem sein englischer Kollege Bob Spalding einst schwärmte: „Da werden die Boote nicht gefahren, sondern geflogen.“ Nur noch die Schrauben der beiden 850-PS Motoren berührten das Wasser.

Plötzlich schleuderte eine Welle den Katamaran in die Luft, als sei er über ei-

**MANNESMANN**  
**DEMAG**



■ Heute zum Thema Lauf- und Hängekrane

## Im Materialfluß geht viel Geld den Bach runter. Dämmen Sie die Kostenflut.

Tag für Tag fließen 30% der Produktionskosten in den Materialfluß. Wenn sich hier etwas staut, kommt auf die Unternehmen eine Flut von Kosten zu. Unternehmen Sie etwas dagegen. Zum Beispiel mit Laufkränen von Mannesmann Demag Fördertechnik.

Mit unseren Laufkränen kann Ihre logistische Planung klein beginnen und klein bleiben. Sie kann aber auch wachsen oder vom Start weg groß einsteigen. Und natürlich mit unseren Komponenten ausgebaut werden. In jedem Fall befördern Demag-Laufkrane nicht nur Ihre Produkte schneller und sicherer, sondern auch Ihren Profit schneller und sicherer nach oben.

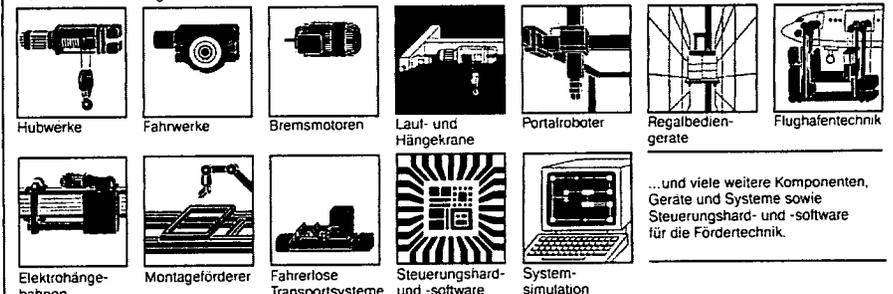
Schreiben Sie uns, wenn auch Sie nach neuen Wegen suchen, Materialflußkosten zu senken. Wir senden Ihnen gern weitere Unterlagen und nennen Ihnen die Anschrift eines unserer Vertriebszentren ganz in Ihrer Nähe. Schließlich sind wir der Hersteller mit dem größten Servicenetz der Branche. Nichts liegt deshalb für uns näher, als überall und jederzeit für unsere Kunden da zu sein.

Mannesmann Demag Fördertechnik  
Postfach 67, 5802 Wetter 1  
Telefon (0 23 35) 82-1  
Telefax (0 23 35) 82 76 76, Telex 17 233 532

4012-010

Demag. Der Name für Fördertechnik.

Nur wer aus der weltgrößten fördertechnischen Produktpalette wählen kann, kann objektive Lösungen für jedes Problem anbieten.



...und viele weitere Komponenten, Geräte und Systeme sowie Steuerungshard- und -software für die Fördertechnik.

ne Startrampe gerast. Casiraghi schoß mit dem Boot wie ein Torpedo zurück ins Meer. Was in diesem Moment passiert, schildert der Amerikaner Bob Saccenti, der vor vier Jahren einen ähnlichen Unfall überlebte: „Das Wasser dringt dir durch Helm und Augen in den Kopf und bläht das Gehirn auf, wie einen Luftballon.“ Der Tod, wissen die Fahrer, kommt dann „schneller als beim Henker“.

Off-shore-Rennen seien „das letzte Abenteuer unserer Zeit“, schwärmt der einzige Deutsche Powerboot-Fahrer Albert Ehrich, das nur „verrückte Typen“ riskieren. Doch verrückt sein allein reicht nicht, Mitrasende müssen „zum Einstieg mindestens vier Millionen Mark mitbringen“. Und das Jahresbudget eines Teams liegt nie unter 2,5 Millionen Mark.

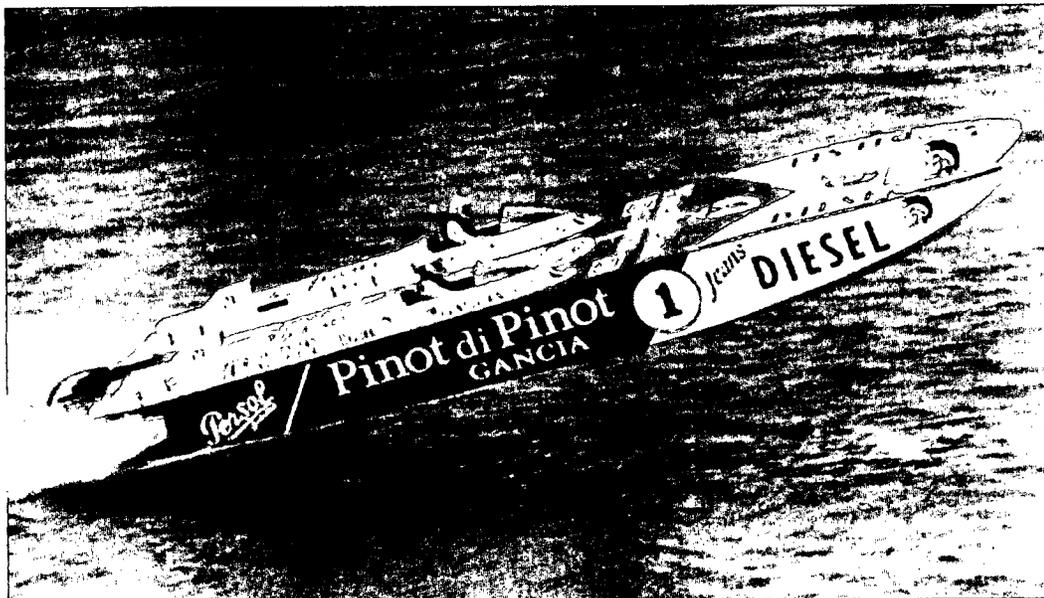
Deshalb wird der letzte Kick besonders gern vor den Spielplätzen der Reichen gesucht. Die Rennen finden in Eu-

Und immer wieder müssen die Meeres-Cowboys berichten, wie sie die enormen Schläge der Wellen wegstecken, die in einem Rennen das Boot etwa 25 000 Mal und bis zu 20 Meter weit springen lassen. Die Oberschenkel sind als Stoßdämpfer oft genug überfordert. Obwohl die Körper von zentimeterdicken Schaum- oder Lederpolstern umhüllt werden, sind Brüche an Armen und Beinen oder auch an der Wirbelsäule alltäglich. Ehrich: „Dann quieken manche wie die Schweine.“

Von dieser brutal-naiven Mischung aus Nervenkitzel und Todesgefahr werden Industrielle, Politiker und Schauspieler magisch angezogen. Der frühere US-Präsident John F. Kennedy ruinierte sich seine Bandscheiben im Rennboot, Fernsehstar Don Johnson („Miami Vice“) wurde Weltmeister in der Super-Klasse. Auch jene, die schon zu Land die Schnellsten waren, rasen mit. Der Formel-1-Pilot Jacky Ickx ließ sich sogar



**Rennfahrer Casiraghi**  
„Nur verrückte Typen“



**Casiraghi-Rennboot:** „Nicht gefahren, sondern geflogen“

ropa vor Monte Carlo, Genf, Venedig oder San Remo statt. Dort stört es niemanden, wenn pro Boot in anderthalb Stunden 2000 Liter Treibstoff verbrennen und die bis zu 200 km/h schnellen und bis 3000 PS starken Boote die Küstengewässer aufwühlen. Die Zuschauer kommen entweder mit der eigenen Jacht oder dem Hubschrauber.

Wer nach Trussardis Parfum duftet, Anzüge von Missoni trägt, John Player Special raucht und Martini Bianco trinkt, hört mit glänzenden Augen den Heldensagen der Powerboot-Piloten zu. Gern schildern die, daß sie beim Start denselben Druck aushalten müssen wie ein Space-Shuttle-Astronaut, weil ihre Renner in nur zehn Sekunden von null auf 200 km/h beschleunigen.

von Porsche einen speziellen Achtzylinder-Motor bauen, um der Konkurrenz davonzufahren.

Sein französischer Kollege Didier Pironi, der 71 Grand-Prix überlebte und nach seinem letzten Autounfall 1982 in Hockenheim in 40 Operationen wieder zusammengeflickt wurde, starb schließlich in einem Powerboot. Er wurde vor drei Jahren bei einem Rennen aus der Kurve getragen, kollidierte mit einem vorbeifahrenden Öltanker. Pironi wurde der Kopf abgerissen.

Nicht einmal der Tod in der eigenen Familie kann die Temposüchtigen stoppen. 1967 verunglückte der Brite Donald Campbell. Sein Crash gehörte in den siebziger Jahren zu den meistgesendeten TV-Sequenzen auf der Insel. 17 Jahre später stieg seine Tochter Gina

zusammen mit dem Maskottchen ihres Vaters, einem Teddybär, ebenfalls in ein Schnellboot – und verunglückte schwer. Als ihr Renner außer Kontrolle geriet, berichtete Gina hinterher, habe sie nur einen Gedanken gehabt: „Vater, jetzt komme ich.“

Vor Casiraghis Todessturz starben in diesem Jahr bereits der Amerikaner Derrick Smith und der Franzose Francois Salabert. Salabert raste vor dem englischen Bristol gegen die Hafenanlage – er war der sechste Pilot, der an dieser Stelle in den letzten 15 Jahren tödlich verunglückte.

Die Off-shore-Boote sind trotz des enormen Einsatzes von High-Tech nicht sicher zu machen. Die Boote müssen von zwei Piloten gefahren werden, einer steht am Steuer, der andere bedient den Gashebel. In der ganzen Welt, sagt Ehrich, gebe es nur 20 Männer, die sensibel genug Gas geben können. Die Folge: Bei den Rennen erreichen allenfalls ein Drittel der Starter das Ziel, viele der 120 000 Mark teuren Motoren explodieren auf der Strecke. Bis zu einem Dutzend der hochgezüchteten Aggregate werden auf diese Weise von einem Team pro Saison verschlissen.

Doch wer Erfolg will, darf eigentlich so gut wie nie den Hebel zurücknehmen. Stefano Casiraghi wollte seinen Titel als Weltmeister verteidigen und gab zu viel Gas. ◀