

Während der Olympischen Spiele werde er nicht im Olympischen Dorf wohnen, ließ der Star seinen Mannschaftsführer wissen, ihm fehle dort die Ruhe. Die US-Manager beharrten: „Keine Ausnahme.“ Allerdings versprachen sie, er werde in einem klimagekühlten Schlafräum einquartiert.

Meist meidet Lewis den Kontakt zu seinen Sportkameraden, es sei denn, er muß, wie in der letzten Woche im kalifornischen Santa Barbara, Wechsel mit der Staffel üben. Seine Distanz zu anderen Sportlern wertet Schwester Carol als „Schüchternheit“. Sein Sohn sei, trotz aller Sprüche, „eher introvertiert“, urteilt der Vater.

Um Photos, auf denen Lewis mit einer festen Freundin zu sehen ist, mühten sich Klatschblätter bisher vergebens. Die Folge: In einigen Gazetten werden Gerüchte verbreitet, der Star sei homosexuell veranlagt. „Quatsch“, widerspricht der Vater, Carl sei ein „völlig normaler Typ“, der trinke auch „sogar manchmal härteres Zeug als Wasser“. Aber Klatsch sei eben nicht zu verhindern, „nicht einmal durch Klagen“.

Vor allem die Sportkameraden klatschen – die Konkurrenten betrachten etwa die Lewis-Angewohnheit, sich während mancher 100-Meter-Läufe nach seinen Gegnern umzusehen oder bereits mehrere Meter vor der Ziellinie im Triumph die Arme hochzureißen, als Geste der Verachtung gegenüber jenen Läufern, die sich nach ihm über die Ziellinie quälen.

Er sei arrogant, behaupten seine Gegner. „Wenn Carl verlieren sollte“, prophezeit Weitsprung-Konkurrent Larry Myricks, „werden in Los Angeles wohl auch einige Feste gefeiert.“

Der umstrittene Star übt keine Selbstkritik. Er hat für die Ablehnung nur eine Erklärung: „Neid.“ Er werde sich nicht ändern, sagt er, „selbst wenn mich einige Sportler bis ans Ende ihrer Tage kritisieren“. Denn: „Ich bin wie ich bin, und ich bleibe Carl Lewis.“

Sport, erkannte Ruth, die Witwe des Lewis-Idols Owens, sei heute „so anders als zu Jesses Zeiten“. Deshalb ist die alte Dame überzeugt: Selbst wenn Carl vier Goldmedaillen gewinnen sollte, „wird dadurch noch lange nicht meinem Mann der Platz in der Geschichte genommen“. Sie werde freilich Carl „als erste gratulieren, wenn er es schafft“. Sie kenne keinen würdigeren Nachfolger für ihren Jesse als Carl Lewis.

Dessen Medaillen, so viel ist sicher, werden nicht auf klapprigen Möbeln verstauben wie die des Olympia-Siegers von 1936. Carl Lewis sammelt französische Antiquitäten.

GALOPPRENNEN

Volk statt Adel

Mit Rennpferden kann Walter Scheel noch keinen Staat machen. Während seiner Präsidentschaft bei den Galopprennen sank der Umsatz weiter.

Wenn er mal da ist, reden Gestütsmeister, Züchter und Trainer mit ihm allenfalls übers Wetter. Doch meistens ist er nicht da.

„Bei uns war er in drei Jahren nur einmal auf der Bahn“, klagte Geschäftsführer Heinz Kütemann vom Mülheimer Rennverein, und der Pferdeputzer in einem Krefelder Rennstall antwortete auf die Frage, ob er Scheel kenne, mit



Galopper-Chef Scheel*: „Mein Gott, Walter“

der Gegenfrage: „Ist dat der Kumpel vom Tünnes?“

Galopp-Präsident Scheel, 65, seit 1982 mit 8000 Mark monatlicher Aufwandsentschädigung im Amt, gilt in der Branche als wenig geschätzter Laie.

„Berät den denn keiner?“ mokierte sich Auktionator Ferdi Leisten, als Scheel in Baden-Baden mit Freunden für 11 000 Mark den Jährling „Antipode“ ersteigert hatte, „weil der so nervig“ war. Tatsächlich erwies sich „Antipode“ als kaum renntauglich. Geschäftsführer Jürgen von Sichart vom Hamburger Rennclub: „Bei Herrn Scheel fehlt das Fachwissen von grundauf. Das kann man im hohen Alter nicht mehr erwerben.“

Beim Deutschen Derby fehlte Scheel. Er weilte zur Amtseinführung des Bun-

* Bei der Derbywoche in Hamburg am Tag vor dem Derby, 30. Juni 1984.

despräsidenten Richard von Weizsäcker in Bonn und kam dennoch nicht ohne Spott davon. Mit Blick auf Scheels ungewöhnliche Körperhaltung – Füße eng beieinander, Oberkörper leicht gekrümmt, Kopf hoch – frozzelte FDP-Mann Willi Weyer den Parteifreund an: „Mein Gott, Walter, du stehst ja da wie ein Jockey.“

Die Galopper hatten das Staatsoberrhaupt im Ruhestand hauptsächlich deshalb zum Vorreiter gemacht, weil sie ihre Pfrunde vom Fiskus zusehends bedroht sahen. So mußten im Jahr 1981 vom Gesamtumsatz von mehr als 200 Millionen Mark fast 54 Millionen an Abgaben abgezweigt werden.

„Dieses brutale Eingreifen in die Finanzierungsmechanismen der Galopprennvereine“, so Scheel, „schädigt jetzt den Staat selbst.“ Obwohl Pferderennen mit acht Millionen Besuchern jährlich inzwischen mehr Sportfreunde mobilisieren als die Spiele der Fußball-Bundesliga (sechs Millionen), sanken die Jahresumsätze der 18 Rennvereine um mehr als 14 Millionen Mark.

Die Vereine bestreiten ihren Unterhalt – Rennbahnbesucher haben unter der Woche meist freien Zutritt – fast ausschließlich von den Einnahmen aus den Rennwetten. Diese Einnahmen (Fachjargon: Totalisatorumsatz) werden zwar zunächst mit 16,5 Prozent besteuert, die Steuersummen fließen jedoch zum allergrößten Teil in Form von Rückvergütungen wieder in die Kassen der Vereine.

Jahrelang bewilligten die Bundesländer den Rennvereinen den Rückvergütungs-Höchstsatz von 96 Prozent. Doch als sie selber mehr und mehr in die Finanzklemme gerieten, drehten sie auch den Galopprennen an der Steuer-schraube. Baden-Württemberg zum Beispiel gewährt nur noch eine Steuer-Rückvergütung von 80 Prozent.

Auf seiner Goodwilltour durch die Bundesländer hatte Scheel nicht immer Fortune. In Nordrhein-Westfalen war es ihm gerade gelungen, den Landwirtschaftsminister Hans Otto Bäumer von der Nützlichkeit eines florierenden Turfgeschäfts zu überzeugen, da legte der sein Amt nieder. Nachfolger Klaus Matthiesen muß noch bekehrt werden.

In Baden-Württemberg, wo die Steuerschraube den Galoppsport am härtesten zwackt, erwartet der Internationale Club von Scheel am wenigsten. „Bei uns steht die FDP in schlechtem Ansehen“, erklärte Generalsekretär Karsten von Werner. „Da verzichten wir bei den Verhandlungen in Stuttgart lieber auf Scheel.“

Woanders war man auch ohne ihn erfolgreich. Der Hannoversche Rennverein erstritt mit einem Gerichtsurteil, daß ihm und allen anderen Rennvereinen die Gemeinnützigkeit erhalten und damit die Zahlung von Körperschaftsteuer erspart blieb. Der Hamburger Rennclub erreichte sogar, daß der Senat

wieder den alten Höchstsatz von 96 Prozent Rückvergütung einführt.

Zweifel an seiner Fachkompetenz im Amt stören Scheel, für den der Pferdesport „Erholung und Tierschutz zugleich“ ist und „verglichen mit dem Quatsch der Formel-1-Rennen viel besser in die Landschaft paßt“, nicht im mindesten. Er sagt: „Ich kann zwar nicht die Ahnentafel des Derbysiegers Lagunas herunterrasseln, aber ich bin der typische Rennbahnbesucher, und das ist viel wichtiger.“ Scheel will den Galopp-sport „mehr ins Bewußtsein des einfachen Bürgers bringen“.

Nach eigener Einschätzung ist dafür niemand geeigneter als er, denn: „Leute wie ich fehlen dem Turf.“ Deshalb werde er auch nicht zögern, sich am Jahresende zur Wiederwahl zu stellen.

Scheel bestreitet, daß Vollblutzucht immer noch eine Sache des Adels sei. „Wo gibt es denn die Adeligen noch, ich kenne nur den alten Trainer Adrian von Borcke, und der ist schon 80 Jahre alt.“

Die stärksten Verbündeten des Präsidenten im Direktorium für Vollblutzucht und Rennen indes sind auch blaublütig: Hans-Heinrich von Loeper ist der Generalsekretär, Kurd von Lenthe der Vorsitzende der Besitzvereinigung. Und vier Rennvereine in der Bundesrepublik haben einen Adeligen an der Spitze.

Der verblüffte Scheel: „Sieh an, ist das wirklich so?“ Es ist so.

MOTORRADRENNEN

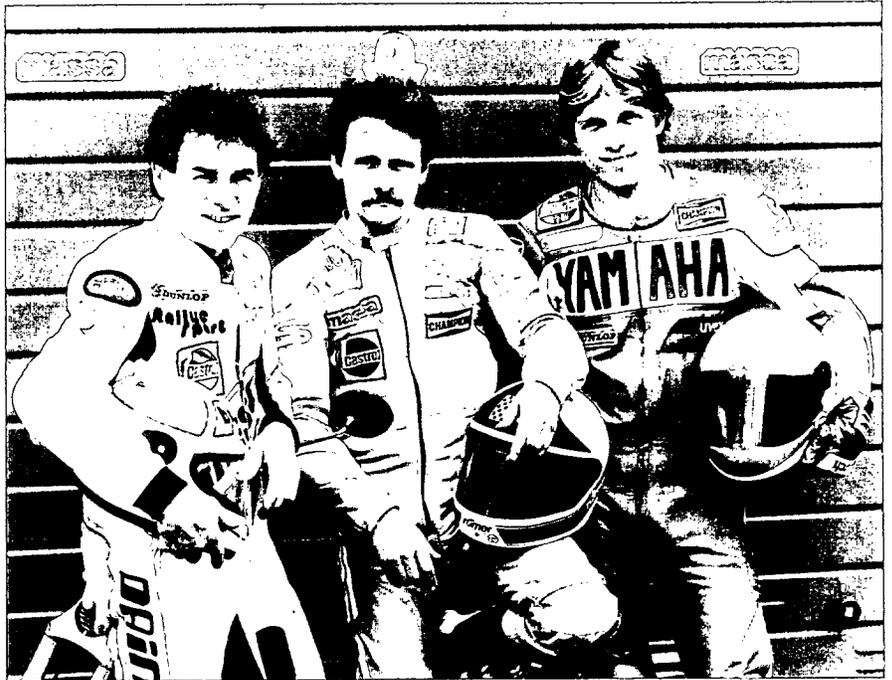
Die Abrechnung

Drei deutsche Motorradfahrer wollten 1984 in der Klasse der Vierteltliter-Maschinen Weltmeister werden. Wahrscheinlich schafft es keiner – sie sind sich uneins.

Als Deutschlands erfolgreichster Rennfahrer in Le Castellet den Großen Preis von Frankreich gewonnen hatte, hoffte er noch. „Meine deutschen Kameraden“, sagte Toni Mang aus Inning, „können mir jetzt helfen, wieder Weltmeister zu werden.“ Es wäre der fünfte Titel für den Mann aus Bayern gewesen.

Auch der in der WM-Wertung vor Mang führende Franzose Christian Sarron fürchtete sich vor der „deutschen Allianz“ in der Klasse der 250er-Maschinen. Denn der Münchner Martin Wimmer und der Lampertheimer Manfred Herweh besaßen nach sechs von zwölf Meisterschaftsläufen 1984 auch noch Chancen auf den Titel. Das war der Stand zu Pfingsten.

Vier Wochen später und nach drei weiteren Rennen liegt der Franzose Sarron immer noch vorn, aber statt Mang rangiert Herweh an zweiter Stelle. Wimmer ist schon längst aus dem Rennen, Mang inzwischen auch. Zornig rechnete



Motorrad-Rennfahrer Mang, Herweh, Wimmer: „Mit schmutzigen Tricks“

Mang mit den Kameraden ab. Herweh war „sowieso nicht der Mann, mit dem ich zusammenarbeiten kann“, schrieb er in einem Fachblatt. Und: „Der Herweh arbeitet mit schmutzigen Tricks.“

Das tun sie alle. Manchmal greift ein Fahrer dem anderen sogar in die Bremse, fast immer versuchen sie in den Kurven den anderen zu schneiden. „Mang ist selbst das größte Schlitzohr“, behauptet Herweh.

Herweh hat sich bereits damit abgefunden, daß der Streit der Deutschen dem Franzosen Sarron zur Weltmeisterschaft verhelfen wird. „Die letzten drei Rennen finden auf Strecken statt, die ich nicht mag oder nicht kenne“, sagt Herweh, der trotz seiner 30 Jahre erst die zweite Grand-Prix-Saison bestreitet.

Während seine drei Konkurrenten japanische Yamahas fahren, steuert Herweh getreu seinem Vertrag ein Motorrad, das nur aus europäischen Teilen besteht.

Die Kaufhauskette Massa, ein deutsches Familienunternehmen, das mit Unterhosen und Kochtöpfen, Flugreisen und Mopeds einen Jahresumsatz von fast dreieinhalb Milliarden Mark erzielt, zahlt Herweh jährlich 250 000 Mark für das „EWG-Motorrad“ („Sport“, Zürich).

Für diesen Vertrag gab Herweh seinen Beruf als Fernmeldeelektroniker auf und richtete sich eine Motorradwerkstatt ein, wo er mit einem Mechaniker und drei Freunden an seinen Rennrädern bastelt. Als Motor baute Herweh einen österreichischen Rotax ein. Die Fahrgestelle kommen aus Holland und Deutschland, Vergaser und Bremsen liefern italienische Firmen, die Reifen Michelin aus Frankreich.

Rivale Mang hatte in seinen besten Zeiten auch mit seinem Mechaniker Sepp Schlögl bis tief in die Nacht zwischen den Rennen an seinen Motorrädern gearbeitet. Erst war es eine Kawasaki, dann, nachdem Mang viermal Weltmeister geworden war, ging er zu Suzuki. Das Werk stellte ihm sogar eine 500er-Maschine zur Verfügung. In dieser sogenannten Königsklasse fehlte Mang noch der Weltmeistertitel.

Doch er wurde übermütig. Bei einem Ski-Urlaub erlitt er einen Bänderriß im Knie, verlor Zeit und die gute Form. Er trennte sich von seiner Verlobten, der Tochter des Bürgermeisters, und ließ sich wochenlang in der Werkstatt „nie mehr blicken“, so Mechaniker Schlögl.

In dem Toni-Mang-Ring zu Inning, wo sonst deutsche Motorradfans wie zu einem Wallfahrtsort anreisen, war es still geworden.

Im letzten Winter tauchte der Weltmeister wieder auf, mit einer neuen Braut und altem Ehrgeiz. Das japanische Werk Yamaha verkaufte ihm eine 250er-Produktionsrennmaschine, die Schlögl auf Höchstleistung trimmte. Die vormals 105 Kilo schwere Maschine wiegt nur noch 91 Kilo, das Fahrgestell entwarf Mang wie einst bei der siegreichen Kawasaki selbst. Der Motor leistet 70 PS, Spitzengeschwindigkeit: 270 km/h.

Die Auferstehung des Weltmeisters scheiterte dann an der Rivalität mit Herweh und an der Zuverlässigkeit des Franzosen Sarron, der in fast jedem Rennen Punkte sammelte. Der Werksfahrer von Yamaha gibt aber zu, daß er, falls er Weltmeister wird, dies in erster Linie dem „übertriebenen Ehrgeiz und Gezänk der deutschen Heimarbeiter“ zu danken hat.