

Bezirksleitung saß, mit dem Hauptsponsor einen Knebelvertrag aushandelte, der Union nicht nur zum Aufstieg, sondern auch zur Auftragsvermittlung bei einem „Stadion-Umbau für Olympia 2000“ verpflichtet – und? Das in 40 DDR-Jahren mühsam erworbene Rebellenimage ersetzt mühelos die drei Buchstaben SED durch DFB. „Es könnt' ein Stück von Mielke sein“, schreibt ihnen der anonyme Dichter aus dem Herzen.

Wütend registrieren sie, daß die eigenen Fußballer opportunistisch überlegen, zum TeBe-Kapital überzulaufen und Politiker die Wende schon vollzogen haben. Bürgermeister Eberhard Diepgen, lange Zeit ein so eifriger Kämpfer für den Ost-Verein, daß der DFB sich „halbwegs erpreßt“ (Nußbaum) vorkam, fordert inzwischen lapidar, nun „Tennis Borussia die Unterstützung zu leihen“.

Furchtbar sei, sagt der Wessi Pagelsdorf, der sich in Marzahn abhärtete und „jetzt ein Ossi“ ist, „was den Menschen hier angetan wurde“. Vor dem Stadion Alte Försterei klagen die Fans, daß ihnen „nach dem Arbeitsplatz nun das Letzte“ genommen wurde. Pagelsdorf ahnt: „Das vergessen wir nie.“

Union-Fan Andreas Schulze, 24, hat erkannt, daß „wir wirklich allein sind“. Dagegen helfe nur eines: Es werde bei TeBe Randalie geben, „unter Garantie“. Doch die Pfeffersäcke im Westen haben wie Vizepräsident Klaus-Volker Stolle nur eine Sorge: „Hoffentlich zahlen sie alle vorher Eintritt.“

Formel 1

Überholen verboten

Damon Hill, Sohn des legendären Rennfahrers Graham Hill, könnte siegen – darf aber nicht.

Einundvierzig Runden lang fuhr Damon Hill, 32, in Silverstone der Formel-1-Meute voraus. Der erste Grand-Prix-Sieg schien ihm sicher, bis der 800-PS-Motor seines Williams-Renault in Flammen aufging.

Den Ärger über das abrupte Ende seiner Dienstfahrt am vorletzten Sonntag spülte der Engländer an der Theke des British Racing Drivers' Club herunter. Nach einigen Pints Lager-Bier fand er zu der Erkenntnis, das Rennen habe ihn einen wichtigen Schritt vorangebracht: „Ich weiß jetzt, daß ich gewinnen kann.“

Damon Hill kann – aber er darf nicht. Silverstone bot ihm die erste und vorerst

auch letzte Chance. Und wenn Hill wieder siegen darf, kann er es womöglich nicht mehr.

Was wie ein Vexierrätsel erscheint, ist nur die verquere Logik einer Sportart, die von reinen Geschäftsinteressen dominiert wird und die Fahrer zu Marionetten und Robotern degradiert hat.

Der Sohn des zweimaligen Weltmeisters Graham Hill ist unter den Williams-Piloten die klassische Nummer zwei und hat sich der Teamrason zu unterwerfen. Die aber besagt, daß sein Kollege Alain Prost, 38, zum viertenmal Weltmeister werden soll. Nur weil Teamchef Frank Williams vermeiden wollte, von den britischen Motorsportfans „gelyncht zu werden“, hatte er die Stallorder für Hills Heimauftritt ausgesetzt.

Die eigenen Ambitionen zurückzustellen, muß dem braven Angestellten Hill von Rennen zu Rennen schwerer fallen. In Barcelona ließ sich der Brite vor einer Kurve wie vereinbart von Prost überholen. Auch in Magny-Cours – Hill hatte erstmals die schnellste Trainingszeit erreicht – räumte er dem Franzosen demonstrativ die Vorfahrt ein. Doch in Silverstone, lobte Ex-Formel-1-Pilot Jochen Mass, „hatte er den Prost fahrerisch im Griff“.

Prost, der gewiefteste Taktiker im Grand-Prix-Zirkus, glaubte, jedes Konkurrenz-Risiko ausgeschaltet zu haben. Den schnellsten Autofahrer der Welt, den Brasilianer Ayrton Senna, hatte er sich vertraglich als Teamrivalen verboten, Weltmeister Nigel Mansell von Williams vertrieben. Bei Vergleichsfahrten mit Hill hielt er sich dann so zurück, daß die Rundenzeiten des Briten blendend aussahen.

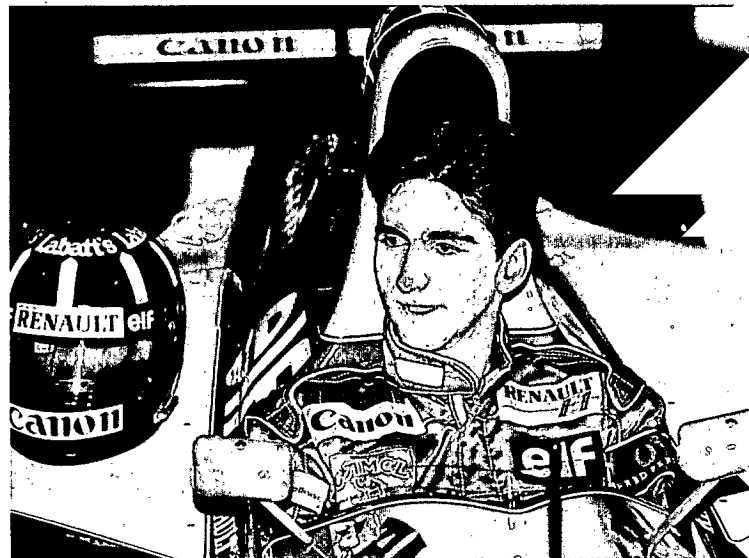
Denn von ihm schien keine Gefahr zu drohen. Als Testpilot probierte Hill zwar schon seit 1991 die Entwicklungen der Williams-Ingenieure aus. Doch sein letzter Sieg bei einem Nachwuchssrennen lag vier Jahre zurück: „Mein Lebenslauf ist kein Ruhmesblatt.“

Schon sein Vater galt nicht als begnadetes Fahrtalet. Graham Hill, Jahrgang 1929, benötigte fast fünf Formel-1-Jahre, bis er seinen ersten Großen Preis gewann. Doch weil er länger und akribischer an seinen Autos tüftelte als die Konkurrenten, wurde der Gentleman-Rennfahrer zweimal Weltmeister. Die Karriere des Juniors konnte Graham

Hill nicht fördern: Er war 1975 mit seiner nicht versicherten Piper Aztec beim Anflug auf den Londoner Flughafen Elstree abgestürzt, mit ihm starben fünf Angestellte. Die Schadensersatzansprüche ruinierten die Familie. Frau Bette mußte die Villa verkaufen, sogar Hills Siegerpokale wurden bei Christie's für 120 000 Mark versteigert. Die Witwe brachte die drei Kinder als Sekretärin durch; Damon, damals 15 Jahre alt, jobbte als Motorradbote.

Ein Bankkredit ermöglichte Damon Hill später den Einstieg in den Automobilsport. Obwohl er sich kaum an den rennfahrenden Senior erinnert („Er hatte auf den Strecken wenig Zeit für mich“), lackierte er den Helm wie sein Vater: schwarz mit acht weißen stilisierten Ruderblättern.

Nach Hills couragiertem Rennen in Silverstone ist es für Mansell „nur eine



Grand-Prix-Pilot Hill
Den Weltmeister fahrerisch im Griff

Frage der Zeit, wann Damon gewinnt“. Doch angesichts der Schwächen des designierten Weltmeisters Prost bleibt die Stallregie womöglich bis zum Saisonende bestehen. Und im nächsten Jahr sinken Hills Chancen wieder.

Der Brite, der auf 18 000 Testkilometern jede Regung des konkurrenzlosen High-Tech-Williams auswendig gelernt hat, ist ein typischer Vertreter der neuen Pilotengeneration, deren Fahrfehler im Auto von einer raffinierten Elektronik kompensiert werden. Wenn im nächsten Jahr die elektronisch geregelten Fahrwerke verboten sind, müssen die jungen Wilden wie Hill den Umgang mit konventionellen Formel-1-Autos erst lernen.

Die dienstälteren Piloten, die jetzt klagen, die „Reaktionen der Computer-Mobile“ nicht zu spüren, sind wieder im Vorteil. Prost: „Dann ist wieder Gefühl gefragt.“