

World Council der Fisa über weitere Änderungen abstimmen. Zur Debatte steht, ab 1994 alle elektronischen Hilfen wie automatisches Getriebe, Anti-Blokier-Bremse, computergesteuerte Fahrwerke oder Traktionskontrolle zu verschrotten.

Die Gegenwehr wird heftig ausfallen. Doch Ecclestone und Mosley wissen, daß sie die Formel 1 attraktiver gestalten müssen. 1994 laufen zahlreiche TV-Verträge aus, und in naher Zukunft wird die Zigarettenindustrie in allen EG-Ländern ihre Reklame auf den Rennwagen einstellen müssen.

Um den größten Geldgeber – rund ein Drittel der Teambudgets bringen die Tabakfirmen auf – nicht zu verlieren, wird die Formel 1 auf Strecken ausweichen, wo weiterhin unbeschränkte Werbung erlaubt ist. Der Fisa-Plan sieht demnächst zwei Rennen im Mittleren Osten, zwei oder drei in Fernost und drei in den USA vor. Die rasenden Reklameboten erreichen aber nur den so wichtigen europäischen Werbemarkt, wenn auch das Fernsehen Gefallen an Ecclestones Spektakel findet.

Der ist, um die Krise abzuwenden, sogar bereit, eiserne Grundsätze aufzuge-

ben. Für die US-amerikanische Indy-Car-Serie hatte der Brite stets nur Spott und Hohn übrig, die weltberühmten 500 Meilen von Indianapolis diskreditierte er hochmütig als „Showspektakel ohne sportlichen Wert“.

Der jetzt verschämt vorgetragene Fisa-Vorschlag, künftig auch Formel-1-Rennen auf den in den USA üblichen ovalen Hochgeschwindigkeitskursen auszutragen, hat nur einen Grund: Ecclestone möchte sicherstellen, daß sein dahinsiechender Grand-Prix-Zirkus im Rahmenprogramm der Indy 500 auftreten darf.

„Computer-Rennen sind Betrug“

SPIEGEL-Interview mit Motor-Sportchef Max Mosley über die ökonomischen und ökologischen Zwänge der Formel 1

SPIEGEL: Sie wollen den dreimaligen Formel-1-Weltmeister Alain Prost für kritische Äußerungen bestrafen. Sollen die Fahrer künftig unterm Helm noch einen Maulkorb tragen?

MOSLEY: Jeder genießt das Recht, seine Meinung zu äußern. Doch Prosts unflätige Angriffe gefährden das Image und damit den Bestand der Formel 1. Er hat von „den Untermenschen der Fisa“ gesprochen, die unfähig seien und selber nie Rennen bestritten hätten – was in meinem Fall schon mal nicht stimmt.

SPIEGEL: Sie fühlen sich persönlich in Ihrer Ehre gekränkt?

MOSLEY: Es geht nicht um mich, es geht um die Formel 1. Der Vorstandschef eines potentiellen Sponsors wird doch, wenn er diese rufschädigenden Äußerungen Prosts liest, kaum bei uns investieren. Das kann sich der Grand-Prix-Sport in einer Zeit, in der er wie jedes Geschäft unter der Rezession leidet, nicht leisten.

SPIEGEL: Prost hat unter anderem die Sicherheit auf dem Rennkurs im englischen Donington bemängelt. Was ist daran verwerflich?

MOSLEY: Es ist ein gutes Beispiel für die Art, in der Prost handelt. In diesem Fall wußte er gar nicht, worüber er redet. Hätte er sich vorher erkundigt, hätte er erfahren, daß Donington auf Verlangen der Fisa zwei Millionen Mark in die Sicherheit der Rennstrecke investiert. Doch statt mit uns über Donington zu diskutieren, greift er uns in Unkenntnis der Fakten über die Presse an.

SPIEGEL: Welche Strafe halten Sie denn für angemessen?



Sportchef Mosley: „Formel 1 ist wie Krieg“

MOSLEY: Wir werden Prost zunächst mal anhören. Wenn das Council sich dann für eine Strafe entscheidet, kann dies eine Abmahnung, eine Geldbuße oder eine Sperre für ein oder mehrere Rennen sein.

SPIEGEL: Was geschieht, wenn Ihr Konzept zur Kostendämpfung, das fast alle elektronischen Hilfen verbietet, abgelehnt wird?

MOSLEY: Dann ist der gesamte Grand-Prix-Sport in Gefahr. Die Schere zwischen den armen und den reichen Teams ist in den letzten zwei Jahren dramatisch auseinandergegangen. Wenn

die Kleinen Pleite machen, bleiben noch acht Autos übrig – das ist keine Weltmeisterschaft mehr.

SPIEGEL: Einen Konzern wie Renault, der soeben Weltmeister geworden ist, scheint Ihre düstere Vision nicht zu belasten.

MOSLEY: Die sind im Moment blind vor Freude. Die Autowerke sehen nur den Augenblick. Renault steigt irgendwann aus und ist mit dem Thema fertig. Ich muß langfristig denken. Die Hauptgefahr ist die Elektronik, bei der es theoretisch keine Grenze gibt. Alle müssen begreifen, daß es in der Formel 1 um Rennwagen geht und nicht um Computerspiele von Nintendo.

SPIEGEL: Die Faszination der Technik spielt doch bei Fans und Fahrern eine große Rolle.

MOSLEY: Wir können uns solange hochschaukeln, bis wir irgendwann soviel Geld ausgeben wie Boeing oder die Nasa. Wir sind ganz dicht dran, daß der Fahrer sich ins Auto setzt, einen Knopf drückt – und die Technik macht alles von allein. Der Fahrer muß nur noch stark genug sein, die Fliehkräfte auszuhalten.

Damit steuern wir nicht nur alle in den Konkurs, wir betrügen auch den Zuschauer.

SPIEGEL: Ihre Abrüstungsvorschläge, die die Rennwagen auf den technischen Stand von vor fünf Jahren zurückführen, sind Reaktionen auf ökonomische Zwänge. Wo bleiben ökologische Perspektiven für den Motorsport?

MOSLEY: Die Formel 1 hat in jüngster Zeit Technologien entwickelt, die niemand braucht und niemand kauft, die ohne jeden Nutzen für den normalen Straßenverkehr sind. Das große Problem ist, jetzt die richtige Linie zu finden. Was wir heute vorgeben, können

wir nicht in zwei Jahren revidieren. Klar ist: Ab 1. Januar 1997 wird es eine neue Motorformel geben. Bis Ende des Jahres werden wir sie definiert haben.

SPIEGEL: Mit einem Beitrag zum Umweltschutz?

MOSLEY: Das aktuelle Reglement provoziert die Ingenieure, aus einem 3,5-Liter-Motor soviel PS wie möglich herauszuholen. Das ist völlig sinnlos, schon weil der Durchschnitts-Pkw einen nur halb so großen Motor hat. Ich halte auch nichts davon, die Kraftstoffmenge zu begrenzen. Das wäre kein Rennen mehr, das wäre Benzinsparfahren. Wir suchen eine Formel, in der der spezifische Verbrauch eine Rolle spielt. Wenn wir ein Ventil vorschreiben, das die Menge Benzin pro Sekunde beschränkt, wären die Ingenieure herausgefordert, einen besonders effizienten Motor zu entwickeln.

SPIEGEL: Aber aus dem Auspuff qualmt dann das reine Gift?

MOSLEY: Unsere Regel könnte heißen: Je sauberer das Abgas ist, um so größer darf das Benzinventil sein. Der Katalysator ist zwar auf dem aktuellen Stand der Technik, aber er ist primitiv. Die Rennabteilungen könnten sich auf die Suche nach einer Alternative machen. In Zukunft muß die Formel 1 das Forschungslabor der Autoindustrie werden. Dann kommen auch Firmen wie Mercedes oder BMW wieder zurück. Denn nirgendwo werden so schnell Ergebnisse erzielt wie im Grand-Prix-Sport. Die Formel 1 ist wie Krieg: jeden zweiten Sonntag eine neue Schlacht.

Eiskunstlauf

Panische Angst

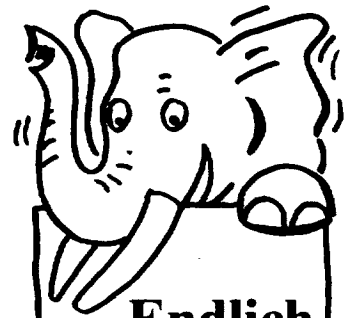
Aids fand unter Eiskunstläufern viele Opfer. Doch die Krankheit wird aus Angst um den Fortgang der Geschäfte verschwiegen.

Eines Morgens beim Training war es soweit. Rob McCall zog und zerrte, aber der durch einen Tumor angeschwollene Fuß paßte nicht mehr in den Schlittschuh. Um das bösartige Gewächs auch künftig zu verbergen, beendete der Eistanzer seine Karriere. Der Kanadier, 1988 Olympiadritter, arbeitete fortan als Choreograph.

Als Rob McCall, 33, im November 1991 starb, kannten nur seine engsten Freunde den Grund. Fünf Monate darauf wurde Shaun McGill, 30, Vize-Weltmeister der Profis, beerdigt, fünf Wochen später der dreimalige kanadische Meister Brian Pockar, 32. Die Todesursache war stets die gleiche: Alle hatten Aids.

Insgesamt 40 meist homosexuelle Athleten, Trainer, Choreographen und Betreuer aus der nordamerikanischen Eiskunstlauf-Szene fielen nach Ermittlungen des *Calgary Herald* in den vergangenen Jahren der Immunschwächekrankheit zum Opfer, darunter auch Jim

* Mit Partnerin beim Eisballett.



**Endlich
Kapstadt!!**

Eine Woche ab

DM **1.859**

Ab Frankfurt
oder München
inkl. 5 Über-
nachtungen im
4-Sterne-Hotel

In jedem guten
Reisebüro

Wir sind Südafrika für Sie

SAA 
SOUTH AFRICAN AIRWAYS

Der SPIEGEL für Sammler

Fehlt in Ihrer Sammlung ein bestimmtes SPIEGEL-Heft?

Oder brauchen Sie ein längst vergriffenes Jahresregister?

Oder suchen Sie ein passendes Geschenk zu einem Geburtstag oder Jahrestag?

Wir kaufen und verkaufen ältere Ausgaben des deutschen Nachrichten-Magazins.

Unser Lieferprogramm:

- Einzelhefte von 1947 bis 1990
- Komplette Jahrgänge, lose oder gebunden
- Jahresregister als Reprints (1948 bis 1983, 1985, 1987 und 1988)

SPODAT-S W. Morgenrot
Schwalbenstraße 15, W-8011 Baldham



Aids-Kranker Curry*: Wie eine griechische Tragödie