

Formel 1

Tief im Dreck

In der öffentlichen Meinung ist Michael Schumacher vom Saubermann zum zwielichtigen Trickser abgestürzt.

Für Michael Schumacher ist der Fall klar: „Ich gewinne kein Rennen mit 20 oder 40 Sekunden Vorsprung, nur weil ich einen guten Start hinlege.“

Der technische Vorsprung seines Benetton-Rennwagens, mit dem er der Konkurrenz scheinbar uneinholbar davonfährt, sei das Ergebnis von drei Jahren harter Entwicklungsarbeit und keineswegs auf „illegale Dinge“ zurückzuführen. Aus den Vorwürfen der Konkurrenten spreche der pure Neid: „Wer vorn ist, wird angefeindet.“

Doch die gebetsmühlenartig vorgetragenen Unschuldsbeteuerungen stoßen immer wieder auf Zweifel: Michael Schumacher, 25, kann sie nicht ausräumen – so wenig, wie die Gegenseite handfeste Beweise für ihre Beschuldigungen hat, das Benetton-Team habe betrogen (siehe Kasten).

Die Urteile, die die Gerichtsbarkeit des Motorsport-Weltverbandes (Fia) in dieser und der nächsten Woche auskündigt, werden die vielen Ungeheimheiten nicht beseitigen, das Strafmaß ist ohnehin fast schon nebensächlich. Fassunglos steht Schumacher vor der Erkenntnis, daß er, der Saubermann der Auto-Nation, in der öffentlichen Meinung als zwielichtiger Trickser dasteht.

Schumacher widerfährt nun, was alle großen Rennfahrer der jüngeren Zeit durchmachen mußten. Ihm wurde ein Etikett angeheftet, gegen das er in seiner Karriere fortan anfahren wird: „Schummel-Schumi“. Ayrton Senna, dem von einem Rivalen Homosexualität nachgesagt wurde, galt als kalter Egomane, der Kollegen von der Piste schießt; Alain Prost eilt der Ruf des abgefeimten Intriganten voraus und Nigel Mansell der des dumpfen Rambos.

Fast geht es dem schnellen Schumacher wie einst der schnellen Katrin Krabbe nach deren Dopingtricks. Erst zwei weitere WM-Titel wer-

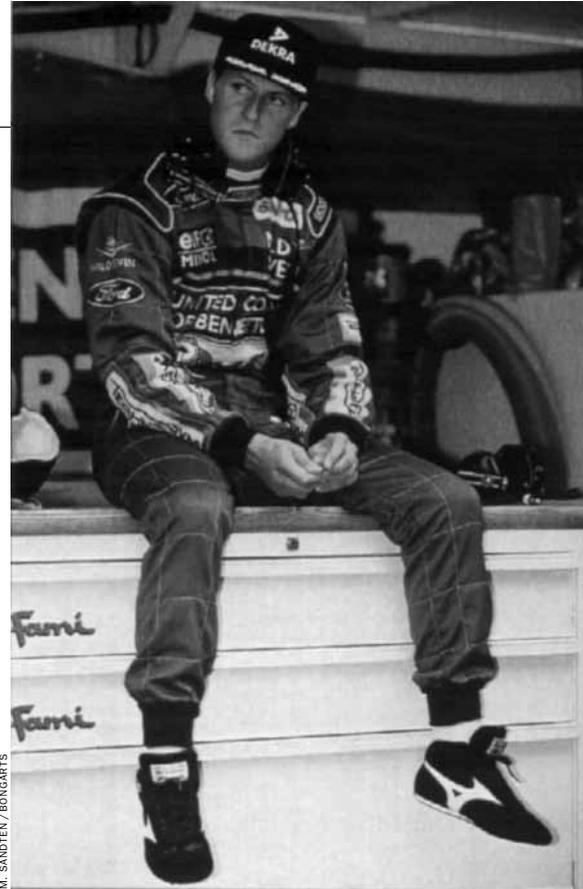
den den Makel seiner ersten Weltmeisterschaft tilgen – wenn er sie denn nach den Urteilen überhaupt noch gewinnen kann.

Dabei wurde dem „Schummel-Weltmeister“ (BZ) durchaus publizistischer Beistand gewährt. Bild hat ihn in der Sommerflaute unbedingt als Auflegemacher halten wollen (zumal Becker, Graf und Matthäus keine Schlagzeilen wert waren); aus der Hamburger Zentrale ging eigens eine Weisung an die Reporter vor Ort, den Helden nicht zu demonstrieren.

Auch der Formel-1-Sender RTL schlug sich auf Schumachers Seite, schließlich hat er nicht nur 30 Millionen Mark in die Senderechte investiert, sondern mit dem Jungstar auch einen Werbevertrag abgeschlossen. Dank Schumacher verdreifachte RTL von 1992 auf 1993 seine Werbeumsätze beim Großen Preis von Deutschland.

So verworren die Affäre auch scheint: Exemplarisch gibt Schumachers Fall Zeugnis über das Innenleben des Mikrokosmos Formel 1, jener Sportart, in der so viele Gerüchte gestreut und Menschen instrumentalisiert werden wie nirgendwo sonst.

Daß die Spitzenfahrer nicht einfach Helden sein dürfen wie dereinst Juan Manuel Fangio, Stirling Moss oder Jim Clark, ist eine Konsequenz der Kommerzialisierung des Motorsports. Es geht um Millionen-Investitionen und Marktanteile, um Profite, Einschaltquoten und Eitelkeiten. Auch Schumacher



M. SANDTEN/BONGARTS

Benetton-Pilot Schumacher

„Mehr auf meine Interessen schauen“

ist in die Fänge dieses Systems geraten – als Täter wie als Opfer.

Mit Sport hat die moderne Formel 1 nur noch im Kern etwas zu tun: Dem Rennfahrer wird unter hohen körperlichen Belastungen ein enormes Maß an Konzentration, Reaktionsvermögen

und kinetischem Gefühl abverlangt. Für andere sportliche Kriterien wie Fairneß, Vergleichbarkeit oder Transparenz hat der Zirkus nur Spott und Hohn übrig.

Die Piloten sind lenkende Angestellte von Firmen, deren Dienstleistung darin besteht, die bunten Werbetafeln internationaler Konzerne schnellstmöglich im Kreis fahren zu lassen. Weil nur Siege richtig Geld bringen, ist Fairneß – etwa baugleiche Autos – in der kapitalistischsten aller Sportarten verpönt. „Es wird immer so sein, daß einige Teams ihre Hausaufgaben besser erledigen als andere“, sagt Benetton-Ingenieur Pat Symmonds: „Gleichheit wird es nie geben.“ Und vom Ausreizen des Reglements bis zum Betrug ist es oft nur ein winziger Schritt.

Das „Chaos um Schumi“ (Bild) ist die logische Folge der Langeweile in den vergangenen beiden Jahren: Die Überlegenheit der Williams-Renault-Fahrer Nigel Man-

Unter Verdacht Drei Affären belasten das Benetton-Team



D. RECK/ATP

GRAND-PRIX-START

der Elektronik des Benetton-Autos. Daß sie auch benutzt wurde, konnte aber nicht nachgewiesen werden – ein Freispruch zweiter Klasse.

Beim Großen Preis von England in Silverstone verstieß Schumacher gegen eine Regel, indem er in der Aufwärmrunde den führenden Damon Hill kurz überholte. Die Jury zeigte ihm während des Rennens mit der **Schwarzen Flagge** an, er möge zwecks Zeitstrafe an die Box kommen. Dreimal überfuhr Schumacher („Ich habe das Ding nicht gesehen“) das Signal. Wegen dieses Vergehens wurde er für zwei Rennen gesperrt, die Berufungsinstanz tagt am Dienstag.



M. SANDTEN/BONGARTS

TANKSTOPP

spart diese Manipulation ein bis zwei Sekunden. Der Motorsport-Weltverband entscheidet am 7. September über das Strafmaß.

Launch Control ist eine computergesteuerte Anfahrhilfe, die beim Start Kupplung, Gangschaltung und Motordrehzahl automatisch optimiert und die seit dieser Saison verboten ist. Die Kontrolleure fanden zwar die Software in



DER SPIEGEL

In Hockenheim ging das Auto des Benetton-Piloten Jos Verstappen beim Nachtanken in Flammen auf. Auf der Suche nach der Unfallursache stellte sich heraus, daß Benetton einen **Filter entfernt** hatte – wohl um die Durchflußmenge zu erhöhen. Beim Tankstopp spart diese Manipulation ein bis zwei Sekunden. Der Motorsport-Weltverband entscheidet am 7. September über das Strafmaß.

sell (1992) und Alain Prost (1993) ließ die Geschäfte stocken. Formel-1-Impresario Bernie Ecclestone, 63, der in seiner Rennserie ein Medienspektakel sieht, „das sich gegen andere Formen der Unterhaltung behaupten muß“, führte deshalb mit Beginn der Saison als dramaturgischen Gag Tankstopps ein. Die rasante Spritaufnahme ist gefährlich, teuer und ökologisch unsinnig – „aber die Show muß gut sein“.

Zudem ließ der Brite in den Autos fast alle elektronischen Hilfen verbieten. Das soll die Kosten senken und damit wieder mehr Teams in Siegnähe bringen. Doch die Abrüstung ist kaum zu kontrollieren. „Noch nie war die Formel 1 so manipulierbar, so illegal wie jetzt“, beklagt der Zürcher *Sport*.

Schon nach dem zweiten Rennen äußerte der neue Williams-Pilot und WM-Favorit Ayrton Senna gegenüber Mitarbeitern seines Managements: „Benetton beschließt.“ Dem dreimaligen Weltmeister erschienen vor allem Schumachers Startmanöver verdächtig. Der Brasilianer vermutete eine computergesteuerte Anfahrhilfe („Launch control“), die nach den neuen Regeln illegal wäre.

Als der Verband nach dem nächsten Rennen in Imola die Elektronikbausteine der Benetton-Rennwagen und zweier weiterer Teams beschlagnahmte, war Senna bereits tot.

Sein Unfall veranlaßte die Fia kurzfristig zu weiteren technischen Änderungen: Die Autos sollten langsamer und si-

„Noch nie war die Formel 1 so manipulierbar wie jetzt“

cherer werden. Da mochte Flavio Briatore, Direktor des Benetton-Teams, nicht mitmachen. Sein Auto war das beste, jede Änderung mußte diesen Status gefährden. Und Fragen zur Sicherheit konterte der Italiener so: „Autofahren mit Tempo 300 ist gefährlich; auf einem Seil balancieren in 15 Meter Höhe ist auch gefährlich – aber auf einem zwei Meter hohen Seil schaut keiner zu.“

Briatore, 44, und Benetton haben eine neue Ethik in die Formel 1 eingeführt: den reinen Merkantilismus (SPIEGEL 23/1994). Abgezockte Geschäftsleute sind die Teamchefs von Williams, McLaren oder Arrows auch,



Formel-1-Strategen Ecclestone, Briatore

„Die Show muß gut sein“

doch ihr Engagement fußt immer noch auf einer tiefen Zuneigung zum Rennsport. Frank Williams: „Ich bewundere meine Fahrer.“

Der Benetton-Manager brüstet sich dagegen damit, in der Formel 1 „ein Geschäft wie jedes andere“ zu sehen. In einem Brief, den Briatore Fia-Präsident Max Mosley schrieb, sehen Experten den Auslöser der Affäre: „Die Autos sind nach den von Ihnen gewünschten Änderungen, wie erwartet, gefährlicher geworden, was zeigt, daß weder Sie noch Ihre Ratgeber kompetent sind.“

Das liest kein Funktionär gern. Der Verband intensivierte die Suche nach der Launch-control im Benetton-Auto – und löste eine Welle neuer Verdächtigungen aus. Auch Williams-Pilot Damon Hill fand plötzlich „keine Erklärung“ dafür, wie ihm der Deutsche beim Großen Preis von Frankreich davonfahren konnte: „Mir ist ein perfekter Start gelungen.“

Schumacher weist alle Anwürfe weit von sich: „Ich betrüge nicht.“ Obwohl der Rheinländer als „ehrlische Haut“ (*sport auto*) gilt, zweifeln immer mehr Branchenkenner. Das Fachmagazin hat sogar eine Theorie entwickelt, warum er einen möglichen Betrug gar nicht als solchen empfindet: „Sein Team könnte ihm die Start-Traktionskontrolle auch als eine von der Fia bereits als legal eingestufte Kupplung verkauft haben.“

Vielleicht, spekulieren Insider, habe Benetton dem Deutschen auch weisgemacht, der kleine Vorsprung, den das Team genieße, sei von Ecclestone gebilligt worden, damit Schumacher dem

hochfavorisierten Senna Paroli bieten könne – zum Wohle des Motorsports.

Nicht nur die rund zehn Millionen Mark, die Schumacher pro Jahr von Benetton kassiert, zementieren bislang seine Loyalität. Zu Leuten wie Briatore oder seinem Manager Willi Weber, die ihm zu seiner Karriere verholfen haben, steht er in Treue fest. Mit ihnen verbringt er den Urlaub, nennt sie „echte Freunde“. Daß sich in ihrer Vita einige obskure Passagen finden, blendet er aus.

Als Schumacher merkte, daß er von Briatore korrumpiert worden war, so die Theorie, war es für ihn schon zu spät. Die Tragik des Michael Schumacher wäre dann: Der Kerpener hätte Betrug gar nicht nötig gehabt. Denn selbst für seinen Verfolger Hill gilt er als „das größte Talent seit Senna“.

Für die Theorie spricht auch, daß der bislang durch und durch apolitische Aufsteiger inzwischen erkannt hat, von wechselnden Interessengruppen als Spielball benutzt worden zu sein.

Die Sperre für zwei Rennen, die Fia-Chef Max Mosley nach dem Flaggenfehler von Silverstone verhängte, stuft er als Rache für den Brief Briatores und gleichzeitig als neuen Trick Ecclestones ein. Die Fia habe ein überhöhtes Urteil gefällt, „damit wir in Berufung gehen“.

So durfte Schumacher bis zum Revisionsstermin in Hockenheim, Budapest und in Spa starten. Bei diesen Rennen ist Ecclestone auch der Veranstalter – die Nichtteilnahme des WM-Titelanwärters wäre geschäftsschädigend gewesen.

Die jüngste Affäre – Benetton hat die Tankanlage manipuliert – öffnete Schumacher endgültig die Augen. Er durchschaute, daß Briatore seine Integrität benutzt, um das Benetton-Team zu schützen, und ging auf Distanz: „Mit Übertretungen des Reglements kann ich nicht einverstanden sein.“

Künftig, hat Schumacher beschlossen, will er „nur für mich selbst sprechen“. Denn um nicht „den Bach runterzugehen, muß ich jetzt mehr auf meine Interessen schauen“.

Weite Teile der Formel 1 raten Schumacher inzwischen öffentlich, Benetton schnellstmöglich zu verlassen, um weiteren Imageschaden abzuwenden. Die Teamchefs empfehlen ihm den Wechsel nicht aus Fürsorge, weiß Schumacher, sondern aus Eigennutz: „Die wollen mich.“ □

MOTOR-PRESSE INT.