

KARRIEREN

Der spröde Held

Michael Schumacher ist siebenmal Weltmeister geworden. Er verdient 70 Millionen Euro im Jahr. Er ist der erfolgreichste deutsche Sportler aller Zeiten. Aber taugt er zum Vorbild? Von Thomas Hüetlin

Er sitzt gleich rechts, direkt hinter der Campingküche. Von draußen drückt schwer die warme Luft hinein in das weiße Zelt, welches das Rennteam von Ferrari auf einen Parkplatz hinter den Tribünen des „Autodromo di Monza“ gestellt hat. Jetzt ist Mittagspause. Michael Schumacher hat das Oberteil seines roten Rennanzugs abgestreift und wie einen Rettungsring um seine Hüfte geknotet. Er wickelt Spaghetti um seine Gabel.

Er lächelt, die Boulevardpresse nennt es das „Schumi-Lächeln“. Ein wenig brav ist es, aber freundlich und gerade, eher so ein schüchternes Heinz-Rühmann-Lächeln als das Lächeln eines Mannes, der jedes Jahr rund 70 Millionen Euro verdienen soll und neben Tiger Woods der bestbezahlte Sportler der Welt ist.

Er hat den Vormittag mit Tests verbracht. Über 350 Stundenkilometer auf der Geraden, runterbremsen auf 80, und dann wieder voll drauf. Monza ist die schnellste Strecke im Formel-1-Zirkus, sie war so etwas wie Enzo Ferraris Lieblingsphantasie: je schneller, desto besser. Schumacher zuckt mit den Schultern, dreht Spaghetti, Alio Olio. Er mag Monza nicht besonders. „Vollgas“, sagt er, „runter, um die Kurve rumpeln und dann wieder rauf.“ Monza, sagt Schumacher, ist wie Fußball mit nur fünf Mann auf dem großen Feld. Kein Flow, nichts fließt. Nicht wie in Spa, auf seiner Lieblingsrennstrecke. Das ist, sagt er, als ob Brasilien Fußball spiele.

Schumacher gießt sich Wasser ein, ohne Kohlensäure. Es war heiß im Cockpit, 50 Grad, wahrscheinlich mehr. Er müsste abgekämpft aussehen, er tut es nicht. Er beschwert sich nicht. Es ist sein Job, bei diesen Temperaturen in Höchstgeschwindigkeit im Kreis zu fahren. Runde um Runde, auf die Zehntelsekunde genau, nur, um zu erkunden, welche Reifenmischungen am längsten halten und trotzdem schnell sind. Um herauszufinden, wie die Flügel eingestellt werden müssen und die vielen anderen Teile dieser Rennmaschine, die schnell ist wie eine Rakete und dabei auf der Straße klebt wie ein funkelnder Saugnapf.

In deutschen Schulen gibt es an heißen Spätsommertagen wie diesem hitzefrei. Aber hier in Monza geht es um Millimeter und Tausendstelsekunden, und es geht darum, ständig konzentriert zu sein. Das ist



Superstar Schumacher: „Um die Kurve rumpeln“

nicht einfach. „Du fährst zwei Runden“, sagt Schumacher. „Stehst wieder. Diskutierst. Fährst zwei Runden. Stehst wieder 'ne Viertelstunde. Und oft testest du den ganzen Tag, und es kommt nichts dabei heraus.“ Manchmal aber hat man am Ende eines Testtages wieder etwas verstellt, was dabei helfen kann, in Zukunft eine Zehntelsekunde schneller fahren zu können. „Dann ist der Tag gerettet.“

Schumacher schiebt seinen Teller zur Seite. Dann steht er auf, geht drei Meter hinüber zur Tür eines großen Wohnmobils und verschwindet darin, Mittagsschlaf halten. Eine Stunde später hört man, wie sein Ferrari angelassen wird. Der Motor klingt dramatisch schrill – wie ein gigantischer Schlagbohrer, der sich in Metall frisst. Es ist die Sirene, die zur Nachmittagschicht ruft.

In einem Garagenraum unter der Presse-tribüne stapeln sich die gebrauchten Reifen, die schwarzen Türme werden immer mehr an diesem Tag. Schumacher hat 17 Sätze Reifen verbraucht. Dann wird das 18. Quartett festgeschraubt. Es geht präzise und schnell wie in einem Operationsaal. Die Mechaniker tragen weiße Wollhandschuhe. Ein Angestellter des Reifenherstellers Bridgestone kniet über dem Teer der Boxengasse. Er steckt ein Thermometer in die Straße. Es zeigt 33 Grad.

Schumacher röhrt los, es ist seine 95. Runde. Er möchte die Sache zu Ende bringen, noch am Abend mit seinem Privatflugzeug, einer Falcon 2000, wieder zurückfliegen nach Hause, an den Genfer See. Sein Auto verschwindet am Ende der Boxengasse. Als es wieder sichtbar wird, rast er mit 345 km/h auf der großen Geraden an den Tribünen vorbei. Es gibt ein Geräusch, das klingt wie eine kleine Explosion. Und dann beginnt der Unfall, der das Auto völlig zerstört, eine rund 500 Meter lange Schleifspur in den Asphalt brennen und Michael Schumacher fast das Leben kosten wird.

Die kleine Explosion war der Reifen hinten links, der zerplatzt. Das Auto kracht nach links in die Leitplanken, dann schlittert es schräg über die Straße in mannshohe Würfel aus Beton. Dann wieder schräg über die Fahrbahn. Schließlich bleibt das Wrack an den Leitplanken vor einem Maschendrahtzaun liegen. Dahinter steht eine Efeu-Hecke. Die Blätter zittern leicht.

Für einen Moment scheint Schumacher wie tot. Der rote Helm ruht im Cockpit. Als sich die Arme bewegen, um den Sicherheitsgurt zu lösen, füllt sich die Stille mit Jubel. Ein paar Fans feiern das Überleben des Piloten.

Schumacher stemmt seinen Oberkörper aus dem Ferrari und guckt in den Himmel, als wollte er sich beim lieben Gott bedanken. Als die Streckenposten kommen, steigt er ganz aus und legt sich neben den roten Trümmerhaufen ins Gras. Männer in



Schumacher beim Boxenstopp: Die letzte siegreiche Rote Armee

roten und weißen Uniformen erscheinen. Einige halten Plastiktüten in der Hand, in denen sie die Reifenteile von der Strecke einsammeln.

Die Formel 1 wirkt nun genauso geheimniskrämerisch und paranoid wie der Kreml unter Breschnew. Wer würde schon einen Reifen nachbauen wollen, der den besten Autofahrer der Welt vor ein paar Sekunden fast ins Jenseits befördert hätte? Nur Verrückte. Die Formel 1 ist voll davon.

Eine halbe Stunde später bahnt sich Schumacher seinen Weg durch ein Heer von Fans. Normalerweise rennt er fast, wenn er

Sogar den Boulevardzeitungen gehen langsam die Superlative aus. Schumacher war schon „König“, „Kaiser“, „Tyrann“, „Gott“.

in der Öffentlichkeit ist, niemand soll ihn aufhalten, jetzt wirkt sein Gang langsam, die Augen starren geradeaus Richtung Schweiz, Richtung Raus-hier-so-schnell-wie-möglich. Auf die Frage, wie er sich fühle, antwortet er: „Gut, nur ein bisschen durchgeschüttelt.“ Seine Hand tastet zum Türgriff eines Alfa, er steigt hinten ein.

Es war der 15. schwere Unfall seiner Karriere. Er tut mit großer Mühe so, als wäre das alles nicht mehr als das Ende eines ganz normalen Arbeitstages gewesen.

Zehn Tage später, beim Großen Preis von Italien, fährt er eines seiner besten Rennen. Er hat sich nach einer Kurve gedreht, ist bis auf den 15. Platz zurückgefallen. Er fährt mit stetem Willen, eine schnelle Runde nach der anderen, bis er nur noch den Teamkollegen Rubens Barrichello vor sich hat. Über Funk sagt ihm

sein Rennleiter Ross Brawn, dass er seinen Motor schonen solle. Als die beiden Ferraris im Abstand von einer Sekunde die Ziellinie passieren und der Drittplatzierte eine Rennsportewigkeit von neun Sekunden später eintrifft, steht der französische Filmregisseur Luc Besson neben dem Ferrari-Teamchef Jean Todt und sagt: „So etwas gibt es nicht einmal im Kino.“

Der Tod ist wieder weit weg an diesem Tag. Ein Journalist, der Schumacher nach dem Unfall gefragt hat, bekam nur noch ein Gähnen als Antwort.

Die Karriere des ehemaligen Kart-Fahrers aus Kerpen ist von einer Dimension, dass sogar den Schlagzeilenschreibern der Boulevardzeitungen die Superlative ausgehen. Schumacher war schon „König“, „Kaiser“, „Tyrann“, „Gott“.

„Er hat die Konkurrenz erledigt. Wenn die anderen Fahrer auch nur ahnen, dass sich sein roter Helm nähert, lassen sie ihn vorbeiziehen“, sagt Rennstallbesitzer Eddie Jordan. Bernie Ecclestone, den die Formel 1 vom Gebrauchtwagenhändler zu einem der reichsten Männer Englands gemacht hat, sagt: „Die Leute erwarten, dass er siegt. Nur wenn er verliert, erleben wir noch Aufregung.“ Und Niki Lauda, der mit seiner Mütze und dem verbrannten Ohr an Yoda, den weisen Lehrmeister aus „Star Wars“ erinnert, sagt: „Schwer vorstellbar, dass noch einmal ein Fahrer kommen wird, der seine Rekorde erreicht.“

Sieben Weltmeistertitel, 82 Grand-Prix-Siege.

Der bisherige Rekordhalter, der Argentinier Juan Manuel Fangio, brachte es in den fünfziger Jahren mal auf fünf Weltmeisterschaften; der Schotte David Coul-

hard, die Nummer zwei in der Rangliste der noch aktiven Fahrer, kommt auf gerade einmal 13 Grand-Prix-Triumphe. Schumacher hat sie alle abgehängt. Und weil ihm mit fahrerischen Mitteln nicht beizukommen ist, wurden zur Saison 2003 die Regeln geändert: Der Zweitplatzierte wird pro Rennen jetzt mit acht statt nur sechs Punkten belohnt. Was Schumacher nicht wirklich anfiecht. Es kann ihm ziemlich egal sein, wer hinter ihm ins Ziel fährt.

Derartige Triumphserien – das ist der Stoff aus dem Helden gewoben werden. Dumm nur, dass Schumacher ein ebensolcher nicht sein will. Sein Mund wird spitz und dünn, wenn man ihn darauf anspricht: „Ich kann und will diese Rolle nicht spielen“, sagt er. Er wirkt oft so, als wollte er die Kameras, die ihn beobachten, am liebsten ausknipsen.

Vielleicht ist das ein Grund, warum seine Popularität mit seinen Erfolgen nicht wirklich mithalten kann. Rund acht Millionen Zuschauer wollen sehen, wie der beste Rennpilot der Geschichte ohne große Probleme die Titel in Serie nach Hause fährt; dreimal so viel schauen dem zu, was Völlers Verlierertruppe gegen Tschechien zusammenwürgte. Schumacher ist der letzte deutsche Siegertyp; niemand, kein Sportler, kein Politiker, kein Wirtschaftsboss, der mithalten könnte. Allein: Viele empfinden die Glattheit seiner Perfektion als Makel.

Es hilft seiner Popularität nicht, dass Schumacher sich versteckt. Unter der Schirmmütze, hinter dem Visier des Helms, im Cockpit. Er führt keine Illustrierten durch seine Schwimmhalle, posiert nicht im Garten mit den Kindern, gibt nicht mit einer Gemäldesammlung an. Seine Yacht hat er verkauft, weil er sich von Paparazzi verfolgt fühlte.

Jetzt verbringt er seine Winterferien in einem Blockhaus in Norwegen, wo neugierigen Fotografen die Unterkühlung droht. Wenn man ihn nach seinem Erfolg fragt, antwortet er: „Disziplin, Willenskraft, Präzision“.

Die so genannten deutschen Stärken. Es ist gut 20 Jahre her, als Oskar Lafontaine über Helmut Schmidt sagte, mit derartigen Sekundärtugenden könne man auch ein KZ betreiben.

Schumachers Eltern waren zu arm, um große Reden zu halten. „Was andere Leute weggeschmissen haben, daraus haben wir neue Sachen gebaut“, sagt Rolf Schumacher, der Vater. Er steht im neuen, modernen Kart-Center seines Sohnes in einem Gewerbegebiet von Kerpen. Draußen rauscht der Verkehr auf der Autobahn Köln–Aachen vorbei. Vater Schumacher trägt die weißen Haare zurückgekämmt

wie ein italienischer Graf, dazu hält er an der Leine zwei Hunde. Er ist jetzt wohlhabend. Aber er ist bodenständig geblieben. Die Rennen seiner Söhne sieht er sich meist nur im Fernsehen an, weil er keine Lust hat, angeglotzt zu werden. Michael hat ihm einmal einen Ferrari geschenkt, er fuhr ihn nur 8000 Kilometer, dann hat er ihn verkauft. „Weil ich da noch gutes Geld für ihn bekommen habe.“

Rolf Schumacher hat sein Leben lang darauf geachtet, dass die Rechnung stimmt und am Ende noch ein bisschen was übrig blieb. Bevor Michael zur Schule ging, zog er mit der Familie im Wohnwagen als Ofenbauer durchs Land, später kaufte er für 5000 Mark einen gebrauchten Imbisswagen und stellte ihn an der Kerpener Kart-Bahn auf. Nebenher baute er Michael das erste Kart: ein Kettcar mit einem gebrauchten Rasenmähermotor. Der Junge war vier Jahre alt. Mit fünf gewann Michael den ersten Pokal: einen großen, blank polierten



Verunglückter Schumacher: „Bisschen durchgeschüttelt“

Autokolben auf ein Stück Holz geschraubt. Das Siegerfoto zeigt den Jungen zwischen lauter 14-Jährigen. Als mit 10 das Kart kaputtging, der Nachkriegserfindungsreichtum des Vaters keinen Ausweg bot und 800 Mark Reparatur anstanden, sagte der Haushaltsvorstand: „Da müssen wir aufhören. Das wird mir zu teuer.“

Vater Schumacher nickt, als er das erzählt. Durch eine Glasscheibe kann man die perfekte Piste des Michael-Schumacher-Kart-Centers sehen. Es ist Montagsmittag. Neun Minuten Kart-Fahren kosten zehn Euro. Die Rennbahn ist voller Teenager. Es ist eine andere Zeit.

So richtig hat Rolf Schumacher nie an seinen Sohn geglaubt. Auch als aus dem Imbisswagen eine kleine Gaststätte geworden war und ihm Teile der Kart-Bahn gehörten, unterstützte er ihn nicht mehr. Es lag an seiner proletarischen Skepsis, natürlich. Aber auch daran, dass er nicht wirklich etwas übrig hatte für den Motorsport. „Ich gehe lieber zum Angeln“, sagt er.

Es kamen neue Väter, Ersatzväter. Mit zwölf Jahren lernte Michael Schumacher, dass er ein Investment auf Zeit ist. Er lernte, dass es nur weitergeht, wenn er weiter siegt. Er lernte, dass man ihn als ein Stück Profit

betrachtet. Er lernte, in das Leben zu blicken, wie in einen langen, dunklen Tunnel.

Sein erster Sponsor besaß ein Malergeschäft, der zweite war Automatenaufsteller. Mit ihm zog der junge Schumacher im Wohnmobil zu den Kart-Strecken Europas. Für den Realschulabschluss paukte er im Bus zwischen den Rennen. Er fuhr allen davon, aber die Lebensskepsis des Vaters holte ihn trotzdem ein. Michael Schumacher begann eine Lehre als Kfz-Mechaniker. Noch mit 17 hielt Schumacher eine Zukunft in Formel-Autos für aussichtslos. „Ich träumte nicht einmal davon“, sagt er.

Es folgte einer der berühmtesten Deals der Rennsportgeschichte. Der Stuttgarter Unternehmer und Formel-3-Rennstallbesitzer Willi Weber sah etwas, was er einen „Rohdiamanten“ nennt. Normalerweise musste ein Fahrer 600 000 Mark bezahlen, um Webers Autos zu steuern. Dem mittellosen Schumacher stellte er das Material für zwei Jahre umsonst, legte noch 2000 Mark Taschengeld pro Monat drauf. Das Gegengeschäft: Schumacher musste für zehn Jahre Weber alle Manageraufgaben übertragen. „Du fährst das Auto, ich mach den Rest“, sagte Weber zu ihm, „dafür bekomme ich 20 Pfennig von jeder Mark, die du verdienst.“

Jean Todt sitzt hinter seinem Schreibtisch und bestellt sich einen Tee. Er ist der Formel-1-Chef von Ferrari, und wahrscheinlich ist er der wahre Vater von Michael Schumacher. Todt hat aus einem der schnellsten Piloten der letzten 20 Jahre den mächtigsten Fahrer in der Geschichte des Rennsports geformt. Einen Mann, der nicht mehr sein Leben riskieren muss, weil er glaubt, irgendjemandem etwas schuldig zu sein. Einer, der keinen Vater mehr braucht.

Licht in Todts Büro in Maranello, dem Hauptsitz von Ferrari, spendet nur eine Schreibtischlampe. Von der Wand heben sich sauber verglaste Fotografien jubelnder Männer in roten Overalls ab. Es sind 78 Bilder – alle Ferrari-Grand-Prix-Siege in der Formel 1 seit Todt 1993 den Job des Rennleiters übernahm. Der Franzose Todt und Schumacher haben eine Dynastie erschaffen, von der Rennexperten sagen, dass sie „phantastisch“ oder „erdrückend“ sei, „dominierend“ auf jeden Fall: sechsmal Konstrukteursweltmeister, fünfmal Fahrerweltmeister. Alles hintereinander. Und dieses Jahr mit Rubens Barrichello dazu noch Vizeweltmeister – alle Titel, die die Formel 1 zu vergeben hat. Bevor Todt nach Maranello kam, war der Rennstall eine sterbende Legende. 14 lange Jahre hatte Ferrari keinen Fahrertitel mehr gewonnen.

Jean Todt könnte sich zurücklehnen und mittags zum Golfspielen verabschieden. Stattdessen sitzt er um 21 Uhr immer noch im Büro. Er hat weißes Tesaband um seine Fingernägel gewickelt.

Warum?



Klient Schumacher, Manager Weber
„Ich mach den Rest“



Team-Manager Todt
Angst, nie mehr zu gewinnen



Vater, Sohn Schumacher
„Das wird mir zu teuer“

„Weil ich sie mir sonst aufreiß.“
Warum?

„Weil ich Angst habe, dass wir nie wieder ein Rennen gewinnen werden.“

Todt ist der Sohn eines polnischen Arztes, er hatte als Beifahrer im Rallyefahren viele wichtige Titel gewonnen, er hatte bei Peugeot als Teamchef gearbeitet, aber er hatte keine große Ahnung von Italien, als er bei Ferrari anfang. An seinem ersten Tag kam er in einem Mercedes zu seinem neuen Job. Ferrari-Chef Luca di Montezemolo rief seinen Sohn an. „Entweder dieser Todt ist völlig ignorant“, sagte er, „oder er ist verrückt.“

Ferrari hatte damals den Anschluss verpasst an die moderne Formel 1. Niemand kannte sich aus mit so vermeintlich unwichtigen Dingen wie Aerodynamik, Elektronik und neuen Materialien. Dazu bekriegte sich die Belegschaft fortwährend, und damit das Intrigenspiel besser funktionierte, wurde schon mittags Lambrusco ausgedient. Die Konstruktion der Formel-1-Wagen war nach England ausgelagert worden, wo ein Mann namens John Barnard über den Zeichnungen brütete. Barnard hasste Italien. Er schickte seine Konstruktionspläne per Fax. In Maranello blieb den Gedemütigten nichts anderes übrig, als die einzelnen Seiten mit den Zeichnungen für die neuen Autos mit Tesafilm zusammenzukleben.

Todt wusste, dass es Zeit für die Revolution war. Aber er ahnte, dass dies nur ein weiteres Kapitel im langen Krieg der Ferrari-Clans gewesen wäre. Also setzte Todt auf eine andere Strategie: Er beschloss, einen erstklassigen Fahrer zu holen. Wenigstens hätten dann die Konstrukteure und Mechaniker eine Ausrede weniger.

Es gab, Mitte der neunziger Jahre, keinen besseren Fahrer als Michael Schumacher. Aber auch kaum einen, der umstrittener war.

Gewiss, er hatte die Weltmeisterschaft gewonnen, zweimal hintereinander. Aber trotz seines einstudierten Dauerlächelns strahlte er nicht wirklich. Immer wieder gab es Ärger um ihn. Mal entsprachen seine Autos nicht den Regeln der Formel 1, mal rammte er die Konkurrenz von der Piste. Sogar die Boulevardpresse mäkelte herum an ihrem „Schummel-Schumi“.

Todt bot mit angeblich 35 Millionen Mark Gage pro Jahr eine Menge Geld. Aber reich hätte Schumacher auch woanders werden können. Was ihn reizte war die Perspektive, mit einem Mann wie Todt bei Ferrari ein Team aufzubauen, einen Club, der die Formel 1 über Jahre beherrschen würde. Ein Verein, bei dem er nicht ganz unten in der Befehlskette stehen würde, sondern im Mittelpunkt aller Entscheidungen.

Es dauerte fünf lange Jahre bis es so weit war. Im ersten Jahr fiel das Auto in 16 Rennen siebenmal aus. Die Zeitungen schrieben: „Schumi, steig raus aus dieser roten Gurke.“ Im zweiten verspielte er den Titel, weil er Jacques Villeneuve rammte und 22

OLIVER MULHAUP / DPA

PASCAL ROSSIGNOL / REUTERS

MICHAEL WALLRATH / ACTION PRESS

Runden vor Schluss selbst im Kiesbett landete. Im dritten patzte er in Spa, raste Coulthard hinten ins Auto. Im vierten versagten die Bremsen in Silverstone, und er brach sich ein Bein, als er bei 107 Stundenkilometern von einer Betonmauer gestoppt wurde. „Diese Rückschläge haben uns geholfen, zusammenzuwachsen“, sagt Todt. „Sie haben uns gelehrt, zu verlieren ohne übereinander herzufallen und einander die Schuld zuzuschieben.“

Jean Todt blickt mit halb geschlossenen Augen über Stöße von Papieren, die seinen Schreibtisch bedecken. Sein Telefon klingelt. Jemand erzählt, dass der Fahrer Jarno Trulli von Renault-Rennchef Flavio Briatore wegen Streitereien gefeuert und durch den arbeitslosen Jacques Villeneuve ersetzt wurde. Ein winziges Lächeln zieht über Todts Lippen. Die Konkurrenz: Dilettanten, keine Linie.

Es ist ein merkwürdiges Gespann: der ehemalige Kart-Fahrer aus Kerpen und der Arztsohn aus Frankreich. Aber es funktioniert, weil auch Jean Todt an die deutsche Dreifaltigkeit Disziplin, Willenskraft und Präzision glaubt. Ein Zusammenspiel, das ausgerechnet einem italienischen Unternehmen eine große Re-



RAINER JENSEN / DPA

Ehepaar Schumacher, Freund Todt: Perfektion als Makel

naissance beschert hat, das nach außen immer noch die Aura der mondänen Welt verkauft: Luxus, Glamour, Individualität, Hollywood.

Die moderne Formel 1 aber lebt vom Gegenteil: vom Kollektiv, das sich durch Daten

und Meetings frisst und sich in winzigen Schritten dem Bestmöglichen annähert. Niemand beherrscht diese Gedulds- und Millimeterarbeit besser als Ferrari. Als Schumacher dieses Jahr in Spa zum siebten Mal Weltmeister wurde, gab es im roten Lastwagen Champagner aus dem Pappbecher und ein paar Schinken-Panini. Es wurde „We are the champions“ gesungen, und im Hintergrund lief auf einem Fernsehschirm rhythmische Sportgymnastik. Niemand war betrunken, und auch sonst wirkte keiner besonders berauscht. Es hätte sich auch niemand leisten können. Nicht einmal Schumacher. Eine Stunde nach dem Sieg gab es schon das nächste Meeting: Fehleranalyse.

Es ist dieser unerbittliche Wille zur Pflicht, der Schumacher auch in schwierigen Situationen das Gefühl von Zuversicht und relativer Sicherheit verleiht. Er hat die Formel 1, jene Sportart, wo Männer allein ihrem Schicksal entgegenrasten, emporgehoben in die Moderne, und

während seine Kollegen wie Söldner immer noch von Team zu Team ziehen, ist er aufgehoben in *seinem* Heer: der letzten siegreichen Roten Armee.

Die Deutschen gelten noch immer als die besten Autobauer der Welt, und wahr-

scheinlich ist Ferrari deswegen so erfolgreich, weil es inzwischen deutscher ist als die Deutschen – und trotzdem: Für viele Deutsche ist die Formel 1 heute immer noch ein Reich der Potenzprotzer, der Turbokapitalisten, der Umweltzerstörer.

Am Morgen des Rennens von Monza, zehn Tage nach seinem Unfall, regnet es so stark, dass die Straßen im Wasser verschwinden. Niki Lauda sitzt im Fahrerlager neben dem Bus von Bernie Ecclestone. Die Stimmung ist noch trüber als das Licht. Sogar die Cappuccino-Maschine ist kaputt. Gelegentlich stemmt ein Kellner einen Arm gegen die weiße Zeltplane, um das Wasser ablaufen zu lassen. „Das ist heller Wahnsinn“, sagt Lauda, „bei diesem Wetter kann man nicht fahren.“ Schumacher müsse sich sofort mit den anderen Fahrern zusammentun und protestieren. Ansonsten werde es hier „pervers“.

Lauda weiß, wovon er spricht. Er führte im Jahr 1976 die Weltmeisterschaft an. Dann, auf dem Nürburgring, wäre er fast in einem Ferrari verbrannt. Zwei Monate später saß er wieder im Auto. Er wollte Weltmeister werden. Es war in Fuji, der große Preis von Japan, und es regnete wie heute. Lauda drehte zwei Runden. Dann

stellte er den Ferrari ab. Enzo Ferrari, der alte Patriarch, der es gewohnt war, dass seine Fahrer für ihn auch in den Tod fuhren, hat Lauda nie wirklich verziehen.

Der Regen fällt immer noch vom Himmel über Monza. Auf einem der Gänge der Tribüne des Autodromo stehen Schumacher und der McLaren-Mercedes-Pilot David Coulthard. Schumacher trägt Jeans, grüne Cowboystiefel aus Echtenleder und ein rotes Hemd. Coulthard hat schon sei-

Vielleicht ist er unbeliebt, weil er ein Star ist im Reich der Potenzprotzer, Turbokapitalisten und Umweltzerstörer.

nen Rennenzug an. Noch zwei Stunden bis zum Start, die beiden beratschlagen.

Dann sagt Schumacher: „Das Wetter wird besser. Und wenn nicht, muss man mal sehen. Es wird keine Probleme geben.“ Der Mann, der hier vor zehn Tagen bei bester Sicht mit Tempo 345 in die Leitplanken fuhr, sagt es mit der Gelassenheit eines Schachspielers.

Er weiß, dass es vor zehn Tagen am Reifendruck lag, den er getestet hat. Heute weiß er, dass das Wetter besser wird. Und wenn nicht, dann wird er versuchen, sein Auto so gut es geht durch die Pfützen zu steuern. Er kann das. Regen ist sein liebstes Wetter.

Es ist ein wenig unheimlich mit ihm. Vor zwei Wochen wurde er zum siebten Mal Weltmeister, vor zehn Tagen schlitterte er am Tod vorbei. Es war knapp, sein 15. Unfall. Es wäre an der Zeit, mit dem Leben etwas anderes anzufangen, vielleicht.

Stattdessen, und das ist noch unheimlicher, will er weiterfahren. Zum achten Mal Weltmeister werden, zum neunten Mal. Öfter Weltmeister werden als ein Mensch Finger hat.

Es war beim Mittagessen vor dem großen Crash von Monza, als er still seine Spaghetti wickelte und auf die Frage, was er sonst noch möge im Leben neben Autofahren, antwortete: Fußball und Familie.

„Lesen Sie Bücher?“

„Ich habe in meinem Leben höchstens zehn Bücher gelesen“, sagte er.

„Sehen Sie Kinofilme oder DVDs?“

„Selten. Zu Hause so gut wie nie. Höchstens im Flugzeug, wenn wir verreisen. Dann schon eher.“

„Filme, die Sie in den letzten zwei Jahren beeindruckt haben?“

„Fällt mir nichts ein. Scheint also nicht so extrem gewesen zu sein.“

Es war heiß. Aber Michael Schumacher schwitzte nicht, als er diese Dinge sagte. Er blieb ganz locker. Es war rührend. Und natürlich ein wenig unheimlich. Er wird weiterfahren.

Er kann nichts anderes. ◆