

RENNSPORT

Die Regelbrecher

Wegen der Weltwirtschaftskrise flüchteten viele Autokonzerne aus der Formel 1. Neue Teambesitzer wie Richard Branson und Tony Fernandes beleben jetzt den Grand-Prix-Sport. Die Unternehmer wagen das Geschäftsrisiko – sie lockt die Aussicht auf Gewinne.

Der Air-Asia-Flug von London Stansted nach Kuala Lumpur dauert zwölf Stunden, auf einer so langen Strecke servieren die Stewardessen viele Mahlzeiten und Getränke. In einigen Monaten könnte es passieren, dass an Bord des Airbus eine Zusatzkraft die Gäste bedient. Sie würde wie ihre Kolleginnen Rock und Blazer in Knallrot tragen. Langes grau-blondes Haar, Falten, buschige Augenbrauen, dazu ein Lächeln bis zu den hinteren Backenzähnen. Vielleicht sogar Bartstopfeln. Diese Stewardess wäre Richard Branson.

Es geht um eine Wette unter den Flugunternehmern Branson, 59, und Tony Fernandes, 45. Neuerdings konkurrieren die

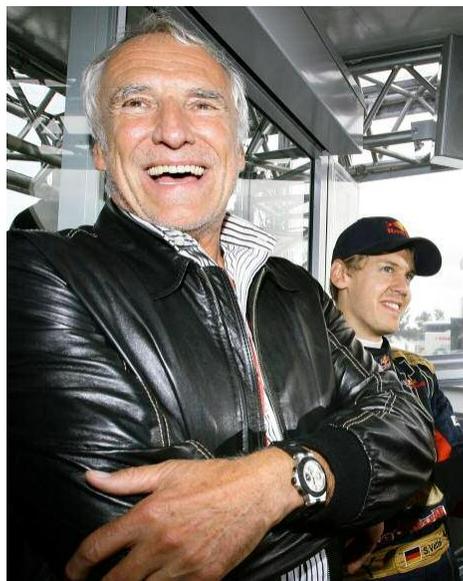
aber dafür haben Branson und Fernandes in ihrem Leben einfach zu viel Erfolg. Sie meinen es ernst. Fernandes, ein Malaysier mit indischen und portugiesischen Wurzeln, übernahm 2001 Air Asia und machte aus der verschuldeten Staatsgesellschaft einen profitablen Billigflieger. Außerdem tummelt er sich im Hotelgewerbe, auf dem Mobilfunkmarkt und bietet Finanzdienstleistungen an.

Der Engländer Branson hat es vom Schulabbrecher zum Milliardär gebracht, vor allem als Musikverleger und mit seiner stetig wachsenden Airline. Seinen Plattenversand, mit dem in den Siebzigern alles begann, nannte er Virgin, als Bekenntnis zu seiner Unerfahrenheit.

jacke und Jeans als teures Tuch mit Bundfalte; statt sich mit Konventionen aufzuhalten, haben sie die Globalisierung und die Liberalisierung der Märkte genutzt, um sich auszubreiten. Lücken zu erkennen, dieses Gespür hat sie groß gemacht. Branson sagt: „Meine Regel ist es, Regeln zu brechen.“

Er hat versucht, die Erde im Ballon zu umrunden, hat Rekorde im Rennboot aufgestellt, er lässt alternative Treibstoffe entwickeln und will bald Touristen in die Erdumlaufbahn befördern. Nun ist er also in der Formel 1 gelandet.

Zuerst dominierten Enthusiasten wie Enzo Ferrari oder Frank Williams im Rennsport, Männer, die sich noch selbst



Milliardäre Mateschitz, Branson (2. v. r.): Sie tragen lieber Lederjacke und Jeans als teures Tuch mit Bundfalte

beiden nicht nur in der Luft miteinander, sondern auch am Boden: als Betreiber von Formel-1-Rennställen. Schneidet Fernandes' Team Lotus diese Saison besser ab, muss Branson mit dem Wägelchen durch den Gang stöckeln; gewinnt Branson mit Virgin Racing, dann hilft Fernandes auf einem Langstreckenflug der Virgin Atlantic Airways in Frauenkleidern aus. „Da müssen wir für Tony eine nuttige Uniform aussuchen“, scherzt Branson. „Wir werden viel Spaß haben.“

Man könnte die beiden als Witzbolde abtun, dem Altherrenhumor zugeneigt,

Heute ist Virgin das Label eines Mischkonzerns, Branson überschaut einen breiten Horizont. Er interessiert sich für jede Branche, in der eine ungewöhnliche Idee zählt und die ein Geschäft verspricht. „Ich habe ganz früh gelernt: Wenn ich ein Unternehmen betreiben kann, kann ich jedes Unternehmen betreiben“, sagt er. „Du musst kein Flugzeug fliegen können, um dich ins Flugbusiness zu wagen.“

In der Formel 1 ist eine neue Zeit angebrochen, vielleicht wird eine Ära daraus, geprägt von Leuten wie Branson oder Fernandes. Sie tragen lieber Leder-

ihre Hände ölig gemacht hatten. Dann kamen die Autohersteller und entfachten mit ihren Milliardengeldern und Ingenieursstäben eine Materialschlacht. Die Weltwirtschaftskrise hat Honda, BMW und Toyota wieder verscheucht, in das Vakuum stoßen Unternehmer, die nach dem Prinzip handeln: Das Risiko ist eine Chance. „Die Formel 1 ist ein gutes Geschäft“, sagt Fernandes. „Und die Krise ist eine gute Zeit, um einzusteigen.“

Das Wettrüsten hatte die Formel 1 zuerst in einen Boom und dann an den Rand des Ruins getrieben. Inzwischen ha-



Lotus-Teambesitzer Fernandes: „Die Krise ist eine gute Zeit, um einzusteigen“

SUTTON / BK & R

ben sich die Teams auf strenge Vorschriften geeinigt, um die Kosten einzudämmen. Windkanäle dürfen nicht mehr rund um die Uhr laufen, Motoren und Getriebe nicht beliebig ausgetauscht und verschrotet werden, Testfahrten während der Saison sind verboten, ab 2012 darf kein Team mehr als 280 Leute beschäftigen – bei Ferrari oder McLaren-Mercedes waren es noch vor wenigen Jahren fast tausend.

Und es gibt mehr zu verdienen, seit Bernie Ecclestone sich großzügiger gibt und nicht bloß die Einnahmen aus dem Verkauf der Fernsehrechte verteilt. Der Formel-1-Chef schüttet jetzt die Hälfte der Erlöse aus der gesamten Vermarktung aus, bis zu 60 Millionen Dollar kann ein Rennstall kassieren. Das verringert die Abhängigkeit von den Sponsorengeldern. Denn die schwinden rapide. Wer nicht wie Mercedes einen Michael Schumacher im Cockpit sitzen hat, tut sich schwer, Werbepartner aufzutreiben.

Renault zum Beispiel hat das Geschäftsrisiko ausgelagert und die Mehrheit an seinem Werksteam an die Investmentgesellschaft Genii Capital verkauft. Nun kümmert sich deren Inhaber Gérard Lopez, ein 38-jähriger Spanier, der in Luxemburg lebt, darum, dass genug Geld für den Rennbetrieb in die Kasse fließt. Wenn sich die Weltwirtschaft erholt hat und sich die Taschen der Sponsoren wieder öffnen, so der Plan, winken satte Gewinne.

Lange nicht mehr war es so einfach, in die Formel 1 zu kommen, wenn man ein bisschen Mut aufbringt. Als der Automobil-Weltverband Fia für 2010 drei zusätzliche Teamplätze ausschrieb, um dem drohenden Sterben der Rennställe entgegenzuwirken, bewarben sich ein Dutzend Kandidaten. Lotus und Virgin bekamen die Starterlaubnis erteilt, vorerst kurven ihre Wagen auf den hinteren Rängen herum. Aber sie fahren mit. „Einen Slot zu erhalten ist schon ein großer Sieg“, sagt Fernandes. „Wir stehen mit einigen der größten Marken dieser Welt auf dem Platz. Wir messen uns mit Ferrari, Mercedes, Renault. Es gibt unter ihnen ein malaysisches Auto.“

Fernandes gibt sich gern als Patriot. Er will den Blick der Öffentlichkeit auf den Aufstieg der früheren britischen Kolonie in die Moderne lenken. Lotus ist ein Symbol für die sich rasch verändernden Verhältnisse auf der Welt. Der Name mag asiatisch klingen, Lotus ist aber eine legendäre Marke im Rennsport. 1994 ging das britische Team zugrunde, später landeten die Namensrechte bei Proton, einem malaysischen Autohersteller. Dort besorgte sie sich Fernandes.

Noch operiert die Mannschaft von England aus, dem Mutterland der Formel 1. Spätestens im kommenden Jahr soll die Basis in Sepang eröffnet werden, nahe der Rennstrecke, auf der seit 1999 der Grand Prix von Malaysia gefahren wird.

„Wäre es nicht großartig, Malaysier zu sehen, wie sie Räder wechseln, das Auto konstruieren, mit Technologie arbeiten, geschäftliche Beziehungen aufbauen?“, sagt Fernandes. „Ich will mit Lotus eine Inspiration für die junge Generation in Malaysia schaffen. Nicht nur im Sport, sondern auch in den Bereichen Technologie und Management.“

Was auch immer bei seinen hochfliegenden Plänen herauskommt, sicher ist schon jetzt: Die Formel 1, lange eine europäisch dominierte Rennserie, weitet sich global aus. Sie spiegelt den Aufstieg Asiens zur Wirtschaftsmacht wider. Einen Grand Prix ins Land zu holen kostet dreistellige Millionensummen. Trotzdem gibt es Rennen in Bahrain, China, Singapur und Abu Dhabi, nun kommt noch eins in Südkorea dazu, allesamt auf Strecken, deren Bau staatlich finanziert wurde oder wird. In dieser Saison, im Jahr ihres 60. Jubiläums, startet die Formel 1 erstmals häufiger in Übersee als in Europa.

Es steht 10:9, und im nächsten Jahr erweitert Indien den Kalender. Auch so ein aufstrebendes Land mit frischem Selbstbewusstsein – und einem Rennstall. Der indische Unternehmer Vijay Mallya, 54, braut Bier, besitzt schottische Whisky-Marken und betreibt vier Branson und Fernandes eine Fluglinie. 2007 kaufte er sich in das ehemalige Jordan-Team ein, benannte es in Force India um, Kraft Indiens, und ließ als Lack die Nationalfar-

Mama, warum waren die Tiere in der Urzeit so riesig?



Wie viele Tierarten bereits endgültig ausgestorben sind und was sich zum Schutz bedrohter Tiere tun lässt. Jetzt in „Dein SPIEGEL“.

Für neugierige Kinder, die mehr wissen wollen.

Ein eigener Kopf braucht einen eigenen SPIEGEL. Jetzt im Handel.

Jetzt jeden Monat neu!

Im Abo günstiger:
spiegel.de/deinspiegel
oder
018 02/77 55 66*



ben auftragen. Sein Verständnis von Patriotismus gleicht dem von Fernandes.

Mallya trägt Edelsteine an den Ohren, groß wie Zuckerwürfel, und lässt sich sein Brillensortiment von einem Diener reichen. Branson nimmt beim Kitesurfen schon mal ein nacktes Model huckepack, weil ein Fotograf im Beiboot die Kamera auf ihn richtet. Seitdem die meisten Herren aus den Konzernzentralen das Fahrerlager geräumt haben, wirkt die Formel 1 exotischer, flippiger. Aber unseriöser ist sie nicht geworden.

Der Hang zur Selbstdarstellung täuscht darüber hinweg, wie zielstrebig die Unternehmer mit ihren Teams vorgehen. Mallya hat bei Force India das Management und die technische Abteilung umgekrempelt, langsam nähert sich das Team der Spitze. Dort ist Dietrich Mateschitz, 65, schon angekommen. Zuerst eroberte der Österreicher mit dem Energydrink Red Bull den Weltmarkt, dann kaufte er innerhalb eines Jahres gleich zwei marode Rennställe, Jaguar und Minardi. Heute kämpft Red-Bull-Pilot Sebastian Vettel um den WM-Titel.

Branson, Fernandes, Mallya, Mateschitz, sie alle scheinen davon zu profitieren, dass sie ihre eigenen Fähigkeiten nicht überschätzen. Keiner von ihnen hat einen Schimmer davon, wie man einen Rennwagen konstruiert, also versuchen sie nicht, der Schlaumeier zu sein, der alles besser weiß. „Du musst gut mit den Leuten umgehen können, die deine Firmen betreiben“, sagt Branson. „Es hängt von mir ab, die besten Leuten zu finden.“

Als Neueinsteiger wissen Fernandes und Branson, dass sie Geduld brauchen. Auch was das Geld angeht. Noch finanzieren sie den Rennbetrieb fast komplett aus eigener Tasche. „Mit der Topmarke Virgin im Rücken soll sich das Team viele Sponsoren besorgen“, sagt Branson.

Und wenn doch kaum einer aufspringt und irgendwann der Marketingeffekt verpufft ist? Ein Rennstall samt Fabrik und Fachpersonal brächte bei günstiger Marktlage durchaus mehr als hundert Millionen Dollar ein. Die Formel 1 reizt Branson, aber er hängt nicht dran. Er hat in seinem Leben etwa 360 Firmen gegründet. Einige davon hat er wieder abgestoßen, sobald es ihm passte, darunter sogar den Musikverlag, das Herzstück von Virgin.

Er entscheidet viel nach Gefühl. Jede neue Geschäftsidee, sagte Branson einmal, verschweige er erst einmal seinen Buchhaltern. Er hält sie für zu engstirnig.

Ende der Achtziger begann ein junger Mann bei Branson für ein paar Jahre als Controller zu arbeiten. Später wurde er selbst Flugunternehmer, heute trifft er Branson an der Rennstrecke wieder.

Richard Branson könnte verlieren gegen ihn, gegen Tony Fernandes, seinen einstigen Finanzbuchhalter bei Virgin.

DETLEF HACKE