

Chris Trautmann



111 Gründe, die
FORMEL 1
zu lieben

Eine Hommage an den schnellsten Sport der Welt

SCHWARZKOPF & SCHWARZKOPF

Chris Trautmann

111 Gründe, die
FORMEL 1
zu lieben

***Eine Hommage an den
schnellsten Sport der Welt***

SCHWARZKOPF & SCHWARZKOPF

INHALT



VORWORT

GELIEBTE FORMEL 1

SEITE 8

I. KAPITEL

HELDEN

SEITE 11

Weil heute keine Ritterturniere mehr ausgetragen werden | Weil der »Iceman« wirklich cool ist | Weil Michael nicht nur ein langes Kinn, sondern auch sieben Balken hat | Weil sie das Reich des »Dreherkönigs« ist | Weil sie interessante Urgesteine formt – Charlie Whiting und Sid Watkins | Weil sie die Sportart mit den klangvollsten Namen ist | Weil Mika Häkkinen das schönste Finnenlächeln hat | Weil Alonso 150 Prozent gibt | Weil der Vettel-Finger kein Nasenbohrer ist | Weil der Überheld ein Senior war | Weil der schnauzbärtige Haudegen doch noch Weltmeister wurde | Weil Niki die Kappe zieht | Weil der »Glamourboy« kein Popsänger geworden ist | Weil das Heidfeld-Phänomen zwar schreckt, aber nicht entmutigt | Weil der Zauber von »The Magic« weiterwirkt

II. KAPITEL

STRECKEN & RENNEN

SEITE 55

Weil sie der Sport mit den schönsten Kurven ist | Weil jedes Jahr die Schlacht in den Ardennen geschlagen wird | Weil in Interlagos immer was los ist | Weil sie mit dem Hubschrauber im Wohnzimmer fliegt | Weil im winzigsten Fürstentum die größte Gala der Gladiatoren stattfindet | Weil sie sogar nachts fährt | Weil der Ring nicht verloren ging | Weil in Silverstone einfach alles angefangen haben muss

III. KAPITEL

KURIOSES

SEITE 77

Weil Kai Ebel der hemmungsloseste Hemdenträger ist | Weil nur selten die Fäuste fliegen | Weil die Grid-Girls lächeln und schweigen | Weil die Boxenluder in Rente sind | Weil Schumi doch noch seinen achten Titel holt | Weil Kimi das Tor suchte | Weil die Fernsehzuschauer gefährlicher leben als die Fahrer | Weil der Boxenfunk funky ist

IV. KAPITEL

TECHNIK & REGELN

SEITE 95

Weil hier Punkte nicht den Lappen kosten | Weil sie es nie ohne Gummi tut | Weil sie den Reifenwechselreflex erfunden hat – die Kunst des Boxenstopps | Weil Geld auch nicht glücklich macht | Weil die Unfälle zum Glück oft schlimmer aussehen, als sie sind | Weil ein Wimpernschlag eine Welt ist | Weil KERS Energie zurückbringt | Weil Hans mitfährt | Weil es zum Überholen Fenster gibt | Weil die Kiesbetten nicht zum Kuschneln sind | Weil der Nasenhöcker irgendwann wieder verschwinden wird

V. KAPITEL

SPEKTAKEL

SEITE 117

Weil das Frühstück nun mal wichtig ist – Superstar James Hunt | Weil nur noch der Looping fehlt | Weil der flambierte Fahrer heil davonkam | Weil Romain Grosjean im falschen Film ist | Weil sechs um alles führen

VI. KAPITEL

DUELLE

SEITE 129

Weil der rote Bulle das springende Pferd auf die Hörner nimmt | Weil »Hungry Heidi« den Torero vernascht | Weil die Malaise von Malaysia endlich für Klarheit sorgte | Weil der Professor mit dem Magier rang |

Weil sie bedingungslose Konkurrenz fordert | Weil ein Punkt fies sein kann – Lauda und Hunt | Weil Fehden zu TV-Spots werden – Mansell und Piquet | Weil der kleine Franzose im Regen kniff

VII. KAPITEL

SEPIA

SEITE 151

Weil der Wahnsinn Methode hat | Weil sie auf der Zunge zergeht – Bugatti | Weil Mercedes aus der billigsten Idee die tollste Geschichte machte | Weil sie uns wundervolle Märchen erzählt – Jim Clark Teil 1 | Weil die Legenden nicht sterben – Jim Clark Teil 2 | Weil Traum und Tragik so nah beieinander liegen – Graham Hill | Weil sie sonderbare Genies hervorbringt – Colin Chapman und Lotus

VIII. KAPITEL

MENSCH IN MASCHINE

SEITE 173

Weil Timo Glock sich reingehängt hat | Weil der Videobeweis die Wahrheit ans Licht bringt | Weil auch sie nicht ohne Politik auskommt | Weil alle mit dem gleichen Rennstoff fahren | Weil der begehrteste Techniker ein schüchterner Verrückter ist | Weil die auf der Strecke Gebliebenen unvergessen sind | Weil Schach bei 300 Sachen einfach spannender ist – die Taktik

IX. KAPITEL

SCHÖN & SCHRÄG

SEITE 189

Weil Kamui Kobayashi das Samuraischwert schwingt | Weil sie nicht nur eine Schraube locker hat | Weil Heulsusen Weltmeister werden | Weil man mit dem Formel-1-Selbstversuch höchstens sich selbst gefährden kann | Weil die Schnellsten auch mal zum Blümchenpflücken geschickt werden | Weil Petzen nicht verpönt ist | Weil Keke nicht mehr kommentiert | Weil nicht nur Nikis Ohr flöten ging | Weil man sich in die Ruhmeshalle verirren kann – die ewigen Unbekannten

X. KAPITEL

DEBRIS

SEITE 203

Weil die TV-Kommentare so lehrreich sind | Weil der Pokal nicht einfach in der Tasche verschwindet | Weil sie uns das Renntaxi beschert hat | Weil sie der profitable Triumph der Unvernunft ist | Weil sie jetzt auch in Hollywood angekommen ist | Weil sich hier niemand am Hintern schnuppert | Weil »Quick Nick« das Medical Car rammte – kleine Pannenshow | Weil es auch mit dem Besen schnell gehen muss – die Streckenposten | Weil »Gurney Flap« ein geiles Wort ist | Weil sie im Liegen fliegen lässt | Weil sie, wenn überhaupt, nur dezent eklig ist | Weil sie nicht auf die Fahrer verzichtet

XI. KAPITEL

2013

SEITE 225

Weil der »Iceman« Down Under obenauf war – Melbourne | Weil Kimi ohne Nase raste – Shanghai | Weil die Österreicher sich in die Haare kriegten – Kanada | Weil sie fetzt – Silverstone | Weil mehr Glück als Verstand da ist – Nürburgring | Weil Liebeskummer schnell macht – Budapest | Weil es kein Sommerloch gibt | Weil Pommes ohne Salz nicht schmecken – Spa-Francorchamps | Weil die Fahrer sich besser benehmen als so mancher Fan – Monza | Weil die Suppe nachts feucht gelöffelt wird – Singapur | Weil selbst wo nichts ist, was los ist – Yeongam | Weil es die Weltmeisterwarteschleife gibt – Suzuka | Weil sie zum Niederknien ist – Greater Noida | Weil der »Iceman« in Badelatschen verschwand – Abu Dhabi | Weil der »Zerpulverer« am Werk ist – Austin und São Paulo | Weil der Ausblick rosig ist | Weil sie als Königsklasse bald eine Königin bekommt | Weil ihre zukünftige Königin keine Tiefschläge austeilt | Weil sie der höchste Berg ist | Weil es nicht nur 111 Gründe gibt, sie zu lieben | Weil im Parc fermé wirklich Schluss ist



Geliebte Formel 1

Ich ignoriere ihn, den sporadischen Anti-Argumente-Hagel gegen die Formel 1. Weil es immer die gleichen sind, die ihn losbrechen lassen. Und es immer das gleiche ist, was sie stört: die Idiotie des Kreisfahrens, die überflüssige Umweltverschmutzung oder das Animieren des Bleifußes. Denn ich liebe die Formel 1 und war schon in frühester Kindheit fasziniert.

Woher das kommt? Es könnte damit zu tun haben, dass es unter meinen Vorfahren einen recht erfolgreichen Hobbyrennfahrer gab. Als Kind begegnete ich ihm ein einziges Mal und war von seiner Erscheinung und dem Auftreten sofort begeistert, wenngleich auch etwas eingeschüchtert.

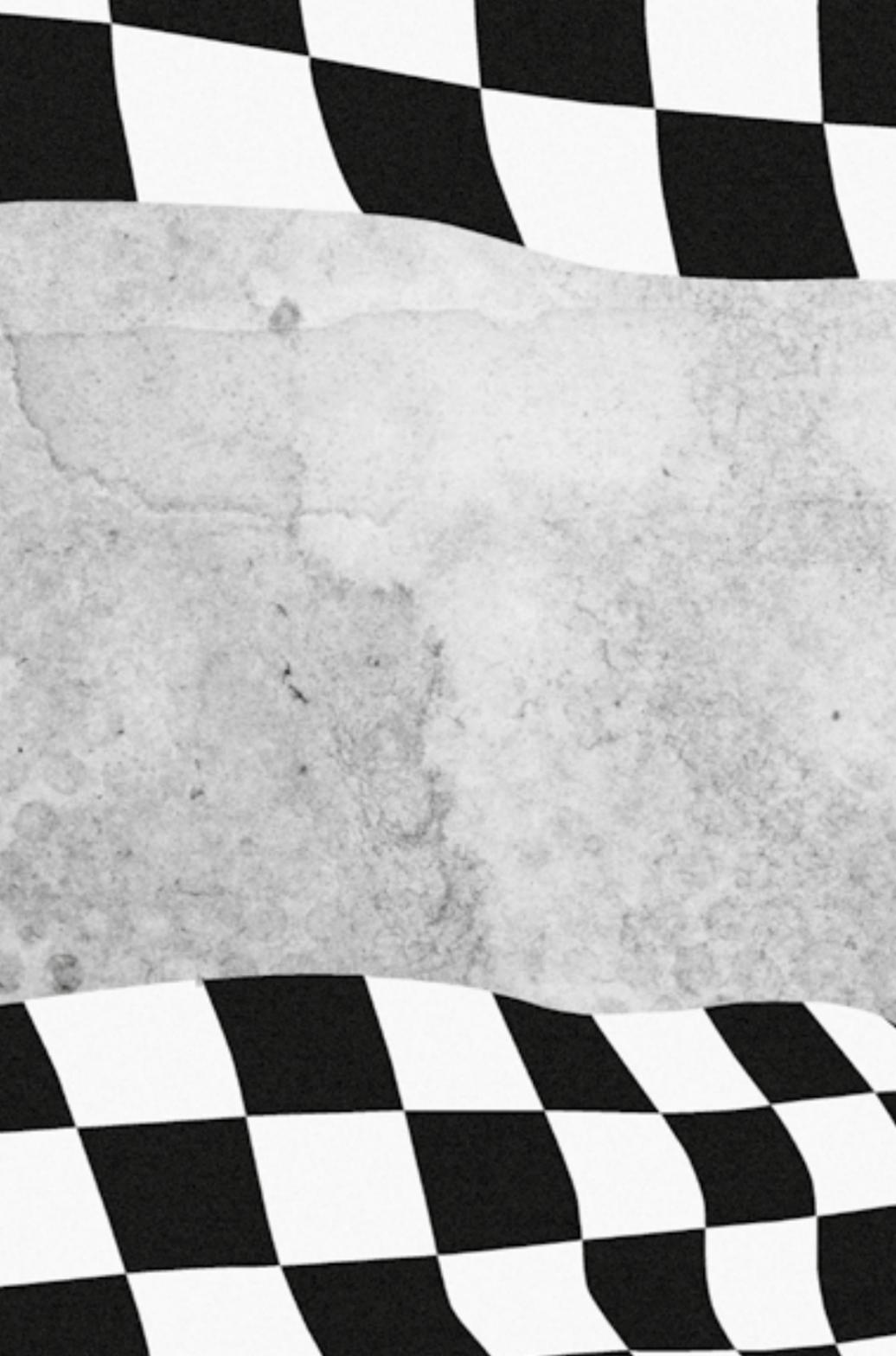
Mit diesem großen, weißhaarigen Mann gingen wir im Dorf spazieren, und irgendeiner der Erwachsenen referierte hin und wieder über eine der unbedeutenden dörflichen Sehenswürdigkeiten. Man flanierete und redete, der Großonkel führte einen Spazierstock mit sich und trug einen langen grauen Wollmantel. Er wirkte adelig, herrschaftlich und sprach mit leiser, ruhiger Stimme. Am Ende seines Besuches strich er mir über den Kopf und drückte mir zehn Mark in die Hand. Ich traute mich kaum, ihn anzusprechen, so sehr beeindruckte mich seine Art. Stattdessen starrte ich ihn nur an und staunte leise in mich hinein. Denn ich musste dauernd daran denken, dass er ja mal Rennfahrer gewesen war. Sein elegantes Verhalten ließ demnach auf Siege schließen. Ich grübelte fasziniert, welche aufregenden Geschichten er wohl erzählen würde, wenn ich mich nur überwinden würde, ihn zu fragen. Konnte ich aber nicht, denn ich war mehr oder weniger in Ehrfurcht erstarrt. Ich sah ihn in einem Silberpfeil, einem Alfa Romeo oder Bugatti, mit Lederkappe und Brille. Ein echter Rennfahrer, in meiner Familie!

Die Fragen, die ich ihm hätte stellen müssen, fielen mir erst Jahre später ein. Ich habe auch nie recherchiert, was es mit seiner Rennfahrervergangenheit tatsächlich auf sich hatte. Die Wahrheit interessierte mich letztlich nicht mehr. Es war gut, ihn so in Erinnerung zu behalten, wie ich ihn bei unserem einzigen Zusammentreffen erlebt habe, und ihn in meiner Fantasie zu einem der Helden jener Zeit werden zu lassen, als die Welt noch schwarz-weiß war und die Silberpfeile in den Himmel schossen ...

Chris Trautmann



Alle Statistiken: Stand November 2013





I.
HELDEN



Jede gute Geschichte braucht sie. Sie können, was wir nie können werden. Sie verkörpern unsere Hoffnungen und Träume. Sie fallen und stehen wieder auf, um zu siegen. Oder sie sterben den Heldentod.



1.

Weil heute keine Ritterturniere mehr ausgetragen werden

Als Kind liebte ich Ritterfilme, und in diesen Ritterfilmen am meisten die Turniere, bei denen die Teilnehmer auf Pferden und in ihren Rüstungen aufeinander zu ritten, mit gestreckter Lanze, um sich gegenseitig aus dem Sattel zu hauen. Diese Rüstungen waren cool, und am coolsten war das Herunterklappen der Visiere, das die Bereitschaft zum Kampf signalisierte. Selbst als Kind sah man, dass es der reinste Wahnsinn war, was diese Typen da allein zur Belustigung des Publikums auf den Rängen entlang der Kampfbahn veranstalteten. Auf die Pferde schafften es die Ritter jedoch nur mithilfe ihrer Assistenten, die außerdem ihre Rüstung in Schuss hielten, ihnen beim Anlegen derselben halfen, das Pferd versorgten, an der Strategie feilten und Informationen über den Gegner lieferten. Der Ritter musste wissen, wo der andere verwundbar war, welche Schwächen er hatte und wie es um die Kondition seines Pferdes stand. Dann wurden sie von ihrem Knappen an den Start gebracht, und das war der Moment, in dem der Ritter das Visier seines Helms herunterklappte, die Sekunden vor dem Start. Fanfaren wurden geblasen, Fahnen wehten, holde Maiden und arrogante Burgherren schauten zu.

Ich konnte von diesem Spektakel nicht genug bekommen, vor allem aber liebte ich dieses Getue um die Rüstung, den Anblick der Ritter in der Rüstung, die Momente vor dem Signal zum Angriff, und dann wie die beiden Gegner losgaloppierten, mit erhobener Lanze (Phallussymbol, schon klar), und es krachen ließen. Einer flog aus dem Sattel, die Lanze zersplitterte an der Eisenrüstung, das Pferd stürzte, das Publikum schrie entflammt ...

Das Herunterklappen der Helmvisiere in alter Rittermanier ist bei den Formel-1-Piloten noch heute das Zeichen, dass es ernst wird. Jedes Mal steigt dann ein bisschen von der kindlichen Sehnsucht nach Ritterabenteuern in mir auf.

Das mit den Rittern ist natürlich inzwischen weit weg. Aber ich stelle mir vor, allein im Cockpit zu sitzen, hoch konzentriert, selbst das Visier herunterzuklappen und es mit dem Rest des Feldes aufzunehmen. Es geht darum, den Start nicht zu verhauen, um jeden Preis auf der Piste zu bleiben, gut wegzukommen, den Nebenmann notfalls abzudrängen und gleichzeitig höllisch aufzupassen, dass man selbst nicht abgeschossen wird. Und das alles innerhalb von vier Sekunden. Dann ist die heikelste Phase schon gelaufen, was nicht heißt, dass dieser Wahnsinn vorbei wäre. Er fängt allerdings an diesem Punkt auch nicht erst an. Der unterhaltsame Irrsinn Formel 1, der heute Hunderte Millionen Menschen weltweit begeistert und bis in die einsamsten Beduinenzelte in der Wüste übertragen wird, ging schon ein bisschen früher los, ziemlich genau mit der Erfindung des Rades vor ein paar Tausend Jahren. Auf Tempo an sich musste es dem Menschen ja schon immer angekommen sein, sonst hätte ihn der Säbelzahn tiger erwischt. Aber mit dem Rad kam der Spaß ins Spiel, man musste nur noch ein Chassis drumherum- und einen Motor einbauen ...



Weil der »Iceman« wirklich cool ist

Von 2001 bis 2009 startete der Finne Kimi Räikkönen in der Formel 1 und gewann dort 2007 als dritter Finne nach Keke Rosberg und Mika Häkkinen die Weltmeisterschaft. Dann stieg er nach zwei weiteren frustrierenden, weil erfolglosen, Ferrari-Jahren aus und fuhr mit mäßigem Erfolg Rallyes. Immerhin blieb er trotz einiger Unfälle, im Gegensatz zu seinem Kollegen Robert Kubica, von schlimmen, die Karriere bedrohenden Verletzungen verschont.

Im Jahr 2012 kam er nach Verhandlungen mit Williams und Lotus zurück in die Formel 1 – und wie. Wortkarg wie eh und je und, zur großen Überraschung aller, schneller denn je. Vor seinem

Comeback hieß es sogar aus Expertenkreisen, Kimi würde sich schwer tun, falls er überhaupt konkurrenzfähig sei, er nehme die Sache nicht ernst genug. Er hatte den Ruf eines eher trainingsfaulen, trinkfreudigen und Zigaretten qualmenden Partylöwen, der in den Fußstapfen des legendären James Hunt wandelt.

Was er dann für das Lotus-Team ablieferte, sprach eine ganz andere Sprache: mit 207 Punkten Dritter in der Gesamtwertung, drei dritte Plätze, dreimal Zweiter und ein Sieg – den ersten auch für das Lotus-Team, den unbedingt Romain Grosjean einfahren wollte (was diesen im Lauf der Saison zu halbsbrecherischen Manövern verleitete, die mehrfach zu heftigen Unfällen führten, die ihm in der zweiten Saisonhälfte sogar eine Sperre für ein Rennen einbrachten; siehe Grund Nr. 46).

Kimi ließ das alles kalt, die feurigen Ambitionen seines jüngeren und schon vorher als sehr schnell gepriesenen Teamkollegen, die Pressekonferenzen, die Fragen der berühmten Veteranen auf dem Podest nach der Siegerehrung, der ganze Rummel. Sein Erfolg ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass niemand bei Lotus ihn hinsichtlich seiner Medienpräsenz, seines Lebenswandels oder seiner kühlen, dauerdistanzierten Art, die ihm den Spitznamen »Iceman« eingebracht hat (den er sich in stilisiertem Schriftzug auf den Helm kleben ließ), unter Druck setzte. Man wusste, wen man sich da ins Team holte, sowohl was das sportliche Potenzial angeht, als auch was die Marotten betrifft. Kimi liebt es, Rennen zu fahren, und er hasst die Presse. Also schickt man ihn nicht öfter vor die Kameras, als unbedingt nötig, schaut nicht hin, ob oder wie viel Wodka er gerade zu welchem Anlass trinkt, und kümmert sich nicht um die Gerüchte, er sei der einzige Raucher im Fahrerfeld und qualme wie ein Schlot.

Einzig der Boxenfunk vermochte ihn in seiner Comeback-Saison aus der Reserve zu locken. Auf die Aufforderung seines Renningenieurs während einer Safety-Car-Phase beim Großen Preis von Abu Dhabi im Jahr 2012, den er letztlich gewann, doch bitte alle vier Reifen auf Temperatur zu halten (»Keep working all four tires.«), antwor-

tete er mit einem extrem genervten »Yes, yes, yes. I'm doing all the time. You don't have to remind every second.« – sehr zur Freude der RTL-Kommentatoren und vieler Zuschauer, die den »Iceman« längst ob seiner ehrlichen Verschrobenheit ins Herz geschlossen haben.

Zusammen mit Michael Schumacher hält Kimi Räikkönen übrigens den Rekord an schnellsten Rennrunden innerhalb einer Saison: Es waren zehn! Kimi schaffte das gleich zweimal.

Zuzutrauen ist ihm immer noch alles. Und auch, wenn er mich manchmal ein kleines bisschen an den US-Komiker W. C. Fields erinnert, bin ich ziemlich fest davon überzeugt, dass er nicht stärker über die Stränge schlägt als irgendwer sonst, der gern ein bisschen Spaß hat. Er mag vielleicht Partys (Wild oder nicht, was spielt das für eine Rolle? Und ab wann ist eigentlich eine Party wild?), und wenn man als Weltberühmtheit schon mal betrunken vom Deck einer Luxusjacht plumpst, kann es eben passieren, dass man dabei gefilmt wird und seinen Ruf endgültig weg hat.

Nach der Saison 2012, die er als WM-Dritter beendete, hat er jedenfalls auch den letzten Zweifler verstummen lassen. Beim Publikum kommt er, wie gesagt, schon länger gut an, vielleicht, da man seine einsilbige Art als interessanten Kontrast zum allgemeinen Geschwätz empfindet.

2013 siegte er gleich im Auftaktrennen in Melbourne und legte drei zweite Plätze in China, Bahrain und Spanien nach.

SEINE BISHERIGE STATISTIK

▶ Starts:	193
▶ Siege:	20
▶ Polepositions:	16
▶ Schnellste Runden:	39
▶ WM-Titel: 2007 mit Ferrari	



3.

Weil Michael nicht nur ein langes Kinn, sondern auch sieben Balken hat

Und das (mit den sieben Balken) kam so: Ein kleiner Junge fuhr mit einem Kettcar, das der Vater mit einem Mofamotor versehen hatte, auf einer Kartbahn in der Nachbarschaft Runde um Runde. Alle lachten natürlich über ihn, weil er gar kein richtiges Kart besaß, sondern nur dieses umgebaute Kinderspielzeug. Aus Frust übte er vor allem im Regen, weil dann weniger Betrieb herrschte und die Unterlegenheit seines Gefährts nicht so auffiel.

Der Junge ist fünf Jahre alt, als er seinen ersten Rennbahnsieg einfährt – die einsamen Übungsstunden zahlen sich da schon aus. Er fährt und schraubt und schraubt und fährt. Die Eltern werden Pächter einer Kartbahn, Leute mit Geld werden auf das Talent des Kleinen aufmerksam, und so springt bald ein echtes Rennkart für ihn heraus. Mit diesem Kart rast er der oft deutlich älteren und eigentlich erfahreneren Konkurrenz davon.

Es geht weiter, weil der Junge schnell ist, Glück hat und Sponsoren ihn finden, die eine erfolgreiche Investition wittern. Er fährt Formel 3 und wird 1989 punktgleich mit einem gewissen Heinz-Harald Frentzen Zweiter – hinter Karl Wendlinger, dem Sieger der Meisterschaft in diesem Jahr. Die drei blieben fortan zusammen, wenn auch nicht unbedingt als Freunde, sondern als Konkurrenten auf der Piste. Zunächst fuhren sie sogenannte Sportprototypen, Autos mit einer Leistung von über 900 PS und schnell wie Formel-1-Wagen. Die Luft wurde bereits dünner, es gab andere Fahrer, die sauschnell waren.

Und wieder hatte er Glück: Dank einer Bürgschaft von Mercedes durfte er sich bei Testfahrten in Silverstone in einem F1-Boliden beweisen. Eine ins Kapitel *Kurioses* gehörende Geschichte sicherte ihm schließlich einen Start im ersten Formel-1-Rennen, da der

Stammfahrer des Jordan-Teams, Bertrand Gachot, nach einem Streit mit einem englischen Taxifahrer, in dessen Verlauf er, Gachot, Reizgas zum Einsatz brachte, im Gefängnis saß. So ersetzte Schumacher Gachot in Spa-Francorchamps.

Nach einem für Staunen sorgenden 7. Platz im Qualifying fiel Schumacher im Rennen schon nach 500 Metern mit Kupplungsschaden aus. Trotzdem schaffte er das Kunststück, zwei bis dahin noch gefürchtete Kontrahenten zu überholen, und die Telemetrie-daten (zur Kontrolle per Funk vom Rennwagen an die Box übertragene Messdaten) bewiesen, dass er wohl tatsächlich nicht nur Formel-1-tauglich war, sondern mit einem heilen Auto möglicherweise irgendwann ganz vorne mitfahren würde. Nur ein Rennen später wechselte er zum Benetton-Team und gewann dort 1992 sein erstes Formel-1-Rennen, im belgischen Spa-Francorchamps.

Es folgen weitere Siege, die in zwei Weltmeistertiteln mit Benetton gipfeln, von denen der erste ein bisschen unrühmlich durch eine Kollision mit Damon Hill im letzten Rennen der Saison 1996 zustande kam.

Es blieb nicht der einzige Ärger. Wegen einer zu dünnen Holzplatte, die laut Reglement unter die Autos geschraubt werden musste, wurde Schumacher nach dem Rennen in Spa 1994 disqualifiziert.

Man muss sich diesen Anachronismus einmal vor Augen führen: Die Millionen teuren Rennwagen aus allermodernstem Hightech-Material, in Labors entworfen und in Fabriken gebaut, die so staubfrei und sauber sind, dass man in ihnen nicht mal essen möchte – wenn essen dort erlaubt wäre –, diese Rennwagen, Raketen auf vier Rädern, brauchten zum sicheren Funktionieren eine gewöhnliche Holzplatte, die man an ihren Unterboden schraubte. Dadurch wurde der Anpressdruck erhöht beziehungsweise ausreichend gewährleistet. Durch das Aufsetzen in Senken und auf Bodenwellen schlifft die Platte im Laufe eines Rennens jedoch ab. Sie durfte aber nicht dünner sein als vom Regelwerk vorgeschriebenen. Schumacher passierte es, dass beim Nachmessen im Anschluss an das Rennen in

Spa 1994 ein paar Millimeter fehlten. Sofort riefen einige »Betrug!«, obwohl die Platte wahrscheinlich einfach durch Schumachers Fahrstil mehr gelitten hatte als bei anderen Fahrern.

Michael Schumacher wollte nicht bloß Rennen, sondern Titel gewinnen, und da darf man in der ohnehin harten Formel 1 nicht zimperlich sein. Und das war Schumi auch nie, weshalb mit zunehmendem Erfolg auch das Zustandekommen desselben infrage gestellt wurde. Es gab zweifelhafte Teamorders in seiner Zeit bei Ferrari. der Rammstoß gegen Jacques Villeneuve, der Schumachers Image ramponierte und Villeneuves Selbstmitleid bis heute am Köcheln hält, und die Gerüchte über den Einsatz der Traktionskontrolle nach dem Verbot derselben.

Ja, Schumacher hat ausgeteilt und nicht nur den Wagen im Grenzbereich bewegt. Aber er hat auch viel einstecken müssen – Niederlagen, zerplatzte Hoffnungen, Anfeindungen, Hass, Neid, Rückschläge. Das gehört zum Job. In den Reifenstapel rasen, sich das Bein brechen und den Rest der Saison zugucken, wie die anderen ins Ziel fahren und es wieder nichts wird mit dem Weltmeistertitel; oder eine Million Dollar zahlen müssen für eine verlegene, faire Geste nach einem durch Teamorder zustande gekommenen Sieg im österreichischen Spielberg, bei dem Kollege Rubens Barrichello ihn in der letzten Runde vorbeilassen musste.

Auf den ersten Blick verlief seine Karriere rasant, aber sie begann nicht im Formel-1-Auto, sondern in einem umgebauten Kettcar mit Mofamotor, als Klein Schumi erst vier Jahre alt war. Er ist der erfolgreichste Formel-1-Fahrer aller Zeiten, seine Statistiken sprechen für sich, und wer ein bisschen weiß, worum es in der Formel 1 geht, der wird das schon entsprechend imponierend finden.

Wie belastend der Job ist, davon konnte man zumindest eine Ahnung bekommen, als Schumacher nach dem Sieg in Monza im Jahr 2000 darauf angesprochen wurde, dass er nun den Rekord von Ayrton Senna eingestellt habe: Zur Überraschung aller brach der Sieger in Tränen aus und kriegte sich nur schwer wieder ein. Mit

gesenktem Haupt saß er da und schluchzte. Der enorme Druck, unter dem er in den vergangenen Jahren gestanden hatte und über den er nie auch nur ein Wort verlieren durfte oder konnte, wurde für einen kurzen Moment sichtbar. Und was passierte? Schumacher, der den Italienern stets kühl bis arrogant erschienen war, flogen die Herzen der Ferraristi zu, und auch in der restlichen Formel-1-interessierten Welt brachte ihm das Sympathien ein. Und für sieben Mal Weltmeister werden gibt es in der Formel 1 (allerdings nicht offiziell) sieben Balken auf der Kappe.

Hier noch mal schnell zur Erinnerung die wichtigsten Statistikdaten des Formel-1-Maestros Michael Schumacher: 91 Rennsieg in 307 Formel-1-Rennen, 68 Polepositions und 77 schnellste Rennrunden.

Schumacher selbst hat seine Erfolge übrigens im Vergleich zu denen eines Juan Manuel Fangio immer ein bisschen relativiert, mit dem Verweis auf das deutlich höhere Risiko damals und die nicht nur wegen der Dauer strapaziöseren Rennen. Ist das Bescheidenheit? Realismus? Die Antwort auf diese Frage ist nicht wichtig, denn was immer manch einer über ihn denken mag, Michael Schumacher ist eins ganz sicher nie gewesen: Größenwahnsinnig oder auch nur abgehoben. Allerdings ist das nicht allein auf seine gute Erziehung und seine Charakterstärke zurückzuführen, sondern auf die Gnadenlosigkeit des Rennfahrens. Wer nicht genug Demut und Respekt mitbringt, der ist schnell wieder weg vom Fenster, falls er es überhaupt bis in die Königsklasse des Motorsports schafft. Geschwindigkeit allein zählt dort nämlich nicht.





Weil sie das Reich des »Dreherkönig« ist

... besser gesagt: war. Anwärter auf diesen Titel gibt es zwar immer wieder, doch der »Dreherkönig« bleibt unerreicht und hat längst abgedankt: Ukyō Katayama, der japanische Rennfahrer, der in den 90ern in der Formel 1 antrat und es fertigbrachte, sich (gefühlte) in fast jeder Runde – egal ob Training, Qualifying oder Rennen – mit seinem Wagen zu drehen oder von der Strecke zu kreiseln. Woran lag es? Sicher nicht am mangelnden Talent, das er schon in der Formel 3000 unter Beweis gestellt hatte, wo er auf einen gewissen Michael Schumacher traf. Diese Rennserie gewann Katayama, nicht der spätere Rekordweltmeister.

In der Formel 1 klappte es dann nicht mehr so gut. Vielleicht kam er mit der Kanonenkugelbeschleunigung eines Formel-1-Boliden schwer zurecht – es schien, als sei er immer wieder aufs Neue überrascht davon, was ein beherzter Tritt aufs Gaspedal aus einem solchen Fahrzeug macht – ein außer Kontrolle geratenes Geschoss nämlich. Man darf einfach nicht den kleinsten Fehler begehen. Ukyō Katayama passierten solche Sachen ständig, und wenn er Glück hatte – was meistens der Fall war –, konnte er weiterfahren, dem Feld hinterher.

Spott gab es nicht nur von den deutschen RTL-Kommentatoren Heiko Wasser und Christian Danner, die ihn den »Dreherkönig« taufte. Katayama wurde zu einer Art Running Gag. Zeigte die Kamera während eines Rennens ein stehendes Fahrzeug, quer zur Piste, zur Fahrtrichtung, zu allem, was die anderen gerade machten, konnte man sicher sein, dass es sich dabei um Ukyō Katayama handelte. Die anderen fuhrten Rennen und kämpften verbissen um die Plätze. Der Japaner kämpfte mit dem Auto und versuchte, heil durch die Kurven zu kommen. Oft genug vergeblich. Dafür wurde

sein Name häufiger genannt, wenn auch in einem anderen Zusammenhang, als er wahrscheinlich am Beginn seiner Karriere geahnt hatte. Man kann eben nicht alles haben.

Katayama fuhr während seiner gesamten Formel-1-Karriere, die von 1992 bis 1997 dauerte, in insgesamt 95 Rennen kein einziges Mal aufs Podium. Überflüssig zu erwähnen, dass er auch keine schnellsten Rennrunden fuhr oder gar die Poleposition besetzte. Dabei war es sein größter Wunsch, einmal ein Formel-1-Rennen zu gewinnen. Doch das schaffte er, wie viele andere vor und nach ihm, nicht. Manchmal muss man sich eben kleine Ziele stecken. Sich Runde für Runde vornehmen, keinen Dreher zu fabrizieren und hoffen, dass ein Platz vorn oder ganz vorn dabei herauspringt.

Spektakulär waren Katayamas Ausritte selten, bis auf den in Estoril im Jahr 1995. Da zerlegte er den Tyrrell-Yamaha und sich gleich richtig. Beim Start kollidierte der vom 16. Platz ins Rennen gehende Katayama mit dem Wagen Luca Badoers so unglücklich, dass er abhob und, sich in der Luft drehend, gegen die Leitplanken krachte, sich überschlug und zurück auf die Strecke kreiselte. Das zog den sofortigen Rennabbruch nach sich und ein Spektakel, das kein Formel-1-Fan wirklich mag.

Klar sind Dreher, Ausrutscher ins Kiesbett und in die Leitplanken krachende Rennautos ein faszinierender Anblick, und wer das bestreitet, lügt. Aber wessen Herz diesem verrückten Sport gehört, der leidet in dem Augenblick, in dem Rettungshubschrauber und Rennstrecken-Ärzte zum Einsatz kommen (damals noch der legendäre Eric Sidney Watkins, »Professor Sid«, der 2012 in die ewigen Jagdgründe einging). Niemand will verletzte Rennfahrer oder Zuschauer oder Streckenposten sehen.

Eine Schar Helfer und Rettungskräfte versammelte sich um den aus dem völlig zerstörten Rennwagen geborgenen Japaner und begann mit der notärztlichen Versorgung des Bewusstlosen. Dramatische Bilder folgten, aber zum Glück überlebte Katayama mit vergleichsweise harmlosen Blessuren.

Hatte Ukyō den Spottnamen »Dreherkönig« wirklich verdient? Genau genommen war er, gemessen an seinen bis dahin in der Formel 1 aufgetretenen und wieder verschwundenen Landsleuten, sogar recht erfolgreich. Fakt ist aber auch, dass er in einer Saison bei 16 WM-Läufen nur vier Mal ins Ziel kam, woran allerdings auch sieben technische Ausfälle schuld waren. 1995 erreichte die Ausfallquote ihren Zenit, da schaffte er es in zwölf von 16 Rennen nicht, die Karre über die Ziellinie zu bringen. Dunkler Tiefpunkt dieser vollkommen verkorksten Saison war dann der besagte Startunfall in Estoril.

Ich erinnere mich, wie ich mich freute, den Namen Ukyō Katayamas zu hören. Es folgte das Fernsehbild des herausgekegelten Rennwagens mit dem Japaner drin – eine kurze Pause von all der Anspannung und dem Daumendrücken, mit dem man vielleicht gerade ein Qualifying oder das Rennen anschaute. Abgesehen von seinem schrecklichen Unfall waren die Fernsehbilder des im Kiesbett festsitzenden oder auf dem Rasen kreiselnden Rennwagen Katayamas fast wie ein kleines ironisches Augenzwinkern, ein Running Gag eben, auf den man sich verlassen konnte und der immer wieder für ein Schmunzeln gut war.

Geschmunzelt wird der Japaner am Ende seiner Karriere angesichts seiner Statistik nicht haben:



▶ Grand-Prix-Teilnahmen:	95
▶ WM-Titel:	0
▶ Siege:	0
▶ Podiumsplätze:	0
▶ Polepositions:	0
▶ Schnellste Rennrunden:	0
▶ Ausfälle insgesamt:	62

Es heißt, heute widme er sich nur noch seinem Hobby, dem Bergsteigen. Konzentrieren muss er sich dabei auch, denn auf dem Berg gibt es keine Auslaufzone. Ich wünsche Ukyō jedenfalls alles Gute und sage Danke für die schönen Dreher!



Weil sie interessante Urgesteine formt – Charlie Whiting und Sid Watkins

Professor Sid Watkins, das klingt doch ein bisschen nach *Raumschiff Enterprise* und passt deshalb genau zur Formel 1. Wann immer der Name während einer Live-Übertragung fiel, gab es ernste gesundheitliche Probleme für einen der Fahrer infolge eines Unfalls. Man war sofort besorgt. Gleichzeitig hatte es etwas Beruhigendes, dass es einen Rennarzt gab, der Sid Watkins hieß, und gleich zur Unfallstelle rausfuhr, um sich um den Draufgänger zu kümmern, der es übertrieben hatte und mal wieder schmerzhaft die Grenzen der Schwerkraft und seines Talents aufgezeigt bekommen hatte.

Ein weißhaariger Rennarzt, das beinhaltete die kindliche Hoffnung, dass alles wieder gut werden würde. Professor Watkins würde wissen, was zu tun ist, ein Pflaster kleben und ein paar ebenso aufmunternde wie ermahnende Worte in väterlichem Ton zum verletzten jungen Sportler sprechen.

Leider war die Situation im Verlauf der Karriere des Eric Sidney Watkins, geboren 1928 in Liverpool, oft genug nicht so harmlos wie ein aufgeschrapptes Knie nach einem Sturz mit dem Fahrrad.

Von 1978 bis zum Jahr 2004 war Watkins als der von der FIA bestellte Rennarzt zuständig. Dabei hatte er eigentlich Professor der Neurochirurgie an der State University of New York werden sollen. Daraus wurde nichts, weil Bernie Ecclestone ihm über den

Weg lief und es schaffte, ihm den Job des offiziellen Rennarztes der Formel 1 schmackhaft zu machen. Fortan hockte Sid Watkins an jedem Rennwochenende im so genannten »Medical Car« und wartete auf seinen Einsatz.

Sid Watkins war es, der beim schwer verunglückten Mika Häkkinen 1995 an der Unfallstelle einen Luftröhrenschnitt vornehmen musste und dem fliegenden Finnen damit das Leben rettete. Manchmal wird eben doch alles gut. Sid Watkins starb 2012 im Alter von 84 Jahren.

Das zweite, etwas jüngere Urgestein heißt Charlie Whiting, geboren 1952 in Sevenoaks, England. Er ist Renndirektor der FIA und Sicherheitsbeauftragter. Er ist der Mann, der den Knopf der Startampel drückt und die Autos genau unter die Lupe nimmt, um zu prüfen, ob alles den Regeln und Sicherheitsvorschriften entspricht.

Whiting arbeitete sich seit den 70ern in der Formel 1 als Mechaniker und Techniker hoch. 1997 wurde er von der FIA zum Renndirektor gemacht. Seitdem drückt er den Knopf für die Startampel, beobachtet den Rennverlauf und entscheidet mit den so genannten »Stewarts of the Meeting«, den Rennschiedsrichtern, wie Zwischenfälle, Witterung und Streckenzustand zu bewerten sind.

Wenn ich Formel-1-Pilot wäre, einer unter zwei Dutzend potenziellen Wahnsinnigen in Raketen auf Rädern, die einen irrsinnigen Wettkampf austragen, bei dem einem alles, wirklich alles um die Ohren fliegen kann, vom eigenen Hinterreifen bis zum kompletten Wagen eines Mitkonkurrenten, dann würde ich mich wohl auch ein bisschen sicherer fühlen in der Obhut solcher Leute wie Watkins und Whiting. Schon ihre Namen klingen wie die sichere Bank, ich muss sofort an Charlie Watts von den Rolling Stones denken, die scheinbar unerschütterliche Graue Eminenz, die den ganzen Laden zusammenhält.



6.

Weil sie die Sportart mit den klangvollsten Namen ist

Mit Sicherheit. Bei 22 Fahrern aus aller Welt kommt eine Menge bunter Namen zusammen. Klar, im internationalen Fußball findet man die auch, in der Champions League zum Beispiel: Cristiano Ronaldo, Lionel Messi, Didier Drogba oder Jerrel »Jimmy Floyd« Hasselbaink – ganz schön klangvoll. Doch die Formel 1 deckte schon immer das ganze Spektrum ab. Namen, die an Renaissancemaler erinnern oder an Pornodarsteller der 70er-Jahre, an spanische Edelmänner wie an durchgeknallte Erfinder, Ritter, skurrile Adelige, Samuraikämpfer oder Lorient. Und die Namen, die nicht ganz so schillernd klingen, hätten die sein können, die ich mir als Kind beim Spielen mit Matchboxautos ausgedacht hätte, wenn ich des Englischen schon mächtig gewesen wäre und mich wegen dieses Defizits nicht auf die Vornamen John und Jack hätte beschränken müssen. Jenson Button zum Beispiel; klingt nicht so protzig, eher nach *Daktari*, nach einem, der eben dabei ist, aber nicht als Superheld – brauchbar beim Matchboxautospielen. So wie Kenny Acheson.

Reinste pompöse Oper dagegen: Luca Cordero di Montezemolo. Schwer vorstellbar, dass jemand in der Nachbarschaft so heißt und dich morgens beim Bäcker grüßt; das sind dann eher die nüchternen deutschen Büronamen wie Norbert Haug oder Dr. Mario Theissen. Oder die braven deutschen Jungen: Sebastian Vettel, Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen.

Wir Deutsche schaffen es nicht mal, ihnen spannende Spitznamen zu geben, wie es bei den Engländern üblich ist, obwohl die es in den meisten Fällen gar nicht nötig haben, weil sie bereits interessant genug klingen. Viele Fahrernamen, die ich in meiner Kindheit hörte, klangen heldenhaft und ritterturnierauglich, Sehnsucht weckend. Namen für die Träume kleiner Jungen und Mädchen. Abenteurernamen, Draufgängernamen.

James Hunt, zum Beispiel, bekam den Namen »Hunt the Shunt«, den er aus einer anderen Rennserie mitbrachte, wo er für seine halsbrecherische, unfallträchtige Fahrweise verschrien war.

Mika Häkkinen wurde »The Flying Finn« genannt. Na ja, origineller ist da schon der »Iceman« – mit Abstand der coolste Spitzname für den coolsten Fahrer.

MEINE FAVORITEN DER KLANGVOLLEN NAMEN:

- ▶ Emerson Fittipaldi (Klingt wieselflink und gewitzt, oder?)
- ▶ Clay Regazzoni (70er-Jahre-Pornodarsteller)
- ▶ Enzo Ferrari (Pate!)
- ▶ Didier Pironi (französischer Pornodarsteller)
- ▶ Jacky Ickx (Sehr schön, klingt aber immer wie Eddie Merckx.)
- ▶ Juan Pablo Montoya (Mantel-und-Degen-Film-Protagonist)
- ▶ Fernando Alonso (Landedelmann)
- ▶ Nigel Mansell (Ritter und Haudegen)
- ▶ Andrea de Cesaris (italienischer Edelpornodarsteller)
- ▶ Wolfgang Graf Berghe von Trips (Ritter, ganz klar!)
- ▶ Juan Manuel Fangio (Latifundienbesitzer)
- ▶ Stirling Moss (britischer Exzentriker)
- ▶ Kimi Räikkönen (finnischer Pornodarsteller)
- ▶ Kamui Kobayashi (Samurai)
- ▶ Ettore Bugatti (italienischer Edelmann mit Ambitionen, verrückter Professor zu werden – aber: siehe Grund Nr. 57)
- ▶ Baron Alexander Fermor-Hesketh (Loriot)
- ▶ Harvey Postlethwaite (Loriot)

Auch die in der langen Historie der Formel 1 auftauchenden (und wieder verschwindenden) Doppelnamen sind nicht mal annähernd so harthölzern wie, sagen wir, »Däubler-Gmelin« oder »Schröder-Köpf« oder »Leutheusser-Schnarrenberger«.

Das Auftauchen eines echten Prinzen darf in der Königsklasse auch nicht fehlen: Prinz Bira. Unter diesem nicht ganz so klingvollen Namen trat er an. Das »Prinz« wirkt da eher wie ein leicht verlegenes, ratloses Ausrufezeichen, und es musste wohl sein, weil er unter dem vollen Namen nie und nimmer hätte an den Start gehen dürfen: Prinz Birabongse Bhanutej Bhanubandh. Irgendein Kommentatoren-Duo hätte ihn aus dem Wagen gezogen und verschwinden lassen.

Er war übrigens der Sohn von Prinz Bhanurangsri Sawangvongse, dessen Vater wiederum König von Siam war.

Und Bernie Ecclestone? Klingt, wie ich finde, ganz genau nach dem kleinen gewieften Herrscher über ein gigantisches Imperium, der er ist.



7.

Weil Mika Häkkinen das schönste Finnenlächeln hat

... findet meine Frau jedenfalls. Ich weiß nicht, ich fand sein Gesicht immer irgendwie ... finnisch. Aber die Frauen standen tatsächlich auf ihn. Er war, was man einen Frauenschwarm nennt. War? Ist er wohl immer noch. Ich verfolge das nicht so genau, aber das Interesse meiner Frau an der Formel 1 hat nach Mikas Karriereende rapide nachgelassen. Während seiner aktiven Zeit wuchs ihre Anteilnahme proportional zum Erfolg des fliegenden Finnen, wie er genannt wurde. Je weiter er sich seinen ersten Weltmeistertiteln mit Siegen und anderen Podestplätzen näherte und sein Gesicht

dadurch automatisch TV-präsentier wurde, desto aufmerksamer verfolgte meine Frau die Rennen sowie die von RTL gelieferten Vorberichte und Highlights im Anschluss an die Übertragung, in denen auch immer ein kurzer Ausschnitt aus der Pressekonferenz gezeigt wird.

Michael Schumacher mochte meine Frau nicht so sehr. Und als Mika Häkkinen dem Schumacher bei dessen Tränenausbruch nach dem Sieg von Monza 2000 tröstend auf die Schulter klopfte, ja diese sogar tätschelte, war sie endgültig hin und weg. Und ehrlich gesagt, es war aus meiner Sicht zwar schwer, Mika irgendwie hübsch zu finden, aber er machte es einem doch leicht, ihm zumindest Sympathien entgegenzubringen – für diese Geste während der Pressekonferenz ebenso wie für sein ganzes Konkurrenzverhalten im oft harten Kampf mit dem deutschen Helden Michael Schumacher. Da war nirgends eine Spur von Verachtung oder Abneigung, im Gegenteil: Äußerungen und Haltung des Finnen verrieten Respekt. Damit konnte man als Schumacher-Fan ganz gut leben. Selbst die Fernsehwerbespots mit Mika sowie mit Mika und seiner mittlerweile Exfrau Erja waren sympathisch und unterhaltsam.

Im Gegensatz zu vielen seiner rennfahrenden Landsleute kam Mika nicht aus der Rallyeszene und hatte seine Jugend weniger über Schotterpisten in dunklen Wäldern driftend verbracht. Stattdessen war er Kart gefahren und hatte danach ähnliche und gleiche Rennserien durchlaufen, wie seine späteren Konkurrenten im Formel-1-Zirkus. Sein Formel-1-Debüt gab er beim Großen Preis der USA in Phoenix, Arizona, 1991 in einem Lotus-Judd, der jedoch mit Motorschaden ausfiel. Immerhin holte Häkkinen in den anderen 14 Rennen zwei WM-Punkte.

Im darauffolgenden Jahr waren es schon elf Zähler, was ihm den achtbaren 8. Platz in der Gesamtwertung der Saison bescherte. Auf Anraten seines Managers Keke Rosberg (Weltmeister 1982 und, ja genau, Vater von Nico Rosberg) verließ Mika das finanziell klamme Lotus-Team und wechselte zur Überraschung Außenstehender als

Testfahrer zu McLaren. Ein kluger Schritt, denn sein Renneinsatz kam, als der glück- und vielleicht auch eher talentlose (zumindest was die Formel 1 betrifft) Michael Andretti den Job hinschmiss.

Schon beim Grand Prix von Portugal durfte Häkkinen starten und war im Qualifying gleich schneller als sein Teamkollege Ayrton Senna. Der konnte es nicht fassen, fing sich aber rasch wieder und bügelte den Jungspund im Rennen nach Strich und Faden. Trotzdem sah Senna für sich keine Zukunft mehr bei McLaren, sodass nach seinem Weggang Mika zum Hoffnungsträger des Rennstalls aufstieg. Dass er den nötigen Speed besaß, hatte er ja schon unter Beweis gestellt. Jetzt folgte mühsame Aufbauarbeit, begleitet von zahlreichen Rückschlägen, deren Höhepunkt 1995 ein schwerer Unfall auf dem Adelaide Street Circuit bildete, den er knapp überlebte.

Häkkinen brauchte sechs Jahre bis zu seinem ersten Sieg, aber danach war er nicht mehr aufzuhalten und wurde im spannenden Dauerduell mit Michael Schumacher in den Jahren 1998 und 1999 Weltmeister.

Die Duelle zwischen Mika und Michael in diesen Jahren gehören zu den aufregendsten, bewegendsten und sportlich härtesten – aber auch fairsten – der Formel-1-Geschichte. Besonders aufregend: das dreiste, bis heute beispiellose Überholmanöver Häkkinens beim Grand Prix von Belgien, als er sich den in Führung liegenden Michael Schumacher schnappte, indem er an dem bereits überrundeten Ricardo Zonta rechts vorbeizog, während Schumacher links überholte, wie man das von deutschen Autobahnen so gewohnt ist. Mit dem größeren Geschwindigkeitsüberschuss, und weil er vor der direkt danach auftauchenden Kurve die Innenseite hatte, ließ Mika Schumacher dabei hinter sich. Der verdutzte Zonta duckte sich vor Schreck noch tiefer ins Cockpit. Die Mannschaft in der McLaren-Mercedes-Box kriegte sich nicht mehr ein, und selbst Schumacher-Fans lüpfen ihre Kappen, sofern sie denn eine trugen.

Ebenso denkwürdig, menschlich und darum Sympathie steigend war sein Dreher ins Sandbett in Monza im Jahr 1999 und die Reaktion darauf: Zuerst wirft er, noch im Auto sitzend, das Lenkrad weg, dann schleudert er, schon davongehend, seine Handschuhe auf den Boden. Und dann: Tränen im Schatten der Bäume im königlichen Park, Mika auf dem Boden hockend und in seine weiße Balaklava weinend, aus Verzweiflung über den Patzer, den er sich da geleistet hatte, als ihm in der Rechts-Links-Schikane vermutlich der Finger vom Wippschalter rutschte.

Noch schöner sein finnisch trockener Kommentar dazu später, als er von Reportern darauf angesprochen wurde: »Real men never cry«, mit einem leicht spöttischen Lächeln serviert.

Formel-1-Fans brauchen Statistiken, und hier sind ein paar:

▶ Erstes Rennen:	1991
▶ Letztes Rennen:	2001
▶ WM-Starts:	161
▶ Siege:	20
▶ Polepositions:	26
▶ Schnellste Rennrunden:	25
▶ Weltmeister 1998 und 1999 im McLaren	

