

Die Formel 1 ist tot. Es lebe die Formel 1!

Die radikalen Reglementsänderungen bedeuten vor allem das Ende der Elektronik-Exzesse

QUELLE: NEUE ZÜRCHER ZEITUNG*

Die Zeiten werden härter, der Tonfall wird harscher, und die Formel-1-Teams mussten im Zuge der radikalsten Reglementsänderung seit 1995 eine schmerzliche Schulbubenweisheit erfahren: Wer nicht hören will, muss fühlen. Ein Vierteljahr lang hatte Max Mosley, der Präsident des Automobil-Weltverbandes FIA, es hingegenommen, dass sich die Rennstallbesitzer auf keinen gemeinsamen Lösungsweg einigen konnten, um die für das Gemeinwohl der populären Motorsportserie dringend erforderlichen Spar- und Reformmassnahmen anzugehen. Geringere Einnahmen, steigende Kosten und die sinkende Attraktivität bereiten der Boom-Branche der späten neunziger Jahre Probleme. Das Starterfeld ist auf die Untergrenze von 20 Rennwagen geschrumpft. Minardi und Jordan konnten nur durch Spenden aus dem gemeinsamen Vermarktungstopf zum Weitermachen im Jahr 2003 bewegt werden.

Es war eher ein Unruhestand, in dem Mosley verharrte, wie sich in der zweiten Januarwoche zeigte. Statt erneut zu diskutieren, diktierte der Brite den Teamchefs die Bedingungen für eine bessere Zukunft, die im Herbst beschlossene sanfte Reglementskosmetik ging dem Juristen nicht weit genug. Auf einem zehneitigen Argumentationspapier zeigte er in beinahe brutalen Worten die Versäumnisse auf: «Der Rennsport wird durch das Geld verdorben. In der Formel 1 wird viel Geld für Dinge verschwendet, ohne dass sie der Unterhaltung der Öffentlichkeit dienlich sind. Aus der Sicht des Zuschauers ist es sogar noch schlimmer, da der grosse Aufwand in diesen Dingen dem sportlichen Wettbewerb schadet.»

Sieben Wochen vor dem Saisonbeginn am 9. März in Melbourne erlebte die Formel 1 daher eine Revolution. Das Argument «Gefahr in Verzug» hebelte

*Ressort Sport, 25. Januar 2003, Nr. 20, Seite 49

Macht (und Ohnmacht) der Teamchefs aus, die technischen Regeländerungen normalerweise einstimmig und mit langem Vorlauf zustimmen müssen. Begründung für die Zwangsmassnahme durch die in Wirtschaftsfragen eigentlich neutrale Institution FIA: «Ernstere Probleme in der Formel 1 würden den Motorsport weltweit auf allen Ebenen beeinflussen.» Max Mosley konnte in einer ungekannten Machtdemonstration zwar nicht selber neue Regeln aufstellen, aber er verfügte eine rigorosere Anwendung der bestehenden. Wie des Paragraphen 61 des sportlichen Reglements, der simpel nur besagt, dass ein Fahrer sein Auto ohne fremde Hilfe bewegen können muss. Nach der ersten strengen Auslegung bedeutete das aber: Alle elektronische Unterstützung im Fahrzeug wird verboten, die Datenübertragung und der Boxenfunk gleich mit. Auch die festgelegte Macht der Sportkommissäre wird künftig ausgespielt: Ersatzautos sind verboten, zwischen Qualifikation und Rennen darf nicht mehr Hand an die Wagen gelegt werden. Noch drastischer: 2004 sollen Einheitsbremsen und -heckflügel kommen, 2005 muss jeder Motor zwei Rennwochenenden durchhalten, von 2006 an sogar sechs Rennen. Auf lange Sicht spart das Milliarden, kostet allerdings auch einiges vom exotischen Hightech-Image, von und mit dem die Formel 1 bisher so gut lebte und die das kräftige Investment der Automobilhersteller in die Weltmeisterschaft rechtfertigte. Aber dem Argument der guten gemeinsamen Sache, von Mosley geschickt angewendet, war schon aus moralischen Gründen schwer beizukommen. Unverhohlen wird im FIA-Bulletin betont, dass es künftig vor allem auf die Attraktivität ankommen soll: «Ein Nebeneffekt der technischen Änderungen wird sein, dass die Rennen weniger vorhersehbar sind und aus diesem Grund interessanter werden.» Eigentlich ist das sogar der Kern. Der Sport muss sich der Show unterordnen, die wirtschaftlich angespannte Lage macht so etwas gesetzmässig durchsetzbar. Aus der Formel Vernunft wurde innerhalb Wochenfrist eine Formel Kompromiss. Zweimal tagte nach dem ersten allgemeinen Aufschrei die Technische Kommission in Sachen Machbarkeit auf die Schnelle. Das Hintertürchen hatte Mosley selber offen gelassen: Sollte ein Aus- oder Umbau höhere Kosten verursachen oder Sicherheitsrisiken bergen, kann modifiziert werden. Schliesslich hatten viele Teams vor der Hauruck-Aktion Millionen gerade in die Software ihrer Autos investiert. Die Beschlussfassung für die erste Saisonhälfte sieht daher so aus: Erlaubt bleibt vorerst der Funkverkehr, dieser muss aber öffentlich abhörbar sein; Messdaten vom Auto dürfen noch an die Box gesendet werden, aber nicht mehr umgekehrt; vor dem Rennen darf in Ausnahmefällen und unter strenger Überwachung an den Fahrzeugen gearbeitet werden.

Nächster wichtiger Stichtag ist der 18. Juli, dann endet das Spiel auf Zeit für den entscheidenden Passus. Mit dem Grossen Preis von Grossbritannien

sind die Traktionskontrolle und andere elektronische Fahrhilfen verboten, die Startautomatik ist in der zweiten Saisonhälfte ebenfalls nicht mehr erlaubt. So lange ist Mosley zumindest schon ein halber Sieger. Als Anwalt der Zuschauer und als Anwalt des Sports - schliesslich wird durch die Abrüstung die Rolle des Fahrers wieder wichtiger - darf er sich durchaus als Gründervater einer neuen Formel Vernunft verstehen. Verfährt die «neue» Formel 1 nach den alten Gepflogenheiten, dann droht eine Interpretations-Weltmeisterschaft. Kontraproduktiv wird es, wenn regelmässig Proteste das Geschehen an den Rennwochenenden begleiten oder gar bestimmen. Die Souveränität der Sportbehörde steht und fällt mit der Entwicklung der Saison 2003 - sportlich wie finanziell. Mosley muss wachsam bleiben, dass aus aufgeschoben nicht aufgehoben wird. Der FIA-Präsident hatte völlig richtig erkannt und praktiziert, dass die Gewaltenteilung gerade in einer Disziplin, in der es um derart hohe Geldbeträge geht, überlebenswichtig ist und die Regelfestlegung keinesfalls den Teilnehmern selber überlassen werden darf. Genau diese Intention verbinden aber fünf an der Formel 1 beteiligte Automobilhersteller mit ihrer für 2007 geplanten Gegenformel. Die Vereinigung namens Grand Prix World Championship (GPWC) tagte unmittelbar nach Bekanntgabe der Restriktionen. Von einem Boykott war keine Rede, die Automobilindustrie zerstört schliesslich nicht leichtfertig das eigene Produkt. Aber das deutliche Zeichen, wer das Sagen hat, wurde verstanden und verschafft Mosley eine eindeutige Position für mögliche weitere Machtkämpfe. Es blieb daher bei einem verhältnismässig friedlichen Protestgeheul: GPWC zeigte sich zwar «bestürzt» über Art und Weise der Beschlussfassung, war aber bereit, die Angelegenheit im Sinne des Sports zu lösen.

Vom Grundsatz her Unterstützung erfuhr Mosley durch Weltmeister Michael Schumacher: «Die komplizierten Mittel sind nicht notwendig, um guten Rennsport zu bieten.» Wohl wissend, dass ein Team wie Ferrari sich mit der Umsetzung der neuen Regeln wohl leichter als andere tun wird, ebenso wie ein bisher überlegener Fahrer. Ob die Neuinterpretation daher zur grossen Verschiebung der sportlichen Machtverhältnisse führt, ist abzuwarten. Der Weg bleibt das Ziel. Zwei Schritte vor, einer zurück. Aber immerhin, sie bewegt sich doch.

Elmar Brümmer