

Die List des neuen Königs

Formel 1: Wie Ross Brawn sich und seinem neuen Team mit Ecclestones Hilfe Vorteile ertrickste

Die Formel 1 lebt – das zeigte das Wochenende in Melbourne. Aber es wird auch ordentlich getrickt in der Königs-Klasse. Zu sehen am Beispiel von Ross Brawn.

MELBOURNE. Drei Millionen Fernsehzuschauer in Deutschland, 500 Millionen weltweit, 300 000 Fans im Albert Park von Melbourne – und alle fragten sich: Wie ist das möglich? Poleposition und Doppelsieg im ersten WM-Rennen der Formel-1-Saison für das neue Team Brawn GP, 2008 als Honda-Team Neunter der WM? Der zweite Karriereerfolg für Jenson Button, den WM-18. des Vorjahres. Platz zwei für Rubens Barrichello, der mit Bauchansatz im Winter schon mal Kontakte zur Tourenwagenszene Brasiliens geknüpft hatte. Button war einer von gestern, Barrichello von vorgestern.

Eigentlich erschien dieser Triumph unmöglich für ein neues Team, das über Winter am Tropf des scheidenden Honda-Werks hing. Für ein Team, über dem der Pleitegeier kreiste, das zunächst keinen Motorpartner fand. Und das, als es nach Absage

von Ferrari bei Mercedes fündig wurde, nur sechs Wochen Zeit hatte bis zum Saisonstart.

Doch ein Starterfeld mit 20 Autos ist ein ganz anderer Wirtschaftsfaktor als eines mit nur neun Startreihen. Deshalb bereiteten seine Gegner Brawn bereitwillig den Boden. Mercedes beilegte sich, mit Partner McLaren eine umfassende Kooperation einzuleiten. Das Weltmeister-Team liefert praktisch den kompletten Hinterwagen (Motor, Antriebsstrang), ja sogar Personal und Lenkrad für das Auto, dem es nun hinterher fährt.

Schumis Technik-Messias

Zugegeben, Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug verkauft das perfekt: „Bei uns ist eben der Kunde König“, sagt er. Aber der neue König der Formel 1, Ross Brawn, bietet Raum zum Zweifel. Die Listigkeit springt ihm aus den kleinen Äuglein. Und zieht sich durch seine Karriere.

In der Vergangenheit schaffte es Brawn durch taktische Meisterleistungen, immer wieder als Technik-Messias von Michael Schumacher in Erscheinung zu treten, bis er eigene Berühmtheit erlang-

te. Irgendwann liefen die TV-Reporter nicht mehr zum Fahrer, sondern gleich zu dessen magischem Lenker.

Brawns Ferraris flatterten phasenweise mit den (zu beweglichen) Flügeln, dass die Ferrariisti bei den britischen Technikern den Beinamen „Red Cheating Bastards“ (etwa: rote betrügerische Bastarde) erwarben. Nun hat Brawn, der Techniker und Teamchef, den nächsten Coup gelandet. Als Resteverwerter des zugegeben edlen Honda-Erbes köderte er auch noch die Flügel, die ihn wahrlich zum Phönix befördern: jene des Virgin-Konzerns des britischen Abenteurers und Erfolgsmenschen Richard Branson, der als Plattenproduzent und Billigflieger begann und nun mit Biosprit experimentiert. Dem bietet Brawn nun eine irre Plattform für sein „grünes“ Benzin.

So sieht es aus. Aber ganz so ist es nicht. Branson ist ein Kumpel von FI-Promoter Bernie Ecclestone. Er sagte unserer Zeitung in Melbourne: „Wir werden demnächst etwas Großes ankündigen.“ Insider sind sicher, dass Branson Brawn schluckt. Der

Techniker verkauft das Team, das er für ein Pfund Abwrackprämie übernommen hat, als Siegerteam. Branson hat, was er will, Ecclestone das, was er wollte. Und Brawn macht, was er kann: Teamchef.

Diffusor als Erfolgsbasis

Aufgebaut ist das Geschäft auf einem recht komplizierten Technikteil. Das nennt sich Diffusor. Brawn startet mit einem besonderen Exemplar, das die Autos besser an den Boden ansaugt. Da er aber mit Ecclestones Segen fährt, wissen die FIA-Kommissare den Protest gegen das offensichtlich wettbewerbsverzerrende Teil im Heck der Brawn-Mercedes ab. Niemand wunderte sich wirklich. Ross Brawn hatte schließlich den Vorsitz in der Technik-Arbeitsgruppe, die 2008 ins Leben gerufen wurde. Noch Fragen?

Die Gegner dürfen seinen Autos jetzt nachfahren, das Heck der neuen Sieger studieren und nachbauen. In sechs Wochen herrscht wieder Chancengleichheit. Dann ist das Geschäft mit Branson gelaufen. Bis dahin fahren Button und Barrichello locker vorneweg. **Peter Hessler**