

# Der Druck steigt

**Michael Schumacher:** Der Champion aller Formel-1-Champions ist wieder da. Aber ist er auch voll da?

Michael Schumacher polarisiert, auch mit seinem Comeback-Rennen. Für Rang 6 in Bahrain nach fast 1300 Tagen Rennpause wurden dem 41-Jährigen naturgemäss nicht nur Kränze geflochten.

Als «Eindringling», «Hinterherfahrer», «Verfolger» und «Methusalem» wird der Rückkehrer verspottet, und ob es angemessen ist, einen siebenfachen Formel-1-Weltmeister als «Bummel-Schumi» zu verhöhn, darüber muss sich jeder sein eigenes Bild machen.

Schumacher selbst fand seine Leistung gar nicht so übel. «Ich bin zurückgekehrt, um Spass zu haben. Das war Voraussetzung. Und ich hatte Spass.»

Warum aber hört der Spass bei manchen Kritikern auf?

Antwort: Weil Schumi beim Saisonauftakt als Sechster knapp hinter Nico Rosberg ins Ziel fuhr. Beide fahren für Mercedes Grand Prix, also das gleiche Auto: den W01. Nur: Rosberg war beim ersten Rennen schneller.

**Laudas Analyse.** Es ist trotz des kleinen Rückstands von 0,3 Sekunden in Q3 nicht Schumachers fahrerische Leistung, die ihm Sorgen bereiten müsste. «Die war absolut tadellos», lobt Ex-Weltmeister Niki Lauda. «Soll er denn die anderen gleich an die Wand fahren? Dann wären die ja alle Deppen. Geht Schumacher zwei, drei Rennen, um in Topform zu kommen. Er wird nach und nach zulegen.»

Das sollte er. Denn problematisch an Schumis Auftritt ist – wenn überhaupt – dann das nackte Ergebnis. Findet zumindest Ex-Pilot Gerhard Berger: «Michael muss sich jetzt keine zusätzlichen grauen Haare wachsen lassen, er war fürs Erste doch nicht schlecht. Aber es ist klar, dass ein Schumacher sich jetzt nicht dauerhaft hinter seinem Teamkollegen und ausser Reichweite des Siegerpodiums platzieren kann. Das wäre nicht Schumi-like.»

**Erfolg als Bürde.** Man sieht hier, wie Druck entsteht: Bergers Ansage kann man auch als Frist ohne Datum betrachten. Seine Botschaft heisst im Klartext: Schumacher muss zulegen, und zwar bald.

«Jetzt spürt Michael die Bürde von 91 GP-Siegen und sieben Weltmeistertiteln», sagt Willi Weber, Schumis Ex-Manager. «Denn die breite Masse erwartet Erfolge.»

Genau deshalb hatte der Stuttgarter seinem langjährigen Mandanten vom Comeback abgeraten. Aber genau diese immense Erwartungshaltung könnte Schumacher den Sport schneller wieder vergällen. Ob er dann wirklich drei Jahre lang für Mercedes ins Lenkrad greift?

Schon seit dem ersten Wochenende von Schumis zweiter Karriere kursieren im Fahrerlager Wetten, wie lange es der 41-Jährige wohl schaffen wird, nach Niederlagen lächelnd aus dem Auto zu steigen und den Daumen zu recken. Fachleute rätseln bis heute, ob diese Einlage echt gut oder nur gut gespielt war.

Nick Heidfeld, Mercedes-Ersatzfahrer, glaubt: «Michael wird froh gewesen sein, dass er in Bahrain eine Standortbestimmung erhalten hat. Er kann aufatmen, denn jetzt weiss er: Er kann mithalten. Bei

den Testfahrten konnte das noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.»

**Raum für Verbesserungen.** Michael Schumacher ortete zunächst das Manko bei sich, mit neuen Reifen auf Kommando eine Traumrunde aus dem Ärmel zu schütteln. «Da fehlt mir noch etwas die Schärfe», gibt er ungewöhnlich offen zu.

Eine Chaosrunde auf Kommando, das war früher eine seiner Spezialitäten. In Bahrain jedoch fuhr er mit neuen Reifen in allen Qualifikationsabschnitten langsamer als Rosberg. Und im Rennen in der ersten Runde nach dem Boxenstopp ebenfalls, um stattliche zwei Sekunden. Dieser Rückstand ist das eigentliche Alarmsignal, und das blieb natürlich auch dem Mercedes-Team nicht verborgen.

«Fein beobachtet», liess Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug vernehmen.

Das Vorhaben, leicht angerostete Sensoren wieder zum Glühen zu bringen, setzt

**«MICHAEL KANN NICHT DAUERHAFT HINTER NICO SEIN. DAS WÄRE NICHT SCHUMI-LIKE.»**

Gerhard Berger

Schumacher ebenfalls unter massiven Druck. Denn er kann sich heutzutage nicht beliebig in sein Fahrzeug setzen und, wie früher in Maranello im Ferrari, so lange Runden drehen, bis Probleme aus der Welt gefahren sind.

**Bittere Pillen.** Testfahrten innerhalb der Saison sind auch 2010 verboten. Es ist keine Regel, die Schumacher besonders schmecken dürfte.

Schumacher hat also nur die Grands Prix, um sich seine alte Form zurückzuholen, den Rost wegzuschleifen und die Uhr zurückzudrehen.

Leider kann dabei, anders als bei Tests, jeder zusehen. Dadurch werden die Medien zwangsläufig mehr und mehr zum Gegner seines Vorhabens.

Denen ist der prominente Rückkehrer neuerdings ungewohnt schutzlos ausgesetzt. Bei Ferrari genoss er von 1995 bis 2006 Artenschutz. Mercedes kann ihm diesen nicht bieten. Das Werk fühlt sich den Medien verpflichtet.

Schon bei den Testfahrten wurde Schumi den Medien vorgesetzt, obwohl er das nicht wollte. Auf dem Rennplatz vermisst er Rückzugsräume.

Mindestens genauso dramatisch ist die zweite Baustelle, die Schumacher zu bearbeiten hat – das hartnäckige Untersteuern seines Fahrzeugs. Nach dem Rennen bestätigte er Handlungsbedarf: «Das Auto

hat die Tendenz, nicht so um die Kurve herumzufahren, wie ich es gerne hätte.»

Schumacher schiebt diesen Missstand den Vorderrädern zu. «Die sind so schmal. Das ist der grösste Unterschied zu früher.»

Das kennt er nicht. Das mag er nicht. Und das hat er in der technischen Tragweite vielleicht unterschätzt, denn die Reifenbreite wurden vorne für 2010 um 2,5 cm reduziert, was ihren Haftungsgrad um 20 Prozent senkt.

**Reinste Schiebung.** Das bedeutet, dass das Auto beim Einlenken in einem Masse über die Vorderachse geradeaus schiebt, so dass in Schumachers Wahrnehmung Ewigkeiten vergehen, bis es endlich dorthin steuert, wo der Pilot hin will.

«Ich bevorzuge ein neutrales Auto», sagt Schumi. «Ich muss das Auto jetzt so hinarbeiten, dass es so um die Kurve fährt, wie ich es will.»

Leichter gesagt als getan.

«Es ist extrem schwierig, Gewicht nach vorne und Abtrieb auf die Vorderachse zu bringen», erklärt ein Mercedes-Techniker.

Es wäre nicht das erste Mal, dass sich ein Team zu Beginn einer Saison wegen

technischer Probleme einen Rückstand einhandelt, der später nicht mehr aufzuholen ist.

Nick Heidfeld glaubt: «Michael hat sich schon während des Bahrain-Wochenendes gesteigert, und er wird sich weiter steigern. Wie weit das mit Fahrzeugänderungen möglich ist, ist schwer zu sagen.»

**Kritik von Rosberg.** Mercedes fehlte für den Anfang eine Sekunde pro Runde. Also brauchen beide Fahrer ein schnelleres Auto. Nico Rosberg will sich dem nicht sperren: «Was habe ich davon, flinker zu sein als Michael, aber hinten zu liegen? Ich wäre lieber langsamer und Zweitplatzierte als schneller und Neunter.»

Soll heissen: Rosberg wird Schumacher dabei helfen, das Auto schneller zu machen, anstatt seinen Status quo als momentan schnellerer Fahrer zu sichern. Als kluger Mensch rechnet Nico schon länger mit dem Versuch Schumachers, den Wagen

**«WAS HABE ICH DAVON, FLINKER ALS MICHAEL ZU SEIN, ABER HINTEN ZU LIEGEN?»**

Nico Rosberg

in seine Richtung zu trimmen. Er wird mitziehen, sofern ihm die Änderungen plausibel erscheinen. Die Frage ist, ab welchem Punkt das nicht mehr der Fall sein wird.

Rosberg gefällt bislang die Rivalität: «Wir haben ein richtig gutes Duell», freut er sich. Und bislang scheint auch interne Transparenz kein Problem zu sein.

Heidfeld hat beobachtet: «Die beiden verstehen sich gut. Aber wie weit sie das Auto gemeinsam bringen, ist aus heutiger Sicht schwer zu sagen. McLaren hat 2009 anfangs hinten gelegen und hatte in der zweiten Saisonhälfte unter Hamilton jenes Auto, das am meisten Punkte geholt hat. Man kann also das Auto durchaus ohne Tests entwickeln. Inwieweit das möglich ist, dies für beide Fahrer gleichermaßen hinzukriegeln, ist kaum vorherzusagen. Aus meiner Erfahrung geht das aber: Wenn ich ein Auto schneller gemacht habe, hat mein Teamkollege meistens davon profitiert.»

Heidfeld: «Es ist sehr interessant, ihn dabei zu beobachten, wie er mit den Ingenieuren das Auto weiterentwickelt.»

Wie Schumi dabei genau vorgeht, will er nicht verraten.

— Peter Hesseler —

rainers raritäten



**Gesucht: Bildlegende**

Aus dem Archiv von Rainer Schlegelmilch stellen wir jeweils ein Foto vor. Schreiben Sie uns, wer zu erkennen ist, sowie wo und wann das Bild entstand (Beispiel: Jo Siffert, Monza 1970), und gewinnen Sie mit etwas Glück einen kleinen Preis.

Die Auflösung des Rätsels aus Heft 10: Jan Lammers, Long Beach/Kalifornien (USA) 1979

Ein flottes Renn-T-Shirt gewinnt: Christina Wagner, Rheinstrasse 42, D-57614 Berod. Wir gratulieren!



**Antwort-Coupon «Rainers Raritäten»**

Antwort: \_\_\_\_\_  
Vorname: \_\_\_\_\_  
Name: \_\_\_\_\_  
Strasse: \_\_\_\_\_  
Land/PLZ/Wohnort: \_\_\_\_\_  
E-Mail: \_\_\_\_\_  
Einsendeschluss: 29. März 2010. Coupon einsenden an:  
Red Bulletin Schweiz AG, SPEEDWEEK, «Rainers Raritäten»,  
Mathias Brunner, Industriepark 11, CH-8610 Uster,  
Fax: +41 (0) 43 366 41 51, E-Mail: mathias.brunner@speedweek.ch  
(bitte Postadresse angeben)



«Zu viel Untersteuern»: Schumi bevorzugt ein neutrales Auto