

# Die Droge Formel 1

**Niki Lauda:** Der dreifache Weltmeister erklärt, warum Michael Schumachers Rückkehr erfolgreich sein wird.

28 Jahre ist es nun her, seit Niki Lauda sein F1-Comeback gab. Der dreifache Weltmeister, der am Montag seinen 61. Geburtstag feiert, erinnert sich zurück und vergleicht seine Rückkehr mit dem Comeback von Michael Schumacher.

**Niki, Michael Schumacher startet nach drei Jahren Abwesenheit sein Comeback. Ist es mit deinem eigenen vergleichbar?**

Ja und nein, man muss die Umstände genau betrachten. Ich habe 1979 von einer Sekunde auf die andere aufgehört, weil ich genug davon hatte, im Kreis zu fahren. Das war natürlich eine emotionale Aussage, denn Rennen fahren ist schon etwas mehr, aber im Kern traf es zu. Ich stürzte mich

ins Wirtschaftsleben und hatte von einem Tag auf den anderen mit meiner Lauda-Air alle Hände voll zu tun. Ich war – anders als Michael, der auch nach seinem Rücktritt im Kart oder mit dem Motorrad am Limit fuhr – vollkommen raus aus dem Rennsport, geheilt vom Virus Formel 1. Zumindest dachte ich das. Ich habe mir die Rennen nicht mal mehr im Fernsehen angeschaut; höchstens montags das Ergebnis in der Zeitung gelesen. Nach etwa einhalb Jahren hat mich Heinz Prüller vom ORF gefragt, ob ich Lust hätte, das Rennen in Zeltweg mit ihm zu kommentieren. Ich habe aus einer Laune heraus eingewilligt, aber mir nix dabei gedacht. Und dann fahren die sich am Start in die Kisten, dass es nur so raucht. Ein Riesencrash, den ich von der Sprecherkabine aus direkt vor mir gesehen habe. Da dachte ich: Das ist klasse. Auf einmal war alles wieder da. Die mühsame Seite des Sports, all das Negative, war wie weggeblasen. Das hatte noch

nichts zu bedeuten, jedenfalls hinsichtlich einer Rückkehr. Aber es war eine Veränderung. Mit Folgen: Ich fuhr kurz darauf ganz bewusst nach Monza. Und dort sehe ich, wie John Watson in der Lesmo-Kurve abfliegt und sich das halbe Heck weghaut. Wieder dachte ich: toll. Damit war die Faszination und die Freude am Risiko endgültig wieder geweckt.

**Und dann?**

Dann half der Zufall, oder wie man es auch nennen mag. Einen Tag später rief mich McLaren-Teamchef Ron Dennis an. Das tat er alle zwei bis drei Monate, um zu fragen, ob ich zurückkommen will. Also dachte ich mir, ich schaue mal im Auto und auf der Strecke, ob das mit dem alten Gefühl wirklich wieder so ist, wie ich dachte.

**Beim Test in Donington ...**

Ja, warte. Ich fahre also mit meiner Ehefrau Marlene nach London. Ich sage ihr

natürlich nichts, schicke sie tagsüber zum Shoppen zu Harrods, ganz unverfänglich, und gehe heimlich zum Testen. Wir wohnen im «Capitol Hill». Und an einem Abend kriege ich einen Anruf von Frank Williams. Da fragt der mich, ob ich nicht in seinem Team fahren will.

**Wie ging es dann weiter?**

Also ich mache den Test.

**Unvorbereitet?**

Ja logisch, ich habe nicht trainiert, ich hatte sportlich gar nichts mehr gemacht und war vollkommen unfit. Nach drei Runden musste ich an die Box, weil ich keine Luft mehr bekam. Ich war vollkommen platt. Aber mir war trotzdem sofort klar, dass alle meine Sinne als Rennfahrer und Hochleistungssportler intakt sind. Der Spass und die Reflexe kamen wieder, und am ersten Abend war ich eine halbe Sekunde schneller als Watson, obwohl der solide fuhr. Wichtig war mir, dass ich spürte: Es geht noch. Die alte Risikobereitschaft und der Virus waren wieder da. Das war die Voraussetzung, es wieder richtig anzugehen. Dann bot mir Ron Dennis einen Vertrag an. Da war ich wieder Rennfahrer.

**«MICHAEL SCHUMACHER WIRD GERADE ZU MICKRIG ENTLOHNT.»**

Niki Lauda

**Mit einem guten oder mulmigen Gefühl?**

Natürlich fragt man sich nach zwei Jahren: Kann ich noch mithalten? Aber das wischt man weg. Und so kam es auch: Ich beichtete Marlene alles, bereitete mich auf die Saison 1982 vor und gewann den dritten GP nach meiner Rückkehr.

**Was hat Frau Lauda gesagt?**

Die war clever genug, nichts zu sagen. Frauen können Rennfahrer nicht davon abhalten, ins Verderben zu ziehen. Das ist unmöglich.

**Wird man auch vom fehlenden Rampenlicht aus dem Ruhestand gelockt?**

Ach was, im Gegenteil. Das Rampenlicht, das hasst man doch. Deswegen bin ich zurückgetreten, wegen den ewigen Fragen von Typen wie dir und den Kameras, und weil alle ständig das Gleiche wissen wollen. Wenn du das zehn Jahre intensiv mitbekommen hast, willst du nicht mehr gelangweilt werden. Denn das macht dich mental müde. Es gibt die Lugners und die anderen. Die anderen, das bin ich.

Das Rampenlicht war das, was mich am ehesten vom Comeback abgehalten hätte.

**War deine Lauda-Airline etabliert?**

Nein, ich konnte mit meinen Propellerflugzeugen gegen die Staatsgesellschaft der österreichischen Mafia-Regierung wenig ausrichten und verleaste sie nach Ägypten der Egypt Air. Deshalb war ich nur zu 50% ausgelastet. Das war ein Grund, warum ich mir die Freiheit nahm, nach Zeltweg und Monza zu fahren.

**Nimmt man Rücksicht auf die familiäre Situation, die kleinen Söhne?**

Ich nicht. Ich war ja auch völlig egomatisch. Mir war das egal, aber Marlene natürlich nicht.

**Schumacher findet Slicks statt Rillenreifen und ganz andere aerodynamische Verhältnisse vor. Reichen die acht Testtage, sich darauf einzustellen?**

Wenn man zwei oder drei Jahre weg ist, ist alles anders. Aber diese Unterschiede kannst du vergessen. Die musst du ja auch zu deinem Vorteil nutzen, wenn du nicht zurücktrittst. Ich hatte Tourenwagen, Formel-Autos und GP-Autos mit acht und zwölf Zylindern, welche mit Saugeffekt und ohne, mehr oder weniger Flügeln, Brabham und Ferrari, Turbo und Nicht-Turbo. Na und? So ist das Rennfahrerleben. Der Schumacher kann halt Autofahren. Das kann man, oder nicht. Das ist, wie für dich, mit zwei verschiedenen Diktiergeräten umzugehen. Das schaffst du ja auch.

**Was ist denn jetzt bei Schumacher so anders als beim Lauda damals?**

Sag' ich doch: In mir war der Renn-Virus tot. Ich wollte nicht mehr, hatte andere Interessen. Schumacher hörte zwar mit der Formel 1 auf, aber niemals mit dem Rennsport. Er trat aus den gleichen Gründen

zurück, ausgebrannt von den Medien und dem ganzen nervigen Drumherum. Aber er fuhr weiter, das heisst: Er hat mit der Risikobereitschaft und dem Wettbewerbsgeist weitergelebt. Deshalb war mir klar, dass der Virus leicht ausbrechen würde, wenn die Zutaten für ihn stimmen würden.

**Bei ihm brach der Virus durch die Testfahrten vorigen Sommer aus.**

Ja, er hat gleich festgestellt, wie schnell er noch ist und wie viel Spass so eine Kiste macht. Das Comeback klappte zwar nicht, aber er war der Droge Formel 1 wieder verfallen. Dann kam die richtige Konstellation mit Mercedes, wo er als Deutscher und mit seiner Reputation irgendwann einmal landen musste, zumal jetzt, mit den echten Silberpfeilen – und dazu sein Wegbegleiter Ross Brawn als Teamchef, mit dem er sich blind versteht, und die Nackenheilung.

**Wie wirkt er jetzt auf dich?**

Unheimlich. Er lässt mir keinen Raum für Zweifel. Man sieht, dass er derselbe Schumacher ist, der er immer war. Völlig besessen, akribisch, detailverliebt und zu 100 Prozent motiviert, weil er sich fit gehalten hat und nie draussen war. Weil er ist, wie er ist. Dazu kommt: Er ist erholt, weil er drei Jahre Ferien hatte.

**Wie du damals steigt er bei einem Siegerteam ein.**

Natürlich. Wenn du ein Topfahrer bist, nimmst du ein Topteam, ein Topauto, Topkohle. Dann fährst du mit dem Besten vom Besten, oder gar nicht. Wozu sollte er Force India fahren?

**Ist Ferrari glücklich, ihn los zu sein?**

Wie ich die Italiener kenne, haben die keine Freude, denn Michael war langfristig an das Team gebunden. Die wollten, dass er der Marke verbunden bleibt. Sein Herz war ja sowieso dort. Dass er eine Kehrtwendung macht und um Freigabe bittet, hätte Ferrari vielleicht verhindern können. Sie hatten mit Alonso den Besten geholt und auf Fahrerseite alles richtig gemacht. Sie hätten Michael klarer als Botschafter oder Entwickler für Serienautos beschränken müssen. Was sollte er an den Boxen? Es hat ihm doch wehgetan, dass er für die falsche Reifenwahl verantwortlich gemacht wurde. Und er musste sich den Blödsinn seiner Nachfolger anhören, obwohl er weiss, dass er es zehnmal besser kann.

**Ist der materielle Aspekt wichtig?**

Mir war er wichtig, weil ich immer das Maximum ausgehandelt habe, aus Prinzip. Aber Michael wird mit seinen Verdiensten, gemessen an den kolportierten sieben Millionen Euro Jahresgehalt, der Wirtschaftskrise und leistungsbezogenen Prämien, geradezu mickrig entlohnt. Er ist doch ein Weltstar, der ein Spektakel auslöst, wie es der Rennsport noch nie gesehen hat. Ecclestone jubelt, RTL, die Streckenbetreiber und Sponsoren. Er hätte ganz anders verhandeln können, was für mich ein klares Signal ist, wie geil er aufs Fahren ist. Es geht ihm nicht ums Geld. Geld treibt dich nicht zum Sieg. >>

Niki Lauda: «Es gibt die Lugners und die anderen. Die anderen, das bin ich.»

FOTO: LAT

## neuhheiten

**Ein Williams für Nico**

Vier Jahre lang ist Nico Rosberg für Williams ausgerückt – mit diesem Modell FW31 war der Deutsche in der vergangenen Saison ein Einwagen-Team: Rosberg sammelte 34,5 Punkte, Stallgefährte Nakajima keinen einzigen.

Williams FW31-Toyota von Nico Rosberg aus der Formel-1-WM 2009, Modell im Masstab 1:43 von Hersteller Minichamps. Für 34,95 Euro im Fachhandel wie bei Raceland, Industriestrasse 17, D-90599 Dietenhofen. Telefon D-09824-91 001 oder im Internet unter [www.raceland.de](http://www.raceland.de)

**Eine Hommage an Rindt**

Im September wird es 40 Jahre her sein, dass wir Jochen Rindt verloren haben. Das Bild zeigt den unvergessenen Österreicher im Porträt, im Lotus 72 sowie im Ferrari 250 LM.

In memoriam – Jochen Rindt Porträt. Kunstdruck, auf 50 Stück limitiert. Format 50 x 60 cm. Jedes Exemplar von Nina und Natasha Rindt signiert. Für 149 Euro plus Verpackung und Versand bei: Otmar Schatzl, Motorsport Kunst, Schulstrasse 4, A-4072 Alkoven. Tel. A-0676-641 96 30. Oder bei [www.motorsport-and-more.com](http://www.motorsport-and-more.com)

**Eine 1 für Button**

Sie können die neue Saison nicht erwarten? Dann lassen Sie vor Bahrain nochmals in aller Ruhe das aufregende Jahr 2009 Revue passieren, mit dem of-

fiziellen Rückblick und vielen spannenden Sonderberichten.

Formula 1 Review 2009. Zwei DVD im Format PAL, Regionalcode 2 (Europa). Laufzeit 274 min. Bildformat 16:9. Englischer Ton, Dolby Digital 5.1. Für 28 Euro im Handel wie beim Racingwebshop, In der Rosenau 19, D-51143 Köln. Tel. D-02203/924 25 70. Oder bei [www.racingwebshop.com](http://www.racingwebshop.com) — MB —

>> Fortsetzung von Seite 15

**Reicht das Testosteron bei einem 41-Jährigen noch?**

Klar, man ist älter. Ich war Anfang 30, als ich zurückkam. Aber bei Michael spielt das Alter keine Rolle. Denn wenn er drei Jahre nicht fährt, hat er immer noch vier Titel. So musst du rechnen. Damit ist er weit vor allen anderen und unglaublich wertvoll. Zumal bei ihm eine naturgegebene Bremse wegfällt. Normalerweise wird man mit zunehmendem Alter vernünftiger. Er nicht. Er hat Freude wie ein Kind, wie ein 20-Jähriger. Das sieht man. Und Kinder sind nicht vernünftig. Der führt keine Diskussion mit sich selbst, ob er voll reinfährt, er fährt einfach.

**Er wirkt auch viel lockerer ...**

Ja, der laviert nicht mehr rum, wägt nicht ab, redet keinen Schmarrn mehr und stürzt sich ohne Wenn und Aber rein. So muss es sein. Er macht mir Spass.

**Hat er etwas zu verlieren?**

Null. Der will der ganzen Welt zeigen, dass er mit 41 genauso ist wie mit 25. Und das wird er. Was soll er verlieren? Wenn er nicht gewinnt, fährt er noch ein Jahr und dann noch eins, bis er gewinnt. Ob es letztlich klappt, hängt nur vom Auto ab.

**Das ganze Szenario wird nicht jeder verstehen.**

Das macht nix. Normale Menschen verstehen das sowieso nicht. Die fragen sich: Warum sollen wir uns so was antun? Denen sage ich: Ihr habt nicht das Glück gehabt, vom lieben Gott so viel Gefühl in einem sensiblen Hintern zu bekommen, um schnell Auto fahren

zu können. Und ihr habt nicht diese Risikobereitschaft. Wir Rennfahrer haben keine Angst, das unterscheidet uns von anderen. Hochleistungssportler sind generell andere Typen. Sie sind Super-Egoisten, müssen immer neue Wege gehen und finden. Die haben nichts zu verlieren.

— Peter Hessler —



Prost und Lauda stachelten sich gegenseitig zu Höchstleistungen an

# Leitwolf im Fadenkreuz

**Konkurrenz** Niki Lauda über Schumis Teamkollegen Nico Rosberg und seine anderen Gegner.

**Schumis Konkurrenz ist hart ...**

Ja, Wahnsinn, oder? Das Tolle ist, dass wir vier Topfahrer haben: Alonso im Ferrari, Hamilton im McLaren, Button sehe ich eher nicht dabei, Massa ab und zu. Und Vettel auf jeden Fall. Plus Schumi. Also zwei Generationen in unterschiedlichen Autos, die eine Rollenrolle spielen. Wenn der Mercedes so gut ist wie sein Vorgänger – was er eher nicht ist – gewinnt er sein erstes oder zweites Rennen. Wenn nicht, hat er es im Kampf um Platz 2, 3 oder 4 immer noch mit Topleuten zu tun – eine einmalig spektakuläre Konstellation.

**Die Meute wird den alten Leitwolf fressen wollen.**

Das schafft sie nur bei einem schwachen Wolf. Klar, die werden es ihm sehr schwer machen. Er wird sich jede Kurve erkämpfen

müssen, oder meinst du, ein Vettel geht auf die Bremse? Die haben alle die Messer gewetzt.

**Und können blöde aussehen, wenn der Alte sie abhängt ...**

Das kommt verschärfend hinzu. Denen droht allen eine Blamage. Dagegen werden sie sich wehren.

**Du hast Rosberg unterschlagen.**

Ja, ganz böswillig und wissentlich, denn Nico hat keine Chance.

**David Coulthard sagt, er kann sich nur mit Tempo retten ...**

Das sehe ich anders. Er hat entscheidende Fehler gemacht. An seiner Stelle hätte ich vor dem ersten Valencia-Test dem Teamchef angeboten: Lass den alten Depp zuerst fahren, der braucht die Runden dringender. Aber er fuhr den ersten halben Tag. Da kann er nur das Auto warmfahren. Also fährt ihm nachmittags Michael um die Ohren. Dann fährt Nico den ganzen Dienstag. Michael schreibt mit, was er machen und lassen soll, und fährt am Tag danach wieder

schneller. So hat er, auch durch seinen guten Draht zu Brawn, die ersten Puzzleteile für seine Dominanz gelegt. Vielleicht konnte Nico das nicht verhindern, wegen unumstößlicher Termine und so, aber er hätte es durchbringen müssen, dann hätte er es wie Michael machen können und würde nun von einer ganz anderen Basis aus vorgehen können.

**Du hattest Glück mit deinem Teampartner John Watson.**

Ja, der war brav. Aber ich hatte Pech, dass nach einem Jahr Prost kam, mein schnellster Teamkollege. Da musste ich mich zu Höchstleistungen hinreißen lassen.

**Prost hat dich 1984 in der Qualifikation 30:2 geschlagen; du wurdest dennoch Weltmeister. Belegt das, wie viel Erfahrung zählt?**

Ja, aber du musst sie nutzen. Michael hat mit 250 Rennen mehr als genug. Und kein Bremse im Kopf. Es wird ein Ereignis sein, ihm bei der Arbeit zuzusehen.

— Peter Hessler —