Milliardär Mallya: *„Würde man ihn drei Jahre wegsperren, wäre er der reichste Mann der Welt“*

SUTTON / BK&R

FORMEL 1

Bernies Maharadscha

Der Inder Vijay Mallya gilt als neue Glamourfigur. In seiner Heimat führt er einen Konzern, der Bier braut und eine Fluglinie betreibt. Sein Team Force India könnte zum neuen Geschäftsmodell für den Rennsport werden: Mallya will nicht nur Geld investieren, sondern auch verdienen.

Südspanien ist nicht gerade der Teil der Welt, der für Dauerregen berüchtigt ist, doch seit Stunden schüttet es über der Rennstrecke von Jerez de la Frontera. Lastwagen parken nebeneinander in Pfützen, und ganz am Ende der Reihe steht ein Gästezelt, in dem man baden könnte, würden nicht Gummimatten die Füße halbwegs über der Wasseroberfläche halten.

Vijay Mallya ist am Vormittag mit seinem Privatjet aus der Hitze von Mumbai eingeflogen, eine schwarze S-Klasse hat ihn in die Tristesse des Formel-1-Fahrerlagers gebracht, er steht in dem triefenden Zelt. Alles an ihm wirkt, als hätte er sich verlaufen: Sonnenbrille, Goldketten, die Edelsteine an Ohrläppchen und Fingern, der hellbunte Trainingsanzug, die Leibesfülle, die zarte Schönheit an seiner Seite.

Mallya, 53, graues Haar, weißer Bart, mag aussehen wie ein Guru aus der Rapperszene, aber er ist Geschäftsmann, deshalb ist er nach Jerez gekommen.

Diesen Märztermin hat er sich seit Monaten freigehalten. Der Regen schert ihn nicht. Der neue Wagen aus Mallyas Rennstall absolviert die ersten Testrunden. Andere Autos auf der Piste heißen Williams, Renault oder Red Bull, sie sind nach ihren Besitzern, nach Autoherstellern oder einem Dosengetränk benannt. Nur eins trägt den Namen einer Nation, als sei er ein Auftrag, kombiniert mit den Initialen jenes Mannes, der diesen Auftrag als seinen betrachtet: *Force India VJM 02*.

Indien ist ein junges, boomendes Land mit großem Stolz, es hat Unternehmer hervorgebracht, die zu Milliardären aufgestiegen sind. Es war eine Frage der Zeit, bis einer davon in der Formel 1 auftauchen würde, der Sportarena des Turbokapitalismus.

Es ist kein Zufall, dass Mallya dieser Mann ist. Er ist der Maharadscha unter Indiens Wirtschaftselite. Nicht so reich wie Stahlmagnat Lakshmi Mittal, 58, und kein Autofabrikant wie Ratan Tata, 71, dafür unübertroffen in seiner Prunksucht. Mittal und Tata tragen fast immer Geschäftsanzüge und meiden Körperschmuck, sie wirken eher wie Engländer.

Das Wirtschaftsmagazin „Forbes“ taxierte Mallyas Vermögen vor dem Finanzcrash auf gut eine Milliarde Dollar. Das ist vorsichtig gerechnet. Mallya besitzt Immobilien, die über die Welt verstreut sind, eine Burg in Schottland, Villen und Wohnungen, und seine Autosammlung soll aus etwa 250 Klassikern bestehen. Mallya spricht darüber nicht. Abseits aller Zahlen beschreibt Flavio Briatore, der Pate des Glamours, das System seines Freundes: „Vijay hat ein unglaubliches Gespür für Geschäfte. Leider gibt er das Geld, das er verdient, auch mit beiden Händen wieder aus. Würde man ihn drei Jahre wegsperren, wäre er der reichste Mann der Welt.“

Schon Mitte der neunziger Jahre ließ Mallya auf den Flanken der Benetton-Rennwagen für sein Bier werben, die um-

S. BARKER/ CONTOUR BY GETTY IMAGES (L.O.); SUTTON / BK&R (L. U.); HARTLEY / SUTTON / BK&R (R.)

Unternehmer Mallya (o.), mit Formel-1-Boss Ecclestone (u.), Force-India-Rennwagen: *Aufgetaucht in der Sportarena des Turbokapitalismus*

satzstärkste Ware aus seinem Mischkonzern United Brewery, danach sponserte er Toyota mit seiner neuesten Geschäftsidee, einer Fluglinie. Bis sich Ende 2007 der Niederländer Michiel Mol bei Mallya meldete und jemanden suchte, der ihm seinen nur mäßig erfolgreichen Rennstall Spyker abnahm.

„Eigentlich hatte ich gar nicht die Absicht, ein Team zu kaufen", sagt Mallya. „Aber dann kam dieser Anruf von Mol, ob ich interessiert sei. Ich sagte, ja, ich schaue mir das an. Ich habe Marktforschung betreiben lassen. Es leben 1,2 Milliarden Menschen in Indien, und es gibt darunter eine riesige junge Mittelschicht, mehr als 300 Millionen junge Leute, so viele wie in ganz Europa. Sie interessieren sich für internationalen Sport, für Glamour. Und ich war schließlich schon in der Formel 1 engagiert, weil ich an die Werbeplattform glaube." Also stieg er ein, für angeblich 88 Millionen Euro.

Und warum hat er das Team nicht in Kingfisher umbenannt, so wie das Bier und die Fluglinie? „Dann könnte ich kaum zu anderen Firmen gehen, um sie als Sponsoren zu gewinnen. Force India kann viele Unternehmen anziehen, vor allem solche, die auf den indischen Markt zielen."

Das ist das Projekt. Force India als Marke aufbauen, die Geld verdient. Und das die Vision: Eines Tages soll der Name auf dem Subkontinent populär werden wie Ferrari in Italien.

Die Realität sieht allerdings ziemlich trist aus. 2008 war Force India der erfolgloseste Rennstall. Auch das neue Auto gehört zu den langsamsten im Feld, anders als Brawn, Toyota oder Red Bull hat Force India keinen Profit aus dem neuen Technikreglement geschlagen. Das Team, einst vom Iren Eddie Jordan gegründet, hat seit 2004 viele Besitzerwechsel erlebt. Mallya musste zusätzlich zum Kaufpreis weitere 60 Millionen Dollar investieren, um Windkanal und Prüfstände zu modernisieren. Cheftechniker und Teamchef hat er nach der ersten Saison entlassen und eine enge Kooperation mit McLaren-Mercedes verabredet, um Motor, Getriebe und Hydrauliksystem geliefert zu bekommen.

Vor allem aber muss Mallya den Etat von 120 Millionen Dollar größtenteils noch selbst aufbringen. Kingfisher und Whiskeymarken aus Mallyas Konzern belegen die besten Werbeplätze auf der Karosserie. Als der Sportartikelhersteller Reebok als Bekleidungsausrüster einstieg, verkündete Mallya das bereits als Triumph.

Wer sollte auch sonst kommen. Das Finanzgewerbe war nach dem Tabakwerbeverbot in großem Stil in die Formel 1 eingestiegen, jetzt ziehen sich die Banken wieder zurück, ohne dass Ersatz auftaucht. Die Krise des Kapitalismus ist auch die Krise des Rennsports, Autokonzerne taumeln, Führungskräfte von Aktiengesellschaften lassen sich in Zeiten von Börsenkrach, Kurzarbeit und Entlassungen lieber nicht mehr dabei sehen, wie sie den Schampus kreisen lassen. Und Marketingbudgets werden zuerst gekürzt, wenn man zum Sparen gezwungen ist.

Ist Vijay Mallya also der falsche Mann zur falschen Zeit? Einer von gestern, aus der Ära des Prassens? Der ein Team in besseren Zeiten zu teuer gekauft hat und nun aufpassen muss, dass ihm der Laden nicht unendlich mehr Geld aus der Tasche zieht?

Mallya könnte trotzdem den richtigen Moment erwischt haben. Wenn es nach den mächtigsten Männern der Formel 1 geht, Chefvermarkter Bernie Ecclestone und Oberfunktionär Max Mosley, werden bald keine Etats von 300 Millionen Dollar nötig sein, um Rennen zu gewinnen. Die Kosten werden gedrückt, Motoren und Getriebe müssen immer länger halten, Testfahrten sind während der Saison verboten, Windkanäle dürfen nur acht Stunden täglich laufen statt rund um die Uhr im Schichtbetrieb.

Sogar Obergrenzen für die Etats werden diskutiert. Die ersten Folgen sind zu sehen: Das Team von Ross Brawn, nach dem Rückzug von Honda ein Notfall, gewinnt als Außenseiter Rennen.

Lange Zeit prägten Teambesitzer die Formel 1, die sich selbst noch als Mechaniker die Finger schmutzig gemacht hatten und das Management nebenbei lernten. Dann kamen die Autokonzerne und mit ihnen computergesteuerte Fahrwerke, Hightech-Materialien und das große Geld.

Jetzt scheint die Zeit der Unternehmer angebrochen zu sein. Dietrich Mateschitz aus Österreich, Gründer und Miteigentümer von Red Bull, gehören gleich zwei Rennställe; Richard Branson, mit seinem

Virgin-Mischkonzern der Tausendsassa unter Englands Wirtschaftsbossen, galt eine Weile als potentieller Käufer der Honda-Reste und sponsert Brawn. Sie eint mit Mallya, dass sie an Ideen glauben und dafür Risiken nicht scheuen. Die Formel 1 ist für sie ein Business. Sie haben Forderungen. „Sie muss so organisiert sein, dass die Teams damit Geld machen, anstatt es zu verlieren“, sagt Branson. Um nur hinterherzuzockeln, dafür haben sie durch ihre Geschäftserfolge zu viel Selbstbewusstsein getankt.

Mallya sitzt in Jerez im Zelt an einem Tisch, er hat die Ärmel seiner Jacke hochgekrempelt und pafft Zigarillos. Er spricht von Stolz, wenn er sein Auto in den indischen Nationalfarben um die Strecke fahren sehe, und davon, dass die Formel 1 „der wahrscheinlich aufregendste Sport der Welt ist. Warum? Er zieht viele Leute

DAYNITA SINGH / NB PICTURES / AGENTUR FOCUS

Privatmann Mallya*
Unübertroffen in seiner Prunksucht

aus aller Welt an, es geht um Wettkampf, Technik, Glamour und Unterhaltung“.

Ist das Team Vergnügen oder Geschäft für ihn? „Ein bisschen von beidem.“

Und die Yacht, das Flugzeug? „Das sind die Werkzeuge meines Geschäfts.“

Eine Yacht ist ein Werkzeug? „Ja. Wenn ich 20 meiner Großhändler einlade, fühlen sie sich glücklich und sind mir gegenüber loyal.“

Er sagt es fast nüchtern und gestenlos, er spricht sonor und wohlakzentuiert, und wenn es im Gespräch einen Moment gibt, in dem er nicht mehr wie ein überschätzter Paradiesvogel wirkt, dann ist es dieser.

Mallya wuchs in Kalkutta in Wohlstand auf, er war erst 27, als sein Vater starb und er von ihm die Leitung von United Brewery übernahm. Lieber hatte er Arzt werden wollen wie der Großvater, doch Vittal Mallya ließ ihm keine Wahl. „Ich war das einzige Kind, und mein Vater machte mir sehr deutlich, was er von mir erwartete. Ich hatte gern etwas Spaß, wenn ich aber nicht zu den Klassenbesten gehörte, war er unglücklich. Am Ende meiner Highschool hatte ich sechs Monate Zeit, bis das College begann. Aber während die meisten meiner Freunde Urlaub machten, musste ich im Büro arbeiten. Damals habe ich mich beschwert, jetzt merke ich, wie ich davon profitiere. Ich plane alles detailliert und arbeite den Plan dann ab.“

Er baute den Konzern um, reduzierte die Geschäftsfelder, setzte auf Bier und Spirituosen. 2004, als Indien boomte, gründete er die Airline, weil es ihm logisch erschien, dass die Menschen in einem riesigen Land fliegen müssen. Gewinne waren zweitrangig, Wachstum war ihm wichtiger, doch als die Finanzkrise seinen Businessplan erschütterte, eilte er durch die Welt, um mit den Kreditbanken zu verhandeln und die Bestellungen von Maschinen zu verschieben. Mallya verbündete sich sogar mit seinem Rivalen auf dem indischen Flugmarkt, Jet Airways, um Kosten zu sparen, etwa bei Piloten und Ticketservice. Von der Idee der Airline ist er weiterhin überzeugt, und als Hindu lässt er jede neue Maschine von einem Priester segnen.

Für die Formel 1 könnte Mallya sogar das Gesicht der Hoffnung werden. Spätestens 2011 soll der erste Grand Prix in Indien veranstaltet werden, das Geschäft dehnt sich weiter nach Asien aus – hier erhält Ecclestone noch üppige Startgelder für seinen Rennzirkus. Und Mallya bringt verloren geglaubten Glanz und Glamour zurück. Beim Rennen in Monte Carlo liegt seine „Indian Empress“ im Hafen, als Gaststätte für Partys, die Mallya für sein Leben gern gibt, weil er nicht allein sein mag. Außerdem würde Ecclestone ohne Mallya auch persönlich an Lebensfreude einbüßen. Bei fast jedem Rennen treffen sich die beiden in Mallyas Motorhome zum Pokern mit Briatore und ein paar Fahrern, samstagnachmittags um fünf. „Nur zum Spaß“, beteuert Mallya.

Es regnet immer noch in Jerez. Drei Tage hat er sich Zeit genommen, um die Fortschritte seines Teams zu beobachten. Er hat seinen Butler mitgebracht, einen Inder, dunkelblauer Blouson, die Hände im Rücken verschränkt und immer zu Diensten. Er reicht Mallya eins von dessen beiden Blackberrys. Mallya steht vom Tisch auf.

Ende der Woche melden Zeitungen, dass Mallya auf einer New Yorker Auktion einen Teil des Nachlasses von Mahatma Gandhi anonym hat ersteigern lassen, darunter eine Brille, ein Paar Sandalen, eine Taschenuhr, einen Blechteller und einen Napf. Preis: 1,8 Millionen Dollar.

Die Sachen sollen aus Amerika zurück nach Indien kommen, wird er zitiert.

Detlef Hacke

* Mit Sohn Sidhartha.

HANDBALL

Kieler Dunst

Der THW Kiel hat sich von Geschäftsführer Uwe Schwenker getrennt, doch die meisten Fragen bleiben offen. Eine Spur führt nach Warschau.

Die Förde hinter den Panoramafenstern des Maritim Hotel Bellevue ruht wie ein See. Ein Segler gleitet über das Wasser. Auf dem anderen Ufer in Laboe ragt verschwommen das Denkmal für die gefallenen Marinesoldaten des Ersten Weltkriegs in den Himmel. Dunst liegt über Kiel.

Es ist der Tag des Abschieds. Die Wände holzgetäfelt, die Farben gedeckt, vor einem beigefarbenen Vorhang nehmen Georg Wegner und Ulrich Rüther Platz. Sie vertreten die Gesellschafter und den Beirat des THW Kiel, eines der erfolgreichsten Handball-Clubs der Welt. Sie sind gekommen, um die Trennung von Geschäftsführer Uwe Schwenker zu erklären, dem Mann, der diese Mannschaft erschuf und gegen den nun die Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts der Untreue ermittelt. Er soll Schiedsrichter bestochen haben, damit sein Club die Champions League gewinnt.

Doch im Maritim ist nur von „Unregelmäßigkeiten in der Buchführung“ die Rede und davon, den Verein vor Schaden zu bewahren. Schon vor fünf Wochen, nach den ersten Gerüchten, hatte ihnen Schwenker gesagt, dass nichts dran sei an den Vorwürfen, fast fünf Wochen lang wollten sie das glauben, vorige Woche bekamen sie Einsicht in die Akten der Staatsanwälte. Es fehlt viel Geld in der Kasse des THW Kiel, insgesamt 152 000 Euro. Die Funktionäre wollten wissen, wofür sie ausgegeben wurden, sie haben von Schwenker