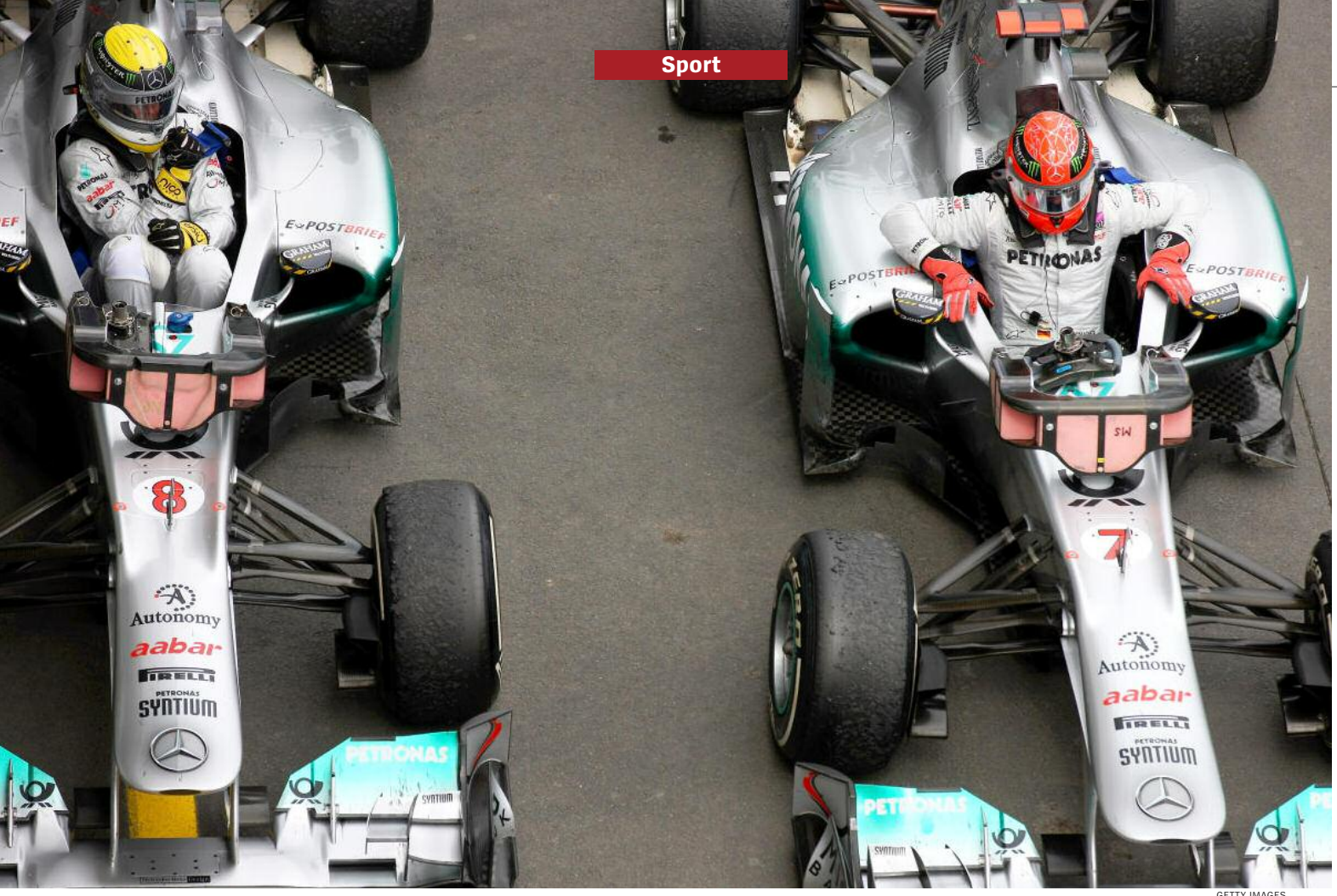

Mercedes-Piloten Rosberg, Schumacher: *„Es ist wie bei einem Puzzle, das man zusammenfügen will“*

GETTY IMAGES

AUTORENNEN

Zu zweit im Kuckucksnest

Die Formel-1-Fahrer Nico Rosberg und Michael Schumacher arbeiten Hand in Hand, um den Mercedes-Rennstall erfolgreich zu machen. Gleichzeitig belauern sie einander – denn jeder muss versuchen, den Teamkollegen zu besiegen.

Am Nachmittag saß Nico Rosberg auf einem Podium und sprach eine Viertelstunde lang vor ausgewählten Daimler-Mitarbeitern. Es ging um das Thema Integrität im Arbeitsleben. Die Teilnehmer, darunter einige aus dem Konzernvorstand, wollten von Rosberg hören, wie man im Beruf erfolgreich wird und dabei ein anständiger Mensch bleibt.

Eine interessante Frage ist das. Aber kann er die Antwort darauf wirklich schon wissen?

Nach dem Auftritt kommt Rosberg, 26 Jahre jung, in das schmale Büro des Pressesprechers. Er überstrahlt den Raum, alles an ihm sieht nach Erfolg und Selbstgewissheit aus. Dunkler Anzug, Lackschuhe, das weiße Hemd ist oben aufgeknöpft, die Gürtelschnalle glitzert silbern, das halblange Blond ist sorgfältig gegelt und kombiniert mit der gepflegten Verwegenheit eines Mehrtagebarts. Während er redet, kreisen seine Worte um Begriffe wie Offenheit, Transparenz, Respekt. So klang er auch gerade vor Publikum.

Seit 2006 fährt er in der Formel 1. Bei 108 Starts hat er keinen einzigen Grand Prix gewonnen. Sechs Jahre ohne Sieg, wie hält Rosberg das aus? „Das ist sehr komisch, ja. Aber ich habe Geduld. Ich glaube daran, dass meine Zeit bald kommt. Ich freue mich schon darauf“, sagt er. „Der Sieg zählt, wir werden gewinnen, das spürt man im Team.“

Rosbergs Vertrag bei Mercedes ist erst im Winter verlängert worden und läuft nun über mehrere Jahre. Ohne große Erfolge vorzuweisen, gilt er in der Formel 1 als jemand, der das Zeug zum Champion hat. Weil er der Schumacher-Besieger ist. Und das ist ein Versprechen auf Zukunft.

In den ersten beiden gemeinsamen Jahren fuhr Rosberg meistens schneller als sein Teamkollege Michael Schumacher, der siebenmalige Weltmeister; im Qualifikationstraining, wenn es um die beste Rundenzeit geht, lag er noch häufiger vorn als im Rennen. Rosberg hat Schumacher Grenzen aufgezeigt und eine heikle Phase gemeistert. „Das hat meiner Karriere sehr gut getan, auf jeden Fall.

PIXATHLON

Teamrivalen Rosberg, Schumacher: *Es gibt vieles, was sie trennt*

Neben mir fährt der Beste aller Zeiten, der Einzige, der im gleichen Auto sitzt wie ich", sagt Rosberg. „Das ist eine große Herausforderung."

Sie hat erst begonnen.

Michael Schumacher wirkt nicht wie ein Verlierer, als er an der Rennstrecke von Barcelona in der Morgenkühle das Essenszelt betritt. Sein Overall sitzt straff über dem muskulösen Oberkörper, die Nackenhaare sind stoppelkurz. Bei Schumacher, 43 Jahre alt, bilden sich erste Fältchen in den Augenwinkeln. Auf dem Kopf trägt er eine weiße Kappe, auf deren Schirm eine Reihe von Sternen eingestickt ist, für jeden Weltmeistertitel einen. Schumacher sieht aus wie ein Sieben-Sterne-General, einer, der sich damit auskennt, wie man Schlachten schlägt.

„Du reibst dich nicht mehr an Kleinigkeiten auf, hast den besseren Überblick, konzentrierst dich aufs Wesentliche", sagt Schumacher über sein Leben nach dem Comeback. Er strotzt vor Energie. Die Niederlagen gegen Rosberg haben ihm kaum zugesetzt. Für ihn wird die Rivalität erst später interessant. Freundlich formuliert er: „Vielleicht wird man nicht mehr ganz so locker mit dem Kollegen umgehen, wenn es für beide um Siege oder sogar um den Titel geht", sagt Schumacher.

Als Rosberg Ende 2009 das Angebot von Mercedes annahm, ahnte er noch nicht, dass Schumacher in die Formel 1 zurückkehren und das Cockpit neben ihm besetzen würde. Plötzlich drehte sich in der Öffentlichkeit alles um Schumacher, Schumacher, Schumacher, und Rosberg saß eingeschüchtert am Rande des Trubels. Intern musste er sich einem Wettbewerb stellen, wie er in fast allen Rennställen geführt wird, und der laut Weltmeister Sebastian Vettel einem simplen Prinzip folgt: „Es geht darum, die Nummer eins zu sein, derjenige, auf den das Team hört, wenn er den Raum betritt."

Vorerst haben Schumacher und Rosberg – stillschweigend – einen Pakt geschlossen. Sie arbeiten zusammen, um aus dem Mercedes den schnellsten Rennwagen der Formel 1 zu machen. Das technische Reglement ist so eng gefasst, dass es den Ingenieuren kaum Luft lässt für Geistesblitze. Also entscheidet das Feintuning, und da sind die Piloten die wichtigsten Entwicklungshelfer. Die Arbeit besteht zum großen Teil darin, Eindrücke und Daten zu sammeln, sie auszuwerten, abzuwägen und Richtungen einzuschlagen, stetig und immer wieder, wie in einer Endlosschleife. „Unglaublich komplex" sei so ein Auto, sagt Rosberg. Dass er in der Schule sehr gut in Physik gewesen sei, „das nützt mir heute noch".

Um voranzukommen in diesem Prozess, liegen alle Werte offen für beide Fahrer und deren Ingenieure. Wenn Schumacher während des Trainings an der Box stoppt, schaut er sofort auf Rosbergs Zeiten und Daten, „ganz einfach, um festzustellen: Was hat er am Auto verändert, was erreicht er damit für Fortschritte? Und umgekehrt: Was habe ich verändert, worin liegen im Vergleich dazu meine Fortschritte? Es ist wie bei einem Puzzle, das man zusammenfügen will."

Mercedes hat jüngst seinen Stab von Ingenieuren in der Teamzentrale im englischen Brackley mit renommierten Fachkräften verstärkt, der Autokonzern mit dem Stern mag sich nicht länger von einem neureichen Getränkeabfüller vormachen lassen, wie man die tollsten Rennautos baut.

Schumacher und Rosberg scheinen bereit zu sein für den Sprung nach vorn, vor allem hat der Rekordmeister seine Defizite weitgehend wettgemacht. In der zweiten Hälfte der vorigen Saison fuhr Schumacher in den Rennen genauso erfolgreich wie Rosberg.

Wenn es in der Formel 1 zu einem Duell an der Spitze kommt, stehen die Rivalen manchmal schnaubend voreinander. Wenn sie für verschiedene Rennställe antreten, ist es ein Kampf auf Distanz, sie können sich aus dem Weg gehen. Teamkollegen nicht. Sie hocken zu zweit im Kuckucksnest, und am Ende kann es pas-

sieren, dass einer den anderen herausschubst.

Als Ayrton Senna 1988 zu McLaren stieß, traf er auf Alain Prost. Der Franzose, damals 33, fuhr seit vier Jahren für den Rennstall und hatte zwei Weltmeisterschaften gewonnen. Der Brasilianer, fünf Jahre jünger und noch ohne WM-Titel, war damals das größte Talent. Rad an Rad fuhren sie der Konkurrenz davon, aufeinander fixiert, ihr Naturell allerdings trennte sie deutlich. Prost ging nach Kalkül vor, Senna trieben Emotionen an.

Im folgenden Jahr brach die Feindschaft offen aus. Prost versuchte, Senna bloßzustellen, und spottete über dessen Religiosität: „Ayrton denkt, er sei unsterblich. Das ist sehr gefährlich.“ Senna fluchte irgendwann, Prost sei „ein feiges Stück Scheiße“. Beim letzten Saisonlauf in Japan kollidierten sie mit ihren Autos, Senna wurde disqualifiziert und verlor den Titel an Prost – der zu Ferrari floh.

Es geht für Teamkollegen darum, ihr Verhältnis zu klären und irgendwo auf der Bandbreite von Prost/Senna und Senna/Berger einzuordnen. „Das müssen die Personen untereinander regeln“, sagt Berger, „Verhaltensmaßregeln von der Teamleitung nützen da überhaupt nichts.“

Es gibt vieles, was Rosberg und Schumacher trennt. Rosberg ist in Monaco und auf Ibiza aufgewachsen, er ist das einzige Kind eines früheren Formel-1-Weltmeisters. Keke Rosberg ebnete seinem Sohn die Karriere, mit seinem Namen hatte er wenig Mühe, Sponsoren zu begeistern. Als Nico Rosberg mit 16 vom Kart- in den Formelsport umstieg, fuhr er für das Team seines Vaters, finanziert vom Musiksender Viva, der Nico in einer Dokuserie zum Popstar aufbauen wollte.

Schumacher glaubte erst dann an eine Karriere in der Formel 1, als er dort angekommen war. Sein Vater verdingte sich als Ofenbauer und betrieb nebenbei die Kerpener Kartbahn, auf der die Mutter den Imbiss führte. Geld war knapp. Um zu sparen, zogen die Schumachers aus dem Müll Reifen hervor, die andere weggeschmissen hatten, und schraubten sie auf das Eigenbaukart drauf. Michael Schumacher hat nach der Realschule Automechaniker gelernt, um sich abzusichern.

In zehn Jahren bei Ferrari scheute er sich, öffentlich Italienisch zu reden, weil er es nicht perfekt beherrschte. Rosberg dagegen spricht fünf Sprachen. Sein Abitur bestand er mit Bravour, ein Studienplatz für Luft- und Raumfahrttechnik war ihm bereits sicher, als er sich für den Berufsrennsport entschied.

Rosberg lebt weiter in Monte Carlo und macht Reklame für Modeschmuck. Schumacher residiert am Genfer See und wirbt für Vermögensanlagen und Schweizer Luxuswaren: Uhren, Schuhe, Kleidung, Accessoires. Schumacher ist Rosberg mehr als 16 Lebensjahre voraus.

Freunde? Dazu fehlt ihnen die Basis.

Feinde?

Zu Ross Brawns Job gehört es, dies zu verhindern. Der Mercedes-Teamchef hatte kurz nacheinander Rosberg verpflichtet und Schumacher zurück ins Cockpit gelockt. Brawn, 57, ist ein stattlicher Mann mit randloser Brille und kleinen, schläfrig wirkenden Augen. Er geht gern Angeln und züchtet Rosen, kurz: Brawn hat die Ruhe weg. Das ist, neben Aufmerksamkeit und Erfahrung, eine gute Voraussetzung für einen Moderator.

Bei Schumacher musste er sich anfangs darum kümmern, ihm nach drei Jahren Pause über die Gewöhnungsprobleme hinwegzuhelfen. Bei Rosberg ging es darum, ihm den Argwohn zu nehmen, nun sei er die Nummer zwei hinter Schumacher, einem Freund Brawns aus vielen Jahren bei Benetton und Ferrari. „Wir haben Nico gezeigt, dass er die gleichen Chancen wie Michael bekommt“, sagt Brawn. „Sie sind reife Rennfahrer. Inzwischen regeln sie ihr Verhältnis untereinander so, dass nichts, was sie machen, zerstörerisch auf das Team wirken könnte.“

PASCAL RONDEAU / ALLSPORT / GETTY IMAGES

THIERRY GROMIK / WITTERS

Freunde Senna, Berger 1990, Kontrahenten Mark Webber, Vettel 2010: *„Verhaltensmaßregeln nützen da überhaupt nichts“*

Im Gegenzug wechselte der Österreicher Gerhard Berger zu McLaren. Berger hatte bis dahin die meisten seiner Teamkollegen in der Formel 1 dominiert, „Senna war für mich nur der Nächste auf der Liste“, sagt er. Doch so sehr er es auch probierte, Sennas Fleiß nachzueifern, sich wie er in technische Details zu vertiefen und ins Fitnesstraining zu stürzen, es war vergebens. Er blieb im Hintertreffen.

Erstaunlicherweise kamen sie sehr gut miteinander aus. Ihre Freundschaft, bereits vor der Zeit bei McLaren geknüpft, vertiefte sich. Berger akzeptierte Sennas Überlegenheit. Warum? Er erzählt von einem Dialog, den sie einst vor einem Qualifikationstraining über ihre Chancen geführt hatten.

Senna: Ich stelle mein Auto auf die Pole Position.

Berger: Schaffst du nicht, die Williams-Piloten sind eine Sekunde schneller.

Senna: Ich schaff’s trotzdem!

Tatsächlich erreichte Senna die Bestzeit. Und Berger „hatte kein Problem damit, ihm zu sagen: So was kannst nur du“.

Aber Brawn rechnet damit, dass die Rivalität zunehmen wird, je näher das Auto an die Spitze des Feldes rückt. Erst recht, wenn Rosberg und Schumacher ganz vorn fahren würden. Wie weit würden sie gehen? Senna und Prost seien irgendwann „sehr emotional“ geworden, sagt Brawn, „da ist etwas explodiert. Die Leute haben daraus gelernt. Ich wäre tief enttäuscht, wenn so was bei uns im Team geschähe.“

Michael Schumacher hat 91 Grand Prix und 7 WM-Titel gewonnen, so viele wie Senna und Prost zusammen. Er sagt zum Schluss des Gesprächs: „Im Prinzip habe ich schon alles erreicht. Natürlich möchte ich noch mehr erreichen. Aber ich glaube, dass ich gelernt habe, auch verlieren zu können.“ Dann steht er auf.

Am folgenden Tag lässt Schumacher ausrichten, man solle ihn nicht falsch verstehen. „Verlieren gelernt“, das habe er schon in seiner Kindheit im Kartsport, nicht erst in jüngerer Zeit.

Detlef Hacke