

# GRAND PRIX 2022

Über Hintergründe im Formel 1-Sport berichtet Klaus Ewald

## GRÖSSENWAHN

### **Stefano Domenicali und der Weg in die totale Unvernunft**

Die Gute Alte Zeit ist Teil von Illusion und Verklärung. Es gibt sie nicht in der Wirklichkeit. Traditionelle Werte hingegen sind etwas Zeitloses. Es gilt stets, sie zu bewahren. Die Weiterentwicklung erfordert große Vernunft und sehr viel Augenmaß. Kulturelles Verständnis und hohe Sensibilität sind elementare Grundvoraussetzungen. Sport ist spätestens seit der Antike Teil der menschlichen Kultur.

Jochen Rindt betrieb Grand Prix als *Hobby, Sport und Geschäft*. Für Graham Hill war der Wettbewerb *ein Sport und eine Industrie*. Grand Prix war seit seiner Gründung im Jahre 1906 immer ein exklusives Ereignis. Der klassische Weltmeisterschafts-Lauf ist der *Grande Epreuve*, der Länder-Grand Prix, der auf den Verkehrsstraßen Europas entstanden ist.

Ecclestone, erneut Angeklagter in einem großen Wirtschafts-Strafverfahren, hatte schon vor Jahrzehnten jegliches Maß und Ziel verloren. Domenicali aus Imola hatte einst die Wahrung der Tradition versprochen. Das erschöpfte sich alsbald in der Schaffung eines Regional-Grand Prix *Emilia Romagna* in seiner Heimatstadt. Dann packte ihn der Größenwahn mit 24, besser noch 25 Grandes Prix pro Jahr.

Städte- und Regional-Grandes Prix, in der Pandemie aus der Not heraus entwickelt, haben in einem exklusiven Sport nichts zu suchen, genauso wenig wie menschenrechtsverachtende, aber steinreiche Diktaturen in aller Welt als Veranstalter. Rennwagen, die mit ihren lächerlichen Radkappen aussehen, wie große Matchbox-Autos und Rennstrecken mit Asphaltflächen, zugemalt entweder mit Werbung oder nur mit hässlichen Streifen in einer zerstörten Landschaft, sind das Gegenteil einer europäischen Kultur.

Der Rückkehr zum Ground Effect war in der Tat ein richtiger Schritt. Aber die Regeln sind extrem kompliziert und selbst für Fachleute völlig intransparent. Die 1,6 Liter Turbomotoren, auch die reformierten ab 2026, sind zwar extrem effektiv und auch auf allerhöchstem Niveau, aber auch maßlos überzogen: Noch nie war Sparen so teuer. Eine höchstentwickelte Elektronik hat den Sport seiner Substanz beraubt. Die Fahrer sind, ähnlich wie in der modernen Luftfahrt, zu Überwachern von Computern geworden: Die einen können nicht mehr richtig fahren, die anderen nicht mehr fliegen. Die massenweise Verschwendung unzähliger Reifensätze pro Fahrer und Veranstaltung ist das Gegenteil, was man unter Umweltschutz und Nachhaltigkeit versteht. Der Aufwand von (bereits gedeckelten) 150 Millionen € für den Einsatz zweier Rennwagen pro Jahr zeigt, daß alle Beteiligten den Bezug zur Realität offenbar völlig verloren haben. Was die Abhängigkeit von den Automobilkonzernen bewirkt, hat man 2008 in der Finanzkrise gesehen. Leider haben die Verantwortlichen seitdem nichts dazugelernt. Für kreative Ideen sind alle Strukturen des modernen Grand Prix Sports viel zu starr und verkrustet. Ein moderner Wettbewerb braucht deutlich weniger und dann auch flexiblere Regeln, die prinzipiell auch von einem halbwegs technisch versierten Laien verstanden werden können. Daß es auch anders geht, zeigt beispielsweise beim Segeln die Open 60 -Klasse der IMOCA. Die bietet auf höchstem technischen Niveau eine akzeptable Kosten-Nutzen-Relation.

Wenn Domenicalis Euphorie ausgeträumt ist, wird die Landung umso bitterer. Auch hier gilt: Weniger ist unter Umständen mehr.

Sechzehn Grandes Prix, gleichmässig auf alle fünf Kontinente in halbwegs geordnete Staaten verteilt, werden einerseits dem globalen Anspruch der Weltmeisterschaft, andererseits dem exklusiven Charakter des Sports gerecht. Wechsel im Zwei-Jahres-Rhythmus sind da überlegenswert, wo es angebracht ist. Vollständiger CO2-neutraler Betrieb des gesamten Systems, vom Bau der Rennwagen bis hin zum Lufttransport, sind mit wissenschaftsbasiertem, modernen Management sofort möglich. Ein offenes Reglement mit kreativen Spielräumen, aber modernen Sicherheitstandards, reduziert die Kosten auf marktwirtschaftliche Weise. Grand Prix Sport braucht vor allem unabhängige Teams und Zulieferer, kein von den Auto-Konzernen gesteuertes Franchise-System als quasi *Geschlossene Gesellschaft*. Wenn die großen Auto-Marken mitmachen wollen, können sie dies tun, aber wenn sie wieder verschwinden, darf dies nicht zum Kollaps des gesamten Sports führen. Systemrelevant dürfen die Konzerne nicht länger sein. Mit synthetischem Sprit betriebene Saugmotoren, die auch von unabhängigen Motorenherstellern produziert werden können, dienen dem Umweltschutz wie der Kultur des Sports gleichermaßen. Die Abschaffung des ideologiebedingten Hybrid-Unsinns mit seinen widerwärtigen elektronischen Exzessen, spart schlagartig

hunderte Millionen Euro. So können dann, wie von Emerson Fittipaldi gefordert, alle 26 zur Verfügung stehenden Startplätze besetzt werden. Eine auf das Allernotwendigste (z.B. das halbautomatische Getriebe) beschränkte Elektronik hält die Kosten im Griff; Funk und Telemetrie dienen überdies der Sicherheit.

*Freude am Fahren*, so der berühmte Slogan von BMW, ist durch nichts zu ersetzen. Grand Prix Sport in seiner traditionellen Form ist einfach wunderbar.