

Freispruch oder doch nicht?

Viele Fans und Fachleute werden nach dem Urteil des FIA-Weltrats in Paris das Gleiche gedacht haben: Was war denn das jetzt?

Das Urteil riecht nach «Im Moment sprechen wir euch frei, aber wenn wir noch irgend etwas finden, könnten wir euch am Ende der Saison den möglichen WM-Titel abnehmen!»

Wie wahrscheinlich ist ein solches Szenario?

Alles, was Ferrari jetzt tun muss, ist zu beweisen, dass irgend ein Teil am McLaren dem Pendant am Ferrari ähnelt. Und sofort hätten sie ein Argument, wonach die Briten eben doch nicht nur von der italienischen Technik wussten, sondern auch etwas davon umgesetzt haben.

Das ist sehr einfach in einer Welt, in der jeder den anderen kopiert. Diese Suppe ist noch lange nicht gegessen.

Ein Beispiel: Ferrari fährt mit so genannten Ohren – kleinen Zusatzflügeln am oberen Cockpitrand. Salonfähig gemacht hatte diese Lösung Renault. Wenn nun McLaren einen aerodynamischen Kniff verwendet, der nur im entferntesten an eine Ferrari-Lösung erinnert, dann wird ein Riesenschrei entstehen.

Verschwörungstheoretiker wollen sogar davon wissen, dass McLaren-Mercedes ihr umfangreiches Entwicklungsprogramm in ähnlichen Schritten abgewickelt habe wie Ferrari – einfach immer ein paar Wochen vor den Italienern, weil man eben genau gewusst habe, was bei Ferrari noch in petto sei.

Eine Unterstellung, die sich allerdings bei näherer Betrachtung nicht halten lässt. Erstens, weil eben nicht die gleichen Lösungen gefunden wurden, und zweitens: Wie sollte McLaren schneller entwickeln als das Original?

Eigentlich hatte ich mit einem Freispruch für McLaren gerechnet.

Denn wenn der inzwischen entlassene Ferrari-Mitarbeiter Nigel Stepney und der beurlaubte McLaren-Designer Mike Coughlan wirklich gemeinsame Sache und sich für ein anderes Team damit interessant machen wollten, dann gehören meiner Meinung nach diese Personen bestraft, nicht ihre Arbeitgeber.

Aus meiner Sicht der einzige Grund, McLaren wirklich zu bestrafen, wäre etwa, wenn sie den Auftrag für die Beschaffung dieser Dokumente gege-

ben hätten und auch Geld geflossen wäre.

In einer Formel 1, bei der Fotografen den Auftrag haben, alle Details der Konkurrenz abzulichten, um sie dann im eigenen Windkanal auszuprobieren, ist Spionage ein alltägliches Geschäft.

Natürlich muss man sich die Frage stellen: Wo hört Kopieren auf und wo fängt echte Spionage an?

Wie konnte Nigel Stepney oder wer auch immer die Papiere bei Ferrari geklaut hat – denn Stepney beteuert ja, er sei es nicht gewesen – wie also konnte überhaupt jemand an diese umfangreichen Unterlagen gelangen?

Normalerweise hat eine Person nur zu jenen Unterlagen Zugang, die seine Arbeit betreffen. Also der Getriebetechniker zu Getriebedaten, der Aerodynamiker zu Windkanal-daten und so weiter.

Wie kann es sein, dass ein Einzelner die ganzen Geheimnisse abrufen kann?

Steckt da vielleicht doch eine Verschwörung dahinter, wie Stepney weismachen will?

Auf jeden Fall bietet «Stepneygate» wundervollen Stoff für einen spannenden Film. Wilde Verfolgungsjagden nach



Marc Surer

Stepney und seiner Freundin – man stelle sich das einmal vor: Nigel im Dienst-Maserati wird verfolgt von einem schwarzen Ferrari 612er Scaglietti mit getönten Scheiben. Wie in einem Agenten-Streifen!

Sass da vielleicht Jean Todt selbst drin?

Vielleicht werden wir es bald erfahren, denn Nigel Stepney hat einen Privatdetektiv engagiert, um den Fahrer dieses Autos zu identifizieren.

Ich kann ihm Josef Matula empfehlen, der dank seiner rennsportlichen Erfahrung mit Alfa wohl auch einen Ferrari-Fahrer stellen könnte! Die Serie von Matula passt wunderbar zu Stepneygate um Ferrari und McLaren: Ein Fall für zwei.

Die etwas weniger abenteuerliche Wirklichkeit sieht nun aber eher die Arbeit von Anwälten vor. Und Arbeit gibt es zuhauf. Denn eines sollte man trotz des Pariser Urteils

nicht vergessen: Die von Ferrari in England und Italien eingeleiteten Verfahren laufen weiter.

Kann Ferrari den Beweis erbringen, dass McLaren-Mercedes von den Papieren, die unbestritten im Besitz von Mike Coughlan waren, profitiert hat?

War das Wissen von McLaren über flexible Unterböden vielleicht auf diese Quelle zurückzuführen?

Und wenn ja, war das der Grund, warum Ferrari in Malaysia nicht so konkurrenzfähig war wie in Australien?

Ist es denn wirklich so abwegig, sich auf diesem Weg Informationen zu beschaffen und an die FIA weiterzugeben, wenn es der Legalität des Sports dient?

Was zur Frage führen muss: Wie kam es denn letztes Jahr zum Verbot des Schwingungsdämpfers von Renault, der ja mit Genehmigung der FIA eingebaut war?

Wer hatte da von wem die Information, dass diese Technik grenzwertig sei? Je tiefer man gräbt, desto undurchsichtiger wird dieser Krimi.

Was ich bedauerlich finde: Wir hätten doch schon längst einen packenden Krimi – auf der Rennstrecke!

Lasst uns doch einfach diese sportlich hochwertige Saison genießen! ♦