

# Wer war Weltmeister?

**S**chlagzeilen nach der WM macht nicht etwa Weltmeister Kimi Räikkönen, sondern sein altes Team McLaren-Mercedes. Erstens wegen des Benzinprozesses, dazu jedoch später, zweitens wegen Lewis Hamilton, der England Richtung Schweiz verlassen will und damit seine Landsleute vergrault, und drittens wegen der erwarteten Freistellung von Fernando Alonso.

Ich befürchte, dass sich in fünf Jahren alle noch an die Spionageaffäre und den sensationellen Neueinsteiger Hamilton erinnern, aber niemand mehr weiss, wer 2007 Weltmeister geworden ist ...

**E**s hat also 12 Tage gedauert, bis Alonso aus seinem Dreijahresvertrag herausgekommen ist. Eigentlich hätte ihn McLaren schon vorher auf die Strasse setzen können, nach all seinen Äusserungen. Diese hat Fernando ganz gezielt gestreut, um so die Öffentlichkeit auf eine mögliche Benachteiligung im Team aufmerksam zu machen und gleichzeitig ein Alibi zu haben, falls er nicht Weltmeister wird. «Das Team stand nicht voll hinter mir», liess der Spanier mehr als einmal ausrichten.

**S**icher gibt es Gründe, Alonsos Verhalten zu kritisieren. Aber wer seine Methoden verurteilt, versteht nicht, wie er tickt. Er ist eine Primadonna, wie viele seiner Kollegen und Vorgänger – man denke nur an Michael Schumacher, Ayrton Senna oder Alain Prost. Alonso glaubt fest daran, dass er der Beste ist. Damit hat er sicher nicht ganz unrecht. Das beweisen seine Erfolge – vor allem die mit Renault 2005 sowie 2006. Und wer den diesjährigen WM-Endstand betrachtet, muss zugeben: Hätte McLaren-Mercedes auf Alonso als unumstrittene Nummer 1 gesetzt, Ron Dennis & Co.

hätten zumindest einen der beiden WM-Titel geholt.

**S**o gesehen hat Alonso mit seinem Stänkern im Nachhinein recht bekommen. Doch der scheidende McLaren-Pilot ist nur auf dem Rennplatz ein arroganter Egoist. Privat ist er bescheiden und ruhig. Alonso genießt es, wenn er nicht in der Öffentlichkeit steht. Selbst Hamilton war vom einfachen, unspektakulären Leben seines Teamkollegen beeindruckt und wünscht sich wohl insgeheim, dass auch er ein ruhigeres Leben führen könnte.

**W**er Alonso vorwirft, nicht sehr elegant taktiert zu haben, dem kann ich nur erwidern: Nun so ist er halt. Mir ist ein ehrlicher Alonso lieber, der sagt, was ihn bedrückt, als viele seiner Kollegen, die ihre Gefühle in leeren Worthülsen verpacken. Eines ist sicher: Der einst bei Minardi gross gewordene Alonso hat früh gemerkt, dass die Sympathien im Team einseitig verteilt waren. Und von diesem Moment war es nicht mehr «sein Auto und sein Team», wie Alonso es bei der Vorstellung in Valencia noch genannt hatte.

Der Gedanke, das Team am Ende der Saison zu verlassen, ist bei ihm wohl schon länger gereift. Daran gibt es auch nichts auszusetzen. Es gibt Rennfahrer, die Nestwärme brauchen. Erinnern wir uns an Heinz-Harald Frentzen. Bei Williams kam er nie auf Touren. Im sympathischen Jordan-Team lief der Mönchengladbacher zu Höchstform auf.

**Z**urück zu McLaren-Mercedes: Der Protest in Brasilien gegen BMW-Sauber und Williams hatte den Beigeschmack eines schlechten Verlierers. Man muss den Verantwortlichen jedoch zu Gute halten, dass sie nicht viel Zeit zum Nachdenken hatten. So ein Protest muss sofort



Marc Surer

nach Aushang des Rennergebnisses erfolgen.

Was ich eher nachvollziehen kann, ist die Berufung gegen den Entscheid der Kommission. Die hatten es richtigerweise abgelehnt, eine Strafe auszusprechen, weil sie die Benzintemperatur im Auto nicht messen können. Zur Erinnerung: Das Benzin im Fahrzeug darf – gemessen an der Ausstemperatur – nicht mehr als zehn Grad kühler sein.

**D**och was ist, wenn sich die Lufttemperatur innerhalb kurzer Zeit um einige Grad verändert, weil die Sonne hinter den Wolken hervorgekommen ist? Müssen die Teams dann ihr gekühltes Benzin wieder aufheizen? Warum ändert man nicht einfach die Regel: Die Rennleitung gibt via Datenmonitor die erlaubte Temperatur in der Tankanlage schon am Sonntagmorgen durch – basta.

**Z**u Turbozeiten war das Kühlen des Benzins ein grosses Thema gewesen. Der Tankinhalt war damals auf 195 Liter begrenzt. Nachtanken war verboten. Weil gekühltes Benzin weniger Platz beansprucht (Stichwort: grössere Dichte), passten damals einige Kilogramm mehr in den Tank. Ausserdem hat gekühlter Treibstoff auch bei der Verbrennung eine positive Wirkung. Doch all das funktioniert nur bei extremen Temperaturunterschieden – nicht bei zwei oder drei Grad.

Daher glaube ich, dass es am 15. November eher zu einer Korrektur des Reglements kommt, als zur Korrektur des Resultates. ♦



PAN IMAGES

Mercedes-Fototermin am Nürburgring: Die Mimik von Alonso und Hamilton sprach damals schon Bände. Das Wetter passte dazu ...