

# Wir brauchen eine Stallorder!

Bevor jetzt alle SPEEDWEEK-Leser aufbrüllen: Ja, ich weiss, dass Stallorder in der Formel 1 verboten ist.

Wovon ich vielmehr schreibe, das sind eher interne Regeln, die angewendet werden, um gefährliche Zweikämpfe der eigenen Piloten zu verhindern.

Nicht nur die Kollision der Red Bull-Fahrer Vettel und Webber ist Anlass für solche Überlegungen, auch die McLaren-Renner von Button und Hamilton haben sich berührt! Und erinnern Sie sich ans haarsträubende Manöver von Alonso in der Boxeneinfahrt von Shanghai? Hätte Massa nicht aufgepasst, wären beide Ferrari-Fahrer in der Leitschiene gelandet.

Dreiteiliger Plan. 1992 wurde ich als Rennleiter zu BMW geholt, weil man den DTM-Titel aufgrund von Unstimmigkeiten unter den Teams versemmt hatte. Es gab acht Werksfahrer und drei private BMW-Piloten – aufgeteilt in fünf Rennställe, die sich rundheraus als Konkurrenten ansahen. Und diesen verfeindeten Haufen sollte ich nun unter Kontrolle bringen.

Mein Konzept war dreiteilig: Freie Fahrt für alle bis zur Mitte der Saison, dann eine Bevorzugung der Fahrer, die mehr Punkte hatten. Wer einen Markenkollegen im Rückspiegel hatte, der in der Meisterschaft aussichtsreicher lag und nicht abzuschütteln war, der musste ihn in der letzten Runde passieren lassen.

Für die Rennen zum Schluss des Jahres galt knallharte Teamorder: da musste man schon mal dem punktebesten Fahrer den Sieg überlassen.

Ich fand das fair: gleiche Ausgangslage für alle, dann aber werden jene bevorzugt, die sich eh durchgesetzt hatten.

Logisch war die Kontrolle zum Saisonbeginn schwierig. Also musste ich auch da eingreifen – gegen den Markenkollegen wird nicht Kampflinie gefahren. Wer es schafft, sich neben den Gegner zu setzen und die Nase vorn hat, dem gehört die folgende Kurve. Mit dieser Regel konnten alle gut leben, in fünf Jahren kam es nur zu zwei unnötigen Zwischenfällen.

Alpha-Tiere. Wieso geht das in der Formel 1 nicht? Wo ein Team doch nur zwei Piloten im Zaum halten muss.

Weil in der Königsklasse eben auch die Könige der Egoisten zu finden sind. Bei Alonso und Hamilton verlor McLaren-Teamchef Ron Dennis 2007 komplett die Kontrolle. Einem Jean Todt wäre das bei Ferrari nicht passiert: der legte sich einfach auf seinen Schumacher fest, basta. Barrichello hatte das Nachsehen.

Was nicht verboten ist: einen schnelleren Mann vorbei zu lassen. Wozu, siehe Webber und Vettel, der Vordermann auch nicht immer die grösste Lust zeigt.

Für die Fans ist es toll, wenn Rennställe ihren Piloten freie Fahrt lassen, das garantiert Spannung, selbst wenn zwei Autos von Red Bull Racing oder McLaren-Mercedes vorne liegen.

Aber einige simple interne Überhol-regeln könnten wohl nicht schaden ...