Die Schweiz in Formel 1, der Zukunft des Rennsports

Autor(en): **Etschmayer, Patrik**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 14

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-607991

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Schweiz in der Formel I, der Zukunft des Rennsports

VON PATRIK ETSCHMAYER

Die diesjährige Formel-I-Saison hat kaum begonnen, da geht bereits die Angst vor dem, was die Saison '92 bringen wird, in den Boxengassen um. Man fürchtet sich bei den Rennställen aber weder vor einer Weltkrise, die das Publikumsinteresse ablenken könnte, noch vor irgendwelchen neuen Reglementen. Die Furcht geht um vor einem neuen Konkurrenten, dessen Finanzkraft und technisches Potential selbst Giganten wie Ferrari und Honda erzittern lässt. Die Rede ist vom neuen «Team Suisse».

Bis vor kurzem waberten nicht substantiierbare Gerüchte über einen neuen Schweizer Rennstall durch die Gegend. Wer dahintersteht sowie andere Begleitumstände waren nicht bekannt. Lediglich das sporadische Auftauchen eines roten Sattelschleppers mit einem schlichten weissen Kreuz an der Seite eines Auflegers an Teststrecken und die ebenso schlicht bemalten, darin transportierten Boliden gaben Hinweise auf die Herkunft. Die Bedrohung, die von diesen Wagen für die anderen Formel-I-Teams ausging, war aber bald jedem klar, der mit einer Stoppuhr am Streckenrand stand: In eintöniger Regelmässigkeit zerbröselten die roten Flitzer die bestehenden Rundenrekorde, pulverisierten die Referenzzeiten. Und trotzdem tauchten sie nicht bei Rennen auf, schienen sich erst in der Vorbereitungsphase zu befinden.

«Wer steckt dahinter? Wer kann es sich leisten, potentielle Siegeswagen und -fahrer nur zu Trainingszwecken herumkurven zu lassen? Handelt es sich um Schweizer Banken, die SSIH oder gar um die Schwerindustrie?» Diese und noch andere Fragen kursierten wie wild in den Szene-Lokalen und Werkstätten des schnellsten Gewerbes der Welt.

Schweizer Technologie

Doch seit letztem Samstag hat die Fragerei ein Ende – und die Antwort schockte die Rennstallbesitzer noch mehr, als die schlimmsten Spekulationen es je vermochten. Das Supergehirn, das Mastermind hinter dem neuen Spitzenrennstall war niemand geringerer als Adolf Ogi. Und Besitzer des Teams ist niemand anderer als der Schweizer Staat. Ans Licht kam diese unglaubliche Neuigkeit, als auf bisher noch ungeklärte Weise ein Dossier aus dem Verkehrs- und Energiedepartement an die Öffentlichkeit drang.

Darin war unter anderem nachzulesen, dass «in der heutigen Zeit auch der Staat eine neue Art der Öffentlichkeitsarbeit machen muss, um an die jüngeren Generationen besser heranzukommen». Während der Wintersaison gebe es schon ziemlich viele Identifikationsfiguren – namentlich die Schweizer Skistars, zu denen sich ja mitunter auch Ogi selbst zählt. Doch sobald der Schnee geschmolzen, ist es auch mit dem Schweizer Nationalheldentum im Sport vorbei. Die Fussballmannschaft sei, wenn sich auch bei den Resultaten ein gewisser Aufwärtstrend abzeichne, wegen der wenigen Spiele kaum dazu geeignet, eine gute Identifikationsmasse abzugeben; die Radrennfahrer litten während der Hauptsaison unter Heuschnupfen, und auch die Leichtathleten seien trotz der teilweise ansprechenden Leistungen kaum Massenkost.

«Es ist daher nötig, aktiv in einen Sport einzugreifen, der sich sowohl äusserster Popularität erfreut, von einem gewissen Charisma umgeben ist und in dem Siege internationales Renommee einbringen. Wenn dabei gleichzeitig auch noch Aufträge für die einheimische Industrie und Forschung abfallen – um so besser. Unser Ziel ist daher, mit einheimischen Fahrern und Schweizer Technologie ein erstklassiges Formel-I-Team aufzubauen, das ‹Team Suisse›.»

Das Papier war datiert mit 1. August 1989 und unterzeichnet von Adolf Ogi, der zur gleichen Zeit auch sein visionäres Bravo-Konzept gestaltete. Doch Eier auf Sparflamme kochen war einfacher, als ein Formel-I-Team aus dem Boden zu stampfen. Ogis Energien scheinen aber unerschöpflich zu sein, vor allem, seit er kalt duscht. Wie sich aus verschiedenen, in diesem Dossier enthaltenen Papieren rekonstruieren lässt, überwand er interdepartementäre Widerstände mit einem solch mitreissenden Elan, dass er schon bald jenen Spezialistenstab beisammen hatte, den er benötigte, um ein schlagkräftiges Team aufzustellen.

Bravo-Programm deckt die Kosten

Die ETH machte sich mit dem grössten je zur Verfügung stehenden Budget für ein Einzelprojekt (1,4 Mia. Franken) daran, den Formel-I-Monoposto der Zukunft zu kreieren, während die damals noch aktiven Ps (26 und 27) alte Ferraris und Hondas zur Trainingszwecken im Ausland akquirierten und via Bern, Locarno, Genf und Brest nach Irland verschifften, wo die besten Motorfahrer der Schweizer Armee einem rigorosen und streng geheimen Trainingsprogramm unterzogen wurden. Neugierigen Journalisten wurde der Zugang zum Gelände mit der Begründung verwehrt, was hier vorgehe, gehe sie nichts an, es seien nur

REKLAME

Schweizer Geheimagenten beim Training.

Trotz der wahrhaft beispielhaften Organisation gelang es nicht, Ogis Traum zu erfüllen und das Team für dieses Jahr rennfertig zu machen – speziell der Ausfall der beiden Ps, die ihre nachrichtendienstliche Tätigkeit nur als Tarnung ausübten, verzögerte die Vorbereitungen erheblich, so dass die roten Renner mit dem weissen Kreuz ihre Siege erst zu Helvetias 701. Geburtstag heimfahren werden. Aber dann um so sicherer.

Denn Ogi, des Bundesrates sportiver Hansdampf in allen Gassen, wird jeweils persönlich an der Box sein und sein Team zu Höchstleistungen anspornen. Er habe sich bereits eine Rennfahrerjacke gekauft, wie man sie immer im Fernsehen zu Gesicht bekommt – und was könnte da noch schiefgehen?

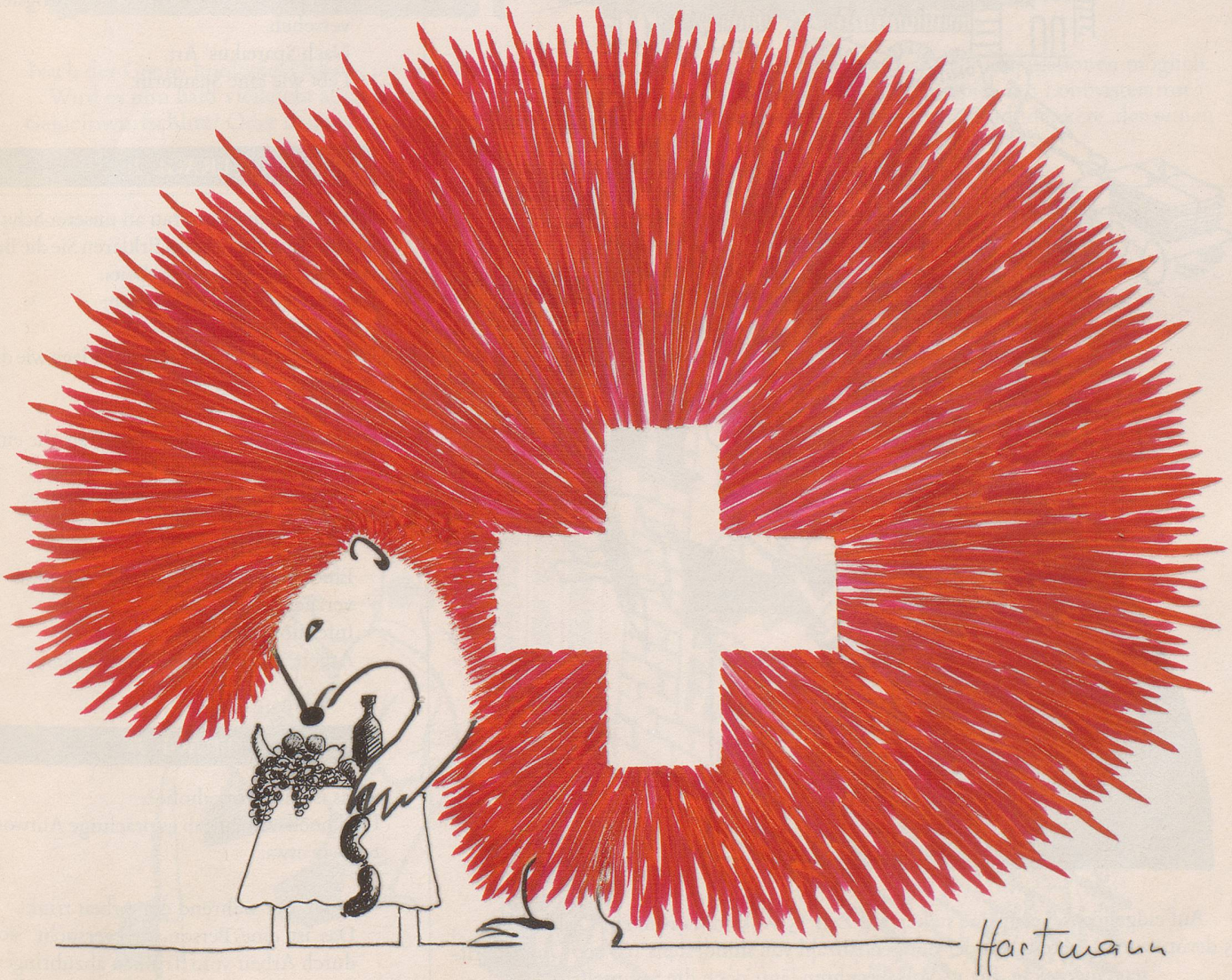
Natürlich kann man sich fragen, ob die Verwendung von Steuergeldern für einen solchen Zweck legitim ist. Doch Ogi wehrte in einer ersten Stellungnahme ab: Das Team werde von den durch sein Bravo-Programm eingesparten Energiekosten des Bundes finanziert.

Werbewirkung durch Formel-I-Sieg

«Ich liess in jedem Büro Wolldecken verteilen, alle Kaffeeautomaten auf kalte Ovo umprogrammieren – die Resultate entsprechen voll meinen Erwartungen, so dass das ‹Team Suisse› keinen Rappen an zusätzlicher Belastung darstellt. Zudem ist die Werbewirkung nicht zu verachten, die durch einen Formel-I-Sieg für die Eidgenossenschaft entstehen würde. Ich bin sicher, dass wir dann auch mit Steuermehreinnahmen rechnen können – Sieger unterstützt man lieber! Und, ganz im Vertrauen, wir konnten die Beschaffung der neuen Fahrräder für die Armee für ein weiteres Jahr abblocken und den Budgetposten aus dem EMD-Etat zu uns verschieben!»

Einer solchen Argumentation lässt sich wohl kaum widersprechen, und es bleibt eigentlich nur noch die Frage nach den schnellen Motorfahrern – wie werden denn ihre Dienste entgolten?

«Auch hier konnten wir mit dem EMD zusammenarbeiten – die Renneinsätze gelten jeweils als UO und OS. So können wir es vermeiden, auf den Rennstrecken von normalen Soldaten repräsentiert zu werden. Ein Rennoverall mit Offiziers-Patten ist eben schon was ganz anderes – nämlich die Zukunft des Rennsports!»



REGULA HARTMANN

Die Schweiz und ihr offenes Verhältnis zum Ausland bzw. zu den Ausländern