

„WIR MÜSSEN DIE KIRCHE IM DORF LASSEN“

neu es Team – neues Glück. Berufskraftfahrer Heinz Harald Frentzen, seit Formel-1 Saisonbeginn bei seinem neuen Arbeitgeber Jordan Mugen-Honda angestellt, fuhr in den ersten beiden Rennen in diesem Jahr zwei grandiose Podiumsplätze heraus. Doch nicht nur der 2. Platz in Australien und die 3. Platzierung in Brasilien lassen den 31jährigen lockerer und gelöster wirken als Williams-Zeiten.

Mit dem Jordan-Renstall ist der Mönchengladbacher zu dem Team zurückgekehrt, in dem er 1990 seine Formel-3000 Karriere begann. Und dort scheint er sich sichtlich wohler zu fühlen, ganz davon abgesehen, daß Jordan ein besseres Auto an den Start bringen konnte als Frentzen's früherer Arbeitgeber.

Wie seine Prognose für 1999 aussieht, wie er sich die Zukunft vorstellt und was er neben dem Renn-Alltag noch so unternimmt, darüber erzählt er exklusiv im „EM“-Interview:

„EM“: Herr Frentzen, die Saison hat gut für Sie begonnen. Sind Sie zufrieden mit sich selbst und Ihrem neuen Dienstwagen?

Heinz-Harald Frentzen: Klar bin ich zufrieden, auch wenn ich zugeben muß, daß ich ein bißchen Glück hatte, weil die McLaren bis jetzt noch

nicht sehr zuverlässig sind. Aber das gehört ja dazu und die zehn Punkte aus den ersten beiden Rennen kann uns keiner mehr nehmen. Es ist einfach unglaublich, wie zuverlässig unser Jordan-Honda ist. Und das, wo wir uns mit einem völlig neuen Getriebe und einem neuen Motor an den Saisonstart gewagt haben. Ich will da jetzt nichts beschreiben, aber sowohl bei den Tests wie in den Rennen lief unser Wagen völlig problemlos. Und das ist genau die Voraussetzung, die man braucht, um jetzt das Auto noch schneller zu machen. So werden wir zum Beispiel für Monaco von Honda eine spezielle Motorenversion bekommen, die exakt auf die sehr spezifischen Anforderungen dieses Stadtkurses zugeschnitten ist.

Viele deutsche Medien handeln Sie nach Ihren Platzierungen in den ersten beiden GP '99 als „großen Mitkonkurrenten“ oder sogar „Rivalen“ von Michael Schumacher. Wie stehen Sie zu diesen Stimmen?

Langsam, langsam. Ich stehe momentan zwar in der Punktwertung vor Michael, wir müssen aber die Kirche im Dorf lassen. Wir haben noch 14 Rennen vor uns und auch wenn McLaren momentan überlegen ist, so ist doch das Ferrari-Team schon allein wegen der ungeheuren Ressourcen zumindest der zweite Titelfavorit. Das kann man bei aller Freude über die Jordan-Leistung von uns nun nicht behaupten. Grundsätzlich ist durch das stabile Reglement die Leistungsdichte des gesamten Feldes höher geworden. Und genau da liegt unsere Chance, den Titelfavoriten hin und wieder ein Beinchen zu stellen.

Das Jordan-Team wird generell immer stärker - sehen Sie Chancen auf einen eventuellen 3. oder sogar 2. Platz in der WM-Wertung?

Vor dem ersten Rennen war mein Ziel, daß wir, also das Jordan-Team, uns als dritte Macht hinter McLaren und Ferrari etablieren können. Die ersten beiden Rennen haben gezeigt, daß diese Hoffnung keine Traumtänzerie ist. Jetzt dürfen wir auf dem einmal eingeschlagenen Weg bloß nicht nachlassen. Aber dafür wird schon Chef Eddie sorgen, der dieses Jahr gerne noch ein oder zwei Rennen gewinnen möchte. Auf jeden Fall sind wir auf dem richtigen Weg.

Welche Unterschiede haben Sie zwischen Ihrem alten Arbeitgeber und Ihrem „neuen, alten“, dem Jordan-Team, bislang ausmachen können? Ist die Arbeitsatmosphäre anders/relaxter?

In einem Punkt gibt es überhaupt gar keinen Unterschied: Beide Teams sind unglaublich motiviert und erfolgshungrig. Völlig unterschiedlich ist allerdings die Art und Weise, wie diese beiden Teams den Erfolg erreichen wollen. Williams hat über 250 Mitarbeiter, Jordan zur Zeit 160, Williams läßt fast das gesamte Auto im eigenen Werk bauen, Jordan bedient sich da verschiedener Zulieferer. Insgesamt ist die gesamte Unternehmenskultur kaum miteinander zu vergleichen. Ich sage immer, daß man sich nur die beiden Teamchefs anschauen muß. Frank Williams interessiert sich für preußische Militärgeschichte und Eddie Jordan ist Freizeit-Drummer in einer Rockband. Klar, daß so unterschiedliche Persönlichkeiten auch ihre Unternehmen unterschiedlich führen.

Alles in allem - Sehen Sie 1999 als das Jahr der „großen Chance“ für sich selbst?

Jordan ist im Aufwärtstrend, seit Ralf Schumacher in Silverstone den ersten Punkt der vergangenen Saison herausgefahren hat. Dann kam der Doppel-Sieg in Spa. Als ich das erste mal durch das Jordan-Werk ging, konnte man den Aufwärts-Trend an allen Ecken und Enden geradezu körperlich spüren. So, das ist die Basis. Das wir das in den ersten Rennen gut umsetzen konnten, ist umso wichtiger, um Honda davon überzeugen zu können, weiter bei uns zu bleiben. Wenn wir unseren Trend zusammen mit Hondas Engagement stabilisieren können, dann könnte für Jordan und für uns Fahrer 1999 ein ganz tolles Jahr werden.

Auf welchen der verbleibenden GP freuen Sie sich in diesem Jahr am meisten?

Jetzt freue ich mich erst einmal auf Imola, allein weil ich '97 dort gewinnen konnte. Die Strecke dort hat es in sich, um schnell zu sein muß man gut abstimmen können. Man muß sich auf den aerodynamischen Abtrieb konzentrieren und braucht Power. Das alles richtig hinzukriegen, darauf freue ich mich jetzt schon.



„Frank Williams interessiert sich für preußische Militärgeschichte und Eddie ist Freizeit-Drummer in einer Rockband. Klar, daß so unterschiedliche Persönlichkeiten auch ihre Unternehmen unterschiedlich führen.“



Am 18.05. werden Sie 32 Jahre alt, machen Sie sich da schon Gedanken über einen eventuellen Ausstieg aus der Formel-1 in einigen Jahren?

Ich bin gerade mittendrin, Attacke zu machen, da denke ich doch nicht ans Aufhören! Wenn es so weitergeht wie momentan, dann möchte ich noch jahrelang Formel 1 fahren.

Wenn Sie Ihre Fahrer-Karriere einmal beenden, was möchten Sie anschließend beruflich unternehmen? 1992 wären Sie ja beinahe zum Bestattungsunternehmen Ihrer Familie in Rheydt zurückgekehrt. Ist das ein eventuelles Thema für die Zukunft?

Gut, wenn ich in der Schule ein bißchen besser aufgepaßt hätte, hätte ich was Anständiges ge-

lernt und bräuchte am Wochenende nicht zu arbeiten, sondern könnte stattdessen nachmittags Formel-1 Rennen im Fernsehen sehen. Na ja, vielleicht war es doch gar nicht so ungünstig, daß ich nicht besser aufgepaßt habe, weil mir das Fahren noch so viel Spaß macht, daß alles andere noch kein Thema ist.

Wie kommt Ihr Hobby, das Modellflugzeugfliegen, voran? Haben Sie schon einige GP-Strecken unfallfrei überfliegen können?

Es sieht so aus, als müßte ich jetzt einen richtigen Totalschaden beichten. Mein Pilot Jeff hatte mir doch zum Geburtstag einen ferngelenkten Modellflieger geschenkt, den ich leider bei einem Jordan-Test während einer Pause verschrottet habe. Es sieht also ganz danach aus, als daß ich da noch ein wenig lernen könnte...

Abgesehen von Modellflugzeugen - wie ruhen Sie sich am liebsten vom F1-Streß aus?

Wasserski macht viel Spaß, Jetski auch. Dann habe ich mittlerweile bei mir in Monaco wie auch bei meiner Mutter in Spanien zwei richtig gute Sportstudios eingerichtet, wo man sich also in häuslicher Atmosphäre richtig fertig machen kann. Neben dem Sport treffe ich mich aber auch gerne mit Freunden zum gemeinsamen Essen gehen.

„Es ist einfach unglaublich, wie zuverlässig unser Jordan-Honda ist. Und das, wo wir uns mit völlig neuem Getriebe und Motor an den Saisonstart gewagt haben. Der Wagen lief völlig problemlos: genau die Voraussetzung, um ihn noch schneller zu machen.“

interview

alexander kuffner



jordan grand prix

