



„ICH WILL DER BESTE VON ALLEN SEIN“

Der gebürtige Mönchengladbacher Nick Heidfeld (28) konnte im Cockpit seines BMW Sauber 2007 schon einige Punkte einfahren und hat bewiesen, dass er sich noch weiter steigern kann. Kurz vor dem Rennen in Indianapolis (USA) sprach „Quick Nick“ mit dem „EM“ über Vettel, Vollbart und Verpflichtungen.
Interview: Alexander Kuffner / Foto: BMW Motorsport

Nick, nach zwei zweiten Plätzen in der 2005er Saison hast Du beim Grossen Preis von Kanada am 10.06. nun zum dritten mal diese Platzierung erreicht. Erleben wir den ersten Heidfeld- Sieg noch in diesem Jahr?

Unsere Steigerung ist enorm. Gleich zu Saisonbeginn waren wir dritte Kraft, und das war schon erstaunlich. Und jetzt bin ich in Montreal aus eigener Kraft Zweiter geworden. Ich habe ja nicht von Ausfällen und dem ganzen Chaos profitiert, ich war einfach schneller als ein McLaren und als beide Ferrari. Damit haben wir unser Saisonziel bereits erreicht. Ob dieser Aufstieg in diesem Jahr noch in einen Sieg mündet, kann niemand sagen. Aber es ist auch nicht utopisch. **Robert Kubica hatte viel Glück bei seinem Crash in Kanada. Wie bekommt man den Unfall eines Teamkollegen auf der Strecke mit?**

Schwere Unfälle sind immer schrecklich. Je näher man dem betroffenen Fahrer steht, desto schrecklicher ist es logischerweise. Ich hatte ziemlich lange keine Informationen und habe bloß jede Runde das Wrack gesehen. Weil das Fernsehen die Unfallstelle nicht gezeigt hat, wusste das Team zunächst auch nichts. Erst als unser Teamchef aus dem Medical Center zurückkam, habe ich über Funk Entwarnung bekommen. Eigentlich hat mir das zu lang gedauert. Es gibt ja Leute, die in so einem Fall, wenn sie noch selbst Rennen fahren, lieber gar keine Informationen wollen. Aber mich behindert es eher in der Kon-

zentration, wenn ich nichts weiß. **Kann man nach Kanada sagen, dass immer noch nicht genug für die Sicherheit getan wird? Die Stelle an der Kubica rausgeschossen ist, war ja noch nicht mal durch Reifenstapel gesichert ...** Reifenstapel oder eine größere Auslaufzone hätten

vielleicht helfen können. Wir haben die Formel 1 in den vergangenen Jahren mit vielen Maßnahmen, die die Strecken betreffen und eben auch die Autos sehr viel sicherer gemacht. Vor zehn Jahren hätte Robert bei diesem Crash kaum eine Chance gehabt. Wir dürfen in unserer Arbeit für die Sicherheit auch nicht nachlassen, aber hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht, weder auf der Rennstrecke noch sonst wo.

Ein Kommentar zum unglaublichen Karrierestart von Kollege Hamilton: Wird man da nicht ein kleines bisschen neidisch, wenn man auf den eigenen Karrierestart zurückblickt?

Lewis hat das Glück, seine erste Saison im stärksten Team zu fahren. Das Team, in dem ich angefangen habe, war damals Letzter. Natürlich hätte ich auch gerne weiter oben angefangen, aber ich wusste immer, dass meine Chance irgendwann kommt, wenn ich nicht locker lasse, und im BMW Sauber F1 Team habe ich jetzt diese Chance.

Was ist es, dass Dich in dieser Saison so viel besser dastehen lässt? Dein Dienstwagen, die Teamleistung, oder fährst Du einfach noch ein bisschen besser als in den Vorjahren?

Das Auto und das Team machen den Unterschied. Unter diesen Umständen wäre ich früher auch nicht langsamer gewesen. Man muss in diesem Sport damit leben, dass einen die Technik manchmal schlechter aussehen lässt, als man fährt, dafür ver-

hilft sie einem ein andermal auch zu einem Podiumsplatz. Das BMW Sauber F1 Team hat sich extrem schnell weiterentwickelt und schon für die zweite Saison ein sehr gutes Auto gebaut. In so einem Team kann man sich als Fahrer hervorragend auf seine eigene Arbeit konzentrieren – auf das Fahren und die Abstimmung.

Ist Dein Vollbart eventuell mit Aberglaube verbunden? Seit Du ihn trägst, läuft irgendwie alles besser als früher. Oder würdest Du ihn Dir jederzeit abnehmen, wenn er Dir nicht mehr gefallen würde?

Da steckt kein Aberglaube dahinter. Ich habe ihn Ende der letzten Saison einfach stehen lassen, weil ich zu faul war, mich zu rasieren. Und dann hat mir das ganz gut gefallen. Wenn ich ihn nicht mehr leiden mag, werde ich mich rasieren.

Nachdem Kollege Schumacher in „Rente“ gegangen ist – Hast Du einen Anstieg Deiner Popularität bemerkt, sagen wir durch mehr Fanpost oder ähnliches? Kommt es Dir vielleicht so vor, als würden die deutschen Fans jetzt eine Art „Ersatzschumi“ suchen?

Ich sehe das so: Für die deutschen Medien ist der beste Deutsche wichtig, und weil ich das bin, ist das Interesse an mir logischerweise entsprechend gestiegen. Für mich spielt es aber keine Rolle, das Attribut „Bester Deutscher“ zu tragen - Ich will der Beste von allen sein! Nachdem es so gut läuft und ich vorn dabei bin, ist das internationale Interesse von Medien und Fans mittlerweile auch ordentlich gestiegen. Wie die meisten Fahrer reiße ich mich nicht gerade um Interviews und Autogrammstunden, aber als Resultat von sportlichem Erfolg gehört das eben dazu.

Sebastian Vettel durfte in dieser Saison schon öfters für Dich oder Robert Kubica im Freitagstraining antreten und hat beim Großen Preis der USA am 17.06. einen tollen achten Platz als Ersatzfahrer für Kubica herausgefahren. Machst Du Dir Sorgen, dass Sebastian einen von Euch beiden Stammfahrer im nächsten Jahr verdrängen könnte? Und: Kann der teaminterne Konkurrenzdruck das kollegiale Verhältnis belasten?

Wir haben im Team ein gutes Verhältnis zueinander. Dass ich bekanntlich nicht wollte, dass Sebastian freitags mit meinem Auto fährt, hatte ja nichts mit seiner Person zu tun, sondern damit, dass ich diese Trainingszeit für die Set-up-Arbeit brauche. Und um meine Zukunft mache ich mir wenig Sorgen.

Mal angenommen, Du könntest Dir auf einer Strecke Deiner Wahl einen beliebigen Gegner hinzubern (egal ob aktiv, inaktiv oder verstorbene) - Im Anschluss dürftest Du dann dort ein einzelnes Späßrennen gegen ihn fahren. Für welche Strecke und welchen Gegner würdest Du Dich entscheiden?

Dann würde ich gern gegen Ayrton Senna auf der Nordschleife oder in Macao fahren.

Als Du Ende April mit dem BMW-F1-Wagen über die Nordschleife gefahren bist, war das die erste Fahrt eines Formel-1-Boliden seit 31 Jahren auf der Traditionsstrecke. Was war das für ein Gefühl, mit dem Wagen durch die legendäre „Grüne Hölle“ zu rasen? Das war einfach geil! Mit dem Formel 1 mutterseelenallein auf dieser riesigen Rennstrecke und vor all den Zuschauern vom Grand-Prix-Kurs auf die Nordschleife abzubiegen, war klasse. Die Strecke ist aufgrund ihrer Länge und Vielfalt so extrem anspruchsvoll, dass es meines Erachtens unmöglich ist, dort eine nahezu perfekte Runde hinzukriegen. Aber ich hätte das unheimlich gern probiert. Leider war ich per Reglement auf Demo-Reifen von Bridgestone angewiesen, mit denen nicht viel geht, außerdem musste ich für Filmaufnahmen immer wieder vom Gas gehen, und drittens hatten mir alle in den Ohren gelegen, bloß keinen Blödsinn zu machen und vorsichtig zu sein.

Jetzt geht es bald zum F-1 Grand Prix an den Ring. Würde Dir Dein erster Sieg hier in der Eifel noch mehr bedeuten als auf irgendeiner anderen Strecke dieser Welt?

Auf jeden Fall, denn nirgendwo sind so viele von meinen Fans vor Ort, mit denen würde ich meinen ersten Formel-1-Sieg am liebsten teilen.

„NICK MACHT EINEN SUPERJOB“

Der aus Monschau stammende Dr. Mario Theissen (54) ist seit 1999 Jahren als Motorsportdirektor von BMW tätig und erlebt in seinem BMW Sauber-Team momentan einen wahren Höhenflug. Mit Nick Heidfeld, Robert Kubica und Sebastian Vettel hat das Formel-1 Team drei vielversprechende Fahrer auf der Strecke und dürfte in dieser Saison noch für einige Überraschungen sorgen. „EM“ sprach mit dem gebürtigen Eifler und Wahl-Münchener.

Interview: Frank Nießen / Fotos: BMW Motorsport

Herr Theissen, das BMW Sauber Team feierte erst im letzten Jahr sein Debüt und behauptet sich in dieser Saison bereits als bisher drittstärkstes Team, in Kanada ist Nick Heidfeld aus eigener Kraft auf Platz zwei gefahren. Trifft das ungefähr Ihre Erwartungen oder sind Sie selber ein wenig davon überrascht, so weit vorne zu sein?

In der Tat übertrifft unsere Formkurve unsere Erwartungen. Nach sechs Rennen haben wir schon zwei Punkte mehr gesammelt als in der gesamten Saison 2006. Wir haben unser erklärtes Saisonziel, aus eigener Kraft aufs Podium zu fahren, in Montréal erstmals erreicht. Es war das bisher beste Einzelresultat für unser Team. Aber es soll nicht der letzte Podiumsplatz bleiben. Ich bin sehr stolz auf diese Mannschaft.

Der TV-Zuschauer nimmt die Formel-1 immer umgeben von Kameras und Jetset wahr. Zur Ihrem Job gehört aber ja auch die Büroarbeit im BMW-Werk in München. Wie viel Prozent Ihrer Arbeitszeit nehmen jeweils Strecke und Fabrik ein?

Zwischen den Grand-Prix-Wochenenden arbeite ich abwechselnd in meinen Büros in München und Hinwil in der Schweiz. Hinzu kommen Termine, die unsere weiteren BMW Motorsport-Engagements betreffen. Also die FIA World Touring Car Championship, wo wir unseren Weltmeistertitel verteidigen, und die Formel BMW Rennserien.

Sie sind gebürtiger Eifeler und stammen aus Monschau. Gibt es da noch Kontakte und kann man das Eifel-Rennen für einen Abstecker in die alte Heimat nutzen, oder bleibt dafür einfach keine Zeit?

Bislang ist es mir immer gelungen, bei Rennen in Spa oder auf dem Nürburgring in meiner alten Heimat vorbeizuschauen. Ich habe auch in diesem Jahr wieder vor, das zu verbinden.

Jeder Grand Prix ist eine Welt für sich. Monaco etwa ist ein kniffliges Rennen umgeben von Glamour und um die asiatischen Strecken weht der Hauch des Exo-

tischen ... Was ist für Sie das Besondere am nun bald stattfindenden Grand Prix in der Eifel?

Er ist für mich persönlich und auch für BMW unser Heimrennen. BMW hat eine gewachsene und sehr starke Partnerschaft zum Ring. Wir unterhalten dort das BMW Performance Center, das BMW Fahrertraining ist dort stationiert, es gibt die Ring-Taxis auf der Nordschleife, und in der BMW Welt steht die größte permanente Rennwagenausstellung unserer Marke. Wir haben dort viele Siege in allen Klassen gefeiert. Gesamtsiege bei den 24-Stunden-Rennen, ungezählte Tourenwagen-erfolge und auch einen Doppelsieg in der Formel 1. Das Rennen auf dem Nürburgring zählt für mich zu den Saisonhighlights.

Manche Kritiker sehen die Formel-1 in einer Krise, da das Überholen immer schwieriger geworden ist und dem Zuschauer demnach zu wenig Renn-Aktion geboten werde. Sind das Unkenrufe oder können Sie diese Kritik nachvollziehen?

Die Formel 1 ist eine einzigartige Mischung aus Sport, Show, High-Tech und Geschäft. Dieser Mix ist sehr anspruchsvoll und bedarf permanenter Justierung. Dazu gehören Ideen, das Überholen zu begünstigen genauso wie die Sicherheit, die Kostenseite, die Attraktivität der Veranstaltungen für die Fans und nutzbringende technische Innovationen. An allem muss kontinuierlich gearbeitet werden. Status quo unter den geltenden Bedingungen ist, dass wir gerade eine der spannendsten Formel-1-Saisons überhaupt erleben. Darauf kann man sich aber nicht ausruhen.

Was halten Sie von der Idee, den aus anderen Rennserien sogenannten „Boost-Button“ in die F1 zu bringen? Diesen könnte der Fahrer ein paar mal im Rennen betätigen und dadurch eine kurzfristige Zusatzleistung erhalten, um so ein Überholmanöver zu ermöglichen oder natürlich auch zu verhindern.

Es sind derzeit einige technisch interessante Vorschläge in der Diskussion. Wichtig ist, diese nicht isoliert

zu betrachten.

Es geht darum, ein Paket für die Zukunft der Formel-1 zu formen, das allen eben genannten Ansprüchen Rechnung trägt.

Momentan reden alle berechtigterweise vom Klima und die Organisatoren der F1 bringen den Bio-Diesel ins Gespräch. Sollte denn der Grand-Prix-Sport „grün“ werden? Und wenn ja, wie viele Jahre braucht so eine technische Umstellung?

In der Formel-1 ist Effektivität wettbewerbsrelevant. Wer mit möglichst wenig Kraftstoff an Bord maximale Leistung und Reichweite erzielt, gewinnt strategischen Spielraum. Auch hier bewährt sich die Formel-1 als Technologielabor für die Forschung und Entwicklung für Serienfahrzeuge. Andere von Max Mosley angesprochene Ideen wie die Rückgewinnung und Nutzung der Bremsenergie sind in diesem Zusammenhang ebenfalls von großem Interesse für uns. Sie sind bislang allerdings auch noch nicht mehr als Ideen. Zur weiteren Untersuchung werden nun Arbeitsgruppen gebildet, in denen auch BMW mit Sicherheit engagiert sein wird. Wie bereits erwähnt: Alle Umstellungen müssen mit Bedacht und integrativ sowie mit entsprechendem Vorlauf angegangen werden. Sonst laufen auch die Kosten aus dem Ruder. Wir reden über das Reglement ab 2011, und gravierende technische Umstellungen brauchen auch mehrere Jahre zur Realisation.

Für die Saison 2008 spricht man von Nachtrennen bei Flutlicht. Wäre das ein Novum, auf das Sie

sich freuen oder geht es dabei nur um TV-Sendezeiten und Zielgruppen?

Was heißt hier „nur“? Letztlich betreiben wir unseren Sport für das Publikum. Wenn sich die Sicherheit bei Nachtrennen gewährleisten lässt, kann das durchaus eine attraktive Maßnahme sein.

Würden sie für uns eine Prognose wagen? Wo denken Sie kann bzw. wird sich Ihr Team am Saison-Ende platzieren?

Dass wir uns schon in diesem Jahr auf Platz drei der Herstellerwertung etablieren konnten, übertrifft die Erwartungen. Diesen Platz wollen wir natürlich nicht mehr hergeben.

Nick Heidfeld ist in diesem Jahr zum erfolgreichsten und beliebtesten deutschen Fahrer geworden. Ist der öffentliche Erwartungsdruck eher belastend oder beflügelnd für einen Fahrer wie Nick?

Nick macht einen super Job. Wir sind sehr stolz auf seine Leistung. Er ist zu Recht selbstbewusst. Ich kann nicht feststellen, dass ihn öffentlicher Erwartungsdruck nervös macht. Die gestiegene Aufmerksamkeit ist die logische Konsequenz seines Erfolges. Sie ist einerseits ein Kompliment, andererseits für ihn natürlich auch zeitintensiv, denn Interview- und Autogrammwünsche haben sich vervielfacht.

