
Michael Schumacher wird 50 Jahre: Genie am Steuer

Von Harald Kaiser

Michael Schumacher wird am 3. Januar 50 Jahre alt. Ein Blick in den Rückspiegel seines phänomenalen Vollgaslebens, das sich nach einem Schicksalsschlag radikal änderte. Drei große Buchstaben sind auf ewig mit dem Namen Michael Schumacher verbunden. Es sind drei R: Er war gleichermaßen Rennfahrergott, Reizfigur wie auch Rambo.

Kein Profirennfahrer hat je so polarisiert wie der Rheinländer. Was bleibt von einem Superstar, der seit einem tragisch verlaufenen Skiunfall am 30. Dezember 2013 mutmaßlich zum Pflegefall geworden ist und der seither völlig abgeschirmt lebt? Ist er ein Held, obwohl an ihm das Etikett Schummel-Schumi klebte und er wegen so mancher Rüpelaktionen immer wieder für höchst unerfreuliche Schlagzeilen sorgte? Gibt es gar ein Vermächtnis, an dem sich der Nachwuchs vielleicht sogar orientieren kann?

Ein Held war Michael Schumacher ganz sicher wegen seiner fahrerischen Extraklasse. Und sein Vermächtnis lässt sich mit einem Dreiklang beschreiben:

- Talent allein reicht nicht,
- man muss sich quälen
- und wer zusätzlich über ein ausgeprägtes technisches Verständnis verfügt, der wird öfter Kurs auf das Siegetreppchen nehmen als so mancher Konkurrent.

All das traf auf Michael Schumacher zu. Sein Können blitzte bereits 1991 auf, als der Kerpener Jung' bei seinem ersten Formel 1-Rennen im belgischen Spa-Francorchamps den total unterlegenen Wagen des Jordan-Teams auf Startplatz sieben stellte. Was eine Sensation war und dazu führte, dass sich die Platzhirsche der Szene sogleich nach dem Youngster erkundigten, der gerade 22 Jahre alt war. Keine 500 Meter nach dem Start des Rennens blieb Schumachers Auto allerdings mit defekter Kupplung stehen. Dennoch sollte Spa „zu meinem Wohnzimmer werden“, wie Schumacher den von ihm geliebten Ardennenkurs später nannte.

Doch beinahe wäre es dort nicht zur Formel 1-Premiere des Rheinländers gekommen. Denn Eddie Jordan, der Chef des gleichnamigen Teams, war zunächst nicht bereit, ihm ein Cockpit zu überlassen. Jordan war seinerzeit finanziell mehr als klamm. Geld fehlte an allen Ecken und Enden. Der heute 70jährige Brite erzählt, dass er damals „nicht das geringste Interesse“ an ihm hatte. Er habe nicht einmal gewusst, wie man Schumachers Namen richtig schreibt. „Wenn man mir gesagt hätte, sein Name sei Johnny Forbes, dann wäre es so. Das war mir egal. Mich hat nur das Überleben des Teams interessiert. Ich brauchte Geld“, so Jordan. Das floss schließlich. Mit 150 000 Dollar wurde Schumacher ins Team eingekauft und durfte in ein Formel 1-Auto einsteigen. Das Geld kam, so plauderte Eddie Jordan im Spätsommer 2018 aus dem Nähkästchen, über Umwege von Mercedes, wo Schumacher damals im Junior-Team der Schwaben als besonders förderungswürdig galt.

1995 demonstrierte der spätere siebenfache Weltmeister, wie er das mit dem Wohnzimmer gemeint hat. Die Fans an der Piste wie auch Millionen Fernsehzuschauer hielten den Atem an bei einer unglaublichen Aktion. Schumacher zeigte seinem ärgsten WM-Konkurrenten Damon Hill und der Welt eindrucksvoll, dass ihm in Spa keiner das Wasser reichen kann – weil die Piste teilweise nass war. Minutenlang versuchte Hill im Williams-Renault, den führenden Schumacher im Benetton-Renault zu überholen. Das war schon wegen der gleich starken Renault-Motoren mit je 850 PS in beiden Autos ein schwieriges Unterfangen.

Den Unterschied zwischen den erbitterten Rivalen machten schließlich die Reifen und das höhere fahrerische Geschick. Schumacher fuhr mit profillosen Slicks, was bei einsetzendem Regen bedeutete, stellenweise wie auf Schmierseife zu fahren. Hill dagegen hatte Regenreifen montiert, und war damit theoretisch im Vorteil, weil deren Profil bis zu 60 Liter Wasser pro Sekunde verdrängen. Hill war mehrmals auf gleicher Höhe. Für einen Moment vorbei kam er jedoch erst, als Schumacher kurz ins Gras rutschte. Wenig später war der Deutsche aber wieder dran, schnappte sich Hill, als der in einer Kurve zu weit an den Rand kam – und gewann das Rennen. Weltweit waren die Fans aus dem Häuschen.

Seitdem wird Schumacher als Rennfahrer- und Regengott angebetet, weil er einen Formel 1-Wagen bei Tempo 300 und Nässe immer am Rande des Abflugs zu balancieren verstand. Seit dieser Zeit galt Schumacher auch als analytisches Genie. Vincent Gaillardo, zu Schumis Zeiten bei Renault Motoren-Ingenieur, schwärmte: „Er sagt uns, ob ein Problem vom Chassis oder vom Motor herrührt. Alles in 15 Minuten. Mit anderen Fahrern diskutieren wir eine Stunde und wissen doch nicht mehr.“

Das war auch später bei Ferrari so. Stefano Domenicali, der ab 1996 im Management der roten Scuderia tätig war und 2007 Teamchef wurde, erinnert sich wie heute an das ungeheure Talent: „Michael“, sagte er im August 2018, „konnte seine Augen schließen und eine Runde in Superzeitlupe in seinem Kopf ablaufen lassen, um jedes einzelne Bild der Runde zu analysieren, und Michael war dazu in der Lage, in jedem einzelnen Bild eine kleine Verbesserung zu finden.“ Zum Beispiel war Schumacher der Erste, der die Bremsbalance von Kurve zu Kurve verstellt hat, um kleinste Verbesserungspotenziale auszuschöpfen.

Und: „Michael hatte solches Charisma, das ging über das eines Fahrers weit hinaus.“ Diese Ausstrahlung wirkte auch auf das Team. Das zeigte sich besonders 1999 in Silverstone, als sein Ferrari nach einem Bremsdefekt in die Reifenstapel an der Auslaufzone knallte. Wie sich herausstellte, hatte ein Mechaniker eine Belüftungsschraube an einer Bremse so schlampig montiert, dass die sich durch die unvermeidlichen Vibrationen los rüttelte und schließlich abfiel. Dadurch konnte sich im entscheidenden Moment der Bremsdruck nicht aufbauen, als Schumi seinen Ferrari unmittelbar vor der Kurve Stowe Corner von 307 km/h brutal runterbremsen musste, wie die spätere Auswertung der Telemetriedaten ergeben hat.

Mit einer Restgeschwindigkeit von 107 km/h donnerte er schließlich in die Reifenstapel und brach sich das rechte Bein. Glimpflich abgelaufen, könnte man meinen. Aber das Gegenteil war der Fall. Denn der Deutsche war nur knapp dem Tod entronnen: Er erlitt während des Crashes für einen Moment auch einen Herzstillstand, wie Domenicali Jahre später ausplauderte. Und weiter: „Er hat das nie offiziell verraten und nie dem Team die Schuld gegeben. Die Mechaniker standen immer hinter ihm. Genau deswegen. Wie er überhaupt öffentlich nie ein schlechtes Wort über das Team verloren hat. Auch nicht, wenn ein Fehler gemacht wurde.“

Es gab allerdings auch die dunkle Seite, den Rambo. So ist bis heute ungeklärt, ob sein erster WM-Titel 1994 nicht doch einem sicher cleveren, aber vielleicht auch unfairen Manöver zu verdanken war. Die Szene spielte beim letzten Rennen im australischen Adelaide. Schumacher verlor kurz die Kontrolle über seinen Benetton, kam aufs Gras, steuerte leicht schlingend wieder auf die Piste und berührte den Williams von Damon Hill. Schumachers Auto hob ab und prallte in die Reifenstapel. Das Rennen war für ihn zu Ende. Doch weil Hill nach diesem Zwischenfall ebenfalls aufgeben musste, wurde Schumacher mit einem Punkt Vorsprung Weltmeister. Unklar bleibt, ob Schumacher vorgetäuscht hat, die Kontrolle über seinen Wagen zu verlieren, um Hill „unabsichtlich“ zu rammen.

18 Jahre später, im November 2012, zeigte Damon Hill in einem Interview, dass der

Stachel der Enttäuschung nach wie vor weh tat: „Die Leute kommen immer noch zu mir und fragen wegen Adelaide 1994. Viele denken, dass diese Episode keine gute Art und Weise war, eine WM zu entscheiden. Manche werden auf Michael schauen und sagen, das ist der beste Weg, die besten Resultate zu erreichen. Ich wünschte, ich hätte sein Talent gehabt. Aber ich denke nicht, dass ich deswegen auf genau die gleiche Art an den Sport herangegangen wäre.“

Hat der WM-Gewinn damals schon hitzige Diskussionen darüber ausgelöst, ob alles mit rechten Dingen zugegangen ist, war es drei Jahre später glasklar: „Michele“, wie ihn die Ferrari-Tifosi riefen, agierte 1997 beim Großen Preis von Spanien in Jerez skrupellos. Schumacher liegt in Führung, weiß aber, dass sein Ferrari langsamer ist als der Williams von Jacques Villeneuve. Der Kanadier fliegt regelrecht ans Heck von Schumacher und will ihn in Runde 48 schließlich in einer Rechtskurve innen überholen. Als Villeneuve bereits zur Hälfte vorbei ist, zieht Schumacher nach rechts und fährt dem Williams in die Seite. Die Absicht des Remplers: Villeneuve von der Piste zu kicken. Doch es kommt umgekehrt – Schumacher fliegt ins Kiesbett und bleibt stecken.

Für Schumacher kam es noch dicker: Die oberste Automobilsportbehörde FIA beschuldigte ihn im Nachhinein, den Unfall absichtlich verursacht zu haben und strich ihn daraufhin komplett aus der WM-Wertung. Das war das dunkelste Kapitel in Schumachers steiler Karriere und für seine Gegner der Beweis für die hässliche Seite des Deutschen.

Die Neigung zur brutalen Ich-AG hatte mitunter auch kuriose Psycho-Spielchen zur Folge. Als er im Herbst seiner Karriere für das Formel 1-Team von Mercedes fuhr, hatte er es mit dem gleichermaßen blutjungen wie talentierten und ehrgeizigen Nico Rosberg zu tun, der oft schneller war als der Altmeister und 2016 sogar Weltmeister in einem Silberpfeil geworden ist. Kurz vor dem Qualifikationstraining zum Großen Preis von Monaco 2010 eilte Rosberg zur Toilette. Doch Schumacher war bereits da und blockierte das Toilettenhäuschen. Rosberg: „Er hat so lange getrödelt, bis er gerade noch rechtzeitig ins Auto schlüpfen konnte, um rauszufahren. Ich sollte mit voller Blase ins Qualifying gehen.“ So wollte ihn Schumi zu Unkonzentriertheit auf der Strecke zwingen, weil er es nicht verknusen konnte, dass Rosberg eins ums andere Mal schneller war. Doch die damalige Nachwuchshoffnung wehrte sich und erzählte amüsiert: „Nicht mit mir, ich habe in einen Eimer neben dem Klo gepinkelt.“

Oder in Ungarn, ebenfalls 2010. Schumachers silberfarbener Renner war eher eine Schnecke. Vier Runden vor Schluss lag sein unterlegener Mercedes auf Platz zehn. Hätte er den bis ins Ziel halten können, wäre wenigstens ein WM-Punkt sicher gewesen. Doch Rubens Barrichello im Williams näherte sich schnell. Schumacher musste davon ausgehen, dass er von seinem langjährigen Teamkollegen bei Ferrari überholt werden würde und er dann leer ausginge. Und das im Jahr seines Comebacks nach einer mehrjährigen Pause.

Weil er es vermutlich nicht ertragen konnte, von seinem ehemaligen Wasserträger abgehängt zu werden, sah er rot. Als Barrichello mit mehr als 250 Sachen aus dem Windschatten von Schumachers Wagen nach rechts zog und kurz darauf auf gleicher Höhe mit ihm war, lenkte Schumi seinen Mercedes ebenfalls nach rechts und drängte Barrichello damit dicht an die Boxenmauer. Viel hat nicht gefehlt, so zeigte später die Fernsehaufzeichnung, und es hätte fürchterlich gekracht. Für diese extrem rüde Fahrweise wurde er von den Rennkommissaren beim nächsten Grand Prix um zehn Startplätze nach hinten strafversetzt.

Gab es eine Entschuldigung oder gar eine Aussprache mit Barrichello? Der Brasilianer berichtete, dass er Wochen danach lediglich eine SMS auf sein Mobiltelefon bekam, in der ihm Schumacher mitteilte, dass es nicht seine Absicht gewesen sei, ihn an die Boxenmauer zu drücken. Lapidar meinte Barrichello vor Journalisten, er könne sich nicht

erinnern, dass sich Schumacher in all den Jahren, in denen sie beide zusammen Rennen fahren, schon einmal für irgendetwas entschuldigt hätte.

Das ist erstaunlich, weil Schumacher abseits des Kampfgewühls wie verwandelt war. Er gilt als außerordentlich rücksichtsvoller und vor allem sozial eingestellter Mensch. Einer, der seine Worte stets abwägt, um niemandem auf die Füße zu treten. Einer, der nicht nur mit seinen Mechanikern und Ingenieuren Harmonie anstrebte. Diese Haltung spiegelt sich auch im Privatleben. Er lebt zurückgezogen, wenngleich mondän auf einem stattlichen Anwesen mit allem Komfort im schweizerischen Glans am Genfer See.

Seine Frau Corinna, nach Schumachers eigener Aussage „die Liebe seines Lebens“, züchtet auf einer nahen Ranch Pferde für ihre geliebte Disziplin Westernreiten. In solch einem Sattel sitzt auch Tochter Gina Maria, 21, mit Begeisterung, die im Sommer 2016 bei einem Jugendwettbewerb dieser Reiterei im Einzel wie im Team je eine Goldmedaille holte. Sohn Mick, 19, dagegen, ganz der junge Michael, hat offenbar das Talent von Papa geerbt und eine vielversprechende Karriere als Rennfahrer gestartet: Im Oktober 2018 ist er auf dem Hockenheimring sogar Formel 3-Europameister geworden – und empfiehlt sich mit dem Titel ziemlich sicher alsbald für die Königsklasse Formel 1, die sein Vater über Jahre dominierte.

Bei den Schumachers gibt es weder Skandale noch Skandälchen, und schon gar nicht ist es denkbar, sich als Glamourpaar im Rampenlicht der bunten Blätter allseits beklatschen zu lassen. Applaus hatte Schumi von Berufs wegen mehr als genug. Stattdessen ist dem Privatmann Schumacher bis heute Zurückhaltung wichtig. So handhaben es die Eheleute auch mit ihrem Vermögen, das auf mehr als 700 Millionen Euro geschätzt wird. Davon wurden beträchtliche Summen gemeinnützigen Organisationen gespendet – fast immer mit der Auflage, niemals als Spender genannt zu werden. Auf der Piste hingegen war der Rennfahrer Schumacher ein gnadenloser Egoist. Eddie Irvine, ebenfalls ein ehemaliger Teamkollege bei Ferrari, sagte 2016 über ihn: „Ein Engel war Michael nicht. Aber das war keiner der Großen.“

Eignet sich Schumacher dennoch zum Denkmal wie Ayrton Senna, dem anderen Kultfahrer der modernen Formel 1-Ära? Antwort: ja. Fahrerisch waren beide auf demselben Niveau. Das bestätigte 2018 Eddie Jordan: „Wenn es um Rennsieg geht und wie man sie erreicht, dann war Schumacher Senna vielleicht etwas überlegen, aber wenn es um die Pace im Qualifying geht, dann fühle ich, dass ihn Senna aussticht. Die beiden nehmen sich aber überhaupt nichts.“ Schumacher ist jedoch immer noch der unangefochtene Dominator in der Siegerstatistik. Denn mit 91 gewonnenen Formel 1-Rennen liegt er weit vorne. Der Zweitplatzierte in der ewigen Rangliste ist Lewis Hamilton mit aktuell 73 Siegen, dann folgt Alain Prost mit 51 und Senna mit 41 Triumphen abgeschlagen auf Platz drei.

Und fast wäre Schumacher 2006 noch einmal Weltmeister geworden, zum achten Mal insgesamt und zum sechsten Mal in Folge in einem Ferrari. Auch in der Saison 2006 hatte er wieder einmal den Hammer rausgeholt. In Monaco war er beim Qualifikationstraining bis kurz vor Schluss Schnellster. Doch offenbar hatte er Anlass zu glauben, dass einer der beiden hinter ihm fahrenden Renaults seine Bestzeit noch knacken könnte. So täuschte er in der engen Rascasse-Kurve einen Fahrfehler vor, stellte seinen Rennwagen quer und blockierte so die Piste. Die Proteste von Renault wegen dieses Zwischenfalls waren so heftig, dass Schumacher von der Rennleitung auf den letzten Startplatz strafversetzt wurde, jedoch am Ende doch noch Fünfter geworden ist. Ross Brown, Schumachers Teamchef damals, sagte Jahre später über das Rambomanöver: „Um einen vorgetäuschten Fahrfehler glaubwürdig zu machen, hätte er seinen Ferrari wenigstens in die Leitplanken setzen und demolieren müssen.“

Doch trotz einiger solcher mentalen Aussetzer im Laufe seiner einmaligen Karriere gilt

Schumacher selbst unter den Ego-Riesen dieses Geschäfts als die Nummer eins. Niki Lauda, immerhin selbst dreifacher Champion, antwortete mal auf die Frage, wie er Schumachers fahrerisches Können beurteilt, so: „Er hat den kürzesten Draht vom Hintern zum Hirn. Er ist der Größte.“ Ähnlich urteilt auch Fernando Alonso, der den Titel zweimal gewann und einst die fünf Jahre währende Alleinregierung Schumachers in der Grand Prix-Szene beendete. Der Spanier, der gerade seine Formel 1-Karriere beendet hat, spricht voller Hochachtung über seinen ehemaligen Widersacher: „Weltmeistertitel sind wertvoller, wenn du sie gewinnen kannst, solange Schumacher noch fährt.“

Somit ist den drei großen R, die mit Schumachers Namen auf ewig gekoppelt sein werden, noch ein viertes hinzuzufügen: Das R für Respekt. (ampnet/hk)

Bilder zum Artikel



Michael Schumacher.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Michael Schumacher gewann 2001 den Großen Preis von Monaco. Teamkollege Rubens Barrichello (l.) wurde Zweiter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sotheby's



Michael Schumacher fährt im Silberpfeil auf der Nordschleife des Nürburgrings.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Michael Schumacher.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC



Michael Schumacher.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC



Mercedes AMG Petronas: Der neue Dienstwagen für Michael Schumacher und Nico Rosberg. In der Mitte steht Ross Brawn.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Michael Schumacher und Nico Rosberg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mercedes-Benz