
Mercedes und die Formel 1: Und ewig grüßt das Murmeltier

Von Rainer Strang, cen

Same procedure: Lewis Hamilton (35) und Mercedes-Benz gewinnen den Großen Preis der Formel 1 in Silverstone – zur Abwechslung auf einem platten Reifen. Für den britischen Ausnahmepiloten war es der 87. Grand Prix-Sieg, für den deutschen Automobilhersteller der 106. Und es sieht ganz so aus, als würden Hamilton und die Nobelmarke aus dem Schwabenland in dieser Saison ihren siebten Weltmeisterschaftstitel einfahren. Und danach? Same procedure – sehr wahrscheinlich.

Sechs Weltmeisterschaften in Folge, die siebte im Visier. Was will man mehr? 106 Grand Prix-Siege verbucht Mercedes-Benz in seiner Motorsport-Erfolgsbilanz. Den Grundstein legten Juan Manuel Fangio und Karl Kling mit einem Doppelsieg beim Großen Preis von Frankreich 1954 in Reims. Damit zählen die Stuttgarter trotz jahrzehntelanger Formel 1-Abstinenz nach Ferrari, McLaren und Williams zu den erfolgreichsten Teams der Motorsport-Königsklasse.

Dass Daimler und Mercedes-Benz der Formel 1 über die laufende Saison hinaus die Treue halten, ist keinesfalls selbstverständlich. Schließlich hat der Konzern bereits alles gewonnen, was zu gewinnen ist. Außerdem steht das Unternehmen vor viel größeren Herausforderungen, als zum siebten, achten oder neunten Mal Formel 1-Weltmeister zu werden.

Sparkurs verschärft

In Anbetracht der weltweit einbrechenden Nachfrage nach Automobilen in Folge der Corona-Pandemie und der hohen Investitionen in die Zukunftstechnologien Elektrifizierung, Digitalisierung und Vernetzung hatte Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG, Aktionäre und Belegschaft auf der Hauptversammlung aufs Sparen eingeschworen. „Unsere bisherigen Effizienzziele haben die bevorstehende Transformation abgedeckt, aber nicht eine weltweite Rezession. Deswegen schärfen wir unseren Kurs nach“, sagte der Daimler-Chef.

Über 15.000 Arbeitsplätze – manche sprechen sogar von mehr als 30.000 - stehene „beim Daimler“ angeblich zur Disposition. Kündigungen wird es zunächst nicht geben. Darauf haben sich Vorstand und Betriebsrat verständigt. Dafür wird für einen Teil der Belegschaft die Arbeitszeit ohne Lohnausgleich gekürzt. Prämien für 2020 entfallen. Das „Tarifliche Zusatzgeld“ wird in bezahlte Freistellungstage umgewandelt.

Daimler-Chef macht Mut

Das Pkw-Werk im französischen Hambach soll verkauft werden. Dass die Anleger trotzdem bei der Stange blieben und die Aktie am Tag der Hauptversammlung einen Sprung von fünf Prozent nach oben machte, verdankte Daimler vor allem der Ansage von Källenius, dass er für das Gesamtjahr trotz aller Widrigkeiten ein positives Betriebsergebnis erwarte. Der Vorstandsvorsitzende sprach von ersten Anzeichen einer Absatzerholung und verwies auf die gute Position des Unternehmens in China als „wichtige Stärke“. Das machte den Aktionären Mut. Wenige Tage später veröffentlichte der Konzern für das zweite Quartal 2020 einen Verlust von 1,9 Milliarden Euro.

Bleibt das Formel 1-Team unter Toto Wolff von der Spartherapie verschont? Vorerst. Rund 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bei Mercedes-AMG Petronas mit Sitz im britischen Brackley beschäftigt. Der Jahresetat: geschätzte 425 Millionen Euro. Bradley

Lord, Direktor Motorsport-Kommunikation bei Mercedes-Benz, macht die Gegenrechnung auf. „Allein aus der globalen TV-Berichterstattung hat das Team im Jahr 2019 einen Werbegegenwert in Höhe von rund 3,5 Milliarden US-Dollar für Mercedes-Benz und die Partner generiert. Positive PR-Effekte durch schriftliche Berichterstattung und Social Media sind dabei noch nicht eingerechnet.“ Er erwartet sogar, dass das Mercedes-AMG Petronas Formula One Team mittelfristig profitabel arbeiten wird.

Trotzdem betont Toto Wolff: „Wir sind eine Abteilung innerhalb von Daimler. Wenn alle den Gürtel enger schnallen müssen, dann werden wir das auch tun.“

Statements schüren Hoffnung

Die Hoffnung der Szene, dass die Silberpfeile über 2020 hinaus in der Formel 1 präsent sind, stützt sich im Wesentlichen auf Andeutungen von Ola Källenius und Toto Wolff. Beim Saisonauftakt im österreichischen Spielberg hatte sich der Daimler-Chef für eine Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Super-Star Lewis Hamilton und Valtteri Bottas ausgesprochen und Spekulation über eine mögliche Zukunft von Sebastian Vettel unter dem Schwaben-Stern so kommentiert: „Wir bleiben bei unseren zwei Jungs.“

Ähnlich hatte sich Teamchef Toto Wolff geäußert: „Ich gehe davon aus, dass wir mit Lewis und Valtteri weitermachen. Wir sind sehr glücklich mit unseren Fahrern.“

Ebenso vielsagend wären die Antworten gewesen, die Ola Källenius in seinen Unterlagen gehabt hatte, falls ihm auf der Hauptversammlung entsprechende Fragen gestellt worden wären: „Wir stehen zu unserem Formel 1-Engagement als Team und als Motorenhersteller. Unter der Führung von Toto Wolff hat unser Mercedes-Team in den vergangenen Jahren Rekorderfolge aufgestellt, und wir beabsichtigen, diese erfolgreiche Kooperation auch in den kommenden Jahren fortzusetzen.“

Und: „Unsere ertragsstarke Marke AMG profitiert besonders von der Strahlkraft unserer Motorsporterfolge. Zudem ist die Fan Base der Formel 1 für AMG eine wichtige Zielgruppe. Die Kombination aus Erfolg unseres Teams und Botschaftern wie Lewis und Valtteri hat in den letzten Jahren einen wichtigen Beitrag zum Markenimage und Markenwert geleistet und wird es auch in den kommenden Jahren tun.“

Trotzdem steht eine offizielle Bestätigung für den Verbleib von Daimler und Mercedes-Benz in der Formel 1 noch aus. Die Verträge mit den Fahrern Hamilton und Bottas sowie mit Teamchef Wolff laufen zum Jahresende aus. Über eine Verlängerung wird viel spekuliert. Unterschrieben ist noch nichts. Das gilt auch für das Concorde-Abkommen, mit dessen Ratifizierung sich die Stuttgarter bis 2025 für eine Teilnahme an der Formel 1 verpflichten würden.

Ziel: emissionsfreie Mobilität

Neben der wirtschaftlichen Situation mit drohenden Arbeitsplatzverlusten hätte Daimler einen weiteren triftigen Grund, sein Formel 1-Engagement nach der beeindruckenden Erfolgsserie zu überdenken: den Klimaschutz, zum dem sich die Stuttgarter ausdrücklich bekennen. „Das Ziel von Daimler ist und bleibt die emissionsfreie Mobilität“, sagte Aufsichtsratschef Manfred Bischoff auf der Hauptversammlung, und Ola Källenius ergänzte: „Zur Zukunft der Mobilität führt ein Pfad der Dekarbonisierung und Digitalisierung.“

Diese Strategie werde in den kommenden Monaten noch zahlreicher und sichtbarer – bei Pkw und Nutzfahrzeugen. Bis Ende des Jahres werde das Pkw-Portfolio fünf vollelektrische und über 20 Plug-in-Hybrid-Modelle umfassen. Ziel sei es, bis 2039 eine CO2-neutrale Pkw-Neuwagenflotte anzubieten. Um das zu schaffen, laute der Grundsatz:

Electric First!

1000 PS und 50 Liter pro Kilometer

Trotzdem gönnt sich Daimler den Luxus, mit großer Mannschaft und vielen Fahrzeugen rum die Welt zu fliegen, damit Hamilton und Bottas berühmte Rennstrecken in nahen und fernen Ländern möglichst in Bestzeit umrunden. Je nach Kurs verbrauchen ihre Renner bis zu 50 Liter verfeinerten EuroSuper-Treibstoff auf 100 Kilometer. Der Preis pro Liter: etwa 20 Euro. Dafür leisten die Motoren 1000 PS, für die auch die Befeuerung durch einen zusätzlichen Elektromotor sorgt. Die Silberpfeile verfügen also wie andere Rennwagen auch über einen Hybridantrieb.

Bis Ende 2020 wird Mercedes-AMG Petronas nach den Worten von Bradley Lord durch eine Mischung aus Reduktion der CO₂-Emissionen sowie Kompensationen nach dem Gold-Standard klimaneutral arbeiten. Ab 2023 sollen die Formel 1-Boliden zu 100 Prozent mit synthetischem Kraftstoff betankt werden. „Wir unterstützen diesen wichtigen Schritt und treiben das Thema Nachhaltigkeit auch mit unserem Formel 1-Team mit äußerst großer Ambition voran“, betont Ola Källenius.

Noch immer aktuell: Lehren für die Serie

Für Daimler und seine Marken ist die Formel 1 nicht nur eine der „wichtigsten globalen Marketingplattformen“, sondern auch High-Tech-Labor in Bereichen wie Elektromotoren, Batterietechnik und Leichtbau. So haben die Stuttgarter erst vor wenigen Wochen einen elektrischen Turbolader für künftige AMG-Motoren vorgestellt, dessen Technologie direkt aus der Formel 1 stammt. „Wir nutzen unser Formel 1-Engagement auch als hochmoderne Entwicklungsplattform auf unserem eigenen Weg zur Klimaneutralität“, so der Daimler-Chef.

Motorsportchef Toto Wolff weiß ebenfalls, wie hilfreich die Erkenntnisse aus dem Motorsport für die Entwicklung der Serienfahrzeuge sein können – aber auch, wo die Grenzen sind: „Wenn wir heute über Wissens- und Technologietransfer sprechen, dann ist es nicht die Lösung aller Probleme, wenn wir einfach eine Bremsscheibe eines Formel-1-Wagens in ein Straßenauto einbauen. Es geht um den Lernprozess, die Methode und die Einstellung.“

Tanz auf zwei Hochzeiten

Seit Saisonbeginn ist Mercedes-Benz auch in der Formel E präsent. Zur Beruhigung des schlechten Gewissens? „Nein“, heißt es aus Unternehmenskreisen. Formel 1 und Formel E würden sich nicht nur in den Technologien, sondern auch in ihren Ausrichtungen ergänzen: Auf der einen Seite die Formel 1, die als Königsklasse für Hightech-Motorsport und Wettbewerb auf höchstem Niveau stehe. Auf der anderen Seite die Formel E, die den Wandel der Automobilindustrie verkörpere. Das sah man jedenfalls Ende vergangenen Jahres so, als noch niemand etwas vom SARS-CoV-2-Virus wusste. Deshalb sei die Marke als einziger Hersteller in beiden Rennserien aktiv. Basis des Motors, der in den Formel E-Rennern zum Einsatz kommt, ist das Elektroaggregat des Formel 1-Boliden.

Formel E als Turbo für EQ

Nach Einschätzung von Britta Seeger, Vorstandsmitglied der Daimler AG und Mercedes-Benz AG, ist die Formel E die ideale Plattform, um die Leistungsfähigkeit von intelligenten batteriebetriebenen Fahrzeugen zu demonstrieren und die Daimler-Marke EQ positiv aufzuladen.“ Die Formel E spreche nicht nur eingefleischte Motorsport-Fans an, sondern auch sehr urbane, technisch interessierte, junge Menschen - und damit eine Zielgruppe, die sich mutmaßlich auch unter den 55 Prozent befinde, die den Elektroantrieb als die

Technologie der Zukunft sähen.

Ebenso wie aus der Formel 1 können viele Erkenntnisse aus dem vollelektrischen Formel-Sport direkt in die Serienentwicklung einfließen. Eines der großen Lernfelder ist zum Beispiel das Temperaturmanagement der Batterie. Wärme bedeutet Energieverlust.

Noch ist das Mercedes-AMG Petronas Formula One-Team mit Lewis Hamilton und Valtteri Bottas allerdings viel erfolgreicher und sichtbarer unterwegs als das Mercedes-Benz EQ Formel E Team mit seinen Piloten Stoffel Vandoorne und Nyck de Vries. Das könnte sich schnell ändern – so oder so. (ampnet/rs)

Bilder zum Artikel



Business as usual: vorn Hamilton, dahinter Bottas.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler