

# „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-Münchner.

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-Action 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.

