

Kölner Stadt-Anzeiger

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

Der Schwarze Gummi-Peter

ERSTELLT 05.07.2013



Die Pirelli-Reifen stehen auch am Nürburgring im Focus. Foto: Getty Images

Wie schon seit Wochen steht auch beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring der Reifen-Fabrikant Pirelli unter besonderer Beobachtung. Kein Wunder, nachdem am vergangenen Sonntag gleich vier Hinterreifen explodierten.

Von Olaf Bachmann

Nürburg. Schon klar, ohne die fetten Walzen geht es nicht. Mit Felge rund zehn Kilo schwer, etwa 1000 Euro teuer, stickstoffgefüllt, überwiegend handgearbeitet. Ein edles Hightech-Produkt - aber eben doch nur Gebrauchs- und Wegwerfgegenstand. Auch deshalb verströmt die Reifen-Werkstatt auf den meisten Pisten dieser Formel-1-Welt nur Hinterhof-Charme. Die verschwitzten Schmuddelkinder werden irgendwo im Fahrerlager versteckt, wohin sich kaum jemand verirrt. Normalerweise. Momentan ist in der Formel 1 aber beim Thema Reifen nichts mehr normal. Dass die Montageeinheit des Ausrüsters Pirelli auf dem Nürburgring direkt am Eingang der Wagenburg platziert ist, erscheint nun als wundersame, gleichwohl zynische Fügung.



Weltmeister Sebastian Vettel gönnt sich ein Stück von seiner Geburtstagstorte. Der Heppenheimer war am 03. Juni 26 Jahre alte geworden.

Am vergangenen Sonntag sind beim Grand Prix in Silverstone bei hohem Tempo vier linke Hinterreifen explodiert, und das ist der Hauptgrund, weshalb die schwarzuniformierten Monteure anlässlich des Großen Preises von Deutschland unter strenger Beobachtung stehen. Man ahnt, was das bedeutet: Kameras, Mikrofone und Diktafone überall, mittendrin Alexandra Schieren, die Kommunikationsdirektorin der Formel-1-Abteilung des Konzerns. Die Kölnerin soll etwas moderieren, was man im Management-Sprech ein PR-Desaster nennt. Kein Mensch mag explodierende Reifen, wohl nicht einmal dann, wenn der Hersteller nicht die Hauptschuld trägt.

Jetzt gerade hat ein RTL-Team die Werkstatt besetzt. Der Reporter des Kölner Privatsenders referiert über die Beschaffenheit der bunten Gummis, wahrscheinlich könnte es Günther Jauch auch nicht besser. Frau Schieren hört am Rande zu. Am Ende sagt der RTL-Mann: "War das okay, oder soll ich noch mal"? Frau Schieren deutet auf einen Sauber-Mechaniker und sagt: "Er braucht jetzt seine Reifen." Der Sauber-Mechaniker hat zuvor ein wenig die Augen verdreht, er wollte wirklich nur seine Räder abholen. Er knufft den Pirelli-Monteur in die Rippen, als die Sackkarre endlich beladen ist. Auf dieser Kumpel-Ebene ist die Zusammenarbeit kein Problem.

Weiter oben ist das natürlich anders. Pirelli-Sportchef Paul Hembery ist der Schwarze Gummi-Peter. Zu Beginn des Jahres hat er sich im Interview mit dem "Kölner Stadt-Anzeiger" über "zu viele negative Fragen" beklagt, nun ist alles noch viel schlimmer. Die Teams machen Fehler, Pirelli muss büßen. Die Gründen für das Silverstone-Debakel sind: Zu wenig Luft in den Reifen, extrem verstellter Sturz, Rädertausch auf der Hinterachse, scharfkantige Randsteine.

Schon für diese Aufzählung musste sich Hembery entschuldigen, er habe "niemanden attackieren" wollen. Immerhin hat das Mercedes-Team Experimente eingeräumt. Man habe teilweise bessere Werte erzielt, wenn man das Hinterrad von rechts auf links (und umgekehrt) gewechselt habe. Und: Pirelli habe davon gewusst, sagt Mercedes-Sportchef Toto Wolff. Die Verantwortung auf andere abwälzen, Mitschuldige benennen, in Grauzonen operieren, einstimmige Beschlüsse verhindern: Formel-1-Geschäftsmodell.

Doch unter dem Eindruck der Horrorshow von Silverstone haben alle Teams, der Automobil-Weltverband (Fia) und Pirelli in einer Sitzung am Nürburgring einer Reifenumrüstung (Kevlar- statt Stahlgürtel) zugestimmt. Schon beim Rennen Ende Juli in Budapest kommt eine Weiterentwicklung zum Einsatz. Und inzwischen hat sich Pirelli auch endlich dazu durchgerungen, das Vertauschen der Hinterräder zu untersagen.

Neu ist das nicht. Schon bei der zuvor zuständigen Reifenfirma Bridgestone war dieser Trick streng verboten.