

Formel-1-Mechaniker : ein Leben im Schatten der Stars

Autor(en): **Osterwalder, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **78 (1985)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-990165>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Weltmeisterschaft in Holland aus der Schweizer Nationalmannschaft austrat, hatte in zahlreichen internationalen Begegnungen die Stärken eines Spitzentorhüters unterstrichen. Er erkannte schon beim Ansatz der gegnerischen Spieler zu Sprung- oder Fallwürfen, wie und wohin der Ball geworfen wird. Durch eine bestimmte Haltung und Bewegung versuchte er den Gegner zu einem bestimmten Wurf zu verleiten, zumal der Schütze während der Wurfbewegung nicht mehr alle Bewegungen des Hüters erfassen und die Ballabgabe korrigieren kann.

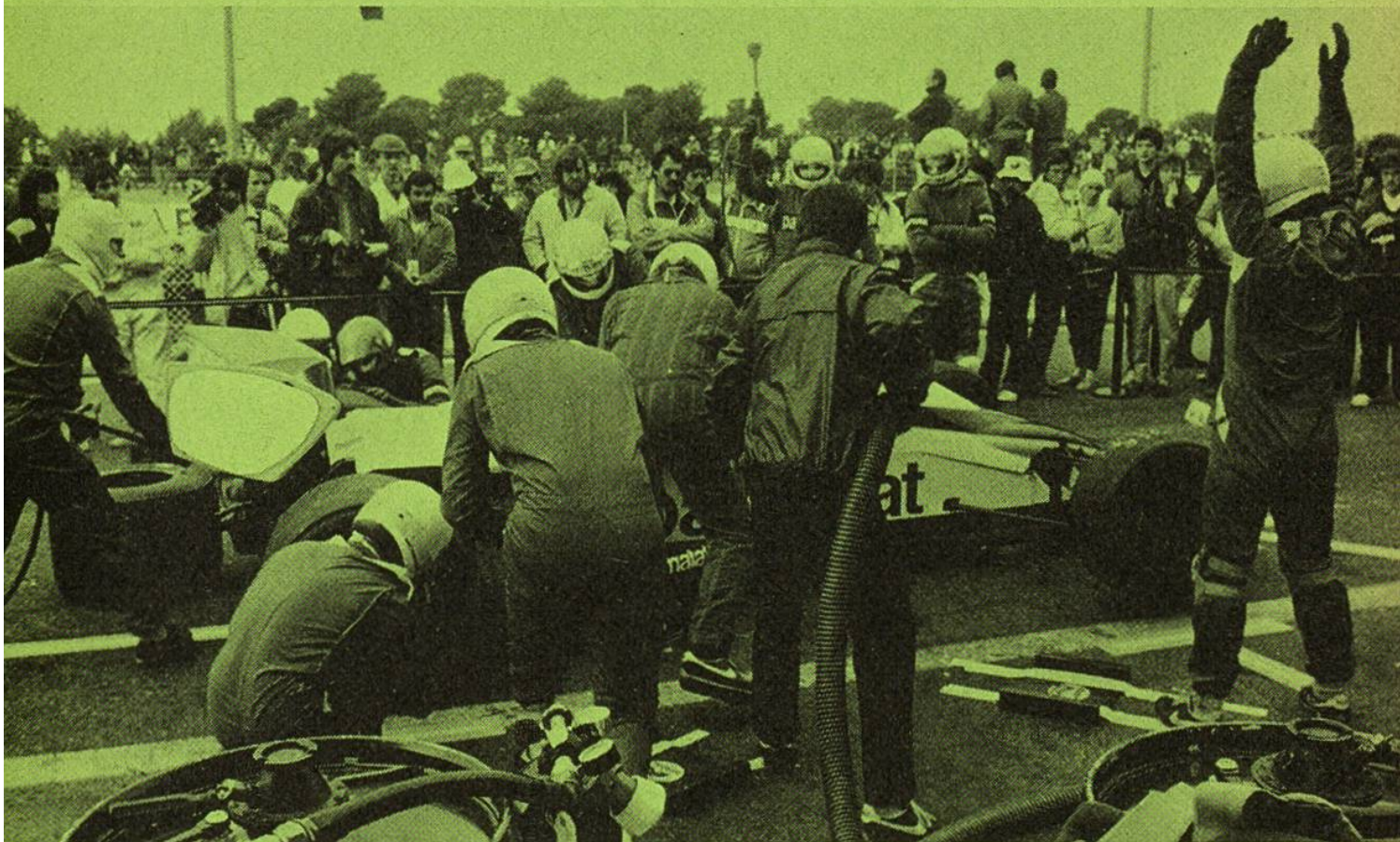
Nach der Statistik werden rund 50 Angriffe im Durchschnitt gegen einen Torhüter vorgetragen, zehn scheitern meistens schon vor der Schussabgabe. Nach Abzug der Fehlwürfe bleiben dann rund 30 bis

35 Gelegenheiten für einen Hüter, sich auszuzeichnen, wobei eine Abwehrquote von 40 Prozent bereits als hervorragend zu werten ist. Aber mit keiner Statistik lässt sich feststellen, wie stark ein erfolgreicher Hüter einerseits die Moral der Mitspieler positiv beeinflusst und andererseits den Gegner verunsichert. Und aus dieser Sicht kann auch ein Handballhüter ein Spiel mit einem relativ geringen Anteil in hohem Masse beeinflussen, in vielen Fällen sogar entscheiden. Und dies hebt denn letztlich auch die wenigen international anerkannten Hüter, zu deren ausserordentlichen Reflexen in erster Linie auch ein hohes Konzentrationsvermögen, Mut und Beweglichkeit die Voraussetzungen zu Spitzenleistungen sind, von den «Schliessbudenfiguren» ab.

Formel-1-Mechaniker — ein Leben im Schatten der Stars

Automobilrennsport, von extremsten Kritikern als alles andere denn als Sport verschrien und in der Zeit zunehmenden Umweltbewusstseins fragwürdiger denn je, erfreut sich bei vielen anhaltend grosser Beliebtheit. In den letzten Jahren liess sich die Gefährlichkeit des Rasens auf schnellen Pisten und in aerodynamisch günstigen, mitunter Geschossen nicht unähnlichen Fahrzeugen in Grenzen halten. Die Formel 1 mit rund 15 Grosen Preisen in einem Jahr ist die höchste Stufe des mitunter tödlichen, aber freiwilligen Spiels mit der Geschwindigkeit.

In dieser «Königsdisciplin» sind die Fahrer — Nelson Piquet, Niki Lauda, Alain Prost, René Arnoux, Keke Rosberg, Marc Surer und wie sie alle heißen — jene, die Kopf und Kragen riskieren, aber gerade deswegen die grossen Stars. Viele von ihnen sind alles andere als Persönlichkeiten. Gleichwohl geniessen sie die Verehrung moderner Helden.



Alle anderen, die ebenfalls zum allfälligen Erfolg eines Formel-1-Fahrers beitragen, Konstrukteure, Rennstall-Manager und vor allem die vielen Mechaniker, stehen gänzlich im Schatten der schillernden Figuren, für welche die sorgfältige und pflichtbewusste Arbeit der Techniker nicht nur die Gewinn-, sondern auch die Überlebenschance erhöht. Fahrer bestreiten Testfahrten, Trainingsrunden und Rennen, riskieren viel, geniessen aber dafür Starruhm und einen

Lebensstandard, den sich die wenigsten leisten können. Ein Mechaniker in einem Formel-1-Rennstall hingegen verrichtet härteste Arbeit. Für ganz normale Entlohnung liegt er unter den Rennwagen, schraubt am Motor herum, feilt Chassisteile millimetergenau zurecht und macht sich bei hochsommerlicher Hitze oder eisiger Kälte in einer Garage schmutzig. Er nimmt — was nur in einer Anfangsphase besonders verlockend ist — mühevollen Reisen, oft mit einem

riesigen Ungetüm von Transportern, in welchem die Rennwagen verstaut sind, in Kauf und muss nicht selten die Nächte vor einem wichtigen Rennen in der Werkstatt verbringen und den im Training demolierten Wagen wieder reparieren oder einen Motor in die Einzelteile zerlegen und wieder zusammensetzen.

Aber die Mechaniker sind dankbare Leute. Sie freuen sich wie die Kinder, wenn ihrem verehrten Fahrer ein gutes Resultat gelingt, und schleudern die Mützen in die Luft, wenn ein Wagen ihres Rennstalls als erster durchs Ziel fährt. Fast unterwürfig lechzen sie nach einem guten Wort, einem Lob, einem Witz des Stars ihrer Truppe und sind ihm dankbar für jede nette Geste. Ist ein Fahrer sogar annähernd kamerad-

schaftlich, darf sich der Mechaniker glücklich schätzen. Dabei werden für die Arbeit in einem Formel-1-Team nur Leute mit besten Referenzen und höchsten Qualifikationen ausgewählt. Kein Rennstall kann sich eine «Niete» leisten, zuviel hängt von seriöser Arbeit der Mechaniker ab. Wer sich als den Ansprüchen nicht genügend erweist, wird entweder dazu verknurrt, Chassisteile zu polieren, oder aber entlassen. Die Mechaniker tragen für einen kleinen Lohn grosse Verantwortung und hoffen vielleicht insgeheim immer noch, selber einmal einen Wagen steuern zu können, obwohl sie genau wissen müssten, dass diese Zeiten der Vergangenheit — der Autorenn-Romantik — angehören.

Urs Osterwalder

Die Tour de Suisse als Grossunternehmen

Die meisten Sportarten spielen sich in geschlossenen Stadien ab, andere, wie etwa Motocross oder Radquer, benützen abgesperrte Strecken im freien Gelände. Im Strassenradrennsport und ganz besonders an der Tour de Suisse ist dies anders: Die «Arena» ist das weitverzweigte Strassennetz, das «Stadion» der Tour de Suisse ist die

Schweiz mit ihrer ganzen Vielfalt, mit unpersönlich wirkenden Grossstädten und schmucken Dörfern, mit den sanften Anhöhen des Juras und den steilen Passstrassen in den Alpen. Um die Tour de Suisse vorüberhuschen zu sehen, brauchen viele entlang der etwa 1700 km langen Strecke nicht einmal das eigene Haus zu verlassen. Die Tour