

Online-Ausgabe

E-Paper

immocenter

motorcenter

jobcenter

reisecenter

SZ-Bibliothek

Formel 1

Name

Passwort

Sicher anmelden

Neu hier

Passwort vergessen

Startseite

Politik

Wirtschaft

Finanzen

Sport

Bundesliga

2 Liga

Regionalliga

DFB-Pokal

Champions-League

Uefa-Cup

Weltfußball

Formel 1

Weitere Sportarten

Golf

Kultur

Panorama

München

Job & Karriere

Immobilien

Auto & Mobil

Reise

Computer

Wetter

Sonderthemen

"golf spielen"

"wohl fühlen"

SZ-Hörzeitung

Suche

erweiterte Suche

SZ-AboArchiv

Services

Marktplatz

Bildschirmschoner

Newsletter

SZ mobil

SZ-Shop

Diskussionsforen

Aktuelle Fragen

Infothek

Filmportal

Spiele

SZ im Überblick

Mediadaten

Jobs bei uns

Kontakte

Sport

Formel-1-Saison 2004

Startseite Was anders wird Bildstrecke Aerodynamik Konzerne Charaktere BMW greift an Umfrage

23.09.2004 18:56 Uhr



Formel 1 in Schanghai

Mit Vollgas in die Ära des Autos

Chinesischer Elan und deutsche Hilfe – warum das erste Rennen der Formel 1 in China viel mehr ist als eine Sportveranstaltung.

Von Kai Strittmatter

„Heiland!“, entfährt es Winfried Matter, und er meint das im gut badischen Sinne als Beschwörung äußerster Ehrfurcht und Sprachlosigkeit: Heilandsland, Heilands-Stadt. Wo Träume über Nacht emporschießen, Wolkenkratzer in einem Jahr und Rennstrecken in nur ein paar Monaten mehr.

Herr Matter stammt aus Bruchsal bei Karlsruhe – „die Autobahn-Baustelle im Verkehrsfunk“ –, nun reibt er sich die Augen. Gestern noch fuhr der Chinese Rad, heute schon hütet er sein Auto „wie seinen Augapfel“, nun stehen ihm Leute wie Winfried Matter zur Seite, um ihm zu erklären, „dass man auf den vier Rädern auch Rennen fahren kann“.



Fegen für die Formel 1 in Schanghai. Foto: dpa

Winfried Matter ist „Motorsport Consultant“. Im März 2003 hat er sich abgesetzt aus „Zeitlupenland“, wie er seine Heimat nennt, nun ist er in Schanghai und sieht hier, was fast alle Besucher sehen: „extremst enormes“ Potenzial. Märchenland. Das auf Hilfe aus dem Ausland wartet.

Druckausgabe

Süddeutsche Zeitung E-Paper

Abo- / Leserservice

Gratis SZ-Probeabo

10-Tage-Archiv

Diskussion

Was tun gegen die Geißel Doping?

Balco-Gate und kein Ende - die Leichtathletik-Berichterstattung hat sich verändert, zwangsweise: Meist geht es um Doping statt um den Wettkampf an sich. Das Publikum verliert die Lust, ein ungutes Gefühl läuft stets mit: Ist der wirklich so schnell oder hat er sich bloß nicht erwischen lassen? Ein Problem, das auch bei Olympia wieder präsent war - nicht nur in der Leichtathletik.

Download



Bildschirm-schoner Sport im Überblick

Gewinnspiel



Doppelte gesucht Finden Sie Schumacher und Co.

## SZ-Links

- SV-Bibliothek
- SV-Mediengruppe
- jetzt.de
- Schule&Zeitung
- SZ-Magazin
- Süddeutsche TV
- SZ Extra

## Marktplatz

### Geld sparen bei:

- Versicherungen
- Banken
- Fonds

### Lotto spielen:

- online
- mit Freunden

### Partnersuche:

- Partneragentur
- Single-Börse

### Anwaltsuche

### SZ-Bibliothek

## SV | Mediengruppe

### Stellen in der Mediengruppe

## Auf dem Pfad der Erkenntnis

Es ist nämlich so, erklärt sein Sohn Ingo Matter: „Wir wissen das ja schon: Da fahren welche im Kreis und der Erste hat gewonnen. Das ist ein Stadium, das hier in China erst einmal erreicht werden muss.“

Auf dem Pfad zur Erkenntnis wird China nun ein Stück nach vorne geschubst: Am Sonntag schon wird auch dieses Volk wissen, wie das ist, wenn da welche im Kreis fahren, und am Ende hat Michael Schumacher gewonnen. Daran sind wiederum andere Deutsche nicht ganz unbeteiligt: die Leute vom Aachener Büro Tilke, die Chinas erste Formel-1- Strecke entworfen und gebaut haben.

Wenn man sie fragt, wie das denn war, nach Malaysia und nach Bahrain nun fünfeinhalb Kilometer Asphaltband in den Sumpf vor die Tore Schanghais setzen zu dürfen, dann leuchten die Augen: „Hier geht das Herz dessen auf, der baut.“ Der Architekt Peter Wahl sagt das, Kompagnon des ehemaligen Rennfahrers und Ingenieurs Hermann Tilke, der für all die Strecken verantwortlich zeichnet.

## Zuerst waren Schlamm und Sumpf

Zuerst waren da Schlamm und Sumpf. Dann kamen Kilometer von Betonpfählen, 8000 Arbeiter, die „am Stahl röherten wie Vögelchen auf einem Baum“ (Wahl), ein angeblich in ganz Südostasien leergefegter Styropormarkt und eine sich über der Ödnis erhebende, aus den Styroporblöcken modellierte Hügellandschaft.

Nach 16 Monaten schließlich stand da die teuerste Rennstrecke mit der größten Tribüne, die Tilke und Wahl je gebaut hatten: Platz für 200.000 Besucher, mehr hat nur Indianapolis in den USA. „Phantastisch“, sagt Wahl. Und dann: „Gigantisch.“ Und schließlich: „Das ist nur in China machbar, das macht kein anderer.“

Vom Flugzeug aus gesehen ähnelt die Strecke dem leicht ausgebeulten Schriftzeichen für „Shang“ („oben“), dem ersten Zeichen in „Schanghai“, („Stadt über dem Meer“). Die Streckenbetreiber klopfen an beim Guinness-Buch der Rekorde, man habe das größte Schriftzeichen der Welt zu bieten – die Guinness-Leute hatten kein Interesse, was nun eine wirkliche Überraschung ist: Sonst scheint jeder, der dieser Tage über China, über Schanghai spricht, vom Drang zum Superlativ infiziert.

Dem Berichterstatter von „Formel1.com“ läuft es beim Anblick der Strecke „kalt den Rücken hinunter“ vor lauter Ehrfurcht, die Chefs der Formel-1-Teams überschlagen sich vor großartigen Weissagungen. Der Große Preis von China werde „neue Standards setzen“, erklärt Eddie Jordan; den „Beginn eines neuen Zeitalters“ prophezeit Norbert Haug, Sportchef von Mercedes. Uneinigkeit scheint lediglich darüber zu herrschen, ob uns am Sonntag nun „das wichtigste Rennen im Kalender“ (BMW-Motorsportdirektor Mario Theissen) oder aber „vielleicht das wichtigste Rennen in der Geschichte des Rennsports“ (Norbert Haug) erwartet.

Das sind schon verblüffende Sätze, glaubten doch nicht wenige von uns, die Saison sei gelaufen und Schanghai sei lediglich Fußnote.