

Sauber-Chefin Monisha Kaltenborn - Kämpferin mit Zuversicht und Realismus

Formel 1 Monisha Kaltenborn kämpft als Chefin des Formel-1-Teams Sauber derzeit an einigen Fronten gegen Turbulenzen. Der schwierigen Situation stellt sich die in Indien geborene Österreicherin mit Zuversicht und Realismus gleichermassen.

Monisha Kaltenborn hat derzeit die grössten Herausforderungen zu meistern, seit sie im Oktober 2012 das Amt der Teamchefin als Nachfolgerin von Peter Sauber angetreten hat. Trotz sportlichem Misserfolg sind bei der Juristin der Glaube an die Kehrtwende und die Motivation ungebrochen. Im Interview mit der Sportinformation spricht Monisha Kaltenborn unter anderem über die aktuelle sportliche Baisse des Teams, die Zusammenarbeit mit den russischen Partnern und über den vor Kurzem abgewiesenen Vorschlag für eine Budgetobergrenze in der Formel 1. Themen des Gesprächs waren zudem die Fahrer respektive deren bisherige Leistungen und das im Raum stehende Engagement von Simona De Silvestro als zukünftige Stammkraft in einem der beiden Sauber-Autos.

Monisha Kaltenborn, als Kind haben Sie mal den Wunsch gehabt, Astronautin zu werden. Kommen Sie sich auch jetzt manchmal vor wie im luftleeren Raum?

Monisha Kaltenborn: (Lacht). Nein. Wenn ich es logisch betrachte, funktioniert. Wenn es mir so vorkommen würde, könnte ich ja nicht atmen. Es ist eine sehr schwierige Zeit. Die letzten Jahre waren schon nicht einfach. Grundsätzlich war klar, als Peter Sauber das Team zurückgekauft hatte, dass es schwierig werden wird. Dass es zum Teil so schwierig wird, hätten wir aber nicht gedacht. Es ist fordernd und wichtig, jetzt durchzuhalten, den Fokus nicht zu verlieren.

Sehen Sie sich im Moment mehr als Krisenmanagerin denn als Teamchefin?

Das gehört immer dazu. Ich glaube nicht, dass es in dieser Funktion eine Zeit gibt, in der man nicht irgendwelche Konflikte lösen muss. Im Moment ist natürlich die Performance die grösste Sorge. Wenn die halbwegs stimmt, kann man andere Dinge eher bewältigen. Wir wissen ja genau, warum wir dort sind, wo wir zurzeit stehen. Es ist schwierig, diese Situation zu ändern. Doch wir sind dran.

Die Probleme sind vielfältig. Beginnen wir mit dem sportlichen Teil. Null WM-Punkte nach neun Grands Prix. Eine ganz schlimme Bilanz.

Das ist bitter, und das möchte ich auch gar nicht schönreden. Für uns als Team ist es sehr wichtig, dass wir wissen, welche die Hauptursachen sind. Das dient nicht dazu, sich herauszureden. Aber man muss die

Quellen kennen, um sich verbessern zu können. Die Ursachen sind unterschiedlichster Art. Die Performance in dieser Saison ist ganz offensichtlich vom Antriebsstrang geprägt. Es ist bekannt, dass ein Produkt (Mercedes, Red.) den anderen deutlich überlegen ist. Das hat natürlich auf unsere Situation einen Einfluss. Für uns kommt dazu, dass wir auch an unserem Auto einige Baustellen haben. Wir haben gesehen, dass wir mit der Aerodynamik noch nicht dort sind, wo wir sein möchten. Wir lernen zwar durch die Daten. Aber diese Daten muss man auch erst einmal verstehen lernen. Dazu kommen aufgrund unseres Budgets generell unsere Möglichkeiten. Kritisch sehen muss man zudem die Fehler, die uns unterlaufen sind. Am Ende eines Tages spielt es keine Rolle, ob die Mannschaft oder der Fahrer dafür verantwortlich ist. Wir sind ein Team. Insofern bringen Schuldzuweisungen nichts.

In Bezug auf den Antriebsstrang kommt dazu, dass das aktuelle Reglement nur eingeschränkten Spielraum für Modifikationen lässt.

Das ist richtig. Deswegen beeinträchtigt das unsere Situation massgeblich. Es wäre aber nicht in Ordnung, uns zurückzulehnen und zu sagen, dass sich da nichts machen lässt. Wir müssen etwas tun. Vielleicht können wir unseren Motorenlieferanten (Ferrari, Red.) auch in irgendeiner Form unterstützen. Wir wissen ja, dass gewisse Fortschritte gelungen sind. Aber der Abstand ist halt nach wie vor sehr gross. Das sieht man auch an den Autos von Ferrari.

Sie haben die Fahrer bereits kurz angesprochen. Die stehen mittlerweile ebenfalls in der Kritik.

Das ist auch für die beiden im Moment schwierig. Doch bevor man Einzelkritik übt, muss die gesamte Situation betrachtet werden. Diese wiederum hat verschiedenste Ursachen. Mal sind die Fehler in der Box passiert, wenn ich das Beispiel Österreich nehme, mal sind sie den Fahrern unterlaufen. Ich denke da an Monaco oder an das Qualifying in Silverstone zurück. Da müssen wir gemeinsam durch.

Sie selbst sind nach wie vor von den Fahrern überzeugt? Oder ist da mal ein Fahrer-Tausch während der Rennsaison angedacht worden?

Wir haben die Fahrer für dieses Jahr so bekannt gegeben. Wenn nicht unerwartete Umstände eintreten, etwa eine Verletzung eines Piloten, dann ist dem nichts hinzuzufügen.

Schauen wir auf die kommende Saison. Wie gross ist die Chance von Simona De Silvestro, im einen Sauber-Auto zu sitzen?

Wir haben mit Simona das Ziel, dass wir ihren Weg in die Formel 1 begleiten, ihr die Plattform geben - mit dem Ziel in diesem Jahr, dass sie die Superlizenz erhält. Da haben wir den Antrag gestellt. Wir versuchen, ihren Traum zu verwirklichen, dass sie 2015 Rennfahrerin in der Formel 1 sein wird. Da sind viele Schritte notwendig. Und die arbeiten wir einen nach dem anderen ab.

Rennfahrerin heisst für Sie Stammpfängerin? Oder anders gefragt: Sind Sie mit Simona im Zeitplan?

Sie hat bisher gute Leistungen gezeigt. Wie es dann als Rennfahrerin aussieht, können wir nicht wissen. Da spielt es keine Rolle, ob es sich um eine Frau oder einen Mann handelt. Die Gewissheit hat man auch nicht, wenn man einen Fahrer aus der GP2-Serie verpflichtet. Das ist

Kaffeesatzlesen. Wir wissen aber aus Amerika, dass Simona Talent hat. Auch ihr Konzept überzeugt. Sie hat vor allem

eine unglaubliche Ambition mitgebracht. Diese Einstellung finde ich fantastisch. Natürlich spielt der Frauen-Faktor mit. Ich habe ihr gesagt, dass die Formel 1 für Fahrerinnen absolut machbar ist.

Kommen wir zur wirtschaftlichen Seite. Vor exakt einem Jahr haben Sie die Zusammenarbeit mit drei russischen Partnern publik gemacht. Die grösste finanzielle Not war abgewendet, der Weiterbestand des Teams gesichert. Was ist von jener Aufbruchstimmung geblieben?

Es ist eine Basis geschaffen worden, auf der wir weitergearbeitet haben. Seither haben sich viele Dinge entwickelt, worüber wir aufgrund unserer vertraglichen Vereinbarung nicht sprechen können. Deshalb müssen auch wir akzeptieren, dass wir nicht wie gewünscht kommunizieren können. Wir beginnen zu verstehen, wie die Mechanismen in jenem Teil der Welt funktionieren. Da braucht es sehr viel Geduld. Aber wir haben schon viele Fortschritte erzielt.

In der Formel 1 ist die Budgetobergrenze ein grosses Thema. Der letzte Versuch im Kampf gegen stetig höhere Kosten wurde von den Vertretern der grossen Teams abgelehnt. Sie sind in diesem Kampf eine Vorreiterin. Sind weitere Anläufe geplant?

Wir werden den Entscheid sicher nicht einfach so hinnehmen. Doch man muss die ganze Kosten-Geschichte auch mal ins richtige Licht rücken, denn das Problem ist ein viel grösseres. Wir haben mit der Formel 1 ein fantastisches Produkt und sollten die Emotionen in dem Masse bewegen, wie wir dies bei der eben zu Ende gegangenen Fussball-WM erlebt haben. Das Problem in der Formel 1 ist, dass wir nicht mehr zum Fan durchkommen. Ein Grund ist die Komplexität der Regeln. Der Fan versteht diese nicht mehr, er wünscht sich eine simplere Formel 1. Dazu kommen die Unmengen von Geld, die ausgegeben werden. Das kann kein Fan verstehen. Die Formel 1 war immer teuer. Sie ist ein exklusives Produkt. Daran will ja auch niemand etwas ändern. Doch die nunmehr erreichten Dimensionen sind in der heutigen Welt mit den wirtschaftlichen Problemen nicht mehr nachvollziehbar. Bei dieser Diskussion kommt die Budgetobergrenze ins Spiel. Sie ist ein einfaches Mittel, das zudem relativ schnell greifen kann.

Angenommen, in Bezug auf die finanzielle Obergrenze ändert sich nichts: Läuft die Formel 1 Gefahr, sich selbst abzuschaffen?

Wir sägen jetzt schon am eigenen Ast. Ich mag mir das gar nicht vorstellen, dass in Bezug auf die Obergrenze nichts passiert. Irgendwie wird die Formel 1 aber weiterbestehen. Es ist nur schade, dass diese fantastische Sache, die der kommerzielle Rechthalter durch Bernie Ecclestone geschaffen hat, vor allem von innen so kaputt gemacht wird.

Könnte es sein, dass es für Teams wie Sauber dereinst nur noch die Optionen Rückzug oder Verkauf geben wird, falls sich an der aktuellen Situation nichts ändern wird?

Ich hoffe, dass wir gemeinsam eine Lösung finden werden, dank der wir die Eigenheit der Formel 1 mit den Konstrukteuren bewahren können. Das macht die ganze Sache ja spannend und positioniert uns in der obersten Kategorie. Sonst unterscheiden wir uns von den anderen Klassen eigentlich nicht. Wenn wir beginnen, auch daran zu rütteln, wird das nicht gut kommen. (si)



Die laufende Saison bereitet Monisha Kaltenborn einiges an Kopfzerbrechen. (Foto: RM)

Kokusai Budokan Renmei - Meister Metin Kayar unterwegs in Japan / Teil 2

Kampf in alter Schwertkampfschule

TOKIO Die zweite Etappe der Reise von Meister Metin Kayar führte ihn in eine der ältesten Schwertkampfschulen Japans, in welcher das alte Kenjutsu noch in seiner klassischen Form unterrichtet wird. In der Itto Ryu Kenjutsu Schule trainieren nur sehr geübte Schwertkampfkünstler diese kriegerische Schwertkampfkunst. Das Itto Ryu Kenjutsu besteht aus über 150 historisch entstandenen Techniken für Lang- und Kurzschwerter, welche alle gemeinsam haben, dass sie die Perfektion in einem korrekten und effektiv ausgeführten Schnitt, dem Kiri-Otoshi vereinen. Das Bambus-Schwert «Shinai» wurde von den Kenjutsu Schulen speziell entwickelt, um im Kampftraining Verletzungen zu vermeiden.

Der Besuch des Liechtensteinischen Kampfkunstmeisters Metin Kayar war für beide Seiten sehr interessant und aufschlussreich. Für Metin Kayar war es eine Ehre, bei den äusserst versierten japanischen Schwertkämpfern im Training dabei zu sein und ihren Stil mit zu trainieren. Er

schätzte an dieser Schule speziell, dass sie sich sehr authentisch in ihren traditionellen Werten gehalten hat, insbesondere in Bezug auf die Meisterschüler-Beziehung und den gegenseitigen Respekt.

Vonseiten der japanischen Kampfkünstler wurde Metin Kayar als Ausnahmetalent bewundert, sie waren von seinem Können sehr beeindruckt und gaben zu, dass sie nun erstmals einen Kampfkunstmeister erlebt hätten, welcher neben den klassischen japanischen Stilen auch Wissen und Können anderer Stile und überdies eine sehr grosse Turniererfahrung mit eingebracht hat.

Kenjutsu-Schlusskampf in klassischer Tracht mit «Shinai»

Zum Schluss hat sich der liechtensteinische Gast nicht nehmen lassen, mit allem Respekt und Freundlichkeit den obersten Schüler des Itto Ryu Kenjutsu zu einem Zweikampf herauszufordern. Dieser nahm die Herausforderung gerne an, spürte aber nach kurzem Kampf seine Schwierigkeiten und Grenzen

mit dem turniererfahrenen Kayar, welcher eine respektvoll zurückhaltende Kampfmethodik wählte.

Am Ende des Trainings ist es Sitte, gemeinsam das Dojo (Trainingslokal) zu reinigen. An dieser Tradition beteiligte sich auch Meister Metin Kayar mit Freude. Hiermit endet auch schon die 2. Etappe der Reise von Meister Metin Kayar in Japan. Wenn Sie Videoaufnahmen des Kenjutsu-Kampfes miterleben möchten, haben Sie hierzu am 16. November 2014, im SAL in Schaan am «4. International Black Belt» Gelegenheit dazu. Lesen Sie mehr zur Reise von Meister Metin Kayar in Japan nächste Woche im dritten Teil ... (pd)

Anmerkung

Meister Metin Kayar bereist mit seiner Frau Sibel Kayar einen Monat lang Japan und Okinawa, auf den Spuren der alten japanischen Kampfkunstschulen, deren Meister und der Gräber alter historischer Meister. Über seine Reise wird eine Video-Dokumentation erstellt, welche am nächsten «International Black Belt 2014» im November im SAL in Schaan uraufgeführt wird. Während seiner Reise veröffentlicht das «Volksblatt» Ausschnitte bzw. Höhepunkte dieses Aufenthaltes unter der Rubrik «Kokusai Budokan Renmei - Meister Metin Kayar unterwegs in Japan».



Metin Kayar (links) in Aktion: Schwertkampf mit «Shinai» und traditioneller Kleidung im Itto Ryu Kenjutsu Dojo in Tokio. (Foto: ZVG)