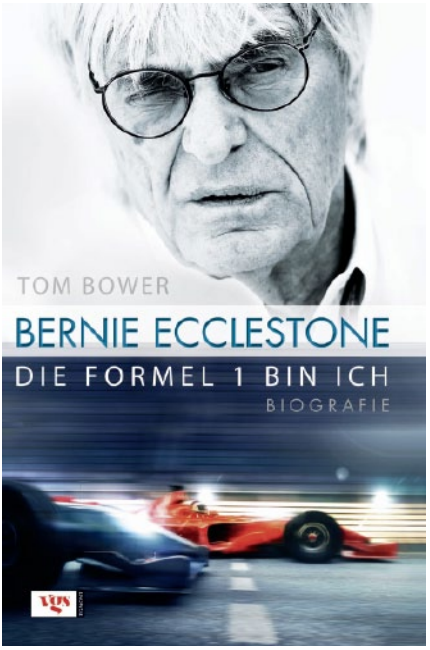
Unverkäufliche Leseprobe

Tom Bower

Bernie Ecclestone
Die Formel 1 bin ich



400 Seiten
ISBN: 978-3-8025-3751-6

© 2011 VGS verlegt durch EGMONT Verlagsgesellschaften mbH.
Die Originalausgabe erschien 2010 unter dem Titel »No Angel. The Secret Life of Bernie Ecclestone«
bei Faber and Faber Limited, London

TOM BOWER
BERNIE ECCLESTONE

TOM BOWER

BERNIE ECCLESTONE
DIE FORMEL 1 BIN ICH

BIOGRAFIE

AUS DEM ENGLISCHEN
VON JOCHEN STREMMEL

vgs EGMONT

Die Originalausgabe erschien 2010 unter dem Titel »No Angel.
The Secret Life of Bernie Ecclestone« bei Faber and Faber Limited, London

Deutschsprachige Erstausgabe © 2011 vgs
Verlegt durch EGMONT Verlagsgesellschaften mbH,
Gertrudenstraße 30–36, 50667 Köln
Alle Rechte vorbehalten.

1. Auflage 2011
Umschlaggestaltung ZERO Werbeagentur, München
unter Verwendung eines Fotos von Mark Thompson, Getty Images
Satz: Hans Winkens, Wegberg
Druck: Bercker Graphischer Betrieb, Kevelaer
ISBN 978-3-8025-3751-6

www.vgs.de

FÜR LEO UND BEN

INHALT

DANKSAGUNG 9

1 MONACO, SONNTAG, 16. MAI 2010 11
2 GLÜCKSSPIEL 21
3 EMBRYO 57
4 UNTER DRUCK 86
5 HARTER MANN 123
6 COUP 151
7 MILLIARDÄR 201
8 TABAK 229
9 REVOLTE 267
10 BETRUG 300
11 SKANDAL 331
12 GÖTTERDÄMMERUNG 359
13 PATE 381
14 ABU DHABI, SONNTAG, 14. NOVEMBER 2010 389

ANMERKUNGEN 395
ABKÜRZUNGEN 397
PERSONENREGISTER 398
SACH- UND ORTSREGISTER 405

DANKSAGUNG

Der Mann, der den Anstoß zu diesem Buch gab, möchte anonym bleiben. Er spielt in der Formel 1 eine wichtige Rolle und drängt mich seit einigen Jahren, Bernie Ecclestone als den unehrlichen Makler zu dekuvrieren, der er nun einmal sei. Gerissen, skrupellos und zwielichtig sind Attribute, mit denen er häufig bedacht wird, und seine Karriere ist nicht frei von Skandalen und Korruptionsvorwürfen. Aber was davon ist wahr? Bei unserem ersten Treffen in Knightsbridge Ende 2009, das John Bloom arrangiert hatte, versicherte ich Ecclestone auf sein Kooperationsangebot, dass ich alle Beweise für ein Fehlverhalten seinerseits veröffentlichen würde. Er lächelte. »Tom, ich bin kein Engel«, war seine Antwort. Im Lauf der monatelangen Recherchen hatte ich unbeschränkten Zugang zu Ecclestone, den meisten führenden Persönlichkeiten der Formel 1 und seinen privaten Freunden. Viele fragten Ecclestone: »Was soll ich sagen?« »Die Wahrheit«, erwiderte er. »Mach dir um mich keine Sorgen.« Das Ergebnis ist ein tiefer Einblick in Großbritanniens erfolgreichsten Tycoon.

Um dieses Portrait schreiben zu können, habe ich mit vielen Leuten gesprochen. Die meisten wollten nicht namentlich genannt werden. Aus der Gruppe der anderen würde ich gerne den folgenden danken:

Pino Allievei, John Blake, Herbie Blasch, John Bloom, Michel Boeri, Flavio Briatore, Aleardo Buzzi, Alistair Caldwell, John Coombs, Don Cox, Ron Dennis, Patrick Duffeler, Ed Gorman, Gerhard Gribkowsky, Katja Heim, Alan Henry, Damon Hill, John Hogan, John Howett, Johnny Humphries, Alexandra Irrgang,

Eddie Jordan, Scott Lanphere, Niki Lauda, Stefano Lei, Anne Lodge, Terry Lovell, Jon McEvoy, Patrick McNally, Luca Montezemolo, Max Mosley, Gordon Murray, John O'Connor, Adam Parr, Marco Piccinini, Nelson Piquet senior, Brian Powers, Stuart Pringle, Tony Purnell, Bernard Rey, Peter Rix, Tamas Rohonyi, Tom Rubython, Robin Saunders, Joe Saward, Tony Scott Andrews, Monty Shadow, Ron Shaw, Brian Shepherd, Jackie Stewart, Rachel Sylvester, Tuana Tan, Walter Thoma, Alice Thomson, Tom Walkinshaw, David Ward, Peter Warr, Frank Williams, Richard Williams, Richard Woods, Allan Woolard und John Young.

Bernie Ecclestones Angestellte waren besonders hilfreich, darunter Lucy Hibberd, Enrica Marenghi, Pasquale Lattuneddu, Ross Mercer, Mike Lawson und vor allem Sacha Woodward-Hill.

Wie immer danke ich David Hooper, der das Manuskript mit den Augen eines Juristen las, für seine rückhaltlose Unterstützung und Jonathan Lloyd von Curtis Brown für seine Loyalität. Bei Faber and Faber stehe ich in der Schuld von Julian Loose, der vor dem Projekt nicht zurückschreckte, während andere Verlage in London deutlich schwächelten, und danke Kate Murray-Browne und Paula Turner für ihr sorgfältiges Lektorat.

Besonderen Dank schulde ich David Cornwell, dessen Einsicht in die conditio humana von unschätzbarem Wert ist, und meiner Frau Veronica, weil sie die Flamme am Brennen hält.

Und zum Schluss bedanke ich mich bei Bernie Ecclestone selbst. Bis wir uns kennen lernten, schien er die Einstellung zu haben: »Ich muss mit meinem Leben klarkommen, ich will nichts davon wissen.« Aber als die Monate ins Land zogen, sagte er manchmal: »Ich bin gespannt auf das Buch. Ich will wissen, was ich in meinem Leben gemacht habe.« Er ist ein Risiko eingegangen. Für mich war es eine spannende Fahrt. Ich finde es verlockend, mir vorzustellen, was er davon hält – ob er zu dem Ergebnis kommt, den Jackpot eingesackt oder eine Niete gezogen zu haben.

1 MONACO, SONNTAG, 16. MAI 2010

»Bernie! Bernie! Darling!« Eine hochgewachsene, wunderschöne Schwarze überschüttet den kleinen Mann mit Küssen. Der 79-Jährige, der mit dem Rücken gegen die Wand des klapprigen Metallkäfigs gepresst wird, lächelt zu dem Model hoch, ohne dass dies sich bremsen lassen würde. »Hallo, Naomi.« Aus der Ecke des nach unten fahrenden provisorischen Aufzugs schaut ein Mann mit einem von tiefen Falten durchzogenen Gesicht schweigend zu, sein Gesicht von Sonnenbrille und Baseballkappe halb verdeckt. Sekunden später öffnet sich scheppernd die Tür. 30 Kameramänner begrüßen Mick Jagger, Naomi Campbell und Bernie Ecclestone mit Geschrei, während sie in das Sonnenlicht Monacos hinaustreten. »Wo können wir das Rennen sehen, Bernie?«, ruft Jagger. »In meinem Wohnmobil«, erwidert der alte Mann mit lausbübischem Lächeln und schubst stämmige Kameramänner aus dem Weg. Ein Bodyguard von drei Zentnern steht hilflos daneben. Von den Kameras verfolgt, steuert die Gruppe auf das Sicherheitstor am Eingang des Fahrerlagers zu, hinter dem das »Wohnmobil« steht. Der graue, schallgedämpfte Reisebus ist mit schwarz getönten Fenstern, Klimaanlage, Lederpolstern und versteckten Kameras ausgerüstet, die jeden Winkel des exklusiven, zwischen einen Berg und das Meer eingequetschten Hafengeländes erfassen, das den wichtigsten Akteuren der Formel 1 vorbehalten ist. Ecclestone, der wegen seines jugendlichen Haarschnitts 20 Jahre jünger aussieht, genießt die Unberechenbarkeit. »Wasser?«, fragt er seine Gäste, die sich zurücklehnen, um sich den Beginn vom 68. Großen Preis von Monaco anzuschauen.

40 Minuten zuvor war Bernie Ecclestone vor dem Lift in ein größeres Gedränge geraten. »Hierher, Jennifer!«, schrien die Paparazzi. »Jennifer, wir lieben dich!«, brüllte die Menge auf dem Hügel und den Tribünen oberhalb der Rennstrecke. Jennifer Lopez war überraschend hereingeschneit, um Bernie zu besuchen. »Jennifer möchte die Wagen sehen«, erklärte Sir Philip Green, der Kaufhaus-König, auf dessen in der Nähe vertäuter 63-Meter-Jacht *Lionheart* Lopez zu Gast war. In drei Tagen würde Green ein Warenhaus in Knightsbridge eröffnen, und jede Publicity an der Seite des Hollywoodstars bei der Formel 1 war wertvoll. »Okay, ich kümmere mich darum«, sagte Ecclestone und ließ den Hummer stehen, den er sich persönlich am Morgen in einem Supermarkt Monacos zum Mittagessen gekauft hatte. Nebeneinander waren Ecclestone, Lopez und Green hinter einer Wand rückwärts taumelnder Fotografen zu den Boxen gegangen, wo zwölf Gruppen von Mechanikern die Wagen für das Rennen am Nachmittag vorbereiteten.

»Die sind so klein«, gurrte Lopez und starrte auf die nackten Radachsen von Robert Kubicas Renault. »Wo sind die Räder?« »Die sind verkauft worden«, scherzte Ecclestone. »Ich würde da nicht reinpassen«, sagte J-Lo lachend. »Der Fahrersitz ist ja winzig.« »Vielen Dank für die Publicity, Bernie«, sagte der Renault-Chef. Ecclestone und Lopez gingen nach nebenan zur Ferrari-Box. Fotos von J-Lo neben dem roten Wagen waren der Traum des Presseagenten, eine glänzende Rechtfertigung der 400 Millionen Dollar, die Ferrari in einem Jahr für 19 Rennen ausgab.

20 Minuten vor dem Startschuss war die Stimmung angespannt. Normalerweise waren Besucher unerwünscht, aber dem Mann, der alle reich gemacht hatte, wurden natürlich gern Sonderrechte eingeräumt. »Hallo, Bernie«, grüßte der weißhaarige Mann in der Menge vor der Ferrari-Box. »Schön, dich zu sehen, Michael«, erwiderte Ecclestone. »Wie geht's deiner Tochter, Bernie?« »Toll«, antwortete Ecclestone, bevor er weiter geschoben wurde.

»Michael Douglas ist ein netter Mann«, sagte Ecclestone Sekunden später; er bedauerte, nicht mehr Zeit mit dem Schauspieler verbracht zu haben, der vom Filmfestival in Cannes herübergeflogen war.

Lopez war wieder auf dem Weg zum Hafen, während Ecclestone seine Wanderung durch die 22 Wagen antrat, die sich zum Start fertigmachten. Während ihn laute »Bernie«-Rufe von den Tribünen begrüßten, ergriff der wahre Star dieser Veranstaltung die ihm entgegen gestreckten Hände. »Du siehst entspannt aus«, sagte Ecclestone zu Nico Rosberg, der neben seinem Mercedes stand.

»Innerlich bin ich ein nervöses Wrack«, antwortete der deutsch-finnische Fahrer.

Fürst Albert rauschte vorbei. Ecclestone war gestern Abend nicht zu der Feier gekommen, die der regierende Fürst von Monaco im Palast gegeben hatte. Am Ende der Startaufstellung ging Ecclestone an den beiden Virgin-Wagen vorbei.

»Ein Billigunternehmen«, kommentierte Ecclestone Richard Bransons Versuch, sich auf die Schnelle ins Rampenlicht der Formel 1 zu drängen. »Er bezahlt Touristenklasse und sollte in der Ersten sitzen. Er wird sich nicht lange halten.« Nur die Schwerreichen können sich die Formel 1 leisten.

»Das ist Lakshmi Mittal«, murmelte er, als er den indischen Stahl-Magnaten, dessen Vermögen auf mehr als 20 Milliarden Pfund geschätzt wurde, neben zwei Wagen des Rennstalls Force India im Gespräch mit Vijay Mallya erblickte, dem Inhaber der Kingfisher-Brauerei. Zwei Tage zuvor hatte Ecclestone Mallyas große Jacht besucht, die neben der Philip Greens im Hafen lag. Die Verwirklichung des Plans, Formel-1-Rennen in Indien zu veranstalten, hing von Ecclestones Verhandlungen mit der indischen Regierung ab. Die riesigen Diamantstecker in Mallyas Ohrläppchen glitzerten, als sie kurz über seine Pläne sprachen, der erste Grand-Prix-Maestro des Subkontinents zu werden.

»Bernie, Bernie«, brüllten Hunderte von britischen Zuschauern von den mit dem Union Jack beflaggten Tribünen. Sie zielten mit ihren Fotoapparaten auf Ecclestone, der sie aber kaum zur Kenntnis nahm. »Heute bejubeln sie mich, und morgen buhen sie mich aus«, bemerkte der Antiheld.

Auf Terrassen und Balkonen jenseits der Tribünen richteten Tausende von extravaganten Partygästen mit Champagnerkelchen in der Hand ihre Ferngläser auf die Gestalt im weißen Hemd, die

mitten auf der Straße ging. In ihren glänzenden Rolls-Royces, Bentleys und Ferraris war der Club der Megareichen seit 1929 jedes Jahr in das Mekka der Formel 1 zurückgekehrt – wie um Somerset Maughams Gemeinplatz zu bestätigen, dass Monaco »ein sonniger Ort für lichtscheue Menschen« sei. Für die Mitglieder dieses Clubs ist Ecclestone ein Held.

Im Laufe von 36 Jahren hatte Ecclestone die Formel 1 aus einem Sport für wenige Enthusiasten in eine der größten Zugnummern im Unterhaltungsgeschäft verwandelt. Die Pfiffe – und die hatte es im Lauf der Jahre immer wieder gegeben – kamen von den ursprünglichen Besitzern der Teams, die Ecclestone so reich gemacht hatte, dass sie sich Jachten, Privatflugzeuge und zahllose Häuser kaufen konnten. Nur Eingeweihte wussten, dass die Wunden der jüngsten internen Kämpfe seit dem Großen Preis von Monaco letztes Jahr noch nicht verheilt waren. Wenn er mit den Stars flanierte, wusste der Milliardär, zeigte er, wie unentbehrlich er war. Während der Rezession waren die günstigen Gelegenheiten in Monaco schließlich dünn gesät.

An jenem Morgen hatte eine Prozession den »Kreml«, Ecclestones Wohnmobil, besucht, um Deals abzuschließen. Jeder war von ihm in seinem Süd-Londoner Dialekt begrüßt worden, bevor ihm seine Verhandlungsposition zugewiesen wurde, oft mit den abschließenden Worten: »Tu's einfach. Die Einzelheiten regeln wir später.« Draußen hatte Flavio Briatore, der diskreditierte italienische Geschäftsmann, etwas anderes arrangiert. Um seinen Ruf in der Formel 1 wiederherzustellen, posierte Briatore mit Ecclestone für Fotos. 40 Kameras surrten, als die beiden Michael Schumacher entdeckten, der Interviews gab. Wie der Italiener versuchte der Deutsche ein Comeback. Derweil bemerkte niemand Richard Branson, der auf dem Weg zu seinem dunklen Wohnmobil an dem Ecclestones vorbeikam.

Minuten vor dem Start des Rennens nahmen Ecclestone, Mick Jagger und Naomi Campbell auf den tiefen Lederpolstern Platz, wo sie das ohrenbetäubende Aufheulen der 22 hochdrehenden Motoren nicht hören mussten, mit denen die Wagen Geschwindigkeiten von mehr als 300 Stundenkilometern erreichten. Der schmale Stra-

ßenkurs ist die höchste Herausforderung für einen Rennfahrer. Innerhalb der ersten Minuten des Rennens, das sich um Europas teuerste Immobilien herum windet, krachte ein Williams-Wagen gegen eine Absperrvorrichtung aus Metall. Ein Rad und ein Flügel flogen durch die Kurve.

»Der hat's hinter sich«, sagte Mick Jagger und bat einen Freund, ein Foto von sich und Ecclestone vor dem Fernseher zu machen. Ein paar Minuten später drang Rauch aus dem Motor von Jenson Buttons McLaren. Der Weltmeister des Vorjahres war von einem nachlässigen Mechaniker aus dem Rennen geworfen worden.

»In den ersten fünf Minuten passiert 'ne Menge«, murmelte Jagger.

»Hier herrscht viel Nervosität, und der Kurs ist nicht einfach«, stimmte Ecclestone ihm zu. Zwei Prominente, beide in Dartford, südlich von London, aufgewachsen, waren sich einig: Das Leben konnte hart sein. »Monaco ist eine unglaubliche Herausforderung«, sagte Mark Webber, der australische Fahrer, unmittelbar vor dem Rennen. »Die Strecke hat ihre eigenen Gesetze, weil es hier keinen Unterschied zwischen einem kleinen und einem großen Fehler gibt. Das Ergebnis ist dasselbe – ein demolierter Wagen.«

Beide, Jagger und Ecclestone, liebten die Herausforderung. »Irgendwelche Tourneen geplant?«, fragte der Formel-1-Chef den Rock-König. »Nee«, antwortete der ausgemergelte 65-Jährige, einen Blick auf L'Wren Scott, seine 1,90 Meter große Freundin, werfend. »Wenn du am Mittwoch noch hier bist, Bernie«, fuhr Jagger fort, »komm nach Cannes und sieh dir unseren neuen Film an. Danach gibt's eine Party.« Ecclestone nickte knapp. In der Regel vermied er es, auf Partys zu gehen.

»Darling, ich ruf dich an, wenn ich wach bin«, sagte Naomi Campbell gedehnt in ihr Handy. Das Model saß am anderen Ende des Wohnmobils und lehnte einen Job ab. »Und dann werde ich entscheiden, ob ich zu dir kommen kann. Ich will dich nicht hängen lassen.« Nachdem das Gespräch beendet war, wandte sie sich an einen Freund. »Ich habe Hunger. Ich möchte was zu Mittag essen.« Inzwischen wartete Jaggers Gruppe auf eine Barkasse, die sie zur *Lionheart* bringen sollte.

»Das Boot ist hier«, sagte ein ungewöhnlich dicker Laufbursche, der dafür bekannt war, dass er sich gern Prominenten anschloss. Die *Lionheart* war nur 50 Meter weiter festgemacht. Campbell schob sich durch den Bus, um sich zu verabschieden. »Du bist nur sechs Boote von der *Force Blue* entfernt«, sagte Ecclestone lachend. »Ich weiß.« Sie lächelte. »Ich werde nicht hingehen.« Für Eingeweihte bestand der Witz darin, dass die *Force Blue* Flavio Briatore gehörte. Sieben Jahre zuvor waren Briatore und Campbell ein Paar gewesen. Zu der Zeit gehörte er zur Formel-1-Prominenz. Seither ist er im Automobilsport eher eine zweifelhafte Größe.

Ecclestone verbrachte das Wochenende auf Briatores glänzender Luxusjacht, die von Multimillionären wie der Schriftstellerin Danielle Steele für 250.000 Euro pro Woche gechartert wurde, Verpflegung, Sprit und Trinkgeld nicht inbegriffen. Als sie vier Tage zuvor in Ecclestones Falcon 7X, einem der schnellsten Privatjets der Welt, gemeinsam von Biggin Hill, dem privaten Flughafen Ecclestones im Süden Londons, nach Nizza flogen, hatten die beiden sich darüber unterhalten, wie Briatores angeschlagenes Renommee in der Formel 1 wieder aufpoliert werden könnte. Nachdem er zunächst als Chef des Renault-Teams große Erfolge gefeiert hatte, war er 2009 unter skandalösen Vorwürfen umso härter abgestürzt. Sein Ankläger und Richter war Max Mosley, der ebenfalls von Skandalen umwittert war. Die gegenseitigen Beschuldigungen von Mosley, Briatore und Ecclestone während der vergangenen zwei Jahre hatten für die Medien den Unterhaltungswert eines besseren Shakespeare-Dramas. »Max ist auf mich neidisch«, beklagte sich Briatore bei Ecclestone. »Obwohl ich sogar Alexander eingestellt habe.« Damit war Mosleys älterer Sohn gemeint, der im Mai 2009 an einer Überdosis Kokain gestorben war. Beide waren sich einig, dass Mosley es genoss, Macht auszuüben, aber sie waren verschiedener Ansicht, was den Mann selbst betraf. Ecclestone und Mosley hatten sich Ende der 1960er Jahre in der Formel 1 gefunden und waren trotz gewisser Meinungsverschiedenheiten durch ihren außergewöhnlichen Erfolg aneinander gekettet. Flavio Briatore war erst später hinzu gestoßen, und sein Reichtum verdankte sich zu einem großen Teil Ecclestone. Trotzdem wurde ihm 2009 von allen Seiten

der Vorwurf gemacht, er versuche seinen Mentor als Formel-1-Oberboss zu verdrängen. Ihre Versöhnung stellte alle vor ein Rätsel. »Die Leute sagen, ich sollte mich von Flavio und Betrügern generell fernhalten«, war Ecclestones Kommentar. »Das ist mir völlig egal. Ich weiß, was ich weiß. In der Formel 1 betrügt jeder jeden, und er hätte sich nicht erwischen lassen dürfen. Er hat mehr gelitten, als er hätte leiden müssen.«

Die spärliche Bewirtung in Ecclestones 48-Millionen-Dollar-Jet spiegelte die Enthaltsamkeit seines Besitzers wider. Briatore bekam Wasser oder Kaffee angeboten. Mittags gab es nichts zu essen. Ecclestone schaute in einen Schrank und entdeckte eine Rolle Smarties. Er bot sie seinen beiden Passagieren an. Nachdem er noch ein bisschen herumgestöbert hatte, fand er eine Schachtel Hula Hoops. Briatore, dem das Londoner Restaurant *Cipriani* und Wohnungen in London, New York und auf Sardinien gehörten, lehnte die knusprigen Kartoffelringe ab. Bevor das Flugzeug in Nizza landete, hatte Briatore sich bereit erklärt, Mosley zu einer Dinnerparty auf die *Force Blue* einzuladen. Am Vorabend des Grand Prix würden die beiden versöhnt werden. Ecclestone hat viele ehrgeizige Attentäter überlebt, aber er war auch vor den Selbstgerechten auf der Hut: »Du glaubst nicht gerne jemandem, der dir sagt, er meint es ehrlich mit dir.«

Vom Flugzeug wurden Ecclestone und Briatore zu Nizzas Hubschrauberlandeplatz gefahren. Ecclestone bezahlte den Flugpreis mit Scheinen aus einem Bündel 500-Euro-Noten. Zum Glück für den Mann, der ihm die Tickets verkaufte, nimmt Ecclestone kein Wechselgeld an. Nach einem Flug von sechs Minuten stiegen die beiden Männer von dem Hubschrauber in eine wartende Barkasse um und wurden kurz darauf von der aus 17 Mann bestehenden Crew der *Force Blue* willkommen geheißen.

Drei Tage später hatten Flavio Briatore und seine 30-jährige Frau Elisabetta Gregoraci, das frühere Wonderbra-Model, am Tag vor dem Rennen 70 Leute zum Abendessen gebeten. Die Formel 1 hatte Briatore reich gemacht, und er wollte wieder an der Show teilnehmen. Mehrere der Gäste waren Klatschkolumnisten nicht unbekannt, unter ihnen Boris Becker, Tamara Beckwith, Nick

Candy und Goga Ashkenazi. Mit Wohlgefallen nahm Briatore zur Kenntnis, dass der Renault-Fahrer Robert Kubica in seinem Rennanzug zum Aperitif eintraf. Mosley dagegen hatte kurzfristig abgesagt.

»Flavio hat einer italienischen Zeitung ein Interview gegeben, in dem er Dinge über mich sagt, die nicht sehr hilfreich sind«, erklärte er in seiner Wohnung in Monaco. »Er hat einem Journalisten mitgeteilt, er hätte mir verziehen.« Briatore wollte sich nicht für seine Gehässigkeit entschuldigen. Er glaubte, Mosley habe sein Ansehen zerstört und ihn finanziell ruinieren wollen. Mosley besuchte stattdessen eine Dinnerparty, die Jean Todt, sein Nachfolger als Leiter der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile mit Sitz in Paris), für 80 Gäste auf der *Maltese Falcon* gab, der größten privaten Segeljacht, die in der Nähe vor Anker lag. Zu Todts Gästen gehörten Michael Schumacher und andere Formel-1-Stars. Um Mitternacht führte Briatore eine handverlesene Elite in seinen Billionaire Club in Monte Carlo. Ein Tisch kostet bis zu 10.000 Euro pro Abend, und der Club war fast voll, was zur Zeit der Rezession eine Leistung ist. Eine Woche später wurde die *Force Blue* auf ihrer Fahrt durch italienische Gewässer von der Polizei beschlagnahmt. Briatore wurde beschuldigt, mit der Zahlung von 4,5 Millionen Pfund Steuern im Rückstand zu sein. Mosley brachte kein Bedauern zum Ausdruck. Ecclestone war pragmatisch. Verletzte Egos waren in seinem Gewerbe keine Seltenheit. Während seines Aufenthalts in Monaco vermittelte er die ganze Zeit in Konflikten, löste Probleme und stellte zwischenzeitlich auch noch die Versorgung mit Reifen für die nächste Saison sicher.

Sieg oder Niederlage in einem Rennen können von der Qualität der Reifen abhängen. Während der vergangenen zwölf Jahre hatte Bridgestone, der japanische Reifenhersteller, die Formel-1-Teams mit bis zu 30.000 Reifen pro Jahr – im Wert von rund 40 Millionen Dollar – versorgt, und das umsonst. Im Gegenzug hatte die regelmäßige Fernsehwerbung in mehr als hundert Ländern während der Rennen Bridgestone zu einem Welterfolg gemacht. Angesichts dieses Marketing-Triumphs hatte Bridgestone 2009 beschlossen, den Vertrag zu kündigen. Drei Fabrikanten – Michelin, Pirelli und

Avon – boten an, den Teams Reifen zur Verfügung zu stellen, aber gegen eine Kostenbeteiligung. Ein paar Wochen zuvor hatte Jean Todt Michelin, einem französischen Unternehmen, versprochen, dass jedes Team pro Saison für seine Reifen drei Millionen Dollar bezahlen würde. Ecclestone hatte den Verdacht, Todt könne Michelin nicht zuletzt aus dem Grund begünstigt haben, weil sein Sohn einen neuen Rennstall zu etablieren hoffte. Ecclestone verhielt sich Todt gegenüber kühl und hatte seiner Wahl widersprochen. Während er in Monaco war, hatte er Avon dazu bestimmt, ihre Reifen für 1,5 Millionen Dollar anzubieten, und gleichzeitig Pirelli ermutigt, ein besseres Angebot zu machen. »Die Teams werden entscheiden, nicht Todt«, erklärte Ecclestone den Managern der Formel-1-Mannschaften. »Überlasst das mir«, sagte er in seinem vertrauten Süd-Londoner Tonfall. Das war ein Kampf, den er gewinnen würde. »Ich werde nicht gegen Todt verlieren«, gelobte er.

Seit 1974 war Ecclestone für die Geschäfte der Formel 1 zuständig. Das Handeln lag ihm im Blut, und wenige waren ihm in dieser Hinsicht gewachsen. Ein Geschäft über 200 Reifensätze pro Rennstall abzuschließen war für ihn eine so lästige wie unwichtige Arbeit, aber der erfolgreiche Abschluss war für ihn ein Lebenselixier. Bevor Ecclestone Monaco verließ, war ihm der Unterhändler von Michelin mit dem Preis um 50 Prozent entgegengekommen. Bei einem Besuch in seinem Wohnmobil hatte Norbert Haug, der Teamchef von Mercedes, dem Arrangement zugestimmt. Aber Ecclestone wollte mehr. Jeder noch so kleine Erfolg bestätigte seine Überlegenheit. Jeden Tag hielt ein einziger Mann die Forderungen von zwölf Teams, 19 Rennstrecken, zahllosen Sponsoren, 18 Regierungen, mehr als 100 Fernsehsendern und der sportlichen Aufsichtsbehörde im Gleichgewicht, um nahtlose Unterhaltung zu produzieren. Aber Ecclestone blieb selten lange genug bei einem Rennen, um sich das Ende anzusehen.

Diesmal verließ er bereits nach der Hälfte sein Wohnmobil, verabschiedete sich von denen, die sich mit Niki Lauda in seiner Privatkantine drängten, und fuhr zum Hubschrauberlandeplatz. 20 Minuten später saß er in seiner Falcon, ließ sich in den tief gepolsterten Ledersessel zurücksinken und las im *Observer* die Vor-

schau auf das Rennen von Monaco. Unter der Schlagzeile »Auf den Straßen, wo Helden gemacht werden, ist die Katastrophe nicht weit« war ein körniges Schwarz-Weiß-Foto des Grand Prix von 1957 zu sehen. Im ersten von acht Wagen saß Juan Manuel Fangio, der legendäre argentinische Rennfahrer. »Ich habe diese zwei Ferraris, den Maserati da und den Lancia«, sagte Ecclestone und zeigte stolz auf das Foto der alten Boliden, die um vor vielen Jahren abgerissene Häuser herumfahren. Voller Nostalgie sprach er von den »alten Tagen« und seiner Sammlung von 80 Formel-1-Oldtimern, die wie Museumsstücke in einem Hangar in Biggin Hill ausgestellt sind.

Als die Falcon über dem Mündungsgebiet der Themse zum Landeanflug ansetzte, schaute er auf Dartford hinunter. »Bin nie wieder da gewesen«, sagte er. »Kein Interesse.« Nach einer kurzen Pause drückte er das Gesicht näher ans Fenster. »Das Haus dort hat mir gehört, und das da auch …« Er verstummte allmählich. Wenige Augenzeugen, die zu Beginn seines persönlichen Rennens an die Spitze dabei waren, leben noch, aber die Überlebenden sprechen flüsternd von den Opfern, die sein triumphaler Fortschritt nach sich zog. »Ich bin kein Engel«, gibt er zu. Im Lauf der Zeit sind die harten Kanten abgeschliffen worden, aber der stählerne Kern bleibt bestehen.

Auf der Fahrt vom Flughafen Biggin Hill nach Knightsbridge dachte Ecclestone, der selbst am Steuer saß, an das nächste Rennen in Istanbul. Sein Wohnmobil, erinnerte er sich, sollte mit dem Schiff quer durch das Mittelmeer transportiert werden. »Das ist Verschwendung«, bemerkte er leise. Der auf dem Rücksitz seines Geländewagens sitzende Pasquale Lattuneddu, sein von Slavica, seiner Ex-Frau, engagierter Mann für alle Fälle, verstand die Botschaft. Innerhalb weniger Sekunden sprach er mit Karl-Heinz Zimmermann, dem österreichischen »Hausherrn« von Ecclestones Wohnmobil. »Der Bus sollte von Italien nach Istanbul verschifft werden«, sagte Zimmermann. »Das möchte Mr. E. rückgängig machen«, sagte Lattuneddu. In Bernie Ecclestones sorgfältigem Umgang mit Geld zeigen sich seine Wurzeln.