

Das Hockey-Nationalteam braucht an der WM ein Wunder Seite 54

Welt-Pferdesportverband eröffnet neuen Hauptsitz in Lausanne Seite 55

Die Mühe der Basler mit dem FCZ als Rivalen im Meisterrennen Seite 55

Fabian Frei zur Misere im FC St. Gallen Seite 55

Das Leichtgewicht, der Pfarrer und die Rennpferde

Remy Mongil hat sich im internationalen Turf einen Namen gemacht. Jetzt trainiert er mit Sohn William in Dielsdorf für die Ecurie Royale

Peter Jegen, Dielsdorf · «Ich habe damals bloss 33 Kilos gewogen», sagt Remy Mongil. Dann schweigt der grau melierte, kleine und feine Mann, blickt wehmütig in die Ferne, holt tief Luft, erzählt. Die Geschichte geht so: Damals, das war vor 60 Jahren, im Südwesten Frankreichs, zu Hause in der Gascogne. Eines Tages nahm die Mutter, eine einfache Bäuerin, ihren Remy an der Hand, führte ihn durch halb Auch in die Kirche und bat den Pfarrer um Rat. Was soll aus dem schwächlichen Buben bloss werden? Der Monsieur le Curé überlegte nicht lang. «Madame, Ihr Sohn hat die leichte Postur eines Rennreiters, Jockey muss er werden.» Daher machte sich Remy Mongil auf, das Metier des Jockeys zu erlernen. Er suchte den Kontakt zu den Rennpferden, ritt Rennen, erzielte den ersten Sieg, fand Anerkennung, erhielt Angebote nicht mehr nur in der Provinz, siegte weiter, bekam den Ritt im Rennen aller Rennen – 1975 im Prix de l'Arc de Triomphe.

Vater und Sohn im «Arc»

«Jockey? Ich habe damals gar nicht gewusst, was das ist», sagt Remy Mongil zum Beginn seiner Reiterkarriere, die ihm rund 250 Siege einbrachte und besagten Ritt im «Arc». Daran mag er sich noch gut erinnern, wie ein Geschoss sei ihm vorbei zum Sieg galoppiert. Selber hatte Remy Mongil mit der Entscheidung nichts zu tun, im geschlagenen Feld erreichte er auf Fabliau das Ziel. Wichtig ist ihm die Prüfung aber noch immer aus einem ganz anderen Grund. «Wer kann schon von sich sagen, wie sein Sohn im bedeutendsten Galopprennen Europas geritten zu sein?», fragt Remy Mongil und wischt sich die Wehmut aus dem Gesicht. Am 1. Juni 1969 brachte Gattin Martine, die Tochter des in der Reiterei bekannten Colonel Henge, Sohn William zur Welt. Und mit Stolz legte ihm der Vater die Bedeutung des Wortes Jockey in die Wiege.

William Mongil wurde im Alter von 18 Jahren Profirennreiter, er arbeitete für bekannte Trainer wie Patrick Biancome, Alain de Royer Dupré, Robert Collet, stieg in den Sattel der Pferde der Marquise de Moratalla, ritt während dreier Jahre exklusiv für den Aga Khan, gewann auf der ganzen Welt rund 1700 Rennen, allein fast 100 auf allerhöchstem Niveau (Gruppe-Rennen). Damit aber der stolze Vater nicht bloss vom Prix de l'Arc de Triomphe schwärmen kann, nahm Remy Mongil im Alter von 44 Jahren die Rennstiefel nochmals vom



Remy Mongil (rechts) hat sein Leben auf den Kopf gestellt. Nun ist er in Dielsdorf Lehrmeister des Sohnes William. ADRIAN BAER / NZZ

Nagel, erneuerte die Jockey-Lizenz und trat 1991 in Deauville in demselben Rennen wie Sohn William an. Für Remy Mongil ein sehr emotionaler Moment.

Wie ein klobiger Klotz stand der zierliche Vater freilich auch hinter dem Sohn, als dessen Karriere eine unerwartete Abzweigung nahm. 1995 zog William Mongil nach Macau, er war in Frankreich in einer Dopingprobe hängengeblieben. Leichtsinzig glaubte er daran, Kokain würde helfen, die Last des Jockeyberufes zu ertragen. Das stete Hungern, die schmerzenden Verletzungen, die fortwährende Müdigkeit, die hohe Erwartungshaltung. Ebenso unterstützte der Vater den Sohn, als dieser sieben Jahre später wieder nach Europa kam, um für deutsche Trainer zu reiten. Bald schon figurierte William Mongil erneut an der Spitze, war abermals der Star, der auf den Bahnen von Köln, Berlin-Hoppegarten, Ascot, Saint-Cloud, Deauville, Dubai, Hongkong brillierte.

Für den Junior hatte der Senior Mongil indes auch Gehör, als dieser sich im letzten Jahr dazu entschloss, ins Trainermetier zu wechseln, mit seiner aus Russ-

land stammenden Gattin Anna in die Schweiz zu ziehen und ein Engagement bei der Ecurie Royale anzunehmen. Das war wohl der grösste Beweis väterlicher Zuneigung. Denn Remy Mongil gab eine erfolgreiche Tätigkeit in Marokko auf, wo er sich im letzten Jahrzehnt als einer der besten Trainer etabliert, die Zahl der Trainersiege auf über 800 gesteigert hatte. Und wo er und seine Frau einem komfortablen letzten Lebensabschnitt entgegensehen.

Abbild der eigenen Seele

Weil nun aber der Sohn die im Herbst anstehenden Prüfungen zum Erlangen des Trainerdiploms erst noch ablegen muss, gab diesmal der Vater dem Leben eine neue Richtung. In Dielsdorf ist er einer von sieben vollberuflich tätigen Rennpferdetrainern, die auf der weitläufigen Anlage im Zürcher Unterland rund 130 Galopper betreuen. Remy Mongil ist für den Stall des neuen Präsidenten des Rennvereins Zürich verantwortlich, in seiner Obhut stehen also die Vollblüter von Martin Gloor. Vor allem aber ist Remy Mongil der Lehrmeister

LUKRATIVE PREISSUMMEN

fan. · Im April 1809 ist in Newmarket (England) zum ersten Mal ein Pferderennen mit einer Gewinnsumme von 2000 Guineas gelaufen worden. Seither sind die «Two Thousand Guineas Stakes» der erste Höhepunkt der klassischen Saison für dreijährige Vollblutpferde. Der Name ist auch auf der Bahn von Dielsdorf Programm, wo die Swiss 2000 Guineas zudem für den ersten Schritt in eine neue Ära stehen. Das Preisgeld der Classique wurde auf 40 000 Franken erhöht. Die nun lukrative Summe zog starke Galopper an, selbst Pferde aus Frankreich und Deutschland sind am Start. Im Hinblick auf den Saisonauftakt von diesem Sonntag (ab 11 Uhr) ist die Zürcher Bahn einem Facelifting unterzogen worden, alle Rennen sind mindestens mit einer Summe von 10 000 Franken dotiert. Das Jagdrennen um den Grossen Preis der Stadt Zürich, das zum 97. Mal ausgetragen wird, ist überdies das erste grosse Stelldichein der Saison der hierzulande besten Hindernispferde.

seines Sohnes, weil selbst der beste Jockey nicht automatisch auch ein guter Trainer ist. «Ein guter Trainer kann die Pferde verstehen, kann beobachten und zuhören», sagt Remy Mongil. Weil das Tier mit dem Menschen spricht? «Nein», erwidert der Fachmann, «weil die Beziehung zum Pferd ein Abbild der eigenen Seele ist.»

Remy Mongil spricht von tiefer Zuneigung, von Respekt, sogar von Bewunderung für den Vollblüter, den vollkommenen Spitzenathleten unter den Pferden. Dank einer seit dem 17. Jahrhundert akribisch betriebenen und einzig auf die Verbesserung der Schnelligkeit ausgerichteten Zucht mit auserlesenen Blutlinien ist er die fleischgewordene Laufmaschine. «Pur-sang» (reines Blut) wird der Vollblüter deswegen in Frankreich genannt, «thoroughbred» (durchgezüchtet) im Englischen.

Beim Fluchttier Pferd ist ohnehin bereits jedes an der Sauerstoffkette beteiligte Organ strukturell und funktionell optimiert. Es hat eine Lunge mit riesiger Oberfläche, ein Herz mit beeindruckender Pumpleistung, eine Milz, die die gespeicherten roten Blutkörperchen unter Belastung kurzfristig in den Kreislauf abgeben kann, um die Fähigkeit zum Transport von Sauerstoff markant zu erhöhen. Darüber hinaus hat auch die biomechanische Evolution das Pferd zum Spitzenathleten geformt, das Gewicht ist wegen der feinen und langen Gliedmassen peripher reduziert.

Kosenamen für jedes Pferd

Doch Remy Mongils Aufgabe reduziert sich nicht darauf, diesen ausgeklügelten Bewegungsapparat in Schwung zu halten. «Das Pferd ist intelligent; wenn man es schlecht behandelt, vergisst es das nicht», sagt der Trainer und verweist auf die mentale Komponente seiner Arbeit. «Ich muss die Pferde bei Laune halten, damit sie nicht bloss schnell galoppieren können, sondern auch schnell galoppieren wollen.» Der Trainer muss also genau wissen, was jedem einzelnen Tier behagt, wie er es fordert, ohne zu überfordern, wie er es motiviert, selbst wenn dem Pferd der Sinn nach anderem steht.

Nach dem Training schreitet Remy Mongil ruhig durch den Stall, schaut den Pferden zufrieden zu, wie sie an ihrem Hafer kauen. Jedes spricht er mit einem Kosenamen an, jedem gibt er einen guten Rat mit in die erholsame Mittagsruhe. Das ist wohl wie vor 60 Jahren. Wie damals in der Kirche beim Pfarrer von Auch.

Ferrari und die Diktatur der Aerodynamik

Die Scuderia hinkt technisch hinterher – ihr Präsident Montezemolo scheint Teil eines Plans zur Übernahme der Formel 1 zu sein

Elmar Brümmer, Istanbul · Nur noch millimeterweise bewegt sich Fernando Alonso am Freitagmittag im Training zum Grossen Preis der Türkei im Istanbul Park. Kurz vor der Garage muss sein Ferrari geschoben werden: Hydraulik-Schaden – das perfekte Sinnbild für die gegenwärtige Schiefelage der Scuderia in der Formel 1. In den drei ersten Rennen haben weder Alonso noch Felipe Massa einen Podestplatz herausgefahren. Das Einzige, was so stark wie immer leuchtet, ist die Lackierung des mehrstöckigen Mannschaftsbusses im Fahrerlager. Aber sie erinnert zurzeit eher an Pannenwesten.

Murdochs Rolle unklar

Das populäre Team steht dennoch im Mittelpunkt des Interesses an diesem Wochenende. Sollt sich die italienische Exor-Holding, die von Fiat-Statthalter John Elkann gelenkt wird, tatsächlich zusammen mit Rupert Murdoch in die

Formel 1 einkaufen oder das Imperium gar übernehmen, würden sich die politischen Machtverhältnisse im Grand-Prix-Sport im Nu wenden. Unter einer italienischen Mitbesitzerschaft könnte der Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo der neue Ecclestone im Fahrerlager werden. Der 63-jährige Ziehsohn von Gianni Agnelli macht schon seit Wochen Stimmung gegen die Diktatur der Aerodynamik in der Formel 1 («Irgendwann bauen wir nur noch Flugzeuge, keine Autos mehr») und gegen die vorgesehene Abrüstung der Motoren auf 1,4-Liter-Hubraum. Noch ist undurchsichtig, was hinter der geplanten feindlichen Übernahme steckt, auf jeden Fall wollen die Rennställe den Milliardenpokal dazu nutzen, mehr Geld aus der Vermarktung zu lösen – auch ein lang gehegtes Ansinnen von Ferrari.

Zunächst aber muss sich Montezemolo intensiver um die Innenpolitik kümmern, denn um die Scuderia steht es sportlich wie technisch so arg, dass

selbst die Firmenchronik keinen richtigen Trost spendet, auch wenn darin ein motivierendes Zitat von Enzo Ferrari notiert ist: «Ich habe an allen meinen Autos so viele Fehler gefunden, dass ich nicht von einem einzigen Wagen behaupten könnte, er sei gut gewesen.» Die Fehlersuche in Maranello läuft auf Hochtouren, denn die automobile italienische Nation befindet sich in einer Depression. Red Bull hat schon mehr als doppelt so viele Punkte in der Teamwertung eingefahren wie die stolze Scuderia.

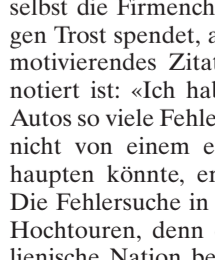
Die wartet zudem seit vier Jahren auf einen Titel. Auch Alonso, im vergangenen Jahr als Teamleader verpflichtet, gerät unter Druck. Der verpasste Titel im letztjährigen Finale, der Fehlstart 2011 – jetzt muss der Spanier jene Führungsqualitäten abseits der Rennstrecke zeigen, mit denen Michael Schumacher die Blütezeit von Ferrari im vergangenen Jahrzehnt geprägt hatte.

Vier Wochen nach Saisonbeginn wurde immerhin der Fehler im eigenen System entdeckt. Der neue Windkanal in Maranello lieferte Ergebnisse, die nicht mit denen auf der Piste übereinstimmen. Bei der Aufrüstung des Strömungstunnels – die Modellgrösse wuchs von 50 auf 60 Prozent – war etwas mit der Kalibrierung missglückt, was der griechische Chef-Aerodynamiker Nicolas Tombazis kleinlaut eingestand. Der Techniker weiss aber auch: «Wir waren nicht aggressiv genug bei der Konstruktion.» Konservativ statt kreativ, das rächt sich in Zeiten der radikalen Red-

Bull-Vorgehensweise – und es sagt einiges über das Gebilde Ferrari aus.

Höchstes Budget

Der höchste Etat von allen Teams, angeblich 250 Millionen Franken, reicht nicht mehr als Erfolgsgarant. «Wir müssen den Geist der Innovation wiederentdecken», fordert der Design-Chef. Vor allem rächt sich jetzt, dass die Forschung auf dem Gebiet des biegsamen Frontflügels nicht weiterverfolgt wurde – man hatte gehofft, dass die Red-Bull-Erfindung während des Winters verboten würde. Auch hierin zeigen sich grundsätzliche Probleme der Krise beim Rekordweltmeister (16 Konstrukteurs- und 15 Fahrertitel): Früher hat Ferrari Trends gesetzt, statt ihnen hinterherzufahren. Die Aufholjagd soll mit neuen Flügeln am Bosphorus beginnen. Montezemolo sagt beinahe flehend: «Ich möchte Ferrari wieder so sehen, wie uns unsere Fans sehen wollen.»



«Irgendwann bauen wir Flugzeuge, keine Autos mehr.»
Luca di Montezemolo
Ferrari-Präsident