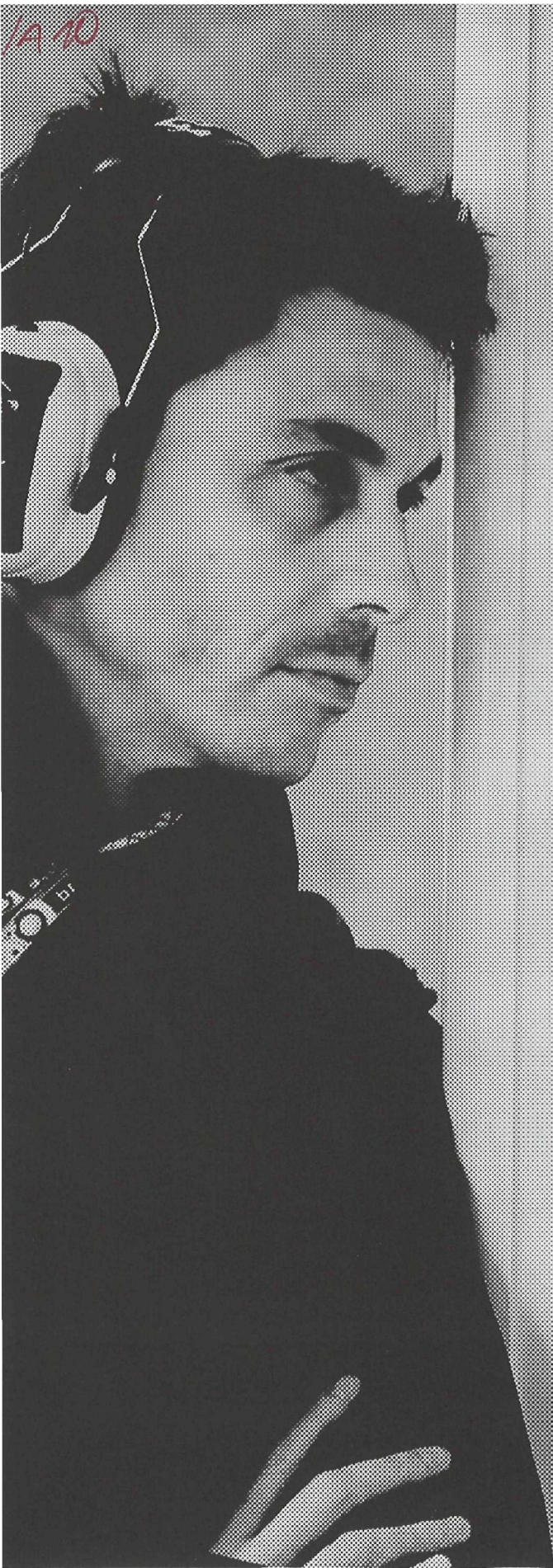




TOTO DER HELD

*Ein junger Wiener tritt als Mercedes-
Rennchef in die großen Fußstapfen von
Alfred Neubauer und Norbert Haug.
Der legere Werdegang des Toto Wolff.*

TEXT: ANI RENG • FOTOGRAFIE: ARCHIV

Am 15. April 2009 will ein fast 40-jähriger mit einem Porsche 911 RSR auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings den Rundenrekord für Fahrzeuge ohne Turbomotor brechen. 6 Minuten und 45 Sekunden, so die Kalkulation, sollten möglich sein. Bei ersten Versuchen hat sich das Auto jeweils nach der Hälfte der fliegenden Runde seltsam angefühlt, „das Heck begann zu schwimmen, als ob ein Uniball-Gelenk gebrochen wäre“. Es waren die Reifen: Fingernagelgroße Stücke haben sich aus der Lauffläche gelöst, aber dennoch: 7 Minuten und 3 Sekunden waren um vier Sekunden schneller als die bestehende Rekordmarke.

Für den eigentlichen Rekordversuch lässt der Wiener Toto Wolff weiche Qualifying-Reifen aufziehen. Er kommt nicht weit: In einer Senke des Abschnitts „Fuchsröhre“ bleibt er voll auf dem Gas, wie das On-Board-Video beweist. Am Ausgang explodiert der rechte Hinterreifen. Wolff schlägt mit aufgezeichneten 269 km/h in den Leitbahnen ein, überschlägt sich, rodet knapp 300 Meter am Dach dahin, einmal hier, einmal dort anschlagend. Das Porsche-Werk protokolliert Tage später den völlig verdrehten und zerknüllten Überrollkäfig als das schlimmste Exemplar, das ein Fahrer je persönlich hat zurückbringen können. Toto Wolff verlässt den Rest des Autos aus eigener Kraft. Nach drei Monaten kann er wieder riechen und schmecken, nach sechs Monaten erstmals wieder ohne Medikamente schlafen.

Niki Lauda nennt den Rekordversuch „das dümmste Himmelfahrtskommando, von dem ich in meinem ganzen Leben gehört habe“, er meint das vermutlich als Kompliment. Und Mercedes' Formel-1-Piloten Lewis Hamilton und Nico Rosberg wissen seither ganz genau, dass man ihrem neuen

Chef keine Schmähs erzählen kann, wenn es um das Leben am Limit geht. Es ist einer der Gründe, warum Torger Christian „Toto“ Wolff, Jahrgang 1972, mit gerade einmal 41 Jahren zum Mercedes-Rennchef und Teilhaber zweier Formel-1-Teams – Mercedes und Williams – werden konnte. Vor allem aber, warum er in der Welt des Motorsports derart hohen Respekt genießt.

Wolff ist zwar bereit, persönlich hohes Risiko zu gehen, allerdings nicht blind: „Schon aus meiner Familienhistorie – ich komme aus einem Haus, das immer am finanziellen Abgrund balanciert ist – versuche ich, in ge-

*Drei Monate nach
seinem Rekordversuch
kann Wolff wieder
riechen und schmecken,
nach sechs Monaten
erstmals wieder ohne
Medikamente schlafen.*

schäftlichen Dingen stets den konservativsten Weg zu gehen. Bei der Nürburgring-Aktion habe ich den Faktor Material vernachlässigt: Ich hatte nicht bedacht, dass es schon derart am Limit ist, dass ich Terra incognita betrete. Ich habe etwas gemacht, das nur ganz wenige Profis tun würden. Ein Profi hätte aufgehört, nachdem er den ersten Reifensatz so zugerichtet gehabt hätte. Ich hingegen war stolz: Ich kann so schnell fahren, dass der Reifen nach einer Runde in Fetzen hängt.“

Wolff, dessen Vater früh gestorben ist, hat seine Ausbildung im privaten Lycée Française bekommen. „Die Cools in der Klasse waren für mich immer die, die nie gefragt haben. Ich habe immer Fragen gestellt. Mathematik mochte ich, in den klassischen Sportarten war ich eine Niete.“ Ganz so patschert kann er aber dann doch nicht gewesen sein, schafft er es doch bis ins Rugby-Jugendnationalteam und wird Dritter in der österreichischen Taekwondo-Meisterschaft. Zur bestandenen Matura wünscht er sich einen Rennfahrer-Lehrgang in der Lechner Racing School, beeinflusst durch seinen damals besten Freund Philipp Peter. Der ist zwei Jahre älter und fährt schon Rennen in verschiedenen Formel-Klassen.

Die beste Möglichkeit zur Rennfahrerwerdung sieht Wolff darin, sich von seinem Taschengeld als WU-Student einen Seat Ibiza für den damaligen Markenpokal zu organisieren: „Ein Händler in Wien-Dornbach betrieb ein eigenes Team. Dort habe ich mir den Ibiza geleast: 2.000 Schilling Monatsrate, das schien mir machbar.“ Mit dem 150-Euro-Auto fährt er auch zur Uni. Als Vorbereitung auf seine Rennfahrerkarriere macht er einen Schleuderkurs beim ÖAMTC, Instruktor: der vielfache Enduro-Staatsmeister Hans Danzinger, für den jungen Wolff ein

Gott auf Rädern. Nun begibt es sich, dass sich Herr Wolff beim Rennen am Österreichring auf Platz 18 von 28 Piloten qualifiziert – genau einen Platz hinter seinem Fahrlehrer aus der Racing School. Das Rennen beendet er zwar eine halbe Runde hinter dem Sieger, allerdings auch einen Platz vor Danzinger, „einem Typen, der offensichtlich Auto fahren kann“. Ergo: „So schlecht kann ich nicht sein.“

Es folgt ein katastrophales Jahr in der Formel Ford, sportlich wie finanziell. Der Höhepunkt: In Brunn matcht er sich mit der bestimmenden Benzin-Gang Alexander Wurz, Oliver Tichy und Michael Fiedler, als ihm Tichy „mitten durchs Auto“ fährt. In diesem Monat stirbt außerdem seine Großmutter. Der junge Mann erbt eine Million Schilling, im Jahr 1991 sind die umgerechnet 70.000 Euro „richtig viel Geld“. Und manche Menschen haben das Talent, Geld zu riechen. Einer dieser Menschen ist Walter Lechner senior. Der junge und nun auch finanziell gesunde Toto Wolff hat für ihn plötzlich Formel-1-Niveau, er, Lechner, werde ihm am Weg nach oben helfen. Allerdings bedeute das, dass Wolff nicht nur in seinem Team Rennen fahren würde, sondern auch als Instruktor in der Racing School arbeiten müsste. „Ich fühlte mich geschmeichelt.“

Quasi als Training für die erste richtige Saison als Rennfahrer geht Toto Wolff nach Neuseeland, um dort Formel-Ford-Rennen zu fahren. Sein Erweckungserlebnis hat er auf einer Strecke hinter den sieben Bergen, mitten im Regen, vor dem er sich eigentlich gefürchtet hat: „Nach dem Training ging ich zum Aushang, um Ergebnisse zu studieren. Gewohnheitsmäßig begann ich, meinen Namen im unteren Drittel der 50 Autos zu suchen. Ich fand ihn schließlich auf Platz drei, geschlagen nur von zwei Jungs, die heute noch große Namen sind.“ Der Knoten ist anscheinend geplatzt. Plötzlich hat Wolff Spaß am Rennfahren, kann mit dem Rennauto spielen und spürt die Leichtigkeit, mit der Sieger zu Werke gehen.

Wohlgemerkt: Wir befinden uns noch auf einer sehr niedrigen Sprosse der Leiter, die in die Formel 1 führt. Wo er wirklich steht, merkt Toto Wolff

„Ich habe mit dem Auto gekämpft, er hat mit dem Auto getanzt. In dieser Situation wurde mir klar, dass ich doch nicht das Talent für ganz oben hatte.“

am Österreichring, als er seinem zwei Jahre jüngeren Freund Alexander Wurz hinterherfährt: „Ich habe mit dem Auto gekämpft, er hat mit dem Auto getanzt. Er konnte mich zwar nicht abschütteln, aber es waren zwei unterschiedliche Sportarten, die wir betrieben haben. In dieser Situation wurde mir erstmals klar, dass ich doch nicht das Talent für ganz oben hatte, ganz egal, was mir die Leute erzählten.“

Wir befinden uns im Mai 1994, Karl Wendlinger hat gerade seinen schweren Unfall in Monaco gehabt. Toto und Karl haben denselben Sponsor: Alu König Stahl. Nach Wendlingers Unfall treffen sich Wolff und sein Mäzen Peter König in Wien. Dieser Abend gibt den Anstoß zu Wolffs heutigem Leben. König eröffnet ihm, dass er ihm zwar die restliche Saison garantieren könne, danach aber das Sponsoring im Motorsport gänzlich einstellen werde: „Ich habe keine Lust mehr, meine Fahrer im Krankenhaus zu besuchen.“ In dieser Sekunde trifft der 22-Jährige seine Entscheidung und tritt vom Motorsport zurück – aus eigenen Stücken. Statt auf dem Siegespodest in Monza,

Silverstone oder Monte Carlo findet er sich als Trainee einer Bank in Warschau wieder. (Wolffs Mutter ist Ärztin mit polnischen Wurzeln, daher Warschau.) Später ergibt sich die Chance, in einem stahlverarbeitenden Betrieb anzufangen: „Ich hatte das Glück eines sensationellen Verkaufsleiters als Vorgesetzten. Was ich bei ihm gelernt habe, ist die Basis meines wirtschaftlichen Tuns.“

Bald übernimmt er die Vertretung der Stahlprodukte für Polen, später kommt noch Papier dazu. Irgendwann geht sein größter Kunde pleite, und die einzige Chance, halbwegs unbeschadet aus der Sache herauszukommen, liegt darin, ihn zu übernehmen. Aus dieser Notsituation stolpert Toto Wolff ins Beteiligungsgeschäft. Gegen Erlass der Schulden erwirbt er 25 Prozent des ehemaligen Kunden. Learning on the Job: Was sind Firmenstrukturen, Vorkaufsrechte, Besserungsklauseln? Um seine damalige Freundin zu besuchen, reist er 1998 in die USA, wo gerade die erste Internet-Welle am Höhepunkt ist: America Online, Amazon, Netscape, Yahoo.

Davon inspiriert, findet Wolff auch in Österreich Firmen, die imposante Zugriffszahlen haben. Was heißt Firmen: Bastlerbuden. Sie heißen austronaut.at oder sms.at. Letztere Bude besteht aus zwei Grazern, die das Unternehmen vom Kinderzimmer aus leiten. Es kommt zu einem denkwürdigen Agreement: Wenn es Toto Wolff schafft, innerhalb eines Jahres jemanden zu finden, der sieben Millionen Schilling für die Firma bietet, umgerechnet 500.000 Euro, darf er seine 50 Prozent behalten. Wenn nicht, muss er sie zurückgeben. Außerdem reklamiert einer der Gründer einen Monat Freifahrt mit Wolffs Porsche in den Vertrag (ein Ex-Unfallwagen, aber immerhin ein Porsche).

Nach zehn Monaten tätig das damalige max.mobil, heute T-Mobile, eine Kapitalerhöhung bei sms.at, Gesamtwert: 70 Millionen Schilling, also das Zehnfache dessen, was die inzwischen volljährig gewordenen Gründer gefordert haben. Die Story wiederholt sich in ähnlicher Form mit uboot.at. In dieser Phase geschäftlichen Rückenwinds ruft ihn Alexander Quester an, Sohn der Rennsportlegende Dieter Quester. Es gebe ein Sechs-Stunden-Tourenwagen-



Am Nürburgring wollte Toto Wolff (links unten mit seiner Frau Susie) einen Rundenrekord brechen, mit 269 km/h schlug er in den Leitschienen ein und schlitterte nach einem Überschlag von einer Streckengrenzung in die andere



rennen in Brünn. Dort schafft es Wolff auf Anhieb, mit den für ihn großen Namen des Sports mitzuhalten. Das alte Fieber, die alte Leidenschaft, aber auch die alten Reflexe sind wieder da.

Eins führt zum anderen, bald findet sich Toto Wolff in einem Auto mit Karl Wendlinger wieder, mit Philipp Peter, fährt die 24 Stunden vom Nürburgring, die 1.000 Meilen von Interlagos, gewinnt Rennen in der FIA-GT-WM, siegt bei den 24 Stunden von Dubai und Spa. „Meine Frau Susie, die selbst jahrelang DTM gefahren ist, wundert sich, dass ich viel mehr Pokale daheim habe als sie. Logisch: Wenn du auf hohem Niveau Kart gefahren bist oder Formel Renault gegen Lewis Hamilton, dann hast du keine Trophäen daheim.“

Interessant ist die kopfgesteuerte Art, mit der sich Toto Wolff Rennspeed antrainiert. Er verbeißt sich in die Zahlen, die ihm das Team mittels Telemetrie liefert. Anhand der dort aufgezeichneten Bremspunkte, des Kurveneingangs- und -ausgangsspeeds, der Lenkrad- und Pedalbewegungen arbeitet sich der scheinbar nicht so talentierte Rennfahrer an die Rundenzeiten seines

superschnellen Teamkollegen Philipp Peter heran und ist bisweilen schneller als Teamleader Karl Wendlinger: Rennfahren als Mathematik plus Mut.

Theoretisch hat Toto Wolff sein Ziel erreicht: schnellster Mann eines Autos, das um einen WM-Titel kämpft. Doch interne Probleme und zunehmende Fadesse an der Strecke lassen ihn weiterziehen: In einem Rallyeauto fährt man das gesamte Wochenende über selbst. Er sucht sich ein gutes Team und landet bei BRR, Baumschlager Rallye & Racing. Der vielfache österreichische Staatsmeister Raimund Baumschlager und Toto Wolff harmonieren in der Folge auch auf menschlicher Ebene, Wolff kauft sich bei BRR ein.

Das freilich nicht aus Sentimentalität, sondern aus Überzeugung: „Ich investiere da, wo das Investment sinnvoll ist – und zwar rundum. Wenn ich bei BRR durch die Werkstatt gehe und die Autos sehe, gibt mir das etwas. Vielleicht würde das Investment bei einem Beschlägerhersteller mehr Rendite versprechen, aber mein Herz wäre nicht dabei.“ Das Herz ist bei HWA, einem deutschen Tuningbetrieb, der aus AMG

hervorgegangen ist und in vielen Belangen mit Mercedes-Benz kooperiert. Man setzt etwa Autos im Deutschen Tourenwagen Masters ein und entwickelt Straßen-Pkws, die weit über das Leistungsvermögen dessen hinausgehen, was Mercedes-Benz seinen Kunden zugesteht.

Und dann das überraschende Engagement als Teilhaber bei Williams, einem der drei traditionsreichen Teams der Formel 1. „Ich bin der Überzeugung, dass man ein Formel-1-Team kostenneutral betreiben kann“, sagt Wolff nach seinem Einstieg, der den privat völlig uneitlen Mann erstmals auch einer breiten Öffentlichkeit sichtbar macht. Die Firmengründer Frank Williams und Patrick Head haben einen Nachfolger gesucht, der sowohl Zahlenmensch als auch Racer ist. Doch obwohl er in seiner aktiven Karriere um einen WM-Titel gekämpft hat, sieht sich Wolff nie als Spitzensportler: „Aus dem Sport kannst du nur dann etwas direkt übernehmen, wenn du Weltklasse warst: die Entbehrung, das tägliche Training, die permanente Überwindung, vor allem aber das schnelle Bewältigen von Frustration. Ich habe das alles nicht gehabt. Mein Sport war meine Leidenschaft, war Spaß. Von Bernd Pansold trainiert zu werden war für mich Ehre, nicht Qual. Ich wusste, was ich kann und wann ich es kann. Wenn ich es nicht konnte, wusste ich es auch. Das habe ich aus meiner sportlichen Karriere mitgenommen.“

Junge Rennfahrer profitieren heute – gegen Geld – von diesem Wissen. Gemeinsam mit drei anderen Großkalibern rund um den zweifachen Formel-1-Weltmeister Mika Häkkinen hat Wolff die DTM-Stars Bruno Spengler und Alexandre Prémat groß gemacht, der finnische Williams-Pilot Valtteri Bottas kommt ebenfalls aus seinem Stall: „Natürlich hole ich da ein wenig

„Britten denken und sprechen anders als wir. Der Brite sagt nicht: ‚Das ist der größte Schwachsinn‘, er würde sagen: ‚I wouldn’t disagree.‘“

meine versandete Karriere nach. Wenn die Burschen Erfolg haben, freut mich das so, als hätte ich es persönlich gewonnen. Wirtschaftlich betrachtet, mag das Geldvernichtung sein, emotional aber ist es bereichernd.“

Als sich nun Mercedes-Benz nach relativ erfolglosen Jahren in der Formel 1 neu aufstellte und dabei die weißen Elefanten Michael Schumacher und Norbert Haug hinauskomplimentierte, war Toto Wolff als Chef des Ladens eine in sich logische, aber trotzdem spektakuläre Wahl. Der kosmopolitische, legere, umgängliche Wiener soll nun schaffen, woran noch alle Partnerschaften zwischen deutschen Herstellern und englischen Rennteams wie BMW-Williams und Mercedes-McLaren gescheitert sind: die beiden Welten so zu vereinen, dass tatsächlich alle an einem Strang ziehen. In einem Interview mit

der *Frankfurter Allgemeinen* Zeitung ortete er zuletzt Kommunikationsprobleme als Ursache vieler anderer Probleme: „Engländer denken und sprechen ganz anders als wir Zentraleuropäer. Die Sprache ist viel feiner. Die fahren einem nie mit dem Hintern ins Gesicht, sie weichen der Konfrontation eher aus. Der Brite wird nicht sagen: ‚Das ist der größte Schwachsinn‘, er würde sagen: ‚I wouldn’t disagree.‘ Oder: ‚It’s interesting‘ – dann interessiert es ihn gar nicht. Deswegen kann man dort nicht mit der Dampfwalze hineinfahren.“ Als Erstes ist Wolff, der mit einer Schottin verheiratet ist und ohnehin akzentfrei Englisch spricht, nach Brackley übersiedelt, in direkte Nähe der Formel-1-Fabrik.

Die Schlangengrube Formel 1 wird Toto Wolff verändern. Vielleicht wird er diplomatisch werden, eventuell vorsichtiger, wahrscheinlich aber wird sei-

ne Karriere weitere Wendungen und Steigerungen erfahren, die man heute noch nicht erahnen kann, wie stets in den letzten zwei Jahrzehnten. „Die prozentuelle Bemessung bereits erfüllter Kindheitsträume, sie würde einen Wert geben nahe an der 100er-Grenze“, hat der Motorsportjournalist Gerald Enzinger in einem Wolff-Porträt für den *Wiener* schon anno 2010 resümiert, und da war Toto Wolff gerade erst bei Williams eingestiegen.

Wo sieht sich Wolff selbst mit, sagen wir, 80 Jahren? „Mit 80 hätte ich gern die Fähigkeit, mich zurückzulehnen und mich über die 80 Jahre zu freuen, die ich schon verbracht habe. Ich möchte in mir ruhen können, ohne am dritten Tag hyperaktiv zu werden. Ich will in meinem Boot oder Mobile Home sitzen können und mich gern an mein Leben im und mit dem Motorsport zurückerinnern. Ich will geschäftlich erfolgreich gewesen sein und wer sein, im wienerischen Sinn des Wortes.“ Und den letzten Euro für Benzin ausgeben? „Nein, ich möchte eine Basis für meine Kinder schaffen. Ich möchte als jemand sterben, der etwas hinterlässt.“ ■