**Michael Schumacher** (\* [3. Januar](https://de.wikipedia.org/wiki/3._Januar) [1969](https://de.wikipedia.org/wiki/1969) in [Hürth](https://de.wikipedia.org/wiki/H%C3%BCrth)-[Hermülheim](https://de.wikipedia.org/wiki/Herm%C3%BClheim), [Nordrhein-Westfalen](https://de.wikipedia.org/wiki/Nordrhein-Westfalen)) ist ein ehemaliger [deutscher](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutschland) [Automobilrennfahrer](https://de.wikipedia.org/wiki/Automobilsport). Er ist der erfolgreichste Pilot der Formel-1-Geschichte.

Schumacher startete von 1991 bis 2006 sowie von 2010 bis 2012 bei insgesamt 307 Großen Preisen der [Formel-1](https://de.wikipedia.org/wiki/Formel_1)-Weltmeisterschaft. Er hält die Rekorde von 7 Weltmeistertiteln, 91 Siegen, 155 Podestplatzierungen und 77 [schnellsten Rennrunden](https://de.wikipedia.org/wiki/Schnellste_Rennrunde). Sein Rekord von 68 [Pole-Positions](https://de.wikipedia.org/wiki/Pole-Position) wurde im September 2017 von [Lewis Hamilton](https://de.wikipedia.org/wiki/Lewis_Hamilton) überboten.

Nachdem Schumacher 1990 und 1991 in der [Sportwagen-Weltmeisterschaft](https://de.wikipedia.org/wiki/Sportwagen-Weltmeisterschaft) aktiv war, debütierte er 1991 beim [Großen Preis von Belgien](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Belgien_1991) für [Jordan](https://de.wikipedia.org/wiki/Jordan_Grand_Prix) in der Formel 1. Zum nächsten Rennen wechselte er zu [Benetton](https://de.wikipedia.org/wiki/Benetton_Formula), wo er bis 1995 blieb. In seiner Zeit bei Benetton gewann Schumacher 1992 in [Belgien](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Belgien_1992) seinen ersten Grand Prix und wurde 1994 und 1995 Formel-1-Weltmeister. 1996 wechselte er zu [Ferrari](https://de.wikipedia.org/wiki/Scuderia_Ferrari), wo er bis 2006 aktiv blieb. Schumacher gewann von 2000 bis 2004 fünfmal in Folge die Weltmeisterschaft. Nach einer mehrjährigen Pause kehrte er 2010 für drei Jahre zu [Mercedes](https://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes_Grand_Prix) in die Formel 1 zurück. Seine beste Gesamtplatzierung in diesen drei Jahren war der achte Rang 2011.

Im Dezember 2013 zog sich Schumacher bei einem Skiunfall schwere Kopfverletzungen zu und befindet sich seitdem in [medizinischer Rehabilitation](https://de.wikipedia.org/wiki/Medizinische_Rehabilitation).

Schumacher wurde am 3. Januar 1969 als erster Sohn des damaligen [Kaminmaurers](https://de.wikipedia.org/wiki/Maurer) und späteren [Pächters](https://de.wikipedia.org/wiki/Pachtvertrag_(Deutschland)) einer [Kartbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Kartbahn) in [Kerpen](https://de.wikipedia.org/wiki/Kerpen), Rolf Schumacher und dessen Ehefrau Elisabeth (1948–2003), in Hürth-Hermülheim geboren. Sein Bruder ist [Ralf Schumacher](https://de.wikipedia.org/wiki/Ralf_Schumacher), der 1997 bis 2006 gleichzeitig mit ihm in der Formel 1 fuhr.

Schumacher besuchte die Gudrun-Pausewang-Grundschule[[3]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-3) und die Otto-Hahn-Realschule[[4]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-4) in Kerpen. Nach der [mittleren Reife](https://de.wikipedia.org/wiki/Mittlerer_Schulabschluss) begann er im Jahr 1986 bei dem ehemaligen Rennfahrer [Willi Bergmeister](https://de.wikipedia.org/wiki/Willi_Bergmeister) im gleichnamigen VW-Autohaus in [Langenfeld](https://de.wikipedia.org/wiki/Langenfeld_(Rheinland)) eine Ausbildung als [Kfz-Mechaniker](https://de.wikipedia.org/wiki/Kfz-Mechaniker) und schloss sie 1989 erfolgreich mit der [Gesellenprüfung](https://de.wikipedia.org/wiki/Gesellenpr%C3%BCfung) ab.[[5]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-5)

Schumacher ist seit 1991 mit [Corinna Betsch](https://de.wikipedia.org/wiki/Corinna_Schumacher) (\* 2. März 1969) liiert. Die beiden heirateten am 1. August 1995 standesamtlich in [Kerpen](https://de.wikipedia.org/wiki/Kerpen). Die kirchliche Trauung fand vier Tage später in der Kapelle auf dem [Petersberg](https://de.wikipedia.org/wiki/Petersberg_(Siebengebirge)) statt. Für die Vermarktung der Trauung schloss das Paar einen Exklusiv-Vertrag mit einer Illustrierten und einem Fernsehsender ab.[[6]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-6)

Michael und Corinna Schumacher haben zwei Kinder, Gina Maria (\* 1997) und [Mick](https://de.wikipedia.org/wiki/Mick_Schumacher) (\* 1999). Mick ist ebenfalls Automobilrennfahrer.[[7]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-7) Seine Frau und seine Tochter gewannen Medaillen im [Reining](https://de.wikipedia.org/wiki/Reining)-[Westernreiten](https://de.wikipedia.org/wiki/Westernreiten).[[8]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-8)[[9]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-9)

Die Familie wohnt seit 1996 in der [Schweiz](https://de.wikipedia.org/wiki/Schweiz) im [Kanton Waadt](https://de.wikipedia.org/wiki/Kanton_Waadt), bis 2008 in [Vufflens-le-Château](https://de.wikipedia.org/wiki/Vufflens-le-Ch%C3%A2teau) und seitdem in [Gland](https://de.wikipedia.org/wiki/Gland_VD).[[10]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-10)

Schumacher bezeichnet sich selber als gläubigen [Katholiken](https://de.wikipedia.org/wiki/R%C3%B6misch-katholische_Kirche).[[11]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-11)

#### 2004: 7. WM-Titel

[](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Michael_Schumacher_Ferrari_2004.jpg)

Schumacher 2004 in Indianapolis

Die [Saison 2004](https://de.wikipedia.org/wiki/Formel-1-Weltmeisterschaft_2004) begann für Schumacher am 7. März in [Australien](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Australien_2004&action=edit&redlink=1) mit einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg vor Teamkollege Barrichello. Für den [Großen Preis von Frankreich](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Frankreich_2004&action=edit&redlink=1) setzte Schumacher erstmals in der Formel-1-Geschichte auf eine geplante Vier-Stopp-Strategie und gewann. Beim 14. Rennen der Saison in [Belgien](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Belgien_2004&action=edit&redlink=1) wurde er durch einen zweiten Platz hinter [Kimi Räikkönen](https://de.wikipedia.org/wiki/Kimi_R%C3%A4ikk%C3%B6nen) in Ferraris 700. Grand Prix vorzeitig zum siebten Mal Weltmeister. Schumacher gewann 13 von 18 Rennen, Ferrari gewann erneut die Konstrukteursmeisterschaft, die sechste in Folge.

#### 2005

[](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Schumacher_(Ferrari)_in_practice_at_USGP_2005.jpg)

Grand Prix der USA 2005

Die [Saison 2005](https://de.wikipedia.org/wiki/Formel-1-Weltmeisterschaft_2005) sollte sich für Schumacher als eine der schwersten Herausforderungen seit dem Wechsel zu Ferrari 1996 erweisen. Hatte Ferrari bis dahin sowohl in [Goodyear](https://de.wikipedia.org/wiki/Goodyear_Tire_%26_Rubber_Company)-Zeiten als auch in der Phase, als das Team zu dem japanischen Hersteller [Bridgestone](https://de.wikipedia.org/wiki/Bridgestone) wechselte, nach Auffassung einiger Experten und insbesondere seiner Gegner es stets verstanden, seine Wünsche nach besonderen Reifen-Mischungen und -Formaten durchzusetzen, so stellte sich der langjährige Vorteil nun als Nachteil heraus. Nach dem Wechsel des Sauber-Teams ins Lager der [Michelin](https://de.wikipedia.org/wiki/Michelin)-Rennställe, waren die „Roten“ aus Maranello das einzige Spitzenteam, das die Hauptlast der Reifentests zu tragen hatte. Die beiden kleinen Privatteams [Jordan](https://de.wikipedia.org/wiki/Jordan_Grand_Prix) und [Minardi](https://de.wikipedia.org/wiki/Minardi) konnten dabei keine Rolle spielen, da für sie zusätzliche Reifentests finanziell nicht tragbar waren.

[](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:MichaelSchumacherHO2005.jpg)

Grand Prix Deutschland in Hockenheim 2005

Nach dem neuen Reglement musste ein Rennreifen sowohl das Qualifying als auch das gesamte Rennen halten. Ein Reifenwechsel war nur in Ausnahmefällen erlaubt, wodurch die zuvor bewährten Taktikszenarien, in denen Teams die Konkurrenz in den Vorjahren oft mit ungewöhnlich kurzen oder langen Turns düpiert hatte, entfielen. Außerdem zeichnete sich im Konstrukteursbüro die seit drei Jahren vorgezeichnete Generationsablösung ab. Waren die Ferrari-Fahrzeuge zuvor in erster Linie von Rory Byrne entwickelt worden, so zeichnete sich für den F2005 [Aldo Costa](https://de.wikipedia.org/wiki/Aldo_Costa) verantwortlich, der früher bei Minardi gearbeitet hatte. Bis zur Saisonmitte konnte der Ferrari F2005 die an ihn gestellten hohen Erwartungen nicht mehr erfüllen. Wie man bei Bridgestone nach den ersten beiden Rennen zugab, hatte man bei der Entwicklung zu konservativ gedacht. Für eine schnelle Runde kamen die Reifen nicht auf die nötige Temperatur, um ausreichend *Grip* zu produzieren. Damit waren vordere Startplatzierungen meist unmöglich, auch wenn sich die Ferrari-Piloten im Rennverlauf oft steigern konnten.

Nach einem Zwischenhoch in [San Marino](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_San_Marino_2005&action=edit&redlink=1), wo er nach einer Aufholjagd vom 13. Startplatz erst durch den Führenden, [Fernando Alonso](https://de.wikipedia.org/wiki/Fernando_Alonso), gestoppt wurde, setzte bald schon wieder die Ernüchterung ein. Ein weiterer zweiter Platz beim Grand Prix in Kanada, bei dem Schumacher mit einem zweiten Rang im Training bereits diese Schwäche abgelegt zu haben schien, wurde erst durch einige Ausfälle der Konkurrenz ermöglicht. Erst im [neunten WM-Lauf](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_der_USA_2005) in [Indianapolis](https://de.wikipedia.org/wiki/Indianapolis_Motor_Speedway) erzielte er in einem einsamen Rennen gegen nur fünf Gegner seinen ersten Saison-Sieg. Der Rest des Feldes nahm wegen einer Absage der von Michelin bereiften Teams nicht am Rennen teil, da Michelin Reifenschäden befürchtete und ihnen die Teilnahme aus Sicherheitsgründen wie auch aus Angst vor den in USA üblichen [Regressforderungen](https://de.wikipedia.org/wiki/Regress_(Recht)) untersagt hatte. In [Frankreich](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Frankreich_2005&action=edit&redlink=1) wurde er Dritter, bekannte aber nach dem Rennen, sich mehr ausgerechnet zu haben.

Ein sechster Platz in [Großbritannien](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Gro%C3%9Fbritannien_2005&action=edit&redlink=1) führte bei Teamchef [Jean Todt](https://de.wikipedia.org/wiki/Jean_Todt) zu der der Presse gegenüber verkündeten Erkenntnis, dass an eine erfolgreiche Titelverteidigung nicht mehr zu denken sei. Zu groß sei der Entwicklungsvorsprung der anderen Teams, und es seien nicht nur die Reifen, welche die mangelnde Performance der Scuderia Ferrari im Moment zu verantworten hätten. Beim [Großen Preis von Deutschland](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Deutschland_2005&action=edit&redlink=1) auf dem [Hockenheimring](https://de.wikipedia.org/wiki/Hockenheimring_Baden-W%C3%BCrttemberg) reichte es im Qualifikationstraining auch nur zum fünften Startplatz. Nach einem guten Start lag Schumacher längere Zeit auf dem dritten Platz und dank des Ausfalls von Kimi Räikkönen zwischenzeitlich sogar auf dem zweiten Rang. Er musste aber Position um Position aufgeben, weil der Grip seiner Reifen im Verlauf des Rennens erkennbar abbaute, sodass er von [Juan Pablo Montoya](https://de.wikipedia.org/wiki/Juan_Pablo_Montoya), [Jenson Button](https://de.wikipedia.org/wiki/Jenson_Button) und [Giancarlo Fisichella](https://de.wikipedia.org/wiki/Giancarlo_Fisichella) bis auf den fünften Platz „durchgereicht“ wurde.

Das [Rennen in Ungarn](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Ungarn_2005&action=edit&redlink=1) begann für Schumacher zunächst positiv, als er im [Qualifying](https://de.wikipedia.org/wiki/Qualifying) etwas überraschend die Pole-Position erzielte. Im ersten Renndrittel konnte Schumacher die Pace mitbestimmen, um dann im restlichen Rennverlauf doch erneut ein Nachlassen der Reifen bemerken zu müssen. Er beendete das Rennen auf dem zweiten Rang hinter Kimi Räikkönen. Mit weiteren mäßigen Ergebnissen stand bald fest, dass die Titelverteidigung nun auch rein rechnerisch nicht mehr möglich war.

Weltmeister wurde Fernando Alonso, der sich seinen ersten WM-Titel sicherte und gleichzeitig zum jüngsten Formel-1-Weltmeister der Geschichte wurde. Die „Ära Schumacher“ (2000 bis 2004) fand damit nach fünf Weltmeistertiteln in Folge ein vorläufiges Ende.

#### 2006

[](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Michael_Schumacher_Canada_2006.jpg)

Schumacher beim GP von Kanada, 2006

Die erneuten Regeländerungen (unter anderem eine Beschränkung auf V8-Motoren, die Wiedereinführung der Reifenwechsel und ein geänderter Qualifikationsmodus) schienen [2006](https://de.wikipedia.org/wiki/Formel-1-Weltmeisterschaft_2006) die Nachteile, die Ferrari in der vorangegangenen Saison hatte, zu verringern oder sogar aufzuheben. Damit war die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Renault wiederhergestellt, deren stabile und schnelle Performance über alle Rennen ein großer Vorteil war.

Zum ersten WM-Lauf der neuen Saison erreichte Schumacher in [Bahrain](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Bahrain_2006&action=edit&redlink=1) einen weiteren neuen Rekord, als er mit seiner 65. Pole-Position zu Ayrton Senna aufschloss. Allerdings ist diese Statistik umstritten, da ohne objektive Vergleichbarkeit, weil die Regelmodi zum Erreichen der Pole-Position seit dem Tode Sennas – jedoch nicht aus diesem Grund – einige Male geändert wurden (beispielsweise Einzelfahrt-Qualifikation anstatt Qualifikation Jeder gegen Jeden zur selben Zeit auf der Strecke, Rennstart ohne Nachtanken, Rennstart auf den Qualifikationsreifen usw.). Damit erhielten auch renntaktisch bedingte Erwägungen im Qualifying Bedeutung. Im Rennen selbst sicherte sich Schumacher dann hinter dem amtierenden Weltmeister Fernando Alonso den zweiten Platz.

Beim zweiten Rennen in [Malaysia](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Malaysia_2006&action=edit&redlink=1) wurde Schumacher Sechster. Etwas überraschend gewann Fisichella im Renault. Das dritte Rennen in [Australien](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Australien_2006&action=edit&redlink=1) konnte er – nach einem durch einen Fahrfehler selbst verursachten Unfall, als es ihm in der letzten Kurve nicht gelang Button zu passieren – nicht beenden. Es gewann erneut Alonso.

Beim vierten Saisonlauf, dem [Großen Preis von San Marino](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_San_Marino_2006&action=edit&redlink=1), sicherte sich Schumacher am 22. April seine 66. Pole-Position und gewann am folgenden Tag auch das Rennen. Es war nach dem umstrittenen [Grand Prix in Indianapolis 2005](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_der_USA_2005) der erste Sieg für Ferrari. Fernando Alonso sicherte sich in San Marino Rang zwei vor Juan Pablo Montoya.

Am 7. Mai startete Schumacher auf dem Nürburgring vom zweiten Platz aus hinter Alonso in den Großen Preis von Europa. Schumacher war in der Lage, Alonso bei dessen zweitem Boxenstopp zu überholen und den ersten Rang bis zum Ende des Rennens zu halten. Den dritten Platz erkämpfte sich Schumachers neuer Teamkollege [Felipe Massa](https://de.wikipedia.org/wiki/Felipe_Massa). Der Reifenhersteller [Michelin](https://de.wikipedia.org/wiki/Michelin) gab nach dem Rennen bekannt, dass er die Asphaltverhältnisse falsch eingeschätzt hatte und die Michelin-Teams nicht mit optimalen Reifen versorgen konnte. Dadurch hätten McLaren und Renault bis zu einer halben Sekunde pro Runde verloren.

Am 14. Mai 2006, beim Heim-GP von Alonso in Barcelona, siegte dieser überlegen vor Schumacher.

Beim Großen Preis von Monaco wurde Schumacher nach der [Rascasse-Affäre](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#Die_%E2%80%9ERascasse-Aff%C3%A4re%E2%80%9C_2006) von der Pole ans Ende des Starterfeldes strafversetzt und wurde Fünfter.

Beim folgenden Rennen in Silverstone musste Schumacher – trotz guter Zeiten bei zwischenzeitlichen Testfahrten in Barcelona – anerkennen, dass der Renault auf die Renndistanz gesehen immer noch das schnellere Fahrzeug war. Ein zweiter Rang vor dem im Qualifikationstraining noch vor ihm liegenden Räikkönen, den er nur durch eine bessere Renntaktik beim zweiten Boxenstopp überholen konnte, bedeutete eine Schadensbegrenzung hinter dem Sieger Alonso, der damit seinen dritten Triumph hintereinander feiern durfte.

Da Alonso beim GP der USA mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, gelang Schumacher der [Hattrick](https://de.wikipedia.org/wiki/Hattrick) aus Pole-Position, Rennsieg und schnellster Runde. Der zweite Platz von Massa war positiv für die Konstrukteurs-WM, bedeutete aber noch keine Wende in den Kräfteverhältnissen. Allerdings verringerte sich der Abstand in der Fahrertabelle auf 19 Punkte.

Beim Großen Preis von Frankreich am 16. Juli konnte Schumacher den Abstand in der Weltmeisterschaft durch einen Sieg vor Alonso um zwei Punkte auf diesen verkürzen.

Mit seinem vierten Sieg auf dem [Hockenheimring](https://de.wikipedia.org/wiki/Hockenheimring_Baden-W%C3%BCrttemberg) verkürzte Schumacher den Abstand zu Alonso auf nun insgesamt elf Punkte, da der Spanier hier abgeschlagener Fünfter wurde. Nach diesem Rennen war es Schumacher rechnerisch wieder möglich, die Fahrer-WM aus eigener Kraft zu gewinnen.

Alonso-Verfolger Schumacher musste beim chaotischen Regenrennen am 6. August 2006 auf dem [Hungaroring](https://de.wikipedia.org/wiki/Hungaroring) in [Budapest](https://de.wikipedia.org/wiki/Budapest) drei Runden vor Schluss mit einer gebrochenen Spurstange aufgeben. „Das ist bei dem Zusammenstoß mit [Nick Heidfeld](https://de.wikipedia.org/wiki/Nick_Heidfeld) passiert“, schilderte Schumacher die Schlüsselszene auf dem Hungaroring. „Aber man kann ihm keinen Vorwurf machen.“ Für den am Ende auf Platz acht gewerteten Ferrari-Fahrer gab es noch einen WM-Punkt, nachdem der zuvor siebtplatzierte [BMW-Sauber](https://de.wikipedia.org/wiki/BMW-Sauber)-Pilot [Robert Kubica](https://de.wikipedia.org/wiki/Robert_Kubica) wegen Untergewicht seines Wagens aus der Wertung genommen wurde.[[35]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-37)

Beim Rennen am 27. August in Istanbul musste sich Schumacher mit Platz Drei hinter Teamkollege Felipe Massa und Weltmeister Fernando Alonso begnügen. Der Grund dafür war, dass während der Safety-Car-Phase Schumacher gleichzeitig mit dem in Führung liegenden Massa in die Box kam und Schumacher hinter ihm stehend darauf warten musste, dass dieser den Serviceplatz für ihn frei machte. Ein Ausrutscher im zweiten Stint kosteten ihm dann auch noch rund 4,5 Sekunden Zeit.

Schumacher gewann am 10. September den [Großen Preis von Italien](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Italien) in Monza. Der Vorsprung des amtierenden Weltmeisters Alonso lag zu diesem Zeitpunkt nur noch bei zwei Punkten. In der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft konnte das Team von Ferrari Renault überholen und lag mit 168 Punkten drei Zähler vor den Franzosen.

Nach dem Sieg beim [Großen Preis von China](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_China) am 1. Oktober 2006 in [Shanghai](https://de.wikipedia.org/wiki/Shanghai_International_Circuit) zog Schumacher mit dem amtierenden Weltmeister punktemäßig gleich und hatte zwei Rennen vor Ende der Saison wieder gute Aussichten, seine Karriere mit einem Weltmeisterschafts-Titel zu beenden. Er führte nun – da er ein Rennen mehr gewonnen hatte –in der Gesamtwertung mit 7:6.

Im darauf folgenden [Großen Preis von Japan](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Japan_2006) fiel Schumacher in der 37. Runde in Führung liegend mit einem Motorschaden aus. Alonso gewann das Rennen und hatte im vorletzten Lauf einen 10-Punkte-Vorsprung auf Schumacher. Der Titelgewinn war für Schumacher nur noch mit einem Sieg im letzten Rennen in Brasilien möglich, sofern Alonso keine Punkte holen würde. Er selbst räumte sich dabei allenfalls theoretische Siegchancen ein: „Ich baue meine Hoffnungen nicht darauf auf, dass ein anderer ausfällt. […] Ich bin hier, um ein gutes Rennen zu fahren und ich will das Rennen gewinnen. Wir können nur unser Maximum geben, das Rennen als Erster und Zweiter beenden und dann müssen wir sehen, was die anderen machen, ob es für uns reicht, die Konstrukteurswertung zu gewinnen oder nicht.“[[36]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-38)

Ungenügender Benzindruck führte dazu, dass er sich beim [Grand Prix von Brasilien](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Gro%C3%9Fer_Preis_von_Brasilien_2006&action=edit&redlink=1) nur für den zehnten Startplatz qualifizierte.[[37]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-39) Während der Aufholjagd auf die Spitze überholte er in den ersten Runden des Rennens einige Fahrer, fiel aber nach einer Reifenpanne, die er bei einem Überholmanöver gegen [Giancarlo Fisichella](https://de.wikipedia.org/wiki/Giancarlo_Fisichella) an dessen Frontflügel erlittenen hatte, zwischenzeitlich auf den letzten Rang zurück. Dennoch kämpfte er sich kontinuierlich, mit der letzten schnellen Rennrunde seiner bis zu dem Zeitpunkt laufenden Karriere, bis auf den vierten Rang vor. Nach rundenlangem Zweikampf überholte er auch Kimi Räikkönen. Alonso beendete hinter Schumachers Teamkollege Massa das Rennen als Zweitplatzierter und gewann dadurch die Weltmeisterschaft sowie dessen Team Renault die Konstrukteurswertung. Schumacher war mit dem Ausgang des Rennens zufrieden: „Diese Rad-an-Rad-Zweikämpfe sind das Hoch der Formel 1, speziell wenn der Weg nach vorne geht, wenn man so ein gutes Auto hat, die Gegner im Griff hat und entsprechend angreifen kann. Meistens wünscht man sich, dass das Rennen irgendwann vorbei ist, aber heute hätte ich mir gewünscht, dass es noch ein bisschen länger geht.“[[38]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-40)[[39]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-41)

Auf die Frage, ob es zu diesem Zeitpunkt schon konkrete Zukunftspläne gäbe, verneinte er entschieden. Trotz der WM-Niederlage feierten Fans dieses letzte Rennen Schumachers als einen würdigen Abschied aus der Formel 1.[[40]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-42)

Rücktritt als aktiver FahrerÜber Schumachers Fahrstil und [Fahrzeugsetup](https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrzeugsetup) ist im Laufe seiner Karriere viel geschrieben worden. Dabei bezogen sich die Autoren vor allem auf Aussagen seiner ehemaligen Teamkollegen oder Renningenieure. Schumacher selbst hat sich bisher dazu nie direkt geäußert, sondern nur in Interviews erklärt, dass er auch durchaus auf GP-Piloten achte, die nicht unbedingt zu den Spitzenfahrern zählten, aber in gewissen Kurvenabschnitten besonders gute Zeiten erzielten, wie zum Beispiel 1996 [Ukyō Katayama](https://de.wikipedia.org/wiki/Uky%C5%8D_Katayama) oder [Pedro Diniz](https://de.wikipedia.org/wiki/Pedro_Diniz).

Zum Ende der ersten Saison Schumachers als Weltmeister behaupteten der als Shooting-Star der Szene geltende niederländische Schumacher-Teamkollege [Jos Verstappen](https://de.wikipedia.org/wiki/Jos_Verstappen) und der Finne [JJ Lehto](https://de.wikipedia.org/wiki/JJ_Lehto), dass man mit Schumachers extrem auf [Übersteuern](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cbersteuern_(Fahrzeug)) eingestelltem Fahrzeug-Setup kaum fahren könne. Verstappen beschrieb den Benetton B194 wegen der nervösen Hinterachse als sich permanent bewegend und – aus seiner Perspektive – schwer kontrollierbar: „[…] as ultimately twitchy at the rear, its wings and tyres all working towards huge front-end grip and a comparatively loose rear end.“[[62]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-64)

In der Folgezeit wurden diese Aussagen von [Johnny Herbert](https://de.wikipedia.org/wiki/Johnny_Herbert), [Eddie Irvine](https://de.wikipedia.org/wiki/Eddie_Irvine), [Rubens Barrichello](https://de.wikipedia.org/wiki/Rubens_Barrichello) und [Gerhard Berger](https://de.wikipedia.org/wiki/Gerhard_Berger), die alle mit der von Schumacher bevorzugten Benetton-Abstimmung Bekanntschaft machten, in ähnlicher Form beschrieben. Berger selbst, der neugierig auf das noch amtierende Weltmeisterschaftsfahrzeug von 1995 war, reagierte bestürzt auf das kapriziöse Fahrverhalten und erklärte im Nachhinein, dass er danach erst Schumachers Fahrzeugbeherrschung zu schätzen gelernt habe. Nach einem Ausritt und zwei Unfällen hatte Berger das Problem ausgemacht:

„Das Auto ging bei full speed auf Bodenwellen ‚in [stall](https://de.wikipedia.org/wiki/Str%C3%B6mungsabriss)‘, wie ein Flugzeug, bei dem die aerodynamische Wirkung abrupt abreißt. War diese Bodenwelle in einer schnellen Kurve, dann konnte der Wagen übersteuernd ausbrechen. […] Michael Schumacher hatte eine Art übersinnlichen Reflex für die Situation […] Er nahm das Gegenlenken auf der Bodenwelle automatisch vorweg, hatte diesen Ablauf schon in sich gespeichert. Spätestens zu diesem Zeitpunkt nahm ich den letzten Rest von Reserviertheit gegen Michael Schumacher zurück: Wer dieses Auto auch im Grenzbereich so souverän im Griff hatte, musste absolute Extraklasse sein.“[[63]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-65)

Obwohl auch andere Grand-Prix-Piloten seiner Ära aus der Kart-Szene kamen ([Jarno Trulli](https://de.wikipedia.org/wiki/Jarno_Trulli), Mika Häkkinen, Jos Verstappen, [Nick Heidfeld](https://de.wikipedia.org/wiki/Nick_Heidfeld) oder [Gianni Morbidelli](https://de.wikipedia.org/wiki/Gianni_Morbidelli)), stimmte außer Schumacher keiner sein Fahrzeug so ab, wie er es von der Kartstrecke her gewohnt war. Auch sein Fahrstil entsprach laut [Pat Symonds](https://de.wikipedia.org/wiki/Pat_Symonds), dem ehemaligen Renningenieur von Ayrton Senna beim Benetton-Vorgänger [Toleman](https://de.wikipedia.org/wiki/Toleman), seinem damaligen Renningenieur bei Benetton und späteren technischen Direktor bei [Renault](https://de.wikipedia.org/wiki/Renault_F1),[[64]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-66) diesem Setup. Da er Einblick in die [Telemetrie](https://de.wikipedia.org/wiki/Telemetrie) hatte, gelten seine Aussagen als fundiert.

Danach kam Schumacher in der Regel mit einem Maximum an Geschwindigkeit auf die Kurve zu, wählte eine engere Linie als die meisten anderen Piloten und bremste wesentlich später, was Martin Brundle bei einem Überholmanöver beim [Großen Preis von Belgien](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Belgien)1995 bestätigte.[[65]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-67) Daher nahm er auf diesem Wege die Geschwindigkeit mit in die Kurve hinein, um nun mit gezielten, dosierten Gasstößen das Heck herumzuwerfen und sich wie Senna an das Kurvenlimit heranzutasten. Sobald das Fahrzeug nun wieder in Fahrtrichtung ausgerichtet war, konnte er eher als seine Gegner beschleunigen. Diese Fahrweise erklärt zumindest seine Überlegenheit in langsamen Kurven und – dank der dosierten Gasstöße – auch in ultraschnellen Kurven.

Mit dem Aufkommen des Linksbremsens konnte Schumacher dann das Fahrzeug noch zusätzlich stabilisieren. Die ungewöhnliche Kurvenlinie erklärt zudem sein Ausschauhalten nach den oben bereits erwähnten Alternativen. In einem Fernsehinterview erklärte er, dass er manchmal das Fahrzeug seine eigene Linie suchen lasse, um deren Effizienz testen zu können. Derartige „Experimente“ sind auch ihm gelegentlich misslungen, wie der Ausfall in [Monaco 1996](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Monaco_1996) zeigte. So hatte er beim Training festgestellt, dass die Innenseite eines [Curbs](https://de.wikipedia.org/wiki/Curb) ihm mehr [Grip](https://de.wikipedia.org/wiki/Haftreibung) bot, um mit verbesserter [Traktion](https://de.wikipedia.org/wiki/Traktion_(Stra%C3%9Fenfahrzeuge)) in die nächste Kurve zu stechen. Beim Qualifikationstraining funktionierte der Trick zur vollen Zufriedenheit und er errang die Pole-Position. In der ersten Rennrunde berücksichtigte er nicht hinreichend, dass nun die Curbs vom Regen feucht waren, und geriet in die Leitplanken.

Insbesondere in seinen ersten Jahren bei Ferrari ab 1996 wurde Schumacher teilweise dadurch zurückgeworfen, dass der Ferrari zum [Untersteuern](https://de.wikipedia.org/wiki/Untersteuern) neigte, was seinen Setup-Wünschen entgegenstand. Erst 1998 bot der Ferrari-Reifenlieferant [Goodyear](https://de.wikipedia.org/wiki/Goodyear_Tire_%26_Rubber_Company), nicht zuletzt auf Druck von Ferrari und Schumacher selbst, zum [Großen Preis von Argentinien](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Argentinien) breitere Vorderreifen an, die den [Bridgestone](https://de.wikipedia.org/wiki/Bridgestone)-Reifen ähnelten und mehr Stabilität auf der Vorderachse vermittelten. Diesen Grand-Prix konnte Schumacher gewinnen.[[66]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-68)

Das Fachmagazin *F1 Racing* hatte 2003 Gelegenheit, Telemetriedaten von verschiedenen Rennen Barrichellos und Schumachers im Vergleich zu begutachten und kam zu ähnlichen Ergebnissen:

„Michael Schumacher bleibt deutlich länger voll auf dem Gas stehen als Barrichello, dafür beginnt er jedoch vor dem eigentlichen ‚richtigen‘ Bremsmanöver für die Haarnadelkurve das Auto mit einem Einsatz der Bremse von nur fünf Prozent zu stabilisieren. In der Kurve selbst geht Barrichello voll vom Gas, Schumacher gibt jedoch stetig Gas und ‚spielt‘ mit Bremse und Gas, um das Auto möglichst schnell und stabil um die Kurve zu bekommen.“[[67]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-69)

Schumachers letztes Überholmanöver im Ferrari beim Grand Prix von Brasilien 2006 (gegen [Kimi Räikkönen](https://de.wikipedia.org/wiki/Kimi_R%C3%A4ikk%C3%B6nen))

Einer der Nachteile seines Fahrstils war jedoch der Umstand, dass Schumacher damit seine Vorderräder stärker beanspruchte und im Gegensatz zu seinen Teamkollegen oft nicht mit der weicheren Reifenmischung starten konnte, was eine unterschiedliche Rennstrategie beider Fahrer bewirkte. Ebenso wurden bei ihm Bremsen und Motor stärker belastet; der Benzinverbrauch dürfte im Schnitt höher gelegen haben. Allerdings zeigte Schumacher wie beim [Grand Prix von Kanada](https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fer_Preis_von_Kanada) mehrmals, dass er sich auf das Nachlassen der Bremswirkung („Fading“) nach kurzer Umgewöhnungsphase einstellen konnte. Der stärkere Reifenverschleiß wurde jedoch bereits vor der [Formel-1-Saison 2005](https://de.wikipedia.org/wiki/Formel-1-Weltmeisterschaft_2005) durch Irvine und Brawn als mögliche Ursache für das Nachlassen von Schumachers Dominanz ausgemacht.

„Eine Sache, die Michael immer sensationell beherrscht hat, ist, einen unglaublich schnellen Stint zu fahren. […] Er fuhr 20 Runden volles Rohr, kam zum Reifenwechseln an die Box und drehte wieder auf. Dieses Jahr, in dem nur noch ein Reifensatz pro Rennen erlaubt ist, wird er sich umstellen müssen.“[[68]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-70)

Wie bei [Jim Clark](https://de.wikipedia.org/wiki/Jim_Clark), [Jackie Stewart](https://de.wikipedia.org/wiki/Jackie_Stewart) und Senna wurde es bei ihm zum Markenzeichen, dass er eine Reihe von schnellen Rennrunden in Qualifikationstempo fuhr, um die notwendige Distanz zu seinen Verfolgern herzustellen. Durch die Wiedereinführung der Tankstopps konnte Schumacher dann sogar zu dem in der englischen Fachpresse zitierten „Sprint Master“ werden. Während es zum Teil erschreckend viel Zeit benötigt, sich einen Gegner zum Überholen zurecht zu legen, und nur die nachfolgenden Wagen einen Vorteil davon haben, bekam die Taktik der Boxenstopps immer größeres Gewicht. Da er in Ross Brawn jenen Mann als Strategen an der Box hatte, der oft mit Hilfe der Computersimulationen die besten Voraussagen traf, und er selbst in der Lage war, fast auf Kommando immer dann eine Reihe von gleichmäßigen Rekordrunden zu produzieren, wenn es ihm die Rennsituation erlaubte, überholte Schumacher manche Gegner eher in der Boxengasse als auf der Strecke.

Gerade bei der In- und Outlap, der jeweils letzten bzw. ersten Runde vor bzw. nach Aufsuchen der Box war Schumacher auf dem Höhepunkt seiner Karriere kaum zu schlagen. Besonders das Vermögen, mit vollen Tanks bereits wieder ans Limit des Fahrzeugs zu gehen, brachte ihm oft den nötigen Sekundenvorsprung ein, um dann am Gegner vorbeigehen zu können. Hierzu äußerte Ross Bentley, ehemaliger Rennfahrer, Fahrtrainer und Fachbuchautor: „Es lohnt sich, Michael Schumacher in der Runde vor und nach seinen Boxenstopps zu beobachten. Der Mann verliert da so wenig wie irgend möglich.“[[69]](https://de.wikipedia.org/wiki/Michael_Schumacher#cite_note-71)