

JAMES GRAY

MAX VERSTAPPEN

„ICH BIN EIN GEWINNER.“

DIE GESCHICHTE EINES AUSNAHMETALENTS

ED  L
SPORTS

Inhalt

	Prolog	7
1	Born to race	13
2	Ein belgischer Fahrer unter niederländischer Flagge	33
3	Papa, der schlimmste Chef der Welt	63
4	Ein Gamer im echten Leben	89
5	Wie ein Fisch im Wasser	111
6	Heraustreten aus dem Schatten des Vaters	131
7	Aus der Pubertät ins Monoposto	151
8	Die Formel 1 im Blick	173
9	Red Bull gewinnt das Rennen um Max	193
10	Konkurrenzkämpfe im Team	215
11	Kritiker sind dazu da, eines Besseren belehrt zu werden	243
12	Jede Menge Herausforderungen	263
13	Ein echter Rivale für Hamilton	297

14	Weltmeister	325
15	Dominanz	345
	Max Verstappens Erfolge und Rekorde	393
	Danksagung	399

PROLOG

„Wir brauchen ein Wunder.“

Red-Bull-Teamchef Christian Horner meinte es ernst. Max Verstappen versuchte in der Schlussphase des dramatischsten Titelkampfes der Formel-1-Geschichte, Lewis Hamilton um jeden Preis zu bezwingen. Vor dem Rennen waren die beiden Fahrer noch punktgleich gewesen, doch auf der Strecke lag der Brite nun vorn. Auf den Tribünen flehten Tausende orange gekleideter niederländischer Fans, deren Fingernägel vermutlich schon bis zum Nagelbett abgekaut waren, um göttlichen oder wie auch immer gearteten übernatürlichen Beistand, um Max zu helfen, den Rückstand noch irgendwie aufzuholen.

Keine Frage: An diesem Tag war der Mercedes das schnellere Auto. In Abu Dhabi hatte dieses Team schon oft das Rennen dominiert, aber Red Bull war nah genug dran, weshalb sich Verstappen auch am Samstag die Pole-Position sichern konnte. Hamilton erwischte jedoch einen perfekten Start und übernahm die Führung, obwohl er die härteren Medium-Reifen aufgezogen hatte. Die weichen Reifen des Red Bull hätten Verstappen eigentlich vom Start weg einen Vorteil verschaffen müssen, aber Hamilton hatte ihn zunichtegemacht. Die Formel 1 ist ein Sport der Kompromisse: Reduziert man den Abtrieb, um auf den Geraden schneller zu sein, hat man weniger Grip in den Kurven; gibt man mehr Geld für einen Fahrer aus, hat man weniger, um das Auto weiterzuentwickeln. Am Ende ist alles eine Frage des Abwägens, wie bei der Reifenentscheidung: Fährt man an die Box und holt sich frische, mit denen man

schneller ist, oder bleibt man draußen und sichert die Position mit den langsameren?

Die Reifenstrategie ist entscheidend: Die weicheren Reifen sind schneller, halten dafür aber nicht so lange. Hinter Hamilton zu fahren war nicht Teil des Plans und würde letztlich zu einer Niederlage führen. Verstappen sticht auf der Innenseite in die Haarnadelkurve und zwingt sich neben Hamilton. Seit Wochen wurde im Fahrerlager darüber spekuliert, wie aggressiv Max wohl im Entscheidungsrennen zu Werke gehen würde, dem großen Finale einer Saison, an die man sich allein schon aufgrund einiger spektakulärer Crashes zwischen ihm und Hamilton immer erinnern würde. Nach nur sechs Kurven machte Verstappen einmal mehr deutlich, dass er aufs Ganze geht und kein Pardon kennt.

Hamilton war klar, dass, wenn sie infolge eines Unfalls beide aus dem Rennen ausscheiden würden, Verstappen Weltmeister wäre, und um eine Kollision zu vermeiden, ließ er sich abdrängen, fuhr über die Track Limits und verließ die Strecke. In Monaco wäre er in der Mauer gelandet. In Silverstone wäre er in einem Kiesbett gestrandet. Aber der moderne Grand-Prix-Kurs in Abu Dhabi bietet reichlich Auslaufzonen. Der amtierende Weltmeister ließ die Kurven sechs und sieben aus und fuhr praktisch geradeaus. Max blieb auf der Strecke und kam mit mehr als einer Sekunde Rückstand auf Hamilton aus der Kurvenkombination heraus.

Mit seinem linken Daumen drückte er die Funktaste. „Er muss die Position zurückgeben“, beschwerte sich Max, wobei der Adressat seiner Worte wohl weniger sein Team als der Rennleiter Michael Masi war, der in dieser Saison von beiden Teams viel kritisierte Schiedsrichter, der über die etwaige Sanktionierung solche Vorfälle entscheiden musste. Der Australier sah die Sache anders als Verstappen: Hamilton blieb in Führung.

Die Red-Bull-Anwälte machten sich hektisch Notizen. Ihre Kollegen von Mercedes wahrscheinlich auch. Niemand machte sich Illusionen darüber, ob nach dem Rennen Protest eingelegt würde. Dass es dazu kommen würde, war so gut wie sicher, die Frage war nur, wer wogegen protestieren würde. Beide Teams hofften, dass sie es nicht selbst sein würden.

Fast das ganze Rennen über – sogar als Sergio Perez eine unschätzbar wichtige Rolle im Titelkampf spielte, indem er Hamilton aufhielt, um Max wieder bis auf wenige Sekunden an die Führung heranzubringen – sah es so aus, als würde Mercedes feiern und Red Bull bis spät in die orientalische Nacht und darüber hinaus prozessieren.

Und dann geschah das Wunder. Nicholas Latifi, der in der Fahrerweltmeisterschaft den 17. Platz belegte, dürfte vermutlich nie wieder so viel mit dem Ausgang einer Formel-1-Weltmeisterschaft zu tun haben wie in diesem Moment. Der Williams-Pilot schlug fünf Runden vor Schluss in die Leitplanken ein und blockierte mit seinem ramponierten Wagen die Strecke. Das Safety-Car musste raus, damit der Williams geborgen werden konnte. Und damit war nicht nur Hamiltons Vorsprung dahin, denn Verstappen fuhr gleich in die Box, um frische Reifen zu holen.

Auch wenn das schon eine ganze Menge Wunder war, Red Bull brauchte noch ein wenig mehr davon. Es lagen immer noch fünf überrundete Fahrer zwischen Hamilton und Verstappen, die zufällig in der Safety-Car-Warteschlange zwischen den beiden stecken geblieben waren. Sie bildeten eine Art Schutzschirm für Hamilton, der wahrscheinlich schon an seiner Dankesrede als achtfacher Rekordweltmeister feilte.

Das Schicksal hatte jedoch noch eine letzte überraschende Wendung für ihn parat. Rennleiter Masi ordnete, entgegen seiner gerade erst abgegebenen Ankündigung an, dass sich die

Überrundeten zurückrunden und ans Ende des Feldes vorfahren sollten, aber nur diejenigen, die zwischen den beiden Führenden lagen und somit Einfluss auf den Ausgang des Rennens gehabt hätten. Hätte er auch allen hinter Verstappen liegenden Überrundeten befohlen, ans Ende des Feldes vorzufahren, hätte das Rennen mit der Safety-Car-Phase geendet. Die Zeit reichte einfach nicht aus, um alle Protokolle abzuarbeiten. Hamilton wäre mit 80 km/h vor Verstappen über die Ziellinie gefahren und hätte die Weltmeisterschaft gewonnen. Und dann würde es neben der Rennstrecke noch mehr Drama geben. Masi wollte das verhindern. Er traf eine Entscheidung. Vor der letzten Runde kam das Safety-Car rein und die beiden besten Fahrer der letzten Jahre hatten rund anderthalb Minuten Zeit, um in einem Herzschlagfinale zu klären, wer Formel-1-Weltmeister 2021 werden würde. Es war eine Sudden-Death-Entscheidung, wie sie die Formel 1 noch nie erlebt hatte und vielleicht nie wieder erleben wird. Die ultimative Nervenprobe.

An der Boxenmauer lagen die Nerven längst blank. Mercedes-Chef Toto Wolff, der im Laufe des Jahres immer lebhafter geworden war, funkte Masi direkt an.

„Michael, das ist nicht richtig“, sagte Wolff. Hamilton hatte alte Reifen und Verstappen neue. Jetzt würden Wolff und Hamilton ein Wunder brauchen, um den Red Bull die ganze letzte Runde hinter sich zu halten.

Nicht weniger angespannt ging es nebenan in der Red-Bull-Box zu. Während Wolff vor einem Monitor saß, stand Horner an der Boxenmauer mit Adrian Newey, dem genialen Designer und Konstrukteur, dem Red Bull so viele Erfolge zu verdanken hat. Horners Augen waren so weit aufgerissen, als ob er selbst am Steuer säße, er scannte förmlich die zahllosen Bildschirme mit all den übermittelten Daten, um frühzeitig Probleme oder auch Chancen zu erkennen. Tatsächlich konnte er in diesem

Moment rein gar nichts mehr tun. Max allein hatte es in der Hand.

Der Fahrer selbst war verstummt. Wenige Augenblicke zuvor hatte er noch seiner Enttäuschung Luft gemacht über die „typische“ Entscheidung, die Autos sich nicht zurückrudern zu lassen und ihm dadurch keine Chance gegen Hamilton zu geben. Als die Überrundeten dann an den Führenden vorbei ans Ende des Feldes fuhren, herrschte auf dem Äther Einigkeit darüber, was dies bedeutete. Verstappens Ingenieur Gianpiero Lambiase erklärte ihm in aller Ruhe die für die letzte Runde erforderlichen Motormodi. Nachdem er seine technischen Anweisungen gegeben hatte, sagte er einfach: „Das war’s.“ Neunzig Sekunden später schrie er auf:

„OH MEIN GOTT, MAX.“

Max’ Antwort war ein unverständlicher Schrei, pure Emotionen, die sich nicht erst seit ein paar Sekunden, Minuten oder Stunden aufgestaut hatten, sondern schon ein Leben lang. Praktisch von der Minute seiner Geburt an steuerte Max’ Leben auf diesen Augenblick zu.

Und dies ist die Geschichte, wie er dorthin gelangte.

1

Born to race

In einem Sport, der von der Stoppuhr bestimmt wird, ist ein gutes Zeitgefühl wichtig. Und daran hat es Max Verstappen noch nie gemangelt. Sogar seine Geburt war gut getimt.

Sein Geburtstermin war für Anfang Oktober ausgerechnet, und das bedeutete, dass seine Mutter Sophie Kumpen in den Tagen nach der Geburt ihres ersten Kindes die Unterstützung von Freunden und Familie in Anspruch würde nehmen müssen und nicht auf die Hilfe ihres Ehemanns Jos hoffen konnte. Nicht etwa, weil der nicht dabei sein wollte, sondern weil ein Formel-1-Pilot zu dieser Zeit des Jahres, in die auch die längste Reise der Saison zum Großen Preis von Japan fällt, immer besonders viel unterwegs ist und zu tun hat.

Doch es kam anders. Als Jos am 28. September 1997 auf dem Nürburgring fuhr, setzten bei seiner Frau zu Hause in Belgien die ersten Wehen ein. Jos wollte eine der seltenen Top-Ten-Platzierungen für Tyrrell herausfahren, schied jedoch schon 17 Runden vor Rennende auf dem elften Platz liegend aus. Einige scherzten, dass er wohl hoffe, sich früh genug auf die 200 Kilometer lange Rückfahrt nach Belgien machen zu können, um die Geburt seines Sohnes nicht zu verpassen – er hatte schon eine längere Strecke auf der Rennstrecke zurückgelegt, bevor er seinen Boliden am Fahrbahnrand abstellen musste. Zum Glück für beide Eltern wurde Max aber erst am 30. September 1997 geboren, zwei Tage nach dem Großen Preis von Luxemburg, der kurioserweise in diesem Jahr wie auch im folgenden auf der Eifelstrecke ausgetragen wurde. Selbst wenn man ihn

gezwungen hätte, mit seinem defekten Tyrrell nach Hause zu fahren, hätte Jos es noch rechtzeitig zur Geburt seines Sohnes zurückgeschafft.

Max Verstappen scheint ein ziemlich gesundes Baby gewesen zu sein. Auf Jos persönlicher Website, die es tatsächlich schon in den späten 1990er-Jahren gab, fand sich zur Geburt seines Sohnes folgender Eintrag: „Er heißt Max und er wiegt 3265 Gramm. Max Emilian, so sein ganzer Name, misst 48,5 Zentimeter. Sophie brachte Max ohne Komplikationen um 13.20 Uhr zur Welt. Die Geburt dauerte 40 Minuten. Max hatte den richtigen Moment gewählt, um auf die Welt zu kommen.“ Und weiter stand dort: „Wenn Max das Renntalent seiner beiden Eltern geerbt hat, wurde heute ein neuer F1-Fahrer für das Jahr 2020 geboren.“ In dieser Prophezeiung, die sich als nicht optimistisch genug herausstellte, wenn man bedenkt, dass Max sein Formel-1-Debüt schon 2015 gab, drückte sich nicht nur der Überschwang des frisch gebackenen Vaters aus. Der Stammbaum von Verstappen junior war hinsichtlich des rennsportlichen Erbes zweifellos beeindruckend. Dennoch hielt sich Jos Freude über die Herausforderung der frühen Vaterschaft in Grenzen. „Ich muss zugeben, dass ich im ersten Jahr nicht wirklich etwas mit Babys anfangen konnte“, sagte Jos in einem Dokumentarfilm aus dem Jahr 2021. „Sie machen ja nicht besonders viel.“ Und mit einem Lächeln fügte er hinzu: „Ich war kein Experte im Windelnwechseln.“ Seine Kompetenz läge eher auf der Rennstrecke, meinte er.

Jos hatte als Fahrer zwei Spitznamen: „Jos the Boss“ und „Vercrashen“. Beide veranschaulichen auf plastische Weise, welches Bild sich die Racing-Community damals von ihm machte: Er galt als starker, dominanter Charakter mit reichlich Talent, aber der unseligen Angewohnheit, Rennen in der Streckenbegrenzung zu beenden.

Jos wuchs nur wenige Kilometer entfernt von Hasselt, wo er Max aufzog, im niederländischen Montfort auf. Seit seinem achten Lebensjahr hatte er sich im Kartsport hochgearbeitet und 1984 und 1986 die niederländische Meisterschaft gewonnen. In der heutigen Zeit wäre er vielleicht schnell in eine Fahrerakademie oder in eines der größeren Teams mit Plätzen in den verschiedenen Serien aufgenommen worden. Möglicherweise lag es auch an den fehlenden finanziellen Mitteln, den entsprechenden Beziehungen oder einfach daran, dass er ein so talentierter Kartracer war und den Erfolg auf dieser Ebene so sehr genoss, dass er sich damit begnügte, bis ins hohe Rennfahreralter beim Kartsport zu bleiben. Jedenfalls wechselte Jos erst als fast Zwanzigjähriger zu einem Rennwagen. In den Jahren davor hatte er nicht nur die nationalen Meisterschaften in den Niederlanden und in Belgien gewonnen, sondern auch kontinentale Wettbewerbe; Ende 1991 kam man jedenfalls nicht mehr umhin, seine zahlreichen Erfolge anzuerkennen.

Dank der Triumphe bei den Marlboro Masters 1993 (einem Formel-3-Rennen auf der berühmten Strecke bei Zandvoort) und der deutschen Formel-3-Meisterschaft im selben Jahr erhielt er die Chance, einen F1-Wagen für ein Team zu testen, das wegen des aktuellen Investors seinerzeit Footwork hieß, obwohl die meisten Motorsportfans sich an den Rennstall unter dem Namen Arrows erinnern werden. Das Team überließ ihm am Tag nach dem Großen Preis von Portugal in Estoril sein Auto, wo er zum ersten Mal mit einem der monströsen V10-Motoren fuhr, die damals das Maß der Dinge in der Königsklasse des Motorsports waren. Für Jos, der vor seinem Einstieg bei Footwork 1993 nur in der Formel 3 gefahren war, war dies ein enormer Leistungssprung. Er steigerte sich von 175 auf 750 Pferdestärken, also auf mehr als das Vierfache der Leistung unter seinem rechten Fuß, und musste zudem mit dem

halbautomatischen Getriebe, der Traktionskontrolle und den Carbonbremsen zurecht kommen. Allein die im Vergleich zur Formel 3 nun weitaus höheren Kurvengeschwindigkeiten stellten angesichts der enormen G-Kräfte für die Nackenmuskulatur eine besondere Belastung dar. Nichtsdestotrotz arrangierte sich „Jos the Boss“ bestens mit den neuen Bedingungen.

Schon nach seinen ersten 15 Minuten im Cockpit fuhr er die Rundenzeiten der beim Grand Prix vom Sonntag im hinteren Viertel Platzierten. Nach weiteren fünf Minuten auf der Strecke hatte er mit Aguri Suzuki gleichgezogen, dem Fahrer, der normalerweise hinter dem Steuer des ihm zur Verfügung gestellten Autos saß.

„Ich muss sagen, ich dachte, der Sprung von der Formel 3 zur Formel 1 würde sehr schwierig sein“, sagte Jos damals gegenüber Reportern. „Aber eigentlich war es gar nicht so schwierig. In der ersten Runde dachte ich: ‚Scheiße!‘ Ich hätte nie gedacht, dass es so schnell sein würde. Aber in der dritten Runde hat es mir richtig Spaß gemacht; es war unglaublich. Nach zehn bis fünfzehn Runden fühlt es sich dann ganz normal an und man will mehr. Trotzdem ist das schon sehr schnell.“

Am Ende des Tages, nachdem er 65 Runden gefahren war und ihn Nacken- und Schulterschmerzen plagten, schaffte er eine Rundenzeit, die ihm ein paar Tage früher den zehnten Startplatz gesichert hätte. Er war nur 0,07 Sekunden langsamer gewesen als Derek Warwick, der mit seinen zwölf Jahren F1-Erfahrung die unumstrittene Nummer eins bei Footwork war.

Doch schon nach diesem ersten Test in einem Formel-1-Wagen wurden die Medienvertreter an das Dilemma mit der Geschwindigkeit erinnert. Verstappen kehrte am Donnerstag zurück, immer noch ein wenig angeschlagen von den Anstrengungen der Vortage, und während er sofort anfangen wollte, schnelle Rundenzeiten zu fahren, verlor er dann im letzten

Hochgeschwindigkeitssektor die Kontrolle über das Auto und landete in den Leitplanken. Der Trainingstag war damit vorzeitig beendet, aber das schien die plötzliche Aufregung um den Namen Verstappen nicht sonderlich zu dämpfen. Das Telefon hörte nicht mehr auf zu klingeln.

„Wir hatten Kontakt mit ... den meisten Teams“, sagte Jos in einem aufschlussreichen Interview 2019 für den Podcast *Beyond the Grid*. „Wir hatten einen Testtag mit McLaren in Silverstone, wir hatten Kontakt mit Eddie Jordan, Flavio [Briatore, dem Benetton-Boss].“

Schließlich entschied sich Jos Verstappen für die aus seiner Sicht beste Option und unterschrieb bei Benetton, weil man ihm hier statt eines Einjahresvertrags gleich einen Zweijahresvertrag anbot. Ursprünglich sollte er 1994 als Testfahrer eingesetzt werden, doch als sich JJ Lehto bei einem Unfall vor der Saison die Halswirbelsäule brach, gab Verstappen sein Debüt beim Großen Preis von Brasilien an der Seite eines gewissen Michael Schumacher. Dessen kometenhafter Aufstieg, nachdem er kaum zwei Jahre in der Formel 1 gefahren war, ähnelte auf bemerkenswerte Weise dem, was Jos Sohn zwei Jahrzehnte später erreichen sollte.

Jos' Debüt war alles andere als märchenhaft. Er hatte viel zu beweisen, nachdem Schumacher im Qualifying fast zwei Sekunden schneller gewesen war und sich damit den zweiten Platz in der Startaufstellung gesichert hatte, während Verstappen sieben Plätze dahinter lag. Nach 36 Runden setzt er an, Eddie Irvine im Kampf um den achten Platz links zu überholen, doch der Jordan-Pilot, der das nicht mitbekommen hat, schießt seinerseits nach links aus, um den vor ihm fahrenden Ligier von Eric Bernard zu überrunden, wodurch Verstappen mit den Außenrädern aufs Gras abgedrängt wird und der Wagen anschließend quer zurück über die Fahrbahn schießt.

In der schrecklichen Szene war Verstappen machtlos, er konnte seinen schlingierenden Wagen nicht stoppen, der zunächst mit dem Jordan und dem Ligier kollidierte und dann auch noch den in der Kurvenaußenbahn bremsenden McLaren von Martin Brundle traf und in die Luft geschleudert wurde, bevor er wieder auf dem Asphalt aufschlug und neben die Piste rutschte. Erstaunlicherweise wurde niemand ernsthaft verletzt, obwohl die wirkenden Kräfte so groß waren, dass Brundles Helm zersplitterte.

„Ich hatte nie Angst, und mein Selbstvertrauen hat darunter nicht gelitten. Ich hatte nie ein Problem damit“, sagte Jos mit dem für ihn typischen Übermut.

Auch in seinem zweiten Rennen drehte er sich – „ich gab alles, um Michaels Tempo mitzugehen, und [die Unfälle] haben mich nicht davon abgehalten, es weiter zu versuchen.“

Und dann kam der genesene Lehto zurück.

Wenn Jos etwas aus seinen ersten Erfahrungen in der Formel 1 gelernt hatte, dann, dass er körperlich nicht mithalten konnte, aber er begriff auch schnell, dass bei Benetton Schumacher die klare Nummer eins war. Das soll nicht heißen, dass das Team Verstappen nicht schätzte. Schließlich hatte ihm Benetton einen längeren Vertrag angeboten als jedes andere Team, und als der Finne nach seiner Verletzungspause nicht gleich wieder in Bestform war, kam Verstappen erneut zum Zug. Zu diesem Zeitpunkt hatte Schumacher schon fünf der ersten sechs Rennen gewonnen, und wenn er vorher schon im Team favorisiert worden war, standen nun alle komplett hinter Michael. Jos beteuert, dass er das verstanden habe, aber die Frustration darüber, dass er sich in seiner allerersten Formel-1-Saison gegenüber dem deutschen Teamkollegen mit weniger als drei Jahren F1-Erfahrung etwas zurückgesetzt fühlte, ist offenkundig.

„Die ganzen Tests wurden für die Regeländerungen [zur Saisonmitte] verwendet, nicht um mir zu helfen, Vertrauen in das Auto zu gewinnen und schneller zu werden. Es war nicht so wie heute, wo sie dem anderen Fahrer, der Probleme hat, wirklich helfen, damals spielte das keine Rolle.“

Als sich sein Sohn in einer ähnlichen Position als der jüngste Fahrer im Starterfeld und Teamkollege des weitaus erfahreneren Daniel Ricciardo befand, gab Max nicht klein bei und wehrte sich heftig bei der geringsten Andeutung, dass er nur die zweite Geige spiele. Vielleicht hat ihm sein Vater, der ihm immer ein enger Berater war, vor dem Hintergrund seiner bitteren Benetton-Erfahrung eine wertvolle Lektion vermittelt.

Trotz der Schwierigkeiten war Jos Aufstieg in den Olymp des Motorsports ein Grund zum Feiern in Montfort, und das Städtchen wurde, wie Jos Vater Frans sagt, „ein Wallfahrtsort“. Jahrelang betrieb Frans eine Kneipe namens Café de Rotonde, benannt nach dem großen Kreisverkehr in der Mitte der Stadt, an dem es liegt. Wenn sein Sohn Rennen fuhr, ging es hoch her und er machte beste Umsätze. „Vor allem in den Anfangsjahren war es ein Tollhaus“, sagte Frans 2015. „Damals war die ganze Straße abgesperrt und es gab ein großes Zelt, das sich über die gesamte Länge der Straße erstreckte. Ich hatte 18 Fernsehgeräte und es kamen immer zwischen 2000 und 3000 Gäste. So auch bei den Rennen in Ungarn und Belgien, bei denen Jos Dritter wurde. Danach war das Chaos komplett – die ganze Straße und der Kreisverkehr waren überfüllt.“ Dabei muss man sich vor Augen führen, dass in ganz Montfort insgesamt nur rund 3000 Menschen leben.

Übertrieben sind die Darstellungen von Jos Vater sicher nicht. Auf einer verschwommenen VHS-Aufnahme vom Tag des Großen Preises von Ungarn 1994, bei dem Jos als Zwölfter startete und am Ende Dritter wurde, während sein Teamkollege

Michael Schumacher den Sieg errang, sieht man, wie Frans von einigen Kneipengästen auf den Schultern getragen wird, deren schmerzverzerrte Gesichter den Eindruck vermitteln, als hätten sie sein Gewicht unterschätzt. Der Bürgersteig draußen steht voll mit Sonnenschirmen und Bierfässern, die als Tische benutzt werden. Eine Gruppe von Männern in traditioneller flämischer Tracht, die für Uneingeweihte auch in einem deutschen Brauhaus ein paar Kilometer weiter nicht fehl am Platz wirken würde, singt „Jos, Jos, Jos“ und noch einige Lieder mit etwas mehr Text, in denen seine Glanztaten und seine Heldenhaftigkeit gefeiert werden. Einer von ihnen hat ein signiertes Bild von Jos in sein Hutband gesteckt.

„Jos hat das alles bewirkt, und ich glaube, dass Max sogar noch mehr bewirken wird“, sagte Frans. Aber Druck machen? Natürlich nicht.

Als sein Enkel den Sprung in die Formel 1 geschafft hatte, gab Frans die Kneipe auf, zog auf die andere Seite des Kreisverkehrs und eröffnete dort eine Eisdiele, was dem Feiern jedoch keinen Abbruch tat, wenn auch etwas weniger Alkohol floss. Als Max in Australien sein Debüt in der Formel 1 gab, war das Rennen in den Niederlanden zu früh am Morgen, um irgendeine öffentliche Veranstaltung durchzuführen, aber sein zweiter Grand Prix in Malaysia begann um neun Uhr morgens, für Frans eine vernünftige Zeit, um Eiscreme-Frühstücke anzubieten, wofür er eine Konzession beantragte und erhielt.

Er ließ ein Festzelt neben dem Eiscafé aufstellen und stattete es mit großen Fernsehern und einem Lautsprechersystem aus, bevor er es bis unter die Decke mit *Montfortenaars* füllte. In seinem Toro Rosso belegte Max den siebten Platz und schlug damit seinen Teamkollegen Carlos Sainz und die beiden Red-Bull-Fahrer vom Mutterteam. In Montfort war der Jubel gewaltig und es wurde viel Eis verkauft. Frans sagte: „Ich bin der

stolzeste Opa in Holland, ja sogar ... auf der ganzen Welt. Da habe ich nie einen Hehl draus gemacht.“

Die Tradition wurde fortgesetzt, indem die Party von einem provisorischen Zelt in den Zaal Housmans umzog, ein Café ein paar Hundert Meter vom Kreisverkehr entfernt, das Harald Hendrixx, einem Freund von Frans gehört. An den Rennsonntagen wurde die Straße von Fans blockiert, die versuchten, einen Parkplatz in der Nähe der Bar zu ergattern. Aus den Fenstern hingen holländische Fahnen mit den Namen von Max oder Jos, und überall waren Mützen und Shirts von Red Bull Racing zu sehen.

Die Rennen wurden auf eine riesige Leinwand am Ende des Raumes projiziert, in dem es viele Erinnerungstücke gab und auf dessen Bühne manchmal ein riesiges Porträt von Max stand. Häufiger genutzt wurde die Bühne allerdings von lokalen Bands oder für Open-Mic-Events. Der gesamte Veranstaltungsort war mit Fahnen und Bannern geschmückt.

Anders, als man vielleicht denken könnte, ging es Frans nicht ums Geld. Der stolzeste Opa der Welt überzeugte Harald, die Bierpreise niedrig zu halten, und animierte ganze Familien, den Nachmittag mit dem Anschauen der Rennen zu verbringen. Ihm ging es nicht um Profit, er wollte nur, dass alle an seiner Freude teilhaben – und wenn sie dann auch noch etwas kaufen wollten, verkaufte er es ihnen natürlich auch gerne. „Jeder Grand Prix live hier bei Opa Verstappen, freier Eintritt, jeder ist willkommen“, verkündete das Schild vor dem Housmans, unter dem eine Nachbildung von Max' Red Bull stand.

Als Max 2016 mit dem Großen Preis von Spanien zum ersten Mal ein Formel-1-Rennen gewann, stand Frans auf der Bühne, während sein Enkel hinter ihm auf der Leinwand Champagner versprühte und zur Feier des Tages eine riesige

niederländische Fahne schwenkte. Es regnete Konfetti von der Decke und es wurde reichlich Bier getrunken. Frans war schon öfter auf solchen Partys gewesen, aber noch nie mit einem Verstappen ganz oben auf dem Podium. Endlich hatten sie einen Grand-Prix-Sieg errungen.

Frans verstarb 2019 im Alter von 72 Jahren nach einer langen Krebserkrankung, nur wenige Tage nachdem Max seinen achten Grand Prix gewonnen hatte. Der Leichenwagen fuhr von dem Kreisverkehr, an dem er in den 90er-Jahren Bier für Jos Fans ausgeschenkt hatte, bis zu der Halle, in der das Konterfei von Max omnipräsent ist. Als er seine Bar zum letzten Mal verließ, standen die Anwohner mit Bengalos in den Händen Spalier. Obwohl sie an den Wänden allgegenwärtig sind, fielen Jos und Max durch ihre Abwesenheit auf. Der Enkel hatte gerade erst den Großen Preis von Brasilien gewonnen und die Formel-1-Saison war noch nicht zu Ende. Jos nahm zwar zusammen mit Max' Schwester Victoria an der Beerdigung teil, nicht aber an der Gedenkfeier im Housmans. Ein deutlicher Hinweis darauf, dass der Familienzusammenhalt doch nicht so eng war, wie Frans immer vorgegeben hatte.

Im Jahr 2016 wurde nach einem heftigen Streit zwischen Jos und Frans sogar die Polizei gerufen. Es ist nicht klar, was der Auslöser des Streits war. Max war beim Großen Preis von Ungarn gerade Fünfter geworden, was bedeutet, dass die Party, in deren Verlauf es zu dem Vorfall kam, schon einige Stunden im Gange gewesen sein musste. Im Polizeibericht steht, dass Jos seinen Vater von dessen Stuhl gestoßen habe und dieser daraufhin gegen die Wand gestürzt sei. Natürlich stürzten sich die niederländischen Medien auf die Geschichte. Nachdem Frans zunächst versucht hatte, den Vorfall abzustreiten, zog er drei Tage später seine Anzeige zurück und bezeichnete ihn

als „eine Privatangelegenheit zwischen mir und Jos“, bevor er hinzufügte, dass „wir schon öfter erlebt haben, dass Jos die Hand locker sitzt, aber das war die Grenze.“

Sein Vater spielte damit auf das berühmt-berüchtigte Temperament von „Jos the Boss“ an. Als Fahrer hatte er sich den Ruf erworben, jemand zu sein, dem man besser nicht in die Quere kommt. Doch als er sich zur Ruhe gesetzt hatte, stand er außerhalb des Formel-1-Fahrerlagers, wo das tödliche Risiko des Sports den einen oder anderen Ausbruch oder eine Konfrontation zu legitimieren schien; er war nun in der „echten Welt“, wo seine Handlungen echte Konsequenzen hatten.

Auch Frans war nicht gerade ein unbeschriebenes Blatt. Im Mai 1998 kam es auf einer Kartbahn in der belgischen Stadt Lanaken zu einem Streit zwischen Jos, der mit seinem Vater und einigen Freunden dort war, und einer anderen Gruppe, die die Anlage nutzen wollte. Schnell kam es zu einer Schlägerei, bei der ein 45-jähriger Mann einen Schädelbruch erlitt und Jos vor Gericht als Schuldiger ausgemacht wurde. Nach belgischem Recht kann ein finanzieller Opferausgleich die Strafe eines Angeklagten mindern, und tatsächlich holten die Verstappens, die beide der Körperverletzung für schuldig befunden wurden, das Scheckbuch heraus und kamen jeweils mit einer fünfjährigen Bewährungsstrafe davon.

Zum Zeitpunkt des Vorfalls hatte Jos kein Team. Er war von Tyrrell einfach ausgemustert worden, weil er nicht schnell genug gewesen war, und nachdem er wieder bei Benetton getestet hatte, erhielt er keinen Vertrag, weil er die Sponsorengelder nicht aufbringen konnte. Er wollte so schnell wie möglich zurück ins Cockpit eines Formel-1-Wagens, und sein Ruf als schneller Fahrer sorgte dafür, dass sein Name in den Zeitungen und Zeitschriften immer dann auftauchte, wenn in irgendeinem Rennstall ein Fahrer Probleme hatte.

Es ist daher leicht nachvollziehbar, dass er sein Gewicht in die Waagschale werfen wollte, mit einem Ego, das immer noch aufgeblasen genug war, um zu glauben, dass ihm Unrecht getan worden war, und das es ihm nicht erlaubte, der Bitte nachzukommen, eine Kartbahn, die in seiner Gemeinde liegt, mit anderen zu teilen oder sogar zu räumen. Zum Glück für ihn dauerte es zwei Jahre, bis der Fall vor Gericht verhandelt wurde, und die Kontroverse hielt Stewart nicht davon ab, ihm nur einen Monat nach der medialen Aufregung um die Prügelei einen Platz als Fahrer zu geben, als Ersatz für den enttäuschenden Jan Magnussen (dessen Sohn Kevin später in der Formel 1 gegen Max antreten sollte).

Obwohl er nur knapp einer Gefängnisstrafe entgangen war, schien Jos sein Temperament nicht mäßigen zu können. Im Jahr 2008 stand er erneut vor Gericht, wieder wegen Körperverletzung, und diesmal war Max' Mutter Sophie das mutmaßliche Opfer. Die beiden hatten sich inzwischen getrennt, und sie hatte nach wiederholten Drohungen ein Kontaktverbot gegen ihn erwirkt. Nun wurde er von ihr wegen Misshandlung und Droh-SMS angeklagt. Bezüglich des schwerwiegenderen Tatvorwurfs konnte ihm das Gericht keine Schuld nachweisen, jedoch wurde er wegen der Drohungen und des Verstoßes gegen das Kontaktverbot für schuldig befunden und – nicht zum ersten Mal – zu einer Bewährungsstrafe verurteilt.

Im Januar 2012 erfuhr die niederländische Öffentlichkeit aus den Zeitungen, dass Verstappen senior erneut verhaftet worden war, diesmal wegen des Verdachts auf versuchten Totschlag. Jos war in der niederländischen Stadt Roermond nach einem Zwischenfall mit seiner Ex-Freundin Kelly van der Waal festgenommen worden. Es wurde ihm vorgeworfen, sie mit seinem Auto angefahren zu haben, was die Schwere der Anklage erklärt. Das Verfahren wurde zwei Wochen später eingestellt,

und 2014 versöhnten sich die beiden und heirateten. Die Zeremonie war klein und fand weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Im Januar flogen er und Kelly zusammen mit einigen Gästen auf die niederländische Karibikinsel Curaçao, wo sie am Strand heirateten. Jos trug einen dreiteiligen beigen Anzug mit strahlend weißen Schuhen, während sie ein trägerloses Brautkleid im Mermaid-Stil und mit leicht herzförmigem Ausschnitt trug. Die Kulisse und die Zeremonie waren traumhaft, etwas, woran man sich noch jahrelang gerne erinnern würde – die Ehe hielt allerdings nur drei Jahre.

Das Paar hat ein gemeinsames Kind: Kelly brachte eine Tochter zur Welt, Blue Jaye, die von ihrem siebzehn Jahre älteren Halbbruder Max genauso freudig in der Familie willkommen geheißen wurde wie einst seine kleine Schwester Victoria, die einige Jahre zuvor geboren worden war. Am 4. Mai 2019 wurde Jos dann zum vierten Mal Vater, seine Partnerin Sandy Sijtsma brachte einen Jungen zur Welt: Jason Jaxx. Die vier Verstappen-Kinder verbringen regelmäßig als Familie Zeit zusammen.

Max ist ein fürsorglicher und freundlicher großer Bruder. Er war gerade zwei Jahre alt geworden, als seine Mutter mit der kleinen Victoria aus dem Krankenhaus nach Hause kam, doch er war sanft und mitfühlend – und sehr geschickt darin, den häuslichen Frieden zu wahren.

„Victoria war die Chefin“, erinnerte sich seine Mutter Sophie Jahre später. „Max hat ihr immer das Sticker- oder Malbuch gegeben, damit es kein Geschrei gibt. Darin spiegelt sich gut sein Charakter: Er ist offen und lieb. Max ist ein gefühlsbetonter Mensch und er will immer zuerst reden, um eine Lösung zu finden.“ Sie fügt mit einem Seitenhieb auf ihren Ex-Mann hinzu: „Den ungestümen Renninstinkt hat er von Jos, die Sanftmut von mir.“

In den ersten Jahren lief das Familienleben im Hause Verstappen reibungslos. Jos verdiente gutes Geld in der Formel 1, obwohl er es gerade nicht konnte, da er nach einigem Hin- und-Her-Hickhack mit Jordan schließlich mit leeren Händen dastand und nun überhaupt kein F1-Cockpit hatte. Zudem zerschlugen sich die Pläne, Honda, für die er als Testfahrer arbeitete, zurück in die Formel 1 zu führen, als das Projekt nach dem plötzlichen Tod seines Freundes und ehemaligen Tyrrell-Chefs Harvey Postlethwaite erst mal auf Eis gelegt wurde. Nicht gerade förderlich, um im F1-Zirkus wieder unterzukommen, war womöglich auch, dass sein Manager Huub Rothengatter immer noch glaubte, von den Rennställen enorme Summen für die Dienste von Jos Verstappen verlangen zu können, obwohl er im Fahrerlager immer noch den Spitznamen „Vercrashen“ trug. „Niemand stellt ein Auto besser ab als Jos Verstappen“, hieß es im Scherz, so oft beendete er seine Einsätze am Streckenrand.

Der kleine Max bekam nichts mit von all dem, was hinter den Kulissen im Formel-1-Fahrerlager vorging und worum es außer Fahren sonst noch alles ging. Für ihn war sein Vater ein reisender, siegreicher Held, den er nur ungern gehen ließ. Er weinte, wenn Jos zu einem Rennwochenende aufbrach, nicht nur, weil sein Vater wegfuhr, sondern auch, weil er wusste, dass er Rennen fahren würde, und er wollte dabei sein. Er klammerte sich an Jos und schluchzte. Er wollte auf der Rennstrecke sein, wo sich alles um Geschwindigkeit drehte und nach Benzin roch.

Noch bevor er laufen oder sprechen konnte, spielte Max mit Spielzeugautos oder -motorrädern, er war besessen von allem, was Räder hatte. Seine Eltern versuchten, mit seinem Hobby Schritt zu halten, waren sich aber einig, ihn nie zu irgendetwas zu drängen, sondern ihn einfach das tun zu lassen, was

er gerne wollte. Als er zwei Jahre alt war, schenkte ihm Jos zu Weihnachten ein Quad-Bike. Es war das erste Weihnachten der Verstappens als vierköpfige Familie, denn im Oktober war Victoria geboren worden. Vielleicht wollte Jos nur den Frieden wahren, aber wahrscheinlicher ist, dass er damit die Ausbildung seines Sohnes begann. Mehr als ein Jahrzehnt später, nach einer spektakulären Aktion beim Regen-Grand-Prix in Brasilien, erinnerte Max sich an seine Zeit auf dem Quad im Schnee, als er erklärte, wie er versuchte, das schleudernde F1-Auto zu stoppen. Als er älter wurde und die Quads und Motocrossmaschinen immer größer und leistungsfähiger wurden, fuhr er mit seinen Freunden um die Wette und jagte mit ihnen im Schnee oder im Schlamm herum. Er selbst ist sich nicht sicher, ob er dabei seine Fähigkeiten verbessern oder einfach nur Spaß haben wollte; das Ergebnis war dasselbe – die Entwicklung eines angeborenen Verständnisses für Grip, insbesondere unter schwierigen Bedingungen.

Seine Mutter Sophie sagte: „Mit seinem ersten Bobbycar das er von Mercedes bekommen hatte, sehe ich ihn noch immer driften und Kurven fahren. Die Geschwindigkeit war schon früh da.“

Max hatte als Kind auch andere Interessen. Das Haus war so etwas wie eine Menagerie, mit fünf Katzen, vier Hunden und einem Kakadu. Max erinnert sich daran, dass sein Vater hin und wieder mit einem neuen Haustier nach Hause kam und Sophie sich um sie kümmern musste, während Jos in der Welt herumreiste und arbeitete. Eine Wohnung im achten Stock in Monaco ist vielleicht nicht unbedingt optimal für Tierhaltung, aber das hielt Max nicht davon ab, sich 2021 zwei Katzen zuzulegen, Jimmy und Sassy. Er genießt es sehr, sie um sich zu haben, auch wenn er sich über ihre Angewohnheit ärgert, sich

unter den Pedalen seines Simulators zusammenzurollen, wenn er einmal vergessen hat, sie aus dem Zimmer zu lassen.

Max spielte in jungen Jahren Fußball, wenn auch nicht besonders gut, wie man zugeben muss, doch er war linksfüßig und bemühte sich sehr, und das sind zwei Eigenschaften, die bei Jugendfußballtrainern hoch im Kurs stehen. Seinem Vater fiel auf, dass er beim Laufen während des Spiels immer ein gutes Gleichgewicht hatte, was wahrscheinlich darauf zurückzuführen war, dass er so viel Zeit auf allen möglichen Fahrzeugen mit Rädern verbrachte. Die Schule machte ihm selten Spaß, denn es fiel ihm schwer, die ganze Zeit still zu sitzen und auf die Tafel zu schauen. Er fühlte sich eingesperrt. Manchmal bat er darum, auf die Toilette gehen zu dürfen, und kam dann nicht mehr zurück. Mittwochs war der Unterricht um 12 Uhr zu Ende, und dann ging er von der Schule aus direkt auf die Rennbahn. Als er elf wurde und auf die weiterführende Schule kam, entschied sich Jos für die Lehranstalt, deren Direktor zugesichert hatte, flexibel zu sein, weil Max wegen des Kartsports regelmäßig ins Ausland fahren musste. Solange Max seine Noten auf einem bestimmten Niveau hielt, würde er die freien Tage bekommen, die er brauchte, um zu wichtigen Wettbewerben zu fahren. Freitags um 15.15 Uhr rannte der Junge aus der Schule und sprang zu seinem Vater in den Van, um zu einer Kartbahn in Italien, Holland oder Deutschland zu fahren. Manchmal war alles, was er in seinem Rucksack dabei hatte, ein Satz Wechselunterwäsche. Alles, was er sonst noch brauchte, befand sich in der Werkstatt.

Auch wenn er mit dem Schulunterricht nicht viel anfangen konnte, Erdkunde mochte er – wahrscheinlich war es sogar das einzige Fach, das er mochte. In seinem Zimmer hingen keine Poster von seinen Lieblingsrennfahrern wie Ayrton Senna oder Michael Schumacher, keine Stars seines Lieblingsfußballvereins

PSV Eindhoven oder gar der große Johan Cruyff, von dem er sagte, dass er später seine Einstellung zum Rennsport geprägt hat, sondern Bilder von verschiedenen Ländern und eine Weltkarte. Er wollte wissen, wo alles war, und auf die Stadt zeigen können, in der sein Vater in dieser Woche war.

Das erste Mal, dass er seinen Vater begleiten durfte, seine erste wirkliche Erfahrung mit F1-Autos, war, soweit sich beide erinnern können, als Jos im Jahr 2000 für Arrows testete.

„Als wir testeten, nahm ich ihn mit – nur er und ich. Jemand aus dem Team passte auf ihn auf, während ich fuhr“, sagt Jos. Das Team kümmerte sich um die Betreuung von Max, doch die Autos auf der Strecke faszinierten ihn schon damals ungemein. Ihn von der Rennstrecke fernzuhalten, war vielleicht noch schwieriger, als ihn zu beschäftigen und bei Laune zu halten.

Dann kam irgendwann die Zeit, in der es einfacher war, Max mitzunehmen, als ihn zu Hause in Belgien zu lassen. Der junge Max war im Fahrerlager bald ein vertrauter Gast, wenn er herumlief und durch die Boxen stromerte. Das begann 2001 in Malaysia, als Max gerade dreieinhalb Jahre alt war und Jos in seinem zweiten Jahr bei Arrows. Es war das einzige Mal in seiner Karriere, dass er zwei komplette Saisons hintereinander für dasselbe Team fuhr.

Bei Temperaturen von knapp 38 Grad Celsius am Freitagnachmittag und einer Luftfeuchtigkeit von 50 Prozent kann es für Max eigentlich kein ganz so angenehmer Aufenthalt gewesen sein, auch wenn er sich selbst nur daran erinnert, dass der ganze Ort wie ein riesiger Spielplatz aussah.

„Das Wichtigste ist, ins Ziel zu kommen“, sagte ein pessimistischer Jos nach dem 18. Platz im Qualifying am Samstag. Das Team hatte den Motor während des Trainings am Samstag austauschen müssen. Das Auto untersteuerte immer

noch zu stark und benötigte eine weiterentwickelte Vorderradaufhängung, die aber nicht mehr rechtzeitig zum Rennen eintreffen würde. Und Jos klang nicht so, als ob er sich auf das Rennen auf der körperlich anstrengendsten Rennstrecke von allen freute oder gar erwartete, beim ersten Grand-Prix-Wochenende, bei dem sein Sohn dabei war, etwas zu erreichen. Was folgte, war ein Rennen, das den heutigen Fans seines Sohnes vertraut vorgekommen wäre.

Nach einem verpatzten Start fuhr Verstappen bereits in der ersten Runde vom siebzehnten auf den sechsten Platz vor und stieß dabei in mehrere Lücken, die eigentlich gar nicht vorhanden zu sein schienen. „Wie um alles in der Welt ist das möglich?“, wunderte sich der Kommentator Murray Walker, als er den Zuschauern mitteilte, dass es tatsächlich der Arrows von Verstappen war, der in die Punkteränge fuhr, bevor er feststellte: „Das ist die große Chance für ‚Jos the Boss‘, und er weiß es.“

Nur wenige Runden nach Rennbeginn setzte der Regen ein und sorgte dafür, dass sowohl Michael Schumacher als auch Rubens Barrichello, die führenden Ferraris, in derselben Kurve von der Strecke abkamen. Zum Glück für die beiden nahmen die Autos dank der weitläufigen Auslaufzonen in Sepang keinen Schaden und sie konnten weiterfahren und in der Box auf die passenden Reifen wechseln. Dadurch kam Verstappen allerdings noch weiter nach vorne. Einmal lag er auf P2 hinter David Coulthard, als sein ehemaliger Teamkollege Schumacher hinter ihm in den Spiegeln auftauchte. Der Deutsche hatte Intermediates aufgezogen, die zwar schneller sind, aber wegen der geringeren Verdrängung mit den großen Wassermengen auf der Strecke weniger gut klarkommen als die Regenreifen, für die sich Jos entschieden hatte. Verstappen, einst sein Teamkollege bei Benetton, war fest entschlossen, Schumacher das

Leben so schwer wie möglich zu machen. Was ihm auch gelang. Hinterher empfand Jos es als Kompliment, als der amtierende Weltmeister sagte, es sei „übel“ gewesen, ihn zu überholen, obwohl er es trotzdem schaffte, an ihm vorbeizukommen und das Rennen zu gewinnen.

Jos beendete das Rennen knapp außerhalb der Punkteränge auf einem undankbaren siebten Platz, als letzter Fahrer in der Führungsrunde: Schumacher hatte alle anderen überrundet. Der Niederländer war hin- und hergerissen zwischen den Emotionen eines Ergebnisses, das weit besser war, als irgendjemand hätte erwarten können, und dem knappen Verpassen eines wertvollen WM-Punktes. Der Regen hatte sogar den zermürbenden Bedingungen die Schärfe genommen. Als er Max wiedersah, war er verständlicherweise immer noch erschöpft.

Ein Freund hat die beiden im Hospitality-Bereich auf der Rückseite der Arrows-Box in Sepang fotografiert. Jos hat seinen Rennoverall heruntergezogen und um seine Taille gebunden. Max, dessen Haare viel blonder sind als im Erwachsenenalter, hat sich für den Anlass herausgeputzt und trägt ein kurzärmeliges Karohemd mit Button-Down-Kragen. Er deutet mit zwei Fingern auf seinen Vater, während Jos ihn fragend anschaut. Max hat eine Hand auf den Arm seines Vaters gelegt und sieht aus, als würde er mit ihm eine strenge Nachbesprechung abhalten. „Du warst Zweiter, Papa, du hättest Zweiter werden können“, scheint er zu sagen. Wohl nur wenige hätten geahnt, dass derselbe Junge sechzehn Jahre später seinen zwanzigsten Geburtstag mit einem Sieg auf genau dieser Strecke feiern würde.

2

Ein belgischer Fahrer unter niederländischer Flagge

Die Niederlande sind keine traditionelle Hochburg des Motorsports. Es ist ein Sport, der im Allgemeinen ein Nebenprodukt anderer Industrien ist: Amerikas Besessenheit vom NASCAR geht unmittelbar zurück auf Schmuggler, die maßgeschneiderte Autos bauten, um der Polizei zu entkommen; in Finnland sind Fahrkünste unter allen Bedingungen überlebenswichtig, was die Vorliebe für den Rallyesport erklärt; die italienische und deutsche Politik betrachtete die Autoproduktion als zentral für ihre Volkswirtschaft, und ihre Autos dominierten lange Zeit und auch heute noch die Elite des Motorsports; das britische Empire brachte England in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts an die Spitze der Fahrzeugentwicklung.

Für die Niederländer ist der Weg zur benzingetriebenen Leidenschaft jedoch nicht so klar. Als traditionell große Seefahrernation hat ihr flaches, fruchtbares Land wenig dazu beigetragen, den Rennsport in ihren Genen anzulegen, und es gab keine multinationalen Autogiganten mit Sitz in den Niederlanden, die Teams gegründet oder unterstützt hätten. Während Max Verstappen die Gegenwart und Zukunft des niederländischen Motorsports verkörpert, ist nicht ganz klar, worin seine Vergangenheit gründet.

Rennwagen wurden in den Niederlanden zum ersten Mal im Jahr 1898 gesichtet. Damals gab es schätzungsweise nur zwölf

Autos im ganzen Land, und als das Rennen Paris-Amsterdam-Paris im Juli durchs Land führte, geschah das nicht ganz ohne Hintergedanken. Das Rennen wurde vom Automobile Club de France organisiert und inspirierte die Gründung einer ähnlichen niederländischen Organisation – den Nederlandsche Automobiël Club, der dank der königlichen Anerkennung später zum Koninklijke Nederlandsche Automobiël Club (KNAC) wurde –, um „die Automobilindustrie in den Niederlanden zu fördern“. Der Automobilklub organisierte Reisen und Konferenzen, machte Lobbyarbeit bei der Regierung und baute sogar Hotels, um den Autofahrern das Leben einfacher zu machen, als das Auto Europa zu erobern begann. Ihren „königlichen“ Titel verdiente er sich 1913, als er den Streitkräften vor dem sich abzeichnenden Ausbruch des Ersten Weltkriegs dabei half, mit dem automobilen Fortschritt in anderen Ländern Schritt zu halten. Der Klub setzte sich auch für die Rechte der Zivilbevölkerung im Straßenverkehr ein, indem er sich bei der Regierung dafür starkmachte, keine Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Mautgebühren einzuführen. Die drei Dinge, die der Verein unter seinen Mitgliedern fördern wollte, waren: Verkehrssicherheit, Fahrzeugbeherrschung und Geschwindigkeitswettbewerbe.

Vor dem Ersten Weltkrieg wurden in Scheveningen, einem Badeort in der Nähe von Den Haag, einige Rennen veranstaltet, die man getrost als „primitiv“ bezeichnen kann; bis reguläre Rennen in den Niederlanden stattfanden, vergingen noch einige Jahrzehnte. In den 1930er-Jahren wurden Sportwagen populär oder erregten zumindest das Interesse der Öffentlichkeit, als Prinz Bernhard, der mehr als 60 Jahre lang Mitglied des KNAC war, seinen zweisitzigen Ford V8 in die Niederlande brachte und auch oft in einem italienischen Alfa Romeo 8C 2900 gesehen wurde, von dem nur 40 Stück gebaut wurden. Der aus Deutschland stammende Prinz war eine nicht

unumstrittene Persönlichkeit mit einer Vorliebe für schnelle Autos, Boote und Flugzeuge, sein Einsatz für die Niederlande während des Zweiten Weltkriegs machte ihn bei den Niederländern jedoch sehr beliebt. Für seine Hochzeit mit Prinzessin Juliana im Jahr 1937 bestellte Königin Wilhelmina einen Maybach Zeppelin, ein besonders imposantes deutsches Auto mit einem Zwölfzylindermotor, das als viersitziges Cabriolet gebaut wurde. Nur ein Jahr später brach sich der Prinz bei einem Unfall mit einem seiner anderen Sportwagen mit 170 km/h Hals und Rippen.

Seine Begeisterung für schnelle Autos teilte auch der Bürgermeister von Zandvoort, Henri van Alphen. Die unweit von Amsterdam und Den Haag gelegene Stadt war ein beliebter Badeort. In der Hoffnung, die Veranstaltung als Aushängeschild für Zandvoort nutzen zu können, richtete Van Alphen einen Straßenkurs durch die Stadt ein und lockte eine Reihe von Superstars des internationalen Motorsports an, um auf dieser Strecke Schaulaufen zu fahren. Höhepunkt der Veranstaltung im Jahr 1939 war die Anwesenheit von Manfred von Brauchitsch, einem der besten Rennfahrer der Welt, der 1937 den Großen Preis von Monaco gewonnen hatte und als Werksfahrer für das damals dominierende Mercedes-Benz-Team tätig war. Zur Freude der Einheimischen fuhr er mit seinem Mercedes W154 über den Stadtkurs, dessen Bahn sich in der Mitte fast traf und nur durch einige Strohbälle getrennt war.

Doch nur wenige Monate später brach der Krieg aus. Er hätte Van Alphens große Pläne, Zandvoort zur Hauptstadt des niederländischen Motorsports zu machen, zunichte machen können, aber wie alle großen Visionäre ließ er sich nicht beirren.

Nach dem deutschen Einmarsch in Holland und der anschließenden Besetzung gelang es Van Alphen, die Nazis davon

zu überzeugen, seine Pläne für die Rennsportinfrastruktur der Stadt weiter zu verfolgen – obwohl er das Ganze als etwas völlig anderes ausgab. Er legte ihnen einen Plan für einen neuen Park im Norden der Stadt vor, um den sich ein Wanderweg schlängelte, der zufälligerweise ein wenig wie eine Rennstrecke aussah. In den Plänen war auch eine lange gerade Straße vorgesehen, die er den Nazis damit schmackhaft machte, dass sie sich gut für eine große Siegesparade eignen würde, sobald der Krieg vorbei wäre. Seine Idee war zwar umsetzbar, aber sie als idyllischen Wanderweg zu verkaufen, war schon ziemlich tollkühn. Das Areal, das er ursprünglich ausgewählt hatte, war schließlich von den Nazis weitgehend zerstört worden – wie auch Hunderte von Häusern und Hotels –, um den Atlantikwall zu errichten, eine ausgebaute Verteidigungslinie, um die Alliierten abwehren zu können, falls sie versuchen sollten, an der niederländischen Küste zu landen.

Nichtsdestotrotz waren die Deutschen von Van Alphen Plan einer „Paradestraße“ überzeugt und so stellten sie ihm die nötigen Arbeitskräfte zur Verfügung, um an dem Projekt zu arbeiten. Eine glückliche und vielleicht gar nicht mal unbeabsichtigte Folge davon war, dass viele Männer im arbeitsfähigen Alter, die sonst womöglich nach Deutschland deportiert worden wären, um als Zwangsarbeiter in der Kriegswirtschaft eingesetzt zu werden, in Zandvoort blieben. Und obwohl Van Alphen als Bürgermeister abgesetzt und durch einen Kandidaten von der Nationaal-Socialistische Beweging ersetzt wurde, einer faschistischen Partei, die mit den Nazis sympathisierte, wurde der Bau fortgesetzt, bis Van Alphen nach der Befreiung des Landes 1945 wieder eingesetzt und die NSB geächtet wurde. Zwar ging er 1948, kurz bevor die Rennstrecke von Zandvoort noch im selben Jahr eröffnet wurde, freiwillig in den Ruhestand, doch sein Nachfolger Hector van

Fenema vergaß nicht, Van Alphen's überraschenden Einsatz für das Projekt zu würdigen: Der Parcours erhielt den offiziellen Namen „Burgemeester Van Alphenweg“, wörtlich „Straße des Bürgermeisters Van Alphen“ – dessen Basis bildete die lange Start-Ziel-Gerade, die er den Nazis als „Paradestraße“ verkauft hatte.

Nach dem Bau der Rennstrecke nahm die Stadt Zandvoort die nächste Herausforderung an: die Durchführung eines Rennens, wovon sie nicht die geringste Ahnung hatten. Auf der anderen Seite des Kanals, in Großbritannien, war man mit der Materie vertrauter und so beauftragte man Desmond Scannell – seinerzeit nicht nur Sekretär des British Racing Drivers' Club, sondern auch eine der treibenden Kräfte, die in den Anfangszeiten half, Silverstone zu dem zu machen, was es heute ist – um bei der Organisation des ersten in Zandvoort ausgetragenen Grand Prix zu helfen.

„Prijs van Zandvoort, internationale autoraces“ verkündete stolz das 70 Cent kostende Programmheft, auf dem eine große, halbseitige Firestone-Werbung prangte. Als Datum ist der 7. August 1948 angegeben, der damit wohl als Geburtsstunde des Motorsports in den Niederlanden angesehen werden kann. In einem Land, das keine nennenswerte Motorsportgeschichte hat, wirkte das Rennen improvisiert. Es gab keine richtigen Boxen an der Rennstrecke, sodass die meisten Autos, die an dem Rennen teilnahmen, mehrere Tage im Voraus per Schiff in den Niederlanden eintrafen und mitten in Haarlem, der nächstgelegenen größeren Stadt, parkten. Ein Herr, der behauptete, der König von Siam zu sein, dessen Neffe am Rennen teilnahm, kam mit großem Gefolge, um sich das Rennen anzusehen, und wurde von den Ticketkontrolleuren zunächst abgewiesen. Da er keinen öffentlichen Eklat riskieren wollte, ließ einer der verantwortlichen Funktionäre die Gruppe ohne

Eintrittskarte durch. Ob es sich wirklich um den Monarchen handelte, weiß man nicht.

Am Ende wurden die 50.000 Besucher der historischen Veranstaltung nicht enttäuscht. Sammy Davis, ein britischer Rennfahrer, der 1927 Le Mans gewonnen hatte, war der Hauptberater für das Streckenlayout. Er nutzte, was ihm zur Verfügung stand, nämlich die von den deutschen Besatzern gebaute Straße, den Wanderweg von Van Alphen und die natürlichen Unebenheiten der Dünen. Die Kurven schlängeln sich in herausfordernden Winkeln um Hügel und Dünen herum, manchmal mit Neigung zur Kurveninnenseite, um höhere Geschwindigkeit zu ermöglichen, manchmal mit Neigung zur Außenseite, um die Autos von der einfachen Ideallinie abzubringen. In dieser Hinsicht ähnelt die Strecke einem Links-golfplatz, von denen es in der Stadt mehrere gibt, um der Geschwindigkeit der Rennstrecke etwas Ruhigeres zum Ausgleich entgegenzusetzen.

Schon früh galt Zandvoort als eine Strecke, die den Fahrern viel abverlangte, da der raue Nordseewind regelmäßig Sand auf die Fahrbahn blies, wodurch jeder Pilot infolge des Traktionsverlusts aufs Höchste gefordert ist. Die erste Hochgeschwindigkeitskurve am Ende einer langen, leicht ansteigenden Geraden, die Tarzan genannt wird, ist eine Kurve, bei der die Ideallinie früher nicht leicht auszumachen war, weshalb in den ersten Rennen hier oft Überholmanöver stattfanden.

Das Starterfeld dieses ersten Wettbewerbs im Jahr 1948 war in erster Linie britisch geprägt, da Scannell einige seiner Klubmitglieder von einem Start in Zandvoort überzeugen konnte, von denen viele zwei Jahre später an der ersten Formel-1-Weltmeisterschaft teilnehmen sollten. Nach zwei Vorläufen über 24 Runden entwickelte sich das entscheidende Rennen über 40 Runden zu einem wahren Thriller: ein Kampf zwischen Prinz

Bira von Siam, einem Mitglied der thailändischen Königsfamilie, der nach England geschickt worden war, wo er das Eton College besucht und sich anschließend in London niedergelassen hatte, und Tony Rolt, einem Armeeoffizier, der kurz vor der Evakuierung von Dünkirchen in deutsche Gefangenschaft geraten war und fast zwei Jahre im sächsischen Colditz verbracht hatte. Er war vor allem als der Mann bekannt, der bei einem Fluchtversuch aus dem als Kriegsgefangenenlager für Offiziere fungierenden Schloss am Bau eines riesigen Segelflugzeugs mitgewirkt hatte, aber befreit wurde, bevor er es benutzen musste. Die beiden Kontrahenten waren also durchaus so etwas wie kleine Berühmtheiten, und dass sie um den Sieg kämpften – den Bira schließlich errang – galt auch als Erfolg für die Strecke, die ursprünglich gebaut worden war, um mehr Touristen in den Badeort zu locken.

Die Fahrer waren von der Strecke in den Dünen angetan, und schon zwei Jahre später, im ersten Jahr der neu eingeführten Formel-1-Weltmeisterschaft wurde der Große Preis der Niederlande in Zandvoort zu einem der beliebtesten Rennen der F1-Saisons. Berühmte Namen wie Alberto Ascari und Juan Manuel Fangio trugen sich in die Ehrenliste ein. Was im Grunde als eine Marketingmaßnahme zur Förderung des Fremdenverkehrs begonnen hatte, war zu einem ernstzunehmenden Sportereignis geworden.

Allerdings setzte im Europa der Nachkriegszeit der Aufschwung nur langsam ein und die Niederlande litten noch sehr unter den Folgen der langen Besatzung durch die Nazis. Kurzum, das Geld war knapp und die Zukunftsaussichten vage. Im Jahr 1954 wurde das Rennen wegen der hohen Kosten nicht ausgetragen, und die Suezkrise von 1956 und 1957 trieb die Treibstoffpreise so weit in die Höhe, dass das Rennen sogar zwei Jahre lang nicht stattfand. Als es 1958 wieder ausgetragen

wurde, trug sich mit dem Sieger ein weiterer berühmter Name in die Annalen der Rennstrecke ein: Stirling Moss.

Doch auch von den Schattenseiten des Motorsports blieb der Circuit Zandvoort nicht verschont. Beim Grand Prix 1960 schoss nach elf Runden Dan Gurney in seinem BRM mit vollem Tempo in die berühmte Tarzankurve, doch im entscheidenden Moment versagten die Bremsen. Und so flog mit über 170 km/h über die Zäune und landete auf dem dahinter liegenden Grashügel, wo er den achtzehnjährigen Piet Alders aus Haarlem, der von dort aus zuschaute, traf und tödlich verletzte. Gurney, der bei dem Unfall mit nur einem gebrochenen Arm davongekommen war, wurde danach ein weitaus vorsichtigerer und auf Sicherheit bedachter Fahrer. Nach dem folgenreichen Bremsdefekt tippte er vor einer Vollbremsung manchmal leicht aufs Bremspedal, um die Funktion zu prüfen, und ganz allgemein achtete er mehr auf seine Bremsen als seine Konkurrenten.

Gurney schien jedoch der Einzige in diesem Sport zu sein, den dieser Unfall ernsthaft erschütterte. In den Anfängen der Formel 1 war die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern kaum ein Thema, und Todesfälle waren zwar tragisch, gehörten aber als berufsbedingtes Risiko einfach dazu. Der Tod von Piet Alders wurde, wie die Lokalzeitung *De Zandvoortse Courant* berichtete, von der Masse der Zuschauer schnell vergessen. „Es schien, als wäre das ganz weit weg, auf einem anderen Planeten geschehen“, hieß es in dem Rennbericht. Europa hatte sich vielleicht schon zu sehr an den plötzlichen Tod von Menschen nach den zwei verheerenden Weltkriegen gewöhnt. Vielleicht machte diese permanente Todesgefahr genau wie die aufregenden Rennen selbst den Nervenkitzel und die Faszination aus. Jedenfalls gewann Jack Brabham, der das Feld dominiert hatte, das Rennen, Jim Clark und Graham Hill hatten

sich ein langes Duell im Mittelfeld geliefert, bevor Hill Dritter wurde, vor Stirling Moss, der nach einem Reifenschaden eine brillante Aufholjagd hinlegte, die die Zuschauer in ihren Bann zog.

Trotz der großen Popularität des Rennens hat der Große Preis der Niederlande noch nie einen niederländischen Sieger hervorgebracht. Beim Grand Prix 1952 traten zwar mit Jan Flinterman und Dries van der Lof zwei Niederländer an, doch keiner der beiden hat danach jemals wieder an einem Formel-1-Rennen teilgenommen. Der erste reguläre niederländische Fahrer eines F1-Autos war Carel Godin de Beaufort, oder wie er mit ganzem Titel hieß Jonkheer Carel Pieter Antoni Jan Hubertus Godin de Beaufort, ein freigeistiger Aristokrat, der auf dem Familiengut Maarsbergen in der Nähe von Utrecht lebte. Auf dem Nürburgring hat er sich vor dem Start einmal einen Spaß erlaubt und einen Bratwurststand ans Heck seines Autos gebunden, was mit einem Haufen zersplittertem Holz, verbogenem Metall und etlichen ruinierten Würsten endete. (Als Kind hatte er einmal einigen Würdenträgern, die sein Elternhaus besuchten, einen ähnlichen Streich gespielt, woraufhin sein Vater losrannte, um sein Jagdgewehr zu holen. Zum Glück war ihm sein Sohn entkommen.) Trotz seines exzentrischen Sinns für Humor galt de Beaufort im Fahrerlager als wahrer Gentleman und wurde von den Deutschen, die ihn sehr bewunderten, als „Der letzte Ritter“ bezeichnet, eine Anspielung auf seine Herkunft und seinen Charakter.

De Beaufort, der 1957 in Le Mans gewann, war der Meinung, dass das Auto umso schneller sei, je enger die Beziehung zwischen Fahrer und Mechaniker ist, und dass alles sonst, worum sich ein Rennteam auch noch kümmern muss, wie etwa Sponsorenverträge und Werksbesuche, dem nur abträglich sei. Er nahm als Privatmann an den Grands Prix teil, das

Auto, mit dem er die Formel-1-Rennen fuhr, gehörte ihm und er kannte es wahrscheinlich besser als jeder andere.

„Meine Art ist anders als ihre“, sagte er über die von den Herstellern unterstützten Teams, gegen die er antrat. „Ich gehe ins Werk und sage ihnen ganz genau, was ich haben möchte.“

Und weiter erzählte er: „Wenn ich von einem Rennen heimkehre, erzähle ich ihnen, was ich alles erlebt habe, und zeige ihnen meine Blätter mit den Rundenzeiten und die Fotos, die ich geschossen habe. Abends führe ich sie zum Essen aus. Und für den Fall, dass sie länger arbeiten müssen, kaufe ich ihnen eine Kiste Bier und bringe einen Haufen Essen mit.“

Er packte auch selbst mit an und war bei den Porsche-Mechanikern, denen er oft etwas mitbrachte, sehr angesehen. Somit waren die Freude und der Jubel allgemein groß, als de Beaufort als erster Niederländer überhaupt einen Punkt in der Formel-1-Weltmeisterschaft holte, und das auch noch auf heimischem Boden. Beim Großen Preis der Niederlande 1962, der vor allem durch Graham Hills ersten Formel-1-Sieg in Erinnerung geblieben ist, kam de Beaufort mit seinem Porsche als Sechster ins Ziel und holte damit einen WM-Punkt. Er freute sich, Jo Bonnier geschlagen zu haben, einen der Werksfahrer, „der noch nie im Werk war“ und „keinen nennenswerten Kontakt“ zu den Mechanikern hatte. Er verwies auch auf seine Rundenzeiten, die fast alle mit 1 Minute und 42 Sekunden begannen.

„So ist es mir gelungen, der schnellste Porsche im Rennen zu sein. Das ist mein Stil: konstant schnell während des gesamten Rennens sein.“

De Beauforts Karriere endet jedoch auf eine so traurige wie bekannte Weise. Während seiner gesamten Motorsportkarriere war er immer wieder mit dem Tod konfrontiert worden, teils durch eigenen Leichtsinn, teils durch die in der damaligen Zeit

übliche Sorglosigkeit in puncto Sicherheit. Selbst an jenem Tag im Jahr 1962, als er seinen ersten WM-Punkt holte, war er von Traurigkeit erfüllt. Sein Freund Ben Pon, dem er für das Rennen einen zweiten, neueren Porsche zur Verfügung gestellt hatte, startete nervös und wollte, nachdem er von de Beaufort überholt worden war, den Führenden seines Teams unbedingt wieder hinter sich lassen. Er wurde aus einer Kurve herausgetragen und aus dem Auto geschleudert, das sich mehrfach überschlug.

„Als ich an dem Wrack vorbeifuhr, hatte ich Angst, dass er es nicht geschafft haben könnte“, sagte de Beaufort anschließend. Wie durch ein Wunder blieb er fast unverletzt. Daraufhin schwor sich Pon, nie wieder Einsitzer-Rennen zu fahren. Er war einer der Glücklichen. Sein Freund war es nicht.

De Beaufort hatte sich in seiner Karriere den Ruf erworben, in besonderem Maße auf Sicherheit bedacht zu sein. Nach einigen waghalsigen Aktionen ganz zu Beginn seiner Rennfahrerkarriere hatte ihn der tödliche Unfall von Alfonso de Portago 1957 bei der Mille Miglia – bei der er auch mitgefahren war und sich kurz zuvor noch länger mit seinem Kollegen unterhalten hatte –, bei dem die Leiche des Spaniers in zwei Teilen aufgefunden wurde und noch neun weitere Menschen ums Leben kamen, zu einem Umdenken verleitet, weshalb man ihn wegen seiner umsichtigen Fahrweise auf der Rennstrecke bald schon „Veilige Careltje“, „sicheres Karelchen“ zu nennen begann. Was seinen Tod vielleicht umso tragischer machte.

De Beaufort starb 1964 bei einem Unfall auf dem Nürburgring. Während des Trainings hatte er eine Beatles-Perücke getragen, um die Zuschauer während seiner ersten Runden zu unterhalten, entschied sich dann aber, das Tempo zu erhöhen.

In seiner fünften Runde schleuderte das Auto in die Bäume und er wurde herauskatapultiert, wobei er sich schwere Verletzungen an Oberschenkel, Brust und vor allem am Schädel zuzog. Er wurde in ein Krankenhaus gebracht, aber nach zwei Tagen vergeblicher medizinischer Maßnahmen wurde der 30-Jährige am Sonntagabend für tot erklärt. Graham Hill und Ben Pon trugen seinen Sarg bei der Beerdigung auf dem Landgut Maarsbergen, wo er beigesetzt wurde.

Während de Beaufort einen bleibenden Eindruck in der Welt des Motorsports hinterlassen hatte, hatten die Niederlande Mühe, mit dem Rest von Europa gleichzuziehen. Der Große Preis der Niederlande schien fortwährend um seine Existenz bangen zu müssen, obwohl er die finanziellen Herausforderungen der 1950er-Jahre anscheinend gemeistert hatte. Zandvoort war wie die anderen Strecken zur damaligen Zeit auch ein tödliches Pflaster. Piet Alders war nicht der Einzige, der dort sein Leben verlor. Piers Courage verunglückte beim Großen Preis der Niederlande 1970, weil seine Lenkung auf der berüchtigten Bodenwelle des Tunnel Oost brach und er unkontrolliert mit seinem Williams durch Fangzäune brach, auf eine der Dünen prallte und wieder zurück auf die Strecke geschleudert wurde. Sein Vorderrad traf seinen Kopf und riss ihm den Helm ab, bevor das Chassis in Flammen aufging.

Der Tod von Courage und die mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen in Zandvoort führten dazu, dass das Rennen 1972 auf Betreiben der Fahrer aus dem Rennkalender gestrichen wurde und man die Sicherheitsmaßnahmen überarbeitete. Es wurde schließlich eine neue Schikane eingefügt, um die Geschwindigkeit im letzten Sektor zu reduzieren, neuer Asphalt aufgebracht und ein neuer Kontrollturm errichtet, aber zentrale Schwachstellen wie die ungenügenden Leitplanken, die völlig unzulängliche Ausrüstung der Streckenposten und

die zu enge Boxengasse wurden nicht behoben. Gleichwohl wurde der Rennbetrieb nach bestandener Abnahme wieder aufgenommen.

Umso erschütternder war es, als 1973 beim Großen Preis der Niederlande in Zandvoort nach nur acht Runden vor den Augen der Weltöffentlichkeit erneut ein Unglück geschah.

Roger Williamson hatte mehrere Formel-3-Titel in Folge gewonnen und ein Angebot von BRM für die Saison 1973 erhalten, das er jedoch ablehnte und stattdessen für March fuhr. Er war gerade einmal 25 Jahre alt und zum zweiten Mal in einem Formel-1-Rennen gestartet, als in der Rechtskurve von Hondenvlak bei hoher Geschwindigkeit vermutlich ein Reifen platzte und sein March in die Fangzäune flog, bevor er quer über die Strecke katapultiert wurde. Sein Auto überschlug sich, der Benzintank platzte und der ganze Wagen ging in Flammen auf.

Was dann folgte, gehört zu den schockierendsten Aufnahmen in den Archiven der Formel 1 und ist eine Szene, die hoffentlich der Vergangenheit angehört. Ein anderer britischer Fahrer, David Purley, ein ehemaliger Fallschirmjäger, hielt an und rannte zu dem brennenden Wrack. Er versuchte verzweifelt, das Auto umzudrehen, denn er wusste, dass Williamson noch lebte, weil er die Schreie des Fahrers hören konnte. Die Marshalls eilten ihm zu Hilfe, trugen aber im Gegensatz zu ihm keine feuerfesten Anzüge und konnten daher nur mit einem Feuerlöscher aus der Ferne helfen, den Purley ihnen bald entriss und vergeblich selbst versuchte, das Feuer zu löschen, wobei er zwischendurch immer wieder versuchte, allein das schwere, auf dem Kopf liegende Wrack auf die Räder zu stellen und auch die Streckenposten animierte, ihm dabei zu helfen. Das zu sehen, zerreißt einem das Herz. David Purley wurde später mit der George-Medaille für Tapferkeit ausgezeichnet,

aber Roger Williamson konnte nicht gerettet werden, er verbrannte bei lebendigem Leib.

Aus heutiger Sicht ist vieles an den Vorgängen im Zusammenhang mit dieser Tragödie nicht nachzuvollziehen. Etwa, dass das Wrack nicht einmal wegschleppt wurde, nachdem das Feuer erloschen war. Das Rennen wurde nicht unterbrochen, es lief weiter, während das ausgebrannte Auto lediglich mit einer Plane abgedeckt wurde. Erst nach Ende des Rennens trafen ein Bergungsteam, die Polizei und ein Richter ein. Die wohl erschütterndsten Szene, die jemals auf einer Rennstrecke zu sehen war: Erst nachdem das Rennen planmäßig zu Ende gefahren worden war, wurde Williamsons Leiche aus dem Cockpit geborgen und direkt in einen Sarg gebettet. „Vorsicht ist besser als Nachsicht“ gehört nicht zu den geläufigsten Sprichwörtern in Holland.

Später wurde die Strecke erneut modifiziert, um die Geschwindigkeit in dem Streckenabschnitt, der in vier Jahren zwei Todesopfer gefordert hatte, zu reduzieren, aber wie es der Schriftsteller und Motorsportjournalist Mattijs Diepraam Jahre später formulierte, fühlte sich das eher an wie „den Brunnen auffüllen, nachdem die Kuh ertrunken ist.“

Williamson war der siebte Rennfahrer, der in Zandvoort sein Leben verlor, und nach ihm sollten noch sechs weitere folgen, obwohl an der Strecke eine ganze Reihe bedeutender Verbesserungen vorgenommen wurden. In diesem Teil Hollands wird man nie vergessen, dass der Motorsport bei aller Leidenschaft ein extrem gefährliches Vergnügen bleibt.

De Beaufort war in den Anfangsjahren der Formel 1 der größte holländische Rennsportstar gewesen, er hatte Le Mans gewonnen und WM-Punkte gesammelt, in einer Ära, in der nur die ersten Sechs Punkte erhielten; es waren insgesamt vier, aber es wären zweifellos noch mehr geworden, wenn er nicht so

früh gestorben wäre. Gijs van Lennep war der nächste rasende Holländer, der sich einen Namen machen konnte. Er kam 1971 in die Formel 1, nachdem er im selben Jahr das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen hatte, gemeinsam mit Helmut Marko, dem Mann, der heute als Motorsport-Chef das Red Bull Racing Team leitet. Aber van Lennep hatte es schwer, sich durchzusetzen. Nach seinem Debüt in Zandvoort für das Team Stichting Autoraces Nederland kam er erst wieder 1973 und 1974 für Williams zu insgesamt vier Einsätzen, 1975 folgten noch drei Rennen für Ensign. In der Formel 1 bestritt er also insgesamt acht Rennen, bei denen er insgesamt zwei WM-Punkte holte. Zwar gewann er 1976 erneut Le Mans, aber hohes Ansehen genoss er nicht.

Wie van Lennep gewann auch Jan Lammers Le Mans, allerdings erst 1988, als er bereits 32 Jahre alt war. Dabei hatte er schon früh mit dem Motorsport begonnen. 1956 wurde er in Zandvoort geboren und erlernte sein Handwerk von Rob Slotemaker, einem anderen Niederländer, der einmal kurz davorgestanden hatte, sein Debüt in der Formel 1 zu geben und der Ende der 70er-Jahre auf dem Circuit Zandvoort tödlich verunglückte.

Noch bevor er seine Straßenzulassung erhalten hatte, war Lammers der jüngste Tourenwagenmeister in der niederländischen Geschichte geworden, den schon als Teenager die Monopostos fasziniert hatten. Er ging später nach England, um für Hawke in der europäischen Formel 3 zu fahren, aber das Auto war nicht konkurrenzfähig und so kehrte er ein Jahr später wieder heim.

Dort schloss er sich dem Racing Team Holland an, einem der wenigen einheimischen Rennställe, für den sowohl Slotemaker als auch van Lennep in Nachwuchsserien gefahren waren und Titel gewonnen hatten, genau wie Lammers, der in

ihre Fußstapfen trat. Er gewann 1978 die Europäische Formel-3-Meisterschaft und verdiente sich einen Platz in der Formel 1, nachdem er den Shadow-Teamchef Joe Ramirez bei einem Test in Silverstone beeindruckt hatte. Leider war die Saison 1979 die einzige komplette, die Lammers für ein Team bestritt.

Jan Lammers war ein so begabter wie vielseitiger Fahrer. Das bewies er bei einer besonderen Veranstaltung in Zandvoort vor seiner ersten F1-Saison, als er drei verschiedene Rennen am selben Tag in drei völlig unterschiedlichen Autos gewann. Lammers hatte dem an Geldnot leidenden Shadow-Team dank eines Deals mit dem holländischen Drehtabakhersteller Samson sogar Sponsorengelder eingebracht, aber er konnte nichts an der Tatsache ändern, dass der Shadow einfach kein konkurrenzfähiges Fahrzeug war. Sein neunter Platz in Kanada war angesichts dessen ein kleines Wunder. Bezeichnend war allerdings, dass es die Meldung von seinem unerwarteten Erfolg lediglich auf die hinteren Seiten der Zeitungen schaffte, wo es doch das beste Ergebnis eines Niederländers in der Formel 1 seit einigen Jahren war. Die Nachricht vom Wechsel des Radrennfahrers Joop Zoetemelk von Mercier zum niederländischen Team TI-Raleigh erhielt demgegenüber weitaus mehr Raum und Aufmerksamkeit. Der Sportredaktion von *De Telegraaf* war Lammers Erfolg offenbar nur eine Randnotiz wert.

Es lässt sich nicht leugnen: Der Motorsport und die Formel 1 spielten im niederländischen Sportkalender nach wie vor nur eine zweit- oder gar drittrangige Rolle; auch wenn Zandvoort immer spannendes Racing vor einer einzigartigen Kulisse bot, es war im Lauf der Zeit zu einem kommerziellen Misserfolg geworden. Waren einst über 60.000 Zuschauer zu den Rennen gekommen, waren die Zahlen mittlerweile deutlich geschrumpft, was nicht zuletzt auch daran lag, dass es

keinen Lokalmatador gab. (Lammers, der in Zandvoort geboren wurde, fuhr dort nur ein einziges Rennen und zog sich 1982 aus der Formel 1 zurück.) Bernie Ecclestone, der damals wie noch Jahrzehnte später den Rennzirkus vermarktete, gab in einem Fernsehinterview anlässlich des Großen Preises der Niederlande im Jahr 1985 eine typisch schonungslose Einschätzung der Situation. Zu diesem Zeitpunkt war der erfolgreiche, aber finanziell gut ausgestattete – heute würde man sagen Paydriver – Huub Rothengatter der einzige Niederländer im Fahrerfeld, und eine Erhöhung der Ticketpreise hatte zu weiter sinkenden Zuschauerzahlen geführt.

„Wenn Sie hier 15.000 oder 20.000 Zuschauer beim Rennen sehen, würde das für Sie ausreichen [, um auch im nächsten Jahr hier ein Rennen stattfinden zu lassen]?“, fragt ein hoffnungsvoller niederländischer Moderator.

Ecclestone sieht ihm direkt in die Augen, hält inne und sagt ohne Umschweife: „Nein.“

Auf Nachfrage erklärt er, dass es schon an die 45.000 Zuschauer sein müssten.

„Und das wäre dann ein finanzieller Erfolg?“, fragt der Moderator weiter.

Ecclestone, der fast keine Emotionen zeigt, bringt die bittere Wahrheit in einem knappen Satz auf den Punkt:

„Nein, dann ist es nur kein ganz so großer Misserfolg.“

Ecclestone lächelt ein wenig über seine erbarmungslose Schroffheit und merkt dann, dass er den Menschen, deren Existenzgrundlage vom Großen Preis der Niederlande abhängt, vielleicht ein wenig mehr Respekt entgegenbringen sollte.

Er fügt hinzu: „Seit fünf oder sechs Jahren ist dieses Rennen für uns ein Zuschussgeschäft, und es ist wirklich an der Zeit, dass es auf eigenen Beinen steht.“

Ecclestones Interviewpartner deutete an, dass der Niederländer nicht so sehr aufs Geldverdienen fixiert sei und dass es bei dem Rennen um mehr ginge als das. Ecclestone, der Inbegriff des nicht zu romantischen Verklärungen neigenden Geschäftsmanns, schien innerlich nur noch den Kopf zu schütteln.

An den drei Tagen kamen 56.000 Menschen nach Zandvoort, aber angesichts von über 25 Bewerbungen um die Ausrichtung eines Grand Prix im Jahr 1986 war Ecclestone nicht mehr bereit, Millionen von Pfund in die Rennstrecke zu stecken. Der Formel-1-Zirkus verabschiedete sich von Zandvoort und kam für mehr als 35 Jahre nicht zurück. Wenn man diese Zahlen mit den zwei Millionen vergleicht, die regelmäßig die sonntägliche Übertragung eines Grand Prix beim niederländischen Pay-TV-Sender Ziggo Sport verfolgen, oder mit der Million, die sich um Karten für den ausgefallenen Großen Preis der Niederlande 2020 beworben haben, wird deutlich, wie groß das Interesse an der Formel 1 auch vorher schon hätte sein können.

Entgegen allen finanziellen Bedenken ist es eine Tatsache, dass ein talentierter niederländischer Fahrer, der Rennen gewinnt, die Formel 1 für die Saison 2020 zurück in die Niederlande gebracht hat, auch wenn das dortige Rennen wegen der Coronapandemie nicht stattfinden konnte. Hätte es einen solch talentierten Fahrer damals schon gegeben, hätte man der niederländischen Öffentlichkeit ebenso wie Ecclestone Zandvoort als Grand-Prix-Austragungsort sicher leichter schmackhaft machen können. So mussten die Holländer noch ein weiteres Jahrzehnt warten, bis Jos Verstappen die Formel-1-Bühne betrat, der zweifellos das Talent besaß, Rennen zu gewinnen, es am Ende aber nicht schaffte, der erste niederländische Grand-Prix-Sieger zu werden.

Jos Verstappens Einstieg in die Formel 1 scheint jedoch auf einen Mentalitätswandel und eine neue Motorsportkultur in den Niederlanden hinzuweisen. Wie von Ecclestones Interviewer angedeutet, war die niederländische Herangehensweise früher von einer gewissen Naivität geprägt gewesen, insbesondere in der hart umkämpften Welt der Formel 1. Fahrer und Teams waren in den niederen Formel-Klassen durchaus erfolgreich, aber das, was für den Erfolg auf höchstem Niveau erforderlich war – eine starke Mischung aus Geschwindigkeit, Renntechnik, Sponsoring und Pragmatismus, auf und neben der Strecke – schien irgendwie zu fehlen. Der vorangehend beschriebene niederländische Beitrag zur Formel 1 enthält einige aufregende Geschichten, die zwar viel Unterhaltung bieten, aber selten glücklich enden.

Verstappen hatte jedoch noch ein Ass im Ärmel, und obwohl manche ihn eher als eine Art Joker betrachten, war Huub Rothengatter vielleicht genau das, was der niederländische Motorsport brauchte. Rothengatter hatte Mitte der 1980er-Jahre an 30 Formel-1-Rennen teilgenommen, aber nie auch nur einen einzigen Punkt geholt. Er war dafür berüchtigt, sich bei kleineren Teams die Cockpits anderer Fahrer unter den Nagel zu reißen, auch wenn er dort nicht immer über konkurrenzfähige Autos verfügte. Und er hatte eine Vorliebe für Formen des Guerilla-Marketings, was ihm im Fahrerlager einen gewissen Ruf einbrachte. Er hatte in jungen Jahren einen schweren Unfall gehabt, der fast das Ende seiner Karriere bedeutet hätte, aber er schien danach nur noch entschlossener zu sein, es um jeden Preis in die Formel 1 zu schaffen.

Nach seiner aktiven Zeit als Rennfahrer widmete sich Rothengatter einer zweiten Karriere als Manager, wofür er tatsächlich wie geschaffen zu sein schien. Er wurde auf Jos Verstappen aufmerksam und bahnte Kontakte zu einer Reihe von

Top-Teams an, die eigentlich alle interessiert schienen, als er für Arrows einen beeindruckenden Test in Portugal absolvierte.

So manche sind überzeugt davon, dass Rothengatters Ehrgeiz und sein Eifer Jos eher schaden als nutzen, weil sie glauben, dass Verstappen senior durchaus Hollands erster Grand-Prix-Sieger hätte werden können, wenn er einen anderen Weg eingeschlagen hätte.

Als man sich 1993 gewissermaßen um sie riss, entschieden sich Rothengatter und Verstappen für Benetton, vor allem weil man Verstappen dort einen Zweijahresvertrag angeboten hatte. Es war nicht geplant, dass er 1994 an der Seite von Michael Schumacher fahren sollte, aber die schweren Verletzungen von JJ Lehto infolge eines Unfalls bei den Vorsaisontests bescherten ihm sein F1-Debüt, und in Ungarn und Belgien holte er gleich zwei Podiumsplätze hintereinander. Er war allerdings immer noch ein rücksichtsloser Fahrer, der erst überholen und dann Fragen stellen wollte, die subtilen Besonderheiten der Formel 1 hatte er noch nicht verinnerlicht. Hätte er das Testangebot von McLaren angenommen und 1995 sein Debüt für den britischen Rennstall gegeben, wäre vielleicht alles anders gekommen. Hätte Rothengatter 1995 nicht so überzogene finanzielle Forderungen für die Dienste seines Schützlings gestellt, hätte sich Flavio Briatore vielleicht nicht dagegen entschieden, ihn weiter unter Vertrag zu nehmen. Und vielleicht hätten sie 1998 Jordan gegenüber keine Vertragsverletzung begehen sollen, was zur Folge hatte, dass Verstappen ohne einen Platz in der Formel 1 dastand und das Team stattdessen auf Heinz-Harald Frentzen setzte.

Was Rothengatter geschafft hat, war, Verstappen im Eiltempo vom Kartsport in die Formel 1 zu bringen, denn er hatte gerade einmal 52 Rennen in irgendeinem Rennwagen absolviert, bevor er sein Debüt zu einer Zeit gab, in der die

meisten Fahrer weitaus mehr Erfahrungen sammeln mussten, um sich einen Platz in der schnellsten Rennserie zu verdienen, doch nach eigener Aussage war Jos dazu nicht bereit. Die Menschen in den Niederlanden waren es aber auf jeden Fall. Schon vor seinem Debüt wuchs der berühmte Fanklub mit seinem Jahresbeitrag von 20 Gulden und seinem Fanmagazin *Jos the Boss* stark an. Seit dem Verlust des Grand Prix in Zandvoort neun Jahre zuvor gab es in den Niederlanden keine große Formel-1-Begeisterung mehr, doch Verstappens kometenhafter Aufstieg und sein erster Podiumsplatz in Ungarn waren in seiner Heimat eine Top-Nachricht. Seine Geburtsstadt Montfort stand Kopf. Sein 71-jähriger Großvater Sef wurde in *De Telegraaf* mit den Worten zitiert: „Gebt ihm ein oder zwei Jahre, dann wird er Weltmeister“. Auf der Titelseite wurde das Rennen als „historisch“ bezeichnet, und Verstappen war mit seinem Teamkollegen Schumacher beim Feiern auf dem Podium abgebildet. Zu diesem Zeitpunkt war noch nicht klar, wer von den beiden der Erfolgreichere sein würde, jedenfalls nicht in Holland.

Vier Jahre später wurde Max geboren, allerdings jenseits der Grenze in Belgien. Jos war zu Beginn seiner Karriere nach Monaco gezogen, kehrte aber in die heimatlichen Gefilde zurück und heiratete in einer bescheidenen Hochzeitszeremonie unter Ausschluss der Öffentlichkeit Sophie Kumpen, Max' Mutter, in der belgischen Stadt Hasselt, wo sie sich niederließen. Hasselt, die Hauptstadt der belgischen Provinz Limburg, ist eine flämische Stadt, etwa eine Autostunde von der nahe der Grenze gelegenen niederländischen Kleinstadt Montfort entfernt, in der Jos aufgewachsen war und in der sein Vater noch immer lebte. Max wuchs in Belgien auf, reiste mit seinem belgischen Pass und lebte sein ganzes Leben lang in Belgien, bis er 2015 nach Monaco zog.

Trotz des starken belgischen Einflusses in seinem Leben fährt Max mit einer niederländischen Superlizenz, was bedeutet, dass, wenn er ganz oben auf dem Podium steht, eher „Het Wilhelmus“ als „La Brabançonne“ gespielt wird, und wenn Max' Fans die Tribünen in ganz Europa füllen, ist es in der Masse das leuchtende Orange, an dem man sie erkennen kann, und nicht etwas, das ein Anhänger der Roten Teufel tragen könnte.

„Ich habe mein ganzes Leben in Belgien gelebt, aber ich fühle mich mehr als Niederländer“, sagte Max im Jahr 2015. „Wegen des Kartsports verbringe ich mehr Zeit mit meinem Vater als mit meiner Mutter. Ich bin einfach immer unter Niederländern.“

Und weiter erklärte er: „Ich war eigentlich nur zum Schlafen in Belgien, aber tagsüber war ich in den Niederlanden und hatte dort auch meine Freunde. Ich bin als Niederländer aufgewachsen und so fühle ich mich auch.“ Und das schon von Kindesbeinen an. Ein Foto von Vater und Sohn, das kurz vor der Fußballweltmeisterschaft 2006 aufgenommen wurde, zeigt die beiden mit ihrem Gokart. Das ganze Fahrzeug ist orange lackiert, Jos hält einen orangefarbenen Fußball in der Hand, und auf dem vorderen Kotflügel steht „Hup Holland hup!“

Wie so vieles andere sieht Max auch diese ganze Sache vollkommen klar. Rennfahrer haben oft diese Eigenschaft, die man mit Arroganz oder Sturheit verwechseln kann, aber sie ist ein Resultat ihres Berufs. Wenn man mit über 300 km/h fährt und vor einer Kurve abbremsen muss, gibt es keine Grauzone. Man kann nicht darüber diskutieren oder sich erst mal nach allen Seiten absichern; man muss entschlossen und stark bremsen, sonst landet man im Kiesbett oder in der Mauer. Und das scheint sich auch aufs Leben zu übertragen.

Limburg ist jedoch so niederländisch wie Belgien nur sein kann. Die niederländischsprachige flämische Provinz war ursprünglich eine Einheit, bis Belgien 1839 unabhängig wurde und ein Teil davon nun zum Belgischen Königreich gehörte. Seitdem gibt es zwei durch eine Landesgrenze getrennte Provinzen, die beide den Namen Limburg tragen, in der belgischen wurde Max geboren und in der niederländischen Jos. Viele entscheiden sich dafür, auf der belgischen Seite der Grenze zu leben, weil sie dort weniger Steuern zahlen müssen und das Wohnen allgemein günstiger ist. Daher ist es verständlich, dass in diesem Teil Flanderns die Frage der nationalen Identität etwas offener ist als anderswo.

Was den Motorsport angeht, ist es sicher so, dass Belgien auf eine erfolgreichere Historie zurückblicken kann als die Niederlande. Max' Mutter Sophie stammt aus einer Familie, in der es einige Rennsporttalente gab. Ihr Vater Robert, der 2020 nach fünfzehnjährigem Kampf gegen den Krebs im Alter von 69 Jahren verstarb, war selbst ein erfolgreicher Gokart-Fahrer, bevor er sich als Unternehmer selbstständig machte. Robert war auch Vorsitzender des Fußballvereins KRC Genk, organisierte aber immer noch Gokart-Rennen, an denen seine Tochter und sein Neffe Anthony teilnahmen – auch um Anthonys Mutter zu besänftigen, die es satt hatte, dass er mit seinem Gokart durch den Garten fuhr und ihre Blumenbeete verwüstete. Sein Bruder Paul, Anthonys Vater, war 1987 belgischer Meister im Rallyecross geworden und hatte später sein eigenes Rennteam gegründet. Anthony fuhr auch Rennen, trat für das PK Carsport-Team seines Vaters in der europäischen NASCAR-Meisterschaft an und gewann zweimal den Titel, bevor er 2018 für vier Jahre gesperrt wurde, nachdem beim 24-Stunden-Rennen in Zolder, das er in jungen Jahren bereits sechsmal gewonnen hatte, bei einem

Dopingtest in seinem Urin Spuren von Amphetaminen entdeckt worden waren.

Auch Sophie war sehr begabt, hat es aber nie in den Profibereich geschafft – obwohl die Kumpen-Gruppe ihres Onkels, zu der ein millionenschweres Bauunternehmen sowie eine amerikanische Immobilieninvestmentfirma gehören und die früher auch Anteile an Belgiens größtem Fahrradhersteller Ridley gehalten hatte, ihr ein Cockpit leicht hätte finanzieren können. Sie hatte das nötige Talent besessen und hätte es fraglos verdient gehabt, da sie viele Fahrer schlug, die später in die Formel 1 aufstiegen. Gegen den späteren Boss ihres Sohnes bei Red Bull, Christian Horner, war sie 1989 bei der Junioren-Weltmeisterschaften im Kart angetreten.

Bei diesem Rennen waren einige sehr talentierte Fahrer am Start gewesen: Jan Magnussen, Jarno Trulli, Giancarlo Fisichella, Dario Franchitti. „Sie gehörte mit Sicherheit weltweit zur Top-Ten“, sagt Horner.

Als Sophie 1995 die prestigeträchtige Andrea-Margutti-Trophy gewann, waren noch mehr Fahrer dabei, die später in der Formel 1 reüssieren sollten, aber Sophie gab den Motorsport auf, als sie Jos kennenlernte. Seine Karriere hatte bereits Fahrt aufgenommen und 1997 wurde Max geboren.

„Ich spreche manchmal noch mit meiner Mutter über diese Zeit und es ist schön, ein paar alte Fotos von ihren Rennen zu sehen“, sagte ihr Sohn 2018 in einem Interview mit der *Financial Times*. „Mein Vater hat meine Mutter durch den Rennsport kennengelernt. Als ich noch sehr jung war, haben wir immer darüber gesprochen, wenn wir zu Hause waren.“

Wenn es nach Sophie ginge, würde Max wahrscheinlich für Belgien und nicht für die Niederlande fahren. Als Max noch keine achtzehn war und sie alles für ihn unterschreiben musste, weil er noch minderjährig war, sagte sie einer belgischen

Boulevardzeitung: „Der einzige Pass, den Max hat, ist der belgische. Am 30. September wird er achtzehn Jahre alt, und erst dann kann er sich für die niederländische Staatsbürgerschaft entscheiden. Bis dahin ist er Belgier und sonst nichts.“

Max hatte jedoch bereits eine niederländische Superlizenz und plante, Belgien zu verlassen und kurz nach seinem achtzehnten Geburtstag nach Monaco zu ziehen. Als ihm sein Vater Jos und sein Manager Raymond zwei Jetskis schenkten, war klar, dass seine Zukunft nicht in Flandern liegen würde, wo das Meer über 160 Kilometer weit weg ist.

„Eigentlich hat sich nicht viel geändert“, betonte Max nach seinem Umzug nach Monaco. „Denn ich reise ständig. Und ich kann jederzeit nach Belgien zurückkehren [zu Besuch].“

Das war vielleicht der letzte Sargnagel, mit dem die schwache Hoffnung der Belgier, der in ihrem Land geborene junge Mann könne sich bezüglich der Frage, unter welcher Flagge er startet, noch einmal umentscheiden, endgültig begraben wurde.

Das Bemerkenswerte an der ganzen Geschichte ist, dass Belgien im Motorsport, insbesondere in der Formel 1, eine weitaus imposantere Erfolgsbilanz vorweisen kann als Holland. Antonio Ascari gewann den ersten Großen Preis von Belgien im Jahr 1925, dreizehn Jahre bevor Henri van Alphen ein paar Heuballen in der Innenstadt von Zandvoort abrud, und seither wurden dort regelmäßig Grands Prix ausgetragen, die seit dem Gründungsjahr der Königsklasse des Motorsports fester Bestandteil des F1-Kalenders sind.

Das heißt aber nicht, dass der Große Preis von Belgien sofort ein Erfolg war. Spa-Francorchamps, die Strecke, auf der das erste und in der Folge die meisten belgischen GP-Rennen ausgetragen wurden, war 1920 ursprünglich für eine Wiederbelebung des vor dem Ersten Weltkrieg ins Leben gerufenen La Meuse Cup auf öffentlichen Straßen konzipiert worden.

Jedoch wurde das erste Rennen in Spa 1921 abgesagt, da nur ein einziges Fahrzeug angemeldet worden war. Stattdessen fuhren 23 Motorräder auf dem Kurs. Ein Jahr später wurde die Rennstrecke durch eine Veranstaltung des Königlichen Automobilclubs von Belgien (RACB) für vierrädrige Fahrzeuge freigegeben, die als erster Grand Prix von Belgien in die Motorsportgeschichte einging.

Die Strecke galt von Beginn an aufgrund der Höhenunterschiede und der vielen Kurven des durch die Wälder der Ardennen führenden Kurses als eine der härtesten und aufregendsten, aber auch als eine der tödlichsten. Im Laufe seiner Geschichte haben in Spa insgesamt 48 Rennfahrer ihr Leben verloren, jüngst der Franzose Anthoine Hubert, der während eines Formel-2-Rennens im Jahr 2019 tödlich verunglückte. Die Strecke wurde im Laufe der Jahre aus Sicherheitsgründen mehrfach entschärft und umgebaut und ist mit heute ziemlich genau sieben Kilometern weniger als halb so lang, wie sie ursprünglich war. Dessen ungeachtet ist es ein profitables und beliebtes Rennen geblieben, das zweifellos einiges dazu beigetragen hat, die Formel 1 in der nationalen belgischen Sportpsyche zu verankern, den Rest erledigte einer der besten Rennfahrer der 1960er- und 1970er-Jahre.

Der Vater von Jacky Ickx war Motorsportjournalist und hatte seinen Sohn als Kind gelegentlich zu Rennen mitgenommen, aber der Junge zeigte wenig Interesse an dem Spektakel, bis ihm sein Vater ein kleines Motorrad kaufte. Es stellte sich rasch heraus, dass Ickx ein Naturtalent war. Er wurde Landesmeister und gewann auch europäische Titel, bevor er von zwei auf vier Räder wechselte und mit Lotus in den Tourenwagensport einstieg.

1967 gewann er mit Tyrrell die Formel-2-Europameisterschaft und stieg noch im selben Jahr sowohl für Tyrrell als

auch für Cooper in der Formel 1 ins Cockpit. In der folgenden Saison bekam er dann einen F1-Vollzeitjob bei Ferrari. Schon in seinem fünften Rennen für die Scuderia gewann er – nachdem er bereits am vorletzten Rennwochenende bei seinem Heim-Grand-Prix sein Debüt auf dem Podium gefeiert hatte – als erster Belgier einen Grand Prix, als er in Rouen bei schwierigen nassen Bedingungen das gesamte Feld hinter sich ließ. Die Wochenschau von Pathé konzentriert sich jedoch auf den Vorfall, für den das Rennen am meisten in Erinnerung geblieben ist, nämlich den Unfall in der zweiten Runde, der zum Tod des französischen Fahrers Jo Schlesser führte, nachdem sein innovativer, aber noch unausgereifter Honda mit seinem auf Magnesium basierenden Chassis in Flammen aufgegangen war. Ickx, der zum ersten Mal ganz oben auf dem Podium stand, war nicht zum Feiern zumute. Es ist bezeichnend für den geringen Stellenwert, den Fragen der Sicherheit in den ersten Jahrzehnten der Formel 1 besaßen, dass die ersten beiden Siege von Ickx jeweils durch den Tod eines Kollegen überschattet wurden. Als Ickx 1969 in Kanada sein drittes Rennen gewann, kämpfte er in seinem Brabham um den zweiten Platz in der Fahrerwertung; Jackie Stewart hatte den Titel bereits sicher. Mit seinem Sieg überholte Ickx Bruce McLaren in der Gesamtwertung und verteidigte seinen zweiten Platz in den letzten beiden Rennen der Saison. Als er in der nächsten Saison wieder für Ferrari fuhr, gelang es Ickx, das Kunststück zu wiederholen. Diesmal wurde er Vizeweltmeister hinter dem Österreicher Jochen Rindt, der beim Abschlusstraining in Monza ums Leben kam, aber durch seine fünf Siege genug Punkte gesammelt hatte, um trotz der vier ohne ihn stattfindenden Rennen, posthum den Titel zu erringen. Es schien so gut wie sicher, dass der Belgier irgendwann selbst Formel-1-Weltmeister würde. Jedoch wurde nichts daraus, als zweimal

Zweitplatziertes kam er dem Ziel am nächsten; dass er zudem noch dreimal eine Saison als Vierter der Gesamtwertung abschloss, ist mehr als eine respektable Bilanz.

In seiner Karriere hat er abseits der Formel 1 reichlich Lorbeeren eingeheimst. Zwischen 1969 und 1982 gewann er allein sechsmal das 24-Stunden-Rennen von Le Mans.

1985 zog er sich vorübergehend aus dem Motorsport zurück, erschüttert durch seine eigene Verwicklung in einen weiteren tödlichen Unfall in Spa. Bei einem Sportwagenrennen war er in der berühmten Kurve Eau Rouge mit dem Deutschen Stefan Bellof kollidiert, der nach dem Unfall seinen schweren Verletzungen erlag.

Jacky Ickx gilt bis heute, nicht nur in Belgien, sondern auf der ganzen Welt als einer der größten Formel-1-Piloten, der nie Weltmeister wurde. Bis zu seinem 56. Lebensjahr nahm er noch an der Rallye Paris–Dakar teil. Man ehrte ihn danach durch die Aufnahme in die International Motorsports Hall of Fame. Als Rennleiter in Monaco bleibt er dem Sport erhalten.

Ihm folgte Thierry Boutsen, der in den 164 Formel-1-Rennen seiner Karriere drei Rennsiege und fünfzehn Podiumsplätze erringen konnte. Aber auch das ändert nichts daran: Einen belgischen Formel-1-Weltmeister gibt es bis heute nicht, auch wenn sich die dortigen Motorsportfans danach verzehren. Doch auch wenn Max Verstappen nicht die belgische Flagge auf dem Podium hochhält, profitiert das Land von seinem Erfolg. Die relative Nähe zu Deutschland sorgte viele Jahre lang dafür, dass es selten ein Problem gab, sämtliche Tickets für die Michael-Schumacher-Show zu verkaufen, aber nach dessen Glanzzeit war das Rennen jahrelang nicht mehr ausverkauft – bis Max Verstappen die Formel-1-Bühne betrat und damit eine jährliche Massenwanderung über die Grenze zu dem Rennen auslöste, das damals so etwas wie einem Heimrennen

am nächsten kam. Im Jahr 2016, Verstappens zweitem Jahr in der Formel 1, kamen schätzungsweise 25.000 niederländische Fans nach Spa, um ihn fahren zu sehen. Schon ein Jahr später sollen es dreimal so viele gewesen sein, und in den Folgejahren kamen rund eine Viertelmillion Menschen zum Großen Preis von Belgien. Verstappen bezeichnet es regelmäßig als sein Lieblingsrennen, was zum Teil gewiss auch an der riesigen Oranje-Menschenmenge liegt, die sich jedes Jahr entlang der Kemmel-Geraden versammelt, um ihn anzufeuern.

Aber es ist natürlich Orange und nicht das Purpurrot Belgiens. So sehr sich die Einheimischen auch über seine Anwesenheit freuen mögen, am Ende wird Max Verstappen immer der Rasende Holländer sein.

3

Papa, der schlimmste Chef der Welt

„Ich habe in der Formel 1 nie Überraschungen erlebt, weil niemand so streng mit mir war wie mein Vater.“

Jos hat schon immer gewusst, wie er sich bei seinem Sohn Gehör verschaffen kann. Im Jahr 2012 waren sie bei einer Kart-Weltmeisterschaft, die, wie Max erzählt, eigentlich „eines der einfachsten Wochenenden meiner Karriere“ hätte sein müssen, so sehr dominierte er das Fahrerfeld. Während eines Laufs am Freitag hatte ihn jedoch seine infolge eines eigenen Fehlers defekte Kupplung zum Aufgeben gezwungen – und seinem Vater eine Menge Arbeit beschert, um das Kart für die weiteren Rennen wieder fit zu kriegen. Er schaffte das – Max' Mechaniker zu sein war zu dieser Zeit sein Vollzeitjob. Beim nächsten Rennen startete Max von Platz zehn, und nachdem er bereits in der ersten Runde acht Plätze gutgemacht hatte, beendete er es mit vier Sekunden Vorsprung auf den Zweiten als Sieger.

Damit hatte er sich die Pole-Position für das Finale gesichert, bei dem ein Fahrer namens Daniel Bray in der Startaufstellung neben ihm in der ersten Reihe stand. Bray war ein ziemlich unbeschriebenes Blatt. Es war sein erstes Weltcuprennen, und er erinnert sich sogar daran, dass ein Pressesprecher auf ihn zukam und fragte: „Wer bist du? Und woher kommst du?“ Bray und Verstappen waren das ganze Wochenende über die schnellsten Fahrer, und das Finale sollte zwangsläufig zum Showdown zwischen den beiden werden. Doch selbst Bray war klar, dass er aller Wahrscheinlichkeit nach nicht um den Sieg, sondern nur um den zweiten Platz kämpfen würde.

„Jeder im Starterfeld ging davon aus, dass Max das Ding im Grunde in der Tasche hatte“, sagt Bray, der heute sein eigenes Kart-Team in Neuseeland betreibt und seine Erfahrungen aus seiner Zeit in Europa nutzt, um anderen Fahrern aus seiner Heimat zu helfen, den schwierigen und oft teuren Schritt auf die internationalen Rennstrecken zu machen.

„Josh Hart, ein sehr guter Freund von mir, ein Kart-Weltmeister, sprach mich vor dem Rennen an und fragte: ‚Und, kannst du was holen gegen ihn?‘ Ich antwortete: ‚Mal schauen, ich glaube eher nicht.‘ Aber wir hatten immerhin einen Plan, der besagte: Wenn er mich überholt, muss ich ihn überholen und einfach versuchen, vorne zu bleiben. Ich wollte ihn nicht davonziehen lassen. Das war im Grunde genommen alles.“

Und es fing ganz ordentlich an: „Wir sind gut vom Start weg-gekommen, haben eine Runde gedreht, ich hatte eine gute Pace und konnte Max überholen.“

Die Art und Weise, wie die Strecke an diesem Wochenende angelegt war, machte sie zu einer der schnellsten der Welt. Die Karts erreichten auf der langen Geraden Geschwindigkeiten von fast 170 km/h, und die Windschattenwirkung war extrem. Im Qualifying war es praktisch unmöglich gewesen, eine wettbewerbsfähige Rundenzeit zu fahren, ohne sich mit jemand anderem zusammenzutun, um hinter ihm auf der Geraden den Windschatten zu nutzen, was dazu führte, dass das gesamte Feld nur etwa acht Zehntelsekunden auseinanderlag.

Das Überholen auf der Hauptgeraden ging also relativ einfach, es würde nur nicht ganz einfach sein, weit genug weg-zukommen, um nicht eine Runde später wieder einkassiert zu werden. Im letzten Rennen hatte Max neun Fahrer überholt. Er wusste also nur zu gut, dass es nicht besonders schwierig ist, auf dieser Strecke zu überholen.

„Wir hatten uns schon ziemlich weit vom restlichen Feld abgesetzt, und so hatte ich mir das auch vorgestellt, da wir zwei ja das ganze Wochenende über die Schnellsten waren“, erinnert sich Bray. „Dann fuhren wir wieder in die Kurve vor den Boxen. Das war eine superschnelle Rechtskurve, also warst du im fünften Gang und hast einfach in den vierten Gang zurückgeschaltet. Man hat die Geschwindigkeit des Karts kaum reduziert.“

Es gab keine Tempomessgeräte an der Ecke, aber die Autos fuhren hier gewöhnlich mit über 130 Sachen durch. Das ganze Wochenende über hat hier niemand überholt. Bei dieser Geschwindigkeit kommt der Scheitelpunkt so schnell, du kannst so weit vorausschauen, du schaltest runter und lenkst ein.“

Es war eine unmögliche Stelle zum Überholen, aber Max hatte noch Jos Zurechtweisung wegen seines Fehlers mit der Kupplung in den Ohren, und versuchte es plötzlich auf Biegen und Brechen. Er zog nach innen und sein linker Vorderreifen rutschte unter das rechte Hinterrad von Bray. Der Neuseeländer hatte ihn nicht kommen sehen.

„Das war ein törichter Überholversuch“, sagt Bray, der seine Hoffnungen auf einen Podiumsplatz bei seinem ersten Weltcuprennen nach dem Unfall begraben konnte. „Eigentlich hätte er sich bei dem Tempo, das er hatte, nur drei weitere Kurven gedulden müssen. Dann wären wir wieder auf die Gerade gekommen, wo er mich überholt hätte, wie ich es zuvor mit ihm gemacht hatte. Und dann hätte ich versucht, wieder an ihm vorbeizuziehen. Wie beim Radrennen.“

Bray versuchte, die Enttäuschung wegzustecken und sich zu freuen, dass er es ins Finale geschafft und sich gegen internationale Topkonkurrenz behauptet hatte. Max' Mutter kam sofort zu ihm und entschuldigte sich für den Vorfall. Da sie selbst eine erfahrene Kartfahrerin war, wusste sie, wessen Fehler

zu dem Unfall geführt hatte. Auch Jos kam zu ihm, obwohl er damit eine halbe Stunde wartete. Er brauchte Zeit, um sich zu beruhigen. Er gab zu, dass es Max' Schuld gewesen war und entschuldigte sich dafür – und er war immer noch sehr sauer auf seinen Sohn.

Eigentlich war Jos mehr als sauer, er war richtig, richtig wütend. Bei all den Ratschlägen, die er Max im Laufe der Jahre gegeben hatte, ging es oft nur darum, ruhig zu bleiben und nicht die Geduld zu verlieren – etwas, dass er, wenn auch erst spät, aus eigener Erfahrung gelernt hatte, denn er war sich seiner eigenen Ungeduld und der negativen Folgen, die sie auf seine Rennkarriere gehabt hatte, sehr bewusst. Was noch hinzu kam und die Wut nicht gerade linderte, war, dass er Blut geschwitzt hatte, um das Kart für das Finale wieder hinzubekommen. Er verlor die Beherrschung und packte seine Ausrüstung in den Wagen. Max bat ihn, ihm zu helfen, das Kart von der Strecke in den Transporter zu bringen. „Mach es selbst“, blaffte Jos seinen Sohn an. Mit Hilfe eines Freundes lud er es auf, dann stieg er zu Jos in den Van und die beiden machten sich auf den langen Heimweg. Max wollte, wie es seinem Wesen entspricht, die Dinge klären. Er versuchte immer wieder, mit seinem Vater über das zu sprechen, was passiert war – aber Jos konnte ihn nicht einmal ansehen. Schließlich hielten sie an einer Tankstelle und Jos sagte ihm, er solle aussteigen, und dann fuhr er alleine davon.

Er beharrt darauf, gewusst zu haben, dass Max' Mutter nicht allzu weit hinter ihnen fuhr und ihn mitnehmen konnte, aber Jos' Ruf eilt ihm voraus. Auf jeden Fall kehrte Jos zu guter Letzt doch noch um und ließ seinen Sohn wieder einsteigen, aber die Strafmaßnahmen waren damit noch nicht zu Ende. Sie fuhren die 1800 Kilometer nach Hause, was für beide quälend war, besonders aber für Max, der ein sehr harmoniebedürftiger

beschwichtigender Mensch ist. Später, in einem Podcast-Auftritt 2020 für Aston Martin, sprachen die beiden ausführlich über den Vorfall. Max sagte, dass er nach dem Rennen verärgert war, aber dass sein Vater das schlimmste aller elterlichen Gefühle verspürte: Enttäuschung. Dass er seinen Vater bei allem, was er damals getan hatte, verteidigt, ehrt ihn natürlich, aber dass es bloß Enttäuschung war, die Jos verspürt hatte, ist wahrscheinlich eine Untertreibung, denn er sprach nach dem Vorfall eine Woche lang nicht mehr mit seinem Sohn – bis er sich schließlich mit ihm aussprach.

„Ich hatte das Gefühl, dass er das alles zu sehr auf die leichte Schulter nahm. Wobei es ja auch so war, dass ihm immer alles sehr leichtgefallen ist“, sagte Jos. „Aber ich wollte wirklich, dass er den Schmerz spürt. Denn er sollte darüber nachdenken, was er tat. Das war das letzte Rennen der Saison, und in der folgenden Saison haben wir alles gewonnen. Durch das, was bei diesem Rennen passiert ist, ist er ein besserer Fahrer geworden.“

Im selben Jahr schlug Jos seinem Sohn während eines Rennwochenendes mitten im Fahrerlager heftig auf den Sturzhelm, weil Max während eines Trainings nicht so gut performt hatte.

„Was machst du denn da?“, erinnert sich Jos an das, was er zu seinem Sohn gesagt hat. „Wir sind hierhergekommen, zur Weltmeisterschaft, und ich glaube, dass wir sie gewinnen können.“

Max gibt zu, dass er „wie eine Schnarchnase“ gefahren sei und dass der Schlag auf den Kopf ihn wachgerüttelt habe – er gewann an diesem Wochenende alle Vorläufe, das Pre-Finale und das Finale –, aber der Zwischenfall blieb nicht unbemerkt. Die Mechaniker, die in der Nähe standen und die Szene beobachteten, waren sprachlos. Max war noch ein Kind, wenn auch mit einem erstaunlichen Talent, und obwohl Jos sein

Vater war und Karting-Väter ihre Schützlinge bekanntlich nicht mit Samthandschuhen anfassen, schien er sich seinem Sohn gegenüber mehr als nur einmal grenzwertig zu verhalten.

„Du jämmerlicher Bastard, du dummes Schwein, du wirst es nie schaffen, so etwas in der Art“, erinnert sich Max, habe sein Vater zu ihm gesagt. „Das fasst diese Zeit [beim Kart-Fahren] sehr gut zusammen. Mein Vater war immer sehr streng mit mir, wenn es nicht so gut lief.“ Im Spitzensport hat man oft das Gefühl, dass der Zweck die Mittel heiligt und dass junge Sportler härter gefordert werden als ‚normale‘ Kinder. Es gibt allerdings viele, die der Meinung sind, dass selbst der Zweck „Gewinn des Weltmeistertitels 2021“ nicht die Mittel rechtfertigte, die Jos wählte, um seinem Sohn dabei zu helfen, dieses Ziel zu erreichen. Sogar Helmut Marko, einer der härtesten Lehrmeister der Formel 1, fand, dass Verstappen „mehr als hart“ zu seinem Sohn war. Jos war sicher nicht der perfekte Vater, aber er setzte sich immer voll und ganz für ihr gemeinsames Ziel ein, sowohl in Bezug auf die Zeit als auch auf das Geld, das er dafür investierte.

Mercedes-Teamchef und Miteigentümer Toto Wolff, der auch eine Managementagentur für Fahrer betreibt, weiß wie kaum ein anderer, wie teuer es sein kann, an die Spitze zu kommen. „Wenn jemand sehr talentiert ist, muss er wahrscheinlich eine Million Euro in den Kartsport investieren, um Junioren-, Senioren- und internationale Rennen zu fahren“, rechnete Wolff vor ein paar Jahren einmal vor. „Man braucht mindestens eine Saison in der F4 oder der Formel Renault, wofür weitere 350.000 Euro gebraucht werden, wenn man es richtig macht. Etwa 650.000 Euro kostet eine F3-Saison, also sind wir bei zwei Millionen Euro. Da man wahrscheinlich eine weitere F3-Saison benötigt, sind wir schon bei 2,6 oder 2,7 Millionen

Euro, und dann hat man noch keine GP2 oder World Series gefahren. Sagen wir also, Sie sind bei drei Millionen Euro, wenn Sie ein außergewöhnliches Talent sind. Für die GP2 sind noch mal 1,5 Millionen Euro fällig. Wenn Sie auf Nummer sicher gehen wollen, müssen Sie bis hierin wahrscheinlich zwischen 4,5 und fünf Millionen Euro einplanen, und Sie sind dann nur ein Jahr in der GP2 gefahren. Jetzt stehen Sie kurz davor, in die Formel 1 zu kommen zu können, aber Sie sind noch nicht drin. Sie brauchen weitere zwei bis drei Millionen Euro, um einen Platz in einem Team zu bekommen. Wir sprechen also insgesamt über sieben bis acht Millionen Euro.“

Ab einem gewissen Punkt hofft ein Fahrer, einige, wenn nicht sogar all diese Kosten und Investitionen durch Sponsorengelder decken zu können, die exponentiell ansteigen, wenn er die Karriereleiter hinaufsteigt. Ganz am Anfang braucht man jemanden, der eine sechs- oder siebenstellige Summe für einen locker machen kann und der Ahnung vom Motorsport hat und weiß, wofür man das Geld am besten ausgibt.

Es gibt auch die Fahrerakademien von Rennställen wie Ferrari, Renault, Mercedes oder McLaren, die versuchen, Talente in den Nachwuchsserien ausfindig zu machen und sie schnell an die Spitze zu bringen und zu finanzieren. Das Ganze ist noch etwas leistungsorientierter, aber selbst die meisten Fahrer, die von den Akademien aufgenommen werden, haben zuvor bereits Hunderttausende in ihre Karriere investiert.

Das war nicht immer so. Nehmen wir zum Beispiel einen der ersten großen Formel-1-Champions, den Argentinier Juan Manuel Fangio. In jungen Jahren brach er die Schule ab und begann in einer Autowerkstatt zu arbeiten, bevor er zur Armee eingezogen wurde, wo seine Fahrkünste auffielen und wo er seine Fähigkeiten weiterentwickelte. Als er ins zivile Leben zurückkehrte, klaubte er genug Geld zusammen, um selbst

einen Rennwagen zu bauen. Seine Eltern – seine Mutter war Haushälterin, sein Vater Steinmetz von Beruf – überließen ihm dafür ihren Schuppen im Garten. Eine solche Geschichte war in den ersten Jahrzehnten der Formel 1 nichts Außergewöhnliches, denn das, was allen Fahrern gemein war, war das technische Verständnis. Bei einigen lag es in der Familie, wie etwa bei John Surtees, dessen Vater Jack Motorräder verkaufte und selbst ein Motorrad-Champion war, andere hatten es sich selbst erworben, manche sogar gegen Widerstände wie Jim Clark, dessen Eltern wollten, dass er in den Familienbetrieb einstieg, und für sein Motorsportfaible nichts übrig hatten.

Der moderne Weg in die Formel 1 ist vielleicht vielfältiger, aber nicht unbedingt stärker am Leistungsprinzip orientiert, wahrscheinlich sogar weniger. Mittlerweile sind familiäre Beziehungen in diesem Sport etwas Alltägliches, und da der Einstieg in ihn so unerschwinglich ist, ist es von enormem Vorteil, wenn ein Elternteil Fahrer oder Millionär ist, oder am besten beides.

Wie immer gibt es Ausnahmen, die die Regel bestätigen. Damon Hill war der erste Sohn eines Weltmeisters, der selbst diesen Titel gewann – und das obwohl sein Vater, der zweifache Weltmeister Graham Hill, auf tragische Weise bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam, als sein Sohn erst fünfzehn war und es noch mal über fünfzehn Jahre dauern sollte, bis er es in die Formel 1 schaffte. Seltsamerweise hat Damon erst nach dem Tod seines Vaters Interesse am Rennsport entwickelt. Während jemand wie Max Verstappen schon im Vorschulalter gefahren wäre, wenn die FIA eine Rennserie für Kinder unter fünf Jahren genehmigt hätte, hat sich Damon jahrelang mit anderen Dingen beschäftigt. Und dann galt seine Liebe erst mal den Motorrädern, die er ästhetisch ansprechender empfand als Rennwagen. Zudem konnte man bei Autorennen nicht sehen,

was der Fahrer, besonders in den Kurven, so alles anstellte, es ergab sich nicht unbedingt der Eindruck als bilde er eine Einheit mit seinem Fahrzeug. Das war auf einem Motorrad natürlich ganz anders: Der Fahrer schmiegte sich an seine Maschine und verschmolz mit ihr gewissermaßen zu einer Einheit, während er sie mit hoher Geschwindigkeit durch die Kurven trieb. Mit seinem Helmdesign, das dem seines Vaters ähnelte, erwies er diesem Reverenz: Den dunklen, marineblauen Hintergrund zierten weiße Ruderblätter (sein Vater war Ruderer gewesen, bevor er sich dem Motorsport zuwandte).

Trotz seiner offensichtlichen Liebe zum Rennsport, versuchte er nie verbissen, erfolgreich zu sein, sondern legte eher eine Laissez-faire-Attitüde an den Tag. Er fuhr Rennen auf relativ niedrigem Niveau und machte sich nicht die Mühe, zu trainieren, er fuhr einfach los und erwartete, zu gewinnen. Allerdings gelang es ihm manchmal nicht einmal, die Maschine ans Laufen zu kriegen.

„Ich verbrachte oft viel Zeit damit, das Bike anzuschieben, und dann waren alle anderen längst weg!“, sagte Hill in einem Interview 2019. „Ich hatte ehrlich gesagt keine Ahnung. Es gab niemanden, der mir sagte, was ich tun sollte. Also musste ich es auf die harte Tour lernen. Ich hatte mir mehr zugetraut, als ich schaffen konnte.“

Keine Frage: Das Talent war vorhanden. Er hatte sein ganzes Leben lang mit dem Rennsport zu tun gehabt, hatte so gut wie jeden lebenden Weltmeister getroffen, war als Kind im Fahrerlager herumgetollt und hatte seinen Vater zwei Weltmeistertitel gewinnen sehen, doch er betonte immer, er sei nur ein Zuschauer gewesen, der wenig von dem, was da vor sich ging, verstand. Im Gegensatz zu anderen zeigte er keine erkennbare Leidenschaft für den Motorsport, zumindest nicht in jungen Jahren.

Später erklärte er, dass das eine sehr nachvollziehbare emotionale Reaktion gewesen sei, aus der Angst heraus, seinen Vater zu enttäuschen.

„Als er starb, wurde das Scheinwerferlicht ausgeschaltet und ich hatte die Chance, ich selbst zu sein. Es war auch ein Gefühl der Erleichterung“, schrieb er in seiner 2016 erschienenen Autobiografie. „Ich musste mir keine Gedanken mehr darum machen, ob mein Vater mit dem, was ich tat, einverstanden war. Es war ein sehr sonderbares Gefühl von Freiheit, das mir sein Tod verschaffte.“

Indem ich Rennen fuhr, ließ ich meinen Vater in gewisser Weise wieder lebendig werden. Meine Leistungen waren mein eigenes Verdienst, aber in ihnen steckte unweigerlich auch das Erbe der Rennkarriere meines Vaters, dessen Andenken sie ehrten.

In gewisser Weise war es eine Möglichkeit, ihn als Erwachsenen kennenzulernen, was ich auf keine andere Weise hätte erreichen können.“

Hill senior hatte 1962 und 1968 die Fahrerweltmeisterschaft gewonnen, und als Damon Hill drei Jahrzehnte später, 1996, das gleiche Kunststück gelang, sagte der legendäre britische Formel-1-Kommentator Murray Walker bewegt: „Ich muss aufhören, weil ich einen Kloß im Hals habe.“ Es folgte ein Moment der Stille, eine echte Seltenheit für den Kommentator, der immer versuchte, so schnell zu sprechen wie die Autos fuhren, über die er berichtete. Einige sagten, Walker sei während der Saison gegenüber Hills Titelrivalen Jacques Villeneuve voreingenommen gewesen, was der Sender vehement bestritt, aber sollte tatsächlich ein bisschen Voreingenommenheit im Spiel gewesen sein, so hätte man ihm das gewiss nachsehen können.

Als britischer Rennfahrer hatte man es in den 1980er-Jahren nicht leicht, seinen Lebensunterhalt zu bestreiten. Zwar floss

Geld aus Kontinentaleuropa, oft aus Italien, in den Motorsport, aber es gelangte nur selten über den Ärmelkanal. Stattdessen mussten sich die Fahrer bei jedem einzelnen Sponsor mächtig ins Zeug legen, um überhaupt ein Cockpit bekommen zu können. Da Walker seit den 1940er-Jahren im Motorsport tätig war, kannte er Damon fast sein ganzes Leben lang, und so war es nur natürlich, dass er eine Art Verbündeter war, etwas, das Graham Hill seinem Sohn auch gewesen wäre, wenn er noch gelebt hätte.

Damon Hill gab zu, dass es ohne eine Vaterfigur in der Zeit, in der er Motorradrennen gefahren war, manchmal schwierig für ihn gewesen sei, aber er sagte auch, dass ihn diese Erfahrung sehr geprägt habe. Als er auf sich allein gestellt war, weil seine Sponsoren aufgrund seiner Ergebnisse von der Fahne gingen, erkannte er, welchen Wert, das, was er tat, tatsächlich hatte. Und als er daraufhin noch einmal ganz von vorn begann, klappten die Dinge auf einmal und die Geschwindigkeit folgte. 1984 gewann er dann laut eigener Aussage jedes Rennen, an dem er teilnahm.

Doch dann schlug die Realität zu. Die Aussichten für Motorradrennfahrer waren düster. All die Dinge, die Damon an diesem Sport liebte – die Balance, das den Elementen Ausgesetztsein, die extreme Geschwindigkeit – konnten über die gewaltigen Risiken nicht hinwegtäuschen. Es war einfach so, dass sich die meisten Fahrer bereits mindestens einmal schwer verletzt hatten und dass es für die Mehrzahl von ihnen schlicht aus finanziellen Gründen nicht möglich war, sich freiwillig aus dem Sport zurückzuziehen. Die Wahrscheinlichkeit, sich bei Motorradrennen zu verletzen oder gar zu sterben, war viel höher als bei Autorennen, und auch in finanzieller Hinsicht sprach einiges dafür, auf vier Räder umzusatteln.

Und Geld war ein ernstes Problem. Es war nicht nur schwierig, Sponsoren zu finden, Hills Familie stand nach dem Tod

des Vaters überdies kurz vor dem Bankrott. Graham hatte eine Testfahrt mit seinem eigenen Rennteam in Südfrankreich absolviert und flog in seinem privaten Flugzeug selbst nach England zurück. Außer ihm als Pilot waren fünf weitere Personen an Bord – der Konstrukteur Andy Smallman, der Manager Ray Brimble, der Rennfahrer Tony Brise und die beiden Mechaniker Tony Alcock und Terry Richards –, die alle bei dem Absturz ums Leben kamen. Wie sich später herausstellte, waren Hills Papiere nicht in Ordnung, weshalb die Versicherung für den Schaden nicht aufkam. So musste nicht nur Hills Familie ohne Versicherungsleistung auskommen, auch die Angehörigen der anderen fünf Todesopfer bekamen keine Entschädigung, weshalb sie wiederum Ansprüche gegen die Hill-Erben geltend machten. Das luxuriöse Herrenhaus mit den 25 Zimmern in Hertfordshire, wo die Grand-Prix-Society legendäre Partys gefeiert hatte, konnte nicht mehr länger gehalten werden. Grahams Witwe Bette und die drei Kinder Damon, Brigitte und Samantha waren praktisch mittellos.

Damon Hill hat das zwar nie so genau gesagt, aber der Gedanke, dass die Familie ein weiteres Mitglied verlieren könnte, war ihm unerträglich, und so entschied er sich, die Motorradrennen aufzugeben und stattdessen auf Rennwagen umzusatteln. Seine Mutter überredete ihn, die Winfield Racing School in Frankreich zu besuchen, wo sich seine natürliche Begabung allmählich offenbarte.

Er machte allerdings nur langsam Fortschritte. Hill hatte nicht die gleichen Erfahrungen im Kartsport oder im professionellen Rennsport gemacht wie seine Konkurrenten. Mit 24 Jahren war er ein absoluter Spätstarter, der nach eigener Aussage die Rennkultur nur langsam verinnerlichte. Wenn er über den Kuhhandel spricht, in den er später in seiner Karriere verwickelt war, gibt er offen zu, dass er keinen wirklichen

Geschäftssinn hat, Verträge hasst und die politische Dimension von allem, was voring, nie wirklich verstanden hat.

„Als mein Vater damals in der Situation war, habe ich von all diesen Dingen nur am Rande etwas mitbekommen. Ich wusste, was für eine Einstellung mein Vater zu den Dingen gehabt hatte und dass er sehr hart gearbeitet hat und unglaublich zielstrebig war, doch je mehr ich im Nachhinein über meinen Vater erfuhr, desto mehr wurde mir klar, dass er sich mit bestimmten Sachen viel zu sehr abgemüht hatte, anstatt sie an andere zu delegieren – was die eigentliche Kunst ist.

Rennfahrer neigen dazu, alles in Eigenregie machen zu wollen, müssen sich dann aber in ein Team einfügen. Bei den Rennen ließ man sich von anderen mit der Ausrüstung ausstatten, mit der man selbst arbeitete, sprich fuhr. Bei meinem Motorrad hatte ich immer alles selbst gemacht. Was ich nicht gleich so gut verstanden habe, war, dass es darauf ankommt, die richtigen Leute um sich herum zu haben.“

Als ihm der Durchbruch gelang und er erste Erfahrungen in Le Mans, in Tourenwagen, in der Formel 3 und in der Formel 3000 gesammelt hatte, bekam er einen Job als Testfahrer bei Williams. Nach sechs oder sieben Jahren in den unteren Motorsportklassen fühlte er sich bereit, ganz oben mitzumischen und wandte sich mit diesem Wunsch direkt an Williams statt darauf zu warten, dass der Rennstall ihn irgendwann fragt. Das Team unterstützte ihn, indem es ihm ermöglichte, in zwei Jahren fast 30.000 Kilometer Erfahrung zu sammeln, und ihn auf die physischen und politischen Herausforderungen der Formel 1 vorbereitete. Dennoch blieb bei ihm eine gewisse Unsicherheit. „Ich hatte das Gefühl, dass ich ständig versuchte, die Leute davon zu überzeugen, dass ich etwas taue, weil in der Presse so viel Wirbel um mich gemacht und mir eine Menge Skepsis entgegengebracht wurde“, sagte

Hill. „Ich hatte nie den Eindruck, dass man mich als qualifizierten Fahrer betrachtete.“

Diese Zweifel wurden noch verstärkt, als Hill 1993 überraschend zum Partner von Alain Prost befördert wurde, obwohl andere, erfahrenere Fahrer verfügbar gewesen wären. Der Rennstall hatte sich für ihn entschieden, was Zyniker zu der Spekulation verleitete, das habe damit zu tun, dass Teamchef Frank Williams Hill im Vergleich zu einigen anderen Fahrern auf dem Markt so gut wie nichts zahlen musste. Hill zeigte es allen, indem er in seiner Debütsaison Dritter wurde und danach zweimal Vizeweltmeister, bevor er 1996 den WM-Titel gewann. Nichtsdestotrotz wurde sein Vertrag bei Williams nicht verlängert, seinen Platz nahm in der nächsten Saison Heinz-Harald Frenzen ein.

Die Geschichte von Damon Hill, der seinen Vater zwar nicht auf der Strecke, aber im Zusammenhang mit dem Rennsport verloren hat, ist leider kein Einzelfall. In der Zeit, als die Sicherheit der Fahrer noch keine große Rolle spielte, wurden auch andere zu Halbweisen. So auch Damon Hills Teamkollege Jacques Villeneuve, der seinen Vater, ebenfalls ein Formel-1-Fahrer, als Kind verlor. Jacques war gerade elf Jahre alt, als Gilles, der zwar nie den WM-Titel gewann, aber 1979 Vizeweltmeister hinter Jody Scheckter wurde, 1982 beim Qualifying zum Großen Preis von Belgien in Zolder verunglückte. Er prallte mit etwa 270 km/h auf den rechten Hinterreifen des March von Jochen Mass, woraufhin sein Ferrari 100 Meter weit durch die Luft katapultiert wurde und sich dabei mehrfach überschlug, bevor Villeneuve selbst aus dem Auto geschleudert wurde und sich das Genick brach. Er konnte noch so lange künstlich am Leben gehalten werden, bis seine Frau, Jacques' Mutter Joann, sich im Krankenhaus von ihm verabschiedet hatte. Der Kanadier war nur 32 Jahre alt geworden.

Jacques hatte sich zuvor bereits von seinem Vater entfremdet und war mit neun in die Obhut einer anderen Familie gegeben worden, weil „die Energie zu Hause nicht gut war.“ Das bedeutete, dass er keine besonders positive Erinnerung an seinen Vater hatte, was so einigen im Fahrerlager ähnlich ging. Sein Rivale Niki Lauda beschrieb ihn einmal als „den verrücktesten Teufel, dem ich je begegnet bin“, wovon auch Jacques' kurze, aber komplizierte Beziehung zu seinem Vater zeugt.

„Als ich mit ihm zusammen war, hat er immer verrückte, dumme Sachen gemacht, mal in einem Helikopter, mit einem Geländewagen oder auf der Straße. Das einzige Bild, das ich von ihm hatte, war das als Rennfahrer und nicht als Vater“, erzählte Jacques 2019.

Er sagt, dass seine Entscheidung für den Motorsport eine ganz bewusste, eigene war, die nichts mit dem abwesenden Vater zu tun hatte, sondern mit der Faszination für die Geschwindigkeit und dem Adrenalin.

Jacques meinte allerdings auch: „Ich habe nicht viele Erinnerungen an meinen Vater, aber ich weiß ganz sicher, dass er gewollt hat, dass sein Sohn Rennen fährt. Das stand für ihn außer Frage.“

In Gilles' erstem Jahr in der Formel 1 reiste seine Familie mit ihm um die Welt und übernachtete an den Grand-Prix-Strecken im Wohnmobil, bevor sein Sohn zur Schule musste und das Familienleben komplizierter wurde.

Es ist möglich, dass Gilles' Wunsch, sein Sohn solle auch Rennfahrer werden, Jacques – zumindest anfangs – davon abhielt, in die Fußstapfen des Vaters zu treten. Jedenfalls begann er erst im Alter von vierzehn Jahren mit dem Kartfahren, wobei er behauptet, dass er dadurch, dass er sich während seiner Internatszeit in der Schweiz zu einem ziemlich guten

Skifahrer entwickelte, eine natürliche Begabung zutage trat, die zuvor in Kanada niemandem aufgefallen war.

Dabei erwies er sich als ebensolcher Draufgänger wie sein Vater. Wenn er mit Freunden Skifahren ging, sprangen sie gerne von Felsvorsprüngen. Jacques suchte sich immer die höchsten und gefährlichsten aus, weil er wusste, dass die anderen sich nicht trauen würden, es ihm nachzumachen. Später in der Formel 1 fuhr er mit Vollgas durch Eau Rouge, der berühmtesten Kurvenkombination in Spa, auch wenn er dadurch keine bessere Rundenzeit erzielte. Es ging nur darum, es zu tun, weil er es konnte.

Trotz seines späten Einstiegs in den Motorsport, war die Formel 1 immer sein ultimatives Ziel, und er stellte sogar die Erfolge seines legendären Vaters in den Schatten, als er 1997 vor seinem Teamkollegen Heinz-Harald Frentzen den Weltmeistertitel gewann, nachdem er im Jahr zuvor hinter Hill nur Zweiter geworden war. Wie sein ehemaliger Williams-Teamkollege musste auch er oft in besonderem Maße unter Beweis stellen, dass er selbst ein echter Rennfahrer war und weit mehr zu bieten hatte als nur einen berühmten Nachnamen. Die beiden hätten eigentlich gute Freunde sein können, da sie so viele Gemeinsamkeiten hatten, aber die Situation als um den Weltmeistertitel konkurrierende Teamkollegen erzeugte einfach zu viele Spannungen. Beide beschreiben ihre Beziehung als absolut „professionell“ – ein floskelhaftes Wort, das fast alle Fahrer als diplomatischen Ausdruck benutzen, um zu sagen, dass sie nicht befreundet sind. Und am Ende sind sie ja auch nur eine Saison lang im selben Team gefahren.

Einige Dinge haben sich in der Formel 1 seit den 1990er-Jahren enorm verändert, gleich geblieben ist hingegen die Präsenz von Namen im Grid, die mit der Geschichte der Formel 1 aufs Engste verbunden sind. Neben Max Verstappen denken

wir an Nico Rosberg, den Sohn des Weltmeisters von 1982, der selbst Weltmeister wurde, an Kazuki Nakajima, dessen Vater Satoru der erste japanische Vollzeit-F1-Pilot war, den Sohn des dreimaligen Weltmeisters Nelson Piquet, Nelson Jr., den Sohn von Jan Magnussen, Kevin, dessen aktuellen Teamkollegen Mick Schumacher und den Sohn von Jonathan Palmer, Jolyon – sie alle haben sich mit unterschiedlichem Erfolg in die Geschichtsbücher der Formel 1 eingetragen oder sind gerade noch dabei, ihr Kapitel zu schreiben.

In der Tat ist es fast unmöglich, bis in die Motorsport-Königsklasse, die Formel 1 zu gelangen, wenn die Eltern selbst nicht irgendein Interesse am Motorsport haben. Es ist nicht wie beim Fußball oder Tennis, wo man den Mitgliedsbeitrag bezahlt, die Kinder zum Training oder Match absetzt und zwei, drei Stunden später wieder abholen kann. Als Elternteil eines angehenden Rennfahrers ist man umfassend gefordert und muss alles in einer Person sein: Sponsor, Chauffeur, Ingenieur, Stratege und Coach. Glücklicherweise war Jos in der Lage, all das und mehr für Max zu leisten, aber er wollte auch sicherstellen, dass er seinen Sohn auf die richtige Art und Weise trainierte. Vor dem Hintergrund seines eigenen Karriereverlaufs nahm er sich vor, mehr Zeit für Max zu haben, sobald er sechs war, um mit ihm zu arbeiten. Jos würde dann in den Dreißigern sein und vielleicht aus der Formel 1 aussteigen, und dann wollte er seinem Sohn sein erstes Gokart kaufen. Doch diese Rechnung hatte er ohne Max gemacht, der damals schon seine ganz eigenen Vorstellungen davon hatte, wie die Dinge laufen sollten. Jos erzählt: „Er war mit seiner Mutter auf einer Kartbahn in der Nähe von Genk und rief mich weinend an, weil er dort einen Jungen fahren sah, der jünger war als er, und er sagte, er wolle das auch tun.“

Was soll ein Vater da machen? „Als ich nach Hause kam – ich war für ein Rennen in Kanada gewesen – kaufte ich ihm sein erstes Gokart. So fing es an. Er war gerade mal viereinhalb Jahre alt.“

Max selbst erzählt die Geschichte freilich ein wenig anders – beide sind inzwischen auch beim unterhaltsamen Darbieten der Anekdoten ein eingespieltes Team – und deutet an, dass Jos dem Wunsch seines Sohnes keineswegs gleich nachgab. Max hatte einen seiner Freunde, der in der Tat jünger war als er und mit dem er bis heute befreundet ist, auf der Rennstrecke bei Genk fahren sehen. Mit seinem weinerlichen Flehen stieß er bei seinem Vater zunächst auf taube Ohren, als er ihn anrief und ihn bekniete, auch Kart fahren zu dürfen. „Warte bis du sechs bist“, antwortete Jos, der durchaus gewillt war, an seinem Plan festzuhalten. Max quengelte jedoch tagelang herum, bis seine Mutter, die diejenige war, die unter der nervenaufreibenden Strategie ihres Sohnes, seinen Willen durchzusetzen, am meisten zu leiden hatte, selbst Jos anrief und sagte: „Ich glaube, wir müssen ihm ein Kart kaufen. Und zwar jetzt.“

Jos betonte immer wieder, dass er den kleinen Jungen alles hätte machen lassen, was er wollte, aber als Sprössling einer Rennfahrerfamilie kannte er kaum etwas anderes und Fahrzeuge waren seine erste und einzige Liebe. Wie Jos unumwunden zugibt, wäre er enorm enttäuscht gewesen, wenn Max später im Verlauf seiner Kindheit aufgegeben hätte, als klar wurde, wie talentiert er war.

Auch an Carlos Sainz junior, Max' späterer Teamkollege bei Toro Rosso, wurden seitens der Eltern einige Erwartungen gestellt. Sein Vater Carlos Sainz senior war zweifacher Rallye-Weltmeister, und die beiden hatten viele Gemeinsamkeiten, als sie sich zusammentaten.

Wie alle rennfahrenden Väter war auch Sainz senior viel unterwegs, als sein Sohn aufwuchs, der wiederum schon sehr früh vom Autofahren besessen war – was offenbar bei Kindern von Rennfahrern nur schwer zu vermeiden ist. Als der kleine Carlos zwei Jahre alt war, bekam er ein kleines batteriebetriebenes Auto, und als sein Vater eines Tages von einem Rennen zurückkam, sah er seinen Sohn im Garten herumdüsen. Er driftete mit dem Auto durch die Gegend, machte Donuts und sogar den „Scandinavian Flick“, eine Technik aus dem Rallyesport, die verwendet wird, um mit dem Auto bei geringer Bodenhaftung gut um die Kurve zu kommen. „Wer zum Teufel hat ihm das beigebracht?“, fragte Carlos. Seine Frau zuckte mit den Schultern. Das hatte niemand. Irgendwie lagen ihm die Rallye-Gene im Blut.

Als er etwas älter wurde, fand Carlos junior schnell Gefallen am Kartsport. Sein Vater besaß eine Indoor-Kartbahn im Madrider Stadtteil Latina, nicht weit vom Estadio Vicente Calderón entfernt, wo Atlético Madrid zu jener Zeit Fußball spielten, bevor sie ins neue Stadion Wanda Metropolitano auf der anderen Seite der Stadt umzogen. Auf der Kartbahn zeigte Carlos junior ein erstaunliches Talent, das vermuten ließ, dass er doch eher an Rennen auf glattem Asphalt interessiert sein könnte als an dem Sand, Matsch und Schnee, durch den sein Vater seine Rallyefahrzeuge erfolgreich pilotierte.

Eine Karriere wäre für ihn sowohl in der einen als auch in der anderen Disziplin möglich gewesen, doch dann erwies sich eine eher zufällige Begegnung als entscheidend für seinen weiteren Weg. Als Carlos junior fünfzehn Jahre alt war fuhr er mit seinem Vater zum Großen Preis von Spanien nach Barcelona, wo der Name des berühmten Rallyesportlers beiden viele Türen öffnete. Eine davon war das Renault-Hospitality-Zelt, in dem sich der Führende in der WM-Wertung, das landesweit

verehrte spanische F1-Idol Fernando Alonso aufhielt. Sie gingen hin, um ihn zu treffen, und Carlos junior war so nervös und aufgeregt, dass er kaum ein Wort herausbrachte. Alonso erinnert sich, dass Sainz senior ihm gesagt hatte, sein Sohn wolle nur auf der Rennstrecke fahren, während er ihn viel lieber in einem Rallyewagen sehen würde. Nach dem Treffen mit Alonso war die Sache für den Jungen endgültig entschieden. Als sie nach Madrid zurückkehrten, erzählte Carlos seiner Familie, er wolle so werden wie Fernando Alonso. Sie konnten sich damals vermutlich nicht vorstellen, dass er zehn Jahre später mit seinem Vorbild Rad an Rad fahren würde.

Wie Carlos war auch Max sehr willensstark und hatte seinen eigenen Kopf. An einem Neujahrstag fuhr Jos mit seiner Familie nach Norwegen in den Urlaub, zusammen mit seinem Manager und engen Freund Raymond Vermeulen und dessen Familie. Sie wohnten in der Nähe des Ferienhauses von Michael Schumacher, und die drei Familien verbrachten ein wenig Zeit miteinander. Es ist bezeichnend für den familiären Charakter der Formel 1, dass der fünfjährige Max nicht der einzige anwesende zukünftige Rennfahrer war; Michaels Sohn Mick war zwei Jahre jünger. Jos hatte für seinen Sohn eine Woche lang teure Skistunden bezahlt. Am Ende zog der es aber vor, mit dem Schlitten den Berg hinunterzujagen und rief: „Mit so einem Schlitten ist man ganz schön schnell, und es ist viel einfacher mit ihm zu fahren als mit zwei langen Skiern.“ Weil es in Norwegen zu dieser Jahreszeit bereits um 16 Uhr dunkel wird, trafen sich alle im Chalet der Schumachers, um Brettspiele zu spielen. Und auch hierbei war der Wettbewerb zwischen ihnen zweifellos extrem. Daneben sprachen Jos und Michael viel über die Formel 1, über die Änderungen des FIA-Reglements und, wie Jos damals scherzte, „ob sie auch für ihn gelten würden oder nicht“. Jos vergaß nicht, immer wieder

darauf hinzuweisen, dass er ja verfügbar war, nur für den Fall, dass Michael von irgendeiner Möglichkeit wusste und vielleicht irgendwo ein gutes Wort für ihn einlegen könnte.

Als er Max das erste Kart kaufte, hatte Jos die Formel 1 noch keineswegs aufgegeben, auch wenn er natürlich derjenige sein wollte, der ihm beibringt, wie man damit umgeht. Er hatte zwar kein Cockpit mehr, war aber trotzdem fast jedes Rennwochenende vor Ort, um sich mit Sponsoren und Teamchefs zu treffen und um einfach im Gespräch zu bleiben. Letztlich zahlte es sich auch aus, denn er bekam noch einen Vertrag bei Minardi. Dieses Engagement war allerdings auch das letzte in seiner F1-Karriere, die eher kläglich endete: In der Saison 2003 kam er nur zweimal in die Top Ten, und bei seinem letzten Rennen in Japan lag er am Ende zwei Runden zurück und wurde Vorletzter. Zu diesem Zeitpunkt hatte er bereits begonnen, Max und ein paar andere zu betreuen. Jos hatte offensichtlich das Gefühl, dass er den Jungs viel weitergeben konnte. Er fuhr immer noch gelegentlich Kartrennen und ließ Giedo van der Garde, der später in der Formel 1 fahren sollte, eines seiner Karts in der Weltmeisterschaft fahren. Giedo war damals schon ein Teenager. Max war noch ein Kind, fast noch ein Kleinkind, und Jos tat sein Bestes, um sich erst mal nicht allzu sehr reinzuhängen. Zum Glück war Max ein Naturtalent.

„Am Anfang habe ich nicht wirklich viel mit ihm trainiert. Ich ließ ihn einfach Spaß haben und fahren – aber ich musste ihm nie wirklich die Ideallinie zeigen oder solche Dinge erklären. Das wusste er alles schon, weil er die ganze Zeit zugehört hatte“, erinnert sich Verstappen senior. Als Jos begann, sich mehr um die Karriere seines Sohnes zu kümmern und eine aktivere Rolle zu übernehmen, hielt er sich nicht mehr zurück. Die Voraussetzungen waren bereits gegeben, damit Jos einige der für ihn unschön gelaufenen Dinge aufarbeiten

konnte und Probleme, mit denen er in seiner eigenen Laufbahn konfrontiert worden war, zu lösen und dafür zu sorgen, dass Max solche negativen Erfahrungen nach Möglichkeit erspart blieben.

„Meine Karriere hat dazu beigetragen, seine Karriere zu dem zu machen, was sie ist. Ich habe eine Menge aus meiner Karriere gelernt. Am meisten lernt man aus den Fehlern, die man macht“, sagte Jos im Jahr 2019. „Ich habe in den Spiegel geschaut und wusste genau, was ich falsch oder nicht richtig gemacht habe, und ich habe versucht, ihm nur die guten Dinge beizubringen.“

Abgesehen von den technischen und praktischen Fähigkeiten, die Jos Max vermitteln konnte, war er auch in der Lage, ihn oft zur richtigen Zeit an den richtigen Ort zu bringen, und jemand, der dabei eine entscheidende Rolle spielte, war Raymond Vermeulen.

Mitte der 1990er-Jahre war der Versicherungsmakler aus dem nahegelegenen Roermond mal wieder im De Rotonde in Montfort, einem seiner Stammlokale, und er kam ins Gespräch mit dem Besitzer, Max' Großvater Frans. Raymond erwähnte, dass er an den Wochenenden gerne Kart fahren würde, und fragte, ob Frans vielleicht einen Motor für sein Kart hätte, den er kaufen könnte. Frans hatte tatsächlich einen bestimmten im Sinn, der aber natürlich auch in Raymonds Kart eingebaut und danach noch eingestellt werden musste. Da Raymond von solchen Dingen keine Ahnung hatte, fragte er Frans, ob er nicht vielleicht auch noch jemanden kennen würde, der ihm dabei helfen könnte, woraufhin Frans ihm empfahl, mal bei seinem Sohn Jos nachzuhören.

„Ich lernte Jos vor allem deshalb kennen, weil ich selbst kein bisschen Talent für den Rennsport hatte“, scherzt Vermeulen in einem Interview mit der Lokalzeitung *Limburgs Dagblad*.

Die beiden freundeten sich schnell an und Jos begann, Raymond in seine Karriere einzubinden, sodass er quasi die Nummer zwei hinter Huub Rothengatter wurde. Als die Geduld des Fahrerlagers mit Rothengatter – der von vielen als sturer und doppelzüngiger Verhandlungspartner beschrieben wurde – endgültig zu Ende ging, wurde Vermeulen immer stärker mit einbezogen. Während Rothengatter mit eiserner Faust regierte, hatten die Medien und die Teams das Gefühl, dass es viel einfacher und angenehmer war, mit dem geschmeidigeren Vermeulen ins Geschäft zu kommen. Als Max bei Red Bull unterschrieb, war außer seiner Familie nur Raymond Vermeulen mit dabei. Er ist nach wie vor der Mann, der die Welt gegenüber Max auf Abstand und die ganze Meute in Schach hält. Nach Jos ist Raymond Max' engster Vertrauter. Tatsächlich ist Raymond ein Teil der Familie geworden. Max' Mutter sagt, er habe „ein offenes Ohr für die ganze Familie.“

„Er hält in unserem Leben im Grunde alles zusammen“, sagt sie. „Er findet immer eine Lösung.“

Sogar der leicht reizbare Red-Bull-Chef Helmut Marko hat ihn in den inneren Kreis aufgenommen – wobei er wohl kaum eine Wahl gehabt haben dürfte.

„Normalerweise arbeiten wir nicht viel mit Managern zusammen“, sagte er. „Aber in der Situation mit Verstappen hat man das ganze Paket: Jos und Raymond gehören dazu.“

Manchmal sieht man beide Männer bei den Rennen, manchmal keinen von ihnen, aber meistens entweder den einen oder den anderen. Vermeulen sagt, dass er es oft praktischer und produktiver findet, nicht gerade an den Rennwochenenden Geschäftliches zu besprechen, was sein Hauptanliegen ist. In diesen Tagen scheint Jos wieder in die Rolle des Vaters zu schlüpfen, jetzt, wo sich Heerscharen von Menschen um die sportlichen Belange seines Sohnes kümmern. Wahrscheinlich

ist das auch besser so. Es gibt unzählige Beispiele von Sportlern, bei denen die Familien schnell an ihre Grenzen stoßen, wenn sie sich auch noch um das Geschäftliche kümmern. Wenn Max etwas zu dem Thema hätte wissen wollen, hätte er nur ein paar Türen weiter bei Lewis Hamilton klopfen müssen. Der hätte ihm zur Warnung die Geschichte erzählen können, wie sein Vater Anthony während seiner frühen Karriere ähnlich allumfassend involviert war und ihm half, seine ersten Schritte in der Formel 1 zu gehen – bis sich die beiden 2010 beruflich trennten. Damals ließen beide verlauten, die Trennung sei einvernehmlich erfolgt, doch drei Jahre später verriet Anthony, dass sein Sohn es stattdessen, auf seinen Vater zu hören, und „beschlossen hatte, dass er sein eigener Herr sein wollte.“ Das war eine schwierige Zeit für beide.

„In dem ganzen Streben nach Erfolg und mit dem Druck, der auf uns allen lastete, waren wir so sehr auf den Erfolg fixiert, dass wir aus den Augen verloren hatten, was uns von allem am wichtigsten war: unsere Beziehung“, so Lewis in einem Interview mit der BBC. „Mit der Zeit haben wir diese enge Vater-Sohn-Bindung verloren, und das war etwas, was wir beide schon so lange wieder zurückhaben wollten.“

Jos hat oft davon gesprochen, aus seinen eigenen Fehlern zu lernen. Vielleicht lernt er ja auch aus den Fehlern anderer Menschen. Als Max nach Monaco zog, wollte er fortan ein unabhängiges Leben führen. An einem Grand-Prix-Wochenende ist er unabhängig – aber Jos ist nie weit weg, um einen Ratsschlag zu erteilen.

„Der Erfolg von Max hat das Leben unserer ganzen Familie verändert. Ich habe so viel Zeit für mich selbst, wie in den letzten 25 Jahren nicht. Es hat mein Leben verändert, es hat das Leben meiner Tochter sehr verändert, es hat das Leben seiner Mutter verändert. Es hat alles verändert“, sagt Jos.

„Wir [Max, Raymond und Jos] treffen die Entscheidungen, wir reden immer über alles, wir führen die Gespräche: Alles Geschäftliche besprechen wir immer gemeinsam. Wir drei verstehen uns bestens – es ist ungeheuer viel wert, mit den richtigen Leuten zusammenzuarbeiten.“

4

Ein Gamer im echten Leben

Als sich die Coronapandemie auch auf die Sportwelt auswirkte, wäre die Formel 1 beinahe ungeschoren davongekommen. Zumindest dachte man das.

Das Coronavirus SARS-CoV-2 tauchte allem Anschein nach erstmals im Dezember 2019 in China auf, als sich die automobilen Königsklasse gerade auf den Winterschlaf vor der damals letzten Saison nach dem aktuellen Reglement vorbereitete. Niemand konnte die Konsequenzen der Pandemie vorhersehen, aber die Formel 1 scheint viel Zeit damit vergeudet zu haben, das ganze Ausmaß der damit einhergehenden Probleme überhaupt richtig zu begreifen. Die Formel 1 ist bekanntlich die internationalste Sportart der Welt, mit Fahrern aus allen Teilen und Fans in jedem Winkel der Erde, dennoch glaubte man, man könne mit dem Sport einfach irgendwie weitermachen, eventuell mit dem einzigen Zugeständnis, den Großen Preis von China in Shanghai auf einen späteren Termin im Jahr zu verschieben.

Die Teams waren gezwungen, ihre Pläne zu ändern und Flüge umzuleiten, um Coronahotspots wie China oder Singapur auf dem Weg nach Australien zu meiden. Dennoch herrschte Optimismus, selbst bei Teams wie Ferrari und Alpha-Tauri, die aus Norditalien, dem Epizentrum des Pandemieausbruchs in Europa, anreisten. In Australien gab es keinerlei Einreisebeschränkungen für die aus Italien kommenden Teams, alle konnten nach Melbourne reisen. Nach einem Coronafall im Team von McLaren und der Bekanntgabe der Briten am

Donnerstag, nicht an dem Rennen teilzunehmen, geschah aber doch noch das Unglaubliche: Der traditionelle Saisonauftakt mit dem Großen Preis von Australien im März, mit dem der moderne F1-Kalender jedes Jahr beginnt, wurde zwei Stunden vor Beginn des Freitagstrainings abgesagt, kurz bevor die australischen Behörden die FIA aufgrund des erwähnten Corona-falls bei McLaren und der damit verbundenen Quarantäneauflagen für eine ganze Reihe von Personen, die Kontakt zu dem Infizierten hatten, zu diesem Schritt gezwungen hätten.

Anschließend schien fast stündlich ein weiteres Rennen verschoben oder abgesagt zu werden, da sich angesichts des tatsächlichen Ausmaßes der Pandemie der Optimismus der Organisatoren, einfach weitermachen zu können, zunehmend verflüchtigte. Innerhalb einer Woche wurde der Saisonbeginn um drei Monate auf Anfang Juni verschoben. Letztlich fand das erste Rennen sogar erst am 5. Juli statt, in Österreich unter striktesten Auflagen und extrem ungewöhnlichen Bedingungen: ohne Fans, mit Teams, die streng unter sich bleiben mussten, und regelmäßigen Tests für alle vor Ort. In der Zwischenzeit bemühte man sich verzweifelt, den Sport irgendwie präsent zu halten. Da sich die Formel 1 zu Recht rühmt, innovativ zu sein, gelang es ihr glücklicherweise, die Räder wieder rollen zu lassen, um Rennen abseits der Rennstrecke, nämlich online, auszutragen. Natürlich handelte es sich dabei nicht um Meisterschaftsrennen, aber ein Teil des Starterfelds nahm daran teil und nutzte das offizielle Formel-1-Game für Spielkonsolen oder PC, um den Zuschauern zwischenzeitlich wenigstens eine Art von Rennsport bieten zu können.

„Wir haben sehr schnell eine virtuelle Grand-Prix-Serie zusammengestellt, in der unsere aktuellen F1-Piloten, ehemalige F1-Fahrer, aufstrebende Talente und etliche Prominente gegeneinander antraten“, sagt Dr. Julian Tan, Leiter der

E-Sport-Abteilung der Formel 1 und der digitalen Geschäftsinitiativen, der Mann, der dazu beigetragen hat, Simracing 2017 zu professionalisieren. Neben einigen ehemaligen Fahrern konnte die Formel 1 auch ein paar aktuelle für die Idee begeistern, darunter Lando Norris und Nicholas Latifi, und zudem noch den Fußballer Thibaut Courtois, den Golfer Ian Poulter und den Popstar Liam Payne. Auch die bereits bestehenden E-Sport-F1-Teams, ein Projekt, an dem sich die zehn realen Formel-1-Rennställe beteiligt haben, nahmen teil.

„Die Gruppe von Prominenten, die mitmachte, war sehr heterogen, aber im Kern ging es wirklich um die F1-Fahrer selbst, die im offiziellen F1-Videospiel gegeneinander antraten, um unseren Fans weiterhin Rennsportunterhaltung zu bieten, da wir nicht in der Lage waren, echte Rennen auszutragen.

Aber es war uns immerhin möglich, Live-Rennen über eSports während des Lockdowns zu veranstalten und auch weiterhin für unsere Sponsoren und Medienpartner, die sich wie alle anderen auch in einer sehr speziellen Situation befanden, Inhalte zu liefern.

Überall sah es düster aus, daher war es wirklich wichtig für uns, dass wir die Lichter durch E-Sport weiter anlassen konnten. Ich denke, dass 2020 ein wirklich wichtiges Jahr war, das gezeigt hat, dass eSports eine bedeutende Rolle dabei spielt, die Fans mit einzubeziehen und so auch neue für den Formel-1-Sport zu gewinnen“, sagt Tan.

Mit dem 2016 erfolgten Verkauf der Formel 1 an Liberty Media, einem US-amerikanischen Medienunternehmen, hatte Bernie Ecclestone nach jahrzehntelanger Tätigkeit endgültig die Kontrolle über diesen Sport abgegeben. Der globale, milliarden schwere Sport – die Kaufsumme betrug 4,4 Milliarden Dollar – war bis dahin von Ecclestone und ein paar Mitarbeitern von einem kleinen Büro in London aus geleitet

und vermarktet worden. Wenn man an einem GP-Wochenende einen Passierschein fürs Fahrerlager haben wollte, musste er ihn persönlich abzeichnen. Ecclestone war der ultimative Mikromanager und ein gnadenloser Geschäftsmann gewesen, der jedoch mit ansehen musste, wie die Einschaltquoten der Formel 1 im 21. Jahrhundert immer mehr in den Keller gingen. Die zentrale Herausforderung für die neuen Eigentümer der Formel 1 bestand darin, diese Entwicklung zu stoppen und wieder umzukehren, wozu es – wie für fast jeden Sport – zwingend notwendig war, ein jüngeres Publikum zu erreichen.

Dr. Tan ist ein so junger Mann, dass Ecclestone vermutlich niemals in Betracht gezogen hätte, ihm in diesem Alter eine Führungsposition anzuvertrauen. Jemandes Lebenslauf, der zwar in Oxford, Cambridge und an der Harvard Business School studiert hat, aber keinerlei Erfahrung im Motorsport besitzt, hätte er vermutlich keines zweiten Blickes gewürdigt. Stattdessen hat der ehemalige Unternehmensberater die bemerkenswerte Expansion der Formel 1 in die Welt des E-Sports vollbracht – die wohl erfolgreichste ihrer Art.

„Als wir 2017 [in den E-Sport] einstiegen, hatte das in der Hauptsache damit zu tun, dass wir erkannt hatten, dass wir mit unserem Sport eine zunehmend älter werdende Fangemeinde besaßen“, sagt Dr. Tan.

„Es war also wirklich wichtig, im Zuge dieser Transformation, bei der wir uns als Sport in vielen verschiedenen Bereichen verändern, mutig zu sein und mit neuen Initiativen zu experimentieren, die uns dabei helfen können, neue Fans für die Formel 1 zu begeistern. Zu dieser Zeit wuchs die E-Sport-Sparte rasant, womit sie natürlich unsere Aufmerksamkeit erregte.

Wir wussten, dass es diese Wachstumssparte gab, die uns helfen konnte, die jüngere Generation zu erreichen, mit ihr in Kontakt zu kommen. Also stürzten wir uns 2017 kopfüber

in den E-Sport, wobei ich ehrlich gesagt glaube, dass wir die Branche [damals] nicht ganz verstanden haben. Wir haben den Sprung trotzdem gewagt, weil wir das Gefühl hatten, dass das eine wichtige Sache ist.

Und ich denke, dass wir als Unternehmen im Zuge der Liberty-Media-Übernahme einen etwas unternehmerischeren oder sagen wir risikofreudigeren Ansatz gewählt haben, um neue Bereiche zu erschließen“, sagt Tan.

Es war kein unkalkulierbares Risiko, so sehr Dr. Tan dies auch betonen mag. Mit Liberty Media kamen auch neue Ideen, zeitgleich betrat ein neuer Fahrertyp die Bühne, dessen Renn-erfahrung sich nicht mehr nur auf die reale Welt beschränkte, weil sich viele von ihnen schon intensiv mit E-Sport und Sim-Racing beschäftigt hatten.

2015 hatte Max bei Redline unterschrieben, einem im Jahr 2000 gegründeten Sim-Racing-Team. Zu diesem Zeitpunkt verfügte er bereits über einen eigenen Rennsitz, ein Lenkrad mit Pedalerie und drei gewölbte Bildschirme – natürlich prangte auf allen das Red-Bull-Logo – sowie eine High-speed-Internetverbindung, die es ihm ermöglichte, von seiner Wohnung in Monaco aus auf jeder beliebigen GP-Strecke der Welt zu fahren. Es zeugt von seinem Glauben an das System, dass er in seinem ersten Jahr in der Formel 1 in das virtuelle Team eintrat und sagte, dass er vorhabe, das Sim-Racing neben seiner realen Karriere weiter zu betreiben. Red Bull war auch sehr daran interessiert, ihn zu ermutigen, und entwarf für ihn online eine eigene Lackierung in den Red-Bull-Farben. Den Simulator überließen sie allerdings dem Team Redline, das ihm eine neue Anlage zur Verfügung stellte, die ein „noch realistischeres“ Fahrgefühl vermittelte.

„Wenn ich könnte, würde ich mir zu Hause so einen richtig professionellen Simulator hinstellen, aber mein derzeitiges

Setup kommt der Realität schon ziemlich nahe“, sagte Max nach seinem ersten Monat mit dem Redline-Rig, wobei er anmerkt, dass der Simulator von Red Bull in Milton Keynes noch eine ganze Ecke fortschrittlicher ist.

Was kein Wunder ist, angesichts der Dimension. „Das Ding ist zehnmal so groß“, meinte er.

Max ist zwar sofort wettbewerbsfähig, aber er weiß auch, dass der Simulationsrennsport, bei dem das Testen praktisch kostenlos ist und die Fahrer Hunderte von Stunden pro Monat üben können, wenn sie wollen, ein sehr hohes Level erreicht hat.

„Man kann das Sim-Racing mit dem Kartfahren vergleichen, mit man im Alter von vier Jahren anfängt“, fügt er hinzu. „Wenn man zehn oder fünfzehn Jahre lang fährt, wird man sehr gut darin sein. Genauso ist das auch beim Sim-Racing. Es ist halt ziemlich schwierig, diesen Erfahrungsrückstand wettzumachen.“

Was die Erweiterung seiner Fähigkeiten durch das Sim-Racing angeht, schienen sich die Resultate gleich auf der realen Rennstrecke zu zeigen. Das erste Formel-1-Rennen nach der vierwöchigen Sommerpause fand in Belgien statt, es war Max' erster Heim-Grand-Prix überhaupt. Unglücklicherweise musste er nach einer Motorenstrafe vom achtzehnten Platz aus starten und sich dann von hinten durchs Feld kämpfen. Nach zehn Runden lag er bereits auf P12 und rückte dem vor ihm fahrenden Sauber-Piloten Felipe Nasr immer mehr auf die Pelle. Er holte den Brasilianer kurz vor der ultraschnellen Linkskurve Blanchimont ein, die am Renntag mit über 300 km/h durchfahren wird. Normalerweise ist dies keine Überholstelle, aber der siebzehnjährige Verstappen zog über die Kurvenaußenseite neben Nasr und blieb auf gleicher Höhe, bevor er ihn vor der rechts abknickenden Bus-Stop-Schikane

überholen und auf P11 vorrücken konnte. Am Ende kam er als Neunter ins Ziel.

Hinterher zeigte er sich relativ gelassen, als er fürs TV interviewt wurde und für seine Aktion viel Lob einheimste. „Niemand überholt dort, aber du schon“, sagte David Coulthard zu ihm.

„Ich bin so weit hinten gestartet, ich dachte mir, ich versuche es mal. Es gab ein bisschen Auslaufläche [neben den Kerbs], aber es war ein kniffliges Manöver“, antwortete Max und schmunzelte. „Ich hatte den weichen Reifen aufgezogen und habe wahnsinnig gepusht, also wollte ich es unbedingt versuchen.“

Für Max war es sein erster Grand Prix in Spa-Francorchamps, es war erst seine elfte Rennrunde auf diesem Kurs, er schoss erst zum elften Mal unter Rennbedingungen durch diese Kurve, und doch fuhr er sie wie ein erfahrener Profi. Wie sich herausstellte, hatte sein Redline-Engagement mit dieser Performance zu tun, denn ein paar Tage später tauchten Aufnahmen auf, die ihn beim Training im virtuellen Spa zeigten. Nur eine Woche zuvor hatte er das Überholen von Atze Kerkhof, einem Redline-Teamkollegen und F3-Fahrer, in genau dieser Kurve geübt. Er twitterte sogar Aufnahmen dieser Session mit der Bildunterschrift: „Man sagt, ich hätte das Überholen auf der Außenseite der Blanchimont geübt.“ Was er damit noch zu sagen schien war: „Das habe ich nicht aus Leichtsinn oder einfach so aus einer Laune heraus gemacht, weil es sich zufällig gerade so ergeben hat, sondern das ist genau das, was ich von nun an ständig machen werde.“ Hätte er nicht die Möglichkeit gehabt, das Überholen dort am Simulator zu üben, hätte er es vielleicht nie versucht und oder aber Hunderttausende von Euro und viele Arbeitsstunden für Reparaturen aufs Spiel gesetzt – von seiner Gesundheit ganz zu schweigen.

Darin besteht der offensichtliche Vorteil von Rennsimulationen gegenüber der realen Action: Fehler kosten keine Zeit, kein Geld und vor allem kein Leben.

„Da es sich um ein E-Sport-Rennen handelt, bei dem man im Falle eines Unfalls einfach den Neustart-Knopf drückt, ohne dass ein Schaden von Hunderttausenden von Dollar entsteht, sind die Fahrer risikofreudiger“, beschreibt Dr. Tan einen der Vorzüge, den die Integration der Formel 1 in die E-Sport-Welt mit sich brachte. „In unseren F1-E-Sport-Rennen sind alle Autos gleich stark, womit sich unsere virtuelle von der realen Welt erheblich unterscheidet, was eine ganz andere Dynamik erzeugt. Es gibt Szenarien, in denen ein Williams einen Mercedes überholt, was in der Realität derzeit wahrscheinlich eher selten vorkommen dürfte. Aber im E-Sport passiert das relativ häufig, weshalb zum Beispiel die Williams-Fans einen Grund mehr zum Jubeln haben. Es ist immer noch Rennsport, auch wenn er vielleicht etwas anders ist, aber am Ende des Tages ist das immer noch Rennsport.“

Die ersten Rennsimulationen wurden in den frühen 1980er-Jahren als Arcade-Spiele entwickelt und sind auch heute noch – neben Ballerspielen, Airhockey und *Pac-Man* – in den modernen, wenn auch immer etwas nostalgisch anmutenden Spielhallen des 21. Jahrhundert zu finden. Mit ihrer primitiven Grafik und dem doch sehr begrenzten Realismus haben sie nur sehr wenig gemein mit ihren modernen Pendanten, aber das Konzept war dasselbe: ein Game zu entwickeln, bei dem der Spieler in einem Sitz sitzen, ein Lenkrad drehen und Pedale betätigen konnte, genau wie in einem echten Fahrzeug. Anfänglich lag der Fokus auf der Unterhaltung, da man davon ausging, auf dem Massenmarkt vornehmlich Leute zu erreichen, die Spaß haben wollten, statt ernsthaft für Rennen zu trainieren. Gegen Ende der 1980er-Jahre kam jedoch *Indianapolis*

500: *The Simulation* heraus, der scheinbar erste ernst gemeinte Versuch, für ein realitätsnahes Rennerlebnis zu sorgen. David Kaemmer, einer der Game-Designer, kam ursprünglich aus der Flugsimulatoren-Entwicklung und hatte im Grunde genommen deren Prinzipien auf eine Rennstrecke übertragen. Er selbst gab 20 Jahre später zu, dass sein Geschäftspartner „mich bei Laune hielt, indem er mich Rennsimulationen programmieren ließ“, obwohl das Interesse des Marktes an Rundkursrennsimulationen praktisch nicht vorhanden war.

„So wie man im Flugsimulator in eine Cessna steigen kann, um zu sehen, wie es ist, als Privatperson Pilot einer solchen Propellermaschine zu sein, wollte ich ein Programm entwickeln, das so realistisch wie möglich erfahrbar macht, wie es ist, einen Rennwagen zu fahren“, sagte Kaemmer.

Sie hatten Glück: Eine kleine Firma namens Electronic Arts aus San Francisco, der Vorläufer des heute zweitgrößten Spieleherstellers der Welt, beauftragte sie mit der Entwicklung eines Indy-500-Simulationsspiels für den PC. In Großbritannien war Geoff Crammond damit beschäftigt, etwas Ähnliches für den Commodore 64 zu entwickeln. Auch wenn es noch keinen Verbrauchermarkt für das Produkt gab, war für die Entwickler klar, dass man einen möglichst hohen Grad an Realismus anstreben musste. Die beiden Games – *IndyCar* und Crammonds *Formula One Grand Prix* – machten rasante Fortschritte, wobei die Entwickler die Arbeit ihrer Konkurrenten jeweils bewunderten, was den Wettbewerb weiter anspornte.

Zum wirklichen Durchbruch für die Rennsimulationen kam es im Jahr 1994, als *NASCAR Racing* von Kaemmers Studio Papyrus herauskam und als erstes Spiel seiner Art mehr als eine Million Käufer fand. Das Spiel war auch interaktiv, d. h. die Spieler konnten sich über ihre Telefonleitung in Rennen einwählen und mit anderen Spielern aus dem ganzen Land

kommunizieren. Diese Telefonrechnungen gingen manchmal in die Hunderte oder Tausende von Dollar und waren ein Vorzeichen für das, was noch kommen sollte.

Angesichts des Erfolgs der amerikanischen und der britischen Version lizenzierte die Formel 1 1996 erstmals ein eigenes Spiel und veröffentlichte es auf der PlayStation, dem damaligen Spielkonsolen-Marktführer, und später auf dem PC. Es enthielt fünfunddreißig verschiedene Fahrer, siebzehn Strecken und Kommentare des großartigen Murray Walker. Die frühe 3-D-Grafik der Konsolen in den späten 1990er-Jahre ließ allerdings zu wünschen übrig. Und selbst wenn Kritiker seinerzeit anmerkten, dass die Ästhetik und die Lackierung naturgetreu waren, beklagten sie auch, dass das eigentliche Gameplay und die erforderlichen Fahrfähigkeiten zu leicht zu erlernen waren. Erst in den späten 2000er-Jahren, als die Force-Feedback-Technologie, die dem Benutzer durch Vibrationen und Bewegungen ein realistisches Fahrgefühl via Controller vermittelt, immer ausgereifter und die Teilnahme an Online-Rennen immer einfacher und erschwinglicher wurde, begannen Rennsimulationen auf dem Konsumentenmarkt wirklich durchzustarten – perfektes Timing für den vorpubertären Max Verstappen.

Seine ersten Erfahrungen mit simulierten F1-Rennen dürften denen aller anderen, die die frühen Konsolen-Games mit primitiven Controllern spielten, geähnelt haben. Doch als er älter wurde, kam er schnell mit den ausgereifteren und besser entwickelteren Games in Kontakt, nicht zuletzt weil sein Vater, vor allem in den Niederlanden, weiterhin ein bekannter Formel-1-Promi und Interesse der Entwickler, ihn mit ihren Spielen vertraut zu machen, riesengroß war. Im November 2009, als Codemasters mit *F1 2009* gerade sein erstes offiziell lizenziertes Formel-1-Game veröffentlicht hatte, nachdem sie

die Produktion der Serie von Sony übernommen hatten, traten Max und Jos bei einer Werbeveranstaltung gegeneinander an. Die Bewegungssoftware der Nintendo Wii und die Erweiterung durch den Lenkrad-Controller passten gut zu dem Spiel, und die beiden traten vor einer Menge von Fotografen, Journalisten und Rennfans in einem kleinen Hinterzimmer in Breda in Südholland gegeneinander an. Max, dem es nie an Selbstvertrauen gemangelt hatte, erklärte der versammelten Menge, dass er davon ausgehe, den Grand Prix zu gewinnen, obwohl er gegen seinen Vater antreten musste, der über die Erfahrung von mehr als hundert echten F1-Grand-Prixs verfügte und immer noch als Rennfahrer aktiv war. Max besaß das Spiel jedoch schon seit einiger Zeit und hatte zu Hause auf seiner Wii fleißig geübt. Es war wohl ein Zufall, dass ihr virtuelles Rennen in Sepang stattfand, also auf der Rennstrecke, an der Max als Kleinkind sein erstes F1-Wochenende verbracht hat. Jos war tatsächlich nervös.

„Klar, ein bisschen aufgeregter bin ich schon, auch wenn ich nur ein virtuelles Auto fahre“, sagt Jos vor dem Rennen. „Es ist ja auch wirklich sehr realistisch, fast echt.“

Jos steuert den McLaren von Lewis Hamilton und Max fährt den Renault von Fernando Alonso, mit dem er davonzieht und seinen Vater in dem Rennen über drei Runden schlägt – mit 26 Sekunden Vorsprung.

„Eigentlich habe ich das erwartet“, sagt Jos, während sein Sohn süffisant grinst. „Beim Üben habe ich nichts anderes von Max gesehen. Niemand will gegen seinen eigenen Sohn verlieren, aber Kinder haben einfach ein besseres Händchen für Computerspiele.“

Dieses Erlebnis hätte womöglich eine lebenslange Leidenschaft fürs Zocken entfachen können, wenn Max dem nicht ohnehin schon verfallen gewesen wäre. Und er war beileibe

nicht der Einzige. Lewis Hamilton, dessen Auto sein Vater auf der Wii fuhr, erinnerte einmal an Crammonds Spiel *Grand Prix 2* aus dem Jahr 1994, für das erstmals die Lizenzrechte der FIA erworben wurden. Nachdem Hamilton 2020 in Deutschland den Rekord von Michael Schumacher mit 91 Siegen eingestellt hatte, gab er zu, dass es surreal sei, einem Kindheitshelden nachzueifern, den er in einem Videospiel gespielt habe.

„Wenn man damit aufwächst, andere Fahrer zu beobachten, vergöttert man sie nicht nur dafür, was für tolle Fahrer sie sind, sondern auch für die ungeheure Konstanz, ihre außerordentlichen Fähigkeiten Rennen für Rennen, Jahr für Jahr, Woche für Woche unter Beweis zu stellen“, sagte Hamilton. „Es gab ein Spiel namens *Grand Prix 2*, und ich erinnere mich, dass ich darin Michael gespielt habe. Er war so lange Zeit so dominant, dass ich glaube, niemand hätte sich vorstellen können, auch nur entfernt jemals an Michaels Rekorde herankommen zu können, vor allem ich nicht.“

Hätte es nicht den tragischen Ski-Unfall im Jahr 2013 gegeben und hätte Michael Schumacher nicht danach sechs Monate im Koma gelegen, würde er heute vielleicht mit einer weit- aus fortschrittlicheren Version des Spiels seinem Nachfolger die Ehre erweisen.

Als Hamilton in den 1990er- und frühen 2000er-Jahren spielte, waren die Sim-Racing-Games natürlich bei Weitem nicht so ausgereift und realistisch wie heute. Um ehrlich zu sein, hatten die Spiele seinerzeit nur wenig mit der Art von Rennsport zu tun, dank der er später zum Multimillionär wurde. Als Ron Dennis ihn unter seine Fittiche nahm und dem Dreizehnjährigen einen Vertrag gab, geschah dies nicht aufgrund seiner Leistungen in einem Videospiel, sondern weil er Gokart-Champion war, etwas, für das sein Vater Anthony große finanzielle Opfer gebracht hatte. Hamilton gehörte zu den

Fahrern, um deren finanziellen Background es nicht sonderlich gut bestellt war, wobei es allein schon eine sechsstellige Summe gekostet haben wird, ihm vor Erreichen des Teenageralters zu ermöglichen, im Kartsport vorne mitzumischen.

Der Aufstieg des E-Sports ändert dies jedoch. Jean-Éric Vergne, ein ehemaliger Red-Bull-F1-Pilot und zweifacher Formel-E-Weltmeister, erkannte schon früh die viel versprechende Verbindung zwischen Rennsport und Gaming und gründete 2015 Veloce, eines der ersten und größten E-Sport-Teams. Trotz seiner langjährigen Racing-Erfahrung kann er nicht mit den Männern und Frauen an der Spitze des E-Sports mithalten, die er jetzt managt.

„Es ist wahrscheinlich schwieriger, der beste Sim-Racing-Fahrer der Welt zu sein als der beste, na ja, ich würde jetzt nicht sagen, der beste Formel-1-Fahrer, denn dazu gehört natürlich viel mehr als nur Können, aber [vom Niveau her] ist es ziemlich ähnlich“, sagt Vergne.

„Derjenige, der in irgendeinem Bereich [des E-Sports] der Beste ist, ist der Beste unter Millionen von Spielern, also ist das extrem schwierig. Da Motorsport ein extrem teurer Sport ist, können leider nicht alle Kinder an die Spitze gelangen.

Du musst erst Kart fahren und dann in den Monoposto wechseln. Und selbst dann muss man immer in einem Spitzenteam sein, um Rennen zu gewinnen. Es ist also extrem schwierig, im Motorsport erfolgreich zu sein.

In dieser Hinsicht ist Sim-Racing ein bisschen wie Fußball: Alles was man braucht sind ein Paar Schuhe und ein Ball, und schon kann man in den Favelas mit dem Kicken anfangen und versuchen, einer der größten Fußballspieler aller Zeiten werden.

Solange sich die Kinder einen den Anforderungen genügenden Computer und ein Lenkrad leisten können, können sie

sich online mit Tausenden und Abertausenden von Spielern messen.“

Der Gedanke, dass die Teamchefs der Formel 1 die Online-Ergebnisse eines Fahrers als Entscheidungshilfe mit hinzuziehen könnten, wenn es um Fragen der Weiterentwicklung und Verträge geht – etwas, von dem Vergne sagt, dass er immer geglaubt habe, dass genau das irgendwann der Fall sein wird –, ist keineswegs mehr so weit hergeholt. Der in Japan geborene brasilianische Fahrer Igor Fraga war Finalist bei der ersten E-Sport-Serie der Formel 1 im Jahr 2017. Er spielte seit seinem dritten Lebensjahr das Rennspiel *Gran Turismo* und begann nicht viel später mit dem Kartfahren, hatte aber ein paar Jahre darauf aus finanziellen Gründen Schwierigkeiten, sich in Monopostos tatsächlich durchzusetzen. Dann gewann er 2018 den Nations Cup der *Gran-Turismo*-Meisterschaft, einer der ersten von der FIA anerkannten E-Sport-Serien – und jetzt fährt er in der F3, die theoretisch nur zwei Stufen von der Formel 1 entfernt ist. Keine Frage: Bis dahin ist es noch ein langer Weg, aber Fraga, der 2020 vom Red Bull Junior Team unter Vertrag genommen wurde, ist diesem Ziel viel, viel näher als noch vor zwei Jahren.

„Ich glaube nicht, dass es sich dabei um eine kurz- oder mittelfristige Entwicklung handelt“, sagt Dr. Tan über die Idee, dass Gamer zu Rennfahrern werden könnten. „Es ist ein längerfristiger Weg, aber ich denke, dass man wirklich beginnt, die Auswirkungen der Weitung dieses Trichters zu sehen und dass mehr und mehr Menschen Zugang zum Motorsport im Allgemeinen und dann auch zur Formel 1 bekommen können.“

Dennoch glaube ich, dass der Weg von einer Stufe zur nächsten, bevor man in die Formel 1 kommt, immer noch sehr wichtig ist, weil wir über die Spitze des Motorsports sprechen, aber

ich denke, dass schon die Weitung dieses Trichters ein großer Schritt für einen Sport wie die Formel 1 ist.

Es gibt immer noch rennsportteigene Herausforderungen, die man bewältigen muss, um auf der Karriereleiter aufzusteigen. Fraglos gibt es natürlich den Aspekt der körperlichen Voraussetzungen, der bei Simulationsrennen keinerlei Rolle spielt. Darüber hinaus gibt es die ganz traditionelle Stufenleiter mit ihren Rennklassen, über die man in die Formel 1 gelangt, und dieser Weg ist immer noch maßgeblich. Man muss diesen Aufstieg immer noch meistern, bevor man es von der F3 zur F2 und schließlich zur F1 schaffen kann.“

Die körperlichen Voraussetzungen können ein Stück weit geschaffen und trainiert werden. Sim-Racer wiederholen ihre Runden und studieren die Strecken mit der gleichen Hingabe, wie Rennfahrer ins Fitnessstudio gehen, um sich fit und in Form zu halten und um den enorm hohen G-Kräften in der Formel 1 standhalten zu können.

Vergne sagt: „Wenn wir ein Rennen gewinnen wollen, um eine Meisterschaft zu gewinnen [in der Rennsimulation], kostet uns das mehr oder weniger genauso viel Vorbereitung wie vor einem echten Rennen oder einer echten Meisterschaft, aber im wirklichen Leben muss man mit dem hohen Druck umgehen und hart spielen.

Etwas zu gewinnen, erfordert viel Arbeit, Hingabe, Talent und auch ein bisschen Glück. Und wenn man in der Lage ist, etwas so Kompliziertes zu gewinnen, wenn man die richtigen Hilfsmittel im Motorsport an die Hand bekommt und wenn man das Talent hat, ja, warum soll man es dann nicht schaffen können?“

2017 beschloss McLaren, sich auf einige dieser aufkeimenden Online-Talente einzulassen und ihnen eine Chance zu geben, in der echten Welt zu fahren. Sie veranstalteten einen

Wettbewerb, bei dem der schnellste Gamer der Welt gesucht wurde, mit Qualifikationsveranstaltungen auf den beliebtesten Plattformen, um möglichst viele Interessenten anzusprechen. Im Grunde handelte es sich um eine Formel-1-Talentshow, bei der dem Sieger ein Vertrag als McLaren-Simulatorfahrer winkte.

Der Gewinner 2019 war James Baldwin, ein 22-Jähriger aus Buckinghamshire. Er war auf nationaler Ebene Kart gefahren und seine Familie unterstützte ihn dabei, es mit den Einsitzern zu versuchen und an zwei Formel-Ford-Rennen teilzunehmen. Das stürzte sie fast in den Ruin, und James nahm einen schlecht bezahlten Job bei einem Zuliefererbetrieb der Luftfahrtindustrie an, wobei er lieber Maschinenbau studiert hätte. Und dann gewann er den Wettbewerb World's Fastest Gamer, der ihm den Einstieg in den Rennsport ermöglichte.

Drei Jahre später verschaffte ihm sein Job bei McLaren ein Cockpit in der British GT Championship, in einem echten Auto auf einer echten Rennstrecke für ein Team, das keinem Geringeren als dem ehemaligen F1-Weltmeister Jenson Button gehört. Dass das etwas anderes war als in einem Simulator zu fahren, wurde Baldwin im Vorfeld seines ersten Rennens durchaus klargemacht. Selbst im Jahr 2020 wurden den Gamern noch einige Vorbehalte entgegengebracht und es gab teils erhebliche Zweifel, dass sie auf einer echten Rennstrecke mithalten könnten.

„Du fährst ein sehr teures Auto“, sagte Baldwin in einem Interview mit der Zeitung *i*. „Ich habe das ganze Wochenende über mehrere Einweisungen bekommen, in denen es hieß: „Bitte keinen Unfall bauen, allein die vordere Stoßstange kostet 40.000 Pfund. Das ist nicht gerade ermutigend, bevor man auf die Strecke geht, vor allem nicht, wenn man in Oulton Park fährt, wo es kaum Auslaufzonen gibt und wo man, wenn man abfliegt, gegen die Mauer crashen wird.“

Ich glaube, einige Fahrer denken, dass ich nicht weiß, wie man Rad-an-Rad-Rennen fährt, und einige von ihnen kamen sogar vor dem ersten Rennen zu mir und sagten: „Sei einfach vorsichtig“, als ob sie Angst hätten, dass ich irgendetwas Verrücktes machen könnte. Ich glaube, unbewusst machen sie sich ein wenig Sorgen, denn das, was man bei den Rennsimulationen lernt, bringt einen an eine ganz neue Grenze.“

Zur allgemeinen Überraschung gewannen Baldwin und sein Teamkollege Michael O'Brien bei ihrem ersten Einsatz für das Jenson Team Rocket RJN, bei dem sie das Auto unversehrt über die Ziellinie brachten. Sie wurden schließlich Vierter in der verkürzten Meisterschaft 2020. Die Zukunft von Baldwin ist angesichts der angespannten globalen Wirtschaftslage ziemlich ungewiss, aber er ist zuversichtlich, dass E-Sport und Gaming ihm einen Vorsprung verschafft haben, den er sonst nicht gehabt hätte.

„Es war immer schon mein Traum, in der Formel 1 zu fahren, aber ich glaube nicht, dass das passieren wird“, fügte er hinzu. „Die Leute, die jetzt in die Formel 1 kommen, sind achtzehn, neunzehn und ich bin schon zweiundzwanzig, zudem verfügen sie über enorme finanzielle Möglichkeiten. Da ich aber schon immer Rennfahrer werden wollte, habe ich mir die Sache mit der Formel 1 früh abgeschminkt, denn man kann trotzdem einer der besten Rennfahrer der Welt werden. Man könnte auch Le Mans, die Formel E oder IndyCar-Meisterschaften gewinnen, was ein vergleichsweise realistisches Ziel ist, wenn man es schafft, Werksfahrer bei einem Hersteller wie zum Beispiel McLaren zu werden.“

Baldwin hat sich mit seinem Engagement bei Sportwagenrennen von den Einsitzern verabschiedet, aber es gibt gewiss so manche, die in seiner Geschichte ein Beispiel dafür sehen, wie es auch funktionieren kann. Er hat sich seinen realen

Cockpitplatz redlich verdient, bevor die Pandemie kam und dem virtuellen Rennsport einen ungeahnten Aufschwung bescherte.

Die Formel 1 hatte bereits alle zehn Teams davon überzeugt, an ihrer E-Sport-Serie teilzunehmen – sogar Ferrari machte schließlich mit –, als man begann, Online-Rennen zu veranstalten, um die durch das Coronavirus entstandene Lücke zu füllen. Einige waren entschieden dagegen, da sie darin eher eine Blamagemöglichkeit als eine Wachstumschance sahen, aber im Großen und Ganzen ergriffen die Fahrer die Chance. Für Rennfahrer wie Max Verstappen, Lando Norris und Charles Leclerc, die bereits selbst erfolgreiche Sim-Racer und Streamer waren, war das ein Geschenk.

Obwohl Max 2015 bei Redline unterschrieben hatte und den Sommer über mit Atze Kerkhof trainierte, hatte er nicht viel Zeit, um an Rennen teilzunehmen. Wie bereits erwähnt, erfordert ein Simulationsrennen auf höchstem Niveau viele Stunden konzentrierter Vorbereitung, die ein F1-Neuling wahrscheinlich nicht so ohne Weiteres erübrigen kann. Nach der Saison 2018 begann Max jedoch, seine Sim-Racing-Aktivitäten wieder deutlich zu steigern, vielleicht weil er in der vorangegangenen F1-Saison der Konkurrenz von Mercedes derart unterlegen war, dass er nicht viel gegen sie ausrichten konnte. Was auch immer der Grund dafür gewesen sein mag, er verbrachte jedenfalls einen Großteil des Winters mit dem Team Redline auf iRacing, seiner wegen des realistischen Fahrverhaltens bevorzugten Plattform, und nahm im Februar 2019 an einem 12-Stunden-Rennen mit Lando Norris, Atze Kerkhof und dem BMW-Werksfahrer Nicky Catsburg teil.

Am Ende war das Rennen ein Reinfall, da Max nur eine Runde schaffte, bevor ein früherer Unfall die Teilnahme beendete. Aber der Funke war neu entfacht, und in der Sommerpause 2019 war er wieder am Start mit Norris als einem seiner

Teamkollegen, zusammen mit zwei anderen Fahrern namens Max, den Deutschen Maximilian Benecke und Maximilian Wenig. Sie fuhren die 24 Stunden von Spa in einem virtuellen Format in voller Länge und dominierten, wie man es von einem Team mit zwei Vollzeit-F1-Fahrern erwarten kann. Es war allerdings nicht ganz ungefährlich, vor allem als fünfzehn Minuten vor Schluss das Bremspedal in Max' Simulator versagte. Glücklicherweise konnte er anhalten, ohne einen Schaden zu verursachen, und so noch einen Fahrerwechsel ermöglichen, was Norris nutzte, um den Sieg mit 30 Sekunden Vorsprung zu retten. Die Angst in den Stimmen der beiden Fahrer, als sich der Vorfall live auf der Streaming-Plattform Twitch abspielte, ist ein Beweis für das Engagement, mit dem beide das Rennen bestritten.

Als die F1-Weltmeisterschaft 2020 online ging und der CEO von Torque eSports, Darren Cox, beschloss, The Race – All-Star Esports Battle zu veranstalten, war Max natürlich der Wunschkandidat Nummer eins für die Organisatoren, denen allerdings klar war, dass er nicht leicht zu ködern sein würde. Er war ein iRacing-Gamer durch und durch, doch die Organisatoren hatten sich für die konkurrierende Plattform rFactor entschieden, die von den meisten F1-Teams für ihre Werksimulatoren verwendet wird, wodurch Max etwas weniger im Vorteil wäre. Er wusste nicht einmal, ob er nach seinem Heimflug rechtzeitig in Monaco ankommen würde, um teilnehmen zu können, nachdem ihn ein Freund – Rudy van Buren, ein weiterer Gewinner des World's Fastest Gamer-Wettbewerbs – dazu überredet hatte, es zu versuchen.

„Sie wollten mehr echte Fahrer als Sim-Racer, um möglichst viele Zuschauer anzulocken“, sagte Max. „Ich bin mit einigen von ihnen in der Formel 3, im Kart oder in der Formel 1 gefahren – das sind schon ziemlich viele große Namen dabei.“

Es ist das erste Mal, dass ich [das 2012er Handling-Modell] gefahren bin. Selbst wenn man im echten Leben gut ist, ist man nicht automatisch schnell, wenn man in den Simulator wechselt. Die Sim-Racer wussten natürlich besser, wie man mit dem Ding fahren muss.“

Max qualifizierte sich als Neunter – wobei er alle anderen Fahrer aus der realen Welt schlug, was die besonderen Fähigkeiten im Sim-Racing unterstreicht – und kollidierte dann in der ersten Kurve, wodurch er ans Ende des Feldes zurückfiel. Danach kämpfte er sich wieder bis auf den elften Platz vor.

Da vier Monate lang keine Rennen stattfanden, war Max auf den iRacing-Servern fast ständig präsent. Was er in seiner Verärgerung über Fehlfunktionen bestimmter Plattformen oder Technologien – die selbst auf höchstem Niveau scheinbar nicht zu vermeiden sind – vom Stapel ließ, war nicht viel anders als das, was man von seinen Funksprüchen an seinen Ingenieur kennt, wenn irgendetwas während eines Grand Prix nicht so funktioniert, wie es soll. Der einzige Unterschied war, dass er nicht gegen den Motorlärm anschreien musste.

In einem Formel-1-Auto lässt sich die Wut natürlich leichter im Zaum halten, da ein Ausraster oder gar ein Kontrollverlust sehr ernste Folgen haben kann. In den eigenen vier Wänden, in denen man sich prinzipiell sicher fühlt, ist man, wenn man die Beherrschung verliert, ein leichtes Ziel. Wenn man so einen berühmten Namen trägt und online Videogames spielt, selbst, wenn das nur innerhalb des gut geschützten Lizenzsystems von iRacing ist, bei dem die Top-Rennen nur von Top-Rennfahrern bestritten werden, zog Max Trolle magisch an und musste oft Feuer mit Feuer bekämpfen, wenn andere Spieler versuchten, ihn von der Strecke zu drängen oder einfach nur sein Auto attackierten, um Aufmerksamkeit zu erregen. Zu der Zeit, als das Interesse an Online-Rennen wegen des weltweiten

Lockdowns ungeahnte Ausmaße erreichte, hatte sich Max ein wenig zurückgezogen. Er weigerte sich, an den virtuellen Grands Prix des offiziellen F1-Spiels teilzunehmen, weil er Bedenken wegen des Gameplays hatte; er benutzte ein Pseudonym auf den iRacing-Servern, während er seine Wertung verbesserte, d. h. online an seinen Rundenzeiten arbeitete. Doch nichts, nicht einmal die hartnäckige Verfolgung durch die allgegenwärtigen idiotischen Trolle, konnte Max davon abhalten, online Rennen zu fahren.

„Ich mag Sim-Racing, aber was ich wirklich liebe, ist echte Rennen zu fahren“, sagt Max und spricht damit das Offensichtliche aus. „Vielleicht werde ich beides irgendwann kombinieren, sodass beides seinen festen Platz in meinem Terminkalender hat, aber ich würde nie das Echte gegen das Virtuelle tauschen.“

Es geht auch nicht nur um Gewinnerstolz und Spaß am Spielen. Als die Rennsaison im Sommer 2020 endlich begann, war jeder Fahrer, der an den virtuellen Grands Prix teilgenommen hatte, schneller als sein Teamkollege, der das nicht gemacht hatte. Und natürlich geht es auch um Geld. Vergne sagt, dass die Top-Fahrer im E-Sport drei Millionen Dollar pro Jahr verdienen, und selbst der Vollzeit-F1-Fahrer Lando Norris war beeindruckt von den Preisgeldern im virtuellen Sport: „Man muss sich nur mal die NASCAR World Championship Series presented by Coca-Cola anschauen, das Preisgeld beträgt 300.000 Dollar, was für Sim-Racer ziemlich unglaublich ist“, sagte er im April 2020.

„Porsche hat gerade ein Preisgeld von 250.000 oder 200.000 Dollar für seine Meisterschaft ausgelobt, es beginnt also, um richtig viel Geld im Simulationsrennsport zu gehen.

Die Leute fangen an, ihren Lebensunterhalt damit zu verdienen, und sie bekommen teils erheblich mehr, als viele echte

Rennfahrer. Es ist ziemlich verrückt, zumindest was die Jungs angeht, die richtig top sind.“

Der E-Sport wird nicht wieder von der Bildfläche verschwinden, im Gegenteil, es wird immer mehr Geld reingesteckt werden. Max könnte der erste Mensch werden, der Weltmeistertitel auf Asphalt und online gewinnt – auch wenn das eine immer eine größere Sache sein wird als das andere.

5

Wie ein Fisch im Wasser

Nichts im Leben ist unwiderruflich vorprogrammiert, aber man kann in der Regel einige gut fundierte Vermutungen zum künftigen Lebenslauf eines Menschen anstellen, und wenn man Max im Alter von einem Jahr kennengelernt und einen Blick auf seinen Stammbaum geworfen hätte, wäre man vermutlich leicht zu dem Schluss gekommen, dass er eine Leidenschaft fürs Kartfahren entwickeln würde. Frans, sein Großvater väterlicherseits, leitete ein Team, Robert, sein Großvater mütterlicherseits, veranstaltete öffentliche Rennen, und seine Eltern fuhren beide Kart auf internationalem Niveau. „Wenn du es sehen kannst, kannst du es auch sein“, lautet eine beliebte Redewendung über Vorbilder. Und wenn man es richtig bedenkt, dürfte Max vermutlich kaum etwas anderes gesehen haben.

Jos hatte versucht, Max nicht ans Steuer zu lassen, aber der berühmte tränenreiche Anruf und die anschließende Bitte seiner Frau Sophie ließen ihm keine andere Wahl. Er erinnert sich noch gut an das erste Mal, als er seinen Sohn auf einer öffentlichen Mietstrecke in Genk in ein Gokart setzte. Es war ein Moment, der auch in einer Katastrophe hätte enden können, in einem traumatischen Erlebnis, bei dem viele Tränen geflossen wären und an das zu erinnern sich Jos in einer peinlichen Hochzeitsrede oder bei einer Party zu Max' achtzehntem Geburtstag vielleicht nicht hätte nehmen lassen. Doch Max war kein normaler vierjähriger Junge. Er war zum damaligen Zeitpunkt schon zwei Jahre lang bei Wind und Wetter auf seinem

Quad rumgedüst. Er fühlte sich darauf offensichtlich so wohl wie ein Fisch im Wasser und fuhr so schnell er konnte. Während andere Väter angesichts der ersten Kartfahrt ihres Sprösslings wohl ein wenig nervös gewesen wären, war Jos kein bisschen überrascht, als Max auf seinen ersten Runden gleich die Strecke in ihrer ganzen Breite nutzte.

„Er hatte bereits Erfahrung mit der Geschwindigkeit und wusste, wie man lenkt“, erklärte Jos Max’ Red-Bull-Kollegen in der Sendung *Talking Bull* im Jahr 2020. „Bevor wir ihn in ein Gokart setzten, hatten wir schon eine ganze Menge gemacht.“ Auch wenn Jos betont, er habe Max einfach machen lassen, hatte er wohl bei jedem Schritt, den er mit ihm tat, selbst als er noch ein Kleinkind war, etwas ganz Bestimmtes im Sinn.

Max fuhr mit diesem winzigen Kart so schnell, dass der Vergaser durch die Vibrationen kaputtging. Gokarts dieser Größe waren für Fahrer gedacht, die in diesem Alter noch nicht mutig genug oder gar in der Lage waren, so beherzt Gas zu geben. Nur wenige Tage, nachdem er das erste Gokart für Max gekauft hatte, ging Jos erneut los und kaufte ihm sein zweites, ein größeres und stabileres Modell. Max’ erstes Kart ist inzwischen ein bedeutendes Stück Rennsportgeschichte, das man öffentlich bewundern kann: Es hängt an der Wand des Verstappen-Megastores in Swalmen, einem Ortsteil im niederländischen Roermond nahe der deutschen Grenze.

Jos war damals selbst noch sehr im Kartsport engagiert. Als Max sich noch um ein eigenes Kart bemühte, betreute Jos bereits niederländische Nachwuchshoffnungen. Giedo van der Garde, der 2002 die Formel-Super-A-Weltmeisterschaft gewann, war sein Starschüler. Er war damals siebzehn Jahre alt, und das brachte ihm einen Wechsel zu Van Amersfoort Racing und damit einen Platz in der Formel Renault ein. Zweifellos wird Jos ein gutes Wort für Giedo eingelegt haben, der auch

heute noch sagt, dass er der Mann gewesen sei, der ihm, abgesehen von seinem eigenen Vater, am meisten beigebracht habe. Als er einige Jahre später im Formel-1-Fahrerlager auftauchte, war Jos nicht um eine Meinung verlegen.

„Im Motorsport geht es nicht nur um Talent“, schrieb Jos in einer Kolumne für *De Telegraaf* im Jahr 2010, womit er auch auf seinen eigenen Ruf als äußerst fähiger, aber letztlich erfolgloser Formel-1-Pilot Bezug genommen haben könnte. „Es geht um viel mehr und es bleibt abzuwarten, wie Giedo und die Menschen um ihn herum damit umgehen werden. Ich hoffe für ihn, dass er bei einem der Teams im Mittelfeld unterkommt, damit er als Fahrer zumindest etwas zeigen kann.“

Zunächst blieb Van der Garde weitere zwei Jahre in der GP2, dem Vorgänger der heutigen Formel 2, bevor er von Caterham in deren F1-Team befördert wurde. Leider war das Auto dieses Teams nicht konkurrenzfähig und für Van der Garde war nach nur einer Saison, in der er kein besseres Ergebnis als P15 erreichte, auch schon wieder Schluss in der Königsklasse. Van der Garde steht den Verstappens nach wie vor nahe – wenn er nicht gerade in der Langstrecken-Weltmeisterschaft unterwegs ist, sieht man ihn manchmal in der Red-Bull-Box, wo er mit Max plaudert – und er scherzt, dass er sich selbst in den Niederlanden als „der niederländische Formel-1-Fahrer vor Max“ vorstellen muss, wenn man ihn fragt, was er macht.

Er war nicht der einzige Fahrer, auf den Jos in den frühen 2000er-Jahren ein Auge geworfen hatte. Er hoffte, dass sein Gokart-Team viele junge Talente hervorbringen würde, die aus seinen Fehlern lernen könnten – insbesondere niederländische Fahrer wie Randy Bakker oder Pascal Westerhof –, aber keiner von ihnen kam jemals so weit wie Van der Garde, geschweige denn später sein eigener Sohn. Die beiden hatten jedoch Erfolg in der Formel Super A, und das war, wie Jos

immer wieder betonte, nicht nur ein Mittel zum Zweck, ein Tor zur nächsten Stufe.

„Es ist eine harte Klasse, diese Super A. Die besten 32 Fahrer der Welt fahren hier“, sagte Jos Verstappen. „Das sind nicht nur junge Leute. Es fahren immer noch welche herum, gegen die ich früher selbst Kart gefahren bin. Diese Jungs sind absolute Kart-Profis.“ Was Jos damit natürlich implizit sagt, ist, dass sie zweifellos gut sein müssen, wenn er selbst früher gegen sie gefahren ist.

Jos hatte auch keine Angst davor, selbst wieder in ein Kart zu steigen, während er immer noch nach einem Weg zurück in die Formel 1 suchte, wenn auch die Resultate nicht immer berauschend waren. Kurz vor Weihnachten 2002 nahm er am Winter Cup in Kerpen bei Köln teil, auf der Strecke, auf der Michael Schumacher seine große Karriere mit einem Kart begann. Den Winterpokal gab es schon, bevor der spätere siebenfache Weltmeister berühmt wurde, aber die Assoziation mit Schumacher verlieh ihm fortan ein Prestige, das man nicht kaufen konnte – bis heute wird diese Veranstaltung durchgeführt. Im Jahr 2002 wollte sich Michaels ehemaliger Teamkollege Jos unbedingt profilieren, zumal die Plätze für die Saison 2003 noch zu vergeben waren. Ein Kartsieg würde nicht viel bedeuten, aber er könnte den einen oder anderen Teamchef vielleicht auf eine zündende Idee bringen, und das Event war eine gute Gelegenheit, um so manchen, die im Motorsport Rang und Namen haben, die Hand zu schütteln.

Für Jos lief es nicht gut. In den ersten beiden Rennen mit den größeren 125-ccm-Karts riss ihm im ersten Lauf die Kette und im zweiten Rennen schied er nach einem Kontakt mit einem Konkurrenten aus. Bei den kleineren 100-ccm-Maschinen schaffte es Jos im ersten Rennen auf den sechsten Platz und lag im zweiten Rennen in Führung, bevor ein anderer Fahrer

von hinten auf ihn auffuhr und dabei sein Auspuff kaputtging. Man kann sich vorstellen, dass es im Fahrerlager verhaltenes Gekicher gab und mehr als einmal vom „unverbesserlichen Jos Vercrashen“ die Rede war. Und es kam sogar noch schlimmer: Im letzten Rennen des Tages kollidierte Verstappen mit demselben Fahrer noch zweimal, und nach dem zweiten Zusammenstoß ging es für ihn nicht mehr weiter, er musste am Streckenrand stehen bleiben. Wurde er zuvor noch belächelt, gab es nun unverhohlene Buhrufe und Beleidigungen. Jos' Temperament ging kurz mit ihm durch und er geriet in eine heftige Auseinandersetzung mit dem Teammanager des anderen Fahrers, einem gewissen Peter de Bruijn.

Jos und Peter waren einander beileibe nicht fremd. Peter war eine holländische Kart-Legende, er hatte 1980 den Weltmeistertitel gewonnen und später Jos selbst zu einer Reihe von großen Erfolgen verholfen, die ihm die Türen zum Oberhaus des Motorsports öffneten. Peter war gewissermaßen Jos Mentor, was es vielleicht rechtfertigte, besonders kritisch zu sein, als er seinen ehemaligen Schützling fünfzehn Jahre später sah, der, wie sich im Nachhinein herausstellte, von seinem Sohn von der Strecke gedrängt worden war. Die holländischen Medien griffen den Streit natürlich auf, den Jos als völlig überzogen bezeichnete.

„Ein hoher Baum fängt viel Wind“, sagte er über die Reaktion der Boulevardmedien und zitierte damit ein altes niederländisches Sprichwort. „Es war eigentlich nicht mehr als ein heftiger Wortwechsel, wie er bei erhitzten Gemütern schon mal vorkommt.“

Ich gebe in einem Rennen immer hundert Prozent, dann strömt das Adrenalin durch meinen Körper. Und dann reagiere ich manchmal nicht ganz rational. Dann gibt es Geschrei von der Seite und so was alles, na ja. Hinterher kann man leicht

sagen: Du hättest besser eine Faust in der Tasche gemacht und erst mal bis zehn zählen sollen.

Ich habe mich wahrscheinlich trotzdem ein bisschen zu sehr zu einer Reaktion hinreißen lassen. Sehen Sie, ich bin ein sehr leidenschaftlicher Fahrer. Wenn ich mir etwas vornehme, dann gebe ich alles. Auch bei einem Rennen wie diesem, ist doch klar. Sonst könnte ich genauso gut zu Hause bleiben.“

Er versprach, bald wieder mit De Bruijn einen Kaffee trinken zu gehen, und sagte, dass sie bereits über die ganze Sache gelacht hätten, aber Jos' Worte zeigen auch, wie er tickte. Wenn es um den Rennsport ging, war er mit vollem Einsatz dabei, was im Verlauf der Karriere seines Sohnes immer deutlicher wurde.

Der Kartsport war und ist so ziemlich der einzige Weg in die Formel 1. Unter den heutigen F1-Piloten gibt es keinen einzigen, der nicht in irgendeiner Form Kart gefahren ist. Da man einen Achtjährigen auch schlecht in ein Auto setzen kann, ist Kartfahren der praktikableste Weg, um die Fähigkeiten zu erlernen, die erforderlich sind, um in einem Rennwagen in möglichst kurzer Zeit eine Runde auf einer Strecke zu fahren, insbesondere bei geringer Bodenhaftung, da Gokarts mit ihren schmalen Slicks selbst bei niedriger Geschwindigkeit nicht besonders viel Grip haben. Ayrton Senna, der vielleicht größte Kart-Fahrer aller Zeiten, sagte einmal Gokarts böten „das reinste Fahrerlebnis“, das er sogar der Formel 1 vorzog. Er fuhr während seiner Profikarriere weiterhin Kart, ebenso wie Michael und Ralf Schumacher und einige andere.

De Bruijn, der immer noch sein eigenes Kartteam in den Niederlanden betreibt, glaubt jedoch, dass „das goldene Zeitalter des Kartsports hinter uns liegt.“

„Es ist schwer zu sagen, ob die heutigen Fahrer so gut sind wie die früheren, denn es gibt viele verschiedene Kategorien,

sodass ein Vergleich der Talente nicht einfach ist. Aber ich bin davon überzeugt, dass der frühe Umstieg der besten Fahrer aufs Auto Folgen für das allgemeine Niveau hat“, sagte De Bruijn 2014 in einem Interview und beklagte, dass die Fahrer nicht mehr Zeit im Kart verbringen, bevor sie aufsteigen. „Der Fall Max Verstappen ist eine Ausnahme, aber ich erinnere mich zum Beispiel noch gut daran, dass Kimi Räikkönen, als er bei uns war, mit sechzehn Jahren nicht wirklich herausragte. Mit achtzehn wurde er dann sehr gut. Bei Fernando Alonso war es das Gleiche.

Ich glaube auch, dass sich die Einstellung zu Beginn der 2000er-Jahre geändert hat. In den Anfängen und bis in die 90er-Jahre hinein fuhren die Fahrer fast jedes Wochenende, egal ob es regnete oder nicht, weil sie mit Leidenschaft dabei waren und es nicht wahnsinnig teuer war. Mit einem Mechaniker, oft einem Freund oder einem Familienmitglied, konnte man das machen, wenn man keine Angst hatte, sich die Hände schmutzig zu machen! Heutzutage wollen die Fahrer Komfort, schöne Vorzelte, professionelle Mechaniker und aufmerksames Personal. Der Sinn für Anstrengung ist verloren gegangen, während all die Dienstleistungen teurer geworden sind.“

Max hatte das Glück, dass einer der besten Kart-Tuner sein Vater war, und nach eigenen Aussagen hatte er selbst auch großes Interesse an der Arbeit am Motor. Keine Frage: Das Fahren interessierte ihn am meisten, aber er versuchte auch zu verstehen, wie die Maschine und alles an seinem Fahrzeug funktionierte.

Was Max von Beginn an auszeichnete, war, dass er ungemein viel Gefühl hatte. Die Jahre, die er damit verbracht hatte, mit seinem Quad durch den Garten zu sliden, machten sich beim Kartfahren bezahlt, und das konnte jeder sehen. Jos bemerkte

es, als er ihn zu seinem ersten richtigen Rennen in Emmen anmeldete. Max war sieben Jahre alt, jünger durften Rennfahrer laut Reglement nicht sein.

„[Mein Vater] war viel nervöser als ich, was sehr lustig war“, sagte Max 2018 in einem Interview mit dem *Guardian*. „Ich sah ihn neben dem Zaun, wie er sich festhielt, und man konnte an seiner ganzen Körpersprache sehen, dass er wirklich angespannt und besorgt war.“

Es ist interessant zu beobachten, wann Jos wirklich ängstlich ist und wann nicht, und sagt viel über seinen und Max' Antrieb aus. Kinder haben eine sehr gute Antenne für die Gefühle ihrer Eltern, oft erkennen sie diese besser als die Eltern selbst. Jos war nicht nervös, als er den vierjährigen Max zum ersten Mal in ein Gokart setzte, oder als Sophie oder andere Familienmitglieder ihn als kleines Kind in Genk auf die Rennstrecke mitnahmen, wenn er selbst keine Zeit hatte. Er war immun gegen die Angst vor der Geschwindigkeit oder vor Unfällen, die andere natürlich haben, da er sein ganzes Leben lang Motorsport betrieben hat, wo Verletzungen und sogar der Tod zum Beruf gehören.

„Ich sage immer, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren ist gefährlicher als das, was er macht“, sagte Jos in einem Fernsehinterview, als Max elf Jahre alt war. „Wenn man bei diesen Geschwindigkeiten jemanden von hinten trifft, kann man ein paar schöne Purzelbäume schlagen. Aber man sieht ja, dass sie vorne und hinten Schürzen haben, die einen guten Schutz bieten.“ Als es jedoch darum ging, sich auf der Strecke mit den anderen zu messen und um den Sieg zu kämpfen, begannen bei Jos die Nerven zu flattern. Auch wenn er jetzt, da er älter und besonnener ist, versucht, ein eher gelassenes Bild von sich in dieser Zeit zu zeichnen, waren sein Kampfgeist und sein Biss immer sehr dominant.

Das Rennen in Emmen war nicht gerade einen Katzensprung entfernt. Mehr als drei Stunden Fahrt bis in den Norden Hollands mussten sie in Kauf nehmen, um auf einer ziemlich trostlosen Kartbahn zwischen den Torfhöfen von Drenthe zu starten. Es war schon ein ziemliches Unterfangen, für das Rennen dorthin zu fahren, doch Jos nahm diese Mühe bereitwillig auf sich. Etwa um diese Zeit herum begriff er, dass sein letztes Rennen in der Formel 1 womöglich längst hinter ihm lag. Er testete für Fittipaldi Racing und das HVM-Team, die beide in der Champ-Cars-Serie antraten, einer in den USA beheimateten Einsitzer-Serie, die ein Nachfolger des Championship Auto Racing Teams (CART) war. Trotz intensiver Bemühungen hatte er Schwierigkeiten, genügend Sponsoren zu finden, um noch einmal einen Platz in der Königsklasse zu bekommen. Er begann, sich auf andere Dinge zu konzentrieren, und die Vorstellung, dass der Rennsport seines Sohnes bald sein größtes Engagement im Motorsport sein würde, mag sein Nervenkostüm in Emmen noch stärker strapaziert haben. Glücklicherweise wurde er nicht enttäuscht.

„Wir haben die Pole-Position geholt und beide Rennen gewonnen“, erinnert sich Max. „Es war perfekt gelaufen – dennoch habe ich nach dem ersten Rennen mit meinem Vater gesprochen. Ich sagte: ‚Ich habe gesehen, dass du sehr nervös warst.‘ Er sagte: ‚Das ist doch ganz natürlich. Es ist dein erstes Rennen.‘ Was soll ich sagen, ich habe es einfach genossen und bin so schnell gefahren, wie ich konnte.“

Sein Manager, Chefmechaniker, Chauffeur (und Vater) ließ seine Gefühle beiseite, um die Leistung nüchtern zu analysieren, und war zufrieden. Das Ein-Mann-Team sagte: „Da habe ich gesehen, dass er Talent hat.“

„Seine Renntechnik war herausragend. Wenn er mit kalten Reifen ins Rennen ging, war er in seiner ersten Runde immer

eine Sekunde schneller als die anderen. Wenn er also nach dem Start in Kurve eins in Führung lag, hatte er beim ersten Überqueren der Start-Ziel-Linie eine Sekunde Vorsprung, und das auf kalten Reifen. Für mich zeugt das von Talent. Das hat mit dem richtigen Gefühl zu tun, was man bei ihm auch im Nassen sieht, wo man sehr wenig Grip hat; da ist er schnell.“

In diesem Sommer buchte Jos einen Urlaub in Südfrankreich, aber nicht um runterzukommen und sich zu erholen. Jos kann nicht zwei Wochen lang am Pool liegen und sich entspannen, das hatte er noch nie gemacht, was für einen Mann mit einem Sohn, der bald acht Jahre alt wird und vor Energie und Eifer strotzt, sehr praktisch war. Er nahm die Gokarts mit und buchte die Familie bewusst in der Nähe einer Kartbahn ein. „Wir wollen in Form bleiben, Max und ich“, erklärte er seinem Fanclub in einem seiner vierzehntägigen Updates. „Wir können es zu einem Sporturlaub machen.“

Jos versuchte, auch selbst wieder in Form zu kommen, nachdem er vom niederländischen Team für die neue A1-Grand-Prix-Serie unter Vertrag genommen worden war, die von einem Scheich mit dem wunderbar klingenden Namen Maktoum Hasher Maktoum Al Maktoum, einem Mitglied der in Dubai regierenden Herrscherfamilie, massiv unterstützt wurde. Also radelten, liefen und rannten Vater und Sohn Verstappen durch Südfrankreich, wobei beide auf ihre Weise ein Vorbereitungstraining auf die Saison absolvierten. (Das Besondere an der A1-Serie war, dass alle Autos gleich und mit viel weniger Elektronik ausgestattet waren als in der Formel 1, sodass es allein auf das Können des Fahrers ankam – ein großer Segen für Jos, der immer noch glaubte, er könne bei gleichen Voraussetzungen fast jeden auf der Strecke schlagen.)

Nach nur einem Jahr im Kartsport und während Jos noch mitten in seiner A1-Saison steckte, konnte der Vater den Stolz

auf seinen Sohn nicht unterdrücken. Während Mick Schumacher unter falschem Namen Rennen fuhr, um nicht zu sehr im Rampenlicht zu stehen und anhand seiner Leistungen bewertet zu werden, nicht wegen seines prominenten Namens, scheinen die Verstappens genau die gegenteilige Strategie gefahren zu sein und genossen zu haben. „Wir werden mit Argwohn beobachtet, aber die können uns alle mal“, sagte Jos einer niederländischen Lokalzeitung, als Max’ erster Erfolg im Alter von acht Jahren die Aufmerksamkeit der Medien auf sich zog. „Es hat mich nie interessiert, was andere über mich denken. Ich musste hart arbeiten, um so weit zu kommen, und Max wird das auch tun müssen.“

Manch einer mag vermuten, dass Max es mit Jos als seinem Lehrmeister leichter hatte als andere, obwohl Eifersucht eine unschöne Gemütsregung ist, besonders im Jugendsport. Jos scheut sich aber auch nicht, Max Vorzüge herauszustellen.

„[Max] sieht sich selbst eines Tages in einem Formel-1-Auto fahren. Da er damit aufgewachsen ist, versteht sich das von selbst. Weiß er, wie schwierig es ist, so weit zu kommen? Und trotzdem, ich glaube, dass es sein Traum ist. Er hat vier Jahre früher mit dem Rennsport begonnen als ich. Ich war acht Jahre alt, als ich zum ersten Mal hinter dem Steuer saß. Damit hat Max bereits einen großen Vorsprung. Er hat Talent, die richtige Einstellung und, was für die Formel 1 auch nicht ganz unwichtig ist: Dank meiner eigenen Karriere haben wir viele Kontakte in diese Welt.“

Max wurde von seiner ganzen Familie, nicht nur seinem Vater, außerordentlich unterstützt. Seine kleine Schwester Victoria, selbst eine begeisterte Kart-Fahrerin, hielt den Blumenstrauß und posierte für Fotos, als Max die Trophäe nach seinem ersten Meisterschaftssieg im Jahr 2005 in den Händen hielt. Die belgische VAS-Serie war eine Spezialserie, d. h. alle

Autos und Reifen waren gleich, aber bei der Abstimmung hatte er freie Hand. Mit Jos hatte Max einen erfahrenen Ingenieur, der sein ganzes Leben lang Karts getunt hatte, und einen Mechaniker, der ihm vor den Rennen zuhörte und selber über einen reichen Erfahrungsschatz verfügte.

„Das kann unter Umständen eine Sekunde pro Runde ausmachen“, sagte Jos damals. „Natürlich profitiert Max davon, aber es ist auch die perfekte Lernerfahrung für ihn. Ich bereite ihn auf das vor, was auf ihn zukommt. Es ist wunderbar zu sehen, wie er im Rennen Dinge tut, die wir im Vorfeld besprochen haben.“

Schon an dem Tag, an dem er seinen ersten Titel holte, zeigte sich das außerordentliche Talent von Max Verstappen. Die ersten beiden Rennen des Tages fanden im Trockenen statt und Max dominierte jeweils das Feld. Am Nachmittag begann es dann zu regnen. Andere hätten darin vielleicht eine Gelegenheit gesehen, dem dominierenden Fahrer des Vormittags Paroli zu bieten. Doch jeder, der Max kannte, wusste, dass er unter diesen Bedingungen eine noch geringere Chance gegen ihn hatte. Er gewann auch das dritte Rennen und sicherte sich damit die Meisterschaft. Dass Max hier schon alles klargemacht hatte, war nicht zuletzt auch deshalb besonders schön, weil Jos beim nächsten Rennen in Estoril nicht dabei sein konnte. Stattdessen ließen sie auf der nur wenige Kilometer entfernten Strecke in Genk zum ersten Mal die Sektorkorken knallen und feierten den Erfolg.

„Das allererste Jahr dabei und dann gleich Meister. Das ist schon der Wahnsinn! Das muss ich erst mal sacken lassen“, sagte Jos, der vor Aufregung und Stolz ganz aus dem Häuschen war.

Um sich das hektische Leben der Verstappens zu veranschaulichen, muss man sich nur Folgendes vergegenwärtigen:

Innerhalb eines Monats feiern sie Max' Sieg in Genk, fahren wieder Rennen in Portugal und fliegen dann mit Jos zum A1 Grand Prix nach Australien. Max ist acht und Victoria gerade sechs geworden, als die drei in der holländischen Garage geknipst werden, während Jos den Motor anschmeißt, die Finger in den Ohren, um sie vor dem Lärm zu schützen. Max hat seine Haare hochgegelt, trägt eine modische Uhr und eine silberne Halskette, während seine Schwester in ihrem gemusterten Kleidchen in die Kamera lächelt. Hinter ihnen steht Sophie, die von der Situation weniger angetan ist als die Kinder, wie es scheint. Sie und Jos ließen sich keine zwölf Monate später scheiden, und zwei Jahre darauf wurde er vor Gericht dafür verurteilt, gegen eine einstweilige Verfügung verstoßen und Drohnachrichten verschickt zu haben.

Die Trennung der Eltern hatte auch die Trennung der Kinder zur Folge. Victoria zog zu ihrer Mutter, während Max, der so gut wie jedes Wochenende bei irgendwelchen Rennen war, bei seinem Vater in Maaseik lebte. Max und Victoria standen und stehen sich aber immer noch nahe. Der Helm, den er während der Saison 2020 trug, wurde von Victoria – oder Victoria Jane Verstappen, wie ihr richtiger Name lautet – designt und trug auch das Logo ihrer Bekleidungsline „Unleash The Lion“. Sie hatte zuvor schon für Red Bull Niederlande in den Bereichen Design und Marketing gearbeitet. Im Jahr 2020 brachte sie ihren Sohn Luka zur Welt und machte Max zum ersten Mal zum Onkel, der – wenn auch oft weit weg – in seinen Neffen sehr vernarrt ist. Ein Jahr später kam zu Luka noch Lio hinzu. Trotz ihrer engen Beziehung sagen die Verstappen-Geschwister, dass sie nur selten über ihre Kindheit sprechen. Die Scheidung war, zumindest damals, bitter und beide erinnern sich an viele Streitereien. Als entschieden wurde, dass Victoria bei ihrer Mutter und Max bei seinem

Vater leben sollte, war das nicht nur für die Kinder schwer zu verkraften.

„Ich habe Max gehen lassen, weil mir klar war, dass er, wenn er Karriere machen wollte, bei Jos bleiben musste“, sagte seine Mutter. „Das eigene Kind gehen zu lassen, das war sehr emotional für mich. Ich habe Victoria zur Schule gebracht und Jos hat Max mitgenommen. Ab einem gewissen Punkt kannte ich Max als Teenager nicht mehr wirklich.“

Es war immer noch sein Vater, der buchstäblich die treibende Kraft hinter seiner Karriere war. Die beiden fuhren Tausende von Kilometern quer durch Europa zu den Rennen, wobei die Fahrten nach Italien pro Strecke in der Regel neun oder zehn Stunden dauerten. Sie hatten sogar eine Lieblingsraststätte in Österreich, an der sie auf dem Hin- und Rückweg anhielten, weil es dort das beste Essen an der Autobahn gab. Bevor Max alt genug war, um an internationalen Wettbewerben teilzunehmen, mussten sie jedoch erst einmal die Rennen vor der eigenen Haustür meistern.

In dieser allerersten Saison gab es Zeiten, in denen Jos nicht da sein konnte, aber in Max' zweiter voller Kartsaison arbeitete sein Vater praktisch Vollzeit für ihn. Er verließ das von Jan Lammers geführte niederländische A1-Grand-Prix-Team nach nur einer Saison. Wieder einmal waren finanzielle Probleme der Grund für die Trennung – Verstappen wurde angeblich nur für die erste Saison bezahlt, kurz bevor die zweite begann. Danach erhielt er nie wieder einen Vollzeitplatz in einem Cockpit. Er nahm zwar immer noch an Einzelrennen teil, wie den 24 Stunden von Le Mans, und er behielt auch sein Kart, mit dem er 2006 das letzte Rennen der belgischen Meisterschaft gewann, aber das, was er von seinem Sohn gesehen hatte, reichte aus, um ihn davon zu überzeugen, dass er es wert war, sein Hauptaugenmerk künftig voll und ganz auf ihn zu richten.

„Die Art, wie er überholt, seine Sichtweise, der Schwung, den er ausstrahlt – er ist genau wie sein Vater, nur fährt er eleganter. Ich war in meiner Kindheit viel wilder auf der Rennstrecke.“ Diese Aussage über seinen achtjährigen Sohn lässt vermuten, dass Jos bereits ahnte, dass Max besser sein könnte, als er es je war.

Auch, wenn sie nun nur noch zu zweit zusammenlebten, bei ihren Rennsportaktivitäten waren sie nicht allein. Raymond Vermeulen blieb ein enger Freund und Geschäftspartner, während ein anderer Freund der Familie ihnen Platz in einer Werkstatt zur Verfügung stellte. Stan Pex, der ein Jahr jünger ist als Max und damals schon erste Kart-Erfolge gefeiert hatte, hatte einen Wutanfall bekommen, weil er gemäß Reglement noch nicht alt genug war, um Rennen zu fahren. Seine Familie besaß eine Werkstatt im hinteren Teil ihres Dachdeckerbetriebs, Pex Dakbedekkingen. Einige Mitglieder der Familie Pex waren begeisterte Rennfahrer, Stan und Jorrit fuhren später Rennen auf nationaler Ebene, an denen auch ihr Vater Richard teilnahm. Jos und Max nutzten zunächst nur eine Ecke der Werkstatt, bevor sie sich nach und nach etwas mehr Raum zu eigen machten. Der Lieferwagen war so etwas wie ihr zweites Zuhause, und im hinteren Teil des Lagerhauses der Pex' versuchte Verstappen senior seinem Sohn alles beizubringen, was er selbst bei der Arbeit für seinen Vater Frans und später während seiner Rennkarriere über die Motoren und Fahrzeuge gelernt hatte.

Die im Kartsport geltenden Altersbeschränkungen hindernten die Verstappens zunächst daran, sich zu weit von zu Hause zu entfernen, aber sie reisten durch die Beneluxstaaten (Belgien, Niederlande und Luxemburg) und gewannen eine Trophäe nach der anderen. Max dominierte den belgischen Kartsport, gewann einen nationalen Titel nach dem anderen, und

als er 2007 in Amsterdam an der niederländischen Meisterschaft teilnahm, startete er von der Pole-Position. Genau wie in Belgien setzte er sich in seiner ersten Runde mit einer Sekunde Vorsprung vom Feld ab und kontrollierte das Rennen von Beginn an. Er war kaum zehn Jahre alt und bereits in zwei Ländern der Kart-King. Jos wusste, dass es für sie bald noch weiter hinaus gehen würde. Europameisterschaften und Weltmeisterschaften standen vor der Tür.

Max war jetzt allerdings in einem Alter, in dem er sich Gedanken über die weiterführende Schule machen musste. Deren Anforderungen ließen sich im Allgemeinen natürlich schwer mit den weiten Reisen quer durch den Kontinent zu den Kartbahnen in Italien, wo viele der wichtigsten Rennen stattfanden, unter einen Hut bringen. Die Schule war für Max ein wunder Punkt, wie für so viele junge Rennfahrer und ihre Eltern, die wenig Sinn darin sehen, etwas über Literatur oder Bodenfiltration zu lernen, wenn ihr Sohn oder ihre Tochter sich vollkommen auf den Rennsport konzentriert.

Für Max hat es sich definitiv ausgezahlt, die Schule zugunsten seines Sports schleifen zu lassen, für viele andere hingegen ist das nicht der Fall. Adrian Newey, einer der angesehensten Motorsportingenieure der Formel 1, der Car-Design-Guru, der erheblichen Anteil den vier Weltmeistertiteln von Sebastian Vettel mit Red Bull hatte, warnte bereits 2014 vor der immer weiter um sich greifenden Entwicklung, junge Fahrer nicht mehr beschulen zu lassen.

„Viele der Fahrer im Kartsport und in den Nachwuchsformeln gehen einfach nicht zur Schule. Sie gehen überhaupt nicht zur Schule“, sagte Newey während einer Pressekonferenz der technischen Leiter beim Großen Preis von Belgien, die zufälligerweise nur wenige Wochen vor Max' erstem Testtraining für das Juniorteam Toro Rosso im Rahmen eines

F1-Rennwochenendes kurz nach seinem siebzehnten Geburtstag stattfand.

„Die Eltern beschwichtigen, indem sie sagen, dass sie Nachhilfelehrer engagiert haben, aber ich bin überzeugt, in vielen Fällen – sicher nicht in allen, aber eben in vielen – ist das schlicht gelogen, und ich denke, wenn man viele dieser Kinder bitten würde, ihr Abitur oder was auch immer für einen Abschluss zu machen, würden die Ergebnisse ziemlich ernüchternd ausfallen. Für diejenigen, die es im Motorsport zu etwas bringen, läuft alles fantastisch. Aber Kinder, die bei einem Autorennen oder ähnlichen Events sind, lernen auf eine gänzlich andere Art und Weise – nicht in einem akademischen Sinne, sondern anders. Und was passiert mit den Kindern, die es nicht schaffen, die die ganze Zeit nicht zur Schule gegangen sind und keinen richtigen Unterricht bekommen haben? Das ist eine ganz andere Frage. Das ist etwas, womit sich der Motorsport als Industrie dringend befassen muss, denn ich persönlich denke, dass es unverantwortlich von uns ist, so etwas zuzulassen.“

Max brach die Schule im Alter von fünfzehn Jahren ab, um privat unterrichtet zu werden, nachdem er die St. Ursula Schule in Maaseik besucht hatte, auf die auch seine Schwester Victoria ging. Kurz bevor er die Schule verließ, konnte man von „besuchen“ allerdings kaum noch sprechen, denn Max war überhaupt nur jede dritte Woche im Land. Dementsprechend groß war sein schulischer Rückstand, den er verzweifelt aufzuholen versuchte.

Jos hatte Max immer wieder dazu angehalten, gute schulische Leistungen zu bringen. Wenn er die von ihm erwarteten Noten nicht nach Hause brachte, durfte er die Schule nicht verlassen, um zum Rennsport zu gehen – eine Abmachung, die für einen energischen, aber schulisch nicht sehr engagierten Jungen Motivation genug war. Und hätte er auf der Rennstrecke nicht so

viel Talent gezeigt, so Jos, dann hätte er ihn den ganzen Weg zur Schule getreten. Glücklicherweise musste er das nicht. Was er allerdings tun musste, war, sich mit der Elite des Kart-Sports zu messen. Max war auf der Rennpiste dazu fraglos imstande, aber Jos war am Ende nur eine Ein-Mann-Crew, die versuchte, Werksteams auszustechen, die über weitaus mehr Manpower und Finanzkraft verfügten als Familie Verstappen.

„Wir haben alles selbst gemacht, von der Fahrwerksabstimmung bis hin zur Motoreinstellung“, sagte Jos. „Wir hatten unseren eigenen Prüfstand, um die Motoren zu testen, sodass wir immer gut vorbereitet waren, wenn wir ins Rennen gingen. Wir wussten genau, welcher Motor der beste war und welchen wir im Qualifying einsetzen mussten.“

Alles war schon vorbereitet, sodass Max nur noch den Vergaser einstellen musste; das Gefühl dafür muss ein Fahrer unbedingt haben. Und Max war sehr gut darin. Er hatte sehr präzise Vorstellungen davon, wie sein Kart sein sollte.“

Trotz seiner offensichtlichen Fähigkeit, genau kommunizieren zu können, was er von seinem Kart forderte und erwartete, hatte Max mit der technischen Seite nicht viel zu tun; der Motorsport hat sich seit den Tagen, als Fangio sein eigenes Auto im Schuppen seiner Eltern zusammenschusterte, weiterentwickelt. Jos war sich der Bedeutung harter Arbeit sehr bewusst, daher ließ er Max das Kart nach jedem Rennen akribisch reinigen. Davor schaute er seinem Vater bei der Arbeit zu und versuchte zu verstehen, was er tat, aber er selbst nahm nur selten einen Schraubenschlüssel in die Hand. Das Wichtigste aus seiner Sicht war zu verstehen, was unter seinem Kart auf der Strecke passierte und wie es sich anfühlte, und nicht, wie man es reparierte, wenn irgendwas defekt war.

Jos war jedoch sehr geschickt und an dem Kart ging nur selten etwas kaputt. Vater und Sohn Verstappen waren eigentlich

Privatiers, die aber über genügend finanzielle Mittel verfügten, weil Jos in der Formel 1 gutes Geld verdient und sein Kart-Team verkauft hatte, um sich ganz auf Max zu konzentrieren. Die meisten Rennserien, in denen sie antraten, waren Spezialserien, in denen man sich den Weg an die Spitze ohnehin nicht erkaufen konnten. Aber Geld war auch selten ein Problem, trotz der Tatsache, dass Jos insgesamt über eine halbe Million Euro für Max' Kart-Karriere ausgab.

Nachdem Jos als Formel-1-Fahrer aus dem Rampenlicht verschwunden war, entstand in den niederländischen Medien, die sich daran gewöhnt hatten, über seine Erfolge, Niederlagen und Eskapaden zu berichten, ein Vakuum. Christijan Albers und Robert Doornbos hatten es beide mit Jos altem Team Minardi in die Formel 1 geschafft, aber keinem von ihnen wurde ein ähnliches Talent zugetraut. Schon jetzt schrieben die Kolumnisten regelmäßig: „Wir warten auf Max.“

6

Heraustreten aus dem Schatten des Vaters

Als Max elf Jahre alt war, wurde er in der Sendung *Holland Sport* zusammen mit seinem Vater von Wilfried de Jong interviewt. De Jong erkundigt sich bei Max zunächst nach seinen jüngsten Ergebnissen (natürlich alles Siege). Max sieht entspannt aus und lacht zusammen mit de Jong, während sein Vater neben ihm in die Ferne starrt und ängstlich die Fingerspitzen aneinanderdrückt. Diese Dynamik ist kennzeichnend für ihre Rollenverteilung bei großen Veranstaltungen. In jedem Interview, das man von dem jungen Max findet, wirkt er im Vergleich zu anderen Kindern seines Alters erstaunlich selbstbewusst.

Als Jos nach den Anfängen gefragt wird, braucht er einen Moment, um sich zu sammeln, bevor er die Geschichte von Max erzählt, der weinte, weil er einen Jüngeren in einem Kart fahren sah und das auf der Stelle auch selber machen wollte. De Jong fragt ihn nach seiner eigenen Karriere und erlaubt sich darüber zu scherzen, dass er gut ja im „Einparken“ sei. Spätestens jetzt ist klar, welche Hoffnungen Jos für die Zukunft hat.

„Ich bin letztes Jahr in Le Mans gefahren und würde es gerne wieder tun. Ich habe immer noch Kontakt zu einigen Leuten, von daher bin ich guter Dinge“, sagt Jos. „Ich fahre, seit ich acht Jahre alt bin, also seit 29 Jahren, aber wenn dein eigenes Kind Rennen fährt, bist du stolzer auf das, was es tut, als auf das, was du selbst je getan hast.“

Jos erzählt, dass Max 49 von 50 Rennen gewonnen hat. Der einzige Schönheitsfehler war ein Dreher, weil er eine nasse Stelle auf der Strecke erwischte hatte. Der Vorfall ereignete sich in Eindhoven, wo er die ersten beiden Läufe des Tages bei trockenen Bedingungen gewonnen hatte. Im dritten und letzten Rennen war es jedoch in einer Kurve ziemlich nass geworden und Max hatte die Gefahr nicht rechtzeitig erkannt, weshalb sein Kart ins Schleudern geriet und dabei seine Reifen beschädigte, bevor er noch mit einem anderen Fahrer kollidierte. Vom Ende des Feldes aus und machte er in einem nicht ganz intakten Kart in den letzten sechs Runden sieben Plätze gut, sodass er noch als Vierzehnter ins Ziel kam und trotz des Malheurs Dritter der Tagesgesamtwertung wurde.

„Die Art und Weise, wie er sich zurück nach vorn gekämpft hat, nachdem er so weit zurückgefallen war, war absolut fantastisch. Einen Rückschlag zu erleiden, ist okay“, sagte Jos an diesem Tag. „Ich denke, solche Dinge machen ihn einfach nur besser.“

Der Öffentlichkeit vermittelte Jos seinerzeit den Eindruck, den Fehler gelassen hingenommen zu haben, doch als Max erwachsen wurde und anfang, mehr über ihre Vater-Sohn-Beziehung zu erzählen, wurde rasch klar, dass dieses Missgeschick wohl in aller Ausführlichkeit besprochen und minutiös analysiert worden war. Klar: Aus Fehlern sollte man lernen und sie auf keinen Fall wiederholen. Insofern war der Ausrutscher in Eindhoven ein Ereignis mit Seltenheitswert. Max hatte bereits die ersten beiden Runden gewonnen, auch wenn Jos auswärts getestet hatte, und er holte sich mit 37 Punkten Vorsprung den belgischen Minimax-Titel. Obwohl Max zweifellos enorm talentiert war, profitierte er doch auch davon, dass er auf vielen der Strecken, auf denen die großen Rennen ausgetragen werden, aufgewachsen war. In Genk war er so gut wie

unschlagbar. Im Jahr 2008 beendete er die Benelux Karting Series auf dem Horensbergdam, wo er jeden Zentimeter des Kurses kannte. Obwohl die Strecke kurz vor dem entscheidenden Wochenende neu asphaltiert wurde, waren er und Jos schon am Mittwoch vor Ort, um sich optimal vorzubereiten. Nach dem Missgeschick in Eindhoven ein paar Wochen zuvor waren die beiden nun umso entschlossener, alles richtig zu machen. Es ist gewiss schwer, Max mit Kartfahren zu bestrafen, aber die zusätzliche Trainingseinheit hatte zweifellos auch mit der Enttäuschung über diese Niederlage zu tun. Auf jeden Fall schien Max der neue, glatte Asphalt sehr zu liegen. Am Samstag holte er sich die Pole-Position und gewann beide Rennen, obwohl ihm Joel Affolter mächtig Druck machte. Dem gelang es letztlich aber nur, dicht an ihm dranzubleiben, ihn zu überholen schaffte er nicht.

„Das war aufregend, nicht wahr?“, meinte Max danach. „Joel war schnell. Er konnte mit mir mithalten, weil er im Windschatten war. Ich fuhr eine defensive Linie, damit er mich nicht überholen konnte.“

Dank des zweiten Siegs konnte Max in der Meisterschaftswertung nicht mehr eingeholt werden, trotzdem kehrte er am Sonntag zurück, um zwei weitere Siege zu erringen und einen weiteren Titel zu holen, wobei er noch einmal eindrucksvoll zeigte, weshalb sein Pex Racing Team Kart die Nummer eins trug. Er hatte elf der zwölf Rennen der Benelux-Serie gewonnen, doch das eine, das er nicht gewann, blieb dem Team besonders im Gedächtnis. Das hat nicht unbedingt etwas mit Perfektionismus zu tun, sondern mit einem ganz elementaren Konkurrenzdenken, das man nicht einfach so ablegen kann.

Die Namen Pex und Verstappen wurden schnell eng miteinander verbunden. Max und die beiden Söhne von Richard Pex, Jorrit und Stan, waren allesamt aufstrebende Stars in der

Kartszene und ihre Väter, die beide dadurch eine zweite Karriere erlebten, waren froh, sie weiterhin zu unterstützen. Obwohl Max oft unter dem Namen Verstappen Racing oder Jos Verstappen antrat, war er während eines Großteils seiner frühen Erfolge Teil des Pex Racing Teams und damit eines Unterstützungsnetzwerks von unschätzbare Bedeutung. Während Jos die Geschichte oft so darstellte – und es immer noch tut –, als wären er und Max allein gegen den Rest der Welt angetreten, war es tatsächlich so, dass er bei den Rennen mit Richard Pex und ein paar anderen auf der Aussichtsplattform saß und alle das gleiche Outfit trugen. Jos konzentrierte sich natürlich auf Max, aber er hatte auch kein Problem damit, anderen Fahrern zu helfen und sie auf ihrem Weg zu begleiten. Er war natürlich in erster Linie Vater und erst in zweiter Lehrer, aber er wollte seinen Rat nicht exklusiv seinem Sohn vorbehalten. Er war sich schmerzlich bewusst, dass seine Karriere nicht so erfolgreich verlaufen war, wie sie es vielleicht hätte tun können, und dass, wenn sein eigener Vater Frans – der streng gewesen war und schwer geschuftet hatte, aber eben nicht aus dem Rennsport kam – über die finanziellen Möglichkeiten und Kontakte verfügt hätte, die Jos später besaß, er die Dinge vielleicht ganz anders angegangen wäre. Als er noch sein eigenes Kartteam leitete, baute er seine niederländischen Fahrer auf und machte ihnen Mut, vergaß aber nie den Satz vorwegzuschicken „Um in die Formel 1 zu kommen, kommt es nicht nur aufs Talent an“, als hätte er immer wieder betonen wollen, dass er zwar technisch top gewesen sei, aber nicht clever genug, um in diesem Sport erfolgreich zu sein. Er versteigerte Kart-Meisterkurse für wohltätige Zwecke und scheute sich nicht, Robert Doornbos oder Christijan Albers oder später Giedo van der Garde zu loben, die er persönlich gefördert hatte.

Max' Talent hingegen versuchte er oft herunterzuspielen, obwohl die Dominanz und die Ergebnisse des jungen Verstappens daran nicht den geringsten Zweifel ließen. Gleichzeitig verschob sich der Fokus des Verstappen-Fanklubs, der immer weniger über Jos' Karriere berichtete und sich stattdessen in detaillierten Berichten zunehmend den Fortschritten widmete, die Max machte.

Ende 2008 schrieb Jos in einem Beitrag für *De Telegraaf*, dass er darüber nachdachte, es ein Jahr lang ruhig angehen zu lassen und ein Sabbatjahr vom Rennsport einzulegen. Vielleicht, schrieb er, würde er noch in Le Mans an den Start gehen – was er für Aston Martin im Team mit Anthony Davidson und Darren Turner tatsächlich machte. Ansonsten war es ein guter Zeitpunkt, sich aus dem Vollzeit-Rennsport zurückzuziehen, vor allem, weil der damalige Finanzcrash die gesamte Automobilindustrie in Mitleidenschaft zog.

In Wahrheit war Jos Karriere wohl schon seit einiger Zeit vorbei, da es für ihn immer schwieriger wurde, einen Platz in einem Cockpit zu ergattern. Eine Zeit lang hatten Huub Rotthengatter oder zuletzt Raymond Vermeulen mit einigen wichtigen niederländischen Sponsoren im Rücken und der wach gehaltenen Erinnerung daran, dass er über eine Geschwindigkeit wie nur wenige andere verfügte, immer wieder einmal etwas für Jos herauschlagen können. Doch Weihnachten 2008 war Jos 36 Jahre alt und hatte bereits seit fünf Jahren keine Rennserie mehr als Vollzeitfahrer bestritten. Max würde bald die weiterführende Schule besuchen (zumindest zeitweise) und steckte bereits in den Anfängen einer viel versprechenden Motorsportkarriere, wobei Jos immer wieder Rennen verpasste, um selbst an ziemlich unbedeutenden Tests oder Rennserien teilzunehmen. Die Finanzkrise kam für ihn vielleicht

genau zum richtigen Zeitpunkt, konnte er sie doch als Vorwand nutzen, sich als aktiver Rennfahrer zurückzuziehen.

Da er sich von da an voll und ganz auf seinen Sohn Max konzentrierte, wurde ihm schnell klar, dass Max durch den Gewinn der belgischen und der Benelux-Kartmeisterschaften nicht mehr viel lernen konnte, so sehr das seinem Selbstvertrauen auch guttun mochte. Seine einzigen Überholmanöver zeigte er im Training, denn er holte sich immer die Pole-Position, fuhr in der ersten Runde eine Sekunde schneller als das restliche Feld und kontrollierte somit das Rennen von Beginn an. Jos betonte, dass Max „selber motiviert genug ist, um die Spitzenposition zu verteidigen“, und dass die Fahrer hinter ihm alles daransetzten, ihn von dort zu verdrängen.

Nachdem Max seine 2008 gewonnenen Titel verteidigt hatte, wurde auch der Rest der Kartszene hellhörig. Der Begriff „Hater“ war zu jener Zeit zwar noch nicht geläufig, was Neid und Missgunst, zwei sehr archetypische menschliche Regungen waren, wusste man jedoch genau, und diejenigen, die von ihnen angetrieben wurden, waren damals schon in Scharen unterwegs. An den Rennwochenenden kursierten Gerüchte, Max habe seinen Erfolg gekauft. Einige Väter von Max' Konkurrenten meldeten sich sogar anonym bei lokalen und überregionalen Zeitungen, die begonnen hatten, über seine Erfolge zu berichten, und behaupteten, er würde ein nicht regelkonformes Kart fahren. Selbstverständlich wurden nie Beweise für diese Anschuldigungen vorgelegt, und so belegten die Verleumdungen letztlich nur, was für überragende Fähigkeiten Max hatte und wie perfekt die Abstimmung von Jos war, sodass diesen Eltern nichts anderes einfiel, als zu solchen Niederträchtigkeiten zu greifen. Jos griff die Vorwürfe in einem Interview auf, in dem er nachdrücklich darauf hinwies, dass die Karts „am Ende noch einmal überprüft würden“,

weshalb es ausgeschlossen sei, mit einem nicht den Regeln entsprechenden Kart teilzunehmen. Wenn sie tatsächlich betrogen haben sollten, dann hätten sie es wesentlich besser gemacht als alle anderen und es damit sogar bis in die Formel 1 geschafft. Und das wäre geradezu absurd.

Jos war ohnehin an Kritik gewöhnt und er ärgerte sich selbst am meisten darüber, nie der Formel-1-Fahrer geworden zu sein, von dem er und andere geglaubt hatten, dass er es hätte werden können. Max wiederum schien von all dem unbeeindruckt zu sein. Er lebte seinen Traum und war auf dem Weg zu dem Ziel, das er sich gesetzt hatte, bevor er es überhaupt richtig ausdrücken konnte: in der Formel 1 zu fahren.

Es gab allerdings noch andere Stolpersteine für ihn, nicht nur die verleumderischen Verdächtigungen einiger rivalisierender Teams, die sich ausschließlich auf die Tatsache stützten, dass Max schneller war als sie. Auf www.verstappen.nl wurde im Sommer 2009 eine Kolumne von Frits van Eldik veröffentlicht. Unter der Headline „Value for Money“ (Wert für Geld) schrieb er über Sponsoring und den Wert, den es haben könnte, eine relativ kleine Summe für jemanden wie Max auszugeben, sowie die Rendite, die man erzielen könnte, wenn er sich ein paar Jahre später in der Formel 1 wiederfinden sollte. Der niederländische Motorsportfotograf Frits van Eldik kannte Max, seit er eine Woche alt war, und hatte Jos von Beginn seiner Karriere an fotografisch begleitet – man würde ihn in dieser Angelegenheit also kaum für unvoreingenommen halten. Seine Kolumne deutet jedoch darauf hin, was die Verstappens kommen sahen. Ihnen war klar, dass sie anfangen mussten, durch Europa zu reisen, um die bedeutenderen Rennen zu fahren, dass sie größere Karts brauchten, die zu warten um einiges aufwendiger war als bisher, dass letztlich also alles sehr viel kostspieliger werden würde. Und nicht nur das: Wenn sie

das Interesse von Spitzenteams wecken wollten, wäre es hilfreich, eine Reihe von Sponsoren zu haben, die sie unterstützen. Der Mangel an solchen Sponsoren war es, der Jos später in seiner Karriere ausbremste, und er wollte nicht, dass sich die Geschichte wiederholte.

Der Zufall wollte es, dass Max schon vor dem Einstieg in den internationalen Rennsport mit den Herausforderungen auf der Strecke konfrontiert wurde. In Spa-Francorchamps, auf einer engen Kartbahn im Infield auf dem Weg zur berühmten Hochgeschwindigkeitskurve Blanchimont, hatte Max mit dem Grip auf dem holprigen Kurs zu kämpfen, was bei allen von CRG hergestellten Maschinen der Fall war. Er blieb konzentriert und geduldig und gewann schließlich beide Samstagsrennen. Doch am Sonntag schlug ihn der Däne Nicklas Nielsen in seinem Tony Kart, dessen Chassis besser mit dem Untergrund zurechtkam, zweimal, trotzdem gewann Max den Titel. Jeder, der mit dem Spitzensport nichts zu tun hat, würde annehmen, dass das ein Grund zum Feiern sei – immerhin hatte hier gerade ein Elfjähriger einen weiteren nationalen Titel gewonnen und in zwei von vier Rennen an einem Wochenende triumphiert. Doch weit gefehlt.

Max hatte alle zehn vorangegangenen Rennen gewonnen, und seine beiden zweiten Plätze am Sonntag sicherten ihm die erneute belgische Meisterschaft, diesmal in der Klasse der Dreizehnjährigen, obwohl er selbst noch nicht mal zwölf war. Er beendete das Wochenende ganz oben auf dem Podium mit einer weiteren Trophäe, die er sich verdient hatte – nicht verdient hatte er sich jedoch Bewunderung seines Vaters, der wütend darüber war, dass Max in der letzten Runde des letzten Rennens überholt worden war.

„Ich war sehr enttäuscht! Selbst in meiner eigenen Karriere war ich noch nie so enttäuscht gewesen nach einem

Zwischenfall“, sagte Jos. „Er war enttäuscht, aber als er mein wütendes Gesicht nach dem Rennen sah, konnte er auch nichts anderes mehr sein. Max hat so etwas noch nie erlebt. Es war ja nicht nur die Niederlage, sondern auch die ungewohnte Situation. Das ist der Grund. Ich finde es gut, dass er das einmal erlebt hat, und bin froh, dass es jetzt passiert ist.“

Es wäre einfach, diese Vorfälle aus genau dem Blickwinkel zu betrachten, den Jos uns präsentiert und aus dem er uns die Dinge sehen lassen will: Dass alles eine Erfahrung war, aus der man lernen konnte, quasi „nur ein Spiel“, das man einfach abtun konnte, und dass hinterher wieder alles in Butter war, dass er mit Max genauso herumphilosophierte wie mit den Reportern oder den Mitarbeitern des Verstappen-Fanclubs. Tatsache nämlich ist, dass wir immer wieder sehen, wie Jos' Temperament und sein Kampfgeist alles andere dominieren. Man muss sich nur noch einmal vergegenwärtigen, dass Max offen zugab, dass ihm der Übergang in die Formel 1 leichtgefallen sei, weil niemals jemand so hart zu ihm sein würde wie sein Vater. Selbst der berühmt-berüchtigte, unerbittliche und jähzornige Dr. Helmut Marko verblasst im Vergleich dazu. Auch wenn Max meistens gewonnen hat, dürften die Wochenenden wie auch die sonstige Arbeit unter Jos' Kommando nicht immer das reinste Vergnügen gewesen sein.

Aber auch wenn es sehr hart war, am Ende ging es immer nur darum, Max auf der Karriereleiter weiter nach oben zu bringen. Das Kart-Reglement, das ihn bis zu seinem siebten Lebensjahr davon abgehalten hatte, überhaupt Rennen zu fahren, hinderte ihn nun daran, auf internationaler Ebene anzutreten, was ihn sehr frustriert haben muss. Womöglich war er jetzt, da sein Vater als Mechaniker von Jorrit Pex zur Weltmeisterschaft nach Italien fuhr, während er selbst noch zu jung war, um dort Rennen zu bestreiten, genauso wütend wie

damals mit vier Jahren, als er Jos weinend am Telefon um ein Gokart anflehte. Max war schneller als Jorrit, das wusste er, aber er war einfach noch nicht alt genug.

Im Sommer 2009, nachdem Jos im Aston Martin an den 24 Stunden von Le Mans teilgenommen hatte (er belegte mit seinem Team einen enttäuschenden dreizehnten Platz), testete Max Werkskarts in Deutschland, eine Chance für ihn, zu beweisen, dass er nicht nur der beste Fahrer Belgiens war. Da gerade Sommerferien waren, konnte Max so gut wie jeden Tag fahren. Ein Rennen – eines der wenigen, die im Ausland stattfanden, obwohl sie im Rahmen einer belgischen Serie ausgetragen wurden – stach besonders hervor.

Im Juli waren sie nach Ostricourt gefahren, nur zwei Autostunden von der französischen Grenze entfernt. Ein Vergaserproblem im ersten Rennen führte dazu, dass Max mit einer Runde Rückstand auf das gesamte Feld unweigerlich Letzter wurde. Was dann folgte, könnte die Performance gewesen sein, die den Rest seiner Karriere in Gang setzte. Max startete im zweiten Rennen als Letzter und musste sich durchs ganze Feld nach vorne kämpfen – eine Aufgabe, mit der er in seiner gesamten Karriere nur äußerst selten konfrontiert gewesen ist. Alle Augen im Fahrerlager waren alle auf ihn gerichtet. Sie hatten oft genug gesehen, wie dieses Ausnahmetalent ein ums andere Rennen von Anfang an dominierte, wie er in den Qualifyings und Rennen immer vorneweg fuhr. Wenn es überhaupt irgendwelche Zweifel an ihm gab, dann höchstens in Bezug auf die Frage, ob er richtig kämpfen konnte.

Die Antwort gab Max spätestens bei diesem Rennen, das er am Ende der siebten Runde anführte. Da damals eine Kamera an seinem Kart montiert worden war, können wir noch heute jeden Meter dieser Aufholjagd miterleben.

Zu Beginn des Rennens nutzte Max auf der rechten Seite jeden Zentimeter Asphalt, um gleich vier vor ihm liegende Fahrer auf einmal zu überholen. Als er nach einer Runde auf die Start-Ziel-Gerade zurückkehrte, hatte er bereits zwei weitere Fahrer hinter sich gelassen und den nächsten schon im Visier. Und das war Stan Pex, der Junge, den er einige Jahre zuvor in Genk Kart fahren gesehen hatte, woraufhin er seine Eltern schnell dazu gebracht hatte, ihm auch ein solches Fahrzeug zu kaufen. Die beiden waren Teamkollegen und Freunde, aber das bedeutet auf der Rennstrecke wenig. Max, der seine Reifen in gewohnter Manner schneller auf Temperatur gebracht hat, überholt Pex dank cleverer Pace und des besseren Grips in der zweiten Kurve. Er winkt kurz mit der rechten Hand. Ihm ist bewusst, dass dies ein famoser Schachzug war und dass der Rest des Feldes ihm wahrscheinlich keine allzu großen Probleme bereiten wird. Er macht kurzen Prozess mit den zehn noch vor ihm liegenden Fahrern und fährt als unbedrängter Sieger über die Ziellinie.

Im Laufe des Sommers schien Max seinen Fahrstil noch einmal deutlich verbessert zu haben. Auf seiner Heimstrecke in Genk, einer flacheren, einfacheren Strecke, konnten seine Konkurrenten zumindest auf Tuchfühlung mit ihm bleiben, auch wenn es außer Frage stand, ihn zu schlagen. Anderswo, etwa im Schumacher-Land in Kerpen, war Verstappen sagenhaft dominant. Die Abstände zum Feld hinter ihm wurden von Woche zu Woche größer, und in Kombination mit den Testergebnissen hinter den Kulissen und den Leistungen am Renntag hatte einer der großen Namen des europäischen Kartsports genug gesehen, um Max in der kommenden Saison zu verpflichten. Im November, nur wenige Monate nach seinem zwölften Geburtstag, unterzeichnete er seinen ersten großen Vertrag als Werksfahrer für CRG für die Saison 2010. Das

italienische Unternehmen betonte in seiner Pressemitteilung Max' Racing-Stammbaum, wobei die Leistungen von Jos an erster Stelle aufgeführt wurden, vor denen des Jungen, den sie gerade unter Vertrag genommen hatten.

Das lag nicht etwa daran, dass CRG ein Stück von Jos abhaben wollte. Sie haben ausschließlich und entschlossen in Max investiert, wobei die Verbindungen seines Vaters manches natürlich erleichterten. Das Team von CRG in den Niederlanden wurde von Michel Vacirca geleitet, für den Jos Motoren gebaut und der Max' Kart-Karriere bereits unterstützt hatte. In Italien, wo CRG ansässig war, hatte der Gründer und Besitzer Giancarlo Tinini ein Auge auf Max geworfen und seine Fortschritte verfolgt. Wie er heute sagt, habe er keine Sekunde über die Verpflichtung von Max nachdenken müssen.

„Natürlich ist Max nicht meine Entdeckung! Jeder, der nicht blind war, hat gesehen, wie stark er war“, sagte Tinini Jahre später.

„Das erste Mal habe ich ihn [beim Test] in Muro Leccese gesehen, ich glaube das war 2009. Ich wusste nicht, wer er war, sondern nur, dass er ein CRG-Kart fuhr, und mir war schnell klar, dass ich seine etwas verrückte Fahrweise mochte. Ich bin sofort zu Max gegangen und habe ihm gesagt, dass ich ihn, wenn er das entsprechende Alter erreicht hätte, unbedingt in meinem Team haben wolle.“

Für Jos muss sich das ähnlich angefühlt haben wie Anfang der 1990er-Jahre, als seine Karriere so richtig Fahrt aufnahm und jeder Formel-1-Boss, der etwas auf sich hielt, mit Huub Rothengatter telefonierte, um den jungen holländischen Draufgänger in sein Team zu holen. Und das war nicht die einzige Parallele. Jeder wusste, dass Jos, gelinde gesagt, ein ungestümer Fahrer war, und auch Max hatte, wie Tinini sagt, eine „etwas verrückte Fahrweise“, die ihn faszinierte.

„Ich bin oft gefragt worden, was ihn am meisten auszeichnete“, erzählt Tinini. „Für mich war das ganz klar seine absolute Beherrschung des Karts. Selbst mit kalten Reifen, zu Beginn des Rennens, bringt er das Kart dazu, das zu tun, was er will.“

Das ist etwas, das sofort auffällt, denn nur wenige Fahrer sind in der Lage, sich in den ersten beiden Runden eines Rennens so deutlich von den anderen abzuheben. Einer von ihnen war Danilo Rossi [der im Kart gegen Jos angetreten war], und der hat nicht zufällig fünf Kart-Weltmeisterschaften gewonnen.

Ein weiteres charakteristisches Merkmal ist sein aggressiver Rennstil, der ihm sicherlich mit der väterlichen DNA vererbt wurde – Jos war einer dieser Bad Boys, gegen die niemand gerne Rennen fuhr.

Max zeigt die gleiche Entschlossenheit, und ich glaube, dass er im Vergleich zu Jos schneller ist. Sagen wir einfach, dass er eine tolle Mischung aus seinem Vater und seiner Mutter Sophie Kumpen ist, ebenfalls eine großartige und erfolgreiche Rennfahrerin.

Außerdem hat Max einen unbedingten Siegeswillen, auch wenn er ein Leihkart fährt. Darin erinnert er mich an Hamilton, der auch immer der Erste sein wollte, selbst wenn es nur darum ging, die Treppe hinunterzugehen.“

Trotz des Wechsels zum Werksteam CRG, das Max alle benötigten Karts stellte, fungierte sein Vater bei den Rennen weiterhin als Chefmechaniker, der die Freiheit hatte, die Karts nach seinen eigenen Vorstellungen abzustimmen und zu tunen. Jos hatte schließlich schon reichlich Erfahrungen auch auf diesem Niveau gesammelt und traute sich natürlich zu, einen besseren Job als jeder CRG-Werksmechaniker machen zu können. Er schien auch keine Zweifel zu haben, dass

Max angesichts der erheblich größeren Qualität seiner Konkurrenten auf der internationalen Bühne gut mithalten würde. Im Januar 2010 reisten sie für eine Testsession nach Lonato del Garda, einer italienischen Stadt an der Südspitze des Gardasees – natürlich mit einem Zwischenstopp an ihrer Lieblingsautobahnraststätte. Die Rundenzeiten bestätigten, was Jos schon vermutet hatte: Max würde absolut kein Problem haben, sich unter Europas Top-Kart-Talenten zu behaupten. Als sie einen Monat später zum ersten Rennen der Saison nach Lonato zurückkehrten, war es jedoch nicht ganz so einfach. Die Dunlop-Reifen, die aus einer härteren Gummimischung bestanden als in den Vorjahren, erwiesen sich als problematisch, und die kalten, nassen Bedingungen, unter denen Max normalerweise besonders glänzte, machten es schwieriger, eine ausgewogene Abstimmung zu finden. Jos war verblüfft. Alles war bereit. Es regnete sogar, ein Vorteil für Max. Doch das Training war nicht gut gelaufen.

Glücklicherweise fand Max am Nachmittag wieder in die Spur und qualifizierte sich als Vierter für das erste einer Reihe von Rennen, bei denen von 108 Fahrern am Ende nur 17 übrig blieben, die das Finale bestritten. Das Rennen am Freitagnachmittag sollte eines von fünf gegen dieselbe Gruppe von Fahrern sein. Max hatte ein Zeichen gesetzt. Er gewann mit deutlichem Vorsprung. Auch wenn ihnen das Mittagessen nicht besonders gut geschmeckt hatte, weil ihnen die anfänglich nicht so gute Performance auf den Magen geschlagen war, am Freitagabend konnten die Verstappens auf jeden Fall gut schlafen, als sie zu Bett gingen.

Auch der Samstag verlief erfreulich, und als er am Sonntag zum Finale antrat, hatte Max bereits alle anderen CRG-Werksfahrer hinter sich gelassen. Er startete von P2, eine Position, die normalerweise bedeutete, dass er den Sieg so gut wie in der

Tasche hatte. Dies war jetzt jedoch ein höhere Klasse. Er war praktisch der Jüngste auf der Rennstrecke, der Pole-Sitter Egor Orudzhev war zwei Jahre älter als er. So sehr sich Max auch anstrenge, er fand keinen Weg an dem Russen vorbei, und als die Zielflagge fiel, kam er nur drei Zehntelsekunden hinter dem Sieger als Zweiter ins Ziel. Er ließ Fahrer hinter sich, die in den kommenden Jahren zu Freunden oder Gegnern werden sollten: Alex Albon wurde Dritter, Esteban Ocon Siebter und Pierre Gasly Neunter. Charles Leclerc schaffte es nicht einmal ins Finale. Alle vier sollten Jahre später in der Königsklasse des Motorsports gegen Max antreten.

Interessant ist, dass diese Rennfahrer bereits in so jungen Jahren auf dem Radar von Spitzenteams waren. Leclerc fuhr für Maranello, und schon kurze Zeit später kümmerte sich die Managementagentur von Nicolas Todt, dessen Vater Jean viele Jahre lang Teamchef bei Ferrari gewesen war, um ihn. Albon stand auf dem Podium neben Max in einem Red-Bull-Rennoverall. Wie Max sagt auch Ocon, dass er das Gefühl hatte, er und sein Vater hätten in seinem ersten Jahr im internationalen Kartsport allein gegen die großen Teams gekämpft. Ocons Vater Laurent war von Beruf Mechaniker, verfügte aber nicht über die Rennerfahrung, die Jos besaß.

Max – wie auch Esteban – sollte bald selbst die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, aber noch musste er sich beweisen. Auf den Fotos steht er auf der zweiten Stufe des Podiums, was für ihn, gelinde gesagt ungewohntes Terrain war, und lächelt in die Kameras. Es ist ein Anfang, mehr aber auch nicht.

„Manchmal gewinnt man, manchmal verliert man“, konzediert sein Vater. „Aber seien wir ehrlich, Max ist erst zwölf.“

Dass Max relativ jung ist, wird auch in den kommenden Jahren so bleiben, jedoch hat ihn sein Alter nicht aufgehalten. Zwei Wochen später holte er auf der Teststrecke, auf der er

Tinini in Muro Leccese beeindruckt hatte, seinen ersten Sieg auf internationaler Ebene. Als er ganz oben auf dem Podium steht, überragen ihn die beiden Jungs neben ihm, die tiefer stehen, immer noch, während er die Trophäe kaum hochrecken kann – eine bedeutungslose Nebensächlichkeits.

Als er zur vorletzten Runde der Euroserie in Genk antrat, war für ihn der KF3-Titel in greifbarer Nähe. Auf seiner Hausstrecke und vor den vielen anwesenden Freunden und Familienangehörigen wäre der Titelgewinn die Krönung seiner erfolgreichen Debütsaison. Im Weg stehen ihm zwei Fahrer, die später seine Teamkollegen bei Red Bull werden sollten. Er startet von P3 ins Finalrennen, wohl wissend, dass ihm nur ein Sieg zum Titel verhilft, und überholt Gasly auf der Start- und Zielgeraden, bevor das Rennen durch einen schweren Unfall weiter hinten im Feld und durch gelbe Flaggen eingebremst wird.

„Ich bin nur gerutscht“, sagte Max hinterher. „Die Reifen waren heute Morgen schon ziemlich abgenutzt und es war schwierig, sie warm zu halten.“

Trotzdem versucht er verzweifelt, Albon zu überholen. Da von hinten keine Gefahr droht, kann er sich ganz aufs Überholmanöver und den vorzeitigen Titelgewinn vor heimischem Publikum konzentrieren. Jede Runde kommt er näher und näher, bis er spürt, dass der Motor schlappmacht. Er hat nicht mehr die gleiche Leistung, und mit seinen Reifen, die nun gar keinen Grip mehr haben, kommt er ständig ins Rutschen. Max behält jedoch die Ruhe. Er ändert eine Einstellung, um dem Motor im unteren und oberen Drehzahlbereich mehr Leistung zu geben, womit das Problem behoben zu sein scheint. Und schon ist er Albon wieder auf den Fersen, aber er findet einfach keinen Weg an ihm vorbei. Der Red-Bull-Pilot ist Max' Hauptkonkurrent um den Titel, wobei der Niederländer satte

77 Punkte Vorsprung hat. Mit einem Sieg in diesem letzten Lauf wäre er uneinholbar, doch wenn er ausfiele und Albon das Rennen gewänne, würde sein Vorsprung auf die Hälfte zusammenschmelzen. Der Zwölfjährige legt die ungestüme Art, die er von seinem Vater geerbt hat, ab und geht auf Nummer sicher, um so viele Punkte wie unter diesen Bedingungen möglich zu holen, wobei er mehr Reife zeigt als in seinen jungen Jahren. Einen Monat später gewinnt er die WSK Euro Series (KF3-Klasse) in Süditalien. Dieser Titel ist die Bestätigung, falls es denn wirklich noch einer weiteren bedurft hätte, dass Max über mehr als genug Talent verfügt für die KF3, die unterste Klasse des internationalen Kartsports. Und er spricht sogar schon von der Super KF, obwohl er dort erst mit vierzehn Jahren antreten darf.

Er ist in diesem neuen Umfeld jedoch nicht mehr so dominant wie er es zuvor immer gewesen ist. Albon saß ihm in der Euroserie bis zum Schluss im Nacken, und als sie in der Weltmeisterschaft in Portugal erneut aufeinandertrafen, setzte sich der fast zwei Jahre ältere britisch-thailändische Fahrer gegen ihn durch. „Ich werde erst nächste Woche meinen dreizehnten Geburtstag feiern, also ist das nicht so schlimm“, sagte Max hinterher ziemlich abgeklärt.

Albon ist nicht dabei, als sie nach Ägypten zum Finale der Weltmeisterschaft in Scharm asch-Schaich reisen, aber erneut muss Max einen Rückschlag hinnehmen. Im Pre-Finale kollidiert er mit Robert Visoiu, als er seine Position auf der Geraden verteidigt, indem er nach innen ausweicht, bevor der Rumäne ihn von hinten berührt. Die Stewards verwarnen nicht Visoiu, sondern Max wegen gefährlichen Fahrens, und die beiden starteten aus der ersten Reihe ins Finale. Diesmal ist es Verstappen, der Visoiu verfolgt, wobei es zu einem fast identischen Zwischenfall kommt, nur dass Max jetzt derjenige ist, der

auffährt. Diesmal bestrafen die Stewards jedoch den hinteren Fahrer und schließen Max nach seiner zweiten Verwarnung an diesem Wochenende aus der Wertung des Rennens aus. Er ist verständlicherweise erst einmal niedergeschlagen, hat aber dennoch genug Punkte gesammelt, um den Titel in der World Series zu holen. Für Jos ist das allerdings nur ein schwacher Trost. Sein Sohn scheint die Niederlage bislang mit Anstand, Demut und Reife hingenommen zu haben, für ihn zählt allem Anschein nach vor allem das Gesamtbild. Jos hingegen sieht vor allem eine eklatante Ungleichbehandlung und spart nicht mit deutlichen Worten.

„Wenn das so weitergeht, werden wir nicht mehr an WSK-Meisterschaften teilnehmen“, sagt er verärgert zu Pressevertretern. „Ich versuche, mit meinem Sohn Rennen zu fahren, ihm wichtige Werte mit auf den Weg zu geben, und dazu gehört auch Ehrlichkeit. Aber die ist hier schwer zu finden.“

Jede Aktion von Max wird wie unter einem Vergrößerungsglas superkritisch beäugt. Sie versuchen, ihn auf diese Weise einzubremsen, denn das ist die einzige Möglichkeit, die ihnen bleibt. Auf der Strecke kann kaum jemand Max folgen.“

Auch wenn sich diese Vorwürfe wie eine Verschwörungstheorie anhören und weit hergeholt sind, hat er nicht unrecht, was die Konkurrenz auf der Rennstrecke angeht. Albon ist der Einzige, der ihn immer wieder herausgefordert hat, und bei der CRG-Preisverleihung am Ende des Jahres erhält er von Besitzer Giancarlo Tinini eine Goldmedaille für den Gewinn des World Series-Titels. Bei der größeren WSK-Zeremonie einen Monat später nehmen Max und Jos drei Trophäen für die drei Titel entgegen, die der Junior abgeräumt hat.

Aufgrund der Altersbeschränkung muss Max in der Saison 2011 in der gleichen Klasse bleiben, die aber alles andere als ein Zuckerschlecken für ihn wird. Die wankelmütigen Götter des

Kartsports und das Wetter spielen eine wichtige Rolle, als es in der Anfangsphase der Saison für Max darum geht, seine Überholkünste unter Beweis zu stellen. Esteban Ocon, der wie Max in seinem zweiten Jahr in der KF3 fährt, erweist sich als sein Hauptkonkurrent, obwohl auch der zukünftige Formel-1-Pilot George Russell extrem schnell ist. Entscheidend ist am Ende Verstappens Fähigkeit, selbst an schwierigen Wochenenden wichtige Punkte zu retten, und so kommt es, dass er sich in der Euro Serie ein deutliches Punktepölster erarbeitet hat. Als sie zum vorletzten Rennen der Serie nach La Conca in Süditalien fahren, könnte Max bereits vorzeitig den Titel klarmachen. Doch dann geschieht ein weiteres Unglück. Zum ersten Mal in seiner jungen Karriere ist er körperlich nicht in der Lage, ein Rennen zu fahren. Nach dem Training am Mittwoch steigt er aus dem Kart und klagt über eine schmerzende Rippe. Jos lässt extra einen Physiotherapeuten von zu Hause einfliegen, der ihn untersucht, und am Donnerstag setzt er sich erst gar nicht ins Kart, um zu sehen, ob die Schmerzen ohne Belastung nachlassen. Tapfer versucht er, am Freitag wieder zu fahren, schafft aber nur vier Runden. Angesichts der Chance, den Titel zu gewinnen, sind Vater und Sohn fest entschlossen, die Schmerzgrenze zu überschreiten. Am Samstag wird es jedoch zu viel für Max, und nach fünf Qualifying-Runden kehrt er an die Box zurück. Beim besten Willen kann er nicht mehr weiterfahren. Seine Rippen und jetzt auch sein Rücken bereiten ihm in jeder Kurve unerträgliche Schmerzen. Er muss das Rennen abbrechen. Nachdem die Untersuchungen zu Hause ergeben haben, dass Max keine ernsthaften Schäden davongetragen hat, ist er rechtzeitig zur Europameisterschaft wieder fit. Doch die artet in ein, wie er es nennt, „Autoscooter“-Rennen aus, bei dem er nach mehreren Kollisionen am Ende nur den vierzehnten Platz belegt, während George Russell den Sieg holt.

Immerhin kann er in der Woche darauf den Titel in der Euroserie gewinnen, obwohl er eines der vier Rennwochenenden wegen einer Verletzung und eines größeren Problems mit dem Motor verpasst hat. Bei seiner Rückkehr zum CIK-FIA-Weltcup, bei dem Albon ihn 2010 besiegt hatte, kollidierte er mit Charles Leclerc, einem weiteren zukünftigen F1-Rivalen, als der Monegasse ihn überholte und dabei sein Vorderrad streifte. „Es sah so aus, als hätte er es absichtlich getan“, sagte Max hinterher. In Wahrheit war Max das ganze Wochenende über nicht in Topform, und Jos gab sich selbst die Schuld, weil er bei der Abstimmung daneben gelegen hatte. Max versuchte, auf der Rückfahrt von Italien nach Hause zu schlafen, um morgens für die Schule fit zu sein, was ihm angesichts des enttäuschenden Rennwochenendes nicht leicht gefallen sein dürfte. Nichtsdestotrotz: Max gewinnt vielleicht nicht mehr ganz so viele Rennen wie zuvor, aber die enorme Konstanz seiner Ergebnisse reicht aus, um jedem, der sich dafür interessiert, zu zeigen, dass er gut genug ist, um es mit allen anderen aufzunehmen. Und so mangelte es auch nicht an Interessierten. Das Intrepid Driver Programme, bei dem bereits Fahrer wie Albon, Leclerc und Russell unter Vertrag waren, war hinter Max her, seit er bei CRG unterschrieben hatte, und am Ende der Saison 2011 gaben die Verstappens schließlich nach. Nach dem wohl herausforderndsten Jahr seiner Karriere saß Max nun in denselben Karts wie einige seiner größten Rivalen im Kartsport. Er hatte offensichtlich einiges richtig gemacht und konnte nun ein für alle Mal beweisen, dass er mehr war als nur der Sohn seines Vaters.

7

Aus der Pubertät ins Monoposto

Während der Kartjahre lernten sich Jos und Max wahrscheinlich besser kennen und rückten enger zusammen als in jeder anderen Phase ihrer Vater-Sohn-Beziehung. Auf den Hin- und Rückfahrten zu den Austragungsorten an den Rennwochenenden verbrachten sie zahllose Stunden miteinander im Auto und sprachen dabei über alles Mögliche – etwas, das zwischen Teenagern in diesem Alter und ihren Eltern alles andere als normal ist. Bei Interviews, die sie oft gemeinsam gaben, zeigten sie sich dem anderen gegenüber sehr aufgeschlossen und scheuten sich auch nicht, über die Schwächen des jeweils anderen zu sprechen – etwas, das nach Ansicht vieler Elitestrategen entscheidend ist, um als Team voranzukommen. Denn genau das waren sie schließlich auch: ein Team. Der Rennsport ist in gewisser Weise natürlich eine Einzelsportart, zugleich ist er aber in hohem Maße auch eine Mannschaftssportart; der Fahrer steuert den Wagen zwar über die Ziellinie, aber ohne ein Team – das auf dem absoluten Toplevel aus Hunderten, teils sogar Tausenden Menschen besteht – würde er gar nicht erst vom Start wegkommen.

Für Jos war Intrepid ein weiteres Sprungbrett in die Formel 1, zugleich war ihm wichtig, dass man hier einen besonderen Blick auf die Fahrer hatte. Als man ihn 2018 fragte, ob er etwas an seiner Rennfahrerkarriere bereue, betonte er, das dem nicht so sei. Dass er damit nicht ganz aufrichtig war, wurde allerdings schnell klar, als er wenig später einräumte: „Im Nachhinein hätte ich einiges anders gemacht, mich körperlich

besser vorbereitet, mir einen richtigen Trainer gesucht, alles strukturierter aufgebaut. Aber ich bin zufrieden. Ich habe Geld verdient, und als ich 2003 aufhörte, habe ich alles in den jungen Kerl gesteckt, der jetzt Rennen fährt, also hat alles funktioniert.“

Jos Wechsel vom Kartsport in die Formel 1 war nach damaligen Maßstäben blitzschnell vonstatten gegangen, und so war er ein junger, relativ unerfahrener Fahrer, als er in der Königsklasse anfang. Obwohl sein Sohn seine fahrerischen Fähigkeiten viel schneller ausbaute als er selbst es in dem Alter getan hatte, sorgte Jos dafür, dass er nicht gehetzt wurde und die richtige Unterstützung zur richtigen Zeit bekam.

Intrepid hatte sich zu einem Sprungbrett für Fahrer entwickelt, die später auch in der Formel 1 landeten. Sébastien Buemi und Jaime Alguersuari waren beide Absolventen des Programms gewesen und hatten bereits mehrere Jahre Formel-1-Erfahrung. Jules Bianchi und Will Stevens sollten bald folgen. Mit dem Jahrgang von Max verfügte Intrepid bereits über eine Gruppe, in der es von vielversprechenden Talenten nur so wimmelte: Charles Leclerc hatte 2011 den KF3-Titel gewonnen und George Russell die Europameisterschaft. Es schien alles perfekt zu passen – zunächst zumindest. Allerdings war von Anfang an nicht ganz klar, welchen Weg Max 2012 einschlagen würde. Jos wollte in der KF1 fahren, sagte aber auch, dass sie dies nur tun würden, sofern das Fahrerfeld passte, und dass sie Max irgendwann auch in die KZ2-Klasse bringen wollten, einen Schritt hin zu Schalkarts.

Doch dann wurde es kompliziert. Im Januar wurde Jos wegen des Verdachts verhaftet, seine damalige Freundin Kelly van der Waal absichtlich mit seinem Auto angefahren zu haben. Er bestritt die Vorwürfe vehement, kam jedoch für zwei Wochen in Untersuchungshaft, bis seine Anwälte erreicht hatten, dass

die Anklage wegen versuchten Mordes fallen gelassen und er freigelassen wurde. Aufgrund der Haft hatte Jos nicht mit Max nach Italien zur Intrepid Kart and Race Fair fahren können. Der Junge hatte dort viele seiner Teamkollegen getroffen und an einem dreitägigen Test teilgenommen. Mit vierzehn hatte er die Zeit, in der er seine Flügel ein wenig ausbreiten konnte, vermutlich genossen, aber ideal war die Situation für ihn ganz sicher nicht gewesen.

Jos war bewusst, dass Max – abgesehen von den Problemen, mit denen er seinetwegen konfrontiert wurde – in einem schwierigen Alter war. Er hatte einen deutlichen Schuss in die Höhe gemacht, was bei Vierzehnjährigen zwar normal ist, aber mit diesem Wachstumsschub ging natürlich auch die Wahrscheinlichkeit einher, dass er für andere Dinge Interesse entwickeln könnte als für den Motorsport, der ihn schon fasziniert hatte, als er noch nicht laufen konnte.

„Wenn er eines Morgens aufwacht und keine Lust mehr hat, dann war’s das“, sagte Jos über seinen pubertierenden Sohn. „Natürlich fände ich das schade, vor allem nach all der Energie, die ich hineingesteckt habe, aber es bleibt seine Entscheidung, sein Leben. Nur, wenn es denn so sein sollte, [ist es mir lieber], dass er es mir jetzt sagt und nicht erst in fünf Jahren, denn dann kann ich morgen in Urlaub fahren.“

Vielleicht lag es an den Pubertätsverwirrungen, dem Qualitätssprung oder den Problemen, die dazu führten, dass seine Zeit im Intrepid so kurz war, auf jeden Fall war 2012 alles andere als ein perfektes Jahr für Max. Er begann stark und gewann bei seinem Intrepid-Debüt den Winterpokal in Lonato, wobei seine neuen Mechaniker eine führende Rolle in der Vorbereitung übernahmen. Jos war immer noch Teil des Teams, stellte den Motor ein und half, wo immer er konnte, aber er trug nicht mehr so viel Verantwortung wie bei Pex oder CRG.

Max wurde älter, aber die Dinge wurden nicht einfacher. Mit Leclerc, der jetzt für ART fuhr, hatte er einen Gegner gefunden, der es wirklich mit ihm aufnehmen konnte. Die beiden trugen in der KF2-Euroserie ein Kopf-an-Kopf-Duell aus, und der Zweikampf spitzte sich in Val d'Argenton in Westfrankreich zu.

Max war eine weitere Stufe auf der Kartleiter aufgestiegen, und das Interesse an ihm war noch ein wenig größer geworden. Die Kart-Gemeinde gelangte allmählich zu der Überzeugung, dass da eine goldene Generation von Rennfahrern heranwuchs. Als Leclerc und Verstappen während eines Qualifyings im Regen kollidieren, wurde beiden Jungs sofort ein Mikrofon vors Gesicht gehalten, noch bevor sie sich aufwärmen und etwas Trockenes anziehen konnten.

„Er ist einfach unfair! Ich führe, er will überholen, er schubst mich, ich schubse ihn zurück, und danach drängt er mich von der Strecke. Das ist nicht fair, oder?“, sagt Max wütend, mit geröteten Wangen, und sein Vater marschiert nicht weniger verärgert vor ihm her, aber der Mann mit dem Mikrofon hat sich klugerweise an den jüngeren der beiden Verstappens gewendet. Danach rennt der italienische Interviewer aufgeregt zu Charles, denn er wittert, dass sich eine große Geschichte aus dem machen lässt, was zwischen den zwei aufstrebenden Stars vorgefallen ist.

„Nur ein Rennzwischenfall“, sagt Leclerc und spielt den Vorfall herunter. Sein Teamchef gibt ihm die gleiche Antwort. Hier gibt es nichts zu holen. Die Stewards beurteilen das Geschehen allerdings anders und disqualifizieren beide Fahrer vom Qualifying.

Max wird im Laufe des Wochenendes in zwei weitere Zwischenfälle verwickelt, die ihn teuer zu stehen kommen, denn er holt nur drei Punkte und liegt anschließend im Titelrennen mit

50 Punkten weit hinter Leclerc mit 122 Zählern. Das Wochenende vergessen beide nicht. Als er acht Jahre später auf diesen Vorfall angesprochen wird, beteuert Leclerc immer noch seine Unschuld.

„Er landete auf dem Rasen, aber nur, weil er sich ablenken ließ, während ich neben ihm war, um mich über seine vorherige Aktion zu beschweren“, erklärte er 2020. „Sein Kart fuhr in eine so tiefe Pfütze, dass nur noch sein Helm aus dem Wasser herausragte. Er war fuchsteufelswild. Wenn ich jetzt an diese Geschichte denke, muss ich sehr lachen.“

Max kann immer noch nicht darüber lachen.

Verstappen junior wurde nicht nur in der KF2 herausgefordert, auch sein Vater pushte ihn, um weiter nach vorne und nach oben zu kommen. Er nahm an der KF1-Weltmeisterschaft teil, die in zwei Runden in Japan und Macau ausgetragen wurde, wobei die Rennen rund fünf Monate auseinanderlagen. Max zeigte nur ein bisschen von seinem Talent und holte in den acht Läufen zwei Podiumsplätze, wurde aber in der Gesamtwertung nur Achter. Die Rennen waren härter, und ohne seinen dominanten Speed und mit den Zuverlässigkeitsproblemen, die immer häufiger auftraten und ihn glauben ließen, die Welt habe sich gegen ihn verschworen, war es fast unmöglich, zu gewinnen. Selbst als es ihm gelang, ein Rennen als Erster zu beenden und bei der Europameisterschaft in England zu triumphieren, wurde ihm der Sieg schließlich aufgrund einer Entscheidung der Rennleitung aberkannt und dem britischen Fahrer Ben Barnicoat zugesprochen. Es wurde Einspruch gegen diese Entscheidung eingelegt, aber abgewiesen, wie Jos sagt, weil Unterlagen, von denen er nie erfahren hatte, dass sie überhaupt benötigt wurden, nicht fristgerecht eingereicht worden seien. Jos und

Max waren wütend, 2012 entwickelte sich schnell zu einem Schreckensjahr.

Jos ging die Probleme entschlossen an, um das Blatt zu wenden. Im Juli kündigte er an, dass Max erneut das Team wechseln würde, und begründete dies mit dem dubiosen Ausstieg von Intrepid-Gründer Mirko Sguerzoni, dem zu geringen Entwicklungsbudget und der Angst vor Stagnation; er deutete an, dass Intrepid pleite gehen würde. Sie schlossen sich dem Team Chiesa Corsa an, um mit Zanardi-Karts Rennen zu fahren, ein Schritt, der sie wieder unter die Fittiche der Tinini-Gruppe brachte, der Eigentümer von CRG – für Max war das vertrauteres Terrain. Innerhalb weniger Wochen saß er wieder in einem CRG-Kart, und es standen KF2-Rennen und mehrere KZ2-Rennen mit Gangschaltung in seinem Kalender. Ein Teamwechsel mitten in der Saison war jedoch nicht einfach, vor allem, wenn man ihn zweimal vollzog, ganz gleich, wie vertraut das Kart ist, in dem man sitzt, oder wie talentiert der Fahrer. Seine Pace war im Allgemeinen beeindruckend, aber die Pleiten-Pech-und-Pannen-Serie setzte sich fort: Beim Karting World Cup in Sarno in der Nähe von Neapel dominierte er die KZ2-Kategorie vor dem Finale in allen Läufen bis auf einen, wobei der einzige Fehler darin bestand, dass ihm die Kupplung durchbrannte, weshalb er im Pre-Finale als Zehnter ins Rennen ging, das er dann aber trotz allem gewann. Im Finale wollte er unbedingt seinen größten Sieg in diesem Jahr einfahren, und als er in einer Hochgeschwindigkeitskurve, die im vierten Gang gefahren wird, die Chance sah, Daniel Bray zu überholen, der ihm gerade die Führung abgenommen hatte, setzte er zum Überholmanöver an. Die beiden kollidierten und Max musste aufgeben. Später gab er seinen Fehler zu, sich darüber völlig im Klaren, dass er Bray mit seinem deutlichen Geschwindigkeitsvorteil irgendwann ohnehin überholt hätte,

aber vielleicht hatte der erste Teil des Jahres, den er in einem minderwertigen Kart verbracht hatte, sein Urteilsvermögen getrübt.

Der Fehler in Sarno war folgenreich, denn er mündete in den inzwischen berühmt-berüchtigten Zwischenfall an der Tankstelle, an der Jos Max kurzzeitig allein zurückließ. Max, der ein paar Wochen später fünfzehn Jahre alt wurde, hätte das Zeug gehabt, Weltmeister in der KZ2-Klasse zu werden, in höher entwickelten Karts mit Gangschaltung, ein Erfolg, mit dem er all denen, die seine Fortschritte behindert und seine verschiedenen Entscheidungen während des Sommers kritisch gesehen hatten, den Stinkefinger gezeigt hätte. Stattdessen traten die Verstappens die lange Reise zurück nach Belgien an, ohne eine Trophäe im Gepäck, während ihr mittlerweile drittes Kart in diesem Jahr hinten im Transporter herumklapperte. Vielleicht begann Jos, diesen Sommer als eine Kurzfassung seiner eigenen Karriere zu betrachten, in der er fast ständig das Team wechselte und versuchte, die Dinge ans Laufen zu bringen, ohne jemals wirklich genug zu erreichen. Als er Max an der Tankstelle rauswarf, muss dies für beide zu schockierenden Einsichten geführt haben: für Max, was das Ausmaß der Leidenschaft und der Wut seines Vaters betraf, und für Jos, wie weit er gehen würde, um seinem Sohn eine Lektion zu erteilen. Er schien zu spüren, dass Max sich diese Niederlage – und all die anderen Kämpfe des Jahres – nicht genug zu Herzen genommen hatte, auch wenn er unglaublich sauer war, nicht gewonnen zu haben. Das hatte die gewünschte Wirkung. Max ist vieles, aber ein guter Verlierer ist sicher er nicht. „Zeig mir einen guten Verlierer und ich zeige dir einen Verlierer“, soll der American-Football-Coach Vince Lombardi einmal gesagt haben – ein Satz, der genauso gut das Innere des Verstappens-Transporters zieren könnte. Als Daniel Ricciardo 2017 nach

einer Kollision mit Max über den Teamfunk schimpfte, er sei ein „schlechter Verlierer“, hätte der das vermutlich nicht einmal abgestritten.

Nach der herben Enttäuschung von Sarno änderte sich Max' Agenda für den Rest des Jahres etwas. Nach einem zweiten Platz bei einem Weltcup-Event in Spanien, bei dem er nur von seinem CRG-Teamkollegen Felice Tiene geschlagen wurde, machten sich die Verstappens auf die Jagd nach größeren Preisen auf höherem Niveau, beflügelt von der Geschwindigkeit, die sie in der KZ2-Klasse gezeigt hatten. Max zog sich von einer Reihe von WSK-Veranstaltungen zurück und reiste in die Vereinigten Staaten zum Superkarts-Event in Las Vegas, um am dortigen KZ2-Rennen teilzunehmen. Sie versuchten, die verlorene Zeit wieder aufzuholen, daher rührte auch das Gefühl, sich keine Pause leisten zu dürfen. In Macau zog sich Max eine Infektion zu, mit der er eigentlich das Bett hätte hüten sollen – trotzdem war er in den Trainingssessions der Schnellste. Nach ein paar Paracetamol und reichlich Schlaf schaffte er es, das erste Rennen als Zweiter zu beenden, ein technisches Problem kostete ihn dann aber im zweiten Rennen die Führung. In Las Vegas stand eine kaputte Zündkerze dem Finalsieg im Wege, nachdem Max auch hier in den Vorläufen wieder gut unterwegs gewesen war. Das ernüchternde Ergebnis der zwei Transatlantikreisen waren neben heftigem Jetlag lediglich ein paar Stempel in Max' Reisepass, ansonsten hatte ihm die Fliegerei um die Welt nichts gebracht. Dessen ungeachtet bekräftigten sowohl das Team als auch Max, dass er auch im kommenden Jahr wieder für CRG fahren würde. Dass er sich von dem Team getrennt hatte, mit dem er so viele Siege errungen hatte, hatte ihn jedenfalls nicht weitergebracht. Jetzt würden sie Max in der KZ1- und der KF-Klasse starten lassen,

also in den höchsten Serien für Karts, sowohl mit Schalt- als auch mit Automatikgetriebe.

Als sie sich zusammensetzten und das kommende Jahr mit sechzehn Rennwochenenden und einer Reihe von Testsessions planten, wurde ihnen klar, dass Max nicht viel Zeit in Belgien verbringen würde, geschweige denn in der Schule. Von der Schule war er sowieso nie sonderlich begeistert gewesen – und auch nicht von Belgien –, und er hatte nur deshalb passable Noten nach Hause gebracht, weil sein Vater einen Deal ausgehandelt hatte, demgemäß die Schule Max für internationale Rennen freistellte, wenn er sich während der restlichen Zeit anstrengte, seine Leistungen zu erbringen. Schon bald funktionierte dieses Arrangement jedoch nicht mehr.

„Ich habe mit fünfzehneinhalb Jahren mit der Schule aufgehört; danach war es einfach zu schwierig, alles unter einen Hut zu bekommen. Ich war zwei Wochen weg und eine Woche in der Schule, und so war es auf Dauer sehr schwer für mich, den Rückstand aufzuholen“, sagte Max 2017 in einem Interview mit crash.net. „Aber es ist natürlich ein Risiko. Ich kenne viele Leute aus dem Rennsport, die das Gleiche gemacht haben. Doch irgendwann, wenn es dann doch nicht klappt, musst du wieder zur Schule gehen und lernen, und das war mein Ansporn, alles zu geben und so gut wie möglich zu sein, um ja nicht wieder zur Schule zurückkehren zu müssen.“

Wie viele andere Eltern von Nachwuchssrennfahrern engagierte Jos einen Nachhilfelehrer, um Max' schulische Leistungen auf altersgerechtem Niveau zu halten, denn er wusste, dass sie in nur zwölf Monaten die Karts hinter sich lassen und auf Autos umsteigen würden, wenn sie das finanziell hinbekämen. Dann würde die Welt für Max viel mehr Möglichkeiten bieten, womit aber auch das Risiko zu Scheitern stieg, und das

war definitiv ein Punkt, an dem es, wie Max selbst sagte, vielleicht doch nicht klappen könnte, daher nahm er seine Online-Nachhilfe durchaus ernst.

Auch das Risiko, dass Max als Heranwachsender seine kindliche Leidenschaft aufgeben könnte, musste einkalkuliert werden. Wenn man sich Fotos von ihm anschaut, wie er auf dem Podium steht, sieht man, dass er kein kleiner Junge mehr war. Er war jetzt fast so groß wie sein Vater, und an seinem Kinn und seiner Stirn blühten immer mal wieder ein paar Pickel auf, eine unvermeidliche Begleiterscheinung der Pubertät. Jos war also auf der Hut. Als Max acht war und die anderen Jungs im Fahrerlager Fußball spielten, während er versuchte, das Driftverhalten seines Karts zu verstehen, war es für Jos leicht gewesen, die Aufmerksamkeit seines Sohnes zu erlangen und ihn zu beschäftigen. Jetzt war Max fast sechzehn und es gab wesentlich mehr Dinge, die ihn ablenkten. Auch innerhalb des Teams änderte sich die Dynamik, da Max' Mechaniker René Heesen eine immer größere Rolle spielte und Jos – wie schon einige Male in Max' Karriere – versuchte, sich etwas zurückzuziehen. René hatte in den letzten Jahren immer wieder einmal mit Jos zusammengearbeitet, nachdem er Giedo van der Garde und Nico Hülkenberg zum Kart-Weltmeistertitel geführt hatte. Er war überzeugt, dass Max besser sein könnte als die beiden. So schienen die Dinge nach all den Schwierigkeiten des Jahres 2012 allmählich wieder ins Lot zu kommen.

„Es war alles so unglaublich einfach“, sagte Max, nachdem er die KZ2-Kategorie beim ersten Rennen der Saison in Italien dominiert hatte. Selbst Jos war beeindruckt.

„Mit einem KZ-Kart fährt man etwas kantiger und mit einem KF, mit Automatikgetriebe, ein bisschen runder“, sagte er. „Aber Max fährt jetzt mit einem KZ-Kart so geschmeidig,

dass er viel Geschwindigkeit aus den Kurven mitnehmen kann, was wirklich nicht normal ist. Max macht das erstaunlich toll, es läuft wirklich gut. Er fährt immer schnell und ist überall sehr gut. Ich bin sehr stolz auf Max. Seine Fahrweise ist einfach der Wahnsinn. Mehr kann ich dazu nicht sagen.“

Man spürt förmlich wie erleichtert er ist, als er seinen Sohn in den höchsten Tönen lobt, etwas, das von ihm schon länger nicht mehr öffentlich zu hören war. Mit einem weiteren Sieg im Winterpokal im Gepäck kehrte Max zum ersten Lauf der Euroserie nach La Conca zurück, wo auch ein weltberühmter Name auf der Startliste stand: Michael Schumacher. Der 44-jährige Deutsche war Miteigentümer von Tony Kart, einem der größten Konkurrenten von CRG, und sein Sohn Mick trat ebenfalls in der Nachwuchsserie an. Max fuhr in der KZ1, in der es keine Privatfahrer gibt, sondern nur solche mit Werksbindung, und in der kein Blatt vor den Mund genommen wird. „Schumi“ hätte ebenfalls in dieser Kategorie antreten sollen, zog sich aber nach ein paar Trainingseinheiten zurück. Einige sagten, seine Zeiten seien bis zu einer Sekunde langsamer gewesen als die von Max. Leider kam es nicht zum großen Showdown zwischen Jos' ehemaligem Teamkollegen und dem vielversprechendsten Nachwuchspiloten im Kartsport, und bedauerlicherweise wird es nach Schumachers tragischem Ski-Unfall, der sich wenige Monate später ereignete, wohl auch nie mehr dazu kommen. Gleichwohl war Jos froh gewesen, dass sein alter Freund die Gelegenheit hatte, Max, der ja als kleines Kind schon mit dabei war, als sie mit den Schumachers zusammen Familienurlaub gemacht hatten, beim Kartfahren auf höchstem Niveau aus nächster Nähe zu bestaunen.

Max war in La Conca wieder einmal eine Klasse für sich, er holte die maximale Punktzahl und führte die Euroserie

souverän vor seinem Teamkollegen und Freund Jorrit Pex an. Mitte des Sommers hatte er den Titel vorzeitig in der Tasche, nachdem er mit seiner geduldigen und zugleich sehr überlegten Fahrweise dafür gesorgt hatte, genügend Punkte gesammelt zu haben, um seinen Konkurrenten Ben Hanley auf die Plätze zu verweisen. Da er den Titel schon am Samstag in Genk klargemacht hatte, konnte er am Sonntag das Rennen auf seiner Heimstrecke ohne jeden Druck genießen. Er gewann die Europameisterschaft in der KZ-Klasse und einen Monat später in der KF-Klasse, bevor er im September die erste Runde der KF-Weltmeisterschaft in England gewann. Der Hype, der durch die Schwierigkeiten im Jahr 2012 einen Dämpfer bekommen hatte, nahm nun wieder Fahrt auf. Zaghafte Telefonate wurden geführt. Scouts begannen, an den Rennwochenenden aufzukreuzen. Max' Agent Raymond Vermeulen hatte von Tag zu Tag mehr zu tun. Sogar Huub Rothengatter, Raymonds Vorgänger, verfolgte das alles fasziniert. Als Max das Finale der Weltmeisterschaft in der KZ-Klasse in Varennes-sur-Allier erreichte, konnte er es sich nicht verkneifen, ebenfalls dorthin zu reisen.

„Ich habe alle möglichen Geschichten gehört und seine tollen Ergebnisse in dieser Saison verfolgt. Deshalb wollte ich mit eigenen Augen sehen, was Max da anstellt“, sagte Rothengatter. „Also haben Raymond und ich beschlossen, am Freitag ganz früh ins Auto zu steigen und nach Varennes zu fahren. Und was soll ich sagen? Es wäre pure Untertreibung, zu behaupten, dass mich Max kein bisschen enttäuscht hat. Es ist einfach nur fantastisch, was er hier in Frankreich gezeigt hat!“

An diesem Wochenende beeindruckte er alle: Rothengatter, Charles Leclerc, gegen den er wiederholt antrat, und sogar sich selbst. Sieben Jahre später bezeichnete Max dieses Finale in

einem Interview mit dem deutschen Online-Magazin *Speedweek* als eines seiner besten Rennen.

„An dieses Rennen werde ich mich immer erinnern“, sagte er. „Ich habe das ganze Feld hinter mir gelassen und geriet nie wirklich unter Druck. Wir haben das ganze Wochenende sehr hart gearbeitet, deshalb war dieser Sieg eine solche Genugtuung. Das i-Tüpfelchen war, dass mein Vater mein Kart vorbereitet hat.“

Max war noch keine sechzehn, als es für ihn in der Kart-Welt nichts mehr zu gewinnen gab, was er nicht schon gewonnen hatte. Aber er weinte dem keine Träne nach. Er war einfach nur gespannt, wie es weitergehen würde, genau wie die Teamchefs, die versuchten, ihn zu rekrutieren. Genau wie bei Jos viele Jahre zuvor war der Name Verstappen in aller Munde, aber sein Vater war fest entschlossen, den Dingen eine andere Wendung zu geben als damals.

Was viele, die ihm beim Gewinn des KZ-Titels zugeschaut hatten und ihm prognostizierten, bald in einem Rennwagen zu sitzen, nicht wussten, war, dass Max bei einem geheimen Sommertraining bereits erste Erfahrungen mit Monopostos bzw. Single-Seatern gemacht hatte.

Nicht viele Menschen außerhalb des Rennsports werden Pembrey so ohne Weiteres auf einer Landkarte finden können. Heutzutage ist es vor allem für seine trockene Skipiste und seinen riesigen Wohnwagenpark bekannt. Darüber hinaus hat das kleine walisische Örtchen, genauer gesagt sein umgebauter Flugplatz, in der Karriere einiger Rennfahrer eine wichtige Rolle gespielt. Wegen nicht bestehender Lärmschutzbeschränkungen wurde diese Location in den 1980er- und 1990er-Jahren von Formel-1-Teams häufig als Teststrecke genutzt, allen voran von McLaren. Ein berühmtes Gipfeltreffen zwischen den sich bekriegenden Fahrern Alain Prost und Ayrton

Senna unter der Leitung von Ron Dennis soll dort sogar auf dem Höhepunkt ihres legendären teaminternen Wettstreits stattgefunden haben. Mehr als zwanzig Jahre später wurde die Strecke immer noch für Tests von GT- und kleineren Formelautos, einschließlich der Formel Renault, genutzt. Eric Boullier war CEO von Gravity Sport Management, einem Unternehmen im Besitz von Genii Capital, und als diese sich in das Renault F1-Team einkauften, wurde er der neue Teamchef. Als Renault sich aus dem Projekt zurückzog und das Team in Lotus umbenannt wurde, blieb Boullier, der weiterhin auf der Suche nach jungen Talenten war, vor allem in der Juniorserie des französischen Motorenherstellers. Gravity hatte zu den Verstappens längst Kontakt aufgenommen und in den ersten Monaten des Jahres einige Fortschritte erzielt (Boullier bezeichnete Max in einem Interview im Jahr 2013 sogar als eines seiner Talente). Es war also kein Zufall, dass Max im August 2013 die Chance erhielt, dort ein Formel-Renault-2.0-Auto zu testen, wenn auch unter Federführung eines niederländischen Teams. Das Ganze wurde jedoch nicht an die große Glocke gehängt, weil Jos dafür sorgte, dass nur wenige Menschen davon erfuhren.

„Weil viele Augen auf Max gerichtet sind, haben wir beschlossen, es nicht weiter publik zu machen“, schrieb Jos einige Monate später in einer Kolumne; Max hatte inzwischen bereits zum dritten Mal einen Tag lang in einem Single-Seater getestet. „Ich wollte, dass Max sich in Ruhe herantasten kann, ohne Druck und ohne dass ihm jemand auf der Strecke zusieht. Es ist schon ein sehr großer Schritt vom Kart zum Auto.“

Jos war so vorsichtig, weil ihm die Medien bei seinen ersten Formel-1-Tests so viel Aufmerksamkeit geschenkt hatten. Damit hatten sie ihn in der Folge zu seinem ersten Wechsel zu Benetton, dem Platz neben Michael Schumacher und einem

Weg gedrängt, den er – so sehr er es auch gewollt hatte – nicht mehr hatte zurückgehen können.

In der Nacht vor dem Test saß Jos mit Frits van Eldik zusammen, einem Fotografen, der ihn seit seiner eigenen aktiven Zeit als Rennfahrer immer wieder mit der Kamera begleitet hatte und der zu einem engen Freund geworden war. Frits traf Max zum ersten Mal, als er einen Tag alt war, und da schoss er auch das erste Foto der frisch gebackenen jungen Familie. Sie besprachen, was am nächsten Tag anstand, und waren etwas besorgt. Am Ende sagten sich beide, die nicht ohne Sorgen in die nähere Zukunft blickten: „Schauen wir mal, was der morgige Tag bringt.“ Sie wussten, dass es der Anfang von etwas sein könnte, aber auch, dass es zu nichts führen könnte. Im Nachhinein bezeichnete Frits dies als einen der denkwürdigsten Momente seines Lebens.

Es war Mittwoch, der 14. August 2013. Angesichts der Tatsache, dass Pembrey nicht weit von der niederschlagreichsten Stadt Großbritanniens, Swansea, entfernt liegt, war es nicht ganz überraschend, dass Max' erster Tag in einem Einsitzer-Rennwagen unter nassen Bedingungen stattfand. Und so ließ das niederländische Team Manor MP Motorsport Regenreifen aufziehen und schickte den Fünfzehnjährigen in ihrem leuchtend orangefarbenen Auto auf seine ersten Runden, vermutlich mit der Befürchtung, ihn ein paar Minuten später nach einem Abflug aus dem Kiesbett holen zu müssen.

„Bevor man ins Auto steigt, weiß man natürlich nicht, was einen erwartet“, sagte Max. „Aber nachdem ich ein paar Runden gedreht hatte, fühlte ich mich allmählich wohl. Ich bekam ein Gefühl für die Grenzen. Das ist etwas völlig anderes als ein Gokart. Ich meine, das Bremspedal, die Gasannahme, wie man im Auto sitzt, die Sicht – das war wirklich der Hauptunterschied.“

Max verblüffte die Mechaniker von Manor. Innerhalb einer halben Stunde, in der er es eigentlich noch ruhig angehen lassen sollte, gab er Vollgas. Das Team hatte ihm gesagt, dass alles, was in der Nähe von 58 Sekunden auf der kurzen Teststrecke liegt, für den Anfang ganz ordentlich wäre. Am Ende war Max' schnellste Rundenzeit bei Nässe eine 56,1. Am Donnerstag, als der Regen nachließ, fuhr er die schnellste Zeit von allen Fahrern, die ein 2013er-Auto, wie er es fuhr, um den Kurs gejagt hatten. Wenn Manor ihn auf der Stelle hätte unter Vertrag nehmen können, hätten sie das zweifellos getan, aber die Verstappens wollten nichts überstürzen.

Und da war noch etwas: Es war nicht Jos, der seinen Motor eingestellt, ihn aufgewärmt und auf die Strecke vorbereitet hatte. Für einen Mann, der die Karriere seines Sohnes in den letzten zehn Jahren fast jeden Tag aufs Engste begleitet hatte, war das ein seltsames Gefühl. Mit René im Schlepptau hatte er die Zügel locker gelassen, aber jetzt musste er vor allem Vater sein und weniger all das andere, das er die ganze Zeit über auch gewesen war.

Im Oktober, zwei Monate nach diesem ersten Test, saß Jos in Alcarras, an einer kleinen spanischen Rennstrecke, und sah nicht einmal zu, wie sein Sohn bei seinem dritten Formel-Renault-2.0-Test, dieses Mal für das finnische Team Koiranen, seine Runden drehte. Der walisische Regen war weit weg, und Max konnte seine Kilometer abspulen. Er und Raymond brüteten über den Angeboten von Teams aus einer ganzen Reihe von Rennserien und versuchten verzweifelt, die richtige Entscheidung zu treffen – sie hatten definitiv die Qual der Wahl. Jos setzte seine monatliche Kolumne, die er diesmal in Alcarras schrieb, unter die Headline „Zeit, Max loszulassen“.

„Für mich bedeutet der Schritt vom Kart zum Auto, dass ich bald keinen Einfluss mehr auf die Performance von Max haben

werde, nachdem ich mich jahrelang um seine Karts gekümmert habe“, schrieb er. „Bis jetzt habe ich kein Problem damit, loszulassen. Ich merke, dass ich es sogar mag. Es ist schön, es ein bisschen ruhiger angehen lassen zu können als in den letzten Jahren.“ In dem folgenden Satz hört sich das Ganze dann aber doch schon wieder etwas anders an: „Ich werde ihn vorerst noch zu allen Tests und Rennen begleiten. Das ist gut für Max.“

Zweifellos hätte der sich über den Rat seines Vaters gefreut, aber es war auch denkbar, dass es Jos jetzt ein kleines bisschen übertrieb. Max war inzwischen sechzehn und, wie immer schon, für sein Alter – auch was das Geistige anging – ziemlich weit. Als es nun ernst wurde und er mit seiner beruflichen Laufbahn begann, war er vielleicht nicht ganz so glücklich darüber, dass sein alter Herr ihm manchmal buchstäblich über die Schulter schaute.

Zunächst musste er jedoch erst mal dorthin gelangen, und es galt, Verträge und Verhältnisse zu klären. In einer Spezialserie, in der alle das gleiche Auto fahren, ist das Testen mit verschiedenen Teams immens wichtig.

„Wir werden uns bei der Wahl des Teams, in dem wir fahren werden, von unserem Gefühl leiten lassen“, sagte Jos. „Es ist wichtig, dass Max mit dem Ingenieur gut zusammenarbeiten kann.“

Was er damit eigentlich sagte, war natürlich, dass der Ingenieur in der Lage sein muss, mit allen Verstappens gut zusammenzuarbeiten, nicht nur mit Max. Zu Koiranen merkte Jos an, dass die Finnen nicht viele Worte machen, ein gängiges Klischee, das von Kimi Räikkönen und Mika Häkkinen auch wunderbar bestätigt wurde – zumindest bis Letzterer nach seiner Rennsportkarriere eine Laufbahn als Experte und Redner einschlug und den Liebhabern dieses Klischees damit einen gehörigen Schlag versetzte.

Max testete mit dem KTR-Team, das von dem Belgier Kurt Mollekens, einem von Jos' ehemaligen Rivalen, geführt wird. Er beeindruckte bei dem zweitägigen Test in Hockenheim, und Mollekens lobte ihn in den höchsten Tönen. Er sagte ihm, dass er die Formel 1 anstreben und zunächst in der Formel Renault 2.0 beginnen sollte, um dorthin zu gelangen, vorzugsweise für KTR. Als der Rookie-Test in Barcelona mit insgesamt 33 Fahrern begann, saß Max auch in einem Auto von KTR.

Am Vormittag fuhr er für einen Rookie beeindruckende Zeiten und schaffte die drittschnellste Runde hinter Gustav Malja und George Russell, dem künftigen Formel-1-Piloten, allerdings beendete er die Session im Kiesbett, nachdem er die Kontrolle über das Auto verloren hatte. Er gab einem Problem mit dem Pedal die Schuld, das ihn auch am Nachmittag, als die meisten Fahrer ihre schnellsten Runden fuhren, einschränkte, und beendete den Tag auf dem achten Platz. Er war zwar immer noch der zweitschnellste Rookie, aber es war frustrierend, gerade an diesem Tag ins Schleudern zu geraten, nachdem er von Renault zu diesem Test eingeladen worden war. Noch frustrierender war es, als er eine Woche später mit Tech 1 in Ungarn testete und einen Streckenrekord für die Formel Renault 2.0 aufstellte, wobei er die Tagesbestzeit fuhr und damit knapp vor Alex Albon lag. Immerhin hatte er an einem Tag, an dem auch andere Fahrer vor Ort waren, sein wahres Gesicht gezeigt, vor allem einem wie Albon, der sich im Kartsport als würdiger Rivale erwiesen hatte und bereits zwei Saisons in der Formel Renault absolviert hatte. In Spa war Max wenig später der Schnellste bei einem zweitägigen Test mit neunzehn Fahrern, wobei er diesmal für Josef Kaufmann Racing antrat. Er schlug das Feld sowohl bei nassen als auch bei trockenen Bedingungen. Sie trafen noch immer keine Entscheidung, aber es hatte auch kein Team, mit dem Max getestet

hatte, das bekundete Interesse zurückgezogen, was verständlich ist, denn er wurde schnell zum begehrtesten Talent des Nachwuchs-Formelsports. Max gab unumwunden zu, dass er vor einer schwierigen Entscheidung für das nächste Jahr stand, während er gleichzeitig ein Auge auf den Kartsport haben musste, da das Finale der KF-Weltmeisterschaft in Bahrain erst Ende November stattfand. Als es dann so weit war, wurde Max nach einer Kollision, an der die Stewards ihm die Schuld gaben, ausgeschlossen. Nach einer Saison, in der er insgesamt sechs Titel gewonnen hatte, und mit einer nahezu sicheren Aussicht auf ein Cockpit in einem Rennwagen im kommenden Jahr, konnte Max schwerlich enttäuscht sein – auch wenn sein Ausschluss das vorherrschende Thema war, als er ein paar Wochen später bei einem Abendessen seine Auszeichnungen entgegennahm.

„Es war die beste Saison aller Zeiten, und wir haben Kart-Geschichte geschrieben, indem wir zwei Europa- und einen Weltmeistertitel in derselben Saison und in zwei verschiedenen Kategorien gewonnen haben“, sagte Max. „Jetzt ist es an der Zeit, sich auf eine neue Herausforderung zu freuen.“

Noch im Dezember rechnete Max damit, dass er diese Herausforderung in der FR 2.0 finden würde, der Serie, in der er wiederholt getestet hatte und in der er schon dreimal für das französische Team Tech 1 angetreten war, das 2013 den Titel mit Pierre Gasly als Einzelsieger gewann. Dann ergab sich jedoch eine unverhoffte Gelegenheit. Nach seinem neunten FR-2.0-Test, bei dem sein Vater zufällig nicht dabei war („Mir ging es gut, auch ohne Jos“, sagte Max lachend auf die Frage, ob ihn das beeinträchtigt habe), erhielt er das Angebot, zum ersten Mal ein Formel-3-Auto zu fahren. Die F3, wie sie jetzt genannt wird, liegt nur zwei Stufen unter der Formel 1 und ist eine Serie, die hauptsächlich von Fahrern mit mindestens

zwei oder drei Jahren Single-Seater-Rennerfahrung bestritten wird. Max wäre der ultimative Rookie, aber das Team Motopark, das unter dem Namen und mit der Lackierung von Lotus auftrat, wusste, dass es wesentlich schlechtere Entscheidungen hätte treffen können, als diesen Youngster zwei Tage in ihrem Auto fahren zu lassen.

Jos flog für den Test, der immer noch eher als Sondierungs- denn als Vorbereitungstest angesehen wurde, nach Valencia. Niemand hatte erwartet, dass Max in einem F3-Auto brillieren würde, da er vor weniger als einem Monat noch Gokarts mit Automatikgetriebe gefahren war. Auch diesbezüglich hat man ihn unterschätzt. Letztlich war Max sogar selbst überrascht, dass er in seinen ersten 45 Minuten in einem Formel-3-Auto auf einer Strecke, auf der er noch nie gefahren war, als schnellster Fahrer abschnitt.

„Ich habe nicht erwartet, dass ich der Schnellste sein würde“, sagte er nach einem aufregenden ersten Tag, an dem er den Rundenrekord brach. „Das hat mich überrascht. Das Auto passt sehr gut zu mir, sodass ich schnell damit zurechtkam.“

Sein Vater fand das richtige Wort dafür: „Genie.“

Frits van Amersfoort, der Mann, der Jos in den frühen 1990er-Jahren in der F3 zum Durchbruch verholfen hatte, verfolgte Max' Auftritt ebenfalls. „Innerhalb von zehn Minuten wusste ich, was für eine Art Fahrer in unserem Cockpit saß.“

Am zweiten Tag brach Max den Rundenrekord erneut, und er war sogar unfassbar schnell, als in der letzten Stunde der Tagessession der Regen einsetzte: seine letzte Rennperformance im Jahr 2013. Zwei Tage zuvor war Max noch überzeugt gewesen, dass er im kommenden Jahr in einem Formel-Renault-2.0-Auto sitzen würde. Jetzt war er sich da nicht mehr so sicher.

„Es wurde noch keine Entscheidung bezüglich des nächsten Jahres getroffen, aber ich hoffe, dass wir bald Klarheit haben werden.“

Alles ging nun sehr schnell, auf und neben der Strecke, und es würde bald noch viel schneller gehen.

8

Die Formel 1 im Blick

Das Jahr 2014 begann für den Motorsport mit einem Schock: Michael Schumacher, der siebenfache Weltmeister und Jos Verstappens ehemaliger Teamkollege, lag nach einem Ski-Unfall im Koma, der nach Aussage seiner Ärzte tödlich ausgegangen wäre, wenn er keinen Helm getragen hätte. Er befand sich in einem kritischen, aber stabilen Zustand, und die Familie Schumacher kämpfte hartnäckig darum, seine Privatsphäre zu schützen. Bis heute ist kaum etwas über seinen Zustand bekannt, nachdem er im Sommer 2014 aus dem Koma geholt und drei Monate später in sein Haus in der Schweiz gebracht wurde.

In der Zwischenzeit versuchte sein ehemaliges Ferrari-Team, seine eigene Zukunft zu sichern, indem es sich die besten Rennfahrertalente der Welt sicherte, und gab damit den Startschuss für das Rennen um Max' Unterschrift. Die meisten talentierten Fahrer um ihn herum wurden bereits in das eine oder andere Talentprogramm aufgenommen, und es war überraschend, aber kein Zufall, dass das bei ihm nicht geschah. Jos versuchte ständig, den Fallstricken, die er aus seiner eigenen Karriere kannte, zu entgehen, und Max wollte seinen Rat nicht ignorieren. Als jedoch Ferrari anrief, war es schwer, die Einladung auszuschlagen. Als Luca Baldisserrri, der bei Ferrari als Strategie für Schumacher gearbeitet hatte und nun die Fahrerakademie der Scuderia leitete, Max für die im Januar stattfindende Florida Winter Series in die Vereinigten Staaten einlud, war das für ihn eine riesige Chance.

Die Serie bestand nur aus vier Rennen und wurde von Ferrari vor allem deshalb organisiert, um sich einen besseren Eindruck von den Fahrern verschaffen zu können, die sie für ihr Programm in Betracht zogen. Die verwendeten Autos waren nicht weit von den Spezifikationen der Formel 3 entfernt und unterlagen denselben Sicherheitsvorschriften wie in der F3, was ideal für jemanden wie Max war, der auf diesem Niveau Kilometer sammeln wollte. Allerdings gab es da noch eine Kleinigkeit, nämlich die Teilnahmegebühr von 95.000 Euro. Bei anderen Teilnehmern wie Lance Stroll oder Nicholas Latifi hatten deren milliardenschweren Väter kein Problem damit, den Betrag einfach zu zahlen. Jos hatte in der Formel 1 zwar gutes Geld verdient, aber er hatte auch bereits eine Menge davon in den Kartsport gesteckt, und da er noch eine Saison im Single-Seater vor sich hatte, war er nicht in der Lage, die ganze Summe alleine zu bezahlen. Daher wandte er sich an die alten Sponsoren aus seiner eigenen Rennsportzeit, und viele waren tatsächlich bereit zu helfen, wobei ihr Engagement in der Florida-Serie wenig mit echtem Marketing zu tun hatte und damit eher unter der Kategorie Gefallen zu verbuchen war. (Die finanzielle Situation des Teams Verstappen war in Max' erstem Jahr im Rennsport trotz der Bemühungen von Jos und Raymond immer etwas prekär, und ohne die Unterstützung des niederländischen Supermarkts Jumbo, Max' erstem Sponsor im Rennsport, hätte Max' Karriere vielleicht nie begonnen. Max wandte sich sogar an Michel Perridon, einen Star der niederländischen Ausgabe der Reality-TV-Sendung *Die Höhle der Löwen* und ehemaligen Investor von Jos, und bat ihn an einem Rennwochenende persönlich, ihn zu sponsern, wobei er erwähnte, dass seine Mutter einen Hut der Marke Perridon's Trust ihr Eigen nannte. Das war ein ebenso kühner Schachzug wie eines von Max' charakteristischen

Überholmanövern, auch wenn er im Gegensatz zu diesen nicht von Erfolg gekrönt war.)

Ferrari betonte, die Florida-Serie sei keine Meisterschaft. Am Ende winkte keine stattliche Trophäe, sondern ein anspruchsvolles Wintertraining mit exzellenter Konkurrenz zu einer Jahreszeit, in der es kaum andere Rennen gab. Ferrari teilte seine Ingenieure verschiedenen Autos zu, veranstaltete Seminare für die jungen Fahrer zu verschiedenen Aspekten des Rennsports und ermöglichte es ihnen, rund 3000 Kilometer zu fahren. Jedes Rennwochenende bestand aus vier Stunden Training, zwei halbstündigen Qualifying-Sessions und drei 30-minütigen Rennen. Jos begleitete Max als seinen „Coach“, da er nicht mehr sein Ingenieur oder Mechaniker sein konnte, und auch Sophie war zur Unterstützung ihres Sohnes dabei. Für Max war es eine Chance, sein Renndebüt zu geben und wertvolle Erfahrungen zu sammeln, aber auch eine Chance, etwas Entscheidendes für seinen Ruf zu tun. Er hatte für die Saison 2014 noch immer keinen Vertrag unterschrieben, und mit jeder Woche und jeder schnellsten Runde wurde seine Auswahl größer. Wenn er einen der beiden Teilnehmer der Ferrari Driver Academy – Jules Bianchi und Antonio Fuoco – schlagen könnte, würde das enorme Wellen schlagen.

Als echter Rookie, der noch nie ein Rennen in einem Monoposto bestritten hatte, war Verstappen zweifellos im Nachteil. Es gab vier Fahrer, die in der letzten Saison bereits in der europäischen Formel 3 gestartet waren, und zwei weitere aus der Formel Renault. Nur vier der elf Fahrer, die in der gesamten, vier Rennen umfassenden Serie an den Start gehen sollten, waren erst in diesem Jahr aus dem Kartsport aufgestiegen. Und einer von ihnen war Max, dessen Unerfahrenheit sich beim unglücklichen Testauftakt zeigte: Er krachte in der Boxengasse in das Heck von Antonio Fuoco, wobei die linke

Vorderradaufhängung brach, was ihn einige Zeit auf der Strecke und mehr als nur ein wenig Selbstvertrauen kostete. Vielleicht hatte es einfach mit Übermut und Aufregung zu tun. Auch in seinem ersten Rennen gab es Momente, in denen er sehr ungestüm zu Werke ging, wodurch er sich von den anderen abhob, genauso wie durch seine beeindruckende Pace. Auch wenn er sich ausgemalt hatte, nach Florida zu jetten, um im Januar die Sonne zu genießen, wurde das erste Rennen der Serie wegen Regens hinter dem Safety-Car gestartet. Max war von P3 aus gestartet und demonstrierte von Anfang an seine Fahrzeugbeherrschung bei diesen nassen Bedingungen, indem er einen schnellsten Sektor nach dem anderen abspulte, seinen niederländischen Landsmann Dennis van de Laar und seinen Ferrari-Rivalen Fuoco überholte und damit die Führung in seinem allerersten Rennen in einem Auto schon in der ersten Runde übernahm. An der Spitze versuchte er zu pushen und einen beruhigenden Vorsprung herauszufahren, aber in seinem Eifer überhitzten die Reifen, weshalb die hinter ihm Fahrenden wieder aufholen konnten. Drei Runden vor Schluss unterlief Max in der letzten Kurve ein Fehler und er verlor drei Plätze. „Ich ärgere mich maßlos“, sagte er nach dem Rennen.

Zum Glück ließ er sich von seinem Ärger über sich selbst nicht beirren und fuhr noch die schnellste Rennrunde, die ihm zwar keine Punkte einbrachte, ihm aber half, den vierten Platz zu sichern. In den Rennen zwei und drei gab es für ihn weitere Lektionen zu lernen. Im ersten kollidierte er, nachdem er viel früher als erwartet gebremst hatte, mit Ben Anderson und verlor dadurch seinen Frontflügel, was für ihn das Aus für den Lauf bedeutete. Die Mechaniker mussten alles geben, um das Auto für das dritte Rennen wieder startbereit zu bekommen. Das gelang ihnen zwar – doch dann wurde Max, der die Pole-Position innehatte, für einen Fehlstart bestraft. Es gab also

gute und schlechte Momente, nicht weniger und nicht mehr, als man von einem Rookie erwarten würde. Aber von einem Verstappen hätte man doch ein bisschen mehr erwartet.

Auf seinen ersten Sieg musste Max noch eine Woche warten. Es war ein weiteres denkwürdiges Datum für ihn: der 5. Februar 2014 – der Tag, an dem Max seinen ersten Sieg in einem Auto errang. Hätte man diese Premiere vorhersagen wollen, wäre man angesichts des Trainingsergebnisses vom Montag kaum auf die Idee gekommen, dass es beim Rennen in Palm Beach so weit sein würde. Immer wieder begann es zu regnen, der Asphalt war unglaublich rau und nutzte die Reifen zu schnell ab, ein sinnvolles Rennen war gar nicht möglich. Max kämpfte darum, die Form wiederzufinden, die ihm in Sebring die Pole-Position eingebracht hatte. Er beklagte sich über die Strecke, da es nicht viele Kurven gab, in denen er das Gefühl hatte, etwas herausholen zu können, ganz zu schweigen von der Fahrbahndecke, die das Pushen sehr schwierig machte. Er beendete den Tag mit acht Zehnteln Rückstand auf einen Podiumsplatz. Am nächsten Tag standen zwei Qualifying-Sessions und das erste der drei Rennen auf dem Programm, und Max wurde im Laufe des Tages immer besser. Die über Nacht vorgenommenen Setup-Änderungen schienen zu funktionieren, und er sicherte sich die Pole-Position für das letzte Rennen am Mittwoch, wobei er nicht nur die schnellste, sondern sogar die beiden schnellsten Runden des Tages fuhr. Im ersten Rennen startete Max als Dritter und überholte in der Anfangsphase Nicholas Latifi, den führenden Fuoco konnte er aber nicht mehr einholen. Er stand zum ersten Mal auf dem Podium und verschenkte sofort den Pokal an seine Mechaniker, bei denen er sich bedanken wollte, nachdem sie in der Woche zuvor unermüdlich daran gearbeitet hatten, das Auto zu reparieren, dessen Beschädigung er zu verantworten hatte.

Der Pokal mit Max' Autogramm steht heute in der Fabrik des Prema Powerteams. Offensichtlich war ihnen bewusst, dass er eines Tages etwas wert sein könnte.

Am nächsten Tag startete Max von P1 und hatte eine ganze Reihe erfahrener Fahrer hinter sich. Fuoco war der amtierende Formel-Renault-2.0-Alps-Champion, der Brite Ed Jones hatte den Formel-3-Open-Europameistertitel gewonnen, und Max fuhr gerade erst sein zweites Rennwochenende überhaupt in einem Auto. Doch der Sechzehnjährige zog nervenstark davon und gab seine Führung nicht mehr ab. Jones überholte zwar Fuoco und kam bis auf wenige Zehntel an ihn heran, doch Verstappen ließ ihn nicht weiter herankommen, trotz defektem Getriebe, das jeden Moment komplett auszufallen drohte. Wäre das Rennen nicht wegen eines aufziehenden Sturms vorzeitig abgebrochen worden, hätte sein Auto vielleicht nicht bis zum Ende durchgehalten, aber es waren genug Runden gefahren worden, um das Rennen zu werten und ihn zum Sieger zu erklären. Es waren noch sieben Monate bis zu Max' siebzehntem Geburtstag, und er hatte bereits ein richtiges Autorennen gewonnen. Den kleinen Glaspokal, den er am Dienstag erhalten hatte, hatte er an sein Team verschenkt. „Den hier behalte ich“, sagte er, nachdem er vom obersten Treppchen heruntergestiegen war.

Nach dem Sieg, bei dem praktisch keine Zuschauer vor Ort waren, aber eine begeisterte holländische Fangemeinde die Zeitmessungen an den Monitoren zu Hause eifrig verfolgte, kam Verstappens PR-Maschine ins Rollen. Innerhalb von 24 Stunden wurden auf seiner Website zwei Artikel veröffentlicht: einer mit Zitaten von Jos, in denen er die Fehler, die Max in den ersten beiden Läufen gemacht hatte, herspielte und betonte, dass er aus ihnen gelernt habe, und einer, in dem erklärt wurde, dass drei verschiedene Serien – ganz zu schweigen von

all den Teams– um sein Engagement in der Saison 2014 wett-eiferten. Es wurde mitgeteilt, dass die Formel Renault 2.0, die deutsche Formel 3 und die europäische Formel 3 als Meisterschaften in Frage kämen. Die Botschaft an die Interessenten war unmissverständlich: Machen Sie beim nächsten Mal ein besseres Angebot. Jos versuchte, sowohl Max' Entwicklung als auch seinen aktuellen Erfolg herauszustellen, denn er wusste, dass ein Rennsieg in einer bedeutungslosen Trainingsserie am Ende nicht viel bringen würde.

„Man sieht, welche Fortschritte Max von einer Woche zur nächsten gemacht hat, das ist großartig. Deshalb ist es auch gut, dass Max diese Fehler macht“, sagte Jos in der Rolle des gewieften PR-Manns. „Wenn man sieht, wie er sich danach fängt und das erste Rennen als Zweiter beendet und dann das dritte Rennen gewinnt, obwohl er ein technisches Problem mit dem Getriebe hatte, dann erkennt man, dass er die entscheidenden Dinge sehr schnell verinnerlicht.“

Während seine Zukunft weiter ungeklärt blieb, machte sich Max auf den Weg nach Miami und zum Homestead Speedway, um an den letzten beiden Runden der Serie teilzunehmen. Der Konkurrenzkampf auf der Strecke wurde immer härter, auch wenn es nicht um einen Titel ging. Fuoco und Verstappen waren in den Kart-Jahren viele Rennen zusammen gefahren und besaßen beide einen guten Ruf. Keiner der beiden wollte vom anderen übertrumpft werden, und als sie im zweiten Rennen kollidierten, war Max alles andere als glücklich. Es geschah an der Außenseite einer Kurve, als beide Fahrer versuchten, sich durch das Feld des mit umgekehrter Startaufstellung gestarteten Rennens zu kämpfen.

„Ich lenkte nach links, um ihn außen zu überholen, und wollte die Kurve direkt vor ihm nach rechts nehmen, als Fuoco plötzlich wieder Vollgas gab und mein rechtes Hinterrad

rammte“, sagte Max stocksauer. „Das Rad brach ab und damit war das Rennen für mich vorbei.“

Und wieder war Max ganz besonders auf seine Mechaniker angewiesen, die sein Auto unter enormem Zeitdruck für das letzte Rennen der Runde wieder instand setzen mussten. Und obwohl sie es abermals rechtzeitig schafften, wurde Max von Fuoco und Latifi, den beiden anderen Fahrern, die sich vor der letzten Runde als die Spitzenreiter der Serie herauskristallisiert hatten, geschlagen. Fuoco war bereits als Fahrer für Prema in der europäischen F3 für 2014 bestätigt worden, während Latifi wohl in Kürze zu ihm stoßen würde. Für Verstappen junior stand außer Frage, dass er willens und in der Lage war, mit den beiden, die gleichwertige Autos fuhren wie er, mindestens mithalten zu können. Max beendete das Rennen mit einem Paukenschlag: Er gewann das zwölfte und letzte Rennen der Serie mit weniger als einer Hundertstelsekunde Vorsprung vor Nicholas Latifi auf einer Strecke, wo eher das Fahren im Windschatten als pures Racing der Schlüssel zum Erfolg war. Er hatte einen Großteil des Rennens damit verbracht, den Kanadier zu überholen, nur um dann auf der Geraden von ihm wieder überholt zu werden. Am Ende war er seinem erfahreneren Gegner strategisch überlegen und fuhr als Erster über die Ziellinie – obwohl dies mit dem noch viel weniger als hauchdünnen Vorsprung von vier Tausendstelsekunden eher dem Glück als der überlegenen Planung zu verdanken war.

Jos, Sophie und Max flogen von Florida nach Hause in dem Gefühl, mit ihrer Arbeit zufrieden sein zu können, viel gelernt zu haben und die sechstellige Summe für diese Reise nicht zum Fenster hinausgeworfen zu haben. Sicherlich hatten sie seit dem Crash mit Fuoco in der Boxengasse große Fortschritte gemacht, und von ihren drei Optionen für die Saison 2014

wählten sie die schwierigste: die europäische Formel 3 – Van Amersfoort Racing hieß ihr neues Team.

Es war eine Entscheidung, die offensichtlich aus einigen guten Gründen getroffen wurde. Während die europäische F3 ein unbekanntes Terrain war, galt das nicht für den VAR. Jos war in den 1990er-Jahren auf seinem Weg in die Formel 1 selbst für das Team gefahren, und Frits van Amersfoort, der den Rennstall 1975 gegründet hatte und für Verstappen senior verantwortlich war, leitete dessen Geschicke mehr als zwanzig Jahre später immer noch. Das Team hatte seinen Sitz in den Niederlanden, Max' Ingenieur war der Niederländer Rik Ver-nooij, und die Sprache des Teams war Niederländisch, was sein neuer Teamchef in den Verhandlungen hervorgehoben hatte.

„Es ist gut für ein Kind, in seiner ersten Rennsaison in einem Team zu fahren, das seine eigene Sprache spricht“, sagte Van Amersfoort, obwohl Max schon mit sechzehn Jahren hervorragend Englisch sprach. „Er wird einige Fehler machen, aber daraus kann er lernen, und es wird ihm helfen, wenn er auf Niederländisch darüber sprechen kann.“

Jos sorgte dafür, dass an Max keine übertriebenen Erwartungen gestellt wurden. Er war sich seiner eigenen Fehler, die er zwei Jahrzehnte zuvor gemacht hatte, ja sehr bewusst und versuchte, die Fortschritte seines Sohnes eher zurückhaltend darzustellen, zumindest öffentlich – natürlich alles nur zu Max' Besten. Auch der Teamchef von VAR folgte dieser Linie.

„Im Motorsport verbringt man viel weniger Zeit auf der Strecke als im Kartsport“, sagte Van Amersfoort. „Meine Erfahrung hat mich gelehrt, dass viele Kartfahrer am Anfang damit zu kämpfen haben, und auch Max wird sich daran gewöhnen müssen. In den zwanzig Qualifying-Minuten muss alles klappen. Man hat eigentlich nur zwei oder drei Runden

Zeit, um seine Bestzeit zu fahren.“ Und weiter: „Was das Racing angeht, wird Max gewiss gut sein. Er hat schon sehr viele Wettkämpfe hinter sich, und diesbezüglich ist er mindestens so gut wie Jos. Der große Druck und der Fokus werden auf dem Qualifying liegen.“

Angesichts einer von Natur aus risikobehafteten Entscheidung, mit der Max alleine am Ende hätte überfordert sein können, hatten sie sich für die sichere Variante entschieden: die Zusammenarbeit mit einem niederländischen Team, das in der Nähe ihrer Heimat ansässig war und das im Vorjahr in einer Serie, in der es relativ neu war, den siebten Platz in der Konstrukteurswertung belegt hatte. Etwas später würden noch weitreichendere Entscheidungen anstehen, aber wann genau, konnte man nicht vorhersagen. Es war aufschlussreich zu lesen, was Ingenieur Rik Vernooij am Vorabend von Max' Debüt zu sagen hatte, vor allem wenn man bedenkt, welches Jos' Kriterien für die Entscheidung, später in die Formel 1 zu wechseln, waren.

„Van Amersfoort Racing ist definitiv ein Außenseiter in der europäischen Formel 3, wenn man sich die Meisterschaftsteams ansieht, die über unendlich viel Geld und ungeheure Möglichkeiten verfügen“, so Vernooij. „Doch ich habe wirklich das Gefühl, dass die besten Leute bei uns sind. Unsere Arbeitsweise ist vor allem auf junge Fahrer ausgerichtet. Ich denke, wir sind wirklich gut darin, einen Fahrer zu coachen und zu führen, wobei Talent natürlich unabdingbar ist. In den letzten acht Jahren, in denen ich bei Van Amersfoort Racing arbeite, haben wir versucht, das aufzubauen. Das Durchschnittsalter in unserem Team ist niedrig.“

Aber selbst für VAR war Max noch jung und hätte sich noch einmal beweisen müssen. Er musste zeigen, dass seine Performance beim Formel-3-Test in Valencia Ende 2013 kein

Zufall war, ebenso wenig wie seine starken Leistungen in Florida oder bei den Tests. Sowohl Fuoco als auch Latifi fuhren für das Prema Powerteam, das Ferrari-Team, das im Vorjahr den Titel gewonnen hatte, zusammen mit Esteban Ocon, einem Lotus-F1-Juniorfahrer, und Dennis van de Laar, einem weiteren niederländischen Fahrer, den Max in den USA regelmäßig geschlagen hatte. Dennoch wurde in den Foren und im Fahrerlager viel darüber gesprochen, dass Max, wie sein Vater, bereits zu jung zu viel auf sich genommen hatte. Die europäische F3-Meisterschaft war schließlich kein Einsteigerwettbewerb.

Sein Debüt gab er auf der berühmten Rennstrecke in Silverstone im Rahmen des Sechs-Stunden-Rennens der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Viele Augen waren auf sein rot-weißes Auto von Van Amersfoort Racing gerichtet, vor allem weil er bei den Testfahrten unglaublich brilliert hatte. Obwohl er auf dem Red Bull Ring noch nie zuvor gefahren war, war er bei den Testfahrten Anfang April fast zwei Zehntel schneller als alle anderen, zudem ließ er auch seinen Teamkollegen Gustavo Menezes mit fast einer Sekunde Vorsprung hinter sich. In seinem ersten Rennen in Silverstone musste er wegen eines Kupplungsproblems aufgeben, und in seinem zweiten Rennen kam er nur langsam voran, aber er kämpfte sich immerhin vom achten auf den fünften Platz vor.

Er studierte den Start mit seinem Ingenieur genau und verbesserte sich sofort für seinen dritten Lauf, indem er Latifi eine Position abnahm, während sich Ocon und Fuoco einen Zweikampf um die Führung lieferten. Letzterer schaffte es, sich abzusetzen, während Ocon in die Fänge von Verstappen geriet, der nun die schnellsten Sektoren- und Rundenzeiten fuhr und für die Verfolger nicht mehr einzuholen war. Die drei Rookies ließen an ihrem ersten Wochenende des Jahres den Rest hinter sich.

Mit den F3-Autos konnte man nicht unbedingt gut überholen, darüber hinaus ist Silverstone keine Strecke, auf der man leicht überholen kann. Ocon machte sich mit seinem Auto so breit wie möglich, sodass Max gezwungen war, geduldig auf den richtigen Moment zu warten. Er lag etwa fünf Runden lang weniger als eine Sekunde dicht hinter dem Franzosen, wobei er mit dem Grip Schwierigkeiten bekam, doch schließlich machte Ocon beim Anbremsen einen Fehler, eine Einladung, die man Verstappen nicht zweimal machen musste, und so zog er auf der Kurveninnenseite vorbei und fuhr endlich wieder in Clean Air. Fuoco war zu diesem Zeitpunkt bereits zu weit weg, um ihn in den acht verbleibenden Runden noch einzuholen, und Max, dessen Vorderreifen hinter Ocon stark gelitten hatten, musste sich an seinem ersten Rennwochenende mit dem zweiten Platz begnügen. Sowohl Jos als auch Max ließen sich nachher viel Zeit, um Journalistenfragen zu beantworten, wobei Verstappen senior unumwunden zugab, selbst von der reifen Fahrweise seines Sohnes überrascht zu sein. Vor allem seine Überholmanöver im dritten Rennen zeigten deutlich, wie sehr ihm das Racing im Blut lag, was er schon bei Max' erstem Kartrennen gesehen hatte.

„Als Vater kenne ich ihn in wie kein anderer“, schrieb Jos in seiner Kolumne für *De Telegraaf*. „Und dennoch muss ich sagen, er ist weiter, als ich erwartet hatte.“

Dass Jos, ein so stolzer wie selbstbewusster Vater, seinen Sohn unterschätzte, will einiges heißen. Max' Rennsimulationen am Computer und seine Lernfähigkeit hatten ihn tatsächlich so weit gebracht, dass er schon vor seinem siebzehnten Geburtstag auf kontinentaler Ebene Rennen fuhr, obwohl er noch nicht selbst zu Veranstaltungen fahren durfte. Sein erstes Rennwochenende hatte einige Herausforderungen für ihn bereithalten – ein mechanischer Defekt, ein verpatzter Start, eine

Strecke, auf der man nur schwer überholen kann – dennoch hatte er jede davon angenommen, sie analysiert und Fortschritte gemacht. Nur sehr selten musste er die gleiche Lektion zweimal lernen.

Er war jedoch noch nicht fertig. Sein Auftaktrennen in Hockenheim endete bereits in der ersten Runde, als er Tom Blomqvist in der Haarnadelkurve ausbremsen wollte und beide zu spät bremsten. Blomqvist konnte ausweichen und eine Kollision vermeiden, aber auf der Innenseite blockierten die Räder von Max Auto und er krachte direkt in Nicholas Latifi. „Es war allein mein Fehler“, sagte Max. Ein typischer Rookie-Move, für den es eine Strafe geben sollte, sagten etliche Zuschauer. Und die Stewards? Sie verzichteten darauf, ihn zu bestrafen, vielleicht weil es erst das sechste Rennwochenende in seiner Karriere war. Das Karma holte ihn jedoch ein, als ein elektrischer Defekt ihm die Chance verwehrte, im zweiten Rennen von der Pole-Position zu starten. Das Glück, nicht bestraft worden zu sein, wurde damit ziemlich schnell wieder ausgeglichen.

Als er jedoch in das dritte und letzte Rennen des Hockenheim-Wochenendes von der Pole startete – auf einer Strecke, auf der er im Vorjahr bei Tests beeindruckt hatte –, war er nicht mehr zu bremsen. Er hatte mit Vernooij intensiv an seinem Start gearbeitet und war damit erfolgreich gewesen: Von den Spitzenreitern kam er beim Start am besten weg. Ein frühe Safety-Car-Phase machte seinen Vorsprung auf Ocon zunichte, doch auch in dieser Situation zeigte sich seine schnelle Lernfähigkeit.

„Während meiner Rennen in der Florida Winter Series hatte ich bereits gelernt, hinter einem Safety-Car zu fahren, das hat mir geholfen“, sagte er anschließend. „In der Formel 3 ist es tatsächlich einfacher, an der Spitze zu fahren, weil man weiß,

dass die Konkurrenz nicht zu dicht aufschließen kann, weil sie an Abtrieb verliert.

Um ehrlich zu sein, war es ein ziemlich entspanntes Rennen für mich.“

Es war ziemlich erstaunlich, dass der Sechzehnjährige, der sich gerade sein erstes ernsthaftes Rennen in einem Monoposto bestritten hatte, erklärte, dass es für ihn an der Spitze des Feldes ganz entspannt gewesen sei. Solche Aussagen wurden oft als arrogant missverstanden. Selbst wenn es so wäre, wäre es ja angesichts seines Talents nicht völlig unangebracht gewesen. Tatsächlich war es aber so, dass Max auf diesem Niveau entspannt blieb, weil er so akribisch und effektiv darauf vorbereitet worden war. Manche Jugendlichen hätten sich von einer so historischen Rennstrecke wie Hockenheim vielleicht eingeschüchtert gefühlt. Aber nicht Max. Seit er drei Jahre alt war, lief und radelte er in den Formel-1-Fahrerlagern herum. Einige wären vielleicht von all den Informationen, die sie in einem neuen Auto mit der ganzen komplizierten Elektronik verarbeiten mussten, überfordert gewesen. Nicht so Max. Er hatte mit Ingenieuren und Fahrern gesprochen, seit er sprechen konnte. Andere hätten vielleicht an sich selbst gezweifelt, wenn sie mit Kritikern konfrontiert worden wären, die ihnen unterstellten, sie seien zu jung, um auf diesem Niveau zu fahren, aber nicht Max. Er hatte alle Beweise dafür erbracht, dass er gut genug war, und ein unerschütterliches Selbstvertrauen, dass es immer so weitergehen würde. Es passte einfach, dass Frits van Amersfoort, ihn auf dem Podium mit Champagner duschte, so wie er es schon zwanzig Jahre zuvor mit Jos getan hatte. Jos erklärte, dass dies „ein Lehrjahr“ sei. Er hielt sich an den traditionellen Weg für Fahrer, die in jeder Serie zwei Jahre fahren wollen, eines, um das Auto kennenzulernen, und eines, um in den Titelkampf einzusteigen. Doch zu Beginn

des Sommers wurde das Team Verstappen nach seinem ersten Sieg auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Ocon erwies sich bereits als würdiger Rivale und überholte ihn im Qualifying auf dem kniffligen Stadtkurs in Pau. Abgesehen von ein paar Gokart-Rennen in Las Vegas war Max mit Straßenkursen nicht vertraut, und obwohl er Ocon dicht auf den Fersen war und mit seiner Fähigkeit beeindruckte, das Auto auf der extrem engen Strecke am Limit zu bewegen, war der Meisterschaftsführende schneller. Verstappen schaffte es zwar im ersten Rennen, aufs Podium zu kommen, aber von da an ging es steil bergab. Das zweite Rennen wurde bei Regen hinter dem Safety-Car gestartet. Nach elf Runden rutschte Max an P3 liegend in die Leitplanken. Im dritten Rennen, unter trockeneren Bedingungen, kam er beim Start gut weg, doch der Pole-Sitter Ocon streifte beim Versuch, sich gegen Max zu verteidigen, dessen Frontflügel. Ocon beteuerte, ihn nicht gesehen zu haben, was für Max, der sich im Recht fühlte, nichts änderte, er konnte seine Enttäuschung nicht verhehlen.

„Ich war schon neben seinem Frontflügel und seinen Reifen“, sagte er über den Konkurrenten, der noch des Öfteren seinen Zorn auf sich ziehen sollte. „Die Regeln besagen, dass man eine Wagenbreite Platz lassen muss, aber er ist mir einfach reingefahren.“

Ein Testtag in Deutschland half, den Ärger zu vertreiben, aber seine Frustration wurde noch größer, als er in Ungarn zum dritten Mal in Folge vorzeitig ausschied, dieses Mal mit einem Kupplungsdefekt. Ein selbst verschuldeter Patzer, als er weit von der Strecke abkam, brachte ihm im zweiten Rennen eine Durchfahrtsstrafe ein – am Ende des Wochenendes hatte er im Titelrennen deutlich an Boden verloren. Ocon hatte zwei der Rennen gewonnen und war im zweiten Rennen Zweiter geworden, womit er insgesamt 232 Meisterschaftspunkte auf

seinem Konto verbuchen konnte. Max hingegen hatte nur 80 Punkte gesammelt und war Fünfter der Gesamtwertung, obwohl sein Tempo jedem zeigte, dass er zu weit mehr fähig war.

Was Max nicht ahnte, war, dass die nächsten Wochen die prägendste und einflussreichste Zeit in seiner Jugend werden würde. An zwei Rennwochenenden – eines in Belgien und eines in Deutschland – gewann er jedes einzelne Rennen und hatte die F1-Teams, die das alles beobachtet und beiläufig mit seinem Management gesprochen hatten, endgültig davon überzeugt, dass es an der Zeit war, Nägel mit Köpfen zu machen.

„In Belgien passte einfach alles: drei Rennen, drei Siege“, sagte Max einige Jahre später und bezeichnete das Wochenende in Spa mit der famosen Erfolgsserie als eines der Rennsportevents, an das er sich am liebsten erinnert. „Außerdem hatte ich viele gute Zweikämpfe auf der Strecke, bei denen ich eine Menge lernen konnte.“

Anzumerken ist, dass Verstappens Teamkollege Gustavo Menezes in Spa ebenfalls gut performte, zweimal neben Max auf dem Podium stand und einmal Sechster wurde. Die Abstimmung mit wenig Flügeln auf der belgischen Hochgeschwindigkeitsstrecke gab ihnen genug Tempo, um mit dem Prema Powerteam, dessen Fahrer Ocon und Fuoco in der Gesamtwertung vor Verstappen lagen, problemlos mitzuhalten und es am Ende zu schlagen. Die Aufholjagd begann eingangs der Eau Rouge, als Max um die Führung kämpfte und sie am Ende der Kemmel-Geraden übernahm, die nur wenige Jahre später von Tausenden Oranje-Fans gesäumt sein würde, die seinen Namen skandierten. Freunde und Familie feierten in der Box, nachdem sie die kurze Reise in den Süden angetreten hatten, um ihn fahren zu sehen. Seine beiden Rivalen kollidierten, woraufhin Ocon aufgrund der Beschädigungen auschied. Der Ferrari-Junior Fuoco konnte nicht mithalten, der

Red-Bull-Junior Tom Blomqvist war weit abgeschlagen und der Zweitplatzierte von 2013, Felix Rosenqvist, steckte im Mittelfeld fest. Durch eine späte Safety-Car-Phase schrumpfte sein Vorsprung noch einmal zusammen, aber er schaffte es, Lucas Auer auf Distanz zu halten und holte seinen zweiten Saisonsieg einzufahren.

Die beeindruckendste Performance zeigte Max jedoch im dritten Rennen, als er vom fünften Platz aus startete. Erneut kam er nahezu perfekt von der Linie weg und positionierte sich vor Kurve eins, der La Source, auf der Innenseite und betete, dass sich die Lücke öffnen würde – was sie dann auch tat. Wenige hundert Meter nach dem Start lag er bereits auf P3 und jagte die Führenden Ocon und den Schweden John Bryant-Meisner. Eine Runde später kämpfte er sich im Windschatten an das Führungsduo heran, und zum zweiten Mal innerhalb weniger Minuten machte Verstappen zwei Plätze in einer Kurve gut. „Überholen ist eine Kunst“, prangte auf zwei Bannern auf den relativ spärlich besetzten Tribünen in Spa. Auf einem stand Jos Name, auf dem anderen der von Max. Doch der jüngere Überholkünstler war noch nicht am Ende seiner Kunst angelangt. Auf Platz zwei liegend konnte Ocon sich im Windschatten auf der Kettel-Geraden heransaugen und ihn zweimal vor der Kurve überholen. Zweimal schlug Verstappen in der Kurve zurück, einmal auf der Innenseite und in Runde vier auf der Außenseite.

Aufgrund der Beschaffenheit der Strecke konnte er sich, wie schon im zweiten Rennen, nicht von Ocon absetzen. Im mittleren Sektor konnte er seinen Vorsprung ausbauen, aber die langen Geraden nach Start und vor Ziel erlaubten es dem Franzosen, wieder aufzuschließen. Selbst wenn es ihm gelungen wäre, einen deutlicheren Abstand zwischen sich und Ocon herauszufahren, hätte ihn das erneute Safety-Car wieder

eingebremst. Als es fünf Minuten vor Rennende in die Boxengasse einfuhr, kontrollierte Verstappen unangefochten das Tempo.

Safety-Car-Restarts sind eine heikle Angelegenheit. Der Führende ist am gefährdetsten zu Beginn des Rennens, und in Spa, wo der Effekt des Windschattens so enorm ist, reicht schon eine halbe Sekunde Vorsprung zu Beginn der Kemmel-Geraden aus, um einen Überholvorgang zu verhindern. Verstappen lässt das Feld hinter sich so dicht wie möglich auflaufen, bremst fast bis zum Stillstand, bevor er das Gaspedal plötzlich durchdrückt und versucht, Ocon zu überhumpeln. Innerhalb von nur vier Kurven hat er genug Vorsprung herausgefahren, um zu verhindern, dass der Prema auf der Geraden an ihm vorbeikommt. Ocon hätte nur noch drei weitere Chancen gehabt, ihn auf der Geraden einzukassieren, wobei sich Verstappen keinen noch so kleinen Fehler erlauben durfte, der dem Franzosen die Gelegenheit verschafft hätte, aufzuschließen, sich an ihn heranzusaugen und ihn zu überholen. Doch auf so einen Fehler wartete der Prema-Pilot vergeblich. Max fuhr bis zum Ende fehlerfrei und krönte damit ein perfektes Wochenende auf einem Kurs, der längst so etwas wie seine Heimstrecke war.

Es war eine beeindruckende Gesamtleistung und die Überholmanöver waren absolut überragend, wobei auch festgehalten werden muss, dass das Paket von Van Amersfoort einfach perfekt war und Spa zudem eine Rennstrecke ist, auf der sich mit einem F3-Auto sehr gute Überholmöglichkeiten bieten. Eine Woche später sollte seine Dominanz sogar noch deutlicher ausfallen.

Der europäische F3-Zirkus brach in Spa seine Zelte ab und zog weiter nach Nürnberg, zu einem einzigartigen kleinen Stadtkurs am Zeppelinfeld, auf dem ehemaligen Reichsparteitagsgelände,

bei dem die Zuschauer auf der monströsen Steintribüne aus der NS-Zeit Platz nehmen.

Seit den späten 1940er-Jahren wird der seit damals Norisring genannte Kurs rund um die Zeppelinhaupttribüne für Auto- und Motorradrennen genutzt. Die Strecke ist nur 2,3 Kilometer lang und besteht technisch gesehen aus acht Kurven, von denen einige jedoch eher Knicke als Kurven sind. Es gab nicht viel zu tun und wenig Gelegenheit, sich als Fahrer besonders zu bewirken. Im Qualifying lagen der Schnellste und der Langsamste weniger als eine Sekunde auseinander, was das, was darauf folgte, umso bemerkenswerter macht. Das erste Rennen war recht einfach, und Max nutzte die Haarnadelkurve, um sich vom fünften Platz nach vorne zu kämpfen und trotz mehrerer Safety-Car-Phasen den Sieg zu erringen. Als dann vor dem zweiten Rennen der Regen einsetzte, konnte er wirklich glänzen. Der Lauf begann unter gemischten Bedingungen, mit einer trockenen Ideallinie auf der Straße, aber feuchten Flecken überall auf der Strecke, die ohnehin schon wenig Grip bot. Es erinnerte Max an das Kartrennen in Eindhoven, das sein Vater nicht so schnell vergessen hatte, das Rennen, bei dem er auf eine feuchte Stelle geraten war, die er nicht bemerkt hatte, und von der Strecke gerutscht war.

In Nürnberg wurde das Rennen nach achtzehn Runden unterbrochen, Max lag zu diesem Zeitpunkt, als der Regen wieder einsetzte, weiterhin in Führung. Als er den Restart anführte, musste er sich mit der Tatsache abfinden, dass alle Autos hinter ihm Windschattenvorteile hatten. Nichtsdestotrotz genoss er es, unter diesen feuchten Bedingungen zu fahren. Das Safety-Car war das Einzige, was ihn aufhalten konnte, und das tat es auch immer wieder, dennoch konnte er nach jedem Restart sofort einen Vorsprung auf das nachfolgende Auto herausfahren. Wäre das Rennen nicht so oft

unterbrochen worden, hätte er vielleicht angefangen, das Feld zu überrunden, so einfach war es für ihn, die anderen hinter sich zu lassen. Von seiner ersten Pole-Position aus gewann er schließlich sein fünftes Rennen in Folge. Am Nachmittag begann die Strecke abzutrocknen, aber das machte keinen Unterschied. Ocon konnte mit Max' Tempo nicht mithalten. Nach seinen Fehlern zu Beginn der Saison und einigen technischen Problemen konnte Max mit 150 Punkten an zwei Wochenenden den Abstand zum Führenden der Gesamtwertung auf 74 Punkte verringern. Er war immer noch weit davon entfernt, direkt in den Titelkampf einzugreifen, aber er hatte schon mal sein Interesse angemeldet. Die Probleme, mit denen Verstappen und Van Amersfoort am Anfang der Saison zu kämpfen gehabt hatten, waren überwunden; dies war jetzt kein Lehrjahr mehr, sondern ein Jahr des Siegens.

9

Red Bull gewinnt das Rennen um Max

Dr. Helmut Marko traf Max Verstappen zum ersten Mal, als dieser fünfzehn Jahre alt war.

„Normalerweise spreche ich rund zwanzig Minuten mit einem Fahrer, um mir ein Bild von seiner Persönlichkeit und seiner ganzen Geschichte zu machen, aber mit Max saß ich anderthalb Stunden zusammen“, sagte Marko 2016 in einem Interview mit der *Bild*.

„Er war körperlich ein junger Mann, seiner Entwicklung aber geistig sicherlich drei bis fünf Jahre voraus. Jetzt hat sich seine Entwicklung langsam normalisiert, jetzt passt seine Reife zu seinem Alter. Und zwar auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau.“

„Sein Aufstieg im Motorsport war rasant, und er ging damit kein geringes Risiko ein. Aber ich habe gesehen, wie reif er ist, wie viel er in seiner Kart-Zeit gelernt hat und mit was für einem großen Engagement er an seine Rennen herangeht.“

Wenn man bei Red Bull Erfolg haben will, ist Marko der Erste und vielleicht sogar der Einzige, den man beeindrucken muss, und das ist Max von Anfang an vollauf gelungen.

Marko war früher selbst Rennfahrer. Er ist mit Jochen Rindt aufgewachsen, einem österreichischen Kollegen, der 1970 posthum den F1-Weltmeistertitel gewann, nachdem er bei einem Unfall in Monza ums Leben gekommen war. Auch Marko ist in der Formel 1 gefahren. Es mutet heute fast zynisch an, dass

ihm bei Rindts Beerdigung ein Platz in einem F1-Cockpit angeboten wurde, doch für damalige Verhältnisse war das nichts, worüber man sich empört hätte. Marko bestritt letztlich jedoch nur zehn Grands Prix, bevor er beim Großen Preis von Frankreich 1972 durch einen Stein, der sein Visier durchschlug, sein linkes Auge verlor.

Zu diesem Zeitpunkt hatte er bereits das 24-Stunden-Rennen von Le Mans für Martini in einem Porsche 917 gewonnen und einen Dokortitel in Rechtswissenschaften erworben; er hatte also gute Voraussetzungen für eine Karriere abseits der Rennstrecke im Motorsportmanagement. Er arbeitete mit einer Reihe von österreichischen Rennfahrern zusammen, unter denen auch Gerhard Berger war. Über ihn kam Marko mit Dietrich Mateschitz in Kontakt, einem österreichischen Handelsvertreter, der unter anderem Kaffee und Zahnpasta vermarktete, bevor er ein neues Getränk auf den Markt brachte, das in Thailand unter dem Namen Red Gaur bekannt war und an dem er die Lizenzrechte erwarb. Mateschitz änderte die Rezeptur und nannte die europäische Version „Red Bull“. Berger war ein früher Markenbotschafter des Energydrinks.

Marko hatte seit den späten 1970er-Jahren mit eigenen Autos an Rennen teilgenommen, die oft von seinen österreichischen Schützlingen gefahren wurden. In den 1980er-Jahren gründete er sein eigenes Team für die Teilnahme an Junior-Formel-Rennen, RSM Marko, und Berger war eine der ersten Erfolgsgeschichten des Teams. Das Imperium expandierte weiter – Marko eröffnete auch noch zwei erfolgreiche Hotels in Graz – und Mitte der 1990er-Jahre verfügte RSM Marko über eines der schnellsten Autos in der Formel 3000. Und so kämpften einige junge Fahrer um die begehrten Plätze in dem Auto, in dem sie sich Chancen auf den Titelgewinn ausrechneten, wobei generell eine Zusammenarbeit mit Marko, der über

exzellente Kontakte verfügte, für viele erstrebenswert war. Schließlich überzeugte Marko Dietrich Mateschitz, eine aktive Rolle im Team zu übernehmen, es in Red Bull Junior Team umzubenennen und es als eine Art Nachwuchszentrum für das Sauber F1 Team zu nutzen, das Mateschitz 1994 gekauft hatte. Dies führte jedoch zu unlösbaren politischen Problemen bei Sauber; Markos Bemühungen, 2001 den Brasilianer Enrique Bernoldi zu Sauber zu holen, und Mateschitz' Versuch, diese Initiative zu unterstützen, passten Peter Sauber überhaupt nicht und so zerbrach die Partnerschaft. Als Red Bull schließlich als eigenes Team in die Formel 1 einstieg, kaufte es 2004 den angeschlagenen Jaguar-Rennstall.

Zu diesem Zeitpunkt war die Zahl der Red-Bull-Fahrer schon zweistellig. In der Folge kauften sie auch Minardi, das sie in Toro Rosso umbenannten und als ihr eigenes Juniorteam in der Formel 1 einsetzten. Dies sollte sich als entscheidend für das Nachwuchsprogramm erweisen, für das Marko bereits den ersten Star verpflichtet hatte: Sebastian Vettel.

Der Deutsche war schon Jahre zuvor ins Red-Bull-Nachwuchsförderprogramm aufgenommen worden, aber Marko brachte ihn erst 2004 dazu, einen Vertrag mit ihm zu unterschreiben, als er die Formel BMW mit einem spektakulären Durchmarsch gewann, indem er in achtzehn der zwanzig Rennen als Erster die Ziellinie überquerte. Beim letzten Rennen der Saison in Hockenheim überzeugte Marko den Siebzehnjährigen Heppenheimer, seine Unterschrift unter den Vertrag mit ihm zu setzen. Marko ließ ihn in der Formel 3 starten, wo es in der ersten Saisonhälfte nicht besonders gut lief.

„Das änderte sich in der zweiten Hälfte, nachdem das Team auf Sebastians Wunsch hin ziemlich stark umgebaut wurde. Das sagt viel darüber, wie er tickt“, sagte Marko. Da der Red-Bull-Motorsportchef als derjenige in der Formel 1 bekannt

ist, der kein bisschen um den heißen Brei herumredet und die Dinge gnadenlos beim Namen nennt, kann man sich vorstellen, was für Charaktere Eindruck auf ihn machen. Der Manager kann mit Schwätzern oder Dummköpfen nicht das Geringste anfangen. Auf eins kann man sich bei ihm in jedem Fall verlassen: Wenn man sich seinen Respekt verdient hat, steht er voll und ganz hinter einem.

Marko sagte: „[Vettel] wusste immer, dass das reine Fahren nur ein Teil des Rennsports ist und dass man ohne das Wissen und die Unterstützung durch andere nicht gewinnen kann.“

Die Parallelen zu Max sind deutlich zu erkennen. Als Verstappen Senior den Hörer abnahm und Marko am anderen Ende der Leitung war, sprach er mit dem Mann, der Vettel vom Kartsport in die Formel 1 und dort zu vier Weltmeistertiteln in vier aufeinanderfolgenden Jahren geführt hatte. Sie kannten sich bereits gut, da sie sich fünf Jahre zuvor in der Red-Bull-Zentrale zum ersten Mal begegnet waren. Marko war immer darauf aus, neue Talente zu entdecken, und Jos war jede Woche vor Ort, um sie zu beobachten. Später würde er Jos anheuern, um nach neuen Fahrern Ausschau zu halten, die es bis ganz nach oben schaffen könnten.

Marko war jedoch nicht der Einzige, der eifrig versuchte, Jos Nummer herauszubekommen. Ferrari wusste sehr wohl, wozu Max fähig war. Die Prema-Mechaniker hatten mit eigenen Augen gesehen, wie schnell er in Florida die Grundlagen gelernt hatte, und dann, da sie wussten, wie gut Esteban Ocon war und dass der Franzose noch zwei Jahre mehr Rennerfahrung besaß, hatten sie genau verfolgt, wie Max in der europäischen Formel 3, die er im Sommer zu dominieren begann, immer stärker wurde. Antonio Fuoco, der bereits Mitglied der Ferrari Driver Academy war, spielte im Kampf um den Titel, der sich rasch zu einem Zweikampf entwickelte, kaum eine Rolle, was dem

italienischen Team einmal mehr verdeutlichte, mit was für einer überlegenen Pace Verstappen unterwegs war. Sie hatten bereits signalisiert, dass sie auch den Meister dieser Serie zu sich holen wollten. „Die Ferrari Driver Academy ist fest davon überzeugt, dass ein Formel-3-Auto aufgrund der besonderen Balance zwischen Grip und Leistung optimal geeignet ist für einen Fahrer, der in einem Einsitzer fahren möchte, um zu lernen und sich weiterzuentwickeln“, sagte Luca Baldisserri, der Leiter des Programms, der Max persönlich angerufen hatte, um ihn zur Winterserie einzuladen. Er hatte im April ausgelobt, dass dem Champion der europäischen Formel 3 ein Testtag in einem Formel-1-Ferrari angeboten würde, vielleicht in der Hoffnung oder sogar mit der Überzeugung, dass dieser Champion Max sein würde. Er hat zu viel dem Zufall überlassen.

Auch Eric Boullier, der bereits Ocon unter Vertrag hatte, wollte Verstappen zu Lotus holen, hatte das Team aber zu Beginn des Jahres verlassen, um zu McLaren zu wechseln. Mercedes war 2009 gerade erst in die Formel 1 zurückgekehrt und hatte sein Förderprogramm noch nicht ernsthaft etabliert. Pascal Wehrlein wurde später im Jahr als Reservefahrer verpflichtet, aber bei Mercedes glaubten sie nicht, dass sie den Teenager Verstappen auf angemessene Weise unterstützen könnten.

„Damals hatten wir keine Infrastruktur für Junioren. Der Fokus lag noch darauf, dass Mercedes als Team Rennen und Meisterschaften gewinnt. Es war noch alles sehr frisch und neu für uns“, sagte Mercedes-Chef Toto Wolff.

„Sie wissen natürlich, dass wir den nächsten Max suchen. Ein paar kommen schon durch unser Trainingsprogramm, so viel kann ich Ihnen sagen. Aber der einzig wahre Max Verstappen kam für uns einfach zu früh.“

Es ist natürlich eine bequeme Ausrede dafür, ein Riesentalent nicht bekommen zu haben, wenn man im Nachhinein behauptet, dass man „sowieso nicht interessiert war“. Und das, obschon die Medien damals berichteten, dass Mercedes sehr wohl hinter Verstappen her war. Ein italienisches Magazin berichtete sogar, dass Max sich entschieden habe, Red Bull und seinen Avancen die kalte Schulter zu zeigen und stattdessen zu Mercedes zu gehen – eine Geschichte, die sich sehr schnell mindestens als Übertreibung herausstellte. Seit Max begonnen hatte, in der Formel 3 zu fahren, hatte es Gespräche mit Mercedes gegeben, allerdings über „nichts Konkretes“.

„Sie wollten nur mit mir darüber reden, was wir in Zukunft machen könnten“, sagte Max in einem seiner ersten Interviews als F1-Fahrer im Gespräch mit einem Redakteur der Website f1i.com.

Hätte Mercedes Verstappen verpflichtet, wäre er in die GP2 aufgestiegen, da Mercedes bereits Lewis Hamilton verpflichtet hatte und Nico Rosberg seinen Vertrag voraussichtlich verlängern würde. Angesichts eines solchen Talents, über das sie bereits verfügten, hätte es ein erhebliches Risiko dargestellt, den Teenager Verstappen ebenfalls zu verpflichten, den sie vermutlich in ein kooperatives GP2-Team gesteckt hätten. Es wäre ein logischer und orthodoxer Schritt für einen jungen Fahrer gewesen, der in seinem ersten Jahr im Einsitzer beeindruckt. Red Bull als Marke und als Rennstall war jedoch nicht dadurch erfolgreich, dass man das Orthodoxe oder das Erwartbare tat. Sie wollten mutig sein – und das waren sie auch.

Der Anruf kam am Tag nach Max' Erfolgen auf dem No-rising. Dem Teenager muss natürlich klar gewesen sein, dass sechs Siege in Folge auf zwei sehr unterschiedlichen Rennstrecken mehr als ein gutes Argument für ihn waren und dass ihm diese Ergebnisse die Türen zu einigen Teams öffnen

könnten, aber an die Formel 1 dachte er dabei wohl kaum. Oder zumindest nicht mehr als sonst. Es wird ihm so einiges im Kopf herumgegangen sein. Er fuhr in dieser Nacht mit Jos von Nürnberg zurück nach Hause und sie diskutierten darüber, ob es sich, falls Max Zweiter oder Dritter in der Meisterschaft werden sollte, lohnen würde, noch für eine zweite Saison in der F3 zu bleiben, so wie es ursprünglich geplant war.

Max sagte gegenüber Fli: „Wir fragten uns natürlich schon ab und an: ‚Wie geht’s weiter?‘ Und was auch eine Rolle spielte, war, dass wir einiges an finanziellen Mitteln auftreiben mussten, was schon in der Formel 3 nicht einfach war.“

Ohne eine klare Antwort auf diese Fragen gefunden zu haben, kamen sie spät und erschöpft, aber zufrieden zu Hause an. Es waren so erfolgreiche wie anstrengende zehn Tage in Spa und dann in Deutschland gewesen. Früh am nächsten Morgen klingelte das Telefon. Es war Dr. Marko (er ruft immer früh an). Sie hatten zum ersten Mal konkret über die Förderung von Max im Mai beim Großen Preis von Monaco gesprochen. Marko hatte seither jede F3-Veranstaltung verfolgt, und das zweite Rennen in Nürnberg hatte letztlich den Ausschlag gegeben. Er konnte nicht länger warten.

„Es war eine Überraschung, wie schnell er sich in der Formel 3 zurechtgefunden hat“, sagte Marko später. „Der Moment, in dem ich dachte, dass er wirklich etwas ganz Besonderes ist, war auf dem Norisring. Bei wechselhaften Bedingungen – es war eher nass als trocken – war er pro Runde über zwei Sekunden schneller als alle anderen.“

Franz Tost, der Teamchef von Toro Rosso, hatte ebenfalls zugeschaut, und auch ihm gefiel, was er sah. Sie hatten bereits einen Teenager im Red-Bull-Schwedenteam: Daniil Kwjat, der bereits bei drei seiner ersten vier Formel-1-Rennen in die Punkteränge gefahren war. Sie dachten: Natürlich hat er mehr

Rennerfahrung als Max, aber nicht so viel Talent. Sie hatten den Rekord für den jüngsten WM-Punkte-Sammler schon einmal gebrochen, warum sollten sie das nicht noch einmal schaffen? Es ist höchst unwahrscheinlich, dass Marko bei diesem ersten Telefonat um den heißen Brei herumgeredet hat, aber er erinnert sich, dass es, als er nach einigem internen Geringel sagte, dass Red Bull Max direkt in die Formel 1 bringen wolle, am anderen Ende der Leitung lange ruhig blieb.

„Jos? Jos? ... Bist du noch dran, Jos?“, fragte Marko. Später scherzte er, dass er dachte, Jos sei vielleicht noch nicht ganz wach gewesen.

Es ist etwas überraschend, dass der zum Jähzorn neigende Österreicher nicht einfach auflegte, weit weniger überraschend ist, dass er zu einer eher unüblichen Tageszeit anrief. Daniil Kwjat erinnerte sich während einer Pressekonferenz 2019 an ein weniger angenehmes Gespräch mit Marko am frühen Morgen.

„Beim Test hat es mal geregnet und ich war drei oder vier Sekunden langsamer“, erzählte Kwjat. „Er rief mich um 7 Uhr morgens an und sagte: ‚Im Nassen taugst du nichts‘, und hat dann einfach aufgelegt. „Er ist immer sehr direkt, aber er hat immer Recht.“

Max, der neben ihm saß, lächelte wissend. Er hatte das Glück, Marko nie so verärgert zu haben, dass er von ihm fallen gelassen wurde, wodurch seine Sicht auf die Dinge zwangsläufig eine freundlichere ist.

„Er ist das Risiko eingegangen, mich in einen Toro Rosso zu setzen, als ich noch sehr jung war“, sagte Verstappen, als er gebeten wurde, sich zu Kwjats Anekdote zu äußern. „Er ist ein echter Rennfahrer und hat ein gutes Auge für alles, was so passiert, was ziemlich beeindruckend ist. Und er ist sehr geradlinig. Ihm ist es lieber, wenn man zu ihm kommt und

ihm ehrlich sagt, dass man einen Fehler gemacht hat oder etwas schiefgelaufen ist, als nach Ausflüchten zu suchen und lang und breit drum herumzureden. Das schätzt er überhaupt nicht. Für mich ist das nicht neu, ich bin im Grunde genommen damit aufgewachsen, weil mein Vater genauso ist oder vielleicht sogar noch schlimmer.“

Es ist schon so, dass Jos und Helmut aus dem gleichen Holz geschnitzt sind, doch man kann sich vorstellen, wie aufgewühlt Jos gewesen sein muss. Während er alles in seiner Macht Stehende getan hatte, um Max optimal vorzubereiten, und sah, wie er alle Herausforderungen mit Bravour meisterte, erinnerte er sich gewiss an die Wochen, in denen Anfang der 1990er-Jahre nach einer sensationellen Performance von ihm unablässig Huubs Telefon klingelte, und wie sehr er es bereute, so schnell das Benetton-Cockpit übernommen zu haben, geschmeichelt von dem Zweijahresvertrag, den Flavio Briatore ihm angeboten hatte, und der Chance, in einem der seinerzeit besten Formel-1-Autos zu fahren.

Wie konnte er seinem Sohn – der erheblich jünger war als er selbst damals – guten Gewissens raten, das Gleiche zu tun, da sich alle Spitzenteams der Formel 1 bei ihnen meldeten? Jos musste sich über das Ganze erst mal richtig klar werden.

Er rief die Max' Mutter an und sagte: „Sophie, sie alle wollen Max.“ „Nimm mich bitte nicht auf den Arm, du machst Witze, oder?“, antwortete sie. Das tat er wahrlich nicht.

In der Zwischenzeit musste Max weiter Rennen fahren. Nach zwei aufeinanderfolgenden Rennwochenenden gab es in der F3-Meisterschaft eine Woche Pause, aber Max' Terminkalender war trotzdem voll, für ihn gab es keine Pause. Er hatte einige Zeit zuvor zugestimmt, in Zandvoort beim F3 Masters zu starten. Das Rennen firmierte früher, als Zigarettenwerbung noch eine der wichtigsten Geldquellen im Motorsport war, unter

dem Namen Marlboro Masters, und im Jahr 1993 hatte es kein Geringerer als Jos Verstappen gewonnen. Auf einer reinen Rennstrecke wie Zandvoort gilt es immer noch als große Ehre, so einen Wettbewerb zu gewinnen. In jüngerer Zeit haben dort Lewis Hamilton, Nico Hülkenberg, Jules Bianchi und Valtteri Bottas Triumphe gefeiert.

Da der Hype um Max in schwindelerregendem Tempo zunahm und weil hochkarätiger Motorsport in den Niederlanden nur selten geboten wurde, hatte es trotz widrigen Wetters viele Zuschauer in die berühmten Dünen von Zandvoort gezogen. Die äußeren Bedingungen auf der Strecke waren alles andere als optimal, wobei der Wind eine größere Herausforderung darstellte als der Regen. Die überdachte und teilweise vor dem Wind geschützte Tribüne war zum Bersten gefüllt. Die Zuschauer, die regelmäßig das Masters besuchten, stellten fest, dass dank der Teilnahme von Max eine ganz besondere Vorfreude und Spannung herrschte. Ein Regenschauer vor dem Rennen, wie beim zweiten Lauf auf dem Norisring, sorgte dafür, dass die Strecke teils nass, teils schon abgetrocknet war. Marko hatte den Kurs schon vorher als tückisch bezeichnet, da Zandvoort auch bei guten Wetterverhältnissen eine schwierige Strecke ist. Max machte sich keinen Kopf darum und schien die herrschenden Bedingungen sogar zu genießen. Nachdem er das Training und das Qualifying dominiert hatte, führte er das elf Fahrzeuge umfassende Feld von Anfang bis Ende an. Seine Performance war geradezu mustergültig, weshalb der Sieger von 2015, Markus Pommer von Motopark, seine Daten als Vorlage nutzte, um das Rennen in Zandvoort zwölf Monate später zu gewinnen.

Teamchef Timo Rumpfkeil, der Max als Erster die Möglichkeit zu einem Formel-3-Test gab, brachte es auf den Punkt: „Max macht selten einen Fehler. Und wenn er einen macht,

weiß er, wie er ihn korrigiert, und er macht ihn kein zweites Mal.“ Rumpfkeil fuhr fort: „Es besteht kein Zweifel: Sein Talent, seine Fähigkeiten, seine Fahrzeugbeherrschung und seine Racing haben ein außergewöhnliches Niveau. Wenn ich Max mit Fahrern vergleiche, die es in die Formel 1 und die DTM geschafft haben, dann ist unser interner Maßstab immer Valtteri Bottas. Er ist für mich einer der Top-Fahrer in der F1. Ich sehe Max hinsichtlich seiner Fähigkeiten und seines Talents auf dem gleichen Niveau. Deshalb sage ich Max eine große Zukunft in der Formel 1 voraus.“

Timo Rumpfkeil wusste vermutlich genau, was hinter den Kulissen vor sich ging, war aber diskret genug, um keine Einzelheiten zu nennen. Schließlich sind Fahrerverträge eine heikle Angelegenheit, und Max musste seine Zukunft noch unter Dach und Fach bringen. Das Rennen in Zandvoort hatte zweifellos genau zum richtigen Zeitpunkt stattgefunden, für den Fall, dass Marko oder Tost noch Zweifel an der Verpflichtung des Sechzehnjährigen gehabt haben sollten. Er hatte nun sieben Rennen in Folge gewonnen – eine überragende Leistung, die keine Fragen offenließ.

Im Hintergrund wurden die Vertragsdetails zwischen Jos Verstappen, Raymond Vermeulen, Dr. Helmut Marko und Franz Tost verhandelt. Es stand von Anfang an außer Frage, dass Red Bull Max als Junior aufnehmen und ihn gleich in die GP2 bringen würde, was aber nicht bedeutete, dass das Verstappen-Team unterschreiben würde, ohne alle Möglichkeiten in Betracht zu ziehen, die sich ihnen boten. Sie waren in der äußerst komfortablen Situation, aus vielem auswählen und sich auch noch Zeit lassen zu können, wobei für Red Bull einfach sprach, dass sie dank ihres Juniorteams Toro Rosso Max im Vergleich zu anderen sehr viel mehr Möglichkeiten boten, zu fahren.

Für die letzte Runde der Meisterschaft reiste Max nach Russland, um auf einem ihm noch unbekanntem Kurs zu fahren, dem Moscow Raceway, eine Strecke, die dem Van Amersfoort-Auto nicht zu liegen schien. Ocon war dort schon einmal in der Formel Renault 2.0 gestartet, und er spielte seine Erfahrung aus und gewann das erste Rennen, womit Max' Siegesserie gebrochen war. Allerdings war Max immerhin noch die schnellste Runde gefahren. In Rennen zwei musste Max aufgeben und in Rennen drei wurde er erneut besiegt, allerdings nicht kampflos, da es infolge einer Safety-Car-Phase eine Runde vor Schluss noch einmal spannend wurde. Verstappen überholte Ocon auf der Start-Ziel-Geraden, verlor die Position dann aber in der ersten Kurve wieder und konnte sie nicht mehr zurückerobert, sodass er sich mit einem zweiten Platz – nach einem dritten und einem Ausfall – begnügen musste. Nach sechs Verstappen-Siegen in Folge hatte Ocon dreimal ganz oben auf dem Podest gestanden, und angesichts der vier noch ausstehenden Rennwochenenden schien es unwahrscheinlich, die 116 Punkte Vorsprung noch aufholen zu können.

„Nach diesem schwierigen Wochenende in Moskau möchte ich in Österreich wieder gewinnen“, sagte Max. „Der Red Bull Ring wird mit mittlerem Downforce gefahren, was uns entgegenkommen sollte. Während der Testtage Anfang des Jahres lief es ganz ordentlich und ich glaube, dass unsere Chancen nicht schlecht stehen.“

Es gab noch eine zusätzliche Motivation, in Österreich unbedingt gewinnen zu wollen. Der Kurs in Spielberg in der Steiermark war die Heimstrecke des Teams, von dem er annahm, dass es sein neuer Arbeitgeber werden würde. Jos und Max waren gemeinsam beim Großen Preis von Deutschland in Hockenheim gewesen, wo sie an einem ihrer seltenen freien Wochenenden weitere Gespräche geführt hatten. Das

Formel-3-Rennen in Österreich fiel auch mit der Sommerpause der Formel 1 zusammen, sodass nicht nur Mateschitz, Marko und Tost ganz genau hinsehen, sondern auch alle Augen der motorsportinteressierten Öffentlichkeit auf sie gerichtet sein würden, auch wenn sich viele ihre Meinung, wie es für Max weitergehen würde, wohl schon gebildet hatten.

Als das Rennen endlich gestartet wurde, lief es allerdings überhaupt nicht so, wie es Max erwartet hatte. In der engen ersten Kurve des Red Bull Rings versuchte er verzweifelt, an Pole-Sitter Ocon vorbeizukommen. Dabei kollidierte er mit dem Franzosen, der ihm seiner Meinung nach keinen Platz gelassen hatte. Die Stewards waren anderer Meinung und verhängten eine Zeitstrafe gegen Max, infolge der er vom dritten auf den fünften Platz zurückfiel. Aber das war noch nicht alles: Nach dem dritten Lauf wurde er wegen eines riskanten Manövers, in das er Antonio Fuoco verstrickte, erneut zur Rede gestellt. „Lächerlich“, nannte er die Entscheidung, durch die er aus den Punkterängen flog, womit die Ausbeute des Wochenendes nun enttäuschend mager ausgefallen war. Abseits des Renngeschehens hatte das Team Verstappen alle Hände voll zu tun. Um Max nicht von seiner Aufgabe abzulenken, standen Jos und Raymond an diesem Wochenende um sechs Uhr morgens auf, um gemeinsam mit Dr. Marko Dokumente durchzugehen. Jos wachte zu dieser Zeit ohnehin jeden Morgen um halb fünf auf, weil ihn so vieles beschäftigte, dass ihn nicht wirklich zur Ruhe kommen ließ.

Eine Woche später war Max mit Jos und Raymond wieder in Österreich. Sie waren in der Nacht vor einem der typischen Treffen mit Marko am frühen Morgen nach Graz geflogen. Wie schon am Abend vor Max' erstem Test in Pembrey saß Jos mit einem Freund zusammen und ging noch einmal alles in Gedanken durch, wobei Raymond dieses Mal Frits' Platz als

Vertrauensperson einnahm. „Wir werden sehen“, hatten sie in jener Nacht in Pembrey gesagt und versucht, nicht allzu viel von dem Tag zu erwarten, der vor ihnen lag. Diesmal fühlte es sich mehr so an, als würde sich die Zukunft tatsächlich in Kürze entscheiden.

„Wir hatten wirklich eine Gänsehaut“, sagte Raymond über diesen Abend, als sie besprachen, was sie vorhatten.

Am nächsten Tag fuhr Max um fünf Uhr morgens mit dem Taxi zu seinem neuen Chef und begann sein Abenteuer in der Formel 1.

Zunächst war nur verkündet worden, dass er Mitglied des Red Bull Junior Teams sei. Er würde weiterhin für Van Amersfoort fahren, wenn auch optisch in einem Red-Bull-Design, und im November würde er beim Großen Preis von Macau starten, einem weiteren F3-Rennen. Es gab einen einfachen Grund für diese Verzögerung: Max war erst sechzehn Jahre alt und durfte aus juristischen Gründen den Formel-1-Vertrag nicht allein unterschreiben, auch die Anwesenheit nur eines Elternteils allein reichte nicht aus. Er brauchte die Unterschrift sowohl von Jos als auch von Sophie. Daneben spielten noch andere Dinge eine Rolle, denn Red Bull erwog auch, den Nachwuchsfahrer Carlos Sainz Jr. zu fördern und ihn eventuell für ein Jahr an Caterham auszuleihen.

Zudem hoffte man wohl, durch die schrittweise Ankündigung die unvermeidliche Aufregung um Max' Einstieg bei Red Bull etwas abmildern zu können, sodass sich der Teenager vielleicht besser an den ganzen Rummel um seine Person gewöhnen könnte. Es war vergeblich. Sein Toro-Rosso-Vertrag sickerte in den niederländischen Medien durch und damit brach sich eine ungeheure Welle Bahn. Die Medien, Fans und Kritiker schienen außer Rand und Band.

Nach dem Treffen mit Marko machten sie sich auf den Weg zum Red Bull Ring, um dort Werbeaufnahmen zu machen. Max fuhr einen Formel Renault 3.5 der Marke Red Bull, wobei die nassen Bedingungen dazu führten, dass seine Rundenzeiten nicht besonders aussagekräftig waren.

Anfangs waren die Kommentare dazu, dass Verstappen Red Bulls neuester Nachwuchsfahrer war, relativ wohlwollend. Man erwartete, dass man ihn in ein GP2-Team steckte und ihm bei Tests und Freitagstrainings die Möglichkeit verschaffte, auf ein paar Kilometern in einem F1-Auto Erfahrung zu sammeln. Was wirklich passieren sollte, sah niemand kommen.

Der F1-Vertrag wurde auf dem Düsseldorfer Flughafen unterzeichnet, wobei mit Sophie, Jos, Max und seiner Schwester Victoria alle Verstappens anwesend waren. Man trank Kaffee mit Raymond Vermeulen und war nicht nur vom Koffein ganz schwindlig vor Aufregung. Auf Jos' Handy sind immer noch Bilder von diesem Tag gespeichert. Er war unglaublich stolz in diesem Moment, der am Ende langwieriger Überlegungen und Verhandlungen stand. Es ging immer um die Frage, ob er seinen Sohn denselben Fehler begehen lassen würde, den er selbst gemacht hatte, indem er sich zu früh zu viel vorgenommen hatte.

„Ich war damals für meinen ersten Einsatz in der Formel 1 nicht bereit gewesen, aber ich wusste, dass Max so weit war“, sagte Jos in einem Podcast-Interview 2019. „Das lag an seiner enormen Geschwindigkeit und seiner Reife und, um ehrlich zu sein, auch an der Art und Weise, wie Red Bull ihn da herangeführt und trainiert haben, etwa indem sie ihn in den Simulator gesteckt haben. Sie haben wirklich alles dafür getan, dass er Erfolg hat.“

„Helmut hat uns einen Platz bei Toro Rosso angeboten. Es ist ja wahnsinnig schwierig, in die Formel 1 zu kommen, und

als er uns das anbot, sagte ich: „Okay, aber wir machen es nicht nur für ein Jahr, sondern für zwei. Im ersten Jahr lernen wir, und dann geht es richtig los.“

Am 13. August meldete die niederländische Zeitung *De Telegraaf* unter Berufung auf eine Quelle innerhalb des Teams, dass Max 2015 für Toro Rosso fahren wird. Er wäre damit als Siebzehnjähriger der mit Abstand jüngste Fahrer in der Formel-1-Geschichte. *De Telegraaf* war etwas voreilig, denn der endgültige Vertrag war noch nicht unterzeichnet, was aber nur eine reine Formalität war, und als die Meldung fünf Tage später bestätigt wurde, war bereits eine nationale und internationale Diskussion darüber entbrannt, ob dies der richtige Schritt war. In gewisser Weise war es ein regelrechter PR-Krieg. Jeder, der Max einmal gesehen hatte oder gegen ihn gefahren war, war überzeugt, dass er tatsächlich bereit war. Franz Tost, der Toro-Rosso-Teamchef, nannte Verstappen am Tag der Bekanntgabe „einen der fähigsten jungen Fahrer der neuen Generation, und wir glauben, dass er die nötige Reife und mentale Stärke besitzt, um diese Herausforderung erfolgreich zu meistern.“

Tost fügte hinzu: „Wenn man bedenkt, dass die Scuderia Toro Rosso mit dem Ziel gegründet wurde, junge Talente aus dem Red-Bull-Team auszubilden und in die Formel 1 zu bringen, liegt es nun an uns, Max ein konkurrenzfähiges Auto zur Verfügung zu stellen, das ihm den bestmöglichen Start in seine Formel-1-Karriere ermöglicht.“

Die Zweifler meldeten sich schnell und zahlreich zu Wort. Besonders vernichtend fiel das Urteil des FIA-Präsidenten Jean Todt aus, der Max' Karriere tatsächlich hätte im Wege stehen können. „Ich persönlich denke, dass er zu jung ist“, sagte er.

Der frühere Weltmeister Jacques Villeneuve meinte, dass „er noch ein Junge ist, weshalb es sehr riskant ist“, während ein anderer ehemaliger F1-Weltmeister, Damon Hill, Bedenken

über den Schaden hatte, den dieser Schritt anrichten könnte. „Ich hoffe für ihn, dass er nicht zu schnell auf dieses Niveau gebracht wurde, denn das kann einen schnell zurückwerfen, wenn man nicht aufpasst“, sagte Hill.

Marko hatte nicht die gleichen Bedenken wie Hill oder Jos. Er sah sich nun in der Situation, seine Entscheidung rechtfertigen zu müssen, Max Verstappen, der bei seinem Debüt in Australien siebzehn Jahre und 166 Tage alt sein würde, in ein F1-Cockpit zu setzen. Natürlich hat er sich nicht um Zurückhaltung bemüht, als er gebeten wurde, Max mit einem anderen Formel-1-Fahrer zu vergleichen, wenn das denn möglich sei.

„Höchstwahrscheinlich mit Ayrton Senna“, sagte Marko. „Er [Max Verstappen] ist ein Ausnahmetalent, das es nur einmal in Jahrzehnten gibt. Man darf nicht auf sein Alter schauen. Er hat mit Leuten gesprochen, die Experten für die Entwicklung junger Menschen sind, und sie alle sagen, dass er von seiner geistigen Entwicklung her eher 22 als 16 ist.“

„Was seine Fähigkeiten hinter dem Lenkrad angeht: Er fährt seit seinem vierten Lebensjahr Rennen – und zwar professionell. Wir erwarten also, dass er vom ersten Rennen an konkurrenzfähig sein wird.“

Jos Verbündete in Holland schlossen die Reihen. Doch Giedo van der Garde, ein enger Freund der Verstappens und damaliger Testfahrer bei Sauber, schien sich trotzdem nicht ganz sicher zu sein.

„Ich persönlich denke, dass siebzehn sehr jung ist, aber manche reifen einfach früher als andere“, sagte van der Garde. Wenn ich mir anschau, wie es bei mir selbst war, kann ich nur sagen, dass ich in dem Alter absolut nicht bereit war für die Formel 1. Natürlich hilft es, dass sein Vater Jos in der Formel 1 gefahren ist und genau weiß, wie alles funktioniert.“

Ein weiterer ehemaliger niederländischer Rennfahrer, Jan Lammers, fügte hinzu: „Im Alter von vier Jahren saß Max bereits in einem Kart, und der Übergang von der Formel 3 zur Formel 1 ist ja nicht unlogisch. Alain Prost, Kimi Räikkönen und ich – wir alle haben es geschafft. Niemand sollte vergessen, dass Max ein herausragendes Talent ist.“

Der ehemalige McLaren- und F1-PR-Manager Tony Jardine warnte, Verstappen werde im Fahrerlager „nicht willkommen“ sein, obwohl die ersten Reaktionen der Fahrer etwas anderes vermuten ließen. Felipe Massa von Williams sagte, die Entscheidung zeige, dass „die Teams immer noch am Talent eines Fahrers und nicht am Geld interessiert sind“, obwohl er einräumte, dass der Einstieg mit siebzehn sehr früh sei. Der Lotus-Pilot Romain Grosjean sprach von „einer wunderbaren Gelegenheit“ und dass es gut sei, dass es frisches Blut gäbe, aber wie Massa fügte auch er hinzu: „Er wird eine Menge Hausaufgaben zu erledigen haben.“ Sogar Jean-Eric Vergne, der weitgehend unbescholtene Toro-Rosso-Pilot, den Max ersetzen würde, tat sich schwer damit, etwas Negatives dazu zu sagen.

„Ich verstehe die Entscheidung“, meinte der Franzose. „Ich bin nicht wütend. Natürlich bin ich ein bisschen traurig, weil ich das Team mag und von seiner hohen Qualität überzeugt bin.“

Insgesamt war Vergne natürlich sehr frustriert und nicht nur „ein bisschen traurig“. Er war stinksauer, aber eben auch viel zu vernünftig, um das öffentlich kundzutun.

„Es bringt doch nichts, wütend zu sein – aber wenn ich doch mal wütend bin, werde ich das hinter dem Lenkrad ausleben und eine richtige Show abliefern“, sagte Vergne, der hoffte, für 2015 ein Cockpit in einem anderen Team zu ergattern.

Die Ankündigung, dass Max Verstappen für Toro Rosso fahren wird, kam nach elf Rennen in Vergnes dritter Saison

mit dem Team. Er war zwar nur bei sechs von ihnen ins Ziel gekommen, doch die Ausfälle waren fast ausschließlich auf mechanische Defekte am Auto zurückzuführen. Bei den beendeten Rennen war er dreimal in die Punkte gefahren und lag teamintern klar vor seinem Teamkollegen Daniil Kwjat. Seinen früheren Teamkollegen Daniel Ricciardo hatte er ebenso oft geschlagen, wie er gegen ihn verloren hatte. Vergne hatte nicht viel falsch gemacht und also jedes Recht dazu, das grausame F1-Schicksal dafür zu verfluchen, das ihm sowohl Verstappen als auch Sainz in den Weg gestellt hatte, denn die Verpflichtung von Verstappen allein hätte nicht unbedingt das Ende für das Toro-Rosso-Engagement des Franzosen bedeuten müssen. Kwjat hatte sich eine Beförderung in das Senior-Team verdient, das theoretisch in Zukunft auch von Verstappen verstärkt werden sollte, und der Niederländer war in der Tat daran interessiert, Vergne an seiner Seite zu haben.

„Es ist wichtig, Jean-Eric zu behalten; ich denke, er wird eine große Hilfe sein“, sagte er und zeigte damit bereits, dass er kein Problem damit hatte, seine eigene Meinung zu äußern, während die Linie des Teams wahrscheinlich lautete: „Kein Kommentar.“

„Er hat bereits Erfahrung mit den Reifen, also kann er mir diesbezüglich sehr helfen. Wenn man jemanden wie Jean-Eric an seiner Seite hat, wird er einen sicher unterstützen – nicht nur für ein Rennen, sondern für die ganze Saison, denke ich. Ich glaube, es ist eine Win-Win-Situation für mich und das Team.“

Toro Rosso wog seine Optionen ab. Vergne konkurrierte mit drei Rookies: Carlos Sainz, Pierre Gasly und Alex Lynn, die allesamt in den Nachwuchsformeln beeindruckten. Vergne hatte alle drei und die Fortschritte, die sie machten, genau verfolgt, aber natürlich hatte Verstappen die meiste Aufmerksamkeit auf sich gezogen.

„Ich habe im Kartsport und in der Formel 3 von ihm gehört. Natürlich war ich der Erste, der sich dafür interessierte, was er als Nächstes in der Formel 1 machen würde, denn es ging ja um mein Cockpit!“, sagt Vergne heute, während er in seinem geräumigen Appartement in Paris sitzt und zurückschaut, wobei es seine in der Zwischenzeit gewonnenen zwei Formel-E-Weltmeistertitel einfacher machen, sich mit dem sechs Jahre zuvor erlittenen Schlag abzufinden.

„Ich hatte kein Problem damit [dass er meinen Platz bekommen hat]. Er ist ein großartiger Fahrer und ich hatte ihn viel lieber an meiner Stelle gehabt als einen anderen, der nach zwei Jahren bei Toro Rosso irgendwo im Niemandsland gelandet wäre.“

Hat er die Lage in den Wochen und Monaten nach seiner Freistellung ähnlich besonnen beurteilt?

„Ich war damals ein anderer Fahrer [als heute]. Ich hatte auch nicht die gleiche Mentalität“, gibt Vergne zu. „Aber als Kwjat ging, hatte ich immer noch diesen Platz neben mir, aber dann entschied sich Helmut für noch einen anderen Rookie. Man kann darüber streiten, wie es gelaufen ist, aber Dinge passieren nun mal aus einem bestimmten Grund. Ich bin sehr glücklich mit der Situation, in der ich heute bin.“

„Von seiner ersten Saison war ich sehr beeindruckt – und seitdem hat er sich sehr gut entwickelt.“

Die Entscheidung, Sainz anstelle von Vergne das zweite Cockpit zu geben, fiel erst sehr spät. Toro Rosso bestätigte erst nach dem Ende der Saison 2014, den Spanier ins Team aufzunehmen. Vielleicht wollte man Vergne so viel Zeit wie möglich geben, um sich zu beweisen, obwohl es wahrscheinlicher ist, dass man sich die Wahl zwischen den drei Rookies möglichst lange offenhalten wollte: Vergne konnte ihnen in den letzten

sechs Monaten, die sein Dreijahresvertrag noch bestand, nicht mehr viel zeigen, was sie nicht schon kannten.

Das bedeutete, dass Toro Rosso das jüngste Fahrerduo in der Geschichte der Formel 1 haben würde: Verstappen war siebzehn und Sainz noch keine einundzwanzig. Die Frage, ob Verstappen zu jung sei, um in der Formel 1 zu fahren – immerhin war er definitiv zu jung, um auf öffentlichen Straßen zu fahren – würde künftig noch des Öfteren gestellt werden.

„Wenn man als jüngster Formel-1-Fahrer aller Zeiten angekündigt wird, muss man mit solchen Einwänden rechnen. Darauf war ich auch vorbereitet“, sagte Max. „Ich mache mir nichts aus dieser Kritik; jeder hat halt seine eigene Meinung. Es stört mich wirklich nicht. Wir werden sehen, wie es nächstes Jahr läuft.“

Der einzige Weg, es den Kritikern und Zweiflern zu zeigen, war auf der Rennstrecke erfolgreich zu sein.

10

Konkurrenzkämpfe im Team

Schon bevor Max in Melbourne sein Formel-1-Debüt feierte, gab es einige haarige Momente, die diejenigen, die ihm ihr Vertrauen geschenkt hatten, an der Richtigkeit ihrer Entscheidung zweifeln ließen. Es gibt schließlich einen Grund dafür, dass die Autoversicherung für junge Fahrer so teuer ist.

Als Max' Aufstieg in die Formel 1 bekanntgegeben wurde, waren in Holland alle begeistert, ganz besonders auch die Organisatoren des VKV City Racing, dem Motorsportevent in Rotterdam. Sie hatten Jos Anfang des Jahres in den Vorstand berufen, und 2013 hatte Max daran teilgenommen und war mit seinem Gokart die Straßen der niederländischen Stadt rauf und runter gebrettelt. Anfangs fürchteten sie, dass seine neuen Arbeitgeber ihn in Watte packen und sofort die Kontrolle über alle seine Medienauftritte übernehmen würden. Stattdessen bekamen sie ein noch größeres Geschenk als Max' bloße Anwesenheit: Er würde in Rotterdam zum ersten Mal seinen neuen Formel-1-Boliden in der Öffentlichkeit fahren. Geschenk ist vielleicht nicht das richtige Wort. Ohne das Sponsoring der Autoleasinggesellschaft VKV hätte Max wahrscheinlich gar nicht in der Formel 3 fahren können. Und dieses Event in Rotterdam zählte mit zu den Bemühungen der Verstappens, etwas von diesem in sie gesetzte Vertrauen zurückzuzahlen.

Es war allerdings nicht das erste Mal, dass Max in einem F1-Auto gesessen hatte. Ein paar Tage vor der Veranstaltung in Rotterdam Ende August fuhr er nach Rockingham in den East Midlands, in der Nähe von Corby, um sich mit dem Toro Rosso

vertraut zu machen. Es gab jede Menge zu lernen. Ein normales F1-Lenkrad hat mehr als zwanzig verschiedene Schalter und Knöpfe, mit denen der Fahrer Hunderte von verschiedenen Modi aktivieren und Einstellungen vornehmen kann. Hinzu kommen die Schaltwippen und das Beherrschen der Startprozedur, ganz abgesehen von der Tatsache, dass dieses Auto stärker und schneller war als alles, was Max bisher gefahren hatte. Max lernte schnell, was aber schon immer so war, wobei die Herausforderung nun ganz besonders groß war.

Als der entscheidende Tag endlich gekommen war, war Max ziemlich erschöpft. Er war im vorangegangenen Monat kaum zu Hause gewesen, sondern stattdessen quer durch Europa getourt, um Rennen in der Formel 3 zu bestreiten, Verträge zu unterzeichnen, Sitze anzupassen, Tests durchzuführen, Medienauftritte zu absolvieren und in ein paar kurzen Wochen insgesamt mehr Interviews zu geben als zuvor in seinem ganzen Leben. Trotzdem beeindruckte er. Er hatte einen guten Draht zu den Ingenieuren, und die Medien waren verblüfft, mit welcher Leichtigkeit der Sechzehnjährige das Rampenlicht meisterte, wie er heikle Fragen gelassen zurückwies und sich bereitwillig auf unproblematische einließ. Sein Vater sagte, dass Max immer darauf geachtet habe, wie er mit den Medien umgeht, und dass er diesen Umgang von früh auf gelernt habe. Man hätte leicht sagen können, dass Max diesbezüglich viel weiter und besser war, als Jos es jemals gewesen ist.

Beim VKV City Racing in Rotterdam sind die Straßen voll mit Fans, die versuchen, einen Blick auf Max in seinem F1-Auto zu erhaschen. Der Motor sound hallt von den Wänden des Schifffahrtsmuseums und des Allianz-Gebäudes wider, als Max auf der abgesperrten Kreuzung Coolsingel und Westblaak Donuts macht und die Reifen durchdrehen lässt. Am Tag zuvor war er mit dem Auto im Rahmen einer PR-Aktion über

die Erasmusbrücke gefahren, aber jetzt hat er die Gelegenheit, ein bisschen was zu zeigen, was ihm selbst gefällt, und er genießt es. Alle seine Freunde werden gewiss neidisch auf ihn gewesen sein. Sie durften ja noch nicht einmal selbst zum Einkaufen fahren.

Hier, mitten in Rotterdam, ließ er die Reifen qualmen. Den extra eingerichteten Mini-Straßenkurs raste er mit Vollgas rauf und runter, bevor er zu der Kreuzung zurückkehrte, um noch ein paar Donuts zu machen. Und dann ging es nicht mehr weiter. Bei niedrigen Geschwindigkeiten sind F1-Autos bekanntermaßen sehr schwer zu lenken – Max verlor den Schwung und blieb direkt vor der Leitplanke stehen. Da er den Rückwärtsgang nicht einlegen konnte, signalisierte er ein paar Stewards, dass sie den Wagen zurückschieben sollten. Er versuchte, seine Fahrt fortzusetzen, fuhr aber auf der gegenüberliegenden Seite erneut langsam auf die Leitplanke zu, so langsam, dass das Anti-Stall-System ansprang, worauf Max nicht vorbereitet zu sein schien – jedenfalls konnte er sich nicht mehr selbst aus der Situation befreien, da das Gaspedal nicht mehr reagierte. Er dreht das Lenkrad nach links, um der Leitplanke auszuweichen, aber diese Autos lassen sich bei einer Geschwindigkeit von unter 50 km/h nicht gut lenken, sodass Max gegen die Streckenbegrenzung prallte. Sein Frontflügel brach ab und wieder mussten ihn die Stewards zurückschieben. Die Zuschauer kichern, johlten und applaudierten, vielleicht aus Mitleid. Er war ja schließlich immer noch ein Jugendlicher.

Anschließend räumte er seine Schuld ein, versuchte aber, den Vorfall herunterzuspielen, während die Panne für Medien längst ein gefundenes Fressen war. Phrasen wurden gedroschen, es wurde oft das Adjektiv „peinlich“ verwendet und auch den „roten Kopf“ wollten viele in ihren hämischen Kommentaren nicht unerwähnt lassen. Ein Journalist entblödete

sich nicht einmal, Max als „Vercrashen Jr.“ zu titulieren, der zumindest dem Familiennamen alle Ehre mache.

„Zweimal lief es fantastisch, einmal gab es einen Fehler“, sagte Max Verstappen gegenüber *De Telegraaf*. „Es ist ein Lernprozess. Aber am Ende ist es genau das, was ich immer wollte – ein Formel-1-Auto fahren.“

Nur einen Monat später sollte Max sein F1-Debüt beim Freitagmorgen-Training vor dem Großen Preis von Japan geben. Vielleicht hatten die Mechaniker von Toro Rosso für den Fall der Fälle ein paar zusätzliche Frontflügel mit nach Suzuka genommen.

Für seinen Vater gab es erfreulichere Neuigkeiten. Kelly, Jos' zweite Ehefrau, brachte nur wenige Tage nach dem VKV City Racing Event das erste Kind des Paares zur Welt, eine Tochter, die sie Blue Jaye nannten. Jos hatte nur ein paar Wochen Zeit, seine Aufmerksamkeit voll und ganz seinem dritten Kind zu widmen, bevor er mit Max nach Japan flog. Max hatte trotz seines engen Zeitplans die Gelegenheit gehabt, seine neue Halbschwester ein wenig kennenzulernen, und zeigte ihr gegenüber eine ebenso große Zuneigung wie für Victoria. Sein neuer Job verlangte von ihm jedoch weniger Zärtlichkeit und Zugewandtheit, sondern eine neue Härte, war er doch ein Junge, der sich jetzt in einer Männerwelt behaupten musste, aber es scheint, dass er für seine Schwestern immer der fürsorgliche ältere Bruder bleiben wird, der er immer war. Er schenkte Blue Jaye ein personalisiertes, vierrädriges Laufrad, natürlich in den Red-Bull-Farben. „Meine kleine Schwester kann nicht früh genug anfangen, im eigenen Haus Rennen zu fahren“, erklärte Max.

Vater und Sohn machten sich auf den Weg nach Japan, wo sie am Montag ankamen. Max sollte am Freitagmorgen anstelle von Jean-Eric Vergne auf dem berühmten Suzuka Circuit

fahren, hatte aber noch keine entsprechende Lizenz. Jeder Fahrer braucht eine Superlizenz, um an einem F1-WM-Wochenende teilnehmen zu können, und sei es nur für eine Trainingsrunde, und die Verstappens warteten immer noch auf die Lizenzerteilung, obwohl man keine Probleme erwartete. Was angesichts des noch nicht erhaltenen Dokuments jedoch passieren konnte war, dass Max nur als Beobachter in der Box dabei wäre, wie es nach Meinung von so manchen auch nicht anders hätte sein sollen. Im Zusammenhang mit den Beschwerden darüber, dass er zu jung sei, wurden nicht nur Bedenken und Sorgen artikuliert, es wurden auch Forderungen nach einer Überprüfung der Statuten laut; Jean Todts dezidiert ablehnende Haltung führte schließlich auch zur Überprüfung der Qualifikationsvoraussetzungen für die Erteilung der Superlizenz durch die FIA. Die FIA kam zu dem Schluss, dass man Verstappen nicht im Nachhinein die Superlizenz verweigern konnte, dass man die Regelungen aber eindeutig in Bezug auf ein Mindestalter konkretisieren müsse, um sich nicht noch einmal in solch eine problematische Situation zu bringen. Eric Boullier, der damalige McLaren-Teamchef, der auch seit Jahren im Fahrermanagement tätig war, gehörte zu den Befürwortern einer Regeländerung – allerdings nicht nur wegen seiner Bedenken hinsichtlich Verstappens Alter.

„Es gibt verschiedene Probleme. Das eine ist wirtschaftlicher Natur, denn einige Teams verkaufen die Plätze für den Freitagmorgen und suchen dafür Fahrer, die sich nicht an die Regeln der Superlizenz gebunden fühlen“, sagte Boullier im Oktober 2014. „Das andere Problem ist, dass wir seit einigen Jahren wissen, dass viele neue Serien entstanden sind und es keinen allgemeingültigen Weg in die Formel 1 mehr gibt. Im Fußball gibt es die Nachwuchsleistungszentren und die verschiedenen Jugend- und Regionalligen, dann Dritte, Zweite und Erste Liga.

Hier im Motorsport haben wir verschiedene Serien, was für die Fahrer etwas verwirrend ist. Die Superlizenz, so wie sie heute ist, muss einfach ein wenig aktualisiert werden. Einige Serien sind verschwunden, andere laufen noch, wobei das Niveau der einzelnen Serien sehr unterschiedlich ist.“

Boulliers Worte stießen nicht auf taube Ohren, und die FIA handelte schnell. Ohne extrem unseriös zu wirken, konnte sie das Reglement zwar nicht noch auf die Schnelle ändern, um Max daran zu hindern, 2015 Rennen zu fahren, aber sie konnte immerhin dafür sorgen, dass nach ihm niemand mehr, der so jung war wie er, in der Formel 1 starten durfte. Sie kündigten an, dass ab Anfang 2016 nur derjenige eine Superlizenz beantragen durfte, der mindestens 18 Jahre alt war und zwei Jahre Erfahrung im Einsitzer-Rennsport besaß. Zudem wurde die Einführung eines Punktesystems beschlossen, das die Erfolge in diesen Jahren abbildet und bei dem Leistungen in den schnelleren Serien entsprechend höher gewichtet werden. In der Zwischenzeit konnten sie jedoch nichts tun, um Max Verstappen davon abzuhalten, seinen siebzehnten Geburtstag in Japan zu feiern, einen Tag, nachdem er seine Superlizenz erhalten hatte und bei einem Test im September in Italien in einem 2012er F1-Auto die erforderlichen 300 Kilometer zurückgelegt hatte. Seinen ersten Stint in einem Formel-1-Auto absolvierte er an einem Rennwochenende, und zwar auf einer der anspruchsvollsten Strecken der Welt, die mit ihren Hochgeschwindigkeitskurven und den entsprechend hohen G-Kräften zu den Lieblingsstrecken aller Rennfahrer gehört. Es ist auch eine zermürbende Strecke, auf der Max' neues Fitness- und Nackenstärkungsprogramm einer ersten Bewährungsprobe unterzogen wurde.

„Er war immer noch ein Jugendlicher, der in der für ihn neuen Welt einfach jeden schlagen wollte, jeden plattmachen

wollte, auch wenn er noch nicht genau wusste, wie er das anstellen sollte“, erinnert sich Vergne an die Ankunft von Max im Fahrerlager an jenem Oktobermorgen.

Aber natürlich hatte er etwas, das nur sehr wenige Fahrer haben. Alle Tests der Welt hätten Max nicht darauf vorbereiten können, direkt aus der Box in Suzuka herauszufahren und aufs Gaspedal zu treten. Seine früheren Erfahrungen in Corby und Rotterdam hatte er mit einer anderen Generation von Autos gemacht als dem aktuellen Modell. Dieser V6-Hybridmotor war ein ganz anderes Kaliber.

„Ich konnte fast nicht mit der Beschleunigung mithalten. Ich war so überrascht, dass es so schnell war“, sagte Max anschließend.

Er versuchte, in einem, wie er es nannte, „sicheren Modus“ zu fahren. Er konnte in diesem ersten Training weder die Meisterschaft gewinnen noch die Zweifler eines Besseren belehren, aber er konnte ihnen sicherlich noch ein bisschen Munition liefern und Jean-Eric Vergne das Rennwochenende versauen, indem er einen Unfall baute. Max fragte sich die ganze Zeit nur: „Wie kann ich das Auto auf der Straße halten? Zu seinem Glück gelang ihm das, und zwar ziemlich gut. Am Ende seiner 22 Runden in Suzuka fuhr er die zwölftschnellste Zeit und hatte nur vier Zehntelsekunden Rückstand auf Daniil Kwjat und Sebastian Vettel – sollten die Skeptiker doch ihre eigenen Schlüsse daraus ziehen. Seine Trainingssession war sieben Minuten kürzer als geplant, da der Renault-Motor seines Boliden plötzlich von einer Rauchwolke umhüllt war. Trotz dieses Defekts und der nervlichen Belastung beim Bemühen, keinen Unfall zu bauen, freute sich Max bereits auf seine nächste Chance, das Auto einen Monat später in Austin zu fahren.

In der Zwischenzeit war Max' Ziel, Esteban Ocon einzuholen und die europäische Formel-3-Weltmeisterschaft zu gewinnen,

womit er sich nach seiner kurzen Zeit bei Van Amersfoort Racing vom Team verabschieden wollte, zunehmend unerreichbar geworden, da Ocon den Titel durch Max' Ausfall in Imola so gut wie sicher hatte. Aufgrund technischer Probleme zu Beginn der Saison und einiger Anfängerfehler von Max war der Rückstand auf Ocon in seinem Prema zu groß geworden. Ocon hatte den Titel zweifellos verdient, und in den kommenden Jahren würden sich seine und Max' Wege erneut kreuzen: in der Formel 1. Beim letzten Rennen der Saison wurde Max sogar noch von dem Briten Tom Blomqvist vom zweiten Platz der Gesamtwertung verdrängt, was aber auch keine große Rolle mehr spielte. Er hatte insgesamt zehn Rennsiege für sich verbuchen können und damit eine sehr erfolgreiche Rookie-Saison hingelegt, womit in dem Maße wohl niemand im Team Verstappen gerechnet hätte – und vor allem hatte er für das kommende Jahr ein Cockpit in der F1. Max hatte noch einen weiteren Formel-3-Einsatz, den berühmten Macau Grand Prix, aber in Gedanken dürfte er dabei wohl schon beim Saisonstart in Melbourne im nächsten Jahr gewesen sein.

Neben vielen Stunden im Simulator ließ man Max an zwei weiteren Trainingssessions teilnehmen, und zwar an den Rennwochenenden in Austin, Texas, und in Interlagos in São Paulo. Beim Großen Preis der USA fuhr er am Freitagmorgen die zehntschnellste Zeit, obwohl er in der Boxengasse mit 99 km/h geblitzt wurde und dafür eine Strafe von 1000 Euro kassierte. Das Tempolimit in der Boxengasse lag bei 80.

In Brasilien hätte es ihn beinahe richtig erwischt. Auf dem Weg den Hügel hinunter im letzten Sektor gab er etwas zu früh Gas, sodass das Auto wegen der ungeheuren Kraft des Motors ausbrach. Er geriet ins Schleudern und versuchte, das Auto wieder unter Kontrolle zu bringen. Eine halbe Sekunde später hatte er es im letzten Moment abgefangen. An der

Boxenmauer quittierte Jean-Eric Vergne die Aktion mit einem „Wow“ und lachte dann mit den Ingenieuren neben ihm über den Zwischenfall. Teamchef Franz Tost wirkte sehr erleichtert. Max hatte nicht nur seinen Mechanikern eine anstrengende Mittagspause erspart, er hatte auch in Sachen Fahrzeugbeherrschung ein bisschen von dem zeigen können, was er draufhat. Die meisten Fahrer hätten nach dem Ausbrechen des Autos wohl Carbonfaserstücke aus der Reifenbarriere pflücken dürfen, während er die Start-Ziel-Gerade runterdonnerte und sich auf eine weitere Runde begab.

Der Macau Grand Prix, wo Max im Hauptrennen die schnellste Runde fuhr und noch Siebter wurde, nachdem er aufgrund eines Unfalls im Qualifying nur als Vierundzwanzigster gestartet war, markierte den Beginn einer arbeitsreichen Wintervorbereitung. Es gab Preisverleihungen und ein paar Testsessions sowie hartes physisches Training, von dem Max jetzt aus erster Hand weiß, dass es unerlässlich ist, um körperlich den enormen G-Kräften in der Formel 1 gewachsen zu sein. Doch im Großen und Ganzen fand seine Vorbereitung unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Sein neuer Personal Trainer Jake Alier forderte ihn körperlich in nicht gekannter Weise, und sein Terminkalender, der ihn zu Tests, Medienpräsentationen und glamourösen Abendessen rund um die Welt führte, wo alle das neue Wunderkind kennenlernen wollten, sorgte für zusätzlichen, vor allem mentalen Druck. Dennoch fand Max auch Zeit, sich zu amüsieren. Die besten Fahrer, die er kennt, haben das Kartfahren nie aufgegeben, und auch er findet immer noch Zeit für gelegentliche Kartrennen. Im Dezember kam die Familie Verstappen ein wenig zur Ruhe. Jos und Sophie, die, obwohl sie geschieden sind, ein recht entspanntes Verhältnis zueinander haben, waren beide auf der Rennstrecke in Genk, um Max und Victoria, die ebenfalls

Kartfahren gelernt hat, beim Testen der neuen Intrepid Karts zuzusehen.

„Ich kann viel dabei lernen, hinter Max zu fahren. Zum Beispiel, wie ich die Kurven am besten nehmen kann und wo die Bremspunkte sind. Dann haben wir die Reihenfolge geändert und Max ist hinter mir hergefahren, um zu sehen, ob ich es richtig mache“, sagte Victoria anschließend. Obwohl Max gerade erst aus Katar heimgekehrt war, nahm er sich gerne Zeit für seine Schwester. Sie waren sich räumlich vielleicht nicht mehr ganz so nah wie früher, trotzdem haben die beiden eine enge Verbindung. Am Ende des Tages setzen sich ihre Eltern für ein paar Runden in die Karts. Max war zwar der Schnellste, aber die Zeiten von allen anderen waren mehr als respektable. Da sich Max' Leben nun unwiderruflich ändern würde, war nicht klar, ob und wann sie die Gelegenheit hätten, Zusammenkünfte wie diese noch mal zu wiederholen. Das neue Jahr würde neue Herausforderungen mit sich bringen.

Die erste neue Herausforderung war die theoretische Fahrprüfung. In Belgien kann man den Führerschein erst mit achtzehn bekommen, aber nachdem Max die Theorieprüfung bestanden hatte, konnte er zumindest unter Aufsicht üben, obwohl er es hasste. Für die Theorieprüfung paukte er einfach sieben Stunden lang die Nacht durch, und dann bestand er die Prüfung am nächsten Morgen ohne Probleme. In den Medien amüsierte man sich darüber, dass er in seinem Formel-1-Auto mit über 300 Stundenkilometern unterwegs ist, aber zu Hause nicht einmal das Familienauto anlassen darf. Es gab auch physische Fitness-tests, die aber nicht so streng reglementiert waren. Jeder Tag begann mit einer zweistündigen Trainingseinheit im Fitnessstudio, während der sein Trainer versuchte, den Körper des Siebzehnjährigen auf die bevorstehenden Wintertests vorzubereiten, die zwei Wochen lang in Barcelona stattfanden.

Für Max war das die erste Gelegenheit, lange Stints im STR10 zu fahren und sich mit den Pirelli-Reifen vertraut zu machen. Am Freitag der ersten Woche drehte Max 139 Runden und war danach ziemlich erschöpft. Rundenzeiten bedeuten an solchen Tagen wenig – Felipe Nasr fuhr mit seinem Sauber, mit dem er im Vorjahr keinen einzigen Punkt geholt hatte, auf Platz drei – auch wenn das nichts zählte, zeigte es doch, dass nichts über Erfahrung geht, und dass 650 mehr oder weniger gefahrene Kilometer extrem wichtig waren.

Der Toro Rosso war nicht das schnellste Auto in der Startaufstellung, das Chassisdesign war allerdings praktisch identisch mit dem Red Bull des Mutterteams und somit eines der besten. Dafür verantwortlich zeichnete Adrian Newey, der wohl bekannteste Designer von Formel-1-Boliden, der mit seinen ebenso innovativen wie effizienten Aerodynamiklösungen seit Langem sehr erfolgreich war. Die Motoren, die das Team jedes Jahr von Renault bezog, stellten nach wie vor ein Problem dar, sowohl in Bezug auf die Leistung als auch auf die Zuverlässigkeit. Hinzu kam, dass Max' letzter Testtag nicht komplett genutzt werden konnte, da ein Austausch fast der kompletten Power Unit vorgenommen werden musste. Bei Toro Rosso kam man nach dem Abschluss der Tests in Barcelona zu dem Schluss, dass man auf Strecken, auf denen der Abtrieb entscheidender ist als die Leistung, durchaus in der Lage sein würde, einige gute Ergebnisse zu erzielen – und natürlich waren die beiden Youngster im Team mehr als heiß darauf, für einige Überraschungen zu sorgen.

Jos schaute immer noch aus der Nähe zu, soweit man ihn bei Toro Rosso ließ. Es war schwer vorstellbar, dass man ihn in nächster Zeit an einen Motor lassen würde, um ihn einzustellen, doch er und Max tauschten sich nach jeder Session aus, und auf einigen Strecken war Jos froh, ihn hinsichtlich

bestimmter Kurven genau instruieren zu können, da er während seiner eigenen Karriere reichlich Erfahrungen gesammelt hatte. Die Autos hätten sich verändert, aber im Grunde funktionieren die ganze Zirkus doch wie eh und je, schrieb Jos in einer *De Telegraaf*-Kolumne und erinnerte daran, dass Huub Rothengatter zwar versucht hatte, dasselbe für ihn zu tun, „aber ich glaube, Huub war, was das Racing anging, vielleicht nicht der beste Berater“. Jos stellte auch viele andere Unterschiede fest, die Max' Erfahrungen im Vergleich zu seinen eigenen betrafen, wobei diese weniger mit dem Auto als vielmehr mit der Organisation des Teams zusammenhingen. Zunächst einmal musste er zugeben, dass das körperliche Training einen wesentlich größeren Raum einnahm und erheblich anstrengender war als das, welches er damals in den Wochen vor seinem F1-Debüt absolviert hatte, nachdem JJ Lehto sich bei einem Unfall schwer verletzt hatte und er vom Test- zum Vollzeit-Rennfahrer aufgestiegen war. Jos hatte immer das Gefühl gehabt, dass er körperlich nicht fit genug gewesen war, um seine erste Saison in der Formel 1 durchzustehen, und er wollte unbedingt vermeiden, dass sein Sohn in eine ähnliche Situation geriet. Hinzu kam, dass Jos sich immer zurückgesetzt gefühlt hatte; sein Teamkollege Michael Schumacher war nicht einmal im selben Hotel wie er untergebracht worden, aber jetzt sah das alles anders aus: „Bei Toro Rosso steht Max im Mittelpunkt.“

Jos fügte hinzu: „Das Team wird nicht um den Weltmeistertitel kämpfen, aber in Bezug auf Organisation und Professionalität ist es wirklich ein absolutes Spitzenteam.“

Im Gegensatz zu Marko schraubte Jos die Erwartungen für Melbourne ein wenig herunter: „Wenn er ins Ziel kommt, vor seinem Teamkollegen ins Ziel kommt und ein paar Punkte holt, bin ich zufrieden.“ Carlos Sainz Jr. hat diese Aussage vermutlich

nicht mitbekommen, aber das musste er auch gar nicht, um zu verstehen, welche Herausforderung er zu meistern hatte. Das erste Duell, dem sich jeder F1-Fahrer stellen muss, ist das gegen seinen Teamkollegen. Und so war Carlos Sainz Max' erster Rivale in der Formel 1.

Sainz galt bei Red Bull als der nächste F1-Fahrer, bis man Verstappen für das Nachwuchsprogramm verpflichtete. Seine Aussicht auf ein Formel-1-Cockpit für die Saison 2015 schien sich in Luft aufzulösen, als nicht er, sondern Max von Toro Rosso verpflichtet wurde. Infolge der Entscheidung von Sebastian Vettel, Red Bull in Richtung Ferrari zu verlassen, und durch die anschließende Beförderung von Daniil Kwjat zum Mutterrennstall eröffnete sich für ihn jedoch eine zweite Chance, die er nach dem Gewinn des Formel Renault 3.5-Titels sofort nutzte.

Dennoch galt, was Jos sagte: „Max steht im Mittelpunkt“, und als die F1-Veranstalter vor dem ersten Rennwochenende sechs Fahrer für die Teilnahme an der Pressekonferenz auswählten, neben Titelverteidiger Lewis Hamilton, Ferrari-Neuling Vettel und dem Australier Daniel Ricciardo, der hier an seinem Heim-Grand-Prix teilnahm, wurde auch Verstappen ausgewählt. Untypischerweise war er ein wenig nervös, aber er lächelte tapfer, auch wenn er kürzere Antworten als sonst gab. Vielleicht wirkte er ein wenig verlegen, weshalb der sonst so reife Max wieder etwas mehr wie ein Teenager rüberkam. Er beharrte darauf, dass es sich für ihn im Formel-1-Fahrerlager, wo er neben Weltmeistern saß, „nicht wie etwas Neues anfühlt.“

Es vermittelte in der Tat den Eindruck, als sei es so, wie sein Vater sagte, er schien sich in dem neuen Umfeld tatsächlich heimisch zu fühlen. Das war wichtig, ebenso wie die Tatsache, dass Toro Rosso zweifellos über ein starkes Paket verfügte.

Die Herausforderung, erst mal Sainz zu schlagen, hatte es in sich. Der Spanier, der drei Jahre älter war als Verstappen und vier Jahre mehr Rennerfahrung besaß, kam gut aus den Startlöchern und qualifizierte sich als Achter, wobei er am Samstag etwa zwei Zehntelsekunden schneller war als Verstappen. Auf einer Strecke, auf der das Überholen ziemlich schwierig ist, konnte das ein entscheidender Vorteil sein. Verstappen ging als Elfter ins Rennen, noch vor Kwjat im vermeintlich besseren und theoretisch viel schnelleren Auto. Dennoch war Max enttäuscht. Schulterschmerzen hatten ihn beeinträchtigt und seiner Aussage nach letztlich zu dem Fehler geführt, der ihn einen Startplatz in den Top Ten gekostet hatte. WM-Punkte zu holen, blieb sein Ziel, denn der jüngste Fahrer, der jemals bei einem Grand Prix gestartet ist, war nicht nach Australien geflogen, um einfach nur dabei zu sein.

Jos war, wie immer, wesentlich nervöser als sein Sohn. Er tat sein Bestes, um ihn nicht mit seiner Anspannung anzustecken. Aber so wie er sich beim ersten Kartrennen in Emmen an den Zaun geklammert hatte, oder im Hotel in Süd Wales, wo er bis spät in die Nacht aufgeblieben war und sich Gedanken über den nächsten Tag gemacht hatte, oder sogar, als er am Morgen von Max' Vertragsunterzeichnung um vier Uhr morgens aufgewacht war, war Jos auch jetzt besorgt; er machte sich sogar mehr Sorgen als zu der Zeit, als er selbst in der Formel 1 gefahren war. Bei Red Bull und Toro Rosso schien man verstanden zu haben, wie wichtig es ist, ihn in der Nähe zu haben und ihm das Gefühl zu vermitteln, einbezogen zu werden. Aus rechtlicher Sicht war die Lage ohnehin klar: Max war noch keine achtzehn Jahre alt und somit noch nicht volljährig, weshalb die Anwesenheit von Jos im Grunde genommen unabdingbar war. Daher war es im eigenen Interesse des Teams, ihn bei Laune zu halten, insbesondere angesichts seines aufbrausenden

Temperaments. Sie tauschten sich mit ihm aus und sprachen mit ihm auch über technische Aspekte des Autos, aber nichts deutete darauf hin, dass er in den endgültigen Entscheidungsprozess miteingebunden war. Und schließlich war es ja auch so, dass sich die Formel 1 seit seinem letzten Rennen in der Königsklasse unglaublich weiterentwickelt hatte.

Nichtsdestotrotz verfolgte er sehr gespannt, wie Max zum ersten Mal versuchte, mit einem Formel-1-Auto einen guten Start hinzubekommen. Auf den härteren Medium-Reifen arbeitete er sich in der Folge bis auf den neunten Platz vor, während die Spitzenfahrer ihre weichen Gummis verheizten. In der 33. Runde, als er nach einem beeindruckenden Stint, bei dem er die Reifen schonte und trotzdem schnelle Rundenzeiten fuhr, endlich an die Box kam, lag er auf P6. Nachdem Max als Neunter auf die Strecke zurückgekehrt war – er hatte einen deutlichen Vorsprung auf seinen Teamkollegen, der durch einen Reifenschaden Zeit verloren hatte – war er immer noch auf dem besten Weg, einen weiteren Rekord zu brechen, nämlich der jüngste Fahrer zu werden, der jemals in die Punkte fuhr. Und dann geriet der Siebzehnjährige zum ersten Mal in Panik.

„Überprüft das Auto, ich glaube, es qualmt irgendwo. Der Motor hört sich nicht gut an“, sagte er über Funk mit leicht brüchiger Stimme zu seinem Team. Sein Toro Rosso hatte tatsächlich ein Motorenproblem, und zwar ein sehr schwerwiegendes. Sein Rennen war damit zu Ende, und das bedeutete: null Punkte. Jos konnte seine maßlose Enttäuschung nicht verhehlen, er riss sich die Kopfhörer herunter und stürmte aus der Box. Raymond Vermeulen, der seine Emotionen besser im Griff hatte, stand einfach nur reglos da. Zu allem Überfluss konnte Max sein defektes Auto nicht einmal zurück in die Boxengasse fahren. Er musste den Wagen kurz vor ihrer Einfahrt abstellen und die letzten paar hundert Meter zur Box laufen. Er setzte seinen

Helm nicht ab, der sein rot angelaufenes Gesicht verbarg, zudem hatte er so auch ein wenig Zeit zum Nachdenken und um seine Gefühle unter Kontrolle bringen zu können. Auch das erste Formel-1-Rennen seines Vaters war enttäuschend zu Ende gegangen: Jos war gleich in eine Massenkarambolage mit vier Fahrzeugen verwickelt gewesen. Wäre es damals so ausgegangen wie jetzt bei Max, mit einem technischen Defekt, den er nicht zu verantworten gehabt hatte, wäre er mit Sicherheit noch wütender gewesen. Max kommt, wie er selbst sagt, allerdings ebenso sehr nach seinem Vater wie nach seiner Mutter. Und so bemühte er sich, zu lächeln, als er nach dem Rennen zum Interview kam. Warum auch nicht? Am Ende lief ja alles: Er hatte sich gerade den ersten Teil eines Lebenstraums erfüllt und an einem Grand Prix teilgenommen.

In gewisser Weise passte es auch, dass er nun die Chance hatte, seine ersten Punkte in Malaysia zu holen, also auf der Strecke, an der er zum ersten Mal an einem Rennwochenende teilgenommen hatte, und wo mehr Freunde und Familienangehörige das Rennen gemeinsam verfolgen konnten. Die Fernsehübertragung des Großen Preises von Australien hatte in den Niederlanden in den frühen Sonntagmorgenstunden begonnen; die Startzeit des Rennens in Malaysia um 9 Uhr MEZ war da schon deutlich angenehmer. Max' Großvater Frans heizte den Fans zu Hause mächtig ein, und der Verstappen-Fanclub feuerte sein Idol aus Leibeskräften an. „Max, Max, Max“, skandierten sie in derselben Weise, wie sie früher den Namen seines Vaters geröhlt hatten. Die Erwartungen waren mindestens die gleichen, wenn nicht sogar noch höher. Bald würde es Max-Verstappen-Fans überall auf der Welt geben.

Der Kurs in Malaysia gehörte vermutlich nicht zu den Strecken, auf die sich Max gefreut hatte. Mit seinen zwei langen Geraden war es unwahrscheinlich, dass der unterlegene

Renault-Motor für viel Freude sorgen würde. Die extreme Luftfeuchtigkeit, die hohen Temperaturen und die Hochgeschwindigkeitskurven machen den Sepang Circuit generell zu einer der physisch herausforderndsten Strecken, die den Fahrern wesentlich mehr abverlangt als der herbstliche Straßenkurs in Melbourne. Max hoffte auf Regen, um die Schwächen des Motors ausgleichen und seine herausragenden Fähigkeiten bei Nässe ausspielen zu können. Am Samstag war es dann so weit, und er schaffte es im Qualifying eine Runde fahren, die für den sechsten Startplatz reichte. Die beiden Red Bulls standen gleich vor ihm auf den Plätzen vier und fünf, während Sainz auf dem fünfzehnten Platz landete. Die Voraussetzungen, Punkte zu holen, waren bestens, wobei Max wusste, dass er Mühe haben würde, Felipe Massa im Williams und den Ferrari-Piloten Kimi Räikkönen das ganze Rennen über hinter sich zu halten. Er war aber überzeugt davon, dass ein siebter oder achter Platz für ihn erreichbar war, was immer noch ein Ergebnis wäre, das man mit Fug und Recht historisch nennen durfte.

Während der Anfangsphase des Rennens verlor Verstappen einige Plätze und rutschte aus den Punkterängen heraus, doch allmählich schienen seine Reifen auf Temperatur zu kommen. Er überholte in geradezu lehrbuchmäßigen Manövern Sergio Perez und Daniil Kwjat und auf regelrecht brillante Weise Daniel Ricciardo, dem er gerade so viel Platz ließ, wie der Australier brauchte, dem es dadurch aber unmöglich war, den Angriff zu kontern. An der Boxenmauer dürfte man bei Red Bull nicht schlecht gestaunt haben, als man sah, wie ihr Fahrer aus dem Nachwuchsteam in den ersten zwanzig Runden des Rennens die beiden älteren des Mutterteams überholte. Das einzige Problem war, dass Sainz, der selbst ein gutes Rennen fuhr, vor ihm lag – aber das sollte sich bald ändern. Sieben Runden

vor Rennende löste sich Verstappen aus dem Windschatten, um die Lücke auf der Innenseite von Kurve drei zu inspizieren, nur um sich dann wieder hinter seinem Teamkollegen einzureihen, der mit dem Verlauf des Grand Prix scheinbar zufrieden war, zumindest bis zur nächsten Kurve. Dort schoss Max kurz vor dem Bremspunkt plötzlich wieder auf die Innenseite und zog diesmal an Carlos Sainz vorbei. Und damit sicherte er sich Platz sieben. In der Box konnte man sehen, wie sich ein leichtes Lächeln um Jos Mundwinkel bildete, aber er verzog keine Miene, denn er wusste ebenso wie das ganze Team: Max' Bremsen waren auf dieser Strecke, die den Autos alles abverlangte, am Ende, und statt der ersten WM-Punkte hätte es genauso gut einen erneuten Ausfall geben können. Doch glücklicherweise schaffte es Max mit seinem Toro Rosso bis ins Ziel und holte dazu auch noch sechs Punkte, wobei er seinen Teamkollegen und die beiden Red Bulls hinter sich gelassen hatte. Es gab nur einen Nachteil: Er musste nun seiner Schwester Victoria eine Louis-Vuitton-Tasche kaufen, die hatte er ihr nämlich für den Fall versprochen, dass er seine ersten WM-Punkte einfährt. Max war jedoch überglücklich, sein Versprechen jetzt schon einlösen zu können. Toro-Rosso-Teamchef Franz Tost sagte, die „dummen Kritiker“ seien durch diese Vorstellung „zum Schweigen gebracht“ worden. Auch weiter oben im Team sorgte er für Aufregung.

In Milton Keynes gab es allerdings schon Ärger, bevor Toro Rosso seine erfahreneren älteren Brüder vorführte. Der viermalige Weltmeister Sebastian Vettel hatte den Rennstall Ende 2014 verlassen, weil ihn die Leistung und Performance des Autos in der neuen Ära der Hybridmotoren zunehmend frustriert hatte.

„Wenn die Dinge nicht gut laufen, versuche ich, auf mich selbst zu schauen, bevor ich mit dem Finger auf andere zeige.“

Es war klar, dass ich etwas Neues machen wollte“, sagte er nach seinem Wechsel zu Ferrari, wobei er unterschwellig sehr wohl mit dem Finger auf den Motorenlieferanten Renault zeigte. Als Vettel in Sepang sein erstes Rennen in der Hybrid-Ära gewann, war anzunehmen, dass es wohl auch die richtige Entscheidung gewesen war, die überdies auch eine sehr emotionale war. Das Vorbild und absolute Idol des immer noch jungen Heppenheimers war der siebenfache Weltmeister Michael Schumacher, der nach seinem Skiunfall im Dezember 2013 monatelang im Koma lag. Als er nun auf dem Podium stand und die deutsche Nationalhymne hörte, gefolgt von der italienischen, was praktisch die Erkennungsmelodie der Formel 1 in den 2000er-Jahren gewesen war, fühlte es sich für Vettel vollkommen richtig an. Er war jetzt ein anderer als derjenige, der ebenso wie Max dafür kritisiert worden war, dass er zu jung mit der Formel 1 begonnen hatte, ein anderer als derjenige, den Dr. Helmut Marko als Jugendlichen kennengelernt und im Auge behalten hatte, um ihn an die Spitze des Motorsports zu führen, er war nun jemand der zweifellos die persönliche Reife besaß, die man braucht, um selbstbewusst in der hektischen Welt des Motorsports seinen Weg zu gehen.

James Allison, der langjährige Technikchef von Ferrari, sagte: „Ich habe mit zwei Jungs gearbeitet, die wirklich verstanden haben, wie wichtig es ist, Teil eines Teams zu sein. Der eine war Michael und der andere Sebastian.“

Im Juniorteam von Red Bull wurden ähnliche Vergleiche über Verstappen angestellt, zunächst nur innerhalb des Teams, aber zunehmend auch von außen. Die Zweifler wurden etwas leiser, nachdem er sein Können unter Beweis gestellt hatte, insbesondere nach einem weiteren beeindruckenden Rennen in China und einer Reihe von Überholmanövern durch sehr spätes Bremsen, die ihm Vergleiche mit Ayrton Senna einbrachten,

obwohl ein Motorschaden zwei Runden vor Schluss das enttäuschende Aus für ihn bedeutete. Nach dem Großen Preis von Spanien in Barcelona, wo Max Elfter wurde, sagte er: „Ich bin froh, dass das endlose Gerede über mein Alter jetzt aufgehört hat.“

Aber in Wahrheit ließen die Nörgler und Zweifler nicht locker. Sie warteten einfach auf einen Ausrutscher. Doch Jos hatte seinen Sohn längst vorbereitet, auch indem er ihn immer wieder warnte, dass die Formel 1 eine Schlangengrube sei.

Kurz darauf bekamen die Skeptiker die Gelegenheit, auf die sie gewartet hatten, als Max zum ersten Mal am Großen Preis von Monaco teilnahm – ein Rennwochenende, das für jeden Fahrer ein Traum ist. Zwölf Monate zuvor hatte Red Bull hier mit Max zum ersten Mal über eine Förderung gesprochen, nun war er wieder hier an diesem legendären Ort, um in der Formel 1 einen Job zu erledigen. Er mag Straßenkurse, wo Downforce keine so große Rolle spielt und der Asphalt weniger Grip bietet. Wie beim Kartfahren kommt es hier sehr auf Gefühl und Instinkt an, zusätzlich ist es ungemein spannend zu versuchen, nicht in der Mauer zu landen, was, wie Max sagte, „ziemlich unterhaltsam“ ist. Monaco ist genau aus diesem Grund die ultimative Nervenprobe, auch wenn Max darüber nur lachen kann.

Da es in Monaco keine langen Geraden gibt und man sich daher auch keine Sorgen um die Motorleistung machen musste, war man bei Toro Rosso optimistisch. Im ersten Training erfüllte Max die Erwartungen auch, indem er P2 belegte. In Anbetracht dieses Auftakts war er ein wenig enttäuscht, das Qualifying nur als Zehnter zu beenden, und fest entschlossen, dies am Sonntag wieder gutzumachen. Nach einem sauberen Start überholte er dann auch Pastor Maldonado in seinem Lotus in Kurve eins bravourös. Solche Überholmanöver bekommt man

auf dem engen Kurs in Monaco nicht allzu oft zu sehen. Die Kombination aus Timing, Nervenstärke und Urteilsvermögen schien perfekt zu sein. Dass er eine sich bietende Gelegenheit schnell und gnadenlos für sich nutzen kann, zeigte er später im Rennen noch einmal, als Valtteri Bottas auf Seite fuhr, um Vettel im Ferrari zu ermöglichen, ihn zu überrunden. Als der Deutsche aus der Haarnadel herauskam, hängte sich Verstappen direkt an ihn dran und überrumpelte damit Bottas. Das war ein Manöver, das man vielleicht von jemandem erwartet, der 60 Grands Prix auf dem Buckel hat, aber nicht von einem Rookie, der gerade in seinem sechsten F1-Rennen an den Start gegangen ist. Später wechselte Max auf die superweichen Reifen und versuchte diesmal, Romain Grosjean im zweiten Lotus zu überholen und damit auf den zehnten Platz vorzurücken. Fünf Runden lang fand er keine Möglichkeit, um an dem Franzosen vorbeizukommen, und dann war seine Geduld offenbar am Ende. Er versuchte, es genauso zu machen wie bei Maldonado, was er bereits in der vorherigen Runde probiert hatte, doch der Lotus-Pilot zog rüber, um ihn daran zu hindern. Verstappen sagte, Grosjean habe viel früher gebremst als zuvor, doch der konterte den Vorwurf mit dem Verweis auf seine Daten, die diese Behauptung widerlegten. Die Stewards sahen die Schuld ebenfalls eindeutig bei Max. Der Toro Rosso krachte in der Sainte Devote in die Streckenbegrenzung, woraufhin das Safety-Car herauskam. Max blieb glücklicherweise unverletzt, aber sein Ruf litt durch diese ungestüme Aktion schwer.

„Max ist sehr, sehr talentiert, und was er bisher abgeliefert hat, ist sehr beeindruckend, aber er hat einen Fehler gemacht“, sagte Grosjean später. „Und ich finde es enttäuschend, dass er nicht daraus gelernt hat.“

Dass er gar nichts daraus gelernt hätte, kann man allerdings nicht sagen, denn eines ist ihm durch diesen Zwischenfall

gewiss bewusst geworden: Nämlich wie es sich anfühlt, mit hoher Geschwindigkeit einen Crash mit einem Formel-1-Wagen zu bauen.

„Es war schon ein schwerer Unfall, aber letztlich sieht man auch, wie robust so ein F1-Auto wirklich ist“, sagte Max. „Ich glaube, ich bin dadurch sogar noch besser geworden. Ich habe durch das Ganze mehr Selbstvertrauen hinzugewonnen. Man hat immer ein bisschen Angst, einen Crash zu bauen oder in die Streckenbegrenzung zu fahren, aber jetzt hatte ich einen großen Unfall und es wird nun alles ein bisschen relaxter.“

Verstappen entschuldigte sich nicht einmal, obwohl er für das nächste Rennen eine Strafe in Form einer Zurücksetzung von fünf Plätzen in der Startaufstellung erhielt – im Gegenteil: Er versprach, so weiterzufahren wie bisher. Der altgediente Formel-1-Pilot Felipe Massa hatte Druck auf die FIA ausgeübt, um sie dazu zu bewegen, gegen Verstappen vorzugehen.

„War Massa nicht derjenige, der dort vor einem Jahr einen ziemlich ungeschickten Zusammenstoß verursacht hat?“, wehrte sich der Beschuldigte. Jos verfolgte das mit einem Schmunzeln. Genau das war es, was die F1-Kollegen über Max lernten: Er hat keinerlei Angst zu überholen, und egal, wer du bist, er wird zurückschlagen. Er war wirklich der Sohn seines Vaters, und das zeigte sich in ganz besonderem Maße zwei Monate später in Ungarn. In Budapest hatte Jos zum ersten Mal in der Formel 1 auf dem Podium gestanden, und sein Sohn hätte es ihm fast gleichgetan.

Beide Verstappens sagten, dass sie den Hungaroring mochten, weil das Auto dort relativ viel driftet, etwas womit Fahrer, die frisch aus den Junior-Formeln kommen, oft besser klar kommen. In der Tat hatte Max' Ingenieur Xevi Pujolar dieses Thema schon zu Beginn der Saison angesprochen.

„Fahrer, die jahrelang in der Formel 1 unterwegs sind, haben sich an viel Grip und gut kontrollierbare Autos gewöhnt“, sagte er. „Wenn ihr Auto in einer Kurve ins Rutschen gerät, werden diese Männer etwas früher nervös als die jungen Fahrer, die aus einer niedrigeren Klasse kommen, wo dieses Fahrverhalten noch etwas Alltägliches ist. Sie pushen in einer solchen Situation einfach weiter.“

Der Große Preis von Ungarn hatte mit einer schrecklichen Nachricht begonnen: Die Fahrer und Teams trauerten um Jules Bianchi, der nach Monaten im Koma infolge eines Unfalls in Suzuka im Jahr zuvor nun seinen schweren Verletzungen erlegen war. Mehrere Fahrer hatten den Sarg ihres Kollegen getragen, der im Fahrerlager allgemein sehr geschätzt worden war, und den beliebten Franzosen auf seinem letzten Weg begleitet. Vor dem Rennen legten alle Piloten ihre Helme in die Mitte eines Kreises und verschränkten die Arme im stillen Gedenken. Nachdem das brachiale Dröhnen der Formel-1-Autos diese Stille geradezu weggefegt hatte, folgte ein actionreiches Rennen, das der Sieger Sebastian Vettel dem verstorbenen Bianchi widmete. Kwjat kam als Zweiter ins Ziel und stand damit zum ersten Mal auf dem Podium, während Verstappen Vierter wurde und damit sein bisher bestes Ergebnis einfuhr, nachdem er zuvor mehrfach unterbrochene Trainingssessions, einen vermurksten Start, einen von Bottas verursachten Frontflügel Schaden und eine Strafe für zu schnelles Fahren hinter dem Safety-Car hatte wegstecken müssen. Am meisten gefreut hat Max vielleicht, dass Fernando Alonso fünf Sekunden nach ihm die schwarzweiß-karierte Fahne sah.

„Auf der Rennstrecke sind für mich alle gleich, aber es ist natürlich schön, wenn man einen Weltmeister hinter sich halten kann“, sagte Max. Und er begann schnell, sich daran zu gewöhnen.

In Max' erster Formel-1-Saison gab es einige ganz besondere Ereignisse, sowohl auf der Strecke als auch abseits davon, aber dasjenige, das wohl den allermeisten am nachdrücklichsten in Erinnerung geblieben ist, dürfte der Große Preis von Belgien gewesen sein. Spa war Max' Heimrennen und die Strecke, auf der er nur zwölf Monate zuvor seine bemerkenswerte Karriere in der Formel 3 begonnen hatte, die ihn so schnell ins Cockpit eines F1-Boliden katapultiert hatte. Im Sommer erst hatte er beim Team Redline unterschrieben und viel Zeit an seinem Simulator verbracht, wo er zum Spaß, aber auch, um sich renntechnisch weiterzuentwickeln, iRacing spielte. Sein Überholmanöver gegen Nasr in Blanchimont, bei dem er fast 320 km/h fuhr, wurde bei der Preisverleihung der FIA am Ende der Saison zur FIA Action of the Year gewählt. Er hatte das Manöver mehrfach online geübt, um zu verstehen, wo er an einem anderen Auto vorbeikommen konnte und wo nicht – und als er es tatsächlich schaffte, dort außen zu überholen, sah man in der Boxengasse viele mit offenem Mund dastehen. Nachdem er als Achtzehnter ins Rennen gestartet war, hatte er sich mit diesem unglaublichen Überholmanöver den achten Platz gesichert und lag nur wenige Sekunden hinter dem Fünften.

Blanchimont war nicht der einzige Streckenabschnitt, an dem er an diesem Wochenende für Furore sorgte. Überall am Circuit de Spa-Francorchamps war der Name Verstappen in aller Munde. Die Tribüne neben der Kimmel-Geraden war noch nicht ganz die Oranje-Wand, zu der sie inzwischen geworden ist, aber dort saßen vor allem niederländische und belgische Fans, die den in Belgien geborenen und in den Niederlanden lizenzierten Verstappen jeweils für sich vereinnahmen wollten, und er war glücklich, den beiden Fangruppen etwas bieten zu können. Die Organisatoren des Rennens drohten das

F1-Event nach Jahren des Zuschauerrückgangs zu verlieren, doch Max war dabei, diese Entwicklung zu stoppen – und noch viel mehr als das. Bei seinem allerersten Grand Prix in Spa fuhr er zum vierten Mal in die Punkteränge, und das war das i-Tüpfelchen. Damit rückte er in der Fahrgesamtwertung mit 26 Punkten auf den zehnten Platz vor, 17 Punkte vor seinem Teamkollegen Carlos Sainz. Die beiden hatten die gleichen Voraussetzungen, doch trotz Verstappens Problemen mit der Zuverlässigkeit seines Autos zu Beginn der Saison hatte er nach zwei Dritteln der Saison die Nase deutlich vorn.

Als der Kommandostand von Toro Rosso ihn in Singapur, einem der von Max so geliebten Straßenkurse mit geringem Grip, bat, seinen Teamkollegen durchzulassen, war er davon nicht gerade angetan. Sein Rennen hatte katastrophal begonnen, als er beim Start stehen blieb und in die Boxengasse geschoben werden musste, von wo aus er mit einer Runde Rückstand starten konnte. Dank einer Safety-Car-Phase nach dreizehn Runden kam er dennoch ans Feld heran. In der 46. Runde überholte er Grosjean und lag nun auf P8. Im Durchschnitt hatte er alle drei Runden eine Position gutgemacht, und das auf einer Strecke, auf der das Überholen alles andere als ein leichtes Unterfangen ist.

„Nein!“, rief er über Funk, als er aufgefordert wurde, die Position mit dem hinter ihm auf frischen Reifen fahrenden Sainz zu tauschen, damit der Spanier versuchen konnte, den auf Platz sieben liegenden Sergio Perez zu überholen.

„Tu es einfach“, forderte ihn sein Ingenieur auf. Doch Max wollte nicht nachgeben. Nach einer schweißtreibenden Nacht in Singapur, sagte er dazu: „Ich lag eine Runde zurück und kam dann am Ende als führendes Auto unseres Teams zurück. Ich habe die Jungs vor mir gejagt, also gab es für mich keinen Grund, ihn vorbeiziehen zu lassen.“

Eine so krasse Missachtung einer Teamorder hätte einem Fahrer normalerweise mindestens ein paar strenge Worte bei der Rennnachbesprechung eingebracht. Der unter Druck stehende Daniil Kwjat hatte Max während des Rennens aufgehalten, was, wie die Teamverantwortlichen später zugaben, seinen Cockpitplatz gerettet hatte. Doch die Reaktion auf Verstappens Aufmüpfigkeit war der bisher deutlichste Hinweis darauf, wie man bei Red Bull den jüngsten Grand-Prix-Piloten aller Zeiten sah. Sein Teamchef Franz Tost schien sogar anzuzeigen, dass sie sich am Kommandostand verrechnet hatten und dass Max ihre Anweisung völlig zu Recht ignoriert hat

„Carlos hatte neue Reifen, deshalb dachten wir, wir könnten die Positionen tauschen. Aber dann war Carlos zu langsam, er war zu weit hinten und Max hatte Recht. Er hat gesehen, dass Carlos nicht aufschließen konnte. Carlos hätte Perez nicht einholen können, also war es richtig, sie fahren zu lassen“, sagte Tost.

„Carlos lag immer mindestens drei bis fünf Zehntel zurück. Wenn er will, dass wir die Positionen tauschen, muss er näher an ihm dran sein, sonst ergibt das keinen Sinn. Er hätte Perez nicht eingeholt“, sagte Max.

Für Jos stand ohnehin fest, dass bei Toro Rosso „Max im Mittelpunkt“ steht. Und so hatte er seinem Sohn bereits vorher gesagt, dass er, falls das Team ihn einmal bitten sollte, seinen Kollegen vorbeiziehen zu lassen, dies besser nicht tun und die Angelegenheit nach dem Rennen klären sollte. Man würde sonst den Respekt vor ihm als Rennfahrer verlieren, meinte er. Red Bull hat die Wogen in der Öffentlichkeit zwar geglättet, und Sainz hat immer betont, dass er sich auch abseits der Rennstrecke gut mit Max verstehe, obwohl sie ja eigentlich Rivalen seien, aber das Ganze war definitiv ein Vorfall, auf dessen Wiederholung man gerne verzichten würde. Das

Team hatte bereits interne Turbulenzen durchstehen müssen, etwa als der Youngster Sebastian Vettel die Order, seinen Teamkollegen Mark Webber nicht zu attackieren, ignoriert hatte und allen klar geworden war, zu was für einem Streit das führen würde. Das Team war also gefordert, einen Ausweg zu finden, vor allem im Hinblick auf das, was als Nächstes geplant war.

Kritiker sind dazu da, eines Besseren belehrt zu werden

Bei Red Bull war man von Anfang an sehr beeindruckt von Max. Fast immer wenn man ihn gebeten hatte, etwas zum ersten Mal zu tun, hatte er die Aufgabe auf Anhieb gemeistert. Als er zum ersten Mal ein Formel-1-Auto fuhr, war es nass, und man befürchtete, dass er auf einer feuchten, sehr technischen Strecke, die nicht wirklich repräsentativ für die Herausforderungen in der F1 war, nicht viel lernen könne. Doch dann brachte er seinen Ingenieur Xevi Pujolar mit seiner Leistung völlig aus dem Häuschen. Pujolar begleitete Max beim freien Training in Suzuka und verfolgte begeistert, wie er am Vormittag eine völlig fehlerfreie Vorstellung ablieferte. Auch bei den Wintertests waren die Rennsimulationen erstaunlich schnell für jemanden, der diese Strecke noch nie in einem F1-Auto gefahren war. Sogar die Mechaniker und Ingenieure begannen, jedem, der es hören wollte, zu erzählen, wie unglaublich dieser Mann sei. Ehemalige Fahrer und Experten stimmten in den Chor mit ein, und einige von ihnen mussten viel Kritik einstecken, weil sie seinen Namen in einem Atemzug mit Ayrton Senna und Michael Schumacher nannten. Bei Red Bull, wo man über alle möglichen Informationen über ihn verfügte, glaubte man die ganze Zeit über an ihn. Und mit zwei alten Hasen wie Jos Verstappen und Dr. Helmut Marko an seiner Seite, die ihn – abgesehen von seinem eigenen Ehrgeiz – bis ans Limit trieben, spornten ihn die Zweifel der Rennsportgemeinde

nur noch mehr an. Er sorgte mit seinen Überholmanövern für Schlagzeilen, aber was das Team schon bei seinem ersten Rennen am meisten beeindruckte, war sein gefühlvoller Umgang mit den Reifen. Das Handling der Pirelli-Pneus war schwierig und zudem etwas, womit Max noch keine Erfahrung hatte – das er aber schnell perfekt beherrschen sollte. Das Einzige, woran sein Coach Jake Alier wirklich mit ihm arbeiten musste, war das Anhalten des Autos bei den Trainingsboxenstopps, wobei er damit während der Rennen bemerkenswerterweise nie ein Problem zu haben schien.

Von außen betrachtet war der Schritt von Toro Rosso zu Red Bull gewiss der größte in Max' Karriere. Die Verstappens würden vermutlich sagen, dass gemessen an seiner bisherigen Laufbahn anderes einen größeren Einschnitt in seinem Leben dargestellt hatte, etwa sein erstes Formel-3-Rennen oder das Training in Suzuka, aber aus Sicht der Öffentlichkeit begann jetzt die große Zeit, womit die Erwartungen noch höhergeschraubt wurden als je zuvor.

Max hatte in seinem ersten Jahr in der Formel 1 eine Menge gelernt, und zwar nicht nur über Pirelli-Reifen, das Bremsensystem Brake-by-Wire, Boxenstopps und Hybridmotoren. Zunächst einmal hatte er endlich seine Fahrprüfung bestanden, und damit endlich vielen Schlagzeilen in der Boulevardpresse den Boden entzogen. Auf Twitter scherzte er, er sei nun „fahrberechtigt und geboren, um Rennen zu fahren“, da er sie an seinem achtzehnten Geburtstag auf Anhieb bestanden habe, wenn auch nicht ohne den einen oder anderen Fehler. Einmal bog er nach links statt nach rechts ab und war wohl auch nicht der geduldigste Fahrer der Welt.

„Es wäre ein großes, großes Drama gewesen, wenn ich das zwei- oder dreimal hätte machen müssen“, sagte Verstappen. Einmal habe ich nicht die Vorfahrt gewährt, aber der andere

Wagen war noch ewig weit entfernt, weshalb ich es nicht für nötig hielt, anzuhalten. Also bin ich einfach weitergefahren, aber [der Prüfer] hat das offensichtlich anders beurteilt.

Der Prüfer wertete das Ganze wohl, wie man im F1-Jargon sagen würde, als „Rennzwischenfall“, und Max bestand seine Führerscheinprüfung – ein wichtiger Schritt im Leben von jedem, und ganz besonders in seinem. Der Wechsel in die Formel 1 hatte die Beziehung zu seinem Vater auf die Probe gestellt und verändert, und Marko sagte, dass es Max verständlicherweise schwergefallen sei, ihn aus seinem Leben auszuschließen. Sobald er selber Autofahren durfte, zog er zu Hause aus und mietete eine Wohnung in Monaco. Es hatte ihn nie allzu sehr gestört, dass sein soziales Leben immer an zweiter Stelle gestanden hatte und zwischen den Rennwochenenden hatte stattfinden müssen, aber durch den Umzug nach Südfrankreich war er, abgesehen von den damit verbundenen steuerlichen Vorteilen, näher an einer Reihe von Rennfahrern, die nun zu seinen Freunden und Rivalen wurden. In Monte Carlo kann man kaum auf die Straße gehen, ohne einem aktuellen oder ehemaligen Rennfahrer über den Weg zu laufen. Als Geschenk zum achtzehnten Geburtstag kauften ihm Jos und Raymond jeweils einen Jetski, das ideale Spielzeug für den Neu-Monegassen.

„Eigentlich hat sich nicht viel geändert, denn ich reise ständig“, betonte Max. „Und ich kann jederzeit nach Belgien zurückkehren [zu Besuch].“

Trotzdem ist es ein wichtiger Moment für jeden jungen Mann. Es gab auch eine Frau in seinem Leben, eine – vielleicht nicht ganz überraschend – Rennfahrerin, die Schwedin Mikaela Ahlin-Kottulinsky, die später ebenfalls Red-Bull-Racerin wurde. Ihre Teilnahme am Audi TT Cup erforderte weniger internationale Reisen, da die meisten Rennen in Deutschland

stattfinden. Dennoch war ihre Beziehung nicht einfach, selbst mit allen Privatjets der Welt, und was die Prioritäten anbelangt, muss jeder zukünftigen Frau Verstappen klar sein, dass sie, zumindest im Moment, nicht an erster Stelle steht.

„Meine Karriere ist mir wichtiger als Mädchen“, sagte Max kurz vor seinem achtzehnten Geburtstag in einem gemeinsamen Interview mit dem zum dritten Mal verheirateten Formel-1-Boss Bernie Ecclestone. „Man bekommt hier nur eine Chance – und die werde ich nutzen.“

Diese kompromisslose Sturheit wurde in seinem ersten Jahr in der Formel 1 zu einem von Verstappens Markenzeichen und sie machte ihn auch zu einem ungestümen Rennfahrer, der vor brenzlichen Überholmanövern nicht zurückschreckt. Jedem ist klar: Wenn er eine Lücke sieht, wird er sie nutzen.

Wenn sich also bei Red Bull, einem der erfolgreichsten Teams der jüngeren Formel-1-Geschichte, eine Lücke auftut beziehungsweise eine Gelegenheit ergibt, steht für Max außer Frage, dass er sie nutzen wird.

Bei Red Bull hatte man bereits gegen Ende der Saison 2015 darüber nachgedacht, den Vertrag mit Kwjat nicht zu verlängern, aber Performances wie in Singapur schienen Marko, den wahrscheinlich gnadenlosesten Kritiker im Motorsport, davon zu überzeugen, weiterhin an Kwjat festzuhalten. Das Team war jedenfalls frustriert, dass es 2015 hinter Williams nur den vierten Platz belegte. Das lag zu einem Teil an der Unzuverlässigkeit des Renault-Motors, aber eben auch an den nicht konstanten Leistungen von Kwjat, was dazu führte, dass das Team schließlich das Vertrauen in ihn verlor.

In gewisser Weise war Verstappen für Kwjat der denkbar ungünstigste Fahrer, mit dem ihn seine Red-Bull-Bosse vergleichen konnten, denn er hatte viele der gleichen relativen Nachteile – er war jung und unerfahren, genau wie Max –, aber

seine Schwächen lagen in Bereichen, in denen Max stark war. Er wurde als nicht reif genug angesehen, um mit dem Druck des Spitzenrennsports umzugehen, und er hatte auch nicht das ausgeprägte Gespür für die Reifen, das Max bemerkenswert schnell entwickelt hatte. Als klar wurde, dass das Reifenmanagement in der Hybrid-Ära eine große Rolle spielen würde, gab es für Kwjats Schwächen kein Verständnis mehr, und der Rückstand auf Daniel Ricciardo, der im gleichen Auto fuhr, war enorm. Schon im ersten Rennen der Saison 2016 fehlte ihm mehr als eine Sekunde auf den Australier, und in Bahrain war der Abstand ähnlich groß. Das Überholen wurde in der Formel 1 immer schwieriger, was die Bedeutung des Qualifyings unterstrich. Doch gerade da enttäuschte Kwjat aufgrund seines Unvermögens, die Reifen in das richtige Temperaturfenster zu bringen und dadurch eine starke Qualifying-Runde zu fahren, fast regelmäßig. Der scheinbar letzte Strohalm war sein Heimrennen in Sotschi, bei dem der Russe von P8 startete. Allerdings fuhr er in der ersten Runde zweimal auf Sebastian Vettels Ferrari auf, kassierte dafür eine Zehn-Sekunden-Stop-and-Go-Strafe und wurde am Ende Fünfzehnter. Außerdem hatte Kwjat seinen Teamkollegen Ricciardo gerammt, der deswegen nicht in die Punkteränge fuhr. Und er war im Qualifying nur eine Zehntelsekunde schneller gewesen als Verstappen. Hätte Max' Toro Rosso keinen Motorschaden gehabt, wäre er sogar Sechster geworden. Laut Vettel war die Entscheidung allerdings schon vor dem Großen Preis von Russland gefallen, und das war wohl auch das, was Red Bull alle anderen am liebsten glauben ließ.

Die Red-Bull-Chefs Dr. Helmut Marko und Christian Horner, der lange zu Kwjat gehalten hatte, konnten nicht länger untätig bleiben. Sowohl Verstappen als auch Ricciardo waren ihm auf unterschiedliche Weise jeweils dauerhaft überlegen, und es war an der Zeit, eine harte, aber notwendige Entscheidung zu

treffen. Als Dr. Helmut Marko Kwjat anrief, um ihm diese Entscheidung mitzuteilen, schaute der Red-Bull-Fahrer passenderweise gerade *Game of Thrones*.

Verstappen war schon vor der Saison 2016 fest davon überzeugt gewesen, dass er eher früher als später das Cockpit von Kwjat übernehmen würde. „Natürlich ist dort oben [in der Königsklasse] nur ein Platz frei, aber ich bin sehr zuversichtlich, ich kenne meinen Vertrag und es sieht alles sehr positiv aus“, sagte er in einem Interview vor der Saison mit dem Journalisten Chris Medland.

Wie so oft in Max' Karriere verwechselten einige sein unerschütterliches Selbstvertrauen mit Arroganz, vor allem diejenigen, die nicht in der Formel 1 sind. Man vergisst leicht, dass der Job selbst dieses Selbstvertrauen und diese Selbstüberzeugung unbedingt erfordert. F1-Autos funktionieren nicht, wenn sie halbherzig oder mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden – wie Max selbst erfuhr, als er seinem Toro Rosso in der Rotterdamer Innenstadt ein paar Beulen zufügte. Die sicherste Art, sie zu fahren, ist schnell und mit vollem Einsatz, was ein Vertrauen in die eigenen Hände erfordert, das über das im zivilen Leben übliche Maß weit hinausgeht. Max' damaliger Coach Jake Alker, der 2020 nach fünf Jahren aufhörte, mit ihm zu arbeiten, lehrt seine Schüler, den Moment des Urinstinkts zu erkennen, in dem sie zurückziehen und verlangsamen, und ihn als Ansporn zu nutzen, um weiter zu pushen. Das gilt für das körperliche Training ebenso wie für das Autofahren. Die besten Fahrer fahren auf Messers Schneide, denn ein Unfall mit all seinen möglichen Folgen ist nur einen Sekundenbruchteil entfernt. Was Verstappen mit all den Großen gemeinsam hat, ist sein Selbstvertrauen.

Auch Red Bull konnte man nicht vorwerfen, dass sie nicht erkannt hätten, was sie an ihm hatten. Einige bezeichneten die

frühe Beförderung – Verstappen hatte ohnehin fast sicher zugesagt, Ende 2016 zu Red Bull Racing zu wechseln – als einen Versuch, den Niederländer an die Marke zu binden, da zwei Teams, die ihn während seiner gesamten Karriere umworben hatten, ihn mit dem Versprechen eines schnelleren Autos als dem Red Bull, der 2015 den vierten Platz belegte und immer noch vom Ferrari übertroffen wurde, abwerben wollten.

Die Besorgnis bei Red Bull war nicht unbegründet. Den Ferrari-Bossen war klar, dass Kimi Räikkönen nicht ewig da sein würde, und Jos war bereit sich anzuhören, was sie anzubieten hatten, während McLaren versuchte, für die Zeit nach Jenson Button zu planen. Hinzu kam, dass Nico Rosberg nach dem Gewinn des Weltmeistertitels 2016 plötzlich zurücktrat, was man in der Red-Bull-Führung natürlich nicht hatte vorhersehen können. Und als es so aussah, als ob dessen designierter Nachfolger Valtteri Bottas der Aufgabe nicht gewachsen wäre, führte auch Mercedes Gespräche mit Max und Jos Verstappen, um Max in ihr Team zu holen. Niki Lauda, der Hamilton von McLaren zu Mercedes gelockt hatte, hatte gehofft, dass das Versprechen auf ein überragendes Autos mit einer absolut dominanten Power Unit Verstappens Entschlossenheit ins Wanken bringen könnte, doch daraus wurde nichts. Max unterschrieb trotz allem einen neuen, äußerst lukrativen Vertrag bei Red Bull bis Ende 2020.

Damals, 2016, musste er jedoch noch allen beweisen, dass er die Beförderung verdient hatte. Immerhin fuhr er nun für ein Team mit Spitzenpotenzial, obwohl er noch nie ein Formel-1-Rennen angeführt oder auf dem Podium gestanden hatte.

„Jeder unserer jungen Fahrer muss in der Lage sein, einen Grand Prix zu gewinnen – das ist unser Ziel“, hatte Marko seine Entscheidung begründet. „Und wenn wir sehen, dass es so nicht möglich ist, das zu erreichen, dann müssen wir reagieren.“

Das erinnerte Max an eine einfache Wahrheit: Wen man das Schwert ergreift, kann man leicht durch das Schwert umkommen. Ein Journalist fragte ihn, wie er mit dem Druck klar komme. „Was für ein Druck?“, gab er mit einem Lächeln zurück. Das Mindeste, was Max tun musste, war, mit Daniel Ricciardo mitzuhalten – oder ihn zu schlagen. Das würde klipp und klar deutlich machen, wie berechtigt dieser Wechsel war. Er dürfte kaum gewagt haben, von dem zu träumen, was dann tatsächlich geschah, aber so wie wir Max kennengelernt haben, hat er eventuell sogar auch das getan.

Der Zeitpunkt seines Wechsels zum A-Team war günstig. Denn sein erstes Rennen in einem Red Bull fand in Barcelona statt, also auf der Strecke, auf der er bereits Hunderte von Kilometern bei Tests zurückgelegt hatte. Es gab keinen Kurs, auf dem er sich in einem Formel-1-Auto besser auskannte. Das bedeutete, dass er sich darauf konzentrieren konnte, jeden Knopf am Lenkrad kennenzulernen und alle Abläufe im Team zu verstehen. Zudem musste er ja auch noch seinen Text für die voraussichtlich nicht gerade angenehme FIA-Pressekonferenz lernen. Der Niederländer saß vor der Pressemeute neben fünf anderen Fahrern, direkt neben Kwjat, der nach dem Warum und Wieso seines Cockpittauschs befragt wurde. Und die Fragesteller waren nicht eben zimperlich. „Daniil, denkst du, dass Max deinen Platz im Cockpit verdient hat? Und Max, denkst du, dass Daniil es verdient hat, seinen Platz zu verlieren?“

„Ich denke, das liegt nicht an mir“, sagte Max und stellte sich vernünftigerweise respektvoll auf die Seite seiner Arbeitgeber. Er war Daniil nichts schuldig und wollte auf keinen Fall den Zorn von Marko bei seinem ersten Rennen mit dem Mutterteam riskieren.

Max nahm in aller Öffentlichkeit Druck vom Kessel, indem er betonte, dass es im Qualifying nur darum ging, ein besseres

Gefühl für das Auto zu bekommen und Rundenzeiten zu verbessern. Und das gelang ihm auch. Er lag nur vier Zehntelsekunden hinter seinem Teamkollegen Ricciardo, was für den vierten Platz in der Startaufstellung reichte. Kwjat im Toro Rosso ging bloß als Dreizehnter ins Rennen. Es war zwar noch nicht viel passiert, aber schon jetzt konnte man sich bei Red Bull einigermaßen bestätigt fühlen.

Die Ironie ist, dass das, was dann folgte – Max' erster Grand-Prix-Sieg überhaupt – keineswegs sein bestes Rennen war, vielleicht nicht einmal sein bestes Rennen in diesem Frühjahr. Der Große Preis von Spanien 2016 war insgesamt ein äußerst denkwürdiges Ereignis, sowohl was seine Startphase anbelangte wie auch sein überraschendes Ende. Das Rennen entwickelte sich zu Beginn schnell wieder zu einem Duell zwischen den ehemaligen Jugendfreunden Hamilton und Rosberg, deren Verhältnis sich in ihrer Zeit als Teamkollegen deutlich verschlechtert hatte. Der Deutsche hatte alle vier Auftaktrennen gewonnen, während Hamilton bereits zweimal mit Motorproblemen zu kämpfen gehabt hatte. Der Brite lag 43 Punkte zurück und hatte für den Rest der Saison weniger Motoren zur Verfügung als Rosberg. Für ihn war es, wie er sagte, „ein harter Kampf“. Dass er sich vor Rosberg die Pole-Position gesichert hatte, gab ihm Auftrieb, doch die Freude verflog schnell, als er in der ersten Kurve überholt wurde. Dann merkte Rosberg, als er den Berg hinauf in Richtung Kurve drei fuhr, dass er den falschen Motormodus eingestellt hatte und langsamer war als Hamilton. Er fuhr Kampflinie, um seine Position zu verteidigen, aber weil Hamilton nicht nachgab, geriet er aufs Gras neben der Strecke. Er verlor die Kontrolle über seinen Mercedes und krachte in den Wagen seines Teamkollegen, womit das Rennen für beide beendet war. Teamchef Toto Wolff tobte vor Wut; in dieser Saison war es in dem erbittertet geführten

Titelkampf zwischen den beiden Mercedes-Piloten immer wieder zu Situationen gekommen, die an diesen symptomatischen Crash erinnerten. Hinter Rosberg und Hamilton ging das Rennen jedoch weiter, und plötzlich lag Verstappen, der den gut vom Start weggekommenen Vettel überholt hatte, auf dem zweiten Platz. Da Daniel Ricciardo in Führung lag, kam er als Erster an die Box, und Red Bull entschied sich in seinem Fall für eine Drei-Stopp-Strategie, während Max, der bereits bewiesen hatte, dass er die Reifen schonen konnte, nur zwei Stopps einlegen sollte. Die Red-Bull-Strategen hatten sich weit aus dem Fenster gelehnt, als sie Max auf eine Zwei-Stopp-Strategie setzten, da es nur so gerade eben möglich schien, dass der Plan aufgeht, aber sie wussten auch, dass es wohl der einzige Weg war, die Ferraris schlagen zu können. Und es klappte perfekt. Max, der zehn Runden vor Schluss einen kurzen Moment des Abgelenktseins überstehen musste, als ihm wohl bewusst wurde, dass der Sieg zum Greifen nahe war, fuhr am Limit, hielt dem starken Druck von Räikkönen stand, ohne seine Reifen zu überstrapazieren, und gewann das Rennen mit weniger als einer Sekunde Vorsprung. Am Ende hatten seine abgenutzten Reifen so gut wie keinen Grip mehr, und den Red Bull darauf als Erster ins Ziel zu bringen, war eine Aufgabe, die man viel eher einem deutlich älteren und erfahreneren Piloten zugetraut hätte. Kwjat wurde unterdessen von seinem Teamkollegen Sainz überrundet und holte einen einzigen Punkt.

„Ich kann es nicht glauben“, sagte Max über den Teamfunk.

„Max Verstappen, du bist ein Rennsieger. Fantastisch. Was für ein Debüt. Toller, toller Job“, sagte sein Chef Christian Horner.

Er hatte reichlich Geschichte geschrieben. Er war der erste Niederländer, der einen Formel-1-Grand-Prix anführte, der erste, der ihn gewann, der jüngste Fahrer, der jemals auf dem

Podium stand und der jüngste, der einen Grand Prix gewann. Mit achtzehn Jahren und 227 Tagen hatte er den bisherigen Rekord von Sebastian Vettel um fast drei Jahre übertroffen. Das war ein wichtiger Meilenstein. Marko hatte immer gesagt, er wolle keinen Fahrer in seinem Spitzenteam haben, der keinen Grand Prix gewinnen konnte, und Max hatte gleich in seinem ersten Rennen für Red Bull bewiesen, dass er genau dazu fähig war.

Im Nachhinein war Max bescheiden genug, um zuzugeben, dass sie Glück gehabt hatten, dass sich die beiden Mercedes gegenseitig aus dem Rennen geworfen hatten und dass seine Strategie zufällig besser gewesen war als die seines Teamkollegen Ricciardo, der das Rennen früh angeführt hat. Seine Bescheidenheit war nicht nur beeindruckend, sie war vor allem auch echt. Er war lang genug im Motorsport, um zu wissen, dass sein Auto nicht das schnellste im Starterfeld gewesen war, vielleicht nicht einmal das schnellste in seinem eigenen Team. Nichtsdestotrotz konnte er jedem, der seinen Platz in diesem Sport jetzt noch infrage stellte, die Siegtrophäe von Barcelona entgegenrecken. Er hatte dem Fahrerlager, dem Sport und der Welt etwas Wichtiges bewiesen: Er war jetzt ein Grand-Prix-Sieger.

In der Boxengasse war Jos Stimme nach all dem Jubeln und Feiern ziemlich heiser geworden. „Ich wusste schon, als er noch jung war, dass ich alles dafür tun würde, dass er es in die Formel 1 schafft, aber dass er dann gleich in seinem zweiten Jahr schon ein Rennen gewinnt, ist einfach unglaublich“, sagte der überglückliche Vater und wischte sich die Tränen aus den Augen. Max war jetzt offiziell erfolgreicher als er es jemals gewesen war, und es machte ihm nicht das Geringste aus. Jos hatte immer gesagt, dass er den Rennsport nicht vermisst, da er all das Adrenalin, die Aufregung des Fahrens und vielleicht

sogar noch mehr verspürt, wenn er Max beim Fahren zusieht und mit ihm feiert. Und jetzt genoss er auch die Genugtuung.

Eigentlich wollte Jos am Sonntagabend nach dem Rennen zurück nach Belgien fliegen, aber die Party wollte er sich auf keinen Fall entgehen lassen, zumal Red Bull dafür bekannt ist, dass man dort zu feiern weiß. „Das ist etwas ganz Besonderes. Ich möchte bei Max sein“, sagte er. Auch abseits der Rennstrecke gab es keinen Grund zur Eile, denn für Dienstag und Mittwoch war ein zweitägiger Test angesetzt, und am Montag stand ein Fotoshooting mit einem Sponsor an. Wenn der achtzehnjährige Max dann einen Kater hätte, müsste er wohl oder übel die Zähne zusammenbeißen: Wer feiern kann, der kann auch arbeiten.

In Holland hatten mehr als eine Million Menschen das Rennen verfolgt, das war über fünf Prozent der Bevölkerung. Am Montagabend war Max per Videoschleife in einer holländischen Talkshow zu sehen, während sein Großvater Frans und einer seiner besten Freunde, Jorrit Pex, der amtierende Kart-Weltmeister, im Studio saßen und selbst mit ihrem Kater klarkommen mussten. Max hat seine Wurzeln nie vergessen und war regelmäßig auf der Kartbahn in Genk oder in der Pex-Fabrik zu Gast.

Trotz seiner immensen Popularität in Holland war Max im Fahrerlager nicht überall beliebt, was daran lag, dass er ein talentierter Unruhestifter in einem Sport war, der sich in der Ecclestone-Ära mit modernem Marketing nach wie vor schwer tat. Als er noch bei Toro Rosso fuhr, waren seine mutigen und aggressiven Überholmanöver gegen andere Fahrer im Mittelfeld die großen Highlights gewesen, an denen sich die Titelaspiranten an der Spitze nach dem Rennen erfreuen konnten. Jetzt, da er mit ihnen um Punkte und Podiumsplätze kämpfte, betrachteten sie seine beeindruckenden Aktionen weitaus

weniger entspannt als gute Unterhaltung und Werbung für den Sport.

Kimi Räikkönen hatte die letzten Runden des Großen Preises von Spanien damit verbracht, Löcher in Verstappens Getriebe zu starren, und sich über seine Unfähigkeit zu ärgern, den Niederländer zu überholen. Es ist eine Kunst, das eigene Auto so breit wie möglich zu machen. Wie bei den meisten Dingen hatte Max ziemlich schnell raus, wie das am effektivsten geht, und demonstrierte das mit aller Kompromisslosigkeit. Als sich das Leistungsniveau der Red Bull an die Ferrari anglich, verbrachte Räikkönen mehr Zeit damit, gegen Verstappen zu kämpfen, statt damit, dem Fahrer, der drei Jahre alt gewesen war, als er sein Formel-1-Debüt gab, das Leben schwerzumachen. In Ungarn war Max nach den ersten Boxenstopps hinter Räikkönen aufgetaucht und fand keinen Weg vorbei, doch in der Schlussphase tauschten sie plötzlich die Rollen. Räikkönen versuchte, mit frischeren Reifen in Kurve zwei zu überholen, beschwerte sich aber wütend per Funk, nachdem Verstappen vor ihm auf die andere Seite gezogen war, um seine Attacke abzuwehren. Ein paar Wochen später in Spa gerieten die beiden Fahrer am Ende der Kemmel-Geraden erneut aneinander.

„Es geht ihm nur darum, mich komplett von der Strecke zu drängen“, erklärte Räikkönen seinen Ingenieuren und dem Rennleiter.

Als Verstappen ein paar Runden später erneut aggressiv verteidigte, bezeichnete Räikkönen dies als „absolut irrwitzig“. Doch auch in diesem Fall war die FIA anderer Meinung als er, woraufhin Räikkönen gewohnt schroff, aber ungewöhnlich gesprächig war.

„Es wird noch zu einem großen Unfall kommen, wenn er damit nicht aufhört. Er sollte solche Dummheiten unterlassen.“

Räikkönens Teamkollege Vettel, der später in der Saison mit Verstappen aneinandergeraten sollte, wählte einen diplomatischeren Ansatz: „Ich werde versuchen, mit Max zu reden, nicht jetzt, denn ich denke, er hat keinen guten Tag, ich hatte keinen guten Tag, Kimi hatte keinen guten Tag. Aber ich bin kein Freund davon, Leute unbedingt zu bestrafen; das ist nicht der richtige Weg, um zu lernen. Wir müssen miteinander reden, und wir müssen Respekt voreinander haben“, sagte Vettel. „Ich weiß, dass es ein paar Manöver gab, bei denen der Rest des Feldes über sein Verhalten nicht erfreut war. Wie ich schon sagte, am besten ist es, das aufzuklären und miteinander zu reden, anstatt in den Medien eine Welle zu machen. Wir sind Männer und es ist das Beste, wenn wir das von Angesicht zu Angesicht besprechen.“ Zudem merkte Vettel aber an: „Ich verstehe mich mit ihm, ich mag ihn, er ist aggressiv und ich denke, das ist auch seine Stärke, aber bestimmte Aktionen, von denen ich auch selbst betroffen war, vor allem beim Anbremsen, halte ich für nicht korrekt.“

Das alles zeigt, dass sich einige über Verstappen ärgerten, sowohl wegen seines kometenhaften Erfolgs als auch wegen seines aggressiven Fahrstils. Doch wenn man so viel Kontrolle über das Auto hat wie er, warum sollte man dann nicht aggressiver fahren als andere? Er hat es nie bis auf die Spitze getrieben, darin waren sich die Stewards einig.

Max selbst weigerte sich, abseits der Strecke klein beizugeben, was er auf der Strecke ja auch nicht tat.

„Wenn es nicht korrekt gewesen wäre, hätte ich eine Strafe bekommen müssen, also gehe ich davon aus, dass auch heute wieder alles fair war“, sagte er mit der Andeutung eines Lächelns, das wirklich nicht mehr als nur eine Andeutung war: Schließlich war er Elfter geworden, nachdem er früh einen

Schaden am Unterboden erlitten und somit wenig Grund zum Lächeln hatte.

Im September, kurz nach dem Großen Preis von Belgien, nahm Rennleiter Charlie Whiting Verstappen zur Seite und „warnte ihn vorsichtig“, dass er in der Formel 1 einen „schlechten Ruf“ habe. Einen Monat später änderte die FIA – nicht zum ersten Mal – wegen Verstappen das Reglement und verbot das mehrfache Spurwechseln in der Anbremszone, eine extrem riskante Taktik, die schon so etwas sein Markenzeichen geworden war. Wirkung zeigte das allerdings wenig. Max dachte nicht daran, damit aufzuhören, schließlich kämpfte er mit Vettel und Räikkönen um den vierten Platz in der Fahrerwertung. Vettel schrie Schimpfwörter über den Funk, als Verstappen sich weigerte, den Platz zurückzugeben, den er durch das Schneiden einer Kurve in Mexiko unrechtmäßig gewonnen hatte. Nachdem er die Ziellinie überquert hatte, zeigte er dem Niederländer aus dem Cockpit heraus den Stinkefinger. Max ließ das nicht auf sich sitzen.

„Er schreit am Funk wie ein Kind, und das dann nach der Start-Ziel-Linie zu tun, ist noch viel kindischer“, sagte Verstappen, bevor er seinem Teamkollegen den Rücken stärkte, nachdem Vettel beinahe in Ricciardo gekracht wäre. „Es ist lächerlich, was er getan hat. So etwas habe ich noch nie gemacht, nicht einmal annähernd.“

Später beharrte Verstappen immer noch darauf, dass er im Recht gewesen sei, aber er gab auch zu, dass er sich vielleicht von seinem jugendlichen Ungestüm etwas habe hinreißen lassen, wie er in den Medien sagte. Das war sein Vater, der aus ihm sprach.

Doch abgesehen von den vielen Schlagzeilen waren die Wochen und Monate nach seinem Sieg in Spanien relativ öde

gewesen. Sein vermeintliches Heimrennen in Monaco, bei dem er an der Wohnung vorbeifuhr, in der er in den letzten sechs Monaten gelebt hatte, war eine große Enttäuschung. Er baute im Qualifying einen Crash und schaffte es beim Rennen nicht in die Punkte, genau wie bei seinem eigentlichen Heimrennen in Belgien. Dennoch holte er mehrere Podiumsplätze – Zweiter in Österreich und Großbritannien und Dritter in Deutschland –, aber am Ende des europäischen Teils der Saison, als 14 von 21 Rennen absolviert waren, lag er stabil auf dem sechsten Platz in der Fahrerweltmeisterschaft, obwohl beide Ferrari-Fahrer in Schlagdistanz waren.

Es wäre ein Leichtes gewesen, sich entmutigen zu lassen, da alle Welt scheinbar verzweifelt auf sein Scheitern wartete, aber er hatte ja Christian Horner auf seiner Seite, der ihm ständig den Rücken stärkte und ihn verteidigte.

„Wir sehen das immer bei außergewöhnlich talentierten Fahrern. Sie werden immer kritisiert, wenn sie ihren Weg nach ganz oben gehen, das war schon bei Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, Fernando Alonso und Ayrton Senna so“, sagte Horner nach Whittings Rüffel. Innerhalb des Teams gab es keinerlei Bedenken wegen Verstappens Fahrweise. Er passte in vielerlei Hinsicht zu ihrer Marke, und man war froh, dass der junge Fahrer lernen und den einen oder anderen Fehler machen durfte. Ihre Erwartungen hatte er ja längst schon übertroffen.

Max lieferte in seiner ersten Red-Bull-Saison weiterhin gute Ergebnisse und sorgte für spektakuläre Momente. In Malaysia kämpfte er mit seinem Teamkollegen Ricciardo um den Rennsieg. Zunächst bat er das Team vergeblich, ihn per Teamorder an Ricciardo vorbeizulassen, und versuchte dann, ihn in einem fairen Kampf zu überholen. Doch der Australier hielt ihn auf und führte einen Red-Bull-Doppelsieg an, nachdem Hamiltons Motor explodiert war. Horner scherzte hinterher mit den

erschöpften Fahrern, dass sie an der Boxenmauer den Atem angehalten hätten, als die beiden Fahrer Rad an Rad fuhren.

„Ja, das war schön“, sagte Max und lächelte zu seinem Teamkollegen hinüber, der zurückgrinste. Am Ende zählt nur das Ergebnis, und weil alles gut gegangen war, konnten sie darüber lächeln, aber es war etwas, auf das sie unter weniger glücklichen Umständen zurückkommen würden.

2016 hielt noch einen Paukenschlag bereit, eine Saison, die man als Freifahrtschein betrachten könnte, da Max mit einem anderen Team in sie gestartet war. Der Große Preis von Brasilien hat schon oft für sagenhafte Rennen gesorgt, bei denen es häufig regnete, und die wechselhaften Bedingungen des 2016er-Grand-Prix bescherten den Fans einen weiteren Klassiker, der einmal mehr zeigte, wie wichtig es ist, sich mit diesen Verhältnissen arrangieren zu können. Unnötig zu sagen, dass Max es genossen hat.

Ein Moment stach dabei ganz besonders heraus. Gegen Mitte des Rennens kam Verstappen mit Regenreifen aus der letzten Kurve und wollte Gas geben, kam aber mit dem linken Vorderrad auf die Kerbs. Augenblicklich fing das Auto an, sich zu drehen, wobei das Heck versuchte, die Front zu überholen. Das Auto fuhr quer, Verstappen sah die Leitplanken direkt vor sich. Zunächst hatte er versucht, gegenzulenken, aber im Bruchteil einer Sekunde war ihm klar geworden, dass das nichts bringen würde. Stattdessen stellte er die Räder in die Neutralposition und blockierte die Bremsen, damit das Auto geradeaus fuhr und nicht in der Mauer landete – was es auch tat.

„Gut abgefangen, Max, gut abgefangen“, wurde er über Funk gelobt. „Ja, mein Puls ist ein bisschen in die Höhe gegangen“, antwortete er, bemerkenswert ruhig.

Es gab jedoch noch einiges mehr zu tun. Die letztlich falsche Entscheidung, zu früh auf Intermediates zu wechseln, kostete

sie zehn Plätze, und sechzehn Runden vor Schluss lag Max nur noch auf P15. In der regnerischsten Phase des Rennens hatte er bereits das Überholmanöver des Tages abgeliefert, als er außen an Rosberg vorbeifuhr, aber es lagen noch etliche Fahrer vor ihm. Es dauerte nicht lange, bis er sich an die Spitze des Rennens vorgearbeitet hatte. Sein Ingenieur Gianpiero Lambiase führte ihn durch das Feld und machte ihm in aller Ruhe klar, auf wen er bei der schlechten Sicht und den nassen Bedingungen treffen würde. Als Max zu Sebastian Vettel aufgeschlossen hatte, änderte sich der Tonfall.

„Okay. So. Jetzt. Sebastian vor dir ...“

Es dauerte zwei Runden, bis er ihn einholte und sich dann in der letzten Kurve innen neben Vettel setzte, den er dabei auf die Streckenbegrenzung drängte. Max machte die Tür zu, und das war es. Es mutete eher wie eine Kampfansage an als wie ein Überholmanöver um den fünften Platz.

„Atta boy!“, kam es über Funk von der Boxenmauer. „Los, auf geht’s. Holen wir uns P3.“

Das musste man Max nicht zweimal sagen. In der vorletzten Rennrunde saß er Sergio Perez im Force India im Nacken und überholte ihn in derselben Kurve, in der er Vettel inkassiert hatte.

Im Ziel warf er Lambiase schelmisch vor, sich ungebührlich aufzuregen.

„Mann, du hast mich ein bisschen nervös gemacht“, erwiderte der. Bei Red Bull hoffte man kurzzeitig, er könne vielleicht den beiden Mercedes noch gefährlich werden. Und auch wenn ihm das nicht gelang, fühlte sich der Platz auf dem Podium wie ein Sieg an.

„Ich hatte das schon einmal gesehen, da hat er es in einem Kart gemacht. Aber das in einem Formel-1-Auto hinzukriegen, unter diesen sehr schwierigen Bedingungen ... Ich habe mich

gefragt, warum nicht auch andere Fahrer andere Linien ausprobiert haben. Aber es ist einfach eine Gabe, wenn man weiß, wo man fahren kann, um genug Grip zu haben, wenn man das Gespür dafür hat“, sagte Jos.

„Als wir Kart fahren, packten alle anderen ein, wenn es zu regnen begann, doch ich zog ihm die Regenreifen auf. Wir sind dann wieder raus auf die Strecke gegangen, und dabei hat er unglaublich viel gelernt.“

Die Clips von Max' sagenhaften Kabinettstückchen im Regen wurden weltweit millionenfach angesehen. Die Öffentlichkeit interessierte sich mehr für seine Überholmanöver als für die Aktionen des Siegers Lewis Hamilton. Die aufmerksamsten Beobachter von allen waren Liberty Media, die gerade die Formel 1 für 3,3 Milliarden Pfund gekauft hatten. Angesichts der schwindenden Zuschauerzahlen ging es für sie in erster Linie darum, das Interesse an der Formel 1 neu zu wecken und die öffentliche Aufmerksamkeit wieder verstärkt darauf zu lenken. Vor die Wahl gestellt zwischen einem dominanten Mercedes und dem mitreißenden Verstappen, wussten sie, welcher Weg in die richtige Richtung führte. Die Fahrer konnten sich über ihn beschweren, so viel sie wollten – Max Verstappen war die Zukunft.

12

Jede Menge Herausforderungen

Als Sebastian Vettel Red Bull Ende 2014 verließ, blieben dem Rennstall für die beiden Teams noch vier Fahrer, von denen Daniel Ricciardo mit 25 Jahren der Älteste war. Das war genau das, was der große Talentförderer Dr. Helmut Marko wollte und was der Energy-Drink-Konzern, der das Team finanzierte, aus Marketingsicht für sein Produkt brauchte. Die vier waren jung, hochoktanig und abenteuerlustig, und es war ihnen egal, was die Etablierten von ihnen hielten. Das Motorhome des Teams in Monaco mit dem Pool auf dem Dach war der Ort, zu dem jeder Zutritt haben wollte – die Armbänder waren extrem begehrt.

Max und Daniel passten vom Fahrstil her gut zueinander. Ricciardo galt mit seiner furchtlosen Art als einer der besten – wenn nicht sogar der beste – Überholspezialist im Starterfeld. Auch Max war, obwohl die Ingenieure besonders von seinem Reifenmanagement beeindruckt waren, vor allem für seine kühnen und harten Überholmanöver bekannt. Sogar Ricciardo selbst konnte ein Lied davon singen, wie es war, von Max überholt zu werden. Abseits der Rennstrecke hatten beide einen frechen Sinn für Humor und sie einte die Fähigkeit, auch in den schwierigsten Situationen zu lachen oder einen Witz zu machen.

Ricciardo fühlte sich in seiner eigenen Haut etwas wohler, aber als der acht Jahre Ältere hatte er auch einige Jahre mehr Erfahrung und vor allem fast 100 Grands Prix auf dem Buckel.

Als die beiden bei Red Bull Teamkollegen wurden, schien es, als wären sie wie füreinander geschaffen und als könnte Verstappen angesichts ihrer Ähnlichkeiten viel von dem Australier lernen. Tatsächlich verwendete Max in den ersten sechs Monaten größtenteils das gleiche Set-up wie Ricciardo, um ihm die Gewöhnung an das neue Auto zu erleichtern. Erst auf dem Weg nach Malaysia hatten Max und seine Ingenieure das Gefühl, dass sie deutlich davon abweichen könnten. Intern hatte Ricciardo allerdings einige Bedenken, als Verstappen ins Mutterteam geholt wurde. Der Ruf des Niederländers als gnadenloser Draufgänger beim Überholen ging einher mit einem Selbstbewusstsein, das an Arroganz grenzte, und auch die Anwesenheit von Jos war nicht unproblematisch. Ricciardos fester Glaube, selbst der Weltbeste zu sein, schien mit Verstappens Härte und seiner Unnachgiebigkeit zu kollidieren. Ricciardo betrachtete sich auch als die Nummer eins im Team, was angesichts seiner weitaus größeren Erfahrung verständlich war, aber Max war eigentlich sein ganzes Leben lang – ob bei Toro Rosso, Van Amersfoort oder wo auch immer – der Platzhirsch gewesen. Er hätte sich wohl kaum damit abfinden können, wenn man ihm gesagt hätte, er sei nur die Nummer zwei im Team.

Die Red-Bull-Bosse Christian Horner und Dr. Helmut Marko hatten jedoch auch gesehen, wie Ricciardo und Vettel gemeinsam aufgeblüht waren, obwohl Letzterer eindeutig die Nummer eins gewesen war, und schienen sich daher keine Sorgen über potenzielle Reibereien zwischen den zwei jungen siegeshungrigen Fahrer zu machen. Das erste Jahr, in dem die beiden zusammen Rennen fuhren, gab ihnen Recht, denn Daniel und Max wurden schnell zu einem eingeschworenen Team, das nicht nur auf der Rennstrecke erfolgreich war, sondern auch abseits davon an Red Bulls skurrilen Videoideen in den

sozialen Medien Gefallen fand. Ob sie in Malaysia die „Stinkfrucht“ Durian probierten (selbst Max, der am liebsten rohes Rindfleisch – Carpaccio – isst, vertrug das stark riechende Obst) oder in Eau Rouge zu EDM tanzten, sie schienen die Gelegenheit, Zeit miteinander zu verbringen, zu genießen.

„Wenn wir um die Weltmeisterschaft kämpfen und es um die Wurst geht, werden sich unsere Wege sicher irgendwann kreuzen“, sagte Ricciardo, nachdem er ein paar Monate mit Max im selben Team gefahren war. „Es kommt letztlich darauf an, wie man damit umgeht. Wenn man die Reife hat, Niederlagen wegstecken zu können, dann glaube ich nicht, dass es irgendeinen Konflikt geben wird.“

Die Realität bei Red Bull war, dass 2016 ein weiteres Mercedes-Jahr war, und dass deren Fahrer Hamilton und Rosberg ein schillerndes Beispiel dafür abgaben, wie der Kampf um den Weltmeisterschaftstitel selbst gute Freunde entzweien konnte. Natürlich kann auch das Thema Geld zwischen Freunden stehen, und während Verstappens Beziehung zu Ricciardo nie allzu sehr belastet wurde, waren es Geld und Status, die sie schließlich in unterschiedliche Richtungen gehen ließen.

Max hatte sich immer relativ gut mit seinen Teamkollegen verstanden. Im Kartsport war es schwer, Feinde zu haben, denn die Leute, mit denen man Rennen fuhr, waren in der Regel auch die besten Freunde, so intensiv und vereinnahmend war das Hobby. Max verbrachte Monate damit, mit der Familie Pex um die Welt zu reisen, und Stan und Jorrit wurden für ihn eine Art Brüder. Als er in die Formel 3 aufstieg, schauten sie zu und feuerten ihn an, wo immer sie an diesem Wochenende Kart fuhren, genauso wie sie es taten, als er es in die Königsklasse schaffte. Während seines rasanten Jahres bei Van Amersfoort hatte er kaum Zeit, Gustavo Menezes oder Jules Szymkowiak kennenzulernen. Er und Carlos Sainz lieferten sich harte

Rennen auf der Strecke, aber beide betonten stets, dass sie sich gut verstanden, und widersprachen der Darstellung der Medien, die sie als Feinde bezeichneten. Selbst seine besten Freunde fragten ihn irgendwann, ob sie sich innerhalb des Teams stritten.

„Jeder denkt, dass Max und ich uns hassen, aber das ist absolut nicht der Fall“, sagte Sainz achtzehn Monate nach Verstappens Beförderung.

„Wir hatten in diesem Jahr wirklich jede Menge Spaß, auch abseits der Rennstrecke. Auf der Strecke haben wir extrem gefightet. Wir wussten, dass wir in unserem ersten Jahr, unserer Rookie-Saison, um unsere Karrieren und unsere Formel-1-Historie kämpften, und ich verstand mich viel besser mit ihm, als die Leute glauben.“

In späterer Zeit reagierte Sainz etwas genervt auf diese Frage. Er habe sich mit all seinen Teamkollegen verstanden, sagte er, und die Sache mit Max sei nur heiße Luft gewesen. Insgeheim ist er jedoch verbittert darüber, dass Verstappen vor ihm zu Toro Rosso befördert wurde (obwohl er durch Vettels Abgang auch einen Cockpitplatz bekam) und dann vor ihm zu Red Bull. Er hatte immer das Gefühl, dass das „Phänomen Max Verstappen“ für die Spitze bestimmt war und vom Team auf die Überholspur gesetzt wurde. Natürlich gab es keinen Grund, Max dafür zu hassen, aber es war ein Gefühl, das er nicht als Einziger haben würde.

Das erste Mal, dass die „Bromance“ zwischen Ricciardo und Verstappen wirklich auf die Probe gestellt wurde, war in der sengenden Hitze von Budapest 2017. Max hatte einen frustrierenden Start ins Jahr gehabt mit fünf Ausfällen in zehn Rennen und einer Reihe mechanischer Probleme am Auto, das hinter den Mercedes und Ferraris das drittschnellste Fahrzeug im Feld war. Was Max' Frustration trotz seiner Freundschaft

zu Ricciardo nicht lindern konnte, war, dass der Australier mit fünf Podiumsplätzen in Folge, darunter einem Sieg in Aserbaidshjan, viel besser abgeschnitten hatte als er selbst – eine Überraschung angesichts der Tatsache, dass der Renault-Motor so viel schwächer war als die Aggregate der Konkurrenz.

Bei Red Bull war man sehr daran interessiert, beim letzten Rennen vor der Sommerpause gut abzuschneiden, nicht zuletzt, weil der Konzernchef Dietrich Mateschitz vor Ort war. Das Team hätte daher kaum frustrierter sein können, als Ricciardo es in der ersten Runde nicht einmal durch Kurve vier schaffte. In Kurve zwei blockierte ein Vorderrad an Verstappens Wagen, der daraufhin mit dem seines Teamkollegen seitlich kollidierte, wobei dessen Kühler Schaden nahm, womit das Rennen für den Australier beendet war, der vor Wut tobte.

„War das der, von dem ich glaube, dass er es war?“, fragte er über Funk.

Nach der Bestätigung, dass Max an seinem Ausscheiden schuld war, schrie er: „Ein verdammt schlechter Verlierer.“

Als er vor die Fernsehkameras trat, hatte er sich immer noch nicht beruhigt: „Das war gelinde gesagt amateurhaft. Ich glaube, er mag es nicht, wenn ein Teamkollege vor ihm ist. Man hat das ganze Rennen Zeit, um zu versuchen, einen Fehler zu korrigieren, aber der Überholversuch war völlig kopflos. Es war nicht einmal ein Überholversuch, es war einfach ein schlimmer, schlimmer Fehler.“

Fairerweise muss man sagen, dass Max seinen groben Schnitzer einsah. Christian Horner forderte den Neunzehnjährigen auf, „Manns genug“ zu sein, um dazu zu stehen, und sobald er das Rennen beendet hatte, ging er zu seinem Teamkollegen und dem gesamten Team, um sich zu entschuldigen.

„Ich habe natürlich versucht, Daniel aus dem Weg zu gehen, aber das war leider nicht möglich“, sagte er anschließend

gegenüber den Medien. „Es ist nie meine Absicht, jemanden zu rammen, schon gar nicht meinen Teamkollegen und schon gar nicht bei dem sehr guten Verhältnis, das ich zu Daniel habe. Wir können immer gemeinsam lachen, also ist das Ganze alles andere als schön.“

Außerdem wurde ihm eine Strafe aufgebürdet, die ihn wahrscheinlich die Chance auf einen zweiten Rennsieg kostete, was an dem ohnehin schwierigen Tag in der heißen ungarischen Sonne, auf einer Strecke, auf der die Red Bulls ausnahmsweise die schnellsten Autos in der Startaufstellung waren, noch schlimmer war. Als die beiden im Oktober nach Japan kamen, schien jedoch alles geklärt zu sein. Die beiden störten die Pressekonferenz nach dem Rennen, bei dem sie Zweiter und Dritter geworden waren, indem sie sich und den Rennsieger Lewis Hamilton mit Handtüchern und Wasser bewarfen, wobei alle einen Heidenspaß zu haben schienen.

Auch wenn das Verhältnis zwischen Verstappen und Ricciardo schnell wieder gekittet war, bot das Jahr 2017 noch genügend Turbulenzen, die dafür sorgten, dass es definitiv keine leichte Zeit für Max war. Im April war Jos in eine Schlägerei in einer Bar in Roermond verwickelt, von der er Schnittwunden im Gesicht und ein blaues Auge davontrug. Einige Monate später ließ er sich von seiner zweiten Frau Kelly van der Waal scheiden.

Max' Familie war besorgt, dass Jos' Schwierigkeiten die Karriere seines Sohnes negativ beeinflussen könnten, weshalb sein Großvater Frans bei Marko anrief. Der Österreicher schien sich aber keine übermäßig großen Sorgen zu machen.

„Ich habe klargestellt, dass Red Bull lediglich mit Max einen Vertrag hat und dass uns alles andere, was in der Familie passiert, nichts angeht“, sagte er, wobei er seine Hände in Unschuld zu waschen schien.

Der Anruf hatte dennoch wohl eine gewisse Wirkung. Nur einen Monat nach der Prügelei wurde Jos als Scout für die Red Bull Driver Academy unter Vertrag genommen.

„Die Zusammenarbeit klappt prima und hilft, das Red Bull Junior Team auszubauen“, sagte Marko. „Es ist eine Frage der Zeit, denn es gibt Überschneidungen mit Juniorenrennen, die ich dann nicht besuchen kann. Also haben wir ihn gefragt, ob er Zeit und die Lust hätte, sich bestimmte Rennen für uns anzusehen.“

Vermutlich käme es zu diesen zeitlichen Überschneidungen mit den Grands Prix, die Marko und andere Teammitglieder auf keinen Fall versäumen durften – Jos hingegen schon. Es scheint ein bisschen so, als hätte Red Bull Jos mit dieser Verpflichtung einerseits näher an sich gebunden, um ihn andererseits von seinem Sohn fernzuhalten.

„Jos war immer eng mit dem Kartsport verbunden“, fügte Marko hinzu. „Er kann mit seiner Erfahrung nicht nur die Fahrer coachen, sondern sich auch um die Teams kümmern. Der Erfolg in der Entwicklungsphase, in der er Max intensiv begleitet hat, spricht für sich.“

Marko machte sich auch zunehmend Sorgen darüber, ob man Max langfristig im Team halten könne. Die Gerüchte über einen Wechsel von Lewis Hamilton zu Ferrari wurden immer lauter, und die Red-Bull-Führungsetage wusste trotz aller Dementis nicht, wie sie die Situation einschätzen sollte. Also schlugen die Bosse zu und schlossen einen Deal. Marko sagte, er sei nicht daran interessiert, zu pokern, und bot Max stattdessen nur eine einjährige Vertragsverlängerung bis zum Ende der Saison 2020 an – dann wurde eine weitreichende Änderung der Regularien erwartet –, aber eine enorme Gehaltserhöhung, um ihn zu halten. Der Vertrag hatte einen geschätzten Wert von 30 Millionen Dollar plus Prämien für

die drei Saisons. Es war ein Vertrauensvorschluss von beiden Seiten. Verstappen hatte angesichts der Probleme des Renault-Motors wenig Grund zu glauben, dass Red Bull in absehbarer Zeit über ein Auto verfügen würde, mit dem man Chancen auf den Weltmeistertitel haben könnte. Hinzu kam, dass er gerade seinem Teamkollegen hinterherfuhr. Dennoch war man bei Red Bull nach wie vor von Verstappen überzeugt – und umgekehrt. Es war hilfreich, dass Max am Ende der Saison zwei Siege zum richtigen Zeitpunkt einfuhr. Einen Tag nach seinem zwanzigsten Geburtstag überholte er Lewis Hamilton in Malaysia geradezu lehrbuchmäßig und kontrollierte dann das Rennen von der Spitze aus, das mit seinem zweiten Sieg in der Formel 1 endete. In der Red-Bull-Box brach seine Schwester Victoria, die einen Monat später achtzehn Jahre alt wurde, in Tränen aus, als er über die Ziellinie schoss. Die Geschwister hatten nach wie vor ein enges Verhältnis zueinander, und im September hatte er begonnen, auf seinem Helm ein von ihr entworfenes Design mit einem Löwen zu tragen – sie hatte mit Red Bull in den Niederlanden zusammengearbeitet und ein Modelabel gegründet.

Der Stress in diesem Jahr, die familiären Turbulenzen und die Tatsache, dass er sich nicht wie Max durch Rennen und Reisen ablenken konnte, waren verständlicherweise zu viel für Jos. Hinter Victoria sah man Jos, der seine neue Freundin Amanda Sodre umarmte. Damals sagte er, er sei „wieder auf dem Weg ins Glück“ – allerdings trennte sich das Paar schon wenige Monate später. Auch Max hatte eine neue Freundin. Er war nun mit Dilara Sanlik zusammen, die ihm, wie die deutsche Klatschpresse behauptete, vom langjährigen Freund der Familie, Dr. Helmut Marko, vorgestellt worden war, wobei der Österreicher bestritt, etwas mit dieser Geschichte zu tun zu haben.

Max holte auch noch seinen zweiten Saisonsieg, bevor das Jahr zu Ende ging. Er überholte Vettel auf ziemlich robuste Art und Weise und gewann – von P2 gestartet – den Großen Preis von Mexiko, wobei er sein ganzes Können unter Beweis stellte, während sich Hamilton vorzeitig seinen vierten Weltmeistertitel sicherte, wozu ihm Platz neun reichte.

Bei Red Bull schien sich das Blatt zu wenden, denn Ricciardo hatte von den letzten vier Rennen drei vorzeitig beenden müssen, aber diese Pechsträhne reichte Verstappen nicht, um seinen Teamkollegen in der Gesamtwertung noch zu überholen. Von allen Fahrern, die eine komplette Saison absolviert hatten, hatte niemand weniger Runden zurückgelegt als Verstappen, und es machte nicht gerade den Eindruck, als wäre das eindeutig ihm anzulasten gewesen: Von seinen sieben Ausfällen gingen vier auf das Konto mechanischer Probleme und drei waren auf Unfälle in der ersten Runde zurückzuführen, wobei er für keinen dieser drei Crashes eine Strafe oder auch nur eine Verwarnung erhalten hatte. In den Rennen, in denen beide Red-Bull-Fahrer ins Ziel kamen, war er in fünf von sieben Fällen der bessere und im Qualifying war er im Durchschnitt drei Zehntel schneller gewesen als Daniel Ricciardo. Obwohl er in der Fahrergesamtwertung nur den sechsten Platz belegte – den letzten Platz von den drei Teams, die wesentlich besser waren als der Rest des Feldes – fühlte sich die Saison 2017 alles in allem wie ein Erfolg an. Bei der FIA-Preisverleihung, der ausgelassensten Veranstaltung im F1-Kalender, wurde Verstappen zum dritten Mal in Folge zur Persönlichkeit des Jahres gekürt, schaffte es aber nicht, zum vierten Mal in Folge für eine Action of the Year ausgezeichnet zu werden. Bei der Entgegennahme des Preises sprach er von einem „lehrreichen Jahr, in dem es darum ging, in schwierigen Momenten die positive Einstellung zu bewahren“. Es war eine weitere, kaum verhüllte

Anspielung auf Renault, aber auch ein Selbstlob seiner Widerstandsfähigkeit angesichts der von ihm selbst gemachten Fehler – eine Eigenschaft, die in den nächsten zwölf Monaten auf die Probe gestellt werden würde.

Das Verhältnis zwischen Red Bull und dem Motorenlieferanten Renault wurde immer schwieriger. Ende 2017 kündigte Toro Rosso den Vertrag mit dem französischen Hersteller und wechselte zu Honda, während McLaren die katastrophal verlaufene Zusammenarbeit mit den Japanern beendete und stattdessen zu Renault wechselte. Dieser Schritt war ein politisches Manöver, das möglicherweise den Weg für Red Bull ebnete – wenn Honda bei Toro Rosso beweisen konnte, dass sie der Aufgabe gewachsen waren. Die Entwicklung bei McLaren, die zugegebenermaßen von einem extrem niedrigen Level ausging, war positiv, und es schien, als ob es für den traditionsreichen britischen Rennstall in die richtige Richtung ging. Dass auch Red Bull sich für die Honda-Motoren entscheiden würde, schien allmählich unvermeidlich zu sein. Für eine gewisse Unsicherheit im Team sorgte, dass Ricciardo nur noch ein Jahr unter Vertrag stand und begann, sich über seine Rolle bei Red Bull Gedanken zu machen. Der Australier wollte einen Weltmeistertitel gewinnen und war fest davon überzeugt, dass er dazu in der Lage sei („Warum sollte ich sonst in der Formel 1 Rennen fahren?“, sagte er einem Interviewer), und angesichts der immer größeren Dynamik und der Ressourcen, die Max innerhalb des Rennstalls zur Verfügung standen, hatte er das Gefühl, dass er nicht unbedingt die Chance dazu bekäme, selbst wenn Red Bull ein Auto entwickeln würde, mit dem man um die Weltmeisterschaft konkurrieren konnte. Die Unzuverlässigkeit des Renault-Motors sprach ebenso wenig dafür wie der bevorstehende Abschied seines Renningenieurs Simon Rennie. Ricciardo hatte immer mehr das Gefühl, dass Red Bull

nicht mehr das richtige Team für ihn war, während Max sich noch nie so wohl gefühlt hatte.

Gleichwohl war er noch nie so pessimistisch gewesen, was seine Siegchancen anging. Vor dem Großen Preis von Australien 2018, dem traditionellen Saisonauftakt, in dessen Vorfeld das Team und das Auto hochgelobt werden, ganz gleich, wie viel oder wenig diese Behauptungen mit der Realität zu tun haben, sprach Max die Probleme mit der Leistung des Renault-Motors offen an.

„Die Geraden werden noch ein bisschen schmerzhaft für uns sein. Ich sehe die Dinge eigentlich immer positiv, aber eben auch realistisch“, sagte er. Er wünschte sich mehr Zuverlässigkeit, aber die Leistungsverbesserungen waren nun mal so, wie sie waren. Das war nicht sein übliches Tiefstapeln, der Schmäh, mit dem manche Fahrer ihre Konkurrenten einzulullen versuchen. Das war die Wahrheit.

Nichtsdestotrotz sollte sich 2018 für Max als ein wichtiges Jahr für seine persönliche Entwicklung erweisen – und als ein erfolgreiches. Er würde im September 21 Jahre alt werden, aber schon vorher würde sich sein Vater ein Stück weiter zurückziehen, Ricciardo würde seinen Abschied verkünden und Max als unumstrittene Nummer eins zurücklassen – und Red Bull würde mit Honda kooperieren, um wieder zurück an die Spitze zu kommen.

Doch wie alle großen Geschichten beginnt auch diese mit einem Konflikt. Ricciardo wollte unbedingt einen schnellen Saisonstart hinlegen, um seine Verhandlungsposition gegenüber den von ihm favorisierten Teams Mercedes und Ferrari zu stärken und Red Bull davon zu überzeugen, dass es sich lohnen würde, für Max Verstappen Geld auszugeben, um ihn zu halten. Es bestand immer noch die Möglichkeit, wovon auch viele im Fahrerlager überzeugt waren, dass Ricciardo am Ende

bleiben würde, aber insgeheim hatte er sich wohl schon entschieden, zu gehen. Bei Red Bull war man bemüht zu betonen, dass die Rivalität zwischen Ricciardo und Verstappen aus Sicht des Teams kein Problem darstellte – bis sie dann doch zu einem wurde. In Aserbaidzhan, einem der schnellen, holprigen Straßenkurse mit nicht übermäßig viel Grip, die Max so liebt, verteidigte er sich hart gegen seinen älteren Teamkollegen. Am Ende der längsten Geraden in der Formel 1 kollidierten die beiden, wobei der Australier direkt ins Heck von Verstappen krachte, wodurch beide Autos beschädigt wurden und das Rennen für Red Bull gelaufen war.

„Das sind etwa 30 Punkte, die wir da verschenkt haben“, sagte Horner in der Garage zu Marko, der ungläubig den Kopf schüttelte.

Es war nicht das erste Mal, dass Horner erleben musste, wie sich seine beiden Fahrer gegenseitig aus dem Rennen warfen. Mark Webber und Sebastian Vettel waren 2010 in der Türkei in Führung liegend kollidiert, doch Red Bull hatte entschieden, die beiden auch in Zukunft ohne Stallorder gegeneinander fahren zu lassen. Sie wollten sich nicht in ein kooperatives Team verwandeln, wie es Ferrari in den frühen 2000er-Jahren gewesen war, wo Rubens Barrichello angewiesen wurde, Michael Schumacher vorbeizulassen, damit der Deutsche auch Rennen gewinnen konnte, die er nicht dominiert hatte. Aber bei Red Bull hatten sie auch gesehen, mit welcher harten Bandagen Hamilton und Rosberg 2016 gegeneinander gefightet haben. Als Verstappen auf Ricciardo auffuhr, war Horner jedoch kurz davor, seine Meinung zu ändern. Beide Fahrer wussten, dass sie einen Fehler gemacht hatten – die meisten sahen die Schuld zu gleichen Teilen bei beiden – und nach dem Rennen ließ der sonst so ruhige Christian Horner seine Wut an ihnen aus. Die beiden starrten ihn an wie ungezogene Schulkinder, die

großen Mist gebaut hatten und vom Rektor nach allen Regeln der Kunst zurechtgewiesen wurden. Nach der Standpauke und dem Versprechen, so etwas nie wieder zu tun, verließen beide mit gesenktem Kopf den Raum.

Als das Team von Red Bull einen Monat später nach Monaco kam, ging es für beide Fahrer darum, etwas zu beweisen. Max hatte hier noch nie auf dem Podium gestanden und war bei seinen ersten beiden Rennen in Monte Carlo nicht einmal ins Ziel gekommen. Der von den Medien aufgebaute Druck wurde immer größer und wieder einmal machte der Spitzname „Ver-crashen“ die Runde. Durch das starke Chassis des Red Bull und die geringe Bedeutung der Geschwindigkeit auf der Geraden war der Straßenkurs in Monte Carlo eine günstige Strecke für das Team, um das Rennen gewinnen zu können. Doch wieder einmal kam Max zu Fuß zurück in die Box, wütend und frustriert. Zum Glück war es diesmal bereits während des Trainings am Samstagmorgen zu dieser Szene gekommen; Max war in der Schwimmbad-Schikane mit der kompletten linken Seite in der Leitplanke eingeschlagen. Das Auto war so schwer beschädigt, dass es für sein Team eine immense Herausforderung darstellte, es für das Qualifying wieder hinzubekommen. Das Qualifying war rennentscheidend bei diesem Grand Prix, bei dem wegen der geringen Möglichkeiten zu überholen, eine gute Startposition enorm wichtig war. Die Mechaniker hatten alles gegeben und den Red Bull extrem schnell repariert, dennoch reichte es am Ende nicht, um eine komplette Runde im Qualifying zu fahren. Dass Ricciardo die Pole-Position holte, schmerzte Max umso mehr.

Aus Sicht von Red Bull war genau diese Verlässlichkeit der Grund, warum sie den Australier unbedingt behalten wollten. 2017 gelang es Ricciardo dank ungeheuer konstanter Leistungen, Max hinter sich zu lassen, und es war diese Konstanz,

die ihn zu einer Art Sicherheitsnetz für das Team machte, wenn Max zu sehr pushte und zu viel wollte, was es bei jungen Fahrern immer mal wieder vorkommt. Mit seinem souveränen Start-Ziel-Sieg in Monaco bestärkte Ricciardo die Teamführung in ihrer Entschlossenheit. Zugleich meldeten sich Max' Kritiker wieder verstärkt zu Wort und sahen sich bestätigt, als er nach dem Desaster vom Samstag am Sonntag nur Neunter wurde.

Max verkroch sich in den hinteren Bereich Box, litt vor sich hin und wünschte sich, er könne einfach unerkannt durch die inzwischen überfüllten Straßen des Fürstentums schleichen und sich in seine Wohnung zurückziehen, um Carpaccio zu essen und lange zu schlafen.

„Das kommt schon noch“, versicherte ihm Horner, der selbst fest an diese Worte glaubte. Nachdem er gerade eine horrend Summe in den Youngster investiert hat, musste es das auch, um ihrer selbst willen. „Freu dich heute für deinen Teamkollegen, feiere mit ihm. Du weißt, wie dieses Geschäft ist, es geht auf und ab.“

Max sagte: „Ich hätte das Rennen gewinnen müssen.“

Er raffte sich auf und tauschte seinen feuerfesten Rennanzug gegen ein Poloshirt mit dem Teamlogo, bevor er sich auf den Weg zur coolsten Party der Stadt machte, Daniels Siegesfeier. Er lächelte und unterhielt sich mit dem überglücklichen Sieger. Innerlich wollte er einfach nur gehen und beim Abbau der Garage helfen, besonders nachdem seine Mechaniker am Samstag so für ihn geschuftet hatten. Es war das gleiche Gefühl wie damals in Italien, als sein Vater ihn gezwungen hatte, das Kart zu reinigen und es selbst in den Transporter zu laden, nachdem ein eigener Fehler ihn den Sieg gekostet hatte.

Diese Wut und Scham, dieser Frust und diese Verlegenheit kochten zwei Wochen später in Kanada über, als ihm eine Reihe

von Fragen zu seinen Unfällen und Fehlern in der Anfangsphase der Saison gestellt wurde. Die Fragen häuften sich: Neben den Zwischenfällen in Monaco und Baku hatte er sich in Australien, Bahrain und China bei sehr ambitionierten Überholversuchen gedreht und in Spanien sein Auto beschädigt, als er versuchte, einen Überrundeten zu überholen. Doch Max hatte diese Fragen satt.

„Wenn ich noch ein paar mehr gestellt bekomme, könnte ich vielleicht jemandem einen Kopfstoß verpassen“, sagte er und starrte den so beleidigten Journalisten an. Zu dem angedrohten Übergriff kam es glücklicherweise nicht, doch der Druck auf ihn wurde immer größer.

Angesichts der offensichtlichen Schwierigkeiten seines Sohnes hatte sich Jos bewusst zurückgezogen. 2016, als seine ständige Präsenz und seine Versuche, Einfluss zu nehmen, Gerüchte über eine teaminterne Spaltung bei Toro Rosso genährt hatten, hatte er den versammelten Reportern erklärt, dass er künftig eine weniger aktive Rolle in der Karriere seines Sohnes einnehmen werde, nachdem dieser zu Red Bull Racing aufgestiegen war – doch wurde er bei den Rennen nicht wirklich seltener in der Box gesehen. Wie so oft schienen auch in dieser Hinsicht das, was Jos sagte, und das, was er tat, zweierlei Dinge zu sein, obwohl es angesichts des erfahrenen Christian Horner, der schnell ein Vertrauensverhältnis zu Max aufgebaut hatte und das Team souverän führte, für Jos eigentlich leicht gewesen wäre, etwas in den Hintergrund zu treten. Diesmal war es Dr. Helmut Marko, der in einer späteren Phase der Saison andeutete, dass sich Jos wieder etwas mehr zurückgezogen hatte, was das Ganze schließlich glaubwürdiger erscheinen ließ.

Lewis Hamiltons Trennung von seinem eigenen Vater Anthony war stärker in der Öffentlichkeit ausgetragen worden, wobei

sich die beiden inzwischen wieder versöhnt hatten und wieder eine familiärere, weniger geschäftliche Beziehung führen, nachdem Hamilton nicht mehr von seinem Vater gemanagt wurde. In einer Rede im Jahr 2019 betonte Jos, dass er während der gesamten Karriere seines Sohnes sein Vertrauter bleiben würde.

„Ich glaube nicht, dass wir an den Punkt kommen werden, an dem er das so negativ sieht, denn ich lasse ihn wirklich in Ruhe, ich lasse ihn sein eigenes Ding machen, aber natürlich habe ich immer ein offenes Ohr für ihn“, sagte Jos. „Ich bin nicht nur da, um Kritik zu üben, sondern auch, um ihm zu sagen, was gut ist. Und wir haben ja auch noch Raymond, mit dem Max auch viel spricht.“

Vermeulen wurde zu einer immer wichtigeren Figur. Jeder, der Max' Zeit in Anspruch nehmen oder von seinem Image profitieren wollte – und von denen gab es etliche –, musste zunächst mit Raymond Kontakt aufnehmen, der Teil der Verstappen-Festung geworden war und einen wichtigen Schutz vor den kreisenden Geiern innerhalb und außerhalb des Fahrerlagers darstellte.

In der Zwischenzeit, nach Monaco und vor der Sommerpause, begannen die Planung für 2019 allmählich Gestalt anzunehmen. Red Bull beendete nach zwölf Jahren Partnerschaft die Zusammenarbeit mit Renault und besiegelte, beeindruckt von den Fortschritten bei Toro Rosso, die künftige Motoren-Kooperation mit Honda.

Renault versetzte diese Entscheidung einen herben Schlag, sowohl was das Selbstverständnis und Image als auch die Einnahmesituation betraf – und das zu einer Zeit, in der das Engagement des französischen Herstellers in der Formel 1 generell auf dem Prüfstand stand. Doch Renault schlug zurück. Während Red Bull immer noch davon ausging, dass Ricciardo

einen neuen Vertrag unterschreiben würde, nachdem andere Top-Teams an ihm offenbar nicht interessiert waren, wurde ihnen mitgeteilt, dass der Australier zugestimmt hatte, zu Renault zu wechseln. Horner war fassungslos, er war von dieser Entwicklung kalt erwischt worden. Er sagte, er hätte Verständnis dafür, wenn er zu Mercedes oder Ferrari wechseln würde, aber Renault sei bestenfalls ein Mittelfeld-Team. Auch wenn dem so war, so steht hinter dem Rennstall doch einer der größten Autokonzerne der Welt. Die Franzosen hatten offenbar große Ambitionen und Ricciardo 40 Millionen und einen Zweijahresvertrag geboten. Red Bull reagierte mit der Beförderung des bisherigen Toro-Rosso-Piloten Pierre Gasly zu Max' neuem Teamkollegen. Man hatte Horner im Gespräch mit Daniel Ricciardos Vater Joe sagen hören, dass es „bei Red Bull unter den Fahrern keine Nummer eins gibt“, als er versuchte, ihn davon zu überzeugen, dass sein Sohn bleiben sollte. Es scheint einigermaßen unwahrscheinlich, dass er Pierre Gaslys Vertrauten das Gleiche gesagt und auch ernst gemeint haben könnte.

Die Saison endete aus Verstappens Sicht auf typisch ambivalente Weise. Es war ein Jahr, in dem er gegen Lewis Hamilton in dem eindeutig überlegenen Mercedes den einen oder anderen Treffer landen konnte, aber in der Hauptsache doch mit den Ferraris von Vettel und Räikkönen um die Podiumsplätze kämpfte. Drei Rennen vor Schluss betrug sein Rückstand auf Räikkönen im Kampf um den dritten Platz in der Fahrerwertung noch stolze 30 Punkte. Bei seiner Rückkehr nach Mexiko, wo er im Jahr zuvor den Grand Prix gewonnen hatte, ließ Max schon vor der ersten Kurve Ricciardo hinter sich und führte das Rennen an, und obwohl ihm sein Ingenieur zur Halbzeit des Rennens sagte, dass „dieses Rennen bis zum Ende nicht einfach sein würde“, ließ er es einfach aussehen. Vettel,

der verzweifelt versuchte, Hamilton den Titel noch streitig zu machen, war ihm dicht auf den Fersen – Ricciardo musste mit einem Motorschaden aufgeben. Obwohl Max' Reifen rapide abbauten, kontrollierte er das Rennen bis zum Schluss und sicherte sich so seinen fünften Grand-Prix-Sieg. Zwei Wochen später in Brasilien hätte er sogar seinen sechsten Sieg feiern können, aber er am Ende stieg er alles andere als glücklich und beseelt aus dem Auto.

Als Verstappen den Großen Preis von Brasilien nach brillanten Überholmanövern gegen Vettel und Bottas anführte, sah es so aus, als würde er Hamilton davonfahren und das Rennen unangefochten gewinnen können. Der überrundete Esteban Ocon, Max' ehemaliger Formel-3-Rivale, der jetzt für Racing Point fuhr, kam hinter ihm aus der Box, allerdings auf deutlich frischeren Reifen, und versuchte, sich zurückzurunden, indem er den Führenden überholte, der gerade langsamer war als er. Die beiden kollidierten, und so wurde Verstappen am Ende Zweiter. Er hatte Ocon, der von den Stewards mit einer Zehn-Sekunden-Strafe belegt wurde, den Mittelfinger gezeigt.

„Ich hoffe für ihn, dass er mir im Fahrerlager nicht über den Weg läuft“, tobte Max über den Funk. Zu Ocons Pech geschah jedoch genau das. Als die Fahrer nach dem Rennen zum Wiegen anstanden, stellte Verstappen den Franzosen zur Rede. Max zufolge lachte Ocon, als er ihn fragte, was passiert sei. Daraufhin verlor Verstappen die Beherrschung und wurde sogar handgreiflich, was von einer Kamera aufgezeichnet wurde und sich rasend schnell verbreitete. In der Pressekonferenz nach dem Rennen nannte Verstappen Ocon eine „Pussy“. Auf die Frage, ob sich Ocon entschuldigt habe, sagte Max: „Nein, er hat eine wirklich bescheuerte Antwort gegeben ... wir sind alle mit Leidenschaft dabei, da passieren solche Dinge.“

Viele dachten in diesem Moment wohl, dass Max ganz nach seinem Vater komme. Ein Jahr später, als sich Max endlich beruhigt hatte, scherzte er dann auch selbst, dass es sich bei dem Vorfall wohl um Karma gehandelt habe, weil Jos 2001 in Brasilien als Überrundeter dem in Führung liegenden Juan Pablo Montoya ähnlich übel mitgespielt hatte.

„Wir sollten die Angelegenheit nicht unnötig aufbauschen“, schrieb Jos über die Reaktion seines Sohnes. „Fußballspieler gehen so jedes Wochenende miteinander um und Max ist ja Profi genug, um niemanden zu verprügeln.“

Jos schien überzeugt davon, dass er durchaus zugeschlagen hätte, wäre er an der Stelle seines Sohnes gewesen, und so lobte er Max dafür, dass er sich zu nicht mehr als ein paar Stößen und Schubsern hatte hinreißen lassen. Eine sonderbare Einstellung.

Der Zwischenfall hatte Verstappen den Sieg in Brasilien gekostet und dazu geführt, dass er im letzten Rennen der Saison mindestens Zweiter werden musste, um Räikkönen noch vom dritten Platz zu verdrängen, was ihn aber nicht sonderlich juckte. Max quält sich in der rennfreien Zeit nicht im Fitnessstudio, um um den zweiten oder dritten Platz zu kämpfen. Er ist in der Formel 1, um zu gewinnen.

Die unschönen Szenen in Brasilien waren jedoch, wie Max selbst schließlich einräumte, nichts, worüber er glücklich war, ebenso wenig wie seine Kopfstoß-Drohung gegenüber einem Journalisten in Kanada. Zwischenfälle wie diese mögen ihren Teil zu seinem Rock-'n'-Roll-Image und zum zunehmenden allgemeinen Interesse an der Formel 1 beigetragen haben (der offizielle F1-Account stellte den Post über den Streit mit Ocon unter die Headline „In der blauen Ecke ... Max Verstappen“), vielleicht sprachen sie sogar das Red-Bull-Publikum an, aber Max wusste, was folgen würde, wenn er weiter so zornig und unbeherrscht wäre; sein Vater war das perfekte abschreckende

Beispiel dafür. Für 2019 hat er sich bewusst vorgenommen, sich nicht aus der Ruhe bringen zu lassen.

„Dieses Jahr war ich vor den Kameras viel entspannter. Mehr Zen“, sagte Verstappen in einem TV-Interview mit *Ziggo Sport*. „Im Allgemeinen funktioniert das besser. Ich werfe sowieso nie mit Dingen um mich, weil mein Vater mir das nie erlaubt hat“ – man hörte deutlich eine gewisse Ironie heraus –, „aber manchmal kann man nicht anders, als wütend zu sein. Das ist zwar nur menschlich, aber ich habe gelernt, wenn ich wütend bin, erst mal einige Zeit zu warten, bevor ich vor die Kameras trete. Wenn ich sehr wütend war, habe ich manchmal überhaupt keine Interviews gegeben. Das war ein Problem, aber das mache ich jetzt nicht mehr.“

Vielleicht ist es wie mit dem Huhn und dem Ei, man weiß nicht genau, was zuerst da war beziehungsweise was wodurch beeinflusst wurde, auf jeden Fall fiel Max' Zen-Jahr mit seiner bisher besten Saison in der Formel 1 zusammen. Zum ersten Mal gewann er drei Rennen in einer Saison, wurde Dritter in der Fahrerweltmeisterschaft und sammelte 278 Punkte – ein neuer Höhepunkt in seiner Karriere. Ein großer Teil dieses Erfolges geht zweifellos auf das Konto von Max, aber dazu beigetragen hat auch der Wechsel zur Power Unit von Honda. Max hat dem japanischen Motorenlieferanten den ersten Sieg seit 2006 beschert, als er passenderweise den Heim-Grand-Prix von Red Bull in Österreich gewann, und zwar vor einer ganzen Tribüne in Orange. Obwohl der Red Bull Ring in der Steiermark zehn Autostunden von Max' Heimatstadt entfernt ist, wurde das dortige Rennen für Verstappen zu einer Art Heimspiel. Doch als Max auf dem Podium stand, dachte er als Erstes an die japanischen Honda-Mechaniker.

Auch für Jos war das ein bewegender Moment. Er war 1998 von Honda als Testfahrer für das Projekt verpflichtet worden,

mit dem das Unternehmen in die Formel 1 zurückkehren wollte. Sie hatten in Spanien getestet und waren zuversichtlich, die Honda-Chefetage davon überzeugen zu können, dass sie ausreichend Tempo hatten, um ein siegfähiges Auto zu bauen. Doch genau in dem Moment erlag der technische Direktor und Jos' ehemaliger Verbündeter bei Tyrrell, der allseits beliebte Teamchef Harvey Postlethwaite, im Alter von nur 55 Jahren in seinem Büro an der Rennstrecke einem Herzinfarkt. Und das Projekt starb mit ihm. Als Red Bull schließlich seinen ersten Sieg mit Honda errang, war Max natürlich bewusst, was für ein großer Moment das für den Motorenlieferanten war.

„Mit McLaren haben sie eine so schwierige Zeit durchgemacht, und es war so wichtig [wieder zu gewinnen]“, sagte Jos. „Und als Max dann auf das Podium stieg und von dort aus auf das Honda-Logo zeigte, hatte er das gleiche Gefühl. Die Japaner in der Box hatten Tränen in den Augen, und man konnte sehen, wie viel Herzblut und Mühe sie in die ganze Sache gesteckt haben.“

Es war ein untypischer Start für Verstappen, der in der dritten Kurve auf P8 zurückgefallen war. Er verlor in der ersten Runde mehr Plätze als in seinen vierzehn vorherigen Rennen. Danach startete er jedoch eine seiner typischen Aufholjagden, mit überragenden Überholmanövern. Er zog vorbei an drei Weltmeistern – Vettel, Hamilton und Räikkönen –, bevor er fünf Runden vor Schluss zu Leclerc, seinem ehemaligen Kart-Rivalen, aufschloss. Der Monegasse verteidigte sich verbissen, doch in der 69. Runde des über 71 Runden gehenden Rennens stach Verstappen innen in Kurve eins und drängte Leclerc von der Strecke. Die beiden Fahrzeuge berührten sich kurz, aber Max hatte die Nase vorn und Leclerc das Nachsehen „Was zur Hölle soll das?“, rief er über den Funk. „Er ist mir rein-gefahren“, ließ Max seinen eigenen Ingenieur wissen. Sieben

Jahre zuvor hatte Leclerc Verstappen in der Kart-Euroserie überholt und von der Strecke gedrängt, was den Niederländer in Rage versetzt hatte. Nun hatte sich Verstappen revanchiert, wobei diesmal natürlich erheblich mehr auf dem Spiel stand.

Das Ergebnis war für alle Beteiligten entscheidend, und zwar aus noch viel wichtigeren Gründen, als man zu jenem Zeitpunkt ahnte. Als Max 2017 seinen neuen Vertrag unterschrieben hatte, war eine Klausel eingefügt worden, die es ihm erlaubt hätte, das Team ein Jahr früher als vertragsloser Fahrer zu verlassen, wenn bestimmte Bedingungen nicht erfüllt worden wären. Eine dieser Bedingungen war, dass er in der Fahrerwertung unter den ersten Drei landen würde, eine Position, die bislang noch an keinem Saisonende erreicht hatte. Der Termin für das Erreichen dieses Ziels war die Sommerpause 2019, und vor dem Großen Preis von Österreich lag Max elf Punkte hinter dem dritten Platz, auf dem Sebastian Vettel rangierte. Red Bull sah nicht nur ein weiteres Jahr im Niemandsland zwischen Mittelfeld und Spitze vor sich, sondern auch den drohenden Verlust des besten Fahrers seiner Generation, während ihr zweiter Fahrer Pierre Gasly auf einem abgeschlagenen sechsten Platz herumdümpelte. Alle wollten, dass Verstappen bleibt, und er selbst wollte das auch, aber vor allem wollte er gewinnen. Hätte er den Sieg in Österreich nicht geholt, hätte Red Bull ihn vielleicht für immer verloren. Ein chaotisches Rennen in Deutschland bei starkem Regen auf dem Hockenheimring, das Max auf grandiose Weise gewann und bei dem Mercedes einen rabenschwarzen Tag erlebte, sorgte dafür, dass alles blieb, wie es war.

Max' geradlinige Entscheidungsfindung, für die diese Vertragsklausel ein gutes Beispiel ist, passte gut zum Stil des Teams. Da Gasly nicht in der Lage war, den in ihn gesetzten Erwartungen gerecht zu werden, schickte Red Bull den

Franzosen in der Sommerpause, sobald man wusste, dass Verstappen bleiben würde, zurück zu Toro Rosso und ersetzte ihn durch Alex Albon, der sich so sehr bemühte, seinem neuen Teamkollegen auf den Fersen zu bleiben, dass er 2020 für ein weiteres Jahr im Team bleiben durfte – wobei er trotzdem nicht annähernd so schnell war wie der Niederländer. Endlich hatte Verstappen ein Auto, das schnell genug und einen Motor, der zuverlässig genug war, um Ferrari den Kampf anzusagen, aber manchmal reicht das in der Formel 1 trotzdem nicht, wobei man mit zwei Autos bessere Chancen hat als nur mit einem. Auf der Strecke konnte Verstappen sowohl Vettel als auch oft Leclerc schlagen, der sich schnell zum Teamliebling in der Scuderia entwickelte. Aber gegen ein Team, das trotzdem immer noch zweigleisig fahren und auf beide Fahrer setzen konnte, wurde Red Bull häufig nur Zweiter.

So entwickelte sich 2019 zu einer Saison mit Höhen und Tiefen, in der strategische Spielchen mit hohem Risiko und hohem Ertrag verbunden waren, in der es aber angesichts der fortdauernden Mercedes-Dominanz zu keinem echten Titelkampf kommen konnte – was Max gar nicht ungelegen kam. Er arbeitete weiter an seinem Fahrstil: Seine Überholmanöver waren nach wie vor aggressiv und kompromisslos, wie Leclerc in Österreich feststellen musste, aber es gelang ihm mittlerweile immer besser, gelassen zu bleiben, wenn die Dinge nicht so liefen, wie er es wollte, oder wenn ein ruhiger, reifenschonender Stint erforderlich war. Er hatte schon immer ein gutes Gespür für die Reifen gehabt, aber jetzt begann er, auch sich selbst besser zu verstehen und eine Reife und Selbstbeherrschung zu entwickeln, die man von erheblich Älteren erwarten würde. In einem Interview mit *GQ* wurde er gebeten, sich mit dem Teenager zu vergleichen, der 2015 sein Formel-1-Debüt gegeben hatte.

„Ich fühle mich viel vernünftiger. Wenn man jemandem diese Frage stellt, der in seinen Zwanzigern darauf zurückblickt, wie er mit siebzehn war, dürfte das wohl die übliche Antwort sein“, sagte er. „Im Rennsport ist es genauso. Umso mehr Rennen man fährt, umso mehr Dinge widerfahren einem während eines Rennens oder eines Wochenendes. So sammelt man immer mehr Lebenserfahrung im Allgemeinen und auch immer mehr Erfahrung auf der Strecke.“

In der Saison 2019 errang Max einen weiteren Sieg auf einer Strecke, die schnell zu einem seiner Lieblingskurse wurde: Interlagos in São Paulo. Wegen eines politischen Streits drohte das Rennen in Rio, das oft zu den spannendsten des Jahres gehörte, allerdings ab 2021 aus dem Formel-1-Kalender gestrichen zu werden. Ende 2020 wurde immerhin geklärt, dass die Zukunft des Großen Preises von Brasilien bis 2025 gesichert ist.

In Anbetracht der Tatsache, dass das Rennen zu denen gehörte, die aufgrund der Coronapandemie 2020 abgesagt wurden, war es nicht ausgeschlossen, dass Max Verstappen als letzter Sieger des Großen Preises von Brasilien in Interlagos in die Geschichte eingehen würde. Er war erst zum zweiten Mal überhaupt von der Pole-Position in ein Rennen gestartet, das er auch unangefochten anführte, bis er in der Boxengasse von Robert Kubica in einem Williams blockiert wurde und auf die Bremse treten musste, wodurch Lewis Hamilton ein Undercut gelang, der ihm die Führung bescherte. Aber Max geriet nicht in Panik. Er wusste, dass er auf frischen Reifen schnell sein würde, und es dauerte nur zwei Runden, bis er Hamilton wieder einkassiert hatte. Er überholte den Briten mustergültig innen in der ersten Kurve und verteidigte hart, um vorne zu bleiben. Als sechzehn Runden vor Schluss das Safety-Car auf die Strecke kam, holte sich Verstappen frische Reifen, während

Hamilton draußen blieb. So kam es als die Strecke wieder frei war zu einem weiteren spektakulären Finale, bei dem der bereits feststehende Weltmeister – der den Titel zum sechsten Mal gewann – versuchte, seine Führung zu verteidigen. Allerdings gelang ihm das nur für wenige hundert Meter, bis Verstappen ihn – diesmal außen – in Kurve eins überholte. Hamilton versuchte danach noch einmal, wieder an ihn heranzukommen, aber Max ließ ihn auf der Kurvenaußenseite verhungern. In dem Rennen gab es noch ein weiteres Highlight: Die beiden Ferraris kollidierten in Runde 66 und das Safety-Car kam erneut heraus und gab die Strecke erst zwei Runden vor Schluss wieder frei. Red Bull blieb ein Doppelsieg verwehrt, weil Hamilton bei einem Überholversuch in letzter Sekunde Albon abräumte; Max war in diesen Zwischenfall zum Glück nicht involviert.

„Wenn man gegen den Weltmeister um die Führung kämpfen kann, ist das besser als ein Kampf um Platz 10. Wir haben uns gegenseitig genug Platz gelassen und es war cool“, sagte Max nach dem Grand Prix.

Während Pierre Gasly in der Pressekonferenz nach dem Rennen neben ihnen sitzend Fragen beantwortete, scherzten Hamilton und Verstappen miteinander über ihren Fight. Der alte und neue Weltmeister war nicht verbittert über die Niederlage, da er den Titel bereits klargemacht hatte. Ein Jahr zuvor hatten sich die beiden über Max' Zusammenstoß mit Ocon unterhalten. Damals waren ihre Positionen vertauscht und Hamilton war die Stimme der Vernunft gewesen.

„Er darf sich selbst zurückrunden, weißt du“, hatte Hamilton zu Max gesagt, der kurz sprachlos gewesen war. Verstappen, der mit der Formel 1 aufgewachsen war, hatte augenscheinlich Respekt vor Hamilton gehabt, und nun schien es, als beruhe dieser Respekt auf Gegenseitigkeit.

Irgendwie war Brasilien für Max ein Ort, an dem er große Fortschritte machte. 2016 hatte er dort die Motorsportwelt beim Regenrennen verblüfft, zwei Jahre später hatte er Ocon die Zähne gezeigt, und dieses Mal hatte er wahrscheinlich seinen bisher souveränsten Sieg eingefahren, denn ihm gelang zum ersten Mal seit seinen Formel-3-Tagen ein Start-Ziel-Sieg. Seine Rennfahrerausbildung war fast abgeschlossen. Es ist noch gar nicht so lange her, da nannten ihn einige Fahrerkollegen gefährlich und die FIA änderte seinetwegen ihre Regularien. Jetzt war er Hamilton und Vettel ebenbürtig – und eines Tages würde er sie übertreffen.

Als das Coronavirus im Jahr 2020 zuschlug und den Sport weltweit fast überall komplett lahmlegte, war niemand vor den Auswirkungen gefeit, aber Menschen wie Verstappen konnten sich dennoch zu den Glücklichen zählen. Mit seinem Rennsimulator in Monaco und mehr Geld, als er sich als Teenager jemals erträumt hätte, konnte er trotz Lockdown ein relativ normales Leben führen, auch wenn es sein längster Aufenthalt am Stück in einem Land seit einem Jahrzehnt war. Er ist zwar kein so produktiver Streamer oder Social-Media-Nutzer wie Lando Norris oder Charles Leclerc – Max' Reife vergrößerte den minimalen Altersunterschied zwischen ihm und anderen Fahrern der sogenannten nächsten Generation in der Formel 1 –, aber er profitierte sicherlich davon, eine andere Seite von sich zu zeigen.

Es war jedoch nicht dasselbe. Max ist ein sehr erfahrener Sim-Racer und er nutzt seinen Simulator oft nur, um Spaß zu haben oder um Zeit mit seinen Freunden zu verbringen. Wie Norris betrachtet er Sim-Racing nicht als seinen Job. Wenn man so jung und enthusiastisch ist, stellt die fehlende Distanz zwischen seinem Hobby und seinem Beruf vielleicht kein Problem dar. Er hatte auch kein Problem damit, mit sich allein

zu sein, wobei es ihm auch nicht schwergemacht wurde, sich nicht zu langweilen, da seine Wohnung in Monaco mit genug Geräten ausgestattet ist, die ihn auf Trab halten. In seinem Wohnzimmer steht der Rennsimulator, und seine Loggia erinnert mit Wattbike, Crosstrainer, Rudergerät und Gewichten stark an ein Mini-Fitnessstudio. Wie viele Rennfahrer, die in Monaco leben, ist auch er ein begeisterter Rennradfahrer, und außerdem hatte er ja noch seinen Personal Trainer, der sich um ihn kümmerte. Trotzdem wollte Max Rennen fahren, was die Formel 1 im Juli 2020 durch ein strenges Testregime und das Leben in kontrollierten, abgeschotteten Blasen, endlich möglich machte. Entscheidend war, dass die Fahrer wieder auf die Strecken kamen und Rennen fahren durften. Das war alles, was sie wollten, und die Welt war größtenteils dankbar für die Ablenkung von der tristen Realität.

Als die Saison endlich losging, war man bei Red Bull ziemlich optimistisch. Vor allem in der zweiten Saisonhälfte legten sie ein hervorragendes Tempo vor. Verstappen beendete das Jahr mit drei Podiumsplätzen in Folge und verdrängte Charles Leclerc auf den dritten Platz, und der Rückstand auf Ferrari betrug weniger als 100 Punkte. Auch die Tatsache, dass eine FIA-Untersuchung des Ferrari-Motors ergeben hatte, dass man bei der Scuderia 2019 zeitweise nicht regelkonform oder zumindest ein Regelschlupfloch ausnutzend gearbeitet hatte, gab Red Bull Auftrieb, denn der Leistungsvorsprung der Italiener war fast egalisiert. Bei den Wintertests im Februar war Red Bull das zweite Team in der Startaufstellung und optimistisch, sogar Mercedes herausfordern zu können. Diese Zuversicht hatte Verstappen dazu bewogen, im Januar einen neuen Vertrag zu unterzeichnen, der ihn bis 2023 an das Team band, also definitiv bis zur Einführung des neuen Reglements, das Ende 2020 in Kraft treten sollte, aber wegen des Corona-Lockdowns

um ein Jahr nach hinten verschoben wurde. Das war ein mutiger Schritt, vor allem angesichts dessen, dass Ferrari und Mercedes innerhalb dieses Zeitraums in jedem Fall Cockpits neu vergeben würden. Das war einmal mehr ein enormer Vertrauensbeweis.

Die Schließung der Fabriken, wodurch die Entwicklung zwischen den Tests und dem Saisonstart im Wesentlichen blockiert wurde, schadete dem Team jedoch, auch wenn diese Zeitspanne von zwei Wochen auf mehr als drei Monate verlängert wurde. Red Bull ist traditionell ein Team, das am Ende der Saison stärker ist, weil sie besser als andere darin zu sein scheinen, die Entwicklung des Autos während der Saison weiter voranzutreiben. In einer Saison mit 17 Rennen in sechs Monaten (statt 21 oder 22 in neun oder zehn Monaten) fehlten einfach Zeit und Gelegenheiten, und Red Bull spürte den Druck.

Die Rennen in Mexiko, Brasilien, Monaco und Singapur wurden aus dem Kalender gestrichen und durch besser erreichbare Events in der Türkei und Portugal ersetzt. Auch der Große Preis der Niederlande fiel der Umstrukturierung zum Opfer. So musste Max sich noch weiter gedulden, bis er zum ersten Mal mit einem Formel-1-Auto über den Dünenkurs in Zandvoort fahren konnte. Stattdessen gab es Doppel-Events an jeweils zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden in Österreich, Großbritannien und Bahrain.

„Ich glaube schon, dass uns das am Anfang geschadet hat“, sagte Max im Rückblick auf das erste Coronajahr. „Wir mussten die Dinge geregelt bekommen, doch wenn die Rennen so schnell aufeinanderfolgen, ist das nicht ganz so einfach.“

Wenn er der Meinung war, dass der Saisonbeginn schlecht verlaufen war, dann spiegeln sich in dieser Einschätzung gewiss die enorm hohen Erwartungen wider, die er an sich selbst hatte. Schon das erste Rennen endete wegen eines Motorproblems mit

einer Enttäuschung, und zwei Wochen später wünschte er sich, er wäre auf dem Weg in die Startaufstellung in Ungarn nicht peinlicherweise in die Streckenbegrenzung gerutscht – obwohl sein Team das Auto bemerkenswert schnell wieder repariert bekam und er am Ende Zweiter wurde. Tatsächlich stand er in den ersten dreizehn Rennen der Saison jedes Mal auf dem Podium, wenn er nicht vorzeitig ausgeschieden war, was viermal der Fall war – jedes Mal wegen mechanischer Probleme. Enttäuschend war jedoch, dass er in diesen dreizehn Rennen nur einen Sieg errang und satte 120 Punkte hinter dem Weltmeister Lewis Hamilton zurücklag, weil er wieder einmal keinen Teamkollegen hatte, der schnell genug fahren konnte, um ihn gegen die Mercedes zu unterstützen. Wenn das Red-Bull-Team seine Einstellung zu der Saison in einem knackigen Spruch hätte auf den Punkt bringen wollen, dann hätten sie sich an Max' Reaktion auf eine Aussage seines Ingenieurs während des zum 70. Mal ausgetragenen Grand Prix in Silverstone orientieren können.

Besagter Ingenieur hatte Max gerade erklärt, er solle sich zurückhalten, weil die Dirty Air hinter Hamiltons Mercedes und die extrem hohen Lufttemperaturen, die im Zuge einer britischen Hitzewelle herrschten, seine Reifen schneller verschleifen würden.

„Hey, Mann, das ist die einzige Chance, die wir haben, um die Mercedes herauszufordern, anstatt wie eine Oma hinter ihnen herzuzockeln“, antwortete Max. Wenn er sich zurückfallen ließe, würde er Hamilton genug Vorsprung verschaffen, um den Nachteil, dass er mit den weicheren Pneus früher an die Box kommen müsste, auszugleichen. Wenn er ihm auf den Fersen bliebe, könnte er den Briten dazu zwingen, aggressiver zu fahren und so seine Reifen schneller zu verschleifen und dabei vielleicht sogar einen Fehler zu machen. Red Bull hatte

darauf gesetzt, auf harten Reifen zu starten und mit einer Ein-Stopp-Strategie schneller zu sein als Hamilton mit zwei Stopps – was auch aufging. Sie hatten den Mercedes mit elf Sekunden Vorsprung geschlagen. Hätte Verstappen seine Ingenieure nicht davon überzeugt, schon früh attackieren zu dürfen, wäre der Plan womöglich nicht aufgegangen. „Wir waren heute einfach schneller“, sagten sie ihm nach der Zielflagge über den Teamfunk, aber die Wahrheit war, dass das Ganze nie funktioniert hätte, wenn er nicht darauf bestanden hätte, es so zu machen, wie er es für richtig gehalten hatte, und wenn sie ihm nicht vertraut hätten. Eine Vorgabe zu übergangen, wird nur wenigen Formel-1-Fahrern von ihren Teams zugestanden: Hamilton, Vettel, Räikkönen – und Verstappen. Wobei Max zu jener Zeit der Einzige ohne Weltmeistertitel war, was Bände sprach.

Neben der Coronapandemie wird das Jahr 2020 vor allem durch das Aufkommen der globalen Anti-Rassismus-Bewegung in Erinnerung bleiben, die mit einer Reihe von Demonstrationen in den USA begann und sich stetig zu einer weltweiten Auseinandersetzung über die Diskriminierung und Benachteiligung ethnischer Gruppen in den verschiedenen Gesellschaften entwickelte. Auch im Sport wurde dieser Diskurs ausgetragen, nicht zuletzt weil einige Stars bei einer Vielzahl von Veranstaltungen aus Solidarität niederknieten und so das Thema auch in den Fokus der Sportwelt rückten. Die Bewegung wurde so groß, dass sich allerdings auch Kritik und Widerstand dagegen regten. Manche behaupteten sogar, dass Black Lives Matter, die Organisation, die die Proteste initiierte, ganz andere, destruktivere Ziele hinsichtlich der Rechtsordnung verfolge als nur Gleichberechtigung.

Als es darum ging, aus Solidarität mit der Bewegung auch bei den Grands Prix das Knie zu beugen, war das Fahrerlager

gespalten. Die Reaktion der Formel 1 selbst war ziemlich verworren: Bei einem Rennen wurde die Demonstration der Fahrer in einem wichtigen Moment der weltweiten TV-Übertragung unterbrochen, bei einem anderen Rennen wurde die Organisation verpfuscht. Eine Reihe von Fahrern, zu denen auch Max gehörte, entschied sich dagegen, mitzumachen, während es dreizehn bei jedem Rennen taten. Ursprünglich waren es vierzehn, bevor Kevin Magnussen sich während der Saison entschloss, aufzuhören.

„Ich setze mich sehr für Gleichberechtigung und den Kampf gegen Rassismus ein“, begründete Verstappen seine Entscheidung, nicht niederzuknien, in den sozialen Medien. „Aber ich glaube, dass jeder das Recht hat, sich zu einem Zeitpunkt und auf eine Weise zu äußern, die ihm passt. Ich werde heute nicht auf die Knie gehen, aber ich respektiere und unterstütze die persönlichen Entscheidungen, die jeder Fahrer trifft. #WeRaceAsOne #EndRacism“

So war es in fast allen Ländern, vor allem in Europa, wo der Kulturkampf zwischen rechts und links, zwischen „Meinungsfreiheit“ und politisch korrekter „Wokeness“ so erbittert geführt wurde wie nie zuvor in dem turbulenten Jahrzehnt. Zu Hause in den Niederlanden wurde Max' Entscheidung, den Kniefall nicht mitzumachen, zu einem national kontrovers diskutierten Thema. Sogar der Trainer der niederländischen Fußballnationalmannschaft, Ronald Koeman, wurde dazu befragt.

„Ich verstehe nicht, dass das nicht jeder macht“, antwortete er mit der gleichen Verwunderung, die viele angesichts einer so uneinheitlichen Darstellung der Einheit empfanden. „Das überrascht mich. Ist das nicht etwas, worüber man miteinander spricht? In England sieht man komplette Fußballmannschaften, die niederknien. Es wäre doch auch sehr seltsam, wenn drei oder vier Spieler dann einfach nur dastehen...“

Es war nicht so sehr Kritik an Max, sondern an der Reaktion des Sports als Ganzes. Schließlich koordinierte die Formel 1 mit dem erfolgreichsten Fahrer aller Zeiten und dem einzigen schwarzen Fahrer im Feld, Lewis Hamilton, ihre eigene Solidaritätsbekundung mit dem Kampf gegen den Rassismus.

Max wurde dadurch in eine politische Sphäre hineingezogen, die er stets zu vermeiden suchte. Als Black Lives Matter zur Formel 1 kam, war er sofort vorsichtig.

„Es ist gut, etwas zu unternehmen, aber man muss in solchen Situationen auch sehr vorsichtig sein und darauf achten, was man schreibt oder postet“, sagte er. „Ich kann nicht für andere entscheiden, und das will ich auch nicht. Ich kann nur für mich selbst sprechen. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass irgendjemand für Rassismus ist. Für mich sind alle Menschen auf der Welt gleich.“

Die Reaktion von Max konnte auf verschiedene Weise interpretiert werden. Niemand zweifelte an seiner persönlichen moralischen Einstellung, dass er gegen Rassismus und für mehr Gleichberechtigung war, aber einige Fahrer taten eindeutig mehr als andere. Man könnte sagen, dass Max sich als relativ junger Fahrer noch nicht alt genug fühlte, um eine Führungsrolle zu übernehmen. Hamilton hatte in seiner Karriere schon viel erreicht, als er sich mit einem „Black Lives Matter“-T-Shirt vor seinen Kollegen niederkniete. Max war mittlerweile allerdings auch ein alter Hase im Fahrerlager. Er mag 2020 erst 23 Jahre alt geworden sein, aber es war schon seine sechste Saison in der Formel 1. Als im Namen der Fahrer am Ende der Weltmeisterschafts-Saison dem scheidenden Formel-1-CEO Chase Carey ein von allen signierter Helm überreicht wurde, waren es Hamilton und Verstappen, die das übernahmen.

Vielleicht führte aber auch ein Mangel an Sicherheit in Bezug auf seine Erfolge auf der Rennstrecke dazu, dass Max

offensichtlich nicht davon überzeugt war, als Aktivist mit voranzugehen. Er war noch immer kein Weltmeister – nicht einmal Vizeweltmeister. Seiner Meinung nach musste er sich noch immer in der Formel 1 beweisen, obwohl er von allen als einer der besten Fahrer der Welt angesehen wurde, vielleicht sogar als der beste neben Hamilton.

Auf der Strecke beendete Verstappen die Saison in Topform und sehr erfolgreich, auch wenn das seiner hohen Erwartungen wegen nur verhalten gefeiert wurde. Während Hamilton sich immer noch von seiner Coronainfektion erholte und nach einem negativen Test trotzdem beim Fahren ziemlich angeschlagen wirkte, holte Verstappen am Samstag die Pole-Position und fuhr am Sonntag dem Feld vom Start weg davon. Wie schon bei seinem einzigen anderen Grand-Prix-Sieg in dieser Saison in Silverstone war sein Reifenmanagement perfekt, obwohl er diesmal in Clean Air an der Spitze fuhr und nicht in der Dirty Air hinter den beiden Mercedes-Boliden. Zu keinem Zeitpunkt schien Max' Sieg, der auf einer Ein-Stopp-Strategie unterwegs war, wirklich gefährdet, obwohl er seinem Ingenieur zwanzig Runden vor Schluss gesagt hatte, dass er wenig Vertrauen in die Haltbarkeit der Reifen habe.

„Das war das beste und reibungsloseste Rennen, das wir seit langer, langer Zeit erlebt haben“, sagte Christian Horner hinterher und bezeichnete es als wegweisend für den Titelkampf 2021.

Verstappen widerstand dem Drang, ein paar Donuts auf der Strecke zu drehen. Er ließ den alten und neuen Weltmeister Lewis Hamilton und seinen Teamkollegen Valtteri Bottas, der mitgeholfen hatte, Mercedes den Konstrukteurstitel zu sichern, auf der Start-Ziel-Geraden eine riesige Rauchwolke bilden. Er dachte bereits daran, über Weihnachten nach Hause zu fahren, mit seiner Familie zu feiern und dann wieder vor der

Saison mit dem Training zu beginnen. Es würde ein kurzer Winter werden, weniger als drei Monate lagen zwischen dem letzten Rennen und dem ersten Testtag, bevor er sich dann in die Saison 2021 stürzen würde – was bedeutete: Er musste sich auf den Kampf um den Weltmeistertitel vorbereiten. Es hatten ihm nur neun Punkte gefehlt, um Valtteri Bottas, der ein wesentlich schnelleres und zuverlässigeres Auto fuhr, die Vizeweltmeisterschaft streitig zu machen – etwas, das ihm eigentlich doch ganz gut zu Gesicht gestanden hätte.

„Für mich ist das nicht sonderlich interessant“, sagte er ohne die Spur eines Lächelns, als er zwei Rennen vor Ende der Saison 2020 gefragt wurde, ob er darüber nachdenke, Bottas vom zweiten Platz zu verdrängen. Für ihn ging es um Sieg oder Niederlage. Er hatte keine Zeit, wie eine Oma hinter den beiden Mercedes herzuzockeln. Lewis Hamilton hatte soeben mit Michael Schumacher gleichgezogen, der als Erster unerreichbar scheinende sieben Weltmeistertitel gewonnen hatte. Es war an der Zeit, sie zu jagen.

13

Ein echter Rivale für Hamilton

In der Formel 1 gibt es ein Sprichwort, das so weit verbreitet ist, dass es zum Klischee geworden ist: Es ist eine Sache, das vorausfahrende Auto einzuholen, aber eine ganz andere, es zu überholen.

Es waren seine Überholmanöver, auf denen Max' herausragender Ruf gründete. Das Überholmanöver gegen Felipe Nasr in Spa wurde von so ziemlich jedem gelobt, der jemals ein Formel-1-Auto gefahren ist. Sein Überholmanöver außen in Kurve eins, mit dem er in Brasilien 2019 an Hamilton vorbeizog, war ebenso aggressiv wie mutig. Aber er wollte nicht dafür bekannt sein, spektakuläre Rennmomente zu liefern. Er wollte dafür bekannt sein, Titel zu gewinnen.

Er war wahrscheinlich schon vor seiner siebten Saison bereit dazu, doch sein Auto war es nicht. Red Bull, das Team, das das nötige Vertrauen in ihn bewiesen hatte, um seine Unterschrift zu bekommen, als er noch ein Teenager war, hatte einige Zeit gebraucht, um in der Hybrid-Ära mit den Top-Konkurrenten gleichzuziehen, aber in der zweiten Hälfte der Saison 2020 machte man endlich einen Schritt nach vorn. Es war entscheidend, dass der Honda-Motor nun nicht mehr dem Mercedes-Aggregat unterlegen war, das seit der Einführung der Hybridmotoren 2014 das Maß aller Dinge war.

Und so war es alles andere als dahingesagt, als Christian Horner am Ende der Saison 2020 davon sprach, im nächsten Jahr in den Titelkampf einzusteigen. Sein Team würde nun den Weg beschreiten müssen, auf den es sich seit 2013 vorbereitet

hatte. Mit Selbstzweifel hatte man es nicht so bei Red Bull, und Verstappen war diesbezüglich nicht anders. Seine einzigen Bedenken galten dem Auto, von dem er sich fragte, ob es wirklich gut genug war, um Hamilton herauszufordern – doch schon Anfang 2021 war klar, dass es konkurrenzfähig war. In diesem Sinne hatte Red Bull Mercedes eingeholt. Jetzt brauchten sie nur noch Max, um sie zu überholen.

Es ist wahrscheinlich Zufall, dass die Veränderungen in Max' Privatleben zur gleichen Zeit stattfanden wie das berufliche Erreichen des nächsten Levels, wenn man die Fortschritte so bezeichnen möchte. Seit Ende des Jahres 2020 war er mit Kelly Piquet liiert, die neun Jahre älter war als Max und schon seit einigen Jahren ein bekanntes Gesicht im Fahrerlager war. Ihr Vater Nelson Piquet war dreimaliger Formel-1-Weltmeister und sie selbst hatte auch mit dem Motorsport zu tun. Durch diese Verbindungen lernte sie Daniil Kwjat kennen, den ehemaligen Red-Bull-Fahrer, mit dem sie eine gemeinsame Tochter hat, die im Sommer 2019 zur Welt kam. Noch im selben Jahr trennte sich das Paar. Seit Oktober 2020 ist Kelly Piquet nun mit Max zusammen, und schon kurz danach wurde sie an den Rennwochenenden in der Red-Bull-Box an der Seite von Raymond Vermeulen gesehen. Die Beziehungen von Rennfahrern sind oft wie ihr Berufsleben – aufregend, schnell, rasant, aber letztlich flüchtig. Zumindest hat Max mit Kelly jemanden an seiner Seite, der vieles von dem, was das Leben im Fahrerlager ausmacht, schon einmal erlebt hat. Man sollte meinen, dass sie kaum noch etwas am eigenwilligen Formel-1-Zirkus überraschen kann.

Wen man hingegen 2021 etwas seltener als zuvor in der Red Bull-Box sah, war Max' Vater. Jos hatte stets betont, dass er der Karriere seines Sohnes nicht im Weg stehen würde – auch wenn seinen Worten nicht immer die entsprechenden

Taten folgten. Zweifellos war man bei Red Bull zeitweise darauf bedacht, ihn so weit wie möglich auf Distanz zu halten, da sein Ruf als leicht aufbrausender Zeitgenosse und seine eigene Erfolgsbilanz ein potenzielles Risiko für die Marke darstellen. Er hatte bereits damit begonnen, einigen Rennen fernzubleiben – als Max eine halbe Stunde vor dem Rennen beim Großen Preis von Ungarn 2020 in der Aufwärmrunde zur Startaufstellung verunglückte, schrieb Jos dem Team aus der Ferne verzweifelt eine SMS, um herauszufinden, ob sie das Auto rechtzeitig reparieren könnten. Diese 30-Minuten-Reparatur war eine der bemerkenswertesten Leistungen in der modernen F1-Ära, wie die verzweifelten Funksprüche, die später veröffentlicht wurden, belegen. Es gelang ihnen, das Auto in einem Stück funktionsfähig zu bekommen, bevor die Lichter ausgingen, wofür sich Max ausgiebig und von Herzen bedankte. Wie es beim Team ankam, dass der Vater des Fahrers, der jahrzehntelang Gokarts gebaut und die Karriere seines Sohnes gemanagt hatte, währenddessen immer wieder über den Stand der Dinge informiert werden wollte, bleibt unserer Fantasie überlassen. Der Teammanager war derjenige, der Jos schließlich eine Abfuhr erteilte und ihm versicherte, dass alles in Ordnung sei und man bitte einfach nur weitermachen wolle. Jeder Lehrer, der es mit aufdringlichen Eltern seiner Schüler zu tun hat, kann das nachempfinden.

Im Jahr 2021 verbrachte Jos an den Wochenenden etwas mehr Zeit auf dem Sofa und versuchte, nicht nervös zu werden, obwohl er in den entscheidenden Momenten immer noch an der Strecke auftauchte. Als sich das Titelrennen zuspitzte, war er fast allgegenwärtig. Natürlich ließ er sich den Grand Prix der Niederlande in Zandvoort nicht entgehen, und auch in Silverstone, Barcelona und Budapest war er dabei – vielleicht hatte er aus dem letzten Rennen 2020 gelernt. Aber er bemühte

sich gewiss, sich etwas mehr zurückzuhalten. Seine Kinder Jason Jaxx und Mila Faye trugen noch Windeln, ebenso wie sein erstes Enkelchen Luka, zu dem sich bald noch Lio gesellen sollte. Als Großvater und Vater hatte Jos immer weniger Zeit, um für die Grands Prix um die Welt zu fliegen.

„Ich habe ja auch ein Privatleben, deshalb kann ich nicht überall sein“, sagte Jos, nachdem er auf sein gelegentliches Fernbleiben angesprochen worden war. „Ich habe jetzt eine wunderbare Familie, also will ich das [Reisen] nicht mehr. Ich fahre dorthin, wenn ich dort sein muss. Es ist ein wichtiges Jahr und es läuft gut für uns.“

Er gab sogar zu, dass es oft spannender – oder vielleicht auch nur nervenaufreibender – war, die Rennen zu Hause vor dem Fernseher zu verfolgen, weil er dann nicht über alles Bescheid wusste, was vor sich ging. Zudem er hatte einen neuen Schützling, mit dem er zusammenarbeitete: Thierry Vermeulen, Raymonds Sohn, den er in den frühen Etappen seiner Motorsportkarriere betreute.

Unterdessen musste sein alter Protegé Max einen frühen Rückschlag einstecken, als Mercedes ihn in Bahrain strategisch übertrumpfte. Der siebenfache Weltmeister Lewis Hamilton sah die Zielflagge und bedankte sich bei seinem Team in Bahrain und im Werk in Brackley. Aber es war nicht so wie sonst. Diesmal war etwas anders.

„Wir wissen, dass wir nicht schnell genug sind“, sagte Hamilton zu seinem Ingenieur, obwohl er Verstappen in den letzten fünf Runden auf Distanz gehalten hatte. Das war ihm schmerzlich klar geworden, als der Niederländer ihn überholt hatte, obwohl er dabei mit allen vier Rädern von der Strecke abgekommen und von seinem Red-Bull-Ingenieur angewiesen worden war, die zu Unrecht gewonnene Position wieder zurückzugeben.

„Warum habt ihr mich nicht einfach fahren lassen?“, beschwerte sich Max anschließend am Funk. Ihm war bewusst, dass sein Manöver eine Fünf-Sekunden-Strafe nach sich ziehen würde, aber er vertraute darauf, dass er einen größeren Vorsprung auf Hamilton herausfahren und den Sieg klarmachen könnte. Es war ein sehr emotionaler, ungemein frustrierender Moment für jemanden, der es einfach leid war, Zweiter zu werden, und der schwer daran zu knabbern hatte, das Rennen buchstäblich herschenken zu müssen. Es sollte nicht das letzte Mal in dieser Saison sein, dass er dazu gezwungen wurde – aber es sollte das am wenigsten umstrittene Mal bleiben.

In Bahrain ist es immer sehr heiß und stickig, und nach einer Abkühlung und einer offenen Nachbesprechung des Rennens mit dem stets ruhig bleibenden Horner, gab sich Max trotz seiner Enttäuschung schon wieder sehr zuversichtlich. Er sagte dem Team, dass ein Rennwochenende wie dieses, mit dem Start von der Pole-Position, bei dem Hamilton nur dank eines Undercut nach vorne kommen konnte, weil bei Red Bull der Boxenstopp zu lange gedauert habe, in der Saison 2020 noch Anlass zu großer Freude geboten hätte, und dass es ein Maß für den Fortschritt und die hohen Erwartungen des Teams im Jahr 2021 war, dass sie nun sauer waren, nur Zweiter geworden zu sein. Seine Reaktion zeigte auch einmal mehr, wie reif Max mittlerweile geworden war.

Was er nicht unbedingt wissen konnte, auch wenn er es vielleicht ahnte, war, dass seine Reife und sein Charakter im Laufe der Berichterstattung über den Titelkampf zwischen ihm und Hamilton auf die Probe und auch infrage gestellt würden: Der Herausforderer und der Champion standen sich in einem Show-down gegenüber, den sich nicht einmal die Produzenten der von Netflix produzierten Formel-1-Dokuserie *Drive to Survive* hätten ausdenken konnten.

Die Liste der Fahrer, die wirklich behaupten können, Hamilton besiegt zu haben, ist bemerkenswert kurz. Jenson Button bei McLaren und Nico Rosberg bei Mercedes, der dem amtierenden Weltmeister 2016 einen Strich durch die Titelverteidigung machte, sind vielleicht die einzigen. Fernando Alonso war nahe dran, als er 2007 mit Hamilton punktgleich war, als sie beide bei McLaren fuhren, wobei der Spanier dann Dritter und der Brite Zweiter wurde. Man könnte alle drei fragen, was sie von Lewis halten, und alle würden sagen, dass er ein brillanter Rennfahrer sei, vielleicht sogar der größte aller Zeiten – aber sie alle wissen auch: Man kann ihn triezen. Das mag jedes Jahr weniger zutreffen, da er älter, besser und abgeklärter wird, aber alle drei haben sich einen mentalen Vorteil gegenüber Hamilton verschafft, der es leichter machte, ihn zu schlagen. Im Fall von Rosberg war es die Unsicherheit über die interne Mercedes-Politik. Im Fall von Alonso war es Hinterhältigkeit, wie die Verzögerung in seiner Box in Ungarn, um Hamiltons Qualifying zu stören. Der stets zuvorkommende Button sagte, er fand immer einen Weg, am Sonntag schneller zu sein – und er sorgte dafür, dass Hamilton das wusste, wenn auch auf subtile Weise.

Verstappen, der schon bei seiner Ankunft in der Formel 1 einige Fahrer gegen sich aufgebracht hatte, begann im zweiten Rennen der Saison, Hamilton zu piesacken. Nachdem er in Bahrain nachgegeben und Hamilton wieder vorgelassen hatte, war er für den Rest der Saison entschlossen, hart, aber fair zu fahren – vor allem aber hart. Nette Jungs kommen selten als Erste ins Ziel, vor allem nicht im Motorsport, und Verstappen hatte keine Lust mehr, ein netter Kerl zu sein, falls er das auf der Strecke überhaupt jemals gewesen war. Dieses erste Rennen sollte sich eher als Anomalie denn als Normalfall erweisen. Beide Seiten hatten den Kampf angenommen.

Bei nassen Bedingungen in Imola, die sich kaum mehr von denen in der Wüste von Bahrain hätten unterscheiden können, war es erneut Verstappen, der als Erster in Kurve eins einbog, obwohl Hamilton neben ihm war. So wie Lewis ihm in der Schlussphase des ersten Rennens keinen Platz gelassen hatte, so ließ Verstappen ihm diesmal keinen. Hamilton holperte über die Kerbs und konnte nur noch zusehen, wie sein Rivale auf und davon fuhr. Eine Safety-Car-Phase ließ das Feld wieder zusammenrücken, und beim Neustart positionierte Hamilton sein Auto an der Außenseite derselben Kurve. Die Lücke war wieder da, aber er hatte seine Lektion gelernt. Es war ein erstaunlicher Moment. Während eines Grand Prix kann man sich nicht unbedingt in die Augen sehen, aber wenn man es gekonnt hätte, hätte Max vielleicht ein Zucken in Lewis Blick bemerkt.

Ein späterer Fehler von Hamilton, den er selbst als menschlich bezeichnete und mit Ungeduld erklärte – Worte, die man normalerweise nicht mit dem siebenfachen Weltmeister in Verbindung bringt –, führte dazu, dass Verstappen den Sieg ungefährdet nach Hause fahren konnte. Der Brite kämpfte sich jedoch auf den zweiten Platz zurück, womit zwei Dinge schnell klar waren: dass Hamilton und Mercedes ein wenig verunsichert waren und dass es bei diesem Titelkampf darum gehen würde, wer die wenigsten Fehler machte und wer am coolsten blieb. Für den Moment ging es zwischen Hamilton und Verstappen – und Mercedes und Red Bull – noch einigermaßen höflich zu. Vielleicht war es angesichts der vielen noch ausstehenden Rennen und der Tatsache, dass keiner der beiden Fahrer mehr als ein paar Punkte verloren hatte, schwer, sich allzu sehr aufzuregen. Das würde noch kommen, doch jetzt war noch nicht die Zeit dafür. Selbst als Verstappen den von der Pole-Position gestarteten Hamilton in Kurve eins beim

Großen Preis von Spanien fast von der Strecke rempelte, konnte ihn der Briten dank der Überlegenheit des Mercedes auf dieser Strecke später wieder einholen.

„Sie hatten alle Möglichkeiten“, beruhigte Horner Max hinterher und merkte an, dass man es angesichts der Dominanz von Mercedes als großen Erfolg verbuchen konnte, dass er sich nach Hamilton und vor Bottas den zweiten Platz geholt hatte.

Bei Red Bull war man sich schmerzlich im Klaren darüber, wie viel einfacher es 2020 für Mercedes gewesen war, ihre neuen Rivalen in Schach zu halten, weil sie zwei Autos an der Spitze gehabt hatten statt einem. Das Team hatte gehofft, 2021 mit der Entlassung von Alexander Albon, der es in der Saison 2020 nur zu zwei Podiumsplätzen und dem siebten Platz in der Fahrermeisterschaft gebracht hatte, und der anschließenden Verpflichtung von Sergio Perez für das zweite Cockpit für dieses Problem eine Lösung gefunden zu haben. Für Red Bull, wo man als Team auf die Entwicklung von Fahrern und auf Wagemut baut, war das ein radikaler Schritt gewesen. Schließlich war das, was Helmut Marko von Anfang an im Sinn gehabt hatte und womit er Dietrich Mateschitz überhaupt erst für den Rennsport hatte begeistern können die Förderung junger Fahrer gewesen. Als sie also Sergio Perez, dem 31-jährigen Mexikaner mit zahlreichen Sponsoringverträgen und fast 200 Formel-1-Rennen auf dem Buckel, einen Vertrag bis 2021 anboten, war das eine deutliche Abkehr von der DNA des Teams und sandte allen zwei klare Botschaften: Max ist unsere Nummer eins und wir werden alles tun, um ihn nach ganz oben aufs Podium zu bringen. Was aber war dann das Problem? Es funktionierte nicht. Hamilton hatte drei der ersten vier Rennen gewonnen, und den Sieg in Imola nur infolge eines eigenen Fehlers verpasst, wobei er trotzdem noch Zweiter geworden

war. Perez musste sich erst noch einen Platz auf dem Podium erkämpfen und konnte Verstappen nicht effektiv unterstützen. Wie Perez selbst zugab, hatte er immer noch Probleme, das Auto in den Griff zu bekommen, das mit seinem High-Rake-Konzept und dem notorisch instabilen Heck speziell für Verstappen entwickelt worden war. Mercedes hatte seine eigenen Probleme mit seinen Fahrern, da Bottas eine Anweisung ignoriert hatte, Hamilton nicht aufzuhalten, wobei der Finne zumindest schnell genug war, um sich das erlauben zu können. Perez hatte nicht einmal das Tempo, um mit Verstappen mitzuhalten. Red Bull befand sich auch aus technischer Sicht in einer Zwickmühle. Max glaubte nicht, dass die Niederlage in Barcelona auf die Strategie zurückzuführen war.

„Es ist ungemein hilfreich, wenn man eindeutig schneller ist“, sagte er in typisch unverblümter Weise und spiegelte damit die Aussagen Hamiltons an sein eigenes Team nach dem ersten Rennen wider, in denen er behauptete, dass sie „nicht schnell genug“ seien. Wenn zwei Teams in der Formel 1 behaupten, das andere sei schneller, können sich vermutlich beide darauf einigen, dass sie lügen.

Bei Red Bull war man allerdings nicht der Meinung, wesentlich schneller zu sein, daher verfolgte man eine aggressive Entwicklungsstrategie. Angesichts der für Ende 2021 anstehenden grundlegenden Änderung der Regularien begannen die Teams irgendwann im Laufe der Saison, Ressourcen für das für 2022 neu zu entwickelnde Auto bereitzustellen. Das am Ende des Feldes fahrende Team Haas erklärte sogar, das Auto für 2021 gar nicht weiterzuentwickeln, sondern sich vollständig auf die Änderungen zu konzentrieren, die ab Anfang 2022 in Kraft treten würden. Red Bull verfolgte einen anderen Weg und glaubte, dass sich die unermüdliche Arbeit in ihrem Werk irgendwann auszahlen würde.

In der Zwischenzeit mussten sie aus den Fehlern von Mercedes Kapital schlagen. Eine Gelegenheit dazu bot sich kurz nach dem enttäuschend verlaufenen Großen Preis von Spanien in Monaco. Das Rennen in Monte Carlo ist so etwas wie ein Heim-Grand-Prix für viele Fahrer, die aufgrund der günstigen Steuergesetzgebung in dem Fürstentum ihren Wohnsitz haben. Max zählt nach wie vor zu ihnen. Von seinem Apartment überblickt man den Hafen, in dem viele zigmillionen Dollar teure Yachten liegen. Sein vermeintlicher Heim-Grand-Prix endete für ihn bisher jedoch stets enttäuschend. 2018 saß er nach dem Rennen zusammengesunken in einer Ecke des mobilen Red-Bull-Hauptquartiers, wütend auf sich selbst wegen des Crashes im Qualifying, mit dem er sich das Wochenende ruiniert hatte. Er hatte sich unter die Dusche geschleppt und war dann quer durch die Stadt geschlurft zur Feier seines Teamkollegen Daniel Ricciardo, der den Sieg errungen hatte. Obwohl er sich für die Kameras und für Daniel, den er wirklich mochte, zum Lächeln gezwungen hatte, war ihm nicht im Geringsten danach zumute gewesen. Er hatte nicht bewiesen, was er unbedingt hatte beweisen wollte, und drei Jahre später war ihm das immer noch nicht gelungen. Red Bull hatte ihm ein Auto gegeben, das an manchen Tagen schnell genug war, um mit Hamilton mithalten, aber er hatte es immer noch nicht geschafft, ihn im Duell Mann gegen Mann zu schlagen.

Das Rennen in Monaco ist nicht immer das beste Rennen der Saison. Nur die Formel-1-Autos sind breiter geworden, die Straßen von Monte Carlo sind es nicht. Sie sind so eng und die Strecke ist so kurz, dass Überholen praktisch unmöglich ist. Max lernte das 2015 auf die harte Tour, als er in Kurve eins in die Leitplanken krachte, nachdem er versucht hatte, Romain Grosjean zu überholen, und als er sich im Laufe des Rennens

2018 mit einem wesentlich schnelleren Auto nur vom letzten auf den neunten Platz verbessern konnte.

Daher war er sehr frustriert, dass es ihm am Samstag nicht gelang, sich für die Pole-Position zu qualifizieren. Er wurde um zwei Zehntelsekunden von Charles Leclerc geschlagen, dem einzigen gebürtigen Monegasen im Fahrerfeld. Die Enttäuschung war umso größer, da Leclerc kurz vor Ende von Q3 einen Crash baute, was das vorzeitige Ende des Qualifyings zur Folge hatte, womit allen anderen Fahrer die Chance genommen worden war, sich noch zu verbessern – einschließlich Verstappen, der gerade auf einer bereits zur Hälfte absolvierten Runde unterwegs war, die ihm wahrscheinlich die Pole eingebracht hätte. Er ließ über Funk eine Reihe von Schimpfwörtern ab, als die rote Flagge geschwenkt wurde, während er durch den Tunnel raste.

„Das kotzt mich mal so richtig an“, sagte er und hatte wohl das Gefühl, dass die Würfel bereits gegen ihn gefallen waren.

Seine Wut schlug 24 Stunden später in Erleichterung um, als man bei Ferrari nach der Einführungsrunde einen in der Kürze der Zeit nicht mehr zu behebenden Defekt feststellte, was für Leclerc bedeutete, dass er am Rennen nicht teilnehmen konnte und Verstappen, wenn auch auf P2 stehend, praktisch von der Pole starten würde. Hamilton, der nur von P7 gestartet war, hatte das ganze Rennen über Schwierigkeiten, seine Reifen ins richtige Temperaturfenster zu bekommen und kam als Siebter ins Ziel. Sein Teamkollege Bottas konnte das Rennen erst gar nicht beenden, weil sich bei einem Boxenstopp eine Radmutter so verkantet hatte, dass sie sich nicht mehr lösen ließ und später mit einem Schneidbrenner entfernt werden musste. In anderen Büchern über andere Fahrer wird dieser Große Preis als ein Alptraum-Wochenende eingehen. Für Max fühlte es sich an wie eine kleine Erlösung. Nach Jahren, in denen er

auf den Straßen von Monte Carlo ohne eigenes Zutun immer wieder Pech gehabt hatte, schien sich das Blatt nun endlich zu seinen Gunsten gewendet zu haben. Die einzige Gefahr am Renntag drohte beim Start, den er jedoch perfekt hinbekam, indem er sofort nach rechts zog und sich vor Bottas setzte, so dass er als Führender in Kurve eins ging. Der Rest war fast eine Prozession, so wie es eben ist, wenn man mit einem 1000-PS-Boliden durch eine enge Küstenstadt fährt und jeder noch so kleine Fehler rennentscheidende Konsequenzen hat. Im Cockpit hatte er gut lachen. Es war kein besonders anstrengender oder nervenaufreibender Nachmittag für ihn. Er konnte das Rennen so routiniert runterspulen, wie er es sich wohl gewünscht hatte.

Danach konnte er sich ein Lächeln nicht verkneifen. Er war sich bewusst, dass er in Monaco zuvor noch nicht einmal auf dem Podium gestanden hatte. Er wusste, dass die Saison noch lang ist, und sagte, er denke bereits an das nächste Rennen in Aserbaidshan; es schien ihn kaum zu interessieren, dass Serena Williams beim Interview nach dem Rennen hinzugebeten wurde und neben ihm stand.

Von außen betrachtet hatte man allerdings das Gefühl, dass das Titelrennen zwischen Hamilton und Verstappen noch nicht so richtig Fahrt aufgenommen hatte. Und tatsächlich sind die beiden auf der Strecke nicht sehr oft gegeneinander gefahren, und wenn, dann waren die Umstände meist so, dass beide Autos unterschiedlich schnell waren. Die Medien waren geradezu besessen von der Aussicht, dass es ein wuterfülltes Aufeinandertreffen der beiden Schwergewichtsboxer Anthony Joshua und Tyson Fury geben könnte; wenn nun diese beiden Formel-1-Schwergewichte im Kampf um den Weltmeistertitel direkt gegeneinander antreten könnten, wäre das genau das Gegenmittel, das die sportinteressierte Öffentlichkeit nach

achtzehn Monaten Corona-Hölle brauchte. In Aserbaidschan wurden sie wieder einmal vom Schicksal getrennt – Verstappen wurde durch einen Reifenschaden gestoppt und Hamilton durch einen versehentlich betätigten Schalter am Lenkrad nach einem Re-Start kurz vor Rennende, weshalb seine Bremsen nicht richtig funktionierten und er statt durch die Linkskurve geradeaus in die Auslaufzone fuhr. Diejenigen, die auf einen gladiatorenhaften Showdown hofften, mussten allerdings nicht mehr lange warten.

Bislang hatte es oft geheißsen, dass der Druck von Verstappen und sein unerbittliches Rennverhalten Hamilton, der in diesen Tagen eigentlich ein wie gewohnt ruhiger Fahrer war, zu Fehlern gezwungen habe. In Frankreich waren die Rollen jedoch vertauscht. Max machte, wie er selbst zugab, in der ersten Kurve einen Fehler, weshalb er von der Strecke abkam, und Hamilton zog vorbei. Red Bull reagierte achtzehn Runden später mit einem Undercut, ein Schachzug, mit dem der weiter hinten fahrende Ricciardo im McLaren schon erfolgreich gewesen war. Das würde ihm eine bessere Ausgangsposition verschaffen, und so holte das Team Verstappen an die Box, als man dort erkannt hatte, dass sie mit einer Zwei-Stopp-Strategie am Ende des Rennens auf frischeren weichen Pneus schneller sein würden. Es war ein typisch mutiger Schritt für Red Bull, die den Mut zu ihrem Markenzeichen gemacht hatten. Anderthalb Runden vor Schluss holte Max Lewis Hamilton ein und überholte ihn mit Leichtigkeit. Damit baute er seinen Vorsprung auf den Titelverteidiger in der Gesamtwertung auf zwölf Punkte aus. Und genau das war der Startschuss für einen Titelkampf, der den Namen verdiente.

Verstappen sagte: „Das ganze Rennen über haben wir miteinander gefightet. Und so wird es auch für den Rest der Saison sein.“ Er sollte recht behalten.

Jeder, der daran gezweifelt hatte, dass Verstappen Hamilton wirklich den Titel streitig machen könnte, und vermutet hatte, dass er, wie so viele andere zuvor, in der heißen Phase der Saison einfach anfangen würde zu schwächeln, wurde nun eines Besseren belehrt.

„Wenn wir sie hier schlagen können, können wir sie überall schlagen“, sagte Horner triumphierend.

Bei Mercedes war man sich dessen durchaus bewusst. „Wir brauchen etwas mehr Tempo“, sagte Hamilton in einem Funkpruch, der fast allen 891 Mercedes-Mitarbeitern wie ein Alarm in den Ohren geklingelt haben dürfte. Ihm war klar, dass der Kampf endgültig eröffnet war.

Und falls das trotz allem irgendetwas noch nicht mitbekommen haben sollte, festigte Verstappen eindrucksvoll seine WM-Führung mit einem Doppelsieg bei den zwei Großen Preisen auf dem Red Bull Ring, der Heimstrecke seines Teams, an dem Ort, an dem er die Rennstallbosse zum ersten Mal beeindruckt hatte und an dem er zum ersten Mal einen Red Bull Formel-Rennwagen gefahren war. Bei dem zweiten Rennen, dem ersten vor vollen Rängen, sah man auch zum ersten Mal eine Tribüne mit nur in Orange gekleideten Fans. Die Wiederaufnahme des Grand Prix der Niederlande in den Rennkalender bedeutete, dass Max nun eine ganze Reihe von Heimrennen hatte – in den Niederlanden, Belgien und Monaco, aber auch in Österreich, wohin aufgrund der relativen Nähe und den Sommerterminen immer zahlreiche niederländische Zuschauer pilgern, weshalb sich auch der Red Bull Ring für Max wie ein zweites Zuhause anfühlt.

Max belohnte nicht nur sich, sondern auch seine treuen Fans mit zwei souveränen Rennen innerhalb von acht Tagen. In beiden Fällen holte er sich die Pole-Position, kam gut vom Start

weg und gewann das Rennen. Im ersten Rennen musste man bei Mercedes sogar schon einige Zeit vor der Zielflagge einräumen, geschlagen worden zu sein. Im zweiten Rennen lieferten sich Hamilton, Bottas, Perez, Leclerc und Norris im Kampf um die Podiumsplätze eines der besten Rennen der Saison, wobei Max eine Klasse für sich gewesen war. Der Niederländer kam mit mehr als 45 Sekunden Vorsprung vor Hamilton ins Ziel. Letzterer konnte über den Geschwindigkeitsunterschied nur staunen. Der amtierende Weltmeister wusste, dass Red Bull ein bedeutendes Aerodynamik-Upgrade in Österreich am Start hatte, aber er hatte sich offenbar nicht vorstellen können, wie viel zusätzlichen Speed das bringen würde.

„Dreh weiter an der Schraube“, riet Christian Horner Max Verstappen – ermutigende Worte, die er ein paar Wochen später vermutlich bereut haben dürfte.

Was dann folgte, war der denkwürdigste Moment der bisherigen Saison, und in jedem anderen Jahr wäre es zweifellos der bedeutendste Moment gewesen. Man könnte sogar sagen, dass es ein einschneidenderes Ereignis war als das dramatische Finale von 2021, weil es die Beziehung von Verstappen und Hamilton für immer veränderte. Im Laufe der Jahre, in denen sie gelegentlich miteinander gefightet hatten, und auch 2021, als die meisten ihrer Positionskämpfe nicht mehr als Sparring gewesen waren, hatten sie ein gewisses Maß an Respekt voneinander erworben. 2019 in Brasilien hatten sie es sogar gegenseitig gerade genug Platz zu lassen, um auf Tuchfühlung gehen zu können. „Das war cool!“, hatte Max damals gesagt. Zwei Jahre später war das nicht mehr so.

Der Kontext des britischen Grand Prix ist wichtig. Das Rennen in Silverstone hat einen besonderen Stellenwert im Motorsport und ist traditionell eines, das mit die meisten Zuschauer anlockt. Das war auch 2021 so, als die britische Regierung die

Genehmigung erteilte, Hunderttausende von Zuschauern trotz der anhaltenden Pandemie-Restriktionen wieder zu der Veranstaltung zuzulassen. Das Beste von allem: Die Sonne schien, und das Woodstock der Formel 1 ging in einer Mischung aus überteuertem Apfelwein, Sonnenbrand und zertrampelten Grasflächen über die Bühne.

Das übertrug sich auch auf die Fahrer, insbesondere auf Hamilton, dessen Verhältnis zur britischen Öffentlichkeit nicht immer so entspannt war. Zu diesem Zeitpunkt hatte er schon fast den Status eines Nationalhelden erlangt, und die Motorsportfans, die nach Silverstone gekommen waren, hatten ohnehin nie an ihm gezweifelt. Wie auch immer, die Szenen, die sich nach seiner Bestzeit im Qualifying am Freitagabend abspielten, das Teil eines experimentellen neuen Formats in der Formel 1 war, zu dem am Samstag ein Sprintrennen gehörte, durch das die Startreihenfolge für das Rennen am Sonntag ermittelt werden sollte, werden noch lange in Erinnerung bleiben. Es war eine emotionsgeladene Feier vor einem begeisterten Publikum, das sich wie eine andere Welt für Hamilton anfühlte, der nur wenige Monate zuvor schwer an Corona erkrankt und in einem Hotelzimmer im Nahen Osten in Quarantäne gewesen war und gelitten hatte. Selbst für die Nicht-Hamilton-Fans fühlte sich das Ganze wie eine Befreiung an.

Am Samstag kam die Sonne wieder heraus und mit ihr strahlten auch die Zuschauer. Wobei sie auch ein klein wenig enttäuscht waren, als Verstappen Hamilton im Sprint-Qualifying gleich überholte und das Rennen anführte, aber begeistert, dass der Brite ihm dicht auf den Fersen blieb. In der Copse Corner, einer schnellen Rechtskurve, an der einige der größten Tribünen der Strecke stehen, versuchte Hamilton auf der Kurvenaußenseite, Verstappen zu überholen. Moderne Autos nehmen die Kurve mit rund 280 km/h, indem sie das Gaspedal

nur ein kleines bisschen lupfen. Das erfordert Mut, aber auch enormes Vertrauen in den Fahrer auf der Innenseite. Hamilton war zur Hälfte durch, besann sich dann aber eines Besseren. Hätte er sich gedreht oder einen Unfall gebaut, wäre er in der Startaufstellung weit zurückgefallen und hätte am Sonntag das Feld von hinten aufrollen müssen. In einem so engen Titelrennen stand das Risiko in keinem Verhältnis zum Ertrag. Er hoffte, noch mal eine Chance zu bekommen, aber dazu kam es am Ende nicht mehr. Verstappen schaffte es nicht, seinen Vorsprung auf mehr als zwei Sekunden auszubauen, doch Hamilton kam auch nie näher als bis auf eine an ihn heran. Max hielt ihn auf Armeslänge in der Dirty Air, während Lewis an die unsichtbare Barriere stieß. Wenn er am Sonntag hinter Verstappen starten müsste, würde er schon etwas Besonderes tun müssen, um an ihm vorbeizukommen.

Die erste Rennrunde verlief fast genauso wie die erste des Sprint-Qualifyings, allerdings startete Verstappen diesmal acht Meter vor Hamilton von der Pole-Position statt hinter ihm. Er erwischte erneut den besseren Start, hielt Hamilton im ersten Sektor gerade so hinter sich und hängte ihn an der Außenseite der Brooklands-Haarnadelkurve ab. Sie fuhren die alte Boxenstraße hinauf, und wieder zog Hamilton in der Copse Corner an Verstappen vorbei. Nur dieses Mal wich Max Verstappen nach außen aus, während sein Rivale innen reinstach und neben ihm fuhr. Diesmal zog er nicht zurück, und sie kollidierten. Verstappen verlor sein rechtes Hinterrad und flog in die Reifenstapel. Das Kiesbett bremste ihn kaum, und er schlug mit hoher Geschwindigkeit in die Streckenbegrenzung ein. Es war die Art von Unfall, die in früheren Jahren mit einiger Wahrscheinlichkeit tödlich geendet hätte, vielleicht sogar für manche Zuschauer. Die Fortschritte bezüglich der Sicherheitsvorkehrungen haben viele Leben gerettet. Hätte es sie in

Silverstone 2021 nicht gegeben, wären die Folgen wesentlich gravierender gewesen.

Reichlich Streit gab es trotzdem. Nachdem feststand, dass es Verstappen im Großen und Ganzen gut ging (er verließ das Auto aus eigener Kraft, wurde aber mit einem Rettungswagen zur Untersuchung ins Krankenhaus gebracht), begannen Red Bull und Mercedes verzweifelt, Michael Masi, den Rennleiter, anzufunken und den Fall jeweils aus ihrer Sicht darzulegen. Mercedes-Chef Toto Wolff schickte Masi eine E-Mail mit Telemetriedaten, die nach Meinung des Teams belegten, dass Verstappen den Crash verschuldet hatte, während von Red-Bull-Seite gesagt wurde, dass man über Daten verfüge, die das Gegenteil bewiesen. Masi ließ beide Parteien wissen, dass er seine E-Mails während des Rennens nicht abrufe und sich die Stewards rechtzeitig um die Angelegenheit kümmern würden. Die Rennkommissare entschieden schließlich, dass Hamilton die Hauptschuld an dem Crash gehabt habe und verhängten eine Zehn-Sekunden-Strafe und Strafpunkte gegen ihn.

Über die Angemessenheit der Strafe wurde monatelang kontrovers diskutiert. Waren die Stewards mit Hamilton zu nachsichtig? War Verstappen zu aggressiv? War Lewis zu ungeduldig? Sollte man den beiden mal ordentlich den Kopf waschen, um sie zur Vernunft zu bringen? Wirklich jeder hatte eine Meinung zu dem Vorfall und der verhängten Strafe. Natürlich auch Piers Morgan.

Wenig überraschend war niemand an der Boxenmauer von Red Bull der Ansicht, dass die Strafe auch nur im Entferntesten angemessen war, Max selbstverständlich auch nicht. Noch bevor er das Krankenhaus verließ, hatte er sich diesbezüglich auf Twitter geäußert und mit Jos im Fernsehen verfolgt, wie Hamilton Champagner verspritzte und die Atmosphäre genoss, nachdem er schließlich trotz der Strafe noch den Sieg errungen

und den Rückstand in der Fahrergesamtwertung auf nur noch acht Punkte verringert hatte.

„Zum Glück geht es mir gut“, schrieb Max. „Ich bin sehr enttäuscht, dass das Rennen so für mich beendet wurde. Die verhängte Strafe hilft uns nicht weiter und wird der gefährlichen Aktion von Lewis auf der Strecke nicht gerecht. Wenn man sich die Siegesfeier gezwungenermaßen im Krankenhaus ansehen muss, wird mehr als deutlich, wie respektlos und unsportlich das ist, aber wir machen weiter.“

Auch dieses Gefühl blieb. Selbst am Morgen nach dem letzten Rennen der Saison, als sich Jos und Max leicht verkatert zu einem Interview mit David Coulthard zusammensetzten, sprachen sie darüber und wie entsetzt sie über die Siegesfeier gewesen waren.

Außerdem hatte der Unfall Red Bull mehr als nur ein paar Punkte gekostet. Die Reparaturen an Max' Auto beliefen sich auf mehr als eine Million Pfund, und das im ersten Jahr, in dem es in der Formel 1 eine Ausgabenobergrenze gab. Sie hatten das Gefühl, dass Max nun gewissermaßen zur Zielscheibe erklärt worden war. Die Vorwürfe bezüglich seiner vermeintlichen Aggression und Arroganz, die ihn seit seiner frühen Karriere begleitet hatten, wurden nun wieder vermehrt laut, sogar aus den Reihen des Mercedes-Teams. Und wie reagierte man bei Red Bull? Ganz einfach: Man bekämpfte Feuer mit Feuer. Tage später schlug Horner zurück gegen Max' Kritiker und beschwerte sich überdies bei der FIA, dass Mercedes und Hamilton nicht angemessen genug bestraft worden seien. In Interviews gaben sie zu bedenken, ob Mercedes nicht gezwungen werden solle, die Rechnung für die Reparatur zu bezahlen. Der Lärm wurde ohrenbetäubend.

Abgesehen von dem spontanen Post in den sozialen Medien tat Max alles, um sich aus den ganzen Streitereien herauszuhalten.

Er war nicht ernsthaft verletzt worden, abgesehen von der Art von Steifheit, die man bei einem Aufprall mit Kräften von bis zu 51G erwarten kann. Er verbrachte in dieser Nacht fast sechs Stunden im Krankenhaus, wo er darauf wartete, dass die CT- und MRT-Untersuchungen seines Gehirns für Entwarnung sorgten, aber er wurde früh genug in sein Teamhotel entlassen, um noch vor 23 Uhr ins Bett gehen zu können. Um 10.30 Uhr am nächsten Morgen flog er zurück nach Monaco, um sich eine Woche lang vor dem Großen Preis von Ungarn zu erholen, einem Rennen, das den Red Bulls traditionell liegt. Doch wenn Max gehofft hatte, dass die vergangenen Erfolge seines Teams und das schwankende Pendel der Saison ihm ein ruhiges und unangefochtenes Rennen bescheren könnten, wurde er enttäuscht. Es regnete am Renntag, und die Strecke war zum Start weder ganz nass noch ganz trocken – Bedingungen, die sowohl Hamilton als auch Verstappen mögen, aber für beide entwickelte es sich schlechter als gedacht, bevor sie überhaupt richtig begonnen hatten.

Zum zweiten Mal in Folge wurde Verstappen von einem Mercedes aus dem Rennen geworfen – wenn auch nicht ganz so rüde und so heftig wie in Silverstone. Gleich in der ersten Kurve verpasste Bottas seinen Bremspunkt und krachte in das Heck von Norris, der wiederum mit Verstappen kollidierte. Der Red Bull wurde schwer beschädigt, wenn auch nicht irreparabel, und Max gelang es zumindest, wieder weiter nach vorn zu fahren und letztlich – nach späten Strafen für andere Fahrer – den neunten Platz zu belegen. Er hatte auch Glück, dass Hamilton der Einzige war, der nicht hinter dem Safety-Car an die Box kam, als die Strecke abtrocknete, was bedeutete, dass er gegen das gesamte Feld, das noch mit Intermediate-Reifen unterwegs war, den Kürzeren zog. Mit einem – im Gegensatz zu Verstappens Red Bull – völlig intakten Auto konnte sich Hamilton

jedoch auf P3 verbessern und somit genug Punkte sammeln, um die Führung in der Fahrergesamtwertung zurückzuerobern, wobei Mercedes Red Bull auch in der Konstrukteurswertung überholte. Dies auf einer Strecke fertigzubringen, auf der die Red Bulls traditionell sehr stark sind, vor allem nachdem die Mercedes in ihren alten Hochburgen wie Paul Ricard in Frankreich das Nachsehen gehabt hatten, muss sich besonders gut angefühlt haben. Verstappen und Red Bull hatten nun eine vierwöchige Sommerpause, in der sie darüber nachdenken konnten, wie sie wieder die Führung übernehmen könnten.

In Wahrheit war es so, dass das Team nicht wirklich daran glaubte, das Ding noch einmal drehen zu können. Ohne das Pech, das sie in Aserbaidschan, Großbritannien und Ungarn gehabt hatten, würden sie in Führung liegen. Ein Grund, sich auf seinen Lorbeeren auszuruhen, war das aber sicher nicht. Klar: Mercedes war verwundbar. Hamilton war auf dem Podium in Ungarn fast ohnmächtig geworden und hatte erklärt, dass er glaube, an Long Covid zu leiden, dessen Auswirkungen zu diesem Zeitpunkt noch niemand genau kannte, die aber ganz sicher keine körperlichen Höchstleistungen begünstigen. Die sonst so gelassene Mercedes-PR-Maschine wirkte zunehmend unsortiert und inkonsistent. Die Team-Leitung hatte schließlich beschlossen, Bottas, der sich von der willigen Nummer zwei zum bockigen Mächtigen-Superstar entwickelt hatte, nach Ende der Saison durch das aufstrebende Talent George Russell zu ersetzen – doch bis dahin musste Bottas, der eigentlich keine Lust mehr darauf hatte, der Steigbügelhalter für Hamilton zu sein, seine Rolle weiterspielen. Es gab Risse in der Rüstung – Red Bull musste sie sich nur zunutze machen.

Außerdem galt es, Max' Ruf zu verteidigen. Er war nicht glücklich darüber, als Bad Guy dargestellt zu werden, und das

Team auch nicht. Es sollte aber erst noch schlimmer kommen, bevor es besser wurde – und für viele sollte es vielleicht nie wieder besser werden. Hamilton hatte Jahre gebraucht, in denen er sich gnadenlos dem Erfolg verschrieben hatte, um die Welt zu erobern, und es hätte durchaus noch Jahre dauern können, bis Verstappen dasselbe gelungen wäre. In Silverstone waren die Stewards immerhin auf seiner Seite gewesen, wenn auch nicht in dem Maße, wie Red Bull es sich gewünscht hätte. Das Gleiche konnte man ein paar Wochen später in Monza nicht behaupten.

Das Gerede über die immer erbittertere Rivalität zwischen Hamilton und Verstappen war im Vorfeld des Großen Preises von Italien etwas in den Hintergrund getreten, weil das am schlechtesten gehütete Geheimnis der Formel 1 – Russells Wechsel zu Mercedes – endlich offiziell bestätigt wurde. Nun drehte sich alles um die Herausforderung, die Russell für Hamilton darstellen würde, und nicht um Verstappens eigene Bemühungen, dem siebenfachen Weltmeister den Titel streitig zu machen. Für den Niederländer war das eine willkommene Abwechslung, denn die Aufregung im Nachgang des Crashes in Silverstone war für ihn sehr unangenehm gewesen. Keine Frage: Max ist hitzköpfig und streitlustig, aber das legt sich auch schnell wieder. Er ist weder nachtragend noch liegt ihm irgendetwas daran, Feindseligkeiten zu pflegen.

Daher ist es kaum fair, das, was in Monza passiert ist, als böswillig zu bezeichnen, auch wenn es viele gerne so darstellten. Hamilton hatte im Sprintrennen am Samstag einen Fehler gemacht und musste als Vierter starten, während Verstappen (aufgrund einer Motorstrafe für Bottas) auf der Pole stand. „Max sollte keine Schwierigkeiten haben, hier zu gewinnen“, prognostizierte Hamilton in einem der offensichtlichsten Versuche, sich in den Gedanken des Jüngeren festzusetzen.

Aber auch Hamilton war unzufrieden. „Sie bringen jede Woche Upgrades. Es gab nur eine Woche, in der es kein Upgrade gab.“ Genau so war es auch. Red Bull hat sein Paket ständig verbessert, und Verstappen hat davon profitiert. Der Joker war am Renntag allerdings sein ehemaliger Teamkollege Daniel Ricciardo. Auch McLaren hatte eine rasante Entwicklung hinter sich, und Ricciardo startete am Sonntag in Monza in seinem Wagen mit dem Mercedes-Motor fulminant vom zweiten Platz und zog an Verstappen vorbei. Hamilton rückte auf den dritten Platz vor und war plötzlich direkt hinter Verstappen, er hing ihm fast im Getriebe. Eine Kurve später war er neben Verstappen und versuchte, an der Außenseite einer der berüchtigten engen Schikanen in Monza an ihm vorbeizukommen. Max ließ Hamilton nur wenig Platz, hielt die Position und sie berührten sich mit den Rädern. Kein ernsthafter Schaden, aber ein Vorteil für Verstappen, zumindest vorerst.

Dieser Vorsprung schwand, als Red Bull, die Meister des Unter-Zwei-Sekunden-Stopps, beim Boxenstopp Probleme hatten und deshalb 11,1 Sekunden lang standen. Weniger als eine Minute später zog Hamilton wieder an Norris vorbei auf den dritten Platz, und hätte er vor seinem eigenen Boxenstopp die richtige Pace finden können, wäre vielleicht sogar P2 vor Max möglich gewesen. Ein perfekter Stopp hätte ihn vor den Red Bull gebracht. So aber musste er wegen eines Sekundenbruchteils Zögern eine weitere Sekunde warten, was bedeutete, dass er Seite an Seite mit – raten Sie mal wem – wieder auf die Strecke kam. Die beiden, die sich in den ersten Wochen kaum in die Quere gekommen waren, gerieten nun ständig aneinander.

Hamilton kam in die erste Kurve, eine enge Rechts- und dann Linksschikane, mit einer halben Wagenlänge Vorsprung und auf der Innenseite. Das bedeutete, dass Max in der zweiten

Kurve auf die Innenseite kommen musste. Verstappen brems-te etwas später, als er es normalerweise getan hätte. Als sie den zweiten Teil der Kurve erreichten, ging ihm der Platz aus. Er kam auf die orangefarbenen Kerbs, die das Schneiden der Kurve unmöglich machten. Der Red Bull kam mit dem rechten Hinterrad gegen das linke des Mercedes und hob ab, Verstappen konnte jetzt nicht mehr verhindern, dass sein Auto in das von Hamilton krachte. Wenn auch bei relativ geringer Geschwindigkeit, so war der Anblick seines Autos, das über den Mercedes rutschte und dessen Hinterreifen den Helm des Briten touchierte, doch ziemlich erschreckend. Hätte es die 2018 eingeführte Halo nicht gegeben, wäre Hamilton vielleicht sogar tödlich, in jedem Fall aber schwer verletzt worden. So jedoch hatte er nur einen schmerzenden Nacken und ein Auto mit Totalschaden.

„Das kommt davon, wenn man nicht genug Platz lässt. Scheiße!“ Verstappen beschwerte sich und vergaß dabei, dass er Hamilton nur wenige Minuten zuvor keinen Platz gelassen hatte. So funktioniert nun mal das kurze und selektive Gedächtnis eines Rennfahrers, besonders wenn er weiß, dass die Stewards jedes seiner Worte am Funk hören.

Die Rennkommissare entschieden, dass Verstappen, wie Hamilton nach dem Rennen betonte, in der ersten Kurve hinter ihm lag und daher im zweiten Teil der Kurve nicht das Recht auf „Racing Room“ – also Platz zum Fahren – hatte. Das war natürlich ein Streitpunkt, und Max hatte nicht mal das Gefühl, dass Lewis ihm im ersten Teil der Kurve genug Platz gelassen hatte. Bei Red Bull sprach man beschwichtigend von einem Rennzwischenfall, was darauf hindeutete, dass ihnen klar war, was auf sie zukommen würde – nämlich eine Strafversetzung von drei Plätzen in der Startaufstellung sowie zwei Strafpunkte.

Damit nicht genug, wurde Max wieder einmal zur Zielscheibe. Natürlich kritisierte Hamilton die Brechstangenaktion als solche, aber auch dass Verstappen nicht mal nach ihm gesehen habe, als er, aus dem Auto ausgestiegen war, das über das des Briten hinwegrasiert war. Nachdem er die Siegesfeier von Lewis nach dem britischen Grand Prix so heftig kritisiert hatte, hätte er die jetzt die Gelegenheit gehabt, Anstand und Moral zu zeigen. Stattdessen ging Max schnurstracks in die Boxengasse. So bedenklich es war, war es höchstwahrscheinlich die richtige Entscheidung. Jeder, der ihn kennt, weiß, dass er seine Emotionen in diesem Moment nur schwer hätte kontrollieren können. Schließlich fühlte er sich im Recht. Viele schlossen sich der Kritik an Max wegen des Verschuldens des Unfalls an, was die Stewards ja so festgestellt und ihn deshalb bestraft hatten. Der legendäre frühere Formel-1-Pilot Jackie Stewart warf ihm vor, dass er lange brauchte, um zu reifen – ein nicht zum ersten Mal geäußerter Vorwurf von Max-Kritikern.

Wirklich schlimm daran war, dass nichts weiter von der Wahrheit hätte entfernt sein können. Bewiesen hatte er das erst eine Woche zuvor, als er dem Druck eines Rennens auf heimischem Boden, das es allein wegen seiner großen Popularität gab, standgehalten und den Großen Preis der Niederlande gewonnen hatte.

Nach einer Absage und einer Verschiebung, beide wegen der Coronapandemie, von Mai auf September, sollte in den Niederlanden endlich zum ersten Mal seit 1985 wieder ein Grand Prix stattfinden. Das Rennen war von Bernie Ecclestone aus dem Kalender gestrichen worden, weil es nicht genug Geld einbrachte, und die Organisatoren waren entschlossen zu beweisen, dass dies trotz der Einschränkungen infolge des Coronavirus und der Rückerstattung von Eintrittskarten im Wert von mehr als 8 Millionen Pfund dieses Mal kein Problem

sein würde. Nie waren sie sich sicherer gewesen, einen echten Champion unter sich zu haben, als mit Max, der im Kampf um die Weltmeisterschaft Hamilton dicht auf den Fersen war. Als am Sonntag die Lichter ausgingen, fühlte sich das von der niederländischen Brauerei Heineken gesponserte Rennen eher wie ein Fußballspiel als wie ein Grand Prix an. Die Formel-1-Fans haben sich daran gewöhnt, an Rennwochenenden in Nordeuropa eine komplette orangefarbene Tribüne zu sehen; der Anblick von 15 oder 20 dieser Tribünen, die die Kurven des Sanddünenkurses säumten, war etwas Besonderes.

Es war auch nicht gerade ein ruhiges Wochenende. Max hatte noch nie ein so intensives Medienprogramm absolvieren müssen, aber er versuchte, jeden Augenblick zu genießen. Er machte sogar einen Spaziergang, etwas, das er nach eigenen Angaben seit vier Jahren nicht mehr getan hatte.

Alles was Rang und Namen hat in der niederländischen Gesellschaft war gekommen. Am Sonntag bekamen König Willem-Alexander, Königin Máxima und ihre Töchter Prinzessin Catharina-Amalia und Prinzessin Ariane eine Führung durch die Box und gaben Max begeistert die Corona-Faust, bevor der dem König sein Auto inklusive Cockpit erklärte. Der niederländische DJ Tiësto hatte die Ehre, die Zielflagge zu schwenken. Hunderttausende waren vor Ort – und ein paar Millionen sahen von zu Hause aus zu. Ziggo, der Satellitenfernsehsender, der die niederländischen Übertragungsrechte an der Formel 1 besitzt, strahlte das Rennen im ganzen Land kostenlos aus: 3,5 Millionen Zuschauer schalteten ein, um es zu verfolgen – ein Rekordergebnis. In den Niederlanden leben nur 17 Millionen Menschen, was bedeutet, dass jeder fünfte Mann, jede fünfte Frau und jedes fünfte Kind das Rennen auf die eine oder andere Weise verfolgt hat. Weltweit schauten noch Zigmillionen mehr Menschen zu, aber für diejenigen, die

ihren Landsmann fahren sahen, war es zweifellos etwas ganz Besonderes.

Wie im Jahr 2021 üblich, stand Max zusammen mit Lewis in der ersten Startreihe. Als er den Briten in der ersten Kurve überholte, brandete von den Tribünen ein unglaublicher Jubel auf. Es gab nicht mehr viele Szenen, bei denen sich die Zuschauer hätten heiser brüllen können. Nur als Bottas, der auf einem langen Stint unterwegs war, Max an der Spitze aufhielt und so Hamilton ermöglichte, hinter ihm aufzuschließen, sah es kurz so aus, als könne der eigentlich klare Sieg doch noch gefährdet werden. Doch als Max den Finnen überholt hatte, fluteten wieder Jubel und Glücksgefühle die Dünen von Zandvoort.

„Es ist toll, hier 72 Runden lang zu pushen!“, sagte Max kichernd zu seinem Team. Zandvoort ist vielleicht nicht der beste Ort, um Rad-an-Rad-Rennen zu sehen, aber der Kurs ist auf jeden Fall allein optisch spektakulär und er scheint auch durchgehend ziemlich schnell zu sein. Nach dem stressigen Sommer und dem enormen Druck und all dem Drumherum, das ein Heimrennen mit sich bringt, genoss Max es sichtlich, zu dem zurückzukehren, was er liebt: schnell zu fahren. Einen Heim-Grand-Prix zu gewinnen, ist etwas, das nur wenigen Fahrern vergönnt ist. Dass es ihm gleich im ersten Anlauf gelang, wird nicht nur Max nie vergessen. Es war unbestritten ein ganz besonderer Tag.

An diesem Wochenende schien der Weltmeistertitel fast irrelevant oder zumindest zweitrangig zu sein. Als Max mit der holländischen Flagge um den Schultern auf die oberste Stufe des Podiums sprang, war das ein absolut erlösender Moment, in dem er von all dem Zirkus und dem Druck in der Formel 1 befreit zu sein schien. Max scheint sich selten an diesen Begleiterscheinungen zu stören, aber er wäre kein Mensch, wenn er es nicht täte.

Zandvoort wirkte auf ihn wie eine Pause, ein Moment, in dem er den turbulenten Titelkampf hinter sich lassen und kurz abschalten konnte, um die frische Nordseeluft zu atmen, seine Lungen damit zu füllen und die Bewunderung des heimischen Publikums zu genießen, bevor er sich wieder voll und ganz auf das Duell mit Hamilton fokussieren musste. Nur fünf Punkte trennten die beiden, nachdem sie in Monza ineinander gekracht waren, und als der Formel-1-Zirkus am Ende des Sommers auf dem heimischen europäischen Kontinent seine Zelte abbrach, wurde immer klarer, dass der Kampf um den Titel kaum vor dem letzten Grand Prix entschieden werden würde. Wie knapp es wirklich ausgehen würde, konnte allerdings niemand vorhersehen.

14

Weltmeister

Man konnte nur zu gut verstehen, dass Max Verstappen keine Lust auf eine große Party zu seinem 24. Geburtstag hatte. Er war erst ein paar Tage zuvor aus Russland zurückgekehrt, wofür er wegen des Unfalls in Monza ja ohnehin eine Grid-Strafe auferlegt bekommen hatte, hinzu kam eine Motorenstrafe, weshalb er als Letzter starten musste. Er kämpfte sich zwar beeindruckend bis auf den zweiten Platz vor, doch der Sieg von Lewis Hamilton bei den wechselhaften Bedingungen (Lando Norris hatte es versäumt, Regenreifen aufzuziehen, was ihn seinen ersten Grand-Prix-Sieg gekostet hatte) bedeutete, dass der Brite wieder die Führung im Titelrennen übernommen hatte.

Max war jedoch dankbar, dass er den Schaden auf die sieben Punkte zwischen dem ersten und dem zweiten Platz begrenzen konnte und nahm die Motorenstrafe, die nach dem neuen Reglement unvermeidlich war, in Kauf. Mercedes würde ebenfalls eine Strafe hinnehmen müssen – aber die Analysten wussten auch, dass die letzten drei Strecken der Saison im Nahen Osten eher Hamiltons Auto lagen. Die nächsten vier Rennen in der Türkei, den USA, Mexiko und Brasilien waren für Red Bull entscheidend.

Vielleicht war das der Grund, warum Max am Morgen seines 24. Geburtstags aufstand, auf seinem Balkon Gewichte stemmte, weitere Fitnessübungen absolvierte und anschließend an der Strandpromenade von Monte Carlo joggen ging, bevor er den Abend mit seiner Familie auf einer Jacht verbrachte. Seine Geburtstagstorte zierte eine maßstabsgerechte Nachbildung

seines Helms (inklusive Sponsorenlogos), eine 1:1-Nachbildung einer Red Bull-Dose aus Fondant und ein Esspapierbild von Max, Kelly und der kleinen Penelope. (Nicht auf dem Bild: die beiden Neuzugänge, die Katzen Jimmy und Sassy, die vielleicht in der Hundehütte saßen, nachdem sie eine von Max' Online-Streaming-Sitzungen unterbrochen hatten, indem sie sich unter den Pedalen zusammenrollten).

Zwei Wochen später fuhr er mit seinem Red Bull in der Türkei aus der Box. Eigentlich hätte an diesem Termin der Große Preis von Japan in Suzuka stattfinden sollen, doch dann kam es zu einer weiteren pandemiebedingten Planänderung. Um das letzte Jahr von Honda in der Formel 1 zu feiern, hatte Red Bull für das Heimrennen des Motorenherstellers eine spezielle Lackierung entwerfen lassen. Für die Verstappens wäre es besonders ergreifend gewesen: Jos war in der Saison 2000 das Herzstück des Honda-F1-Werksteams gewesen und hatte den ganz in Weiß gehaltenen Prototyp über Hunderte von Runden auf der Rennstrecke von Jerez getestet, bevor Harvey Postlethwaite im Teambüro tot umfiel und das Projekt daraufhin eingestellt wurde. Max hatte als Kleinkind in demselben weißen Honda gesessen und mehr als zehn Jahre später auf der Rennstrecke von Suzuka zum ersten Mal ein Formel-1-Auto wütend gesteuert. Was ein besonderer Moment hätte sein sollen, wurde ein weiteres, wenn auch vergleichsweise unbedeutendes Opfer der Pandemie.

Die Sonderlackierung kam sehr gut an, aber Red Bull konnte seinem Motorenlieferanten keinen Rennsieg schenken, da Valtteri Bottas mit den tückischen Bedingungen in Istanbul am besten zurechtkam und als Erster ins Ziel kam. Es gab einige Anzeichen dafür, dass Hamilton, der nach einer Grid-Strafe Fünfter wurde, sehr wohl den Druck spürte. Verstappens zweiter Platz hinter Bottas reichte aus, um Hamilton wieder

von Platz eins der Gesamtwertung zu verdrängen. Der Weltmeister hatte knapp hinter Verstappen auf Platz drei gelegen, als sein Team ihn sechzehn Runden vor Schluss zum Reifenwechsel reinrief, was Lewis jedoch zunächst ignorierte. Neun Runden später gab er schließlich klein bei und ließ sich neue Intermediates aufziehen, mit denen die Pace jedoch schlechter war als mit den abgefahrenen, sodass er nun den Anschluss an die Spitze komplett verloren hatte.

„Warum zum Teufel haben wir diesen Platz aufgegeben?“, beschwerte er sich über Funk bei seinem Team, das ihm mitteilte, dass sie den dritten Platz auf jeden Fall verloren hätten.

„Wir hätten nicht reinkommen müssen, Mann. Ich habe es dir gesagt.“

Derartige hitzige Meinungsäußerungen sind während eines Rennens nichts Ungewöhnliches; für die Fahrer bedeutet das, dass sie versuchen ihren Standpunkt darzulegen, während sie gleichzeitig am absoluten Limit fahren und mit einem Daumen, den sie nicht wirklich entbehren können, den Funkknopf gedrückt halten. Doch Hamilton war richtig wütend. Nach der Grid-Strafe ging es bei dem Rennen in der Türkei eigentlich sowieso nur darum, Schadensbegrenzung zu betreiben, dennoch gelang es Lewis nicht, seine große Enttäuschung zu verbergen. Verstappens Teamkollege Sergio Perez hatte ihn auf der Strecke aufgehalten und ihn dann während des Boxenstopps überholt. Wenigstens hatte sein eigener Teamkollege Bottas seinen Teil der Aufgabe erfüllt und verhindert, dass Max einen noch größeren Vorsprung herausfahren konnte. Am Ende betrug der Abstand nur sechs Punkte, weniger als der Abstand zwischen dem Ersten und dem Zweiten bei einem Rennen. Der Weg nach Abu Dhabi und zur spätestens dann definitiven Weltmeisterschaftsentscheidung hatte für beide Seiten selten spannender und schwieriger ausgesehen.

Ein weiteres Thema, das in dieser Saison häufiger kontrovers diskutiert wurde, war die Rolle von Rennleiter Michael Masi. Der Australier hatte das Amt von Charlie Whiting übernommen, dem beliebten Funktionär, der nur wenige Tage vor Beginn der Saison 2019 plötzlich einem Herzinfarkt erlegen war. Es war klar, dass es nicht einfach werden würde, in die Fußstapfen von Charlie Whiting zu treten, dessen Stellvertreter Masi gewesen war; der britische Renndirektor war leutselig, locker, entspannt und ansprechbar. Als die Formel 1 Kameras bei den Fahrerbesprechungen zuließ, zu denen alle 20 Piloten vor dem Rennwochenende in einem Raum zusammenkommen, um die Ereignisse der vergangenen Woche und etwaige aktuelle Sicherheitsbedenken zu besprechen, bekam die Öffentlichkeit zu sehen, wie er mit etwas umging, das mitunter an eine Klasse voller schwieriger Teenager erinnerte. Charlie schien das alles mit Leichtigkeit im Griff zu haben und wirkte stets ausgeglichen und gelassen. Wenige Wochen vor seinem Tod hatten er und Max einen Tag zusammen in Genf verbracht. Sie hatten sich über alles Mögliche unterhalten, denn Charlie wusste viel und war an sehr vielem interessiert. Das Letzte, was Max zu ihm sagte, war, wie sehr er sich darauf freute, ihn in Australien für eine weitere Rennsaison wiederzusehen. Doch zu diesem Wiedersehen kam nicht mehr. Charlie Whiting verstarb am 14. März 2019. Er wurde nur 66 Jahre alt.

Ganz abgesehen von der großen Lücke, die er bei seiner Familie und seinen Freunden hinterließ, bedeutete sein plötzlicher Tod, dass Michael Masi in die wohl schwierigste Rolle im Sport gedrängt wurde: Als Schiedsrichter zwanzig Autos, die mit über 300 km/h über eine kilometerlange Strecke brettern, vernünftig zu leiten. Whiting war seit 1988 für die FIA tätig gewesen; Masi war damals erst zehn Jahre alt gewesen und trotz seiner langjährigen Erfahrung im Motorsport verfügte er

nicht über die gleiche Erfahrung und das gleiche Ansehen wie der Mann, den er in Melbourne ersetzte.

In den ersten beiden Jahren seiner Amtszeit war es ihm größtenteils gelungen, ohne Kontroversen durchzukommen. Die besten Schiedsrichter bleiben unbemerkt, also hatte er womöglich einfach einen guten Job gemacht. Die meisten Streitigkeiten schienen sich eher abseits der Rennstrecke abzuspielen als auf der Strecke, über die er wachte. In der Saison 2021 war das jedoch anders. Der Kampf um den Titel war so eng wie seit dem Sieg von Nico Rosberg über Lewis Hamilton im Jahr 2016 nicht mehr, und die Regeln wurden wiederholt auf die Probe gestellt.

Masi neigte eher zur Zurückhaltung, zum Teil gewiss auch um dem Wunsch der neuen Formel-1-Besitzer Liberty Media zu entsprechen, „sie Rennen fahren zu lassen“, anstatt die Fahrer übermäßig einzuschränken und zu sanktionieren, aber die Zwischenfälle zwischen Hamilton und Verstappen in Silverstone und Monza zwangen ihn, einzugreifen und beide an ihre Verantwortung für die Sicherheit des jeweils anderen und die Integrität des Sports zu erinnern. Letzteres geriet wenige Monate danach verstärkt in den Fokus.

Masis Ermahnungen schienen bei den beiden Titelanwärtern Wirkung zu zeigen, wobei seine Bemühungen für einen friedlichen Umgang zwischen ihnen, auch durch die Umstände begünstigt wurden: In Austin drängte Verstappen Hamilton an den Streckenrand, doch der Brite konnte noch vorbeiziehen, bevor Max die Führung zurückeroberte, und zwar eher durch einen strategischen Schachzug als durch ein Überholmanöver auf der Strecke; in Mexiko tat Verstappen das Gleiche mit Hamilton in Kurve eins, und die beiden kamen sich danach nicht wieder wirklich nahe. Zwei Rennen, zwei Siege, Vorteil Red Bull, und Masi spielte kaum eine Rolle. Der Australier wird

gewiss gehofft haben, dass er sich in die Titelentscheidung möglichst nicht mehr einmischen müsse.

Der Kampf zwischen Hamilton und Verstappen bedurfte in Brasilien jedoch erneut eines Schiedsrichters. In einer Zeit vor den sozialen Medien wäre Max' stille Inspektion des Mercedes-Heckflügels wahrscheinlich unbemerkt geblieben. Aber die zahllosen Kameras, die fast jede Bewegung filmten und mit denen zahllose Twitter-Accounts verbunden waren, führten letztlich zu einer Kampagne, die Max in Schwierigkeiten brachte. Wäre es umgekehrt Lewis gewesen, der sich so sehr für sein Auto interessiert hätte, hätten seine eigenen Anhänger zweifellos etwas Ähnliches angeleiert. Am Ende gerieten beide Fahrer in Schwierigkeiten: Mercedes und Hamilton wurden wegen einer Unregelmäßigkeit am Heckflügel, die gegen die technischen Vorschriften verstieß, von der Qualifying-Session disqualifiziert und für das Sprint-Qualifying ans Ende der Startaufstellung strafversetzt. Verstappen wurde mit einer Geldstrafe von 50.000 Euro belegt, weil er das fragliche Teil berührt hatte, während sich die Autos im *Parc Fermé* befanden, wo nicht einmal das eigene Team das Auto berühren darf.

„Wir hatten schon zu Beginn des Jahres den Verdacht, dass dort etwas nicht stimmt. Wir mussten alle unsere Heckflügel wechseln... Ich glaube, dass mit dem Hauptelement immer noch etwas komisch ist, sodass es sich öffnet und ihnen mehr Topspeed verleiht“, erklärte Max. „Da ist eindeutig etwas im Gange.“

Die Teams in der Formel 1 gehen immer davon aus, dass in den Werkstätten der anderen an etwas Irregulärem gearbeitet wird, denn hinsichtlich der Einhaltung des technischen Reglements kann dieser Sport auf eine lange Geschichte von Täuschungsmanövern zurückblicken. Die Grenze zwischen cleveren Lösungen, Schlupflöchern und offenem Betrug ist

extrem schmal und oft sehr vage. Red Bull und Mercedes haben solche Trickereien weiß Gott nicht erfunden, und sie werden mit Sicherheit auch nicht die letzten sein, die es damit versuchen. Verglichen mit einigen der bekannteren Spionage-skandale in der Formel 1 war die Inspektion von Max in vielerlei Hinsicht ziemlich plump. Es sollte noch mehr Kontroversen geben, die allerdings immer hitziger geführt wurden. Als Hamilton den in Führung liegenden Verstappen außen in Kurve vier der berühmten Rennstrecke in Interlagos überholen wollte, hielt Max hart dagegen und drängte ihn von der Strecke. Sein Team sagte hinterher, dass sein Auto in der Mitte der Kurve ins Untersteuern gekommen sei, weshalb er korrigieren musste, als der Mercedes versuchte, ihn zu überholen.

„Michael, es geht nur darum, sie fahren zu lassen“, sagte die Red-Bull-Box zu Masi über Funk und kam damit einer Untersuchung durch die Stewards zuvor. Sie hätten sich jedoch gar keine Sorgen machen müssen. Hamiltons Ingenieur nannte es „dich von der Strecke fahren“, als er seinen Mann anfunkte, um ihm mitzuteilen, dass die Stewards entschieden hätten, den Vorfall nicht weiter zu untersuchen.

„Natürlich“, antwortete Hamilton mit einem Augenzwinkern. Max und Lewis glauben beide dasselbe: dass es die ganze Welt auf sie abgesehen hat und dass sie, um zu gewinnen, regelmäßig über das hinausgehen müssen, was von anderen verlangt werden könnte.

Hamilton fürchtete, dass die Stewards gegen ihn waren, und sorgte dafür, ihnen keinen Vorwand zu geben, ihn zu bestrafen. Beim zweiten Mal, dass er Verstappen herausforderte, machte Max den gleichen Schachzug auf der Innenseite und ging tief in die Kurve, aber Hamilton zog heraus und hielt sein Pulver trocken. Beim dritten Mal war er dank DRS so viel schneller als Max, dass er an ihm vorbei war, bevor sie die Bremszone

überhaupt erreicht hatten. Indem er Verstappen für den Rest des Rennens davonfuhr, sorgte er dafür, dass Mercedes beim Finale in der Wüste nur noch vierzehn Punkte auf Max aufholen musste. Sie waren zuversichtlich, das zu schaffen, auch wenn sie annahmen, dass es nicht das war, was die FIA wollte.

Theoretisch hatten die beiden Kontrahenten nicht viel Zeit, um noch lange über das Rennen nachzudenken. Sie sollten nur fünf Tage später im über 10.000 Kilometer entfernten Katar wieder im Cockpit sitzen – doch beiden war bewusst, wie wichtig mentale Frische vor diesem intensiven Rennen war. Hamilton blieb noch einen Tag in Brasilien und verbrachte einige Zeit auf dem Wasser. Verstappen flog in der Nacht zurück nach Monaco, um über das für ihn schwierige letzte Wochenende nachzudenken und wenigstens eine Nacht in seinem eigenen Bett zu verbringen. Es war typisch für das Leben des Formel-1-Rennfahrers Max Verstappen, dass er nach einem Überseeflug weniger als 24 Stunden in seiner Wohnung im achten Stock verbrachte, bevor er wieder in sein schwarz-oranges Privatflugzeug stieg und nach Doha flog.

In Katar war es Max, der die Aufmerksamkeit der Rennkommissare auf sich zog. Er erhielt eine Grid-Strafe von fünf Plätzen in der Startaufstellung, weil er im Qualifying unter gelben Flaggen nicht langsam genug gefahren war – eine Strafe, die praktisch bedeutete, dass er den Pole-Sitter Hamilton nicht mehr einholen konnte. Aber er kämpfte sich auf den zweiten Platz zurück, was er zum zweiten Mal innerhalb einer Woche als gute Schadensbegrenzung bezeichnete. Der Abstand war wieder kleiner geworden, und nach einer zehntägigen Pause kehrte die Formel 1 in den Nahen Osten zurück. Das erste Rennen fand in Saudi-Arabien statt, bevor es für das Finale nach Abu Dhabi gehen würde, dem mittlerweile traditionellen Austragungsort des letzten Grand Prix der Saison. Jede

Kontroverse im Zusammenhang mit dem Thema Sports-washing war jedoch unbedeutend im Vergleich zu dem, was sich zwischen den weißen Linien abspielte – und daneben.

Die Organisatoren des Rennens in Saudi-Arabien dürften hochofrend gewesen sein, dass der Kampf um den Titel, der schon jetzt gute Chancen hatte, zu einem der größten aller Zeiten zu zählen, immer noch offen war und von Millionen von Zuschauern verfolgt werden würde. Sie sollten erleben, wie sich Hamilton und Verstappen in den Straßen von Dschidda ein packendes Duell lieferten. Sie würden sich an das Rennen erinnern, aber wohl kaum jemandem dürfte etwas daran als typisch saudi-arabisch in Erinnerung geblieben sein. Das liegt wohl daran, dass es zu den beiden vielleicht verblüffendsten Momente kam, als beide Autos sehr langsam fuhren oder sich in einem Fall überhaupt nicht bewegten. Die beiden Kontrahenten hatten bereits mehrmals die Positionen getauscht, als das Rennen zum ersten Mal wegen eines Unfalls von Mick Schumacher unterbrochen und die rote Flagge gezeigt wurde. Beim stehenden Neustart überholte Hamilton Verstappen in der ersten Kurve, doch Max bremste viel zu spät und musste in der zweiten Kurve abkürzen, um vor seinem Rivalen wieder auf die Strecke zu kommen. Max behinderte ihn dabei so sehr, dass Esteban Ocon mit seinem Alpine auf den zweiten Platz vorrücken konnte, was bedeutete, dass Max auf jeden Fall zwei Plätze verlieren würde, wenn er Hamilton – wie er es wohl vorhatte – den Platz zurückgab, den er ihm durch sein irreguläres Überholmanöver abgenommen hatte. Sekunden später wurde das Rennen wegen eines weiteren schweren Unfalls mit mehreren beteiligten Fahrzeugen unterbrochen, und Mercedes beschwerte sich über den Funk. Nach dem Wortlaut des Reglements hatte Verstappen ein verbotenes Überholmanöver durchgeführt und musste dafür bestraft werden. Masi, der sich

vermutlich nicht in das Titelrennen einmischen wollte, indem er Max im vorletzten Rennen bestrafte, machte Red Bull „ein Angebot“. Er teilte ihnen mit, dass er Verstappen auf den dritten Platz in der Startaufstellung zurückversetzen würde, damit er einen Platz hinter Hamilton starten könne, während Ocon beim zweiten Neustart ganz vorne stehen würde. Man kann es nicht anders sagen: Das war eine höchst ungewöhnliche Improvisation. Die Rennleitung macht den Teams normalerweise keine Angebote, sondern spricht auf Basis der Regularien nicht zur Diskussion stehende Urteile und Strafen aus. Red Bull nahm das Angebot höflich an, bevor sich Max beim nächsten Neustart weniger höflich an die Spitze des Feldes drängte. Hamilton hatte jedoch eine gute Rennpace, und nachdem er Ocon überholt hatte, machte er sich daran, Verstappen zu jagen. Am Ende der 36. Runde war er an Verstappen dran und war vor der ersten Kurve schon an Max vorbei, der aber nicht zurücksteckte und wieder zu spät bremste, leicht mit Hamilton kollidierte und wieder geradeaus fuhr und somit wieder abkürzte. Ein weiteres Mal hatte er irregulär die Führung übernommen.

„Das war total verrückt“, beschwerte sich Hamilton.

Bei Red Bull sah man das ähnlich und forderte Max auf, die Position zurückzugeben, genauso wie es zuvor unter der roten Flagge geschehen war. Angesichts dessen, dass Ocon nun rund 25 Sekunden zurücklag, hätte das einfacher über die Bühne gehen müssen als so: Max wurde auf der Gegengeraden – in der Fahrbahnmitte fahrend – langsamer und versuchte wohl, Hamilton, dem sich eine ziemlich unklare Situation bot, vorbeizulassen.

„Ich habe gerade heruntergeschaltet, gebremst und darauf gewartet, dass er vorbeizieht, und dann ist er mir ins Heck gefahren“, sagte Max hinterher, immer noch unfähig zu begreifen, was da passiert war.

Es schien so, als ob Hamilton nicht bemerkt hatte, dass Verstappen langsamer wurde. Formel-1-Autos haben keine Bremsleuchten oder Blinker, und die Fahrer können nicht wirklich miteinander kommunizieren, abgesehen von dem einen oder anderen, meist wütenden, Handzeichen. So fuhr Hamilton auf Verstappen auf und verursachte den wohl meistgesehenen Blechschaden der Geschichte. Es hätte titelentscheidend sein können. Hamilton verlor kleinere Teile vom Chassis, aber nichts Gravierendes, und Max hatte Glück, sich keinen Reifenschaden eingefangen zu haben, was leicht hätte passieren können. Kein Zweifel: So einen atemberaubenden Titelkampf hatte es schon lange nicht mehr gegeben, und er wäre fast durch einen Zwischenfall entschieden worden, der es vielleicht nicht mal in die Lokalpresse geschafft hätte, wenn er sich auf einer Landstraße ereignet hätte.

Doch beide Fahrer kamen unbeschadet davon. Max gab die Position fünf Runden später dann doch noch erfolgreich zurück – nur um ein paar hundert Meter später wieder an Hamilton vorbeizuziehen. Das reichte aber nicht aus, um Hamilton in Schach zu halten. Eine Runde später holte der Brite sich die Führung erneut zurück, indem er Verstappen in derselben Kurve überholte, in der er zwei Minuten zuvor die Führung verloren hatte.

Max fuhr so hart wie nie zuvor. In Saudi-Arabien war er in der vorteilhaften Lage gewesen, zu wissen, dass ein Ausscheiden aus dem Rennen für Hamilton praktisch das Ende für seine Chance auf die Titelverteidigung gewesen wäre, da Max in der Fahrerwertung mit acht Punkten Vorsprung in Führung lag. Er konnte mit jener rabiatischen Unbekümmertheit fahren, die manche als Rücksichtslosigkeit bezeichnen, während für Hamilton Besonnenheit die klügere Strategie war als Draufgängertum.

Hinterher beklagte er sich über die Ungerechtigkeit, obwohl er ja gewonnen hatte. Als er in der Pressekonferenz nach dem Rennen neben Max saß, erinnerte er an einen Vorfall aus dem Jahr 2008, als er die gleiche „Gib die Position zurück und überhole dann“-Attacke geritten hatte wie Verstappen eben bei ihm. Rennleiter Whiting hatte dem Team damals zunächst mitgeteilt, dass dies erlaubt sei, ihm später aber doch eine Strafe aufgebremmt. Lewis war der Meinung, dass Max sich nicht an die gleichen Regeln hielt wie alle anderen. Hamilton fühlte sich schon nach Dschidda benachteiligt, dass es aber noch viel schlimmer kommen sollte, hatte er sich vermutlich kaum vorstellen können.

Es hatte sich schnell ein Wortgefecht entwickelt, in dem Hamilton seinen Standpunkt klar darlegte. Er sprach davon, dass das Rennen zwischen den weißen Linien gefahren werde.

„Ich weiß, dass ich niemanden neben der Strecke überholen und dann die Position behalten kann“, sagte er in Saudi-Arabien. Und dann sagte er, er müsse nun nach vorne schauen, und dass er nicht zu viel Zeit damit verbringen wolle, über das alles nachzudenken. „In letzter Zeit reden wir mehr über weiße Linien und Strafen als über richtiges Formel-1-Racing.“

Für beide Standpunkte bot das Finale reichlich Belege.

Der Wirbel, der um dieses letzte Rennen im Vorfeld gemacht wurde, war grenzenlos. Im Nachhinein betrachtet, hätte es leicht ein Reinfeld werden können. Der Yas Marina Circuit in Abu Dhabi war nur selten eine Bühne für klassischen Rennsport, wobei er mit der Zielvorgabe, die Voraussetzungen dafür zu verbessern, gerade erst umgebaut worden war. In den Heimatländern von Max und Lewis schlossen die Pay-TV-Sender, die die Rechte an dem Rennen besaßen, einen Deal ab, um es kostenlos zu übertragen; sowohl Ziggo als auch Sky erkannten, dass an diesem Tag ein gigantisches Spektakel zu erwarten war, das es wert

war, einem großen Publikum frei zugänglich gemacht zu werden. Mehr als 5000 niederländische Fans scheuten trotz der immer noch herrschenden Corona-Restriktionen und der hohen Kosten nicht die Reise in den Nahen Osten; sie fielen durch ihre leuchtend orangefarbenen Outfits und ihre Fähigkeit auf, irgendwo in der staubtrockenen Stadt noch einen späten Drink aufzutreiben. Auch an Fans von Lewis mangelte es nicht; es gibt überhaupt nur wenige Orte auf der Welt, an denen sie nicht in großer Zahl zu finden sind.

Im Vorfeld wurde viel darüber spekuliert, ob es vielleicht zu einer Wiederholung der unschönen Zwischenfälle zwischen Ayrton Senna und Alain Prost in den Jahren 1989 und 1990 kommen würde, als die beiden erbitterten Rivalen die Rennen jeweils durch einen Unfall beendeten. Michael Masi erinnerte die Fahrer – nicht zum ersten Mal – an ihre Verantwortung und wies darauf hin, dass nach dem Rennen Sanktionen verhängt werden könnten, falls einer der beiden eine Kollision, die für einen oder beide das Rennende bedeuten würde, absichtlich herbeiführe. Es wurde fieberhaft darüber diskutiert. Die Zeitungen sprachen von kaum etwas anderem. Obwohl beide 369,5 Punkte in der Fahrerwertung hatten, lag Max trotz der Punktgleichheit vor Lewis, da der Herausforderer einen Grand Prix mehr gewonnen hatte als der Titelverteidiger.

Wenn die beiden zusammengestoßen wären, wäre die Sache für die FIA vermutlich einfacher gewesen. Es hätte eine klare Strafe für einen Regelverstoß auf der Strecke gegeben, ihre Rolle als Richter und Henker wäre viel einfacher wahrzunehmen gewesen. Stattdessen stand Masi im Rampenlicht, was er unbedingt hatte vermeiden wollen.

Verstappen, der von der Pole gestartet war, aber einen schlechten Start erwischt hatte, bremste sehr spät vor Kurve sechs und drängte sich innen neben den führenden Hamilton und

zwang diesen damit, neben die Strecke auszuweichen. Hamilton musste gezwungenermaßen die Kurve abkürzen, um einen Crash zu vermeiden, ähnlich wie Max in Saudi-Arabien, und genau wie im Rennen zuvor Max hatte nun er die Führung übernommen. Hamilton hatte den Platz gewonnen, off the track, außerhalb der weißen Linien, die er als seine Grenzen bezeichnet hatte.

„Er muss ihn zurückgeben“, sagte Max am Funk. Die Stewards waren anderer Meinung. Masi erklärte Red Bull, dass Hamilton auf der Geraden langsamer geworden sei und den gewonnenen Vorsprung zurückgegeben habe. Das Team wies ihn darauf hin, dass er immer noch in Führung liege. Eine Antwort gab es nicht darauf. Viele sahen es so, dass Max eine Kostprobe seiner eigenen Medizin bekommen hatte.

Der Vorteil für Red Bull war, dass sie ein zweites Ass im Ärmel hatten. Verstappen kam bald an die Box, um frische Reifen zu holen, und Mercedes zog eine Runde später nach, aber Red Bull ließ Sergio „Checo“ Perez draußen, der nun das Rennen anführte. Genau solcher Aufgaben wegen waren Max' vorherige Teamkollegen entlassen worden, weil sie dem vermeintlich nicht gewachsen waren – und Perez war genau dafür geholt worden, ihm traute man zu, ein kongenialer Partner im Titelkampf zu sein. Wenn Red Bull Hamiltons Vorherrschaft beenden wollte, musste wirklich jeder im Team seinen Teil dazu beitragen – und jetzt schlug Perez' große Stunde. Als sich der Titelverteidiger dem Heck von Perez näherte, wurde dem Mexikaner gesagt, er solle sich überlegen, wie er Hamilton, der acht Sekunden Vorsprung auf Verstappen hatte, am besten aufhalten könne. Perez machte sein Auto so breit wie möglich. Er sparte Batterie, wenn er konnte, und forderte Hamilton jedes Mal heraus, wenn dieser versuchte, zu überholen. Zweimal zog Hamilton an ihm vorbei und zweimal holte sich Perez die

Führung gleich wieder zurück. Eine Runde später konnte er nicht mehr kontern, aber er hatte erreicht, was erreicht werden musste. Verstappen hatte die Lücke zu ihm in der Zwischenzeit geschlossen und Perez ließ ihn nun anstandslos passieren.

„Checo ist eine Legende“, sagte Max über Funk zum Team. „Ein absolutes Tier“, stimmte sein Ingenieur zu.

Das war jedoch nicht genug. Max kam zwar näher an Hamilton heran, konnte aber nicht an ihm vorbeiziehen, und nun begann der Brite, den Vorsprung langsam wieder auszubauen. Fünf Runden vor Schluss betrug der Rückstand des Niederländers noch zwölf Sekunden. Das war nicht mehr einzuholen, der achte Weltmeistertitel war Hamilton so gut wie sicher. In den Live-Wettbüros gab es für den Sieg von Max nun eine Quote von 25:1, was einer Wahrscheinlichkeit von unter vier Prozent entsprach. Sogar sein Vater Jos hatte die Red-Bull-Box verlassen und war nach oben gegangen, um den neugierigen Blicken der Fernsehkameras aus aller Welt zu entfliehen. Zwanzig Runden vor Schluss kam Raymond zu ihm. Sie saßen still da und sahen zu, wie der Titel in immer weitere Ferne rückte. Jos hatte ein paar extra angefertigte Kapuzenpullis mit der Aufschrift „Max Verstappen, Weltmeister“ in seiner Tasche – sie würden da wohl bleiben und dann irgendwie beseitigt werden müssen.

Und dann geschah das eingangs dieses Buchs beschriebene Wunder, das Max' Leben eine entscheidende Wendung gab und auf ewig in der Erinnerung mit ihm verbunden bleiben wird. Der Moment, der so unglaublich gut getimt war, dass er wie das Ende einer Hollywood-Story wirkte. Nicholas Latifi war mit seinem Williams in die Streckenbegrenzung eingeschlagen und setzte damit eine Kette von Ereignissen in Gang, an deren Ende Max eine Runde vor Schluss hinter Lewis lag, punktgleich im Titelrennen und mit frischen Reifen – im Gegensatz zu seinem Rivalen, der viel ältere Pneu draufhatte.

Ganze Bibliotheken werden über die Ereignisse der Sekunden, Minuten und Stunden – und auch Tage, Wochen und Monate – geschrieben werden, die Latifi ausgelöst hatte, der den 17. Platz in der Fahrergesamtwertung der Saison 2021 belegte und wahrscheinlich nie wieder eine so große Rolle beim Kampf um den Weltmeistertitel spielen wird wie an diesem Tag, als er in Kurve 9 weit ausholte, mit seinen Reifen Dreck aufnahm, dem dann der Grip fehlte, um seinen Fehler in Kurve 14 zu korrigieren, in die Streckenbegrenzung krachte und Masi zwang, das Safety-Car rauszuschicken.

Michael Masi wird keinen Moment dieses Renntags vergessen. Sein Name trendete tagelang auf Twitter, als die Hamilton-Fans ihrer Enttäuschung und ihrer Verärgerung über seine Entscheidungen Luft machten. In dem Sturm aus Wut und Schuldzuweisungen, der nach dem Rennen losbrach, war Masi der Blitzableiter.

Der Einsatz des Safety-Cars in der Formel 1 ist eine Ermessensentscheidung, aber letztendlich ist es eine Frage der Sicherheit, ob es eingesetzt wird. Wenn ein Auto aus dem Weg geräumt oder Trümmerteile von der Strecke entfernt werden müssen, ist der Einsatz eines Safety-Cars völlig unstrittig, denn die Streckenposten müssen dafür die Strecke betreten, auf der die Rennwagen sonst mit über 300 km/h unterwegs wären. In diesem Fall gab es keine Diskussion darüber, dass das Safety-Car rauskam – fünf Runden vor Schluss, aber dass das Rennen für die letzte Runde nochmal freigegeben wurde – und unter welchen Bedingungen dies geschah –, das sorgte für einen Aufruhr.

Das wie ein Wunder aufgetauchte Safety-Car sorgte dafür, dass das Feld wieder dicht beieinander lag und alle Vorsprünge und Rückstände mehr oder weniger nivelliert waren. Verstappen starrte nicht, wie er gehofft und erwartet hatte, in Lewis

Hamiltons Getriebe. Stattdessen musste er über die Autos von Lando Norris, Fernando Alonso, Esteban Ocon, Charles Leclerc und Sebastian Vettel hinwegsehen. Selbst wenn das Safety-Car noch vor dem Ende des Rennens wieder reinfahren würde und alle fünf Autos Verstappen bereitwillig überholen lassen würden, hätte er keine Chance, Hamilton einzuholen. In der Mercedes-Box waren leise Seufzer der Erleichterung zu vernehmen. Hamiltons achter Titel war sicher – und damit ein neuer Rekord.

Dann traf Masi seine Entscheidung. Anstatt alle überrundeten Autos aufzufordern, das Safety-Car zu überholen, was mehr Zeit in Anspruch genommen hätte, als für das Rennen noch übrig war, bestimmte er, dass nur die fünf Fahrzeuge zwischen den beiden ersten dies tun mussten, um Platz zu machen. Dann sollte das Rennen wieder aufgenommen werden – für die letzte Runde. Bei Mercedes, wo man eben noch erleichtert war, herrschte nun blankes Entsetzen und pure Wut. Sie wussten dort, dass Verstappen, der sich clever direkt zu Beginn dieser Safety-Car-Phase neue Soft-Reifen geholt hatte, jetzt alle Vorteile auf seiner Seite hatte. Hamilton war mit seinem Mercedes draußen geblieben, um die Zeit in der Box zu sparen. Dadurch dass Max direkt hinter dem Safety-Car an die Box gekommen war, hatte er sogar Zeit gewonnen. Red Bull hatte nichts zu verlieren und alles zu gewinnen.

Mercedes-Chef Toto Wolff sagte fassungslos über Funk zu Masi. „Nein, Michael, nein, nein, Michael! Das war sowas von nicht in Ordnung!“ Man sieht diese Szene in einem Clip, der seitdem millionenfach angeklickt wurde. „Dieses Rennen wurde manipuliert“, funkte Hamilton danach zu seinem Team. Anschließend sagte er wochenlang nichts mehr. Masi, der es satthatte, Gegenstand intensiver Spekulationen in den Medien zu sein (obwohl es noch viel schlimmer werden sollte),

antwortete knapp: „Toto, das nennt man ein Autorennen. Wir sind Autorennen gefahren.“

Was am meisten überraschte, war die scheinbare Leichtigkeit, mit der Max das letzte Überholmanöver durchführte. (In Wirklichkeit hatte er einen schweren Krampf in seinem rechten Bein, was es schmerzhaft machte, das Gaspedal bis zum Anschlag durchzudrücken – er schaffte es, die Schmerzen zu ertragen; es war ja nur für eine Runde). Natürlich hatte er einen enormen Vorteil durch die frischen Reifen, den er sowohl durch Strategie als auch durch Können erlangt hatte, aber es war überraschend, dass der Titelverteidiger nicht härter verteidigte. Als Max in Kurve fünf einbog, eine von nur zwei realistischen Überholmöglichkeiten (die andere ist Kurve sechs), wich Lewis nicht auf die innere Linie aus, die naheliegendste Art, sich in dieser Kurve zu verteidigen. Nachdem Max vorbeigezogen war, hatte Lewis nur noch eine Chance, ihn wieder einzuholen: Kurve sechs, die Haarnadelkurve. Da er jetzt nichts mehr zu verlieren hatte, hätte man denken können, dass er in dieser Kurve alles geben würde, was Verstappen an Hamiltons Stelle mit Sicherheit gemacht hätte. Aber der Brite war seltsam zurückhaltend. Er folgte Verstappen auf der Geraden und versuchte, Windschatten zu bekommen, aber in der Kurve verteidigte sich der Niederländer geschickt. Vielleicht hatte Hamilton nur noch so wenig Grip, dass er einfach nicht mehr machen konnte, doch das Ganze zeigte auch in aller Kürze nochmal, wie unterschiedlich die Rennstile dieser beiden Fahrer waren. Max war mutig, das zahlte sich aus. Lewis hatte versucht, an der Spitze zu bleiben und seine Reifen zu schonen, das zahlte sich nicht aus.

Nur wenige Fans werden sich an die Feier des Weltmeistertitels erinnern: einige nicht, weil sie mittendrin waren, weil sie zu den 5000 Oranje-Fans gehörten, die sich in Abu Dhabi

so gut wie möglich amüsierten, ohne den Zorn der Polizei auf sich zu ziehen, in einem Land, in dem Betrunkenheit in der Öffentlichkeit eine Straftat ist; andere werden sich nicht erinnern, weil die Zeitungen und Websites mit Bildern und Worten von oder über Michael Masi voll waren. Er drohte Max völlig in den Schatten zu stellen, was für die Niederlande selbstverständlich nicht galt.

„Es hat einen wirklich harten Job“, sagte Verstappen am nächsten Tag. „Die Leute sagen, dass er vielleicht Hilfe braucht. Ja, gute Idee. Jeder braucht Hilfe. Ich brauche auch Hilfe. Michael ist ein netter Kerl und er gibt sein Bestes, und es ist sehr unfair, jetzt den ganzen Hass auf ihm abzuladen, denn es ist ein sehr harter Job.“

Aber an diesem Abend wurde nicht darüber nachgedacht, welche Rolle Masi gespielt hatte, es wurde einfach nur gefeiert. Schon Sekunden nach dem Sieg hatten Jos und Raymond ihre Kapuzenpullis an und umarmten jeden, der in ihrer Nähe war. Wenn jemand an diesem Abend Corona gehabt hätte, hätten sich wohl sehr viele infiziert. Social Distancing war unmöglich – wie hätte das auch gehen sollen? Als Max, der immer noch seinen Helm trug, aus dem Auto stieg, rannte er direkt zu seiner Freundin Kelly, bevor er von Raymond, Jos und allen, die irgendwie Teil dieses Erfolgs waren, umarmt wurde. Christian Horner konnte nicht aufhören vor Freude und Rührung zu weinen.

Ein paar Minuten später, nachdem Max gewogen worden und sein erstes von vielen Interviews nach dem Rennen gegeben hatte, war er für einen Moment allein. Er setzte sich auf einen Bühnenrand und versuchte zu begreifen, was geschehen war. Sein Vater kniete sich neben ihn und sie unterhielten sich einen Moment lang. Darauf hatten sie immer hingearbeitet, sie hatten immer daran geglaubt, dass sie es schaffen könnten, und

bis vielleicht 30 Minuten vor diesem Moment hatten sie noch gedacht, dass sie es vielleicht doch nie schaffen würden. Es gab nun vieles, was auf sie wartete: eine Red-Bull-Privatyacht, die erst am nächsten Morgen um 7 Uhr geräumt werden würde, ein Privatjet zurück nach Holland, wo Millionen an den Bildschirmen begeistert verfolgt hatten, wie er der erste niederländische Weltmeister aller Zeiten wurde; Fragen über Masi, über Lewis, über alles; Auszeichnungen, Audienzen bei großen Würdenträgern, Telefonate mit der königlichen Familie; und dann die Saisonvorbereitung und die Titelverteidigung gegen Hamilton, bis zu der es nur noch wenige Monate waren.

Aber alles das konnte warten. Es gab keine große Nachbesprechung. Es würde keine Diskussion darüber geben, ob sie leichter hätten gewinnen können oder warum, wie Jos glaubte, Max nicht bis Kurve sechs gewartet hatte, um Hamilton zu überholen, anstatt zu riskieren, dort selbst wieder überholt zu werden.

Es gab einen kurzen Moment der Stille. Da saßen sie in der Box, Vater und Sohn, nur sie beide, sie rochen nach Benzin, verbranntem Gummi und Schweiß und sie wussten, dass sich all die harte Arbeit gelohnt hatte.

Und dabei hatten sie gerade erst angefangen.

15

Dominanz

Die Entscheidung von Abu Dhabi löste eine der größten Kontroversen in der Geschichte der Formel 1 aus. Je nachdem, welchen Standpunkt man vertrat, war sie das Beste oder das Schlimmste, was dem Sport hatte passieren können. Noch Tage und Wochen nach dem Rennen beherrschte der umstrittene Ausgang des Formel-1-Finales die Schlagzeilen.

Dabei hatte zuvor schon allein die erbitterte Rivalität zwischen Hamilton und Verstappen für hitzige Diskussionen gesorgt. Nach dem Crash in Monza mussten die F1-Organisatoren eingreifen und die beiden Heißsporne ermahnen, auf der Strecke besonnener zu agieren. In den sozialen Medien, durch die viele Fans den Sport inzwischen mitverfolgten und kommentierten, war die Polarisierung extrem, und die Feindseligkeiten der beiden Fanlager erreichten ein bisher in diesem Sport unbekanntes Level.

„DAS IST INAKZEPTABEL!!!!“, schrieb George Russell auf Twitter, der für 2022 als neuer Teamkollege von Hamilton verpflichtet worden war und die Schlussphase des Rennens von der Box aus verfolgt hatte, nachdem sein Williams den Geist aufgegeben hatte. „Max ist ein absolut fantastischer Fahrer, der eine unglaubliche Saison absolviert hat. Ich habe großen Respekt vor ihm, aber was gerade passiert ist, ist absolut inakzeptabel. Ich kann nicht glauben, was wir da gerade gesehen haben.“

Die Fahrer der fünf Wagen, die sich zurückrunden sollten, waren ebenfalls überrascht. Lando Norris führte den Reigen der Überrundeten, die ans Ende vorfahren sollten, an.

„Das war natürlich dem Fernsehen geschuldet. Es ging um den Ausgang“, sagte er. „Ob das fair war oder nicht, habe ich nicht zu entscheiden. Ich muss einfach beiden Fahrern gratulieren.“

So entspannt sahen das nicht alle. Daniel Ricciardo, der erste überrundete Fahrer, der sich nicht zurückrunden durfte, war „sprachlos“ angesichts des Dramas, das sich direkt vor seinen Augen abspielte, und zugleich frustriert darüber, dass er durch die Entscheidung, sich nicht zurückrunden zu dürfen, um die Chance gebracht worden war, mit seinen frischeren Reifen noch um Punkte zu kämpfen.

Natürlich meldeten sich auch Rennsportexperten und ehemalige Formel-1-Piloten zu Wort: Damon Hill sprach von „einer neuen Art, den Sport zu betreiben“, und Nico Rosberg war überzeugt davon, dass sich Michael Masi „nicht an das Reglement gehalten“ hätte.

Doch nicht nur Motorsportjournalisten und Ex-Fahrer beteiligten sich an der Diskussion. Auch Sportfans, Politiker und Prominente ergriffen Partei. Einige steigerten sich in das Ganze geradezu hinein. Nick Knowles, ein britischer Fernsehmoderator, der vor allem durch die langjährige BBC-Serie *DIY SOS* große Bekanntheit erlangt hatte, wurde zum Wortführer der aufgebrachten Hamilton-Fans. Er behauptete, dass die F1-Organisatoren die Diskussion über den Vorfall zu unterbinden suchten, in der Hoffnung, dass bis zum Beginn der neuen Saison 2022 Gras über alles gewachsen sein würde. Knowles' Behauptung, dass all dem eine Verschwörung zugrunde liege, kam gerade bei den Fans gut an, die sich an Hamiltons Dominanz gewöhnt hatten und Verstappen als einen Störenfried betrachteten, der frech, draufgängerisch und oft absolut kompromisslos zu Werke ging und dadurch eine Menge Unfrieden säte. Natürlich wurde die Diskussion über

die umstrittene Entscheidung zunehmend aggressiver geführt, und es wurden zahlreiche Grenzen überschritten. Leute wurden auf der Straße beschimpft und angefeindet, weil sie Fanartikel von dem einen oder anderen trugen. Masi erhielt sogar Morddrohungen. Das Ganze nahm ein Ausmaß an, wie es der moderne Rennsport bisher noch nicht erlebt hatte.

Aber völlig abgesehen von dem, was Nick Knowles sagte, waren die Chancen, dass über das Thema in Kürze einfach „Gras gewachsen“ wäre, verschwindend gering. Auch nachdem die Zielflagge geschwenkt worden war, war Mercedes nicht bereit, das Ergebnis zu akzeptieren. Rein rational ging ohnehin niemand mehr an die Sache heran. Es dominierten Wut, Enttäuschung und grenzenloses Unverständnis. Das Team legte „im Interesse der sportlichen Fairness“ Protest ein und behauptete, Masi habe es versäumt, die Regeln für einen Neustart nach der Safety-Car-Phase ordnungsgemäß anzuwenden. Teamchef Toto Wolff verglich den Vorfall mit Diego Maradonas berüchtigtem irregulärem Tor im Spiel gegen England bei der WM 1986, das angeblich – so der Argentinier selbst – durch die „Hand Gottes“ erzielt worden war.

Mercedes behauptete, hätte Masi regelkonform gehandelt, hätte er allen überrundeten Autos erlauben müssen, sich zurückzurunden, was aber so lange gedauert hätte, dass das Rennen hinter dem Safety-Car beendet worden wäre.

Die Stewards wiesen den Protest von Mercedes mit der Begründung ab, dass die Rennleitung die Befugnis habe, sich über die Safety-Car-Bestimmungen hinwegzusetzen, wenn sie dies wünsche. Mercedes gab sich damit jedoch nicht zufrieden und reichte bei der FIA Berufung ein.

Solange es in dieser Frage keine Entscheidung gab, konnte Verstappen technisch gesehen nicht als Weltmeister bestätigt werden.

Bei Red Bull, wo man gerade in den Genuss eines völlig unerwarteten Wunders gekommen war, war man mit Feiern beschäftigt und zeigte sich unbeeindruckt.

„Wir hatten nicht den Eindruck, dass es einen Grund [für die Berufung] gab“, sagte Christian Horner. „Safety-Cars sind in der Formel 1 etwas völlig Normales. Das haben wir auch die ganze Saison über wieder gesehen. Die Rennleitung ist natürlich immer darauf bedacht, das Rennen möglichst schnell wieder normal weiterlaufen zu lassen. Das ist schon seit vielen Jahren ein eindeutiger Auftrag an sie. Es wurde wahnsinnig viel daraus gemacht, aber so ist es nun mal. Unser Eindruck war, dass in dieser Saison viele Dinge gegen uns gelaufen sind, aber im Laufe eines Jahres gleicht sich das eigentlich immer wieder aus.“

Verstappen erinnerte sich einige Wochen später an die angespannten Momente: „Wir wussten, dass wir auf der Strecke gewonnen hatten, das konnte uns also niemand mehr nehmen. Ich war guter Dinge.“

Hinter den Kulissen bemühten sich die Organisatoren verzweifelt darum, die sich streitenden Teams zu beschwichtigen. Für Netflix war das ganze Theater zwar pures Gold wert, doch der Sport wurde natürlich in ein ziemlich schlechtes Licht gerückt, wenn seine Integrität so offen infrage gestellt wurde. Es war ohnehin schon viel Schaden angerichtet worden, und eine Anhörung vor Gericht hätte angesichts der ganzen verfahrenen Angelegenheit wohl kaum etwas besser gemacht. Die FIA sah ein, dass sie zunächst mal ihr Gesicht wahren musste, wurde bei Mercedes vorstellig und sagte zu, die Entscheidungen während des letzten Rennens eingehend zu untersuchen, um für die Zukunft ein verbessertes Reglement aufstellen zu können. Obwohl 2021 ohne Frage eine der spektakulärsten Saisons der Renngeschichte gewesen war, durften sich bestimmte Dinge auf keinen Fall wiederholen.

Deswegen – und mit der Begründung, den WM-Titel nicht vor Gericht erstreiten zu wollen – nahmen Mercedes und Hamilton die eingelegte Berufung zurück. Sie betonten, dass sie die Arbeit der von der FIA eingesetzten Kommission genauestens verfolgen würden. Ähnlich wie Red Bull waren auch sie der Meinung, dass sie das ganze Jahr über durch eine Reihe von Entscheidungen der Rennleitung benachteiligt worden waren und nun nicht noch einmal übervorteilt werden wollten. In ihrer Erklärung hieß es, sie ließen sich von ihrer „Liebe zu diesem Sport leiten“. Diejenigen, die – in den allermeisten Fällen wohl kaum weniger parteiisch – den Ausgang des Rennens und damit die WM-Entscheidung für regulär hielten, meinten, der wahre Antrieb von Mercedes sei der bittere Geschmack der Niederlage gewesen.

Unter neuer Leitung – Jean Todt war wenige Tage nach dem Ende der Saison 2021 zurückgetreten – versuchte die FIA, die Situation zu bereinigen. Man versprach, „den Wettbewerbscharakter unseres Sports zu bewahren und gleichzeitig die Sicherheit der Fahrer und Offiziellen zu gewährleisten“, indem man eine „detaillierte Analyse und Klärung für die Zukunft“ vornahm. „Von dieser Analyse kann nicht nur die Formel 1 profitieren“, hieß es in der Erklärung weiter, „sondern generell alle anderen FIA-Motorsportmeisterschaften. Über dieses Thema werden wir mit allen Teams und Fahrern sprechen, um Lehren daraus zu ziehen.“

Der Verband merkte auch an, dass die Auswirkungen der Ereignisse „dem Image der Formel-1-Weltmeisterschaft abträglich sind“, und hoffte, dass Max Verstappens Sieg „gebührend gefeiert“ werden kann. Und so kam es auch. Als der Fahrer einige Tage später zum Werk in Milton Keynes zurückkehrte, wurde ihm ein triumphaler Empfang bereitet. Die Mitarbeiter säumten den Weg zum Parkplatz mit orangefarbenen

Bengalos, die einen derart dichten Nebel verbreiteten, dass Max durch die Windschutzscheibe seines leuchtend orangefarbenen Honda NSX kaum etwas sehen konnte. Anschließend versammelten sich alle auf dem Rasen zum Teamfoto. Red Bull hatte seit acht Jahren keinen Titel mehr gewonnen, das sollte nun ordentlich gefeiert werden.

Max flog zusammen mit seiner Freundin Kelly nach Südamerika, um Weihnachten mit ihrer motorsportverrückten Familie zu verbringen, die glücklich war, einen weiteren Weltmeister in ihren Reihen zu haben. Max brachte Kellys Bruder Rodrigo als Geschenk ein signiertes Modell seines Siegerautos mit – wobei im Hause Piquet vermutlich kein Mangel an Motorsport-Memorabilien herrschen dürfte. Über Silvester und Neujahr flogen Max und Kelly nach Miami, bevor sie schließlich wieder nach Monaco zurückkehrten, wo die Vorbereitungen auf die neue Saison bereits begannen. Aufgrund des späten Saisonendes im Jahr 2021 blieb diesmal nicht viel Zeit, um sich zu erholen. Kaum hatte er sich daran gewöhnt, Weltmeister zu sein, musste Verstappen schon wieder – in vielerlei Hinsicht – Gas geben. Er trainierte intensiv in seinem privaten Fitnessstudio, joggte durch Monte Carlo und fuhr Simulatorrennen für das Team Redline, um sich fit zu halten.

Im Red-Bull-Werk in Milton Keynes wurde ebenfalls hart gearbeitet. Zur Saison 2022 trat die größte Regelwerkänderung in der Formel 1 seit 40 Jahren in Kraft. Red Bulls Chefsingenieur Adrian Newey, der Mann, der den Bestseller *Wie man ein Auto baut* geschrieben und für zehn Konstrukteursweltmeisterschaftstitel verantwortlich gezeichnet hatte, machte sich über das Ausmaß der Änderungen keine Illusionen. In der Hauptsache zielten die neuen Vorschriften darauf ab, die Menge an Dirty Air zu reduzieren, die von den Autos produziert wurde, denn diese erschwerte es dem hinteren Wagen, den

vorausfahrenden zu verfolgen und zu überholen, was zu wenig Rennsportaction und zu wenig Spannung zur Folge hatte. Um die neuen Vorschriften zu erfüllen, mussten der Anpressdruck verringert und die Autos im Wesentlichen langsamer gemacht werden. Newey war zunächst davon ausgegangen, dass die neuen Bestimmungen so restriktiv waren, dass am Ende alle Autos gleich aussehen würden und sein Team nur wenige Möglichkeiten hätte, sich durch das Fahrzeugdesign Vorteile zu verschaffen.

Aus diesem Grund dürften die Wintermonate zwischen der Saison 2021 und 2022 für Red Bull Racing eher als eine Belastung wahrgenommen worden sein denn als eine Chance, denn das Team hatte ja bereits alles Menschenmögliche getan, um Verstappen 2021 ein Auto zur Verfügung zu stellen, das es mit dem des Serienweltmeisters Lewis Hamilton aufnehmen konnte. Das Mittelfeld würde infolge der neuen Regularien unweigerlich enger zusammenrücken, während Mercedes und Ferrari vermutlich nicht weit hinter ihre bisherige Performance zurückfielen. Das sorgte für einen turbulenten Winter in Milton Keynes und für Newey, der 2009 die treibende Kraft hinter Red Bulls Sprung an die Spitze gewesen war, als McLaren und Ferrari infolge der seinerzeitigen Reglementänderungen zurückgefallen waren.

In Brackley und Brixworth, wo Mercedes alles daransetzte, es besser zu machen als 2021, ging es ebenfalls hoch her. Inzwischen hatten sie immerhin recht bekommen, was ihre Sichtweise auf die Vorkommnisse in Abu Dhabi betraf: Die FIA stellte in ihrem Bericht fest, dass „menschliches Versagen die Ursache dafür war, dass sich nicht alle Autos hatten zurückrunden dürfen“. Außerdem hieß es: „Der Renndirektor handelte nach bestem Wissen und Gewissen angesichts der schwierigen Umstände, insbesondere in Anbetracht des erheblichen

Zeitdrucks, unter dem die Entscheidungen getroffen werden mussten, und des immensen Druckes, der von den Teams ausgeübt wurde.“

All dies führte zu Änderungen. Die Regeln, die „fehlinterpretiert“ worden waren, wurden präzisiert. Den Teams wurde nun untersagt, während des Rennens den Rennleiter anzufunken. Und die Position des Rennleiters wurde etwas anders definiert, indem man seinen Aufgabenbereich verkleinerte und schärfer umriss. Obwohl der Bericht Masi weitgehend entlastete, hatte er seinen Posten als Rennleiter verloren. Er wurde ersetzt durch insgesamt drei Männer – Niels Wittich, Eduardo Freitas und Herbie Blash –, wodurch man nicht zuletzt auch eingestand, dass Masi angesichts eines Rennkalenders, der sich inzwischen über mehr als acht Monate im Jahr erstreckte, wohl überlastet gewesen war.

Hat Masis Fehler den Wert von Max' Titelgewinn geschmälert?

„Überhaupt nicht“, sagte Max im Gespräch mit dem *Guardian*. „Ich hatte eine sehr gute Saison, und ich denke, ich habe es wirklich verdient. Ich hatte aber auch viel Pech. Die Leute erinnern sich immer nur an das letzte Rennen, aber wenn man sich den Verlauf der gesamten Saison ansieht, hätte die Meisterschaft schon viel früher entschieden worden sein müssen.“

Jolyon Palmer, der 2016 und 2017 für Renault in der Formel 1 gefahren war, brachte es vielleicht am besten auf den Punkt, als er darauf hinwies, dass Max sich 2021 bei fast der Hälfte aller Rennen die Poleposition gesichert hatte.

„Seine Qualifying-Pace ist wirklich unglaublich, und mit ihr legte er das Fundament für diesen Titelgewinn“, schrieb Palmer in seiner Kolumne. „Angesichts eines Fahrers, der in drei Jahren drei Teamkollegen in Folge deutlich ausgestochen hat und dem in dieser Zeit nur eine Handvoll kleiner Fehler

unterlaufen ist, fragt man sich, wie viel Spielraum für Verbesserungen überhaupt noch besteht –, aber falls er sich tatsächlich noch einmal steigern kann, könnten wir eine neue Ära der Dominanz erleben.“

Wohl keiner aus dem Fahrerfeld bestritt, dass seine Fähigkeiten Verstappen zu einem extrem starken Gegner machten, und dass es überdies noch schwerer war, ihn zu schlagen, lag auch daran, dass man ihn bei Red Bull als ihre klare Nummer 1 betrachtete – Sergio Perez durfte sich über seine Rolle im Team wohl kaum irgendwelchen Illusionen hingeben. Nichtsdestotrotz hing es natürlich auch entscheidend davon ab, wie gut das Auto war, das Red Bull ihm in dieser Saison zur Verfügung stellte.

Nach den ersten Testtagen in Barcelona sah es danach aus, dass sich an der Rangfolge der Hersteller im Vergleich zum Vorjahr nicht viel geändert hatte und die Regeländerung die Startaufstellung nicht völlig durcheinanderwirbeln würde. Die Teams hatten hier erstmals die Gelegenheit, zu überprüfen, ob sich die neu entwickelten Lösungen, die sie mithilfe von Strömungssimulationen und Windkanaltests ausgetüfelt hatten, beim Einsatz auf der Rennstrecke wirklich bewährten. Und dabei kamen tatsächlich einige Schwierigkeiten zum Vorschein.

So hatte es im Vorfeld keinerlei Anzeichen dafür gegeben, dass die Autos Probleme mit dem sogenannten Porpoising bekommen würden, ein Effekt, der bei hohen Geschwindigkeiten auftrat und dazu führte, dass bei einigen Boliden auf den Geraden Anpressdruck verloren ging, sodass sie auf und ab hüpfen. Zwar trat dieser Effekt bei einigen Autos stärker auf als bei anderen, gleichwohl stellten die Vibrationen generell ein großes Problem dar. Für die Fahrer war das Gehoppel auch körperlich sehr belastend, und so mancher zog sich dadurch

einige blaue Flecken zu, und zudem bestand die Gefahr, dass durch die permanenten Erschütterungen Elektronik, Hydraulik und Antriebseinheit Schaden nahmen.

Ursächlich für das Porpoising war das neue Aerodynamikkonzept, durch das die Fahrzeuge bei hohen Geschwindigkeiten so stark auf die Fahrbahn gedrückt werden, dass die Strömung teilweise abbricht, sodass Downforce verloren ging und sich das Auto dann aufschaukelte. Bei den Tests abseits der Rennstrecke war es dazu nicht gekommen, da selbst im besten Windkanal keine ausreichend steife Oberfläche unter dem Auto zur Verfügung steht, um genau den Anpressdruck zu simulieren, der bei 320 Stundenkilometern auf einer Geraden durch den Ground-Effect erzeugt wird, ein Prinzip, das sich ein in den 1970er-Jahren entwickeltes aerodynamisches Konzept zunutze machte, das dann verboten und 2022 wieder eingeführt wurde, um auf eine saubere Art Downforce zu erzeugen.

Und was diesen Punkt anging, hatte Red Bull einen enormen Vorteil. Adrian Newey kannte sich mit dem Ground-Effect bestens aus, da er während seines Universitätsstudiums ein umfangreiches Projekt zu diesem Thema durchgeführt hatte.

„Ich hatte einen Praktikumsplatz gesucht und die Teams angeschrieben, die in der Saison 1980 gefahren sind“, erzählte Newey im Gespräch mit der *Auto Motor und Sport*. „Die meisten haben gar nicht geantwortet. Harvey Postlethwaite, der zu der Zeit bei Fittipaldi gearbeitet hat, bot mir dann einen Job als Lehrling in seiner Aerodynamikabteilung an.“

Damals begann Neweys so lange wie erfolgreiche Arbeit als Motorsportingenieur in der Formel 1, und während dieser Zeit lernte er viel über den Ground-Effect und die Gründe für das Porpoising. Als er das neue Reglement für 2022 studierte und begann, die damit einhergehenden Änderungen umzusetzen, wusste er, worauf er sich einließ.

„Ich hatte ein grundlegendes Verständnis für das Prinzip des Ground-Effects und auch für das Phänomen, das wir schon vor 40 Jahren beobachteten und als Porpoising oder Bouncing bezeichnen. Ich ahnte also, was auf uns zukommen würde. Höchstens das Ausmaß hat mich überrascht. Eigentlich hätte es jeder wissen müssen. Es ist ein Phänomen, dass diesen Autos in den Genen steckt.“

Und weiter sagte er: „Als der Test in Bahrain vorbei war, hatten wir es so weit eingedämmt, dass es nicht mehr störte.“

Für den Rest des Feldes muss das sehr ärgerlich gewesen sein. Mercedes hatte an den drei Testtagen in Barcelona zwar die schnellsten Zeiten gefahren, dabei aber auch extrem heftiges Bouncing in Kauf nehmen müssen, was auf Dauer nicht hinnehmbar war. Als der zweite Saisonvorbereitungstest nach drei Tagen in Bahrain beendet war, hatte Red Bull den Rückstand aufgeholt und Max die insgesamt schnellste Runde hingelegt. Sogar anhand der Bilder der On-Board-Kameras war der Unterschied zwischen den beiden Autos deutlich erkennbar. Hamiltons Kopf hüpfte auf den Geraden im Cockpit hin und her. Seine Sicht ist verwackelt, er muss sich anstrengen, um das Lenkrad gerade zu halten, und sein Kopf ist permanent in Bewegung. Im Vergleich dazu sieht Verstappen aus, als hätte er sich zu einer Shoppingtour am Wochenende aufgemacht. Erst ganz am Ende der Start-Ziel-Geraden von Bahrain beginnt sein Kopf, zu schwanken – was zeigt, dass auch der neue Red Bull nicht völlig immun gegen das Porpoising war. Dennoch war es ein Unterschied wie Tag und Nacht, wenn man beiden Piloten beim Fahren zusah.

Max fühlte sich insgesamt wohl mit dem Auto. Die neue Generation seines Red Bulls machte auf ihn einen steiferen und schwereren Eindruck, die Balance in den Hochgeschwindigkeitskurven fühlte sich für ihn gut an, und obwohl das Auto

langsamer war als im Vorjahr (was konstruktionsbedingt war und somit für alle Hersteller galt), war es immer noch schneller als alle anderen – und vorne drauf prangte nicht mehr die Nummer 33. Max hatte sich als Weltmeister das Recht redlich verdient, die Nummer eins zu tragen, die nun die Nase seines Boliden zierte.

Es lag nicht nur am Auto, dass sich für Max in diesem Jahr vieles anders anfühlte: Er war jetzt Weltmeister.

„Natürlich bin ich extrem motiviert, weiter zu gewinnen, aber das ‚Müssen‘ ist nicht mehr da“, sagte er vor dem Saisonstart. Das, was jeder Rennfahrer erreichen will, hatte er jetzt erreicht.

Das hieß allerdings keineswegs, dass er auch nur eine Sekunde in Betracht zog, es wie Nico Rosberg zu machen, der unmittelbar nach dem Gewinn der Weltmeisterschaft seine Formel-1-Karriere beendete. Im Gegenteil: Verstappen unterzeichnete vor Beginn der Saison 2022 einen neuen Vertrag mit Red Bull, womit er seinen bestehenden um fünf weitere Jahre verlängerte und sich bis Ende 2028 an das Team band. Das Arbeitspapier sicherte ihm nicht nur langfristig seinen Job, sondern garantierte ihm mit 40 Millionen Pfund pro Jahr auch eines der höchsten Fahrergehälter in der Geschichte des Rennsports. Als er andeutete, dass er sich nach den sechs Jahren, für die er bei Red Bull noch unter Vertrag steht, aus dem Sport zurückziehen könne, machte die Boulevardpresse erwartungsgemäß eine Riesensache daraus, obschon er eigentlich nur darauf hatte hinweisen wollen, dass er nicht wisse, was in sechs Jahren sein werde.

„Wie es danach weitergeht, weiß ich nicht“, sagte Verstappen. „Aber es hängt wahrscheinlich auch davon ab, wie konkurrenzfähig wir 2028 sind. Ich habe noch Zeit. Ich will jetzt keine weitreichenden Entscheidungen treffen. Ich möchte

andere Dinge tun. Die Formel 1 ist fantastisch, und ich habe viel erreicht, worüber ich sehr glücklich und worauf ich stolz bin ... aber man muss auch viel reisen und viele Rennen fahren.“

Im Endeffekt war das aber alles nur Gerede. Max' Liebe zum Rennsport und zum Siegen stand außer Frage, und falls jemand daran gezweifelt haben sollte, dass er auch 2022 alles daransetzen würde, um zu gewinnen, wurde er gleich im ersten Rennen der Saison eines Besseren belehrt.

Die Startaufstellung mit den Ferraris, Red Bulls und Mercedes an der Spitze kam einem ziemlich bekannt vor, wobei die Reihenfolge allerdings ungewohnt war. Ferrari, ein weiteres Team, das einige seiner Probleme mit dem Porpoising gelöst zu haben schien, hatte Verstappen die Pole streitig gemacht. Charles Leclerc war letztlich 0,123 Sekunden schneller gewesen als Max, Carlos Sainz hatte sechs Tausendstelsekunden dahinter gelegen. Mercedes hatte bereits angekündigt, dass es für sie angesichts ihrer ungelösten Schwierigkeiten mit dem Porpoising nur um „Schadensbegrenzung“ gehen würde, wobei P5 und P9 in der Startaufstellung unterstrichen, dass sie keineswegs übertrieben hatten.

Ferrari hingegen machte unmissverständlich klar, dass sie bereit waren, in den Titelkampf einzusteigen. Seit 45 Rennen hatte die Scuderia keinen Grand Prix mehr gewonnen – eine erstaunlich lange Zeit für ein Team, dessen Name im Grunde längst ein Synonym für die Formel 1 geworden war. Jetzt musste Leclerc den amtierenden Weltmeister nur noch 57 Runden hinter sich halten. Ein Kinderspiel – oder nicht? Auf jeden Fall war das Rennen ein guter Test für das Funktionieren des neuen Konzepts. Hatten die für das neue Reglement Verantwortlichen das Dauerproblem der Formel 1, dass das

Überholen einfach zu schwierig war, durch die grundlegenden Änderungen tatsächlich lösen können?

Während der ersten halben Stunde des Rennens lautete die Antwort eindeutig ja. Leclerc konnte beim Start gegen Verstappen seine Führung verteidigen, sich von ihm wirklich abzusetzen, gelang ihm aber nicht. Dann fuhr Verstappen plötzlich die Rundenbestzeiten, doch Leclerc zog nach. Schließlich war Verstappen in der 17. Runde nah genug an dem Monegassen dran und zog dann auf der Innenseite von Kurve eins an ihm vorbei. Ein Jahr zuvor wäre es das dann auch schon gewesen. Aber jetzt war es einfacher, am Vordermann dranzubleiben, und Leclerc kämpfte sich bis zu Kurve vier wieder an Verstappen heran. Er nutzte die zweite DRS-Zone, ging außen vorbei und übernahm wieder die Führung. Eine Runde später war Verstappen immer noch nah genug an Leclerc dran, um sein Manöver aus Runde 17 zu wiederholen. Danach überholte ihn Leclerc wieder in Kurve vier, diesmal allerdings innen.

Beim dritten Mal war es nicht mehr so einfach. Leclerc erkannte, dass er in der zweiten DRS-Zone wieder nach vorne kommen konnte, und sparte auf der Hauptgeraden seine Batterie, um den Rest der Runde voll attackieren zu können. Verstappen wollte die Führung innerhalb von zwei Kurven so weit ausbauen, dass er sie diesmal in Kurve vier verteidigen konnte, kam aber mit Geschwindigkeitsüberschuss in Kurve eins, sodass beim starken Bremsen sein rechtes Vorderrad blockierte. Durch diesen Patzer konnte Leclerc P1 sofort zurückerobern und im weiteren Verlauf der Runde einen ausreichenden Vorsprung herausfahren. Die Reifen von Max' Auto waren hinüber, weshalb er keine Chance hatte, zu kontern. Leclerc baute den Vorsprung auf ihn immer weiter aus.

Mit inzwischen rund 25 Sekunden Rückstand konnte man bei Red Bull nur noch darauf hoffen, dass vorne etwas schiefging.

So wie schon einmal, auch in Bahrain: 2019 hatte Leclerc, der zu dem Zeitpunkt noch keinen einzigen Grand Prix gewonnen hatte, in seinem zweiten Einsatz für Ferrari ein fehlerfreies Rennen auf dem Wüstenkurs gezeigt und über weite Strecken das Feld angeführt, doch in der Schlussphase hatte sein Auto plötzlich an Leistung verloren. Er ist am Ende Dritter geworden und hatte zum ersten Mal auf dem Podium gestanden, aber das war für ihn nur ein schwacher Trost gewesen. Seit her hatte er nur zwei Rennen gewonnen, und er war fest entschlossen, sich diesen zum Greifen nahen Triumph nicht durch die Lappen gehen zu lassen.

Verstappen kämpfte indes mit mechanischen Problemen. Sein Lenkrad fühlte sich schwergängig an und ließ sich nicht so leicht und gleichmäßig wie sonst drehen, was sich in seinen Rundenzeiten niederschlug. Das Auto ließ sich zwar noch fahren, mehr aber auch nicht. Er konnte nur hoffen, dass es bis zum Ende durchhielt. Doch dann tat sich durch eine späte Safety-Car-Phase, nachdem der überhitzte AlphaTauri von Gasly am Streckenrand in Flammen aufgegangen war, plötzlich doch noch die Chance auf den Sieg auf. Sieben Runden vor Schluss, als das Rennen wieder freigegeben wurde und Leclerc als Führender den Startschuss geben musste, hing Verstappen Leclerc zunächst im Getriebe und setzte sich dann auch noch nicht ganz regelkonform fast neben ihn. Doch der Ferrari-Pilot ließ sich dadurch nicht kirre machen, gab im entscheidenden Moment Gas, womit er den Niederländer überraschte und schnell ein paar Wagenlängen Vorsprung herausfuhr. Und Max musste nun erst einmal eine Attacke des hinter ihm fahrenden Carlos Sainz abwehren.

Es sah alles nach einem spannenden Finale aus, doch dann gab der Motor des Red Bulls den Geist auf. Verstappen meinte, dass es an der Batterie läge, aber die Box versicherte ihm, dass

dem nicht so war. Als er fragte, was er gegen den Leistungsverlust unternehmen könne, wurde ihm gesagt, dass das aussichtslos sei. Kurz darauf kam er in die Box, stellte das Auto ab und ärgerte sich darüber, dass ihm der zweite, ja möglicherweise sogar der erste Platz durch die Lappen gegangen war. Und wenig später wurde es für Red Bull sogar noch bitterer, als Max' Teamkollege Sergio Perez in der letzten Runde mit dem gleichen technischen Defekt ausschied.

Es stellte sich heraus, dass bei beiden Autos der Benzindruck aufgrund eines Unterdrucks in den Pumpen abgefallen war, ein Problem, das Red Bull im Nachgang schnell ausgemacht hatte und beheben konnte. Auch die Schwierigkeiten mit der Lenkung schien man in den Griff bekommen zu haben, dennoch war es fraglos ein missglückter Start in die Saison. Ferrari beendete das Rennen in Bahrain mit einem Doppelsieg: Leclerc auf P1, Sainz auf P2. Mercedes, das bestenfalls drittschnellste Team, belegte die Plätze drei und vier. Für die nicht ins Ziel gekommenen Red Bulls blieben nur die Plätze 18 und 19.

Die Probleme, mit denen sich das österreichische Team nach dem Großen Preis von Bahrain herumschlagen musste, waren rasch behoben. Ganz anders sah es bei Mercedes aus, wo man nicht so genau wusste, wie man das massive Bouncing in den Griff kriegen sollte, sie wussten nur, dass das Auto fast unfahrbar war. Dass die beiden Silberpfeile auf den Plätzen drei und vier gelandet waren, war allein dem außerordentlichen Können von Hamilton und Russell zu verdanken sowie dem Doppelausfall der Red Bulls. Mit Blick auf die Rennpace war fast jetzt schon klar, dass der Kampf um den Weltmeistertitel dieses Jahr wohl in einem Duell zwischen Red Bull und Ferrari ausgetragen würde. Bei Mercedes behauptete man zwar, wieder Boden gutmachen zu können, sobald Lösungen für

ihre Probleme gefunden seien, im Grunde war der Leistungsunterschied aber wahrscheinlich jetzt schon zu groß, um diese Lücke überhaupt noch schließen zu können.

Für das zweite Rennen der Saison machte die Formel 1 Station in Saudi-Arabien. Wegen der miserablen Menschenrechtslage und der eklatanten Verstöße gegen die Grundsätze der Geschlechtergerechtigkeit in diesem Land stand die Rennorganisation im Fadenkreuz der Kritik. Noch zu Beginn der Woche hatte das saudische Regime eine Massenexekution durchgeführt, bei der an einem einzigen Tag 81 Männer hingerichtet worden waren. Angeführt von Amnesty International, deren Protest sich zahlreiche andere Nichtregierungsorganisationen anschlossen, warfen die Kritiker der Formel 1 vor, den saudischen Machthabern eine Bühne für massives Sportswashing zu bieten.

Im Verlauf des Rennwochenendes kam es zu weiteren Zwischenfällen. Während des ersten Trainings stellte Max über Funk eine Frage an die Box, die kein Ingenieur gerne hört.

„Brennt mein Auto?“, wollte er wissen.

Das tat es zum Glück nicht, aber Max war sich sicher, Brandgeruch wahrzunehmen. Und er hatte sich nicht geirrt, wie sich herausstellte. Rund 15 Kilometer von der Rennstrecke entfernt war ein Aramco-Öldepot von Raketen getroffen worden, die angeblich von jemenitischen Huthi-Rebellen abgefeuert worden waren. Kurz nach Verstappens Funkspruch konnte man auch eine riesige schwarze Rauchwolke gen Himmel steigen sehen.

Das zweite freie Training wurde daraufhin verschoben, und man hielt eine Dringlichkeitssitzung ab, da Fahrer und Teams Sicherheitsbedenken äußerten. Nachdem allen versichert worden war, dass das Training bedenkenlos stattfinden konnte, ging es mit fünfzehnminütiger Verspätung weiter wie geplant.

Nichtsdestotrotz konnten nicht alle Bedenken zerstreut werden. Huthi-Rebellen hatten ähnliche Angriffe verübt, als die vollelektrische Formel E 2021 nach Saudi-Arabien gekommen war, und auch in der Woche vor dem Rennen war es zu einigen Zwischenfällen gekommen. Und so setzten sich am Freitagabend die wichtigsten Interessengruppen – darunter auch die Fahrer – zusammen und diskutierten über vier Stunden lang ihre Optionen, zu denen auch ein in Betracht gezogener Rennboykott zählte. Ein solcher Boykott hätte allerdings gravierende Folgen nach sich ziehen können. Es hieß sogar, dass Fahrer, die sich weigern, anzutreten, Schwierigkeiten bekommen könnten, ein Ausreisevisum zu erhalten. Der neue FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem wollte sich jedoch nicht einschüchtern lassen.

„Ihre Angriffe richten sich gegen die Infrastruktur, nicht gegen die Zivilbevölkerung und natürlich auch nicht gegen die Strecke“, sagte er öffentlich. „Wir haben die Fakten geprüft und von höchster Stelle die Zusicherung erhalten, dass dieser Ort sicher ist. Lassen Sie uns das Rennen fortsetzen.“

Das alles war eine unwillkommene Ablenkung für Max, der nur allzu gut wusste, wie gefährlich es war, wenn man sich nicht zu 100 Prozent auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke in Dschidda konzentrierte, auf der er bereits in der vorangegangenen Saison im Qualifying in die Streckenbegrenzung gekracht und im anschließenden Rennen mit Hamilton kollidiert war. In beiden Freitagstrainings war Leclerc eine Zehntelsekunde schneller als Verstappen, und im Abschlusstraining am Samstagabend wiederholte der Monegasche dieses Kunststück, wenn auch sein Vorsprung nun geringer war. Sergio Perez wiederum war weniger als eine Zehntelsekunde langsamer als Verstappen, und es sah ganz danach aus, dass es im Qualifying wieder extrem eng werden würde. Angespannt und

nicht in der Lage, zu vergessen, wie erbittert die Zweikämpfe mit Hamilton im letzten Jahr hier waren, lief Jos scherzend mit Max durchs Fahrerlager.

Falls Max noch irgendwelche Nerven übrig hatte, die flattern konnten, bekamen sie Gelegenheit, sich zu beruhigen, als das Qualifying für eine ganze Stunde unterbrochen wurde, nachdem Mick Schumacher in Q2 die Kontrolle über seinen Haas verloren hatte und in die Streckenbegrenzung gedonnert war. Für Lewis Hamilton war zum ersten Mal seit fünf Jahren bereits nach Q1 Schluss gewesen, Leclerc hingegen war in Q2 wieder geringfügig schneller gewesen als Verstappen.

Als es schließlich mit Q3 weiterging, hatte Verstappen das Gefühl, nicht richtig vom Fleck zu kommen. Während der ersten Runde konnte er seine Reifen nicht ins richtige Temperaturfenster bringen, und in der zweiten Runde fehlte ihm das Vertrauen, für eine Bestzeit alles rausholen zu können. Die Quali-Session fand abends unter Flutlicht statt. Die sengende Wüstenhitze ließ langsam nach. Es hätte eigentlich einfach sein müssen, etwas rauszuholen. Aber das war es nicht. Max' Auto fühlte sich für ihn nicht gut an, und seine Rundenzeiten spiegelten das wider. Er lag rund zwei Zehntel hinter Leclerc, und während sich Sergio Perez mit einer echten Traumzeit seine allererste Poleposition überhaupt holte, schaffte es Verstappen nur auf P4. Am Sonntag kam also eine Menge Arbeit auf ihn zu.

Perez hatte nach seinem Qualifying-Erfolg am Samstag im Rennen das Pech, dass er nur eine Runde, bevor das Safety-Car rausmusste, an die Box kam und dadurch all seine Konkurrenten bedenkenlos einen Stopp einlegen und sich neue Reifen holen konnten, während er selbst bei seinem Boxenstopp reichlich Zeit verloren hatte, da das Feld noch mit Vollgas unterwegs gewesen war. Dadurch zogen Leclerc und Verstappen, die

Carlos Sainz bereits beim Start überholt hatten, an ihm vorbei, und Sainz selbst überholte ihn schließlich auch noch.

Was einerseits für Perez wirklich großes Pech gewesen war, ließ die Rennfans andererseits in den Genuss einer Fortsetzung des Zweikampfs Leclerc gegen Verstappen kommen, ein wirklich hochkarätiges Duell, das sich zu einer spannenden Rivalität zu entwickeln versprach und zugleich half, die vergiftete Atmosphäre beim Spitzenduell des vergangenen Jahres ein wenig zu vergessen. Der Titelkampf zwischen Hamilton und Verstappen war zunehmend erbitterter ausgefochten worden, mitunter war es sogar schwer zu ertragen. Lewis konnte sich bisweilen kaum dazu durchringen, Max' Namen auszusprechen, während es auf der Strecke kein Überholmanöver gab, das nicht mit einer Kollision, einem Schaden oder einer wütenden Beschwerde bei der Rennleitung endete. Leclerc und Verstappen waren ebenfalls enorm leidenschaftliche, sehr ehrgeizige Kontrahenten, doch schienen sie sich trotz allem darüber einig zu sein, was noch akzeptabel war und was nicht. Verstappen war in den Junior-Formeln Leclerc immer ein Jahr voraus gewesen, aber die beiden gehörten derselben Generation an und waren bereits im Kartsport erbitterte Rivalen gewesen. Dass sie eine so große Strecke des Weges gemeinsam gegangen waren, schien sich trotz allen Ehrgeizes in ihren sauber geführten Rennduellen niederzuschlagen.

Wie bereits in Bahrain spielten die beiden gegen Ende des Rennens unter Zuhilfenahme des DRS Katz und Maus miteinander. Fünf Runden lang wollte eigentlich keiner der beiden vor der letzten Kurve in Führung gehen, um stattdessen auf der langen Start-Ziel-Geraden das DRS nutzen und in der ersten Kurve in Führung gehen zu können. Letztendlich war es Verstappen, der in Runde 47, also drei Runden vor Schluss, den Vorteil aus dem Führungswechsel zog. Leclerc wappnete sich

für einen letzten Angriff und fuhr sogar Sektorenbestzeiten, wurde dann aber von einer gelben Flagge ausgebremst. Letztlich kam Verstappen mit einer halben Sekunde Vorsprung ins Ziel und feierte seinen 21. Grand-Prix-Sieg – nach einem wirklich dramatischen Rennen.

„Es hat heute nicht gereicht“, sagte Leclerc anschließend, „aber, mein Gott, ich habe das Rennen wirklich genossen. Es war ein hartes Rennen, wieder einmal, aber fair. Jedes Rennen sollte so sein. Es hat Spaß gemacht. Natürlich bin ich enttäuscht – ich wollte heute gewinnen. Es war sehr, sehr knifflig. Ich habe versucht, in der letzten Kurve das DRS zu nutzen. Zweimal hat es geklappt, aber beim letzten Mal nicht mehr.“

Es ist natürlich leicht, generös zu sein, wenn man im Titelrennen noch zwölf Punkte Vorsprung hat, und es ist auch leicht, ein Rennen zu verlieren, wenn bis zum Ende der Saison noch zwanzig vor einem liegen. Hätte er zwanzig Rennen hinter und nur noch zwei vor sich gehabt, hätte sich Leclerc wohl kaum dermaßen über seinen zweiten Platz gefreut.

Bei Ferrari war man davon überzeugt, das schnellste Auto zu haben. Zählt man die Zeiten ihrer beiden Fahrer zusammen, waren die Ferraris fast die ganze Zeit über schneller als die Red Bulls. Die Tatsache, dass sich Perez die Pole gesichert und Verstappen das Rennen gewonnen hatte, war allerdings auch ein Beleg dafür, dass der Honda-Motor ein exzellentes Aggregat war. Dennoch glaubte Ferrari, auf technisch anspruchsvollen Strecken deutlich schneller sein zu können als Red Bull, und sie waren froh, ihnen auf Strecken wie in Dschidda bereits ordentlich zugesetzt zu haben.

Ferrari musste aber auch dafür sorgen, aus den Fehlern, die Red Bull machte, Kapital zu schlagen. So schien beispielsweise das Qualifying bisher für Verstappen eine Herausforderung zu sein. Auch in Australien, wo das dritte Rennen der Saison

stattfand, hatte er wieder Schwierigkeiten, die richtige Abstimmung zu finden. Obwohl er sich als Zweitbester fürs Rennen qualifizierte, hat das Auto auf ihn nicht wirklich stimmig gewirkt. Das mag vielleicht an dem neuen Reglement gelegen haben, wodurch die Autos in den langsamen Kurven langsamer, in den schnellen aber schneller geworden sind – eine eigenwillige Abstimmung, die Max nicht immer lag. Er hatte die Red-Bull-Ingenieure in der Vergangenheit gerne zu einem instabileren Heck gedrängt, etwas, womit seine Teamkollegen oft zu kämpfen gehabt hatten, aber dies war etwas ganz anderes.

Nach seiner Enttäuschung über den zweiten Platz im Qualifying erlebte Max am Sonntag eine noch viel größere. Diesmal hatte sich Leclerc die Poleposition gesichert, und zwar mit drei Zehntelsekunden Vorsprung. Das war ein beachtlicher Abstand, wenn man bedenkt, wie eng die beiden in den zwei vorangegangenen Rennen beieinandergelegen hatten. Trotz einiger Probleme, die Reifen in der Anfangsphase ins richtige Temperaturfenster zu bekommen, konnte Leclerc später einen komfortablen Vorsprung herausfahren. Leider wurde durch das Safety-Car dieser Vorsprung gleich zweimal zunichtegemacht, aber jedes Mal konnte Leclerc den attackierenden Verstappen beim Re-Start abwehren und sich dann wieder absetzen. Max hatte den Eindruck, kaum etwas dagegen ausrichten zu können. Noch weniger konnte er tun, als er wegen eines Motorbrands das Rennen vorzeitig beenden musste. Wieder war ein Problem mit dem Kraftstoff die Ursache, wobei Red Bull versicherte, dass das mit dem Defekt in Bahrain nichts zu tun hatte.

„Wir liegen bereits meilenweit zurück“, ärgerte sich Verstappen. „Ich will im Moment nicht einmal über den Titelkampf nachdenken, es ist wichtiger, Rennen überhaupt zu beenden. Heute war insgesamt wieder ein schlechter Tag. Ich hatte keine

richtige Pace, ich habe nur auf meine Reifen geachtet, um es bis ins Ziel zu schaffen. Es sah eigentlich alles nach einer ziemlich einfachen P2 aus, also hatte es keinen Sinn, gegen Charles zu kämpfen.“

Max hatte nun 46 Punkte Rückstand auf Leclerc, der bisher in jedem Rennen entweder Erster oder Zweiter geworden war. In Milton Keynes rauchten sich alle die Haare. Aber sie glaubten auch an ihr Auto und dessen Power-Unit. Sie waren sich sicher, dass sie wieder zu Ferrari aufschließen konnten und dass sich die Dinge für sie wieder zum Besseren wenden würden.

Das schien schon beim nächsten Grand Prix in Imola der Fall zu sein, wo es zum ersten Mal in dieser Saison regnete, was ganz nach dem Geschmack von Max war. Für viele war dieses Rennen Verstappens bestes in dieser Saison.

In den Niederlanden hatte man Imola noch in guter Erinnerung, weil Max dort 2021 einen wichtigen Sieg errungen hatte. Er wusste, wie man auf dem Hochgeschwindigkeitskurs sehr schnell sein kann, auch wenn er mit dem Auto, das er jetzt fuhr, noch nicht richtig warm geworden war. Das würde schon noch kommen, versicherte er sich selbst und seinem Team. Als er noch jünger war, hätten ihm die Kommentare, die er sich nach dem letzten Rennen hatte anhören müssen, womöglich den ganzen Montag und vermutlich auch noch den Dienstag verhagelt, doch er war nun älter und reifer, zudem war er der amtierende Weltmeister. Er wusste, dass er es sich nicht leisten konnte, sich von in der Vergangenheit gemachten Fehlern ablenken zu lassen.

Das nötige Quäntchen Glück wurde ihm im Qualifying zuteil. Die ganze Session könnte unter dem Titel „Organisiertes Chaos“ zusammengefasst werden. Es gab insgesamt fünf rote Flaggen, während der Regen immer wieder einsetzte und aufhörte. Die nassen, rutschigen Curbs waren extrem gefährlich,

und sobald das Auto mit einem Reifen aufs Gras kam, war das Aus für den Fahrer besiegelt. Am Ende eines schwierigen Qualifyings mit vielen Abflügen und roten Flaggen, das zu einer kuriosen Startaufstellung führte, sicherte sich Max die Poleposition für das erste Sprintrennen der Saison. Leclerc landete auf P2, McLaren-Pilot Lando Norris wurde Dritter und Kevin Magnussen im Haas Vierter.

Das Sprintrennen über 21 Runden am Samstag wurde ein weiteres Highlight in dem hoch spannenden Duell zwischen Verstappen und Leclerc, denn Max hatte einen schlechten Start erwischt und seine Führung sofort verloren. Allerdings verhinderte eine Safety-Car-Phase, dass Leclerc seinen Vorsprung weiter ausbauen konnte. Nach dem Neustart fuhr er jedoch aus dem DRS-Sekundenfenster heraus und hielt Verstappen dadurch zunächst auf Distanz, wobei ihn schließlich Graining des linken Vorderreifens kurz vor Schluss in die Bredouille brachte. Sein Vorsprung schwand, und in der vorletzten Runde zog der Red Bull vor der Tamburello am Ferrari vorbei und kam mit mehr als zwei Sekunden Vorsprung ins Ziel. Es war ein tadelloses Überholmanöver gewesen, und genau so musste es auch sein. Sergio Perez, der als Dritter ins Ziel kam, hatte die schnellste Runde gefahren, was ein Beleg dafür war, dass das Team insgesamt über eine gute Pace verfügte. Hinzu kam, dass Verstappen keine Angst vor dem für Sonntag angekündigten Regen hatte, im Gegenteil: Unter nassen Bedingungen rechnete er sich sogar noch bessere Chancen aus.

Nach der ganzen Aufregung an den ersten beiden Tagen des Rennwochenendes war das Rennen selbst fast schon langweilig, wobei man diesen Eindruck in der Red-Bull-Box wohl nicht teilte. Verstappen, der von der griffigeren linken Fahrbahnseite aus startete, kam auf dem nassen Untergrund gut weg und führte auch gleich das Feld an. Leclerc wurde indes

von Sergio Perez und Lando Norris überholt. Er konnte später wieder an dem McLaren vorbeiziehen und, als die Strecke abtrocknete, auch Perez überholen. Aber der Mexikaner schlug kurz darauf zurück, überholte Leclerc erneut und war wieder auf P2. Seinen Abstand zu Verstappen konnte er jedoch nicht wesentlich verringern. Da Ferrari wenig zu verlieren hatte, setzte man auf frische Reifen und schickte Leclerc mit Softs auf die Strecke. Doch dann übernahm er sich – auch wenn er zuvor versprochen hatte, genau das beim Heimrennen des Teams aus Maranello nicht zu tun –, musste einen weiteren Stopp einlegen, um sich einen neuen Frontflügel und einen weiteren Satz neuer Reifen zu holen, und landete schließlich auf Platz sechs. Dieser Patzer kostete Ferrari sieben Punkte, und Leclercs Führung im Titelrennen schmolz ein gutes Stück zusammen. Da Carlos Sainz bereits kurz nach dem Start nach einer Kollision mit Ricciardo ausgeschieden war, war der Rennsonntag ein ganz mieser Tag für die Scuderia und alle Tifosi.

Für Mercedes lief es nicht viel besser. Toto Wolff entschuldigte sich persönlich über Funk bei Hamilton dafür, dass das Auto „unfahrbar“ war, und der siebenfache Weltmeister wurde tatsächlich von Verstappen überrundet – eine Demütigung, die Max ausgekostet haben dürfte. Jos konnte sich in seiner Kolumne auf www.verstappen.nl eine Bemerkung dazu nicht verkneifen.

„Nach allem, was letztes Jahr passiert ist, habe ich es ehrlich gesagt genossen, zu sehen, wie Max Hamilton überrundet“, schrieb er. „Hamilton hatte wirklich eine schwere Zeit, während sein Teamkollege George Russell ausgeglichener zu sein schien. Man hat nicht oft die Gelegenheit, einen Mercedes zu überrunden.“

In der Red-Bull-Box herrschte Hochstimmung. Horner sprach von einem der „besten Ergebnisse, die das Team je

erzielt hat“. Dank Verstappens fast perfektem Rennen und Perez' Kampfgeist konnten sie ihren ersten Doppelsieg seit 2016 feiern. Mit der Entscheidung, Perez zu verpflichten, war Red Bull von seiner Linie abgewichen, mit jungen Fahrern aus dem eigenen Lager zu arbeiten, und an diesem Tag sah man, warum. Zuvor hatte es nur eines ihrer Autos mit den zwei Mercedes aufnehmen können. In diesem Jahr zeigten sie, dass sie zwei Fahrer hatten, die in der Lage waren, an der Spitze mitzufahren. Natürlich war es wichtig für sie, dass Max den Fahrertitel gewonnen hatte, aber bei Red Bull hatte niemand vergessen, dass der Konstrukteurstitel 2021 an Mercedes gegangen war. Dieses Mal wollten sie sich beides holen.

Zwei talentierte Fahrer unter einen Hut zu bringen, ist nie einfach. Max' ehemalige Teamkollegen hatten stets akzeptieren müssen, nur die Nummer zwei zu sein. Allerdings war, abgesehen von Daniel Ricciardo, ohnehin keiner von ihnen je an seine Rundenzeiten herangekommen, sodass sie kaum einen anderen Status für sich reklamieren konnten. Perez war jedoch schnell genug, um für sich das gleiche Recht wie Max einzufordern, und als er beim Großen Preis von Spanien nicht nur einmal, sondern gleich zweimal gebeten wurde, seinen Teamkollegen vorbeizulassen, drohte die Situation zu eskalieren.

Perez' Stimmung war bereits getrübt gewesen, als er in Barcelona ankam, nachdem Max das Rennen in Miami gewonnen hatte, während er selbst nicht in der Lage gewesen war, aus seiner eigenen starken Pace und seinem späten Reifenvorteil gegenüber Sainz etwas Besseres zu machen als den vierten Platz. Im Qualifying wurde er dann auch noch von George Russell geschlagen, sodass er in Spanien als Fünfter an den Start gehen musste. Auch dank eines Fehlers von Sainz konnte er jedoch Plätze gutmachen. Auch Verstappen patzte und machte einen Ausritt ins Kiesbett, wie er sagte aufgrund einer

Windböe, die ihn unvorbereitet erwischte hatte. Nach nur zwei Runden hatte er wieder zur Spitze aufgeschlossen, und Perez wurde gebeten, ihn vorbeizulassen. Das Team, so erklärte er, habe ihm versichert, dass sie die Positionen wieder zurücktauschen würden, sobald sich die Gelegenheit ergäbe. Letztendlich geschah jedoch genau das Gegenteil.

Nachdem Leclerc wegen eines Turboladerdefekts aus dem Rennen ausgeschieden war, fuhr Verstappen hinter dem führenden Perez her. Bei Red Bull erkannte man, dass sie die Gelegenheit hatten, ihren zweiten Doppelsieg einzufahren, aber auch, dass Max auf seinen frischeren Reifen viel schneller war als sein Teamkollege. Und so wurde Perez gebeten, Max vorbeizulassen.

„Das ist sehr unfair, aber okay“, lautete seine knappe Antwort.

Teamchef Horner erklärte anschließend: „Wir glauben, Checos Reifen hätten nicht bis zum Ende durchgehalten. Deshalb ist er gegen Ende des Rennens an die Box gekommen, um auch noch den Punkt für die schnellste Runde zu holen. Unsere Aufgabe ist es, beide Autos mit so vielen Punkten wie möglich nach Hause zu bringen. Was Checo zu diesem Zeitpunkt nicht überblickte, er inzwischen aber sehr wohl begriffen hat, wie ich glaube, ist, dass er noch einen langen Stint auf den Mediums hatte. Max hingegen hatte einen großen Reifenvorteil.“

Perez gestand schließlich zähneknirschend ein, dass es die beste Lösung gewesen sei, sie aber alles andere als ideal war. Er sagte, er erwarte, dass man sich für den Gefallen revanchieren würde. Die Reaktion darauf muss ihn wohl überzeugt haben, denn eine Woche später unterzeichnete er einen neuen Vertrag. Max führte nun zum ersten Mal in dieser Saison die Fahrergesamtwertung an – mit 6 Punkten Vorsprung auf Leclerc und 25 auf Perez. Ein Rennen konnte allerdings wieder alles ändern.

Mit der Führung in der Fahrerwertung kam Verstappen nun so richtig in Schwung. Nachdem er bereits die letzten drei Rennen gewonnen hatte, stand er auch bei sieben der folgenden zehn ganz oben auf dem Podest. In Aserbaidtschan schied er erneut beide Ferraris aus, während Verstappen sagenhafte 45 Sekunden vor seinem ärgsten teamexternen Konkurrenten ins Ziel kam. Leclerc war zwar von der Pole gestartet, aber es hatte ihm am Ende nichts genutzt. Verstappen verabschiedete sich aus Baku mit 34 Punkten Vorsprung, und während Red Bull die Zuverlässigkeit seiner Autos zunehmend verbesserte, ließ die der Ferraris immer mehr nach.

Erstaunlich war, dass Ferrari, vor allem im Qualifying, immer noch das schnellere Auto hatte. Das hätte eigentlich reichen müssen, um die eigenen Titelchancen wenigstens offen zu halten, wenn sie es denn geschafft hätten, die Autos auch bis ins Ziel zu bringen und keine haarsträubenden Strategiefehler zu begehen. Im Team Verstappen sprach man immer davon, wie viel Glück man in dieser Hinsicht habe, und so gab Jos auch unumwunden zu, dass der Ferrari das schnellere Auto war. Leclerc hatte in Baku mehrere Zehntel Vorsprung gehabt, und Max haderte noch immer mit seinem Red Bull. Gegenüber den Ingenieuren klagte er über zu starkes Untersteuern, und er meinte, dass das Auto so nicht zu seinem Fahrstil passe. Falls dem tatsächlich so war, konnte er es allerdings sehr gut überspielen.

Immer eindrucksvoller zeigte sich Verstappens Fähigkeit, keine Fehler zu begehen, wenn er von hinten unter Druck gesetzt wurde. Bei Teilen der F1-Fangemeinde besaß er den Ruf, ein Fahrer zu sein, der aggressiv und im Zweifel ohne Rücksicht auf Verluste überholt, aber er konnte so viel mehr. Beim Sprintrennen in Imola hatte er Leclerc dazu gebracht, seine Reifen zu überhitzen, und als der Monegasche schließlich mit

Graining-Problemen zu kämpfen hatte, hatte er zugeschlagen. Als es dann in Kanada zu einer ähnlichen Situation kam, zeigte sich, warum er der amtierende Weltmeister war. Das Wochenende war für Verstappen von Anfang an gut gelaufen. Beim Qualifying auf nasser Strecke, bei dem man mit Regenreifen hatte starten müssen, bevor man auf Intermediates wechseln konnte, hatte er einmal mehr gezeigt, dass er der beste und zugleich mutigste Fahrer war. Der Straßenkurs in Montreal verzeiht so gut wie keine Fehler. Das erfuhr beispielsweise Sergio Perez am eigenen Leib, als er aus Kurve drei flog und in der Streckenbegrenzung landete. Für Verstappen hingegen lief es nahezu perfekt. Er war in allen drei Qualifying-Sessions der Schnellste und sicherte sich die Pole mit einem gewaltigen Vorsprung von sieben Zehntelsekunden auf Fernando Alonso, der es überraschenderweise mit P2 auch in die erste Startreihe geschafft hatte. Leclerc hatte sich nicht einmal die Mühe machen müssen, in Q2 auf die Strecke zu gehen. Wegen des Einsatzes einer neuen Steuerelektronik – der dritten in dieser Saison schon statt der erlaubten zwei – im Training hatte er eine Strafversetzung in der Startaufstellung um zehn Plätze nach hinten hinnehmen müssen, sodass er ohnehin hinten feststeckte. Zu Beginn der Saison hatte er noch die Duelle mit Verstappen genossen, doch jetzt musste er ihm immer öfter von der Box aus zusehen.

So war es dann auch nicht Leclerc, der Verstappen herausforderte – auch wenn er sich während des Rennens vom 19. auf einen beeindruckenden 5. Platz vorkämpfte. Statt des Monégassien tauchte in den letzten 15 Runden Carlos Sainz hinter dem Red Bull des führenden Niederländers auf. Bis dahin hatte sich Max in einem von vielen Zwischenfällen geprägten Rennen hervorragend geschlagen. Sowohl Verstappen als auch Sainz hatten die virtuellen Safety-Car-Phasen zu Beginn des

Rennens zu ihrem Vorteil nutzen können. Als aber ein echtes Safety-Car auf die Strecke kam, weil der AlphaTaurinon Yuki Tsunoda nach einem Unfall von der Strecke geräumt werden musste, gelang es Sainz gerade noch, im letzten Moment an die Box zu kommen und sich ohne größeren Zeitverlust frische Reifen zu holen, sodass er nun hinter Verstappen auf P2 lag – mit einem theoretisch schnelleren Auto, mit dem der Spanier zudem durch die frischen Reifen klar im Vorteil war. Verstappen musste eine weltmeisterliche Defensivleistung vollbringen, wenn er vorne bleiben wollte, und genau das tat er. 15 Runden lang hielt er Sainz auf Distanz und gewann das Rennen mit knapp einer Sekunde Vorsprung. Da Perez aufgrund eines Getriebeproblems ausgeschieden war, hatte er in der Fahrerwertung nun 46 Punkte Vorsprung vor seinem Teamkollegen und 49 Punkte vor Leclerc. Nur zwei Monate zuvor hatte er noch um fast dieselbe Punktzahl zurückgelegen. Es lief definitiv gut für ihn.

Selbst an Renntagen, an denen nicht alles optimal war, holte er für sich noch das Beste aus der Situation heraus. So beendete er den Grand Prix in Silverstone beispielsweise nur auf P7, was sein zweitschlechtestes Ergebnis in dieser Saison war. Was diese Platzierung nicht verrät, ist, dass der Unterboden seines Red Bulls durch lose Trümmerteile beschädigt wurde und das Auto dadurch zwei Sekunden langsamer als üblich war. Es war nur Verstappens außerordentlicher Flexibilität zu verdanken, dass er trotz aller Widrigkeiten sechs wertvolle Punkte holte und damit immer noch über 40 Punkte Vorsprung auf Leclerc hatte.

Als die Sommerpause näher rückte und es keine Anzeichen dafür gab, dass irgendjemand Max' auf seinem Siegeszug aufhalten könnte, setzte man bei Ferrari alle Hoffnungen auf den Großen Preis von Ungarn. Im Qualifying hatte sich die

Scuderia schon das ganze Jahr über stark präsentiert, und der Hungaroring schien eine perfekte Strecke für ihr Auto zu sein, und so war man guter Dinge, dass Leclerc vor der einmonatigen Pause hier auch dringend benötigtes Selbstvertrauen zurückgewinnen konnte. Am Freitag schien alles nach Plan zu laufen, da die Ferraris in beiden Trainingssessions vorn lagen und man sich bei Red Bull mit einigen technischen Problemen herumschlagen musste.

Am Samstag nahmen sich Leclerc und Verstappen allerdings kaum etwas. In Q2 erreichten beide eine Zeit von 1:17,7 Minuten, was darauf hindeutete, dass der Kampf um die Poleposition erneut zwischen den beiden Titelanwärtern ausgetragen werden würde. Auf der Strecke tat sich allerdings einiges. Beim Vormittagstraining war es noch nass gewesen, sodass die Strecke zu Beginn des Qualifyings noch nicht richtig griffig war. Daher gelang es den Spitzenreitern, in Q3 ihre Q1-Zeiten um mehr als eine Sekunde zu unterbieten.

Das galt jedoch nicht für Verstappen. Er war enttäuscht und schimpfte über Funk, weil seine Power-Unit nicht richtig funktionierte, und wurde nur Zehnter. Und auch vorne gab es eine Überraschung. Zunächst sah es so aus, als stünden am Ende beide Ferraris in der ersten Startreihe, doch dann preschte George Russell nach vorn. Der Brite hatte in Ungarn immer gute Leistungen gezeigt, auch wenn ihm manchmal das entscheidende Quäntchen Glück gefehlt hatte. Auf diesem Kurs hatte Hamiltons neuer Teamkollege wahrscheinlich mehr Runden gedreht als auf jedem anderen. Überdies hatte Mercedes in der Zwischenzeit einige Verbesserungen vorgenommen, sodass in Budapest ihr unterlegener Motor nicht mehr so stark ins Gewicht fiel. Russell nutzte diese Vorteile und sicherte sich die Poleposition. Für Verstappen war das kein großer Trost, zumal es unwahrscheinlich war, dass Russell die Ferraris lange

aufzuhalten vermochte. Allerdings konnte Leclerc an der Spitze nun zumindest nicht ganz ungehindert davonziehen. Weil für Perez, der im Verkehr feststeckte, schon nach Q2 Schluss war, sah es für Red Bull vor der Sommerpause trotz aller Erfolge im Moment nicht so richtig gut aus.

Dennoch war Verstappen ziemlich zuversichtlich. Er war langsam warm geworden mit seinem Auto und rechnete sich gute Chancen aus, nach der weit verfehlten Pole, die übrigens erst seine vierte in dieser Saison gewesen wäre, das Rennen noch erfolgreich zu gestalten. Um auf einer Strecke, auf der es relativ schwierig ist, zu überholen, vom zehnten Platz aus ganz nach vorne zu fahren, braucht man schon einiges: die richtige Strategie, ein bisschen Glück und reichlich fahrerisches Können.

Der Himmel schien es an diesem Tag gut mit ihm zu meinen. Es regnete zwar nicht so stark, dass man auf Slicks hätte verzichten müssen, aber es war immerhin so feucht, dass die Bedingungen schwierig und für die Fahrer besonders herausfordernd waren, was es Verstappen durchaus erleichtern konnte, sich einen Weg durch das Fahrerfeld vor ihm zu bahnen. Erst einmal verlor er nach dem Start einen Platz an seinen von P11 gestarteten Teamkollegen. Allerdings holte er sich die Position von Perez gleich wieder zurück, als er noch in der ersten Runde an ihm vorbeizog. Nach zwölf Runden hatte er sich bereits auf den fünften Platz vorgekämpft. Fernando Alonso, Esteban Ocon und Lando Norris hatte er bereits hinter sich gelassen, während er auf seinen weichen Reifen entschlossen nach vorn raste. Als Nächstes war Hamilton an der Reihe, und Red Bull witterte die Chance, an Mercedes mit einem Undercut beim ersten Boxenstopp vorbeizukommen, was auch perfekt gelang. Plötzlich hatte Verstappen nur noch die ersten drei Fahrer vor sich. Red Bull wendete das gleiche Manöver noch

ein zweites Mal an und ließ mit einem erneuten Undercut auch Russel hinter sich, sodass Verstappen nun nur noch die beiden Ferraris vor sich hatte.

Sainz hatte mit der Pace zu kämpfen, was auf die kühleren Bedingungen im Vergleich zur brütenden Hitze am Freitag zurückgeführt wurde, in der sein Auto perfekt funktioniert hatte. Aufgrund dieser Probleme wurde der Spanier schnell überholt, und schon gab es wieder eine Fortsetzung des Duells Leclerc gegen Verstappen.

Doch das Rennen wurde nicht allein durch die Fahrer entschieden. Verstappen fuhr zwar brillant und bewies dabei Reife und Geduld, was allein jedoch nichts brachte, bis Ferrari Leclerc für den letzten Stint die harten Reifen aufzog, während Verstappen auf den Mediums unterwegs war. Das sei der Moment gewesen, in dem ihm klar geworden sei, dass er einen unverhofften Sieg einfahren konnte, sagte Max später.

„Wir haben den richtigen Zeitpunkt gewählt und uns für die richtigen Reifen entschieden. Ich bin überzeugt, den Grip zu haben, war heute das Wichtigste“, sagte Verstappen. „Ich sah, dass Charles auf den harten Reifen ziemlich Mühe hatte, also versuchte ich, ihn anzugreifen.“

Ferrari hätte das kommen sehen können und vielleicht sogar müssen. Die beiden Alpines hatten auf den harten Reifen, die für dieses Rennen eindeutig die schlechtesten waren, an Boden und Geschwindigkeit verloren. Ferrari hatte auf den Startpositionsvorteil gesetzt, Red Bull auf die Pace. Am Ende hatte die Pace das Rennen entschieden.

Dennoch war nicht alles glattgelaufen. Nachdem Verstappen an Leclerc vorbeigezogen war, war er enorm gefordert, sein Auto auch tatsächlich ins Ziel zu bringen. Die Kupplung begann, zu schmoren, und er musste sehr behutsam mit seinem Auto umgehen, wodurch er natürlich an Geschwindigkeit

einbüßte. Und genau das brachte ihn am Ausgang von Kurve eins aus dem Konzept, wo er zu stark aufs Gas ging und eine 360-Grad-Drehung hinlegte. Verstappen geriet jedoch nicht in Panik. Er behielt die Ruhe, so wie er es das ganze hektische Rennen über (das er „verrückt“ nannte) getan hatte, und seine Pace reichte glücklicherweise, um Leclerc ein paar Runden später erneut zu überholen, wobei das Team in der Box in diesem Moment die Luft angehalten haben dürfte. In Momenten wie diesen kann die gesamte Fahrerwertung auf den Kopf gestellt werden. Wäre Verstappen in der Streckenbegrenzung gelandet, hätte ihn das 40 Punkte gekostet. Stattdessen ging er mit 80 Punkten Vorsprung in die Sommerpause. Der zweite Weltmeistertitel war ihm damit so gut wie sicher. Sein Punktepolster war so groß, dass es selbst dann zum Titel reichte, wenn Leclerc für den Rest der Saison jedes Rennen gewann und Verstappen jedes Mal Zweiter wurde.

Es konnte sich aber auch immer noch alles ändern. Das erste Rennen nach der Pause führte die Teams ins belgische Spa, wo Max, der nach wie vor auch belgischer Staatsbürger ist, ja seit jeher eine Art Heimrennen hat. Allerdings konnte eine neue technische Richtlinie Red Bulls Vorteil jetzt zunichtemachen. Das Porpoising oder Bouncing hatte in dieser Saison für einen Großteil der Teams ein großes Problem dargestellt, abgesehen natürlich von Red Bull. Das ermöglichte es ihnen, ein tiefer liegendes, schnelleres Auto zu fahren, was besonders an den Renntagen zum Tragen kam. Im Qualifying konnten die Ferrari-Piloten ein paar Runden lang mit dem ständigen Auf und Ab noch zurechtkommen, doch während der knapp zwei-stündigen Rennen wurde es oft zu einer enormen Belastung sowohl für die Autos als auch – und vor allem – für die Fahrer.

Im Laufe der Saison klagten immer mehr Formel-1-Piloten über erhebliche körperliche Beschwerden wie Rückenschmerzen

und die wackelige Sicht und äußerten zudem generelle Sicherheitsbedenken aufgrund des Porpoising. Verstappen behauptete, das Thema würde „überdramatisiert“. George Russell, einer der Direktoren der F1-Fahrervereinigung GPDA (Grand Prix Drivers' Association) und damit eine entscheidende Persönlichkeit in der Debatte, warf Red Bull vor, die Performance über die Sicherheit der Fahrer zu stellen. Am Ende setzte sich Russell durch. Die FIA führte eine höhere Mindestfahrhöhe ein, was bedeutete, dass ein höheres, weniger federndes Auto nicht mehr zu einem so großen Leistungsnachteil führte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte man sich bei Ferrari hauptsächlich selbst im Weg gestanden, ihre Strategiefehler und Zuverlässigkeitsprobleme hatten sie Dutzende, wenn nicht gar Hunderte Punkte gekostet. Leclerc hatte sich siebenmal die Poleposition gesichert, aber letztlich nur drei Rennen gewonnen. Die Scuderia musste besser werden an den Renntagen – und sie musste zudem auch darauf hoffen, dass im Verstappen-Lager noch etwas richtig versammelt wurde.

Wegen einer ganzen Reihe von Grid-Strafen hatte das Qualifying auf dem Ardennen-Kurs keine so große Bedeutung: Sowohl Leclerc als auch Verstappen erhielten Getriebe- bzw. Motorstrafen, wodurch beide ans Ende der Startaufstellung versetzt wurden. Da jedoch viele andere Fahrer die gleichen Änderungen vorgenommen hatten, starteten die beiden Titelaspiranten letztlich nicht von ganz hinten, sondern als Vierzehnter und Fünfzehnter.

Auch wenn es im Grunde irrelevant war, fuhr Verstappen die Bestzeit im Qualifying und sicherte sich damit die fiktive Poleposition. Nicht nur, dass er Carlos Sainz, den schnellsten Ferrari an diesem Tag, hinter sich ließ, er schlug ihn um mehr als eine halbe Sekunde – und das, ohne sich überhaupt die Mühe zu machen, noch einen zweiten Run zu fahren.

„Wow, das ist schnell“, staunte Leclerc am Funk. Damit stand er seine Niederlage fast schon ein, nicht nur mit Blick auf das Rennen in Belgien, sondern was die ganze Saison anbelangte. Ferrari erwartete ohnehin nicht, auf dieser Strecke gegen Red Bull leicht einen Stich machen zu können. Die lange Kettel-Gerade und der Hochgeschwindigkeitsabschnitt hinunter zur Bus-Stop-Schikane würden Verstappen und Perez klare Vorteile verschaffen. Doch gerade in der Mitte der Runde, wo die Aerodynamik am stärksten beansprucht wird, verlor Ferrari die meiste Zeit auf seine Rivalen. Das lag daran, dass die Red Bulls an diesem Wochenende mit einem größeren Flügel fuhren – normalerweise hatten sie einen geringeren Luftwiderstand als die Ferraris – und dass man im Team darauf setzte, dass das Auto aus den Kurven heraus auf den langen Geraden eine bessere Traktion hatte, um den zusätzlichen Luftwiderstand zu kompensieren. Tatsächlich waren die einzigen beiden Streckenabschnitte, auf denen die Ferraris schnell waren, die Eau Rouge bis zur Kettel-Geraden, dem schnellsten Teil der Strecke, und die lange Hochgeschwindigkeits-Doppellinkskurve Pouhon.

In Anbetracht dieser Datenlage wirkte das Red-Bull-Team trotz Verstappens ungünstigem Startplatz extrem gut gelaunt – mit Sergio Perez auf P2 waren sie ohnehin immer noch an der Spitze des Feldes vertreten. So oder so, bei Red Bull war man zuversichtlich, trotz Verstappens Strafversetzung das Rennen gewinnen zu können. Hätten sie wetten sollen, hätten sie vielleicht eher auf Perez als auf Verstappen gesetzt, wobei sich schon am Ende der ersten Runde zeigte, dass dies töricht gewesen wäre.

Verstappen brauchte gerade einmal zwei Minuten, um sich vom vierzehnten auf den achten Platz vorzuarbeiten, wobei ihm Leclerc die ganze Zeit über auf den Fersen war. Doch der Monegasche fiel während einer frühen Safety-Car-Phase ans

Ende des Feldes zurück, als er an die Box musste, um Probleme mit der Bremsleitung beheben zu lassen, während Verstappen weiter unerbittlich an die Spitze drängte. Schon in der zwölften Runde übernahm er die Führung, allerdings nur, weil Sainz an die Box gekommen war. Sechs Runden später, nachdem er selbst einen Boxenstopp eingelegt hatte, schloss er zu Sainz auf und überholte ihn dann mit Leichtigkeit auf der Kemmel-Geraden. Er raste zum Sieg und holte sich – da er auch die schnellste Rennrunde gefahren hatte – mit 26 Zählern die maximale Punktzahl. Seine Leistung in diesem Rennen hätte vielleicht eine noch eingehendere Darstellung verdient, zumal er erst der zweite Fahrer in der Geschichte der Formel 1 war, dem es gelang, mehrere Grands Prix in Folge von P10 aus oder einem schlechteren Startplatz zu gewinnen, aber Tatsache ist, es sah nicht nur ungemein einfach aus, für ihn war es das auch. Selbst Perez, der ja das gleiche Fahrzeug zur Verfügung hatte, konnte ihn nicht aufhalten.

Das Auto schien von Woche zu Woche besser zu Verstappen zu passen, während Sergio Perez zunehmend das Gefühl hatte, sich beim Fahren aus seiner „Komfortzone“ herauszubewegen. Er musste sich nun eingestehen, was auch jeder andere Red-Bull-Teamkollege irgendwann hatte feststellen müssen: Die Nummer zwei zu sein, macht keinen allzu großen Spaß.

„Ich hatte mir wirklich mehr ausgerechnet, aber Max flog regelrecht davon. Er schien in seiner ganz eigenen Liga unterwegs zu sein“, sagte Perez. Verstappen selbst fand auch, dass dies sein bestes Rennen in der Saison war. Leclerc wurde Sechster, wobei eine Fünfsekundenstrafe für zu schnelles Fahren in der Boxengasse aus einem ohnehin gebrauchten Tag in Belgien einen noch schlimmeren machte.

Nach diesem überragenden Sieg wurde im Vorfeld des anstehenden Rennens in Zandvoort nur noch darüber spekuliert,

wann Verstappen seinen zweiten Weltmeistertitel gewinnen würde – dass ihm das 2022 gelingen würde, stand nun außer Frage. Nach den dramatischen Ereignissen des vergangenen Jahres gab sogar Max zu, froh zu sein, dass es dieses Mal etwas weniger nervenaufreibend war. Am liebsten hätte er seinen Titel beim definitiven Heim-Grand-Prix auf dem Dünenkurs kurz vor den Toren von Amsterdam und vor den Augen seiner holländischen Fans klargemacht, aber angesichts von sieben Rennen, die noch bevorstanden, war es dazu noch zu früh. Um sich den Titel jetzt schon sichern zu können, hätte sein Vorsprung 183 Punkte betragen müssen, doch vor dem Großen Preis der Niederlande lag er nur 93 Punkte vor Perez und 98 vor Leclerc.

Bevor er sich wieder für das nächste Grand-Prix-Wochenende ins Cockpit setzte, präsentierte Max anlässlich seines Heimspiels noch etwas Besonderes. Vor seiner Geburt war sein Vater Jos der einzige Mensch gewesen, mit dem die niederländischen Rennsportfans wirklich hatten mitfiebern und den sie hatten feiern können, auch wenn er nie ein Formel-1-Rennen gewonnen hatte. Dass er Max unter großem persönlichen Einsatz von klein auf seine Karriere ermöglicht und ihn als Einmannteam überallhin begleitet hat, ist wohl der weitaus größere Beitrag gewesen, den er zur Rennsportgeschichte seines Heimatlandes geleistet hatte: Er hatte Max den Weg geebnet. In Kooperation mit KV Design, mit denen er schon seit Jahren zusammenarbeitete, integrierte Max die schlichten roten, weißen und blauen Streifen (also die Farben der niederländischen Flagge), die Jos Helm zierten, in seinen eigenen, wobei er das Löwenkopfflogo, das Teil seiner „Marke“ geworden ist, darüberlegte. Der auffälligste Unterschied zwischen den beiden Helmen ist die Anzahl an Sponsoren. Auf dem Helm von Jos ist nur der Name seiner Website www.verstappen.nl

zu lesen, während sich auf dem Helm seines Sohnes sieben verschiedene Marken den Platz streitig machen, was nicht nur auf andere Zeiten, sondern auch auf ein völlig anderes Erfolgslevel hindeutet.

Dass Verstappen die Titelverteidigung nicht schon in Zandvoort klarmachen konnte, spielte für die lautstark jubelnde Menge auf den ausverkauften Rängen keine Rolle. Ganz in Orange gekleidet zündeten sie Bengalos in der gleichen Farbe, deren Rauchschwaden durch die Dünen waberten, als ihr Favorit als Erster die Ziellinie überquerte, und das, obwohl Fahrer und Organisatoren ausdrücklich darum gebeten hatten, auf Pyrotechnik zu verzichten, nachdem während des Qualifyings eine Fackel auf die Strecke geworfen worden war.

Die Zuschauerkontrolle wurde für die F1-Organisatoren zunehmend zu einem Problem. Während es sie einerseits freute, dank Verstappens Popularität Tickets für quasi jede Strecke im Umkreis von zwei Flugstunden rund um Amsterdam mühe-los auszuverkaufen, beunruhigten sie andererseits verstörende Berichte über das Verhalten einiger Zuschauer auf den Tribünen, in denen von Saufgelagen über heftige Beleidigungen bis hin zu Schlägereien zwischen rivalisierenden Gruppen die Rede war. Man fühlte sich an die Partys von Max' Großvater in Montfort Anfang der 1990er-Jahre erinnert, die hier allerdings in einem viel größeren Rahmen stattfanden und ein erheblich beunruhigenderes Ausmaß annahmen.

Die Berichte auch über homophobe und rassistische Beleidigungen und vermehrte sexuelle Übergriffe und Belästigungen wurden von den Veranstaltern ernst genommen, und so gab es beim Großen Preis von Belgien strenge Auflagen bezüglich der Dinge, die die Fans an die Strecke mitbringen durften. Damit versuchte man auch, dem Problem Rechnung zu tragen, dass die Tribüne neben der Kimmel-Geraden nach

Aussage einiger, insbesondere weiblicher Fans zu einer No-go-Zone geworden war. Auch die Fahrer waren nicht vor Beleidigungen und üblen Schmähungen gefeit. In Silverstone, der Heimstrecke von Hamilton, wurde Verstappen wiederholt ausgebuht. Eine Woche später, beim Red-Bull-Heimrennen in Österreich, jubelte die Menge in Orange, als die beiden Mercedes im Qualifying von der Strecke flogen und in die Reifenstapel krachten.

„Das sind keine echten Formel-1-Fans“, sagte Verstappen im Gespräch mit dem *Guardian*. „Sie können nicht wirklich wertschätzen, was sich im Moment vor ihnen abspielt: eine Menge großartiger Fahrer, die gegeneinander kämpfen. Aber sie wissen das nicht zu würdigen, und das ist wirklich schade. Wie oft hat man die Gelegenheit, so etwas zu erleben? Eine so intensive Rivalität oder einen solchen Wettkampf. Diese Leute sind keine Rennsportfans.“

Im Großen und Ganzen lag der Fokus jedoch auf der beeindruckenden Saison, die Verstappen und Red Bull dem Publikum boten. Nach dem Rennen in Zandvoort gewann der Niederländer auch in Monza und damit seinen fünften Grand Prix in Folge. Und das, obwohl er beim Großen Preis von Italien als Siebter gestartet war und Leclerc erneut von der Pole, es der Ferrari-Pilot aber wieder einmal nicht geschafft hatte, diesen Startvorteil in einen Sieg umzumünzen. Durch das Ergebnis in Italien rückte der Weltmeistertitel für Max erstmals in unmittelbare Reichweite. Er musste in Singapur gewinnen und hoffen, dass Leclerc höchstens als Neunter und Perez höchstens als Fünfter ins Ziel kam. Doch Max schaffte es nicht, seinen Teil der Aufgabe zu erfüllen, weil er das Qualifying aufgrund eines ungewöhnlichen Strategiefehlers des Teams nur auf P8 beendete und damit auf dem engen, kurvenreichen Stadtkurs ein Sieg außer Reichweite war. Dass er am Ende nur Siebter

wurde, bedeutete nicht viel. Die Frage lautete weiterhin nicht, ob der Niederländer zum zweiten Mal den Weltmeistertitel gewinnen würde, sondern wann.

Es war auf jeden Fall gut, dass in dieser Hinsicht keine Zweifel mehr bestanden, denn den Organisatoren gelang es, den Augenblick des Sieges auf so spektakuläre Weise zu verfälschen, dass, wenn es knapp gewesen wäre, dieses Dilemma sicherlich noch zu einem ganz großen Thema geworden wäre.

Bei den Fahrern ist der auf dem Hochgeschwindigkeitskurs von Suzuka ausgetragene Große Preis von Japan seit jeher sehr beliebt, denn auf den schnellen ersten Kurvenabschnitt folgen die berühmte Spoon-Kurve und die furchterregende 130R, die eher ein Knick als eine Kurve ist. Allerdings ist die Strecke auch sehr witterungsanfällig. 2019 musste das Qualifying wegen des Taifuns Hagibis auf den Sonntag verlegt werden, und auch da wurde der Rennbetrieb immer noch durch starke Winde beeinträchtigt.

2022 sah es nicht anders aus. Am Samstag war es trocken geblieben, aber am Sonntag regnete es heftig. Wenn man sich Aufnahmen von dem Tag ansieht, kann man sich durchaus wundern, dass sich die Organisatoren für einen stehenden Start entschieden. Sobald die Autos losfuhren, waren nur noch die beiden Führenden – Verstappen und Leclerc natürlich – in der Gischt zu erkennen. Zu Beginn der Saison hatte sich Jos nach Gesprächen mit Max darüber beklagt, dass die Regenreifen zu wenig Grip böten. Und er hatte betont, dass die Bridgestone- und Michelin-Pneus, die zu seiner Zeit verwendet wurden, weit besser damit klargekommen waren, stehendes Wasser zu verdrängen, als die aktuellen Pirellis.

Unabhängig von der Leistungsfähigkeit der Reifen wusste Verstappen jedoch, wie er noch ausreichend Grip finden

konnte. Leclerc hatte in Suzuka in Kurve eins tatsächlich die Nase vorn, aber Verstappen setzte sich außen neben ihn und zog in Kurve zwei wieder an ihm vorbei. Stark beeinträchtigt durch die Gischt von Verstappens Red Bull konnten für Leclerc nur noch das Safety-Car und eine rote Flagge den Kampf um den Weltmeistertitel offen halten. Das Rennen wurde unterbrochen, und es kam zu einer beträchtlichen Verzögerung, bevor es wieder gestartet wurde. Danach entschied das Zeitlimit, nicht das Rundenlimit über das Ende des Rennens. Alle durchforsteten das Regelwerk, um herauszufinden, ob danach die volle Punktzahl vergeben werden konnte, da ja die volle Rundenzahl nicht erreicht werden würde. Verstappen hätte den Titel gewinnen müssen, wenn er das Rennen als Sieger beendete und Leclerc nicht Zweiter wurde, aber wenn alle nur die halben Punkte bekämen, würde es von den Leistungen von Leclerc und Perez abhängen, die beim Re-Start hinter ihm auf P2 und P3 waren. Verstappen dominierte den fliegenden Neustart des Rennens und ließ Leclerc abermals hinter sich.

Am Ende sicherte er sich den Sieg mit einem gewaltigen Vorsprung von 27 Sekunden, während sich Leclerc und Perez einen erbitterten Kampf um Platz zwei lieferten. Das Ergebnis ist umso beeindruckender, wenn man bedenkt, dass das Rennen nur über 28 Runden ging und nach zwei Runden bereits ein Neustart erfolgte. Trotz allem ging man im Fahrerlager davon aus, dass Verstappen noch ein weiteres Rennen warten musste, bevor er den Weltmeistertitel in der Tasche hatte, weil nicht die vollen Punkte vergeben werden würden.

„Ist Max schon Weltmeister?“, wollte Perez wissen. „Nicht ganz“, entgegnete sein Ingenieur, der davon ausging, dass ihm der Titel auch dann noch verwehrt bleiben würde, wenn die volle Punktzahl vergeben wurde, weil es Perez nicht gelungen war, Leclerc in der letzten Runde zu überholen. Bei Red Bull

war man davon überzeugt, dass sie für den Titelgewinn noch einen weiteren Punkt brauchten.

Letzten Endes stellte sich heraus, dass die volle Punktzahl doch vergeben werden durfte, weil das Rennen nach einer roten Flagge wieder aufgenommen worden war. Da gegen Leclerc zudem eine Fünfskundenstrafe verhängt wurde, weil er die letzte Schikane geschnitten hatte, rückte Perez auf Platz zwei vor, und Verstappen wurde zum zweiten Mal Weltmeister.

In der Frühphase der Saison hatte Max nach drei Rennen noch 46 Punkte Rückstand auf den Führenden der Fahrerwertung gehabt, jetzt war er vier Rennen vor Schluss Weltmeister. Die Leute sprachen von einer Dominanz auf „Schumacher-Niveau“, und es war Max nicht entgangen, dass der Mann, dessen Werdegang er von klein auf verfolgt hatte, selbst zweimal den Weltmeistertitel in Japan geholt hatte. Überdies war es etwas Besonderes, sich diesen Titel in der Heimat von Honda zu sichern, die Red Bull so viel gegeben hatten und zu denen auch Jos ein besonderes Verhältnis hatte.

Auch für Max persönlich schloss sich durch den Titelgewinn in Japan gewissermaßen ein Kreis. Hier in Suzuka war er zum ersten Mal in einem Formel-1-Auto gefahren und hatte so viele Menschen mit seinem Können beeindruckt, wie es danach kein Siebzehnjähriger mehr tun durfte. In nur acht Jahren hatte er sich vom jüngsten Rookie der Geschichte zum zweimaligen Weltmeister gemausert. Als Jugendlicher hatte er gezeigt, wie schnell er fahren und wie gut er überholen konnte. Jetzt war er, in den Worten seines Teams, ein „selbstsicherer“ Fahrer. Der erste Weltmeistertitel hatte ihm eine große Last von den Schultern genommen, und nun zeigte er, wozu er ohne diesen Druck, etwas Grundsätzliches beweisen zu müssen, in der Lage war. Und wenn das Verstappen ohne Druck zu leisten imstande war, musste sich die Welt wahrlich noch auf einiges gefasst machen.

„Ich habe einen selbstbewussteren Max gesehen, der beim Fahren ganz bei sich ist“, sagte Red-Bull-Chefingenieur Paul Monaghan. „Enttäuschungen wie in Bahrain und Australien haben ihn nicht aus der Bahn geworfen ... Er legt eine Gelassenheit an den Tag, die man in der Vergangenheit nicht immer an ihm beobachten konnte. Letztes Jahr ging es in dem Titelkampf mit Lewis sehr turbulent zu, und er kämpfte bis zum Schluss. In diesem Jahr hat er in schwierigen Momenten ein unglaubliches Maß an Können und Selbstvertrauen unter Beweis gestellt.“

Es war immer noch reichlich Leidenschaft im Spiel, es kam auch zu Wutausbrüchen, die Jos alle Ehre machten. So schwänzte ein ziemlich aufgebrachter Max die Nachbesprechung nach dem Qualifying in Singapur mit der Begründung, dass es nichts zu besprechen gäbe, nachdem ein strategischer Fehler des Teams seine Chance auf die Poleposition zunichtegemacht hatte. Aber solche Momente waren selten geworden. Inzwischen ist er viel ausgeglichener. In der Nacht nach seinem Sieg blieb er nicht einmal in Japan.

Der Rest der Saison hätte für Verstappen leicht so etwas wie eine extralange Ehrenrunde werden können, hätte die FIA nicht noch ein Wörtchen mitzureden gehabt: Sie veröffentlichte einen Bericht, in dem festgestellt wurde, dass Red Bull gegen die neue Budgetobergrenze verstoßen hatte, da das Team den Budgetrahmen „geringfügig“ überschritten hatte. Red Bull kam nach eigenem Schuldeingeständnis mit einer vergleichsweise milden Doppelstrafe davon: Zum einen wurde eine Geldstrafe in Höhe von 7 Millionen Dollar verhängt und zum anderen eine Einschränkung ihrer Testzeit im Windkanal. Allerdings betonte die FIA, dass das Team nicht in böser Absicht oder unredlich gehandelt habe.

Auch im Fahrerlager kam es zu einigen Querelen rund um Red Bull. So boykottierte das Team ein Rennen lang Sky Sports,

nachdem der Boxengassen-Reporter Ted Kravitz erklärt hatte, Hamilton wäre 2021 um seinen Titel „betrogen“ worden, was den Schluss nahelegte, dass das Team gerne weiterhin so tat, als habe sich die ganze Welt gegen sie verschworen – eine Haltung, mit der die Verstappens konform gingen.

In Brasilien verschärfte sich die ganze Situation noch einmal, als sowohl Sergio Perez als auch Lewis Hamilton Max' Verhalten auf der Strecke mit deutlichen Worten kommentierten. Zwischen Hamilton und Verstappen war es zu einer Kollision gekommen, die Letzterem eine Strafe einbrachte und vor allem aber noch einmal deutlich machte, wie sehr die beiden Fahrer ihre Fähigkeit verloren hatten, gegenüber dem anderen auch nur ein kleines bisschen zurückzustecken. Letztendlich sorgte nur die mangelnde Leistung des Mercedes in der Saison 2022 dafür, dass es nicht häufiger zu Zusammenstößen zwischen den beiden kam.

Die größere Unstimmigkeit ergab sich jedoch zwischen Verstappen und Perez. Der Mexikaner hatte seinen Teamkollegen vorbeigelassen, damit dieser versuchen konnte, Fernando Alonso im Kampf um Platz fünf zu überholen. Es gelang ihm jedoch nicht, und das Team forderte ihn auf, den Platz wieder an „Checo“ zurückzugeben. Aber Verstappen weigerte sich.

„Ich habe euch schon beim letzten Mal gesagt, dass ihr das nicht noch einmal von mir verlangen sollt“, sagte er über Funk. „Sind wir uns da einig? Ich habe meine Gründe genannt, und ich stehe dazu.“

Perez, dem versichert worden war, dass er seine Position zurückerhalten würde, war zurecht wütend.

„Ja, das zeigt, wie er wirklich ist“, sagte „Checo“ zu seinem Ingenieur.

Wie später verlautbart wurde, soll Max nicht darüber informiert gewesen sein, dass zugesichert worden war, Perez den

Platz zurückzugeben. Sollte wohl heißen: Hätte er gewusst, dass das vereinbart war, hätte er vielleicht anders reagiert. Als die Formel 1 nach Abu Dhabi kam, hatte sich Perez jedenfalls wieder etwas beruhigt und erklärte – aus welchem Antrieb auch immer –, dass seine Worte – zu denen auch ein „nach allem, was ich für ihn getan habe“ gehört hatte – ein wenig zu emotional waren.

„Es gibt keinen anderen Sport, in dem man sich live äußern kann, das ist nur in der Formel 1 möglich“, sagte er. „Daher ist vieles, was gesagt wird, emotional. Ich bedaure selbstverständlich einiges von dem, was ich nach dem Rennen gesagt habe. Max und ich liegen wieder auf derselben Wellenlänge wie zuvor, wir sind beide zusammen in diesem Team, und jeder ist bereit, nach vorn zu schauen.“

Verstappen beendete die Saison mit einem weiteren Sieg – seinem fünfzehnten in dieser Saison – und einem neuen Rekord. Perez, der seine Enttäuschung darüber, dass er in Brasilien seine Position nicht zurückerhalten hatte, zum Anlass nahm, sich mit Leclerc ein munteres Duell um Platz zwei zu liefern, verlor diesen Kampf mit nur zwei Sekunden Rückstand und verpasste damit auch den zweiten Platz in der Fahrer-gesamtwertung um nur drei Punkte.

Nachdem Mercedes in der zweiten Saisonhälfte wieder Aufwind bekommen und George Russell dem Team in Brasilien tatsächlich noch einen Sieg eingefahren hatte, bestanden gute Aussichten, dass 2023 drei Teams im Kampf um den Konstrukteurstitel vorne mit dabei sein würden: Red Bull, der beständige und dominante Rennstall, Ferrari, die schnelle, aber unbeständige Scuderia (Teamchef Mattia Binotto hatte nach einer von zahlreichen strategischen Fehlern geprägten Saison als Teamchef zurücktreten müssen) und das angeschlagene, aber nie zu unterschätzende Mercedes-Team,

mit dem man immer rechnen musste. Zudem gab es da noch die beiden aufstrebenden Teams McLaren – mit den vielversprechenden jungen Fahrern Lando Norris und Oscar Piastri – und Aston Martin, die, nachdem Sebastian Vettel seine Karriere am Ende der Saison 2022 beendet hatte, mit Fernando Alonso nun einen weiteren Routinier und mehrfachen Weltmeister in ihren Reihen hatten. Und sie alle würden versuchen, die eine große Frage zu beantworten: Wie kann man Verstappen schlagen?

Max Verstappens Erfolge und Rekorde

2014

Florida Racing Series, homologierte Rennwagen: 12 Rennen, 2 Siege, 5 Podiumsplätze, 3 schnellste Rennrunden, 3. der Gesamtwertung

Europäische Formel 3, Van Amersfoort Racing: 33 Rennen, 10 Siege, 16 Podiumsplätze, 7 schnellste Rennrunden, 441 Punkte, 3. der Gesamtwertung

Zandvoort Masters, Motopark: Einmaliges Rennen, Sieger

2015

Formel 1, Toro Rosso: 19 Rennen, 0 Siege, 0 Podiumsplätze, 0 schnellste Runden, 49 Punkte, 12. der Gesamtwertung

2016

Formel 1, Toro Rosso: 4 Rennen, 0 Siege, 0 Podiumsplätze, 0 schnellste Runden, 13 Punkte, 10. der Gesamtwertung zum Zeitpunkt der Beförderung

Formel 1, Red Bull Racing: 17 Rennen, 1 Sieg, 7 Podiumsplätze, 1 schnellste Runde, 191 Punkte, 5. der Gesamtwertung (inklusive der Toro-Rosso-Punkte)

2017

Formel 1, Red Bull Racing: 20 Rennen, 2 Siege, 4 Podiumsplätze, 1 schnellste Runde, 168 Punkte, 6. der Gesamtwertung

2018

Formel 1, Red Bull Racing: 21 Rennen, 2 Siege, 11 Podiumsplätze, 2 schnellste Runden, 249 Punkte, 4. der Gesamtwertung

2019

Formel 1, Red Bull Racing: 21 Rennen, 3 Siege, 9 Podiumsplätze, 3 schnellste Runden, 278 Punkte, 3. der Gesamtwertung

2020

Formel 1, Red Bull Racing: 17 Rennen, 2 Siege, 11 Podiumsplätze, 3 schnellste Rennrunden, 214 Punkte, 3. der Gesamtwertung

2021

Formel 1, Red Bull Racing: 22 Rennen, 10 Siege, 18 Podiumsplätze, 6 schnellste Runden, 395,5 Punkte, Weltmeister

2022

Formel 1, Red Bull Racing: 22 Rennen, 15 Siege, 17 Podiumsplätze, 5 schnellste Runden, 454 Punkte, Weltmeister

Rekorde

*Jüngster Fahrer, der an einem Grand-Prix-Wochenende fährt
(17 Jahre, 3 Tage)*

Jüngster Fahrer, der bei einem Grand Prix startet (17 Jahre, 166 Tage)

Jüngster Fahrer, der bei einem Grand Prix Punkte sammelt (17 Jahre, 180 Tage)

Jüngster Fahrer, der bei einem Grand Prix einen Podiumsplatz belegt (18 Jahre, 228 Tage)

Jüngster Fahrer, der einen Grand Prix mindestens eine Runde lang anführt (18 Jahre, 228 Tage)

Jüngster Fahrer, der einen Grand Prix gewinnt (18 Jahre, 228 Tage)

Jüngster Fahrer, der eine schnellste Runde in einem Grand Prix fährt (19 Jahre, 44 Tage)

Die meisten Podiumsplätze in einer Saison (18 Podiumsplätze, 2021)

Die meisten Grand-Prix-Siege in einer Saison (15 Siege, 2022)

Die meisten WM-Punkte in einer Saison (454 Punkte, 2022)

**Formel-1-Statistik
(bis Beginn der Saison 2022)**

141 Grands Prix
20 Siege
60 Podiumsplätze
1557,5 Punkte (8. der Gesamtwertung)
13 Pole-Positions
16 schnellste Runden

(bis Beginn der Saison 2023)

163 Grands Prix
35 Siege
77 Podiumsplätze
2011,5 Punkte (4. der Gesamtwertung)
20 Polepositions
21 schnellste Runden

Danksagung

Zuallererst möchte ich Hannah danken, die mein endloses Gemjammer während des Schreibens und darüber hinaus ertragen hat. Sie hat eindeutig eine Engelsgeduld.

Mein Dank geht an Alice, die das erste Exemplar kaufte, noch bevor ich das Manuskript fertig geschrieben hatte. An Manus, der mir hilft, nicht den Kopf zu verlieren. Im Voraus an meine Familie, dafür das sie jedes Jahr artig lächeln, während sie ihr Exemplar aus dem Geschenkpapier wickeln. An Julie und Charlie, die mir ihre Wohnung zum Schreiben zur Verfügung gestellt haben, und an Linda und Nick für ihr Gästezimmer, in dem ich dasselbe tun konnte.

Danke an alle, die über das Leben von Max berichtet haben. www.verstappen.nl ist eine Homepage, die zuerst Jos gewidmet war und seit einigen Jahren als Max' offizielle Website fungiert und auf der das Leben von Verstappen Jr. vom ersten Tag an dokumentiert ist. Ich stehe tief in der Schuld bei all denen, die sich hier für den niederländischen Motorsport engagiert haben, ebenso wie bei jedem Herausgeber, Autor und Redakteur, deren Zeitungen, Magazine und Websites die Entwicklung ihres erfolgreichsten Fahrers mit großem Interesse verfolgt haben, lange bevor klar war, dass er das werden würde.

Und schließlich danke ich meinem Lektor Michael und meiner Agentin Melanie, die beide von Anfang an an mich geglaubt haben. Ohne sie hätte ich diese Zeilen niemals geschrieben.

Edel Sports
Ein Verlag der Edel Verlagsgruppe

© 2023 Edel Verlagsgruppe GmbH
Neumühlen 17, 22763 Hamburg
www.edelsports.com

First published in the UK in 2021
by Icon Books Ltd, Omnibus Business Centre,
39–41 North Road, London N7 9DP
email: info@iconbooks.com
www.iconbooks.com

Text copyright © 2021, 2022 James Gray

Projektkoordination: Dr. Marten Brand
Lektorat: Print & Screen Productions GbR, Köln
Coverfoto: picture alliance / empics / James Moy
Layout und Satz: Datagrafix GSP GmbH, Berlin | www.datagrafix.com
Gestaltung von Umschlag und Bildstrecke: Groothuis. Gesellschaft der Ideen und
Passionen mbH | www.groothuis.de
Lithografie: Frische Grafik, Hamburg
Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck



Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved. Das Werk darf – auch teilweise – nur mit Genehmigung des Verlages wiedergegeben werden.

Printed in Germany

ISBN 978-3-98588-074-4