

René Hofmann

POLE POSITION

Sebastian Vettel – sein Weg an die Spitze

René Hofmann

POLE POSITION

*Sebastian Vettel – sein Weg
an die Spitze*

C. Bertelsmann



Verlagsgruppe Random House FSC-DEU-0100
Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte
Papier *Munken Premium Cream* liefert
Arctic Paper Munkedals AB, Schweden.

1. Auflage

© 2012 by C. Bertelsmann Verlag, München,

in der Verlagsgruppe Random House GmbH

Umschlaggestaltung: R·M·E Roland Eschlbeck und Rosemarie Kreuzer

Bildredaktion: Dietlinde Orendi

Satz: Uhl + Massopust, Aalen

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-570-10138-4

www.cbertelsmann.de

INHALT

Reifegrade

Ein vielsagender Auftritt

Ankunft 13 – Übungsrunden 15 – Erkundungstour 17 –
Warmlaufen 17 – Wortwahl 19 – Rückzugsraum 20 –
Rituale 21 – Streckenkunde 23 – Gegnerstudium 25 – Teurer
Schrott 27 – Generalprobe 29 – Uhrenvergleich 32 – Zeit-
fahren 33 – Gefühle für Sekunden 35 – Fragerunde 38 –
Schaulustige 40 – Countdown 41 – Steuerzeichen 42 – Rum-
melplatz 44 – Formationsrunde 46 – Vor der Ampel 49 –
Ein schmutziger Start 50 – Kurvendiskussionen 52 – Fahren
nach Zahlen 54 – Zwischenstopp 57 – Lehrstücke 59 –
Auto-Schach 62 – Eine Überraschung 64 – Verfolger-
glück 66 – Neustart 68 – Nervöses Zucken 71 – Explosives
Duell 72 – Innere Unruhe 74 – Am Ziel 77 – Ehrenrunde 78 –
Feierstunde 80 – Wegmarken 83

Kinderspiele

Geburtsort Heppenheim 85 – Heimatkunde 88 – Karriere-
wege 89 – Der Einstieg 90 – Tingeltour 92 – Gesetz des
Geldes 93 – Der erste Förderer 95 – Eine besondere Be-
gegnung 97 – Kleines Auto, große Wirkung 98 – Deutsch-
stunde 101 – Ausscheidungsfahren 103 – In der Rennfahrer-
Schule 105 – Formel BMW 107 – Gelungener Einstand 108 –
Bester Neuling 110 – Schlüsselfigur 112 – Richtig viel Geld 114 –
Jugendbewegung 116 – Die Rundum-Fabrik 119 – 20 Rennen,
18 Siege 121 – Antriebskräfte 122

Männerträume

Ein kapitaler Crash 127 – Einstiegshürden 130 – Gerangel ums
Cockpit 132 – Startübungen 134 – Das erste Rennen 135 –
Rote Bullen 136 – Kampf um die Köpfe 138 – Buntes Rah-
menprogramm 139 – Ein kluger Kopf 141 – Im Bonbon-Ge-
schäft 143 – Ausgeschlafen 145 – Nie Dagewesenes 146 – Spione
im Fahrerlager 149 – Übereindrungen 151 – Wasserspiele 153 –
Unter Champions 157 – Schleudertrauma 159 – Ernüchte-
rung 160 – Leitplanken-Küsse 161 – Die Beförderung 163 –
Regen in Monza 164 – Favoritenfehler 167 – Die erste Pole
Position 168 – Der erste Sieg 170 – Lockrufe 174 – Fahrerger-
ehälter 176 – Ausflug ins Unbekannte 177 – Wunderliches 180 –
Ein Schurkenstück 183 – Führungsaufgaben 185 – Ein zäher
Bursche 187 – Attacke 191 – Billig ist schnell 192 – Technik-
Tricks 194 – Fehlersuche 197 – Schicksalhafte Begegnun-
gen 198 – Risikomanagement 201 – Defekte 204 – Horn-
ochsen 206 – Gegeneinander 209 – Nummernspiele 211 –
Gegenwind im Sommer 212 – Stallorder 215 – Motivations-

training 218 – Crash-Kid 220 – Regelkunde 222 – Neu-
land 224 – Rechenübungen 227 – Das Finale 229 – Kleiner
Mann, big business 233 – Geschäftig 235 – Bestwerte 237

Anhang

Aussagen zu Sebastian Vettel 243

Sprüche von Sebastian Vettel 246

Rekorde 248

Autonamen 249

Register 250

Bildnachweis 256

REIFEGRADE

»Zum Glück tragen wir Helme,
denn man stelle sich vor,
es würde offenbar, was sich
hinter der Maske verbirgt.«

Ayrton Senna

Der Motorsport ist ein besonderer Sport. Weil die Leistung der Protagonisten so genau gemessen wird. Auf die Tausendstelsekunde genau. Weil er ein Mannschaftssport ist. Aber am Ende entscheidet meist einer, wie viel Erfolg die Mannschaft hat. Weil er mehr als ein Sport ist. Er ist auch eine gigantische Show und ein gewaltiges Geschäft; er bewegt Millionen – Menschen und Euro. All das schafft ein Milieu, wie es sonst an keinem Sportplatz anzutreffen ist: Egoisten, Technik-Freaks, Selbstdarsteller, Geschäftsleute, enthusiastische Fans, Politiker. In einer Serie wird all das seit mehr als sechzig Jahren auf die Spitze getrieben: in der Formel 1. Die freiesten Regeln, die schnellsten Autos, das meiste Geld – die Ingredienzen sind einfach: ausschließlich Superlative. Das Resultat ist entsprechend. Nirgendwo sonst wird mit ähnlich viel Einsatz ähnlich verbissen um die besten Platzierungen gerangelt, alle zwei Wochen, auf vier Kontinenten. Die Formel 1 ist eine wahre Weltmeisterschaft. Ein Sieg – das mag Zufall sein, den Titel aber gewinnt keiner unverdient. Ein besonderer Reiz dabei: Kameras leuchten jeden Winkel der Bühne zu jeder Zeit aus. Computer zeichnen jede Bewegung der Rennwagen auf. Was in den Hauptdarstellern vorgeht, bleibt aber meist verborgen. Sie tra-

gen Helme. Wie Ritter, die in eine Schlacht ziehen, klappen sie ihr Visier am Start zu. Glück? Enttäuschung? Verbissenheit? Gibt es nur in Ausnahmefällen zu sehen. Der ganze Sport stilisiert sich gerne zum Mysterium, schon auf den ersten Blick ist das zu sehen: Er schottet sich ab. Ums Fahrerlager ist ein Zaun gezogen. Am Eingang stehen Wachmänner und Drehkreuze. Hinein darf nur, wer die richtige Karte hat. Auch innen gibt es klar gezogene Grenzen. Und Hierarchien. Ganz vorne parkt das Motorhome des Vermarketers Bernie Ecclestone. Dann kommen die Regelhüter vom Automobilweltverband FIA. Dann die Teams in der Reihenfolge der WM-Platzierung. Erfolg wird belohnt. Wer aufmuckt, wird verbannt. Es ist eine harte Welt, eine gnadenlose. Sie hat viele unterschiedliche Helden hervorgebracht: In den Anfangsjahren der Formel 1 den x-beinigen Argentinier Juan Manuel Fangio; in den fünfziger Jahren den Australier Jack Brabham, der mindestens so gerne an den Autos herumbastelte, wie er sie fuhr. Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre den Schotten Jackie Stewart, der sich wilde Koteletten stehen ließ, verspiegelte Sonnenbrillen trug und zum Popstar aufstieg. Anschließend den cleveren Österreicher Niki Lauda, den entschlossenen Brasilianer Nelson Piquet, den kalkulierenden Franzosen Alain Prost und natürlich Ayrton Senna, den charismatischen, gottesfürchtigen Sohn aus gutem Hause in São Paulo, der von jeder Runde so bildhaft erzählen konnte, dass die Zuhörer das Gefühl hatten, mit im Auto zu sitzen. Und dann gab es viele Jahre lang nur noch einen: den perfekten, aber häufig glatt und gefühllos wirkenden Michael Schumacher. Allesamt extreme Charaktere, zu denen einer einen scharfen Kontrast bildet: der Jüngste im elitären Zirkel der Mehrmals-Meister – Sebastian Vettel.

Sebastian Vettel ist ein Phänomen, wie es die Formel 1 noch nie gesehen hat. Davon künden schon die Zahlen. Sebastian

Vettel war der jüngste Teilnehmer an einem offiziellen Formel-1-Training. Er war der jüngste Fahrer, der einen WM-Punkt holte. Er war der jüngste Fahrer mit Führungskilometern. Er war der Jüngste, der es auf die Pole Position schaffte. Der Jüngste, der einen Sieg errang. Er war der jüngste Weltmeister. Und der jüngste Titelverteidiger. In einer Domäne, in der sich alles um Geschwindigkeit dreht, besagt das viel. Aber die ganze Geschichte erzählen die Zahlen nicht. Was tut sich unter dem Helm? Woher kommt Sebastian Vettel? Wie reifte er heran? An wem orientierte er sich? Wer half ihm bei seinem Aufstieg – und wer versuchte, ihn zu behindern? Wie geht er mit dem Erfolg um? Und was ist von ihm noch zu erwarten? Diese Fragen will dieses Buch beantworten.

EIN VIELSAGENDER AUFTRITT

Ankunft

Der 9. Oktober 2011 ist ein sonniger Tag in Suzuka. Die Luft ist 23 Grad warm, auf dem Asphalt werden 35 Grad gemessen. Die Luftfeuchte liegt bei 30 Prozent, der Wind weht aus Süden mit 2,5 Metern pro Sekunde. Sebastian Vettel hat sich fest vorgenommen, an diesem Tag Geschichte zu schreiben. Hinter ihm liegen sechs aufregende, turbulente, aber auch erfolgreiche Monate. Seine vierte volle Formel-1-Saison ist gut gelaufen, richtig gut sogar. Beim Saisonauftakt Ende März hat er überlegen triumphiert, obwohl es ein Problem mit seinem Red-Bull-Rennwagen gab; das Bremsenergie-Rückgewinnungs-System Kers, das dem Fahrer erlaubt, pro Runde 6,5 Sekunden lang 82 Zusatz-PS zu entfachen, funktionierte nicht. Zwei Wochen danach, in Sepang, lief es besser. Auch dort war Sebastian Vettel der Schnellste. Später gewann er in Istanbul. In Barcelona. In Monte Carlo. Bei dem dortigen Stadtrennen triumphierte er mit einer gewagten Strategie: Er wechselte einmal weniger die Reifen als seine Verfolger. Beim nächsten Erfolg in Valencia war er dagegen so überlegen, dass er bei der Zieldurchfahrt verkündete: »Im Moment haben wir alle Riesenspaß. Jetzt müssen wir nur aufpassen und hungrig bleiben.« Auf den Vollgas-Strecken in Spa-Francorchamps und

in Monza glückte das. Und beim Nachtrennen in Singapur auch. 9 Siege in 14 Rennen – eine beeindruckende Quote. Dreimal konnte Sebastian Vettel wenig dazu, dass er nicht auf die höchste Stufe des Siegetreppchens durfte: In Shanghai funktionierte sein Kers wieder nicht richtig, in Silverstone brach beim Boxenstopp ein Wagenheber, und in Budapest hätten ihn die Strategen zweimal besser eine Runde früher zum Reifenwechsel einbestellt. Blieben zwei Fahrfehler: Ausgerechnet beim Heimrennen auf dem Nürburgring geriet Sebastian Vettel mit dem rechten Hinterrad auf einen rutschigen Randstein, drehte sich und wurde nur Vierter. Und in Montreal, beim epischen Großen Preis von Kanada, dem längsten Rennen der Formel-1-Geschichte, das sich – mit einer Regenunterbrechung – mehr als vier Stunden hinzog und mehr als hundert Überholmanöver bot, unterlief ihm ganz am Ende, drei Kilometer vor dem Ziel, ein Lapsus. McLaren-Fahrer Jenson Button hatte ihn in einen Ausrutscher gehetzt, der ihn um den Sieg brachte.

Ausgerechnet Jenson Button. Der Brite war in Montreal zwischenzeitlich Letzter gewesen. Und er war ein Titelrivale. Vom ersten Rennen an führte Sebastian Vettel die Fahrerwertung an. Auf dem ersten Verfolger-Rang aber gab es wilde Wechsel, sechs an der Zahl. Jetzt, in Suzuka, kann ihm nur noch Button gefährlich werden, zumindest theoretisch. Für einen Sieg gibt es 25 Punkte. Sebastian Vettel liegt fünf Rennen vor Saisonschluss 124 Zähler vor Button. Das heißt: Er braucht nur noch einen Punkt, um sich den Titel zu sichern. Eine Konstellation, die dazu einlädt, auf Sicherheit zu setzen. Aber das will Sebastian Vettel nicht.

Übungsrunden

Ein Formel-1-Rennen beginnt nicht erst, wenn am Sonntag die Startampel erlischt. Es beginnt lange vorher. Im Simulator. Formel-1-Autos sind komplizierte Maschinen. Früher wurde für jede Saison eine neue Maschine gebaut. Heute wird sie für jedes Rennen weiterentwickelt und für jede Strecke umgerüstet. Das fängt an bei den Flügeln, die die Aerodynamik beeinflussen. Der Ferrari, mit dem Niki Lauda 1975 Weltmeister wurde, trug im letzten Saisonrennen den gleichen Flügel wie im ersten. Heute undenkbar. Mit den Luftleitblechen wird der Wagen getrimmt. Auf Stadtkursen mit vielen langsamen Kurven ragen die Flügel steil in den Wind, damit das Auto in den Biegungen auf die Straße gepresst wird und die gewaltige Kraft des Motors wirken kann. Auf Rennstrecken, wo es viele Geraden gibt, werden flache Flügel montiert; das lässt die Höchstgeschwindigkeit steigen. Und das sind nur die sichtbaren Änderungen.

Auch unter der Abdeckung gibt es viele Schraubchen, an denen gedreht werden kann. Der Winkel, in dem die Räder zur Straße stehen, lässt sich verändern. Die Härte der Dämpfer, die Unebenheiten auf der Straße ausgleichen, und der Federn, die den Wagen wieder zurückdrücken, auf den optimalen Abstand zur Fahrbahn. Die Art, wie der Motor auf Befehle vom Gaspedal reagiert, lässt sich variieren, mit den Kupplungseinstellungen lässt sich spielen. Ein Rennwagen ist kein Sportgerät wie ein Fußballschuh, ein Tennisschläger oder ein Ski – ein Gerät, an dem sich Kleinigkeiten optimieren lassen. Er ist ein Gerät, das unzählige Möglichkeiten bietet, die in zwei Schritten abgearbeitet werden: Zunächst muss das theoretische Optimum gefunden werden. Dann muss der Fahrer alles seinen individuellen Vorlieben anpassen. Es gibt

Fahrer, die werfen den Wagen am Scheitelpunkt einer Kurve am liebsten vehement in die neue Richtung. Und es gibt andere, die lassen es sanfter angehen. Die Fahrweisen sind individuell wie Handschriften. Die Zeit, um sich einzustimmen, ist begrenzt. Freitags zweimal neunzig Minuten und Samstagvormittag noch einmal sechzig. Danach steht schon die Qualifikation an, das Ausscheidungsfahren, in dem es auf jede Runde ankommt und die Reihenfolge für die Startaufstellung ermittelt wird. Der Schnellste steht vorne. Wer gewinnen will, sollte sich deshalb beeilen. Der Aufwand für die Technik ist gewaltig. Ein konkurrenzfähiger Simulator ist erst für einen zweistelligen Millionenbetrag zu haben. Kein Wunder, dass Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo klagt: »Für unseren mussten wir ein Gebäude bauen, so hoch, wie sie in New York stehen.« Dank Vermessungslaser, Satellitentechnik und Hochleistungsprozessoren sind die Simulatoren der Top-Teams heute so gut, dass sich in ihnen nicht nur mit den Einstellungen der Rennwagen experimentieren lässt.

Auch die Fahrer können sich auf die Strecke einstimmen. Die Kopie der Realität ist so exakt, dass sie sich Zeichen und Markierungen am Wegesrand einprägen können, um sich die Orte zu merken, an denen sie auf die Bremse treten und wo sie lenken müssen. Die Formel 1 ist so schnell, dass das Fahren nur noch zum Teil ein bewusster Prozess ist. Zu viel zu denken, kann mitunter sogar ein Nachteil sein. Jackie Stewart, der eine angeborene Lese- und Schreibschwäche hat und nicht einmal den Text von »God Save the Queen« behalten kann, fühlte sich den Konkurrenten in dem Punkt überlegen – bei ihm warfen keine Worte Anker im Kopf, sondern Eindrücke.

Erkundungstour

Die Arbeit an der Strecke beginnt am Donnerstag. Jeder Fahrer hat seine Rituale. Und zu den Ritualen von Sebastian Vettel gehört es, einmal um die Strecke zu laufen. Nicht allein. Nicht zum Vergnügen. Nicht als Spaziergang. Meist begleiten ihn sein Physiotherapeut, sein Renningenieur und ein Ingenieur des Motorenlieferanten. Sebastian Vettel mag über das Ritual nicht groß reden. Warum er es pflegt? »Weil es gesund ist«, hat er auf die Frage einmal geantwortet. Pokerface, bloß keinen unnötigen Blick in die eigenen Karten zulassen: Das ist Teil der Strategie. Bei der Runde geht es darum, sich noch einmal zu vergewissern. Stimmen die Eindrücke? Wurden Randsteine geändert? Teile der Strecke neu asphaltiert? Wo stehen die Bergekräne? Wo gibt es Video-Wände, an denen sich ein Blick aufs Fernsehbild erhaschen lässt? Jedes Detail kann wichtig werden. Auf die Praxis folgt die Theorie: Die Besprechung mit den Ingenieuren steht an. Mit welchen Einstellungen, mit welcher Strategie geht es los? Diese Runden sind nicht wirklich Runden. Die Gremien tagen an einer langen Tafel. Auf der einen Seite Sebastian Vettel und seine Ingenieure, jeder mit einem Laptop vor sich. Direkt gegenüber der Teamkollege und dessen Team. Es ist ein Miteinander, das auch ein Gegeneinander ist. Der Einzige im Feld, der das gleiche Auto bewegt und somit die gleichen Chancen hat, ist ein wichtiger Maßstab und der erste Gegner.

Warmlaufen

Gefahren wird am Donnerstag nicht. Keinen Meter. Aber es wird viel gesprochen. Die Formel 1 ist eine Verkaufsschau. Je-

der, der antritt, wirbt für etwas. Die Sponsoren wollen auf Bilder. Deshalb tragen alle Fahrer Teamkleider, auf denen die Namen der Geldgeber prangen. Die McLaren-Fahrer ziehen sich zwischen der Siegerehrung und der Pressekonferenz nach dem Rennen sogar extra um und streifen über die champagnerverklebten Overalls frische, blütenreine Jacken, auf denen die Werbebotschaften gut zu lesen sind. Doch auch die Fahrer nutzen das Prinzip Öffentlichkeit für ihre Zwecke. Die Auftritte vor der Presse bieten die Gelegenheit, in eigener Sache Werbung zu betreiben, die Erwartungen anzuheizen – oder zu dämpfen. Den Rivalen Druck zuzuschieben oder vom Teamkollegen Hilfe einzufordern. Fernando Alonso hielt das so, 2006 in Suzuka, als er mit Michael Schumacher um den Titel kämpfte. »Das ist wie bei der Tour de France, wenn man am Berg einen Platten hat und der Teamkollege fährt mit dem ärgsten Rivalen einfach davon. Das ist ein wenig schwer zu verstehen«, klagte der Spanier damals über seinen Renault-Kollegen Giancarlo Fisichella, weil der bei einem Rennen Schumacher nicht aufgehalten hatte, als Alonso Reifenprobleme gebremst hatten.

Sebastian Vettels Auftritt vor der extra aufgebauten Wand mit den Namen der Teamsponsoren für die Kameras der deutschsprachigen Sender dauert an diesem Donnerstagnachmittag in Suzuka 7 Minuten und 47 Sekunden. Gleich die erste Frage ist die entscheidende: »Sebastian, noch ein Punkt. Ganz ernsthaft, was soll noch schiefgehen?« Sebastian Vettels Antwort: »Weiß ich nicht. Ich hoffe, dass nichts schiefgeht. Aber es ist egal, ob es noch ein Punkt ist oder noch zehn sind. Ich denke, dass wir unsere Aufgabe noch erledigen müssen. Und selbst dann hört das Rad nicht auf, sich zu drehen. Das Ziel für das Wochenende ist, das Beste aus unserem Auto, dem Paket, uns selbst herauszuholen. Der Grand Prix hier bedeutet

mir sehr viel. Er macht viel Spaß. Die Strecke ist einzigartig. Ich freue mich auf das Rennen. Was dann rausspringt, ob ein bisschen mehr oder weniger, werden wir sehen.«

Wortwahl

Manchmal klingen Sportler wie Politiker. Kurze Aussagen, bloß keine Schnörkel. Die Botschaft muss prägnant sein, sonst schaffen es die O-Töne nicht in die Beiträge. Und auf keinen Fall darf es Missverständnisse geben! Von den obligatorischen Pressekonferenzen des Automobilweltverbandes gibt es Wortprotokolle, die die Rivalen lesen können – und die eigenen Vorgesetzten. In jedem Team gibt es mehr als einen Pressesprecher. Bei den Interview-Runden lassen sie Aufnahmegeräte mitlaufen. Jedes Wort, das ein Fahrer an einem Grand-Prix-Wochenende öffentlich von sich gibt, wird aufgefangen, als sei es ein Tropfen Wasser in der Wüste. Sebastian Vettels Donnerstag in Suzuka ist wie jeder Donnerstag vor einem Rennen auf die Minute genau durchgeplant. 15 Uhr: Pressekonferenz. Unmittelbar im Anschluss: Fragerunde für die TV-Stationen. Danach wartet noch eine Autogrammagelegenheit für die Fans. Außerdem lädt der Automobilweltverband zu einem Drivers Meeting, der Versammlung der Fahrer. Früher, als viele Strecken noch unsicher waren, ging es bei der Gelegenheit oft hoch her. Heute geht es meist um Details. Welche Markierung auf der Strecke wann überfahren werden darf – und wann nicht. Wo die Fahrer besondere Rücksicht aufeinander nehmen sollen. Welche Regeln neu interpretiert wurden. Ärger gibt es nur noch selten, etwa wenn zwei im Rennen zuvor aneinandergeraten sind und keiner die Schuld bei sich sieht. Im Auto müssen die Fahrer häufig schalten.

An dem Tag, bevor sie überhaupt ins Auto dürfen, müssen sie ständig umschalten, zwischen den verschiedenen Rollen wechseln, die von ihnen erwartet werden: Techniker, Motivator, Verkäufer, Rennfahrer. Auch die Sponsoren erwarten eine Gegenleistung. Wer in der Formel 1 wirbt, kann besondere Tickets bekommen, die einen begrenzten Zugang zum Fahrerlager garantieren und zum Paddock Club: einem exklusiven Bereich, meist mit dem besten Blick auf die Boxengasse, meist mit feinem rotem Teppich ausgelegt und immer von einer exquisiten Catering-Firma versorgt. Der Paddock Club ist nicht nur eine Tribüne, er ist auch eine Bühne. Produkt-Präsentationen lassen sich dort abhalten, Geschäftsessen. Und jede Veranstaltung gewinnt natürlich, wenn es einen besonderen Gast gibt: Grip 'n' grin heißen diese Übungen bei den Fahrern – Händeschütteln und Lächeln. Auch das kann anstrengend sein. Erst gegen 18 Uhr kann Sebastian Vettel sich wieder auf sich konzentrieren.

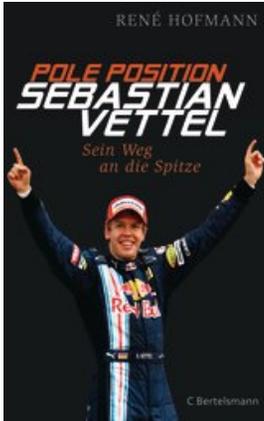
Rückzugsraum

Zu den Privilegien der Hauptdarsteller gehört es, dass sie in all dem Trubel und all der Hektik, die bei jedem Formel-1-Rennen herrschen, einen kleinen Rückzugsbereich haben, einen Raum nur für sich. Bei den Rennen in Europa, zu denen die Teams das Material mit Lastwagen bringen, befindet sich der meist im Motorhome, jenen mobilen Heimstätten, die zu jedem Grand Prix errichtet und danach in Windeseile wieder abgeschlagen werden. Früher bestand so ein Motorhome aus einem Bus und einem Vorzelt. Doch dann setzte auch hier das Wettrüsten ein. Inzwischen sind die temporären Gebilde wahre Paläste. Der von Red Bull besteht aus einem kompli-

zierten Stahlrohrgeflecht, das auf neun Lastwagen durch die Länder geschleppt wird und aus dem mehr als zwanzig Meister des Gerüstbaus in zwei Tagen ein dreistöckiges Kunstwerk formen. Beim Rennen in Monte Carlo wird es gerne auf einem Ponton im Yachthafen errichtet und mit einem eigenen Pool verziert, der 40 000 Liter fasst. Bei den Übersee-Rennen geht es nüchterner zu. Dort bekommen die Teams ihre Räume an der Strecke zugewiesen. Dem Fahrer bleiben ein paar Quadratmeter. Ein Tisch, zwei Plastik-Klappstühle, eine Massage-Liege: Aber bei aller Nüchternheit garantiert das etwas Privatsphäre. Hier kann Sebastian Vettel sich massieren lassen, bevor er sich zum Abendessen mit den Ingenieuren zusammensetzt. Den Tag an der Strecke ausklingen lassen – auch das ist ein fester Bestandteil des Donnerstags.

Rituale

Viele Sportler sind Gewohnheitstiere. Feste Abläufe geben Sicherheit. Der Tennisprofi Rafael Nadal hat kein Problem damit, in einem unordentlichen Hotelzimmer zu wohnen. Aber wenn er auf dem Tennisplatz an die Grundlinie schreitet, müssen seine Wasserflaschen exakt aufgereiht neben dem Bänkchen stehen, auf das er sich beim Seitenwechsel setzt. Der einstige Fußball-Profi Ewald Lienen wollte später, als Trainer, an einem Spieltag nie darüber nachdenken müssen, in welcher Kleidung er aus dem Haus geht. Deshalb zog er immer das Gleiche an: Jeans und ein Sakko. Sommer wie Winter. Nigel Mansell wollte vor jedem Rennen der Erste sein, der aus der Boxengasse fährt. Fernando Alonso prüft vor jedem Grand Prix in der Box noch einmal die Wettervorhersage. Wenn der Grand Prix um 14 Uhr gestartet wird, bricht er um



René Hofmann

Pole Position

Sebastian Vettel - sein Weg an die Spitze

ORIGINALAUSGABE

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag, 256 Seiten, 13,5 x 21,5 cm
ISBN: 978-3-570-10138-4

C. Bertelsmann

Erscheinungstermin: Oktober 2012

Die Biografie eines Ausnahmetalents

Der Name Sebastian Vettel verführt zum Schwelgen in Superlativen: jüngster Formel-1 Weltmeister aller Zeiten, schneller, kalkulierter, präziser als alle vor ihm. Was nach Michael Schumacher unmöglich schien, ist mit diesem Ausnahmesportler Realität geworden. Sebastian Vettel definiert die Welt der Formel 1 neu. Doch der renommierte Sportjournalist und Rennsport-Experte René Hofmann will mehr beschreiben als sein Leben und seinen Erfolg. Er will jene Ingredienzen freilegen, die Vettel zu dem Mann machen, der die neue Kunst des Rennsports verkörpert und zugleich ein perfekter Techniker, ein begabter Teamarbeiter und ein mediales Phänomen ist. Auf der Basis vieler Gespräche und Begegnungen mit Vettel, anderen Rennsportlern, Teamkollegen und Angehörigen erzählt Hofmann die Geschichte eines Zufallsgenies, das doch nichts mehr dem Zufall überlässt. Und er forscht nach, was hinter der Person Sebastian Vettel steckt und warum er seinen Sport noch viele Jahre lang prägen wird.