



Bilder eines Hedonisten

Autorennen Die Formel 1 steckt in der Dauerkrise, dabei hat sie einen Popstar zu bieten: Lewis Hamilton. Der Weltmeister lässt das Publikum wieder daran glauben, dass ein erfolgreicher Rennfahrer auch glamourös und unvernünftig leben kann.

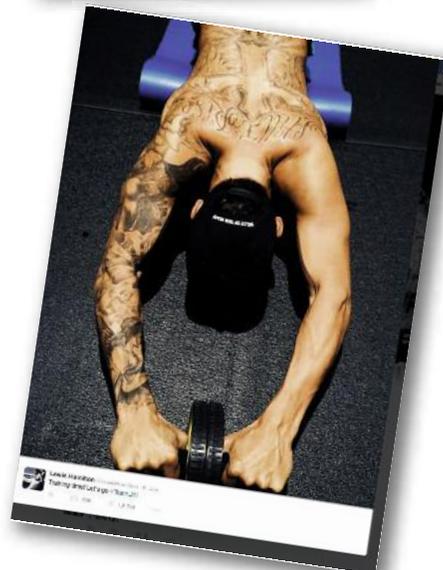
Niemand braucht Lewis Hamilton näher zu kennen, um eine ganze Menge über ihn zu wissen. Wer ihm in den sozialen Medien folgt, der erfährt sehr viel: dass seine besten Kumpels zwei Englische Bulldoggen namens Roscoe und Coco sind, dass er in einem metallic-roten Privatjet durch die Welt reist, wann er in welcher Late-Night-Show auftritt, wo er gerade welche Berühmtheit getroffen hat und auf welchem Zeitschriftencover er zu sehen ist. Hamilton sendet seine Bilder und Texte vom Montrealer Flughafen, vom Strand in Monaco, vom Boxring in Las Vegas, von einer Film Premiere in London, aus dem New Yorker Central Park, einem Tonstudio in Los Angeles, dem Fahrerlager von Silverstone.

Das Bild, das Hamilton von sich zeichnet, ist das eines jungen Mannes, der sich die Welt erobert, heute hier und morgen dort, mit der Neugierde eines Kindes, unablässig interessiert an Mode, Musik, Film, Menschen und großen Gefühlen. Oft, sagt er, sitze er im Flugzeug, schaue sich seine Fotos an, um nachzuvollziehen, was er wieder Aufregendes erlebt habe. Seine Posts und Tweets versieht er gern mit Sinnsprüchen, etwa diesem: „Kreativität heißt, aus gängigen Mustern auszubrechen, um die Dinge anders betrachten zu können.“

Als er vor sieben Jahren in London auf eine Feier zu Nelson Mandelas 90. Geburtstag eingeladen war, liefen ihm Leute wie Bill Clinton und Denzel Washington über den Weg, Hamilton hielt aber nichts davon auf Fotos fest. Das passiert ihm jetzt nicht mehr. „Ich mag es, das zu teilen“, sagt er. „Mir folgen mehrere Millionen Menschen in den sozialen Netzwerken. Die wollen wissen, was in meinem Leben passiert.“ Ein weites Leben, danach sieht es aus, komponiert aus Selfies und Hashtags.

Keiner stellt sich so ausgiebig selbst dar wie der 30-jährige Hamilton. Zu den Hindernissen eines Formel-1-Fahrers auf dem Weg zur Popularität gehört es, verumumt im Rennwagen zu sitzen. Ferrari-Pilot und Exweltmeister Sebastian Vettel, 28, belässt es dabei, als Berufstätiger der Rennstrecke wahrgenommen zu werden, und führt sein Privatleben im Verborgenen, weil er Bescheidenheit und Ruhe schätzt. Nico Rosberg, 30, Hamiltons Teamkollege bei Mercedes und ärgster Rivale im Titelkampf, gibt sich offensiver, hat sich aber mit so viel Mainstream parfümiert, dass er keinen Eigenduft verströmt.

Hamilton dagegen erlegt sich kaum Grenzen auf und interpretiert so den Beruf des Rennprofis neu. Er kombiniert die zielgerichtete Arbeit im Cockpit mit öffentlicher Freizeitgestaltung, er ist in der Formel 1 der erste Popstar des digitalen Zeitalters. Lange dominierten Superprofis nach dem Vorbild Michael Schumachers: Sie sehen die Erfordernisse ihrer Arbeit und ordnen



Twitter-Nutzer Hamilton

alles der Vernunft unter, ihre Fitness, ihre Lebensgewohnheiten, ihre Wortwahl. Anders Hamilton. Im Mai, kurz vor dem Grand Prix von Monaco, saß er in Cannes bei einem Galadiner im Smoking neben einem tief dekolletierten Model, während sich Rosberg auf das Rennen vorbereitete, indem er daheim zu Bett ging.

Rosbergs Stärke liegt darin, dass er Probleme wie ein Ingenieur angeht. Beim Rennen in Malaysia, wo bei brutender Hitze gefahren wird, erzählte er, dass er zwischen Stirn und Helm eine Damenbinde trage, dadurch laufe ihm der Schweiß nicht so in die Augen. Sachlich betrachtet war das eine clevere Lösung. Während man sich bei Rosberg vorstellen könnte, dass er die gängigen Marken nach Tauglichkeit geprüft hatte, bevor er sich für eine Binde entschied, wäre beim Immer-mal-wieder-Single Hamilton wohl die Frage gewesen: Bei welcher Frau hat er sich die besorgt?

Der Weltmeister gibt dem Publikum den Glauben zurück, dass Rennfahren mehr sei als ein Job, bei dem man nach Feierabend nach Hause geht. „Mein gesamtes Leben ist völlig surreal, ganz im Ernst“, sagte Hamilton voriges Jahr in einem Interview. „Ich bin von Barcelona nach London geflogen, am nächsten Tag über Miami nach Tahiti. In Miami habe ich mit Will Smith zu Abend gegessen. Ich habe Will früher immer im Fernsehen geschaut, er war ‚Der Prinz von Bel-Air‘, ich war ein Riesenfan. Ich habe die ganze Zeit versucht, mir das nicht anmerken zu lassen. Das war echt verrückt für mich.“

Das Erstaunliche ist, dass Hamilton nichts davon abbringt, der Beste sein zu wollen. Er hat vorige Saison den Titel gewonnen, gut möglich, dass er es auch diesmal wieder schaffen wird, seit Saisonbeginn führt er in der Wertung. Es gibt derzeit keinen besseren Fahrer als den Engländer. Vor einer Woche gewann er den Grand Prix von Großbritannien, sein Heimrennen. Er hatte den Start verhauen, hing eine Weile hinter zwei Konkurrenten fest, übertölpelte sie beim ersten Boxenstopp, und als die Strecke kurz vor Schluss feucht zu werden begann, wechselte er spontan auf Regenreifen. Eine Runde später, und Rosberg hätte ihm den Sieg vermutlich entrissen. Hamilton hatte instinktiv richtig gehandelt.

Silverstone ist so etwas wie die Geburtsstätte der Formel 1. Auf der alten Militärbasis fand 1950 das erste Rennen statt, in der Nähe sind die meisten der Teams beheimatet. Während woanders die Tribünen leer bleiben und der deutsche Grand Prix sogar ausfällt, boomt Silverstone.

Dabei ist die Lage der Formel 1 bedenklich: Sie schleppt sich durch eine Dauerkrise, die Einschaltquoten sinken, viele Rennställe liegen mit ihrem Budget im Minus, weil sie kaum Sponsoren finden, die Kosten zu hoch sind und die Dollarmil-



liarden aus der Vermarktung der Rennserie fragwürdig verteilt werden. Die Stimmung ist mies, der Ton giftig, auch weil Mercedes alles in Grund und Boden fährt und die beleidigte Konkurrenz von Red Bull damit droht auszusteigen. Geschäftsführer Bernie Ecclestone nörgelt, die Formel 1 sei ein „beschissenes Produkt“, will das inzwischen aber gar nicht so gesagt haben. Stattdessen klagt er: „Ich öffne meinen Mund, sage die Wahrheit, und alles geht schief.“

In Silverstone jedoch schien die Krise ein paar Tage Pause einzulegen. Zum Rennen kamen 140 000 Zuschauer, im Wind von Northamptonshire flatterte der Union Jack, oft in der Kreuzmitte mit „Lewis“ oder „Hamilton“ beschriftet. Die Briten haben ein feines Gespür für Racer, für Fahrer also, die zwar nicht mehr mit Lederkappe und Staubbrille hinterm Holzlenkrad sitzen, aber das Prinzip ihrer Vorväter aufrechterhalten, Rennen würden durch Wagemut, Entschlossenheit und einen schweren Gasfuß entschieden.

Hamilton billigen sie diesen Schneid zu. Trotz seines Hip-Hopper-Gehabes. Trotz der fetten Brillanten, die an den Ohrläppchen funkeln, der seltsamen Hüte und schrägen Jacken geht Hamilton als Pilot vom alten Schlag durch. Außerdem: Mit vielen aus dem Tribünenvolk hat er nicht bloß den Hang zu Tattoos und Goldkette gemeinsam, sondern auch die Herkunft aus schwierigen Verhältnissen.

Seine Eltern waren früh geschieden, und er wuchs im Städtchen Stevenage bei Vater Anthony auf, einem Kind von Immigranten aus der Karibik. Lewis schlief anfangs auf dem Sofa des Apartments und fuhr Rennen mit einem Kart, das niemand sonst mehr haben wollte. Sein Bruder Nicolas erkrankte an Kinderlähmung und lernte mühsam zu gehen. All das stärkte den Zusammenhalt der drei Hamiltons. „Family“ hat sich Lewis auf die rechte Schulter tätowieren lassen, und um seine Karriere zu beschreiben, spricht Hamilton von einem „Eisberg“. Nur ein kleiner Teil dessen, was es für den Erfolg brauche, sei sichtbar. Die Mühen, Entbehrungen, Zweifel und Widerstände, die harte Arbeit, seien es nicht.

Tatsächlich wirkt Hamiltons Weg im Rückblick schnurgerade. Mit 13 Jahren nahm ihn Ron Dennis, Chef des McLaren-

Rennstalls, unter Vertrag und finanzierte den Durchmarsch durch die Nachwuchsklassen. 2007 rückte Dennis für ihn von seiner Maxime ab, niemals einen unerfahrenen Debütanten in das Formel-1-Team zu stecken, und ließ Hamilton ins Cockpit. Im Jahr darauf gewann der McLaren-Pilot die Weltmeisterschaft, mit 23.

In den sechs Jahren bis zum nächsten Titel lag nicht nur ein Teamwechsel, von McLaren zu Mercedes, sondern auch der Prozess der Emanzipation. Für Dennis war Lewis Hamilton der Junge geblieben, der sich danach zu richten hat, was er ihm sagt. Im Verhältnis zu Vater Anthony, der seinen Sohn managte, knirschte es. Lewis Hamilton nahm sich Freiheiten, begann eine komplizierte Liaison mit der US-Sängerin Nicole Scherzinger und genoss die leichte Atmosphäre Kaliforniens. Kürzlich hat er seinen Vertrag mit Mercedes bis 2018 verlängert. Ausgehandelt hat er ihn selbst, auf einen Manager verzichtet er.

Wie wichtig ist ihm Selbstbestimmung?

„Es ist das Wichtigste überhaupt“, sagt er. „Wenn du das, was du tust, nicht für dich machst – für wen dann?“

Warum will er keinen Manager mehr?

„Es geht darum, Kontrolle zu behalten.“

Lewis Hamilton sitzt an der Rennstrecke im ersten Stock der Mercedes-Station an einem Tisch. Er trägt das schwarze Teamshirt, eine Kappe mit dem Firmenstern und eine kunstvoll zerrissene Jeans, dazu die dicke Kette, die ihm bis zum Bauch hängt, ein Kilogramm pures Gold. Er ist vom Nebentisch herübergekommen, wo er und sein Bruder ihre Köpfe kichernd über einem Smartphone zusammengesteckt hatten.

Es fällt schwer, Hamilton einzuordnen. Er kann albern sein oder kühl und vorsichtig, abgehoben wirken und im nächsten Moment klar. Er twittet oft von Liebe und Familie und Glauben und scheint doch manchmal ein Hedonist mit Bindungsangst zu sein. Er preist positives Denken und checkt misstrauisch Vertragsdetails, weil er das Optimum für sich herausholen möchte. Einen Formel-1-Champion wie ihn gab es bislang nicht, eine Künstlerseele, die mit Vollgas auf Kurven zuhält.

Was bedeuten ihm Musik und Mode?

„Ich verbringe viel Zeit damit, Musik zu machen. Mode ist nicht bloß Kleidung, es

ist Ausdruck meines inneren Ichs, eine sehr persönliche Sache. Graffiti ist ein neues Hobby. Design interessiert mich sehr. Wenn meine Karriere als Rennfahrer zu Ende geht, möchte ich da weitermachen.“

Viele seiner Tattoos zeigen spirituelle oder religiöse Motive. Auf dem Rücken trägt er ein großes Kreuz mit Schwingen.

„Ich glaube an Gott“, sagt Hamilton, „an Schicksal, daran, dass die Dinge aus einem bestimmten Grund geschehen. Es ist kein Zufall, dass ich der einzige Schwarze in der Formel 1 bin, es ist kein Zufall, dass ich an der Spitze stehe.“

Das schmale Büro nebenan gehört Toto Wolff, 43, dem Teamchef von Mercedes, weißes Hemd, aufgekrempelte Ärmel. Der gebürtige Wiener hat seinen Job zu der Zeit übernommen, als auch Hamilton dazustieß, Anfang 2013. Wolff hat einige Rennerfahrung aus dem Tourenwagensport und ist mit einer Formel-1-Testpilotin verheiratet, aber er ist zu seinem Posten gekommen, weil er sich als Unternehmer und Manager einen Namen gemacht hatte. Er versteht, wie Rennfahrer denken, und weiß, dass es sinnvoll ist, ihnen neben Pflichten auch Freiheiten zu lassen. „Es ist sekundär“, sagt er, „wie ein Fahrer sein Leben führt, ob brav mit Mutti und Papi oder als Rockstar. Solange seine Leistung auf der Strecke außergewöhnlich ist.“

Wolff fing nicht damit an, Regeln aufzustellen. Stattdessen versuchte er herauszufinden, was dazugehört, eine Mannschaft aus Technikern, von denen einige in Oxford und Cambridge als Jahrgangsbester abgeschnitten hatten, mit einem Rennfahrer zu verbinden, der Erfahrungen aus einem anderen Team, nämlich McLaren, mitbrachte. Der schon dort nicht alles mit sich hatte machen lassen und sich seine eigene Lebenswelt erschaffen hatte.

„Aber“, sagt Wolff, „ich habe ihm gesagt, er muss verstehen, dass die Marke im Vordergrund steht und wir unheimliche Ressourcen in das Formel-1-Engagement werfen. Und dass er sich niemals größer sehen darf als das Team. Wenn ein Fahrer nur sein eigenes Ding dreht und seine Allüren pflegt, wird es für alle ganz schwierig.“

Das habe der Lewis verstanden.

Detlef Hacke

Twitter: @DetlefHacke

FOTOS: QUELLE: TWITTER