

FORMEL 1 Sportlich bot das Saisonfinale alles. Max Verstappen fuhr in letzter Minute vor Lewis Hamilton zum Titel. Was danach aber folgte, ist der F1 unwürdig.

Elmar Brümmer

Es war eine Formel-1-Saison, die zwei Weltmeister verdient hätte. Das Duell zwischen Max Verstappen und Lewis Hamilton war eines der intensivsten der Grand-Prix-Geschichte, und es hätte einen weit besseren Schlusspunkt verdient als dieses Finale von Abu Dhabi. Allerdings war dieser Grosse Preis der Vereinigten Arabischen Emirate an Spannung kaum zu überbieten, wann wird schon das über den Titel entscheidende Überholmanöver nach Saisonkilometer 6406 von 6409 gesetzt?

Doch die Begleitumstände dieses Rennens reichen weit über die sportlichen Leistungen der beiden Kontrahenten hinaus. Sie werfen ein Licht auf das vergiftete Klima zwischen den Toprennställen, sie erzählen von einer kaum noch akzeptablen Wankelmütigkeit bei den Entscheidungen der Kommissäre, sie werfen auch die Frage auf, ob Show inzwischen vor Sport kommt. Entscheidend aber sind die Antworten über die Mercedes-Proteste hinaus: Sind die F1 und ihre Regelbehörde FIA tatsächlich imstande, die Königsklasse schnellstmöglich auch juristisch zu regulieren? Schliesslich geht es um die Autorität von Rennleiter Michael Masi, der unglücklichen Figur des letzten WM-Laufs.

Die Geschehnisse auf Yas Marina Island werden noch weit in das Rennjahr 2022 hineinreichen. Natürlich ist das als grossartige Ausgangssituation die Revanche von Hamilton gegen Verstappen, ein neuerliches Duell zweier Champions aus verschiedenen Generationen – besiegelt kurz nach dem Finale in der Boxengasse durch das Schulterklopfen der Protagonisten und der Väter Jos Verstappen und Anthony Hamilton. Hinzu kommt eine komplett neue Fahrzeuggeneration, die zumindest von der Idee her die Machtverhältnisse verändern könnte. Einen ersten Vorgeschmack darauf gaben schon die Reifentests in dieser Woche. Wenn auf diese Art die Reihenfolge unter den Fahrern und Teams beeinflusst wird, lässt sich nichts dagegen sagen.

Eine Beeinflussung wie im entscheidenden Moment des Saisonfinals mit drei sich gegenseitig widersprechenden Paragrafen und einem Rennleiter, der sich von den emotionalen Funksprüchen so unter Druck setzen lässt, dass sich neutralen Beobachtern das Bild einer selbst zerfleischenden Formel 1 bieten musste, darf es nicht mehr geben. Gerade die neue Popularität verlangt nach klaren Regeln, Konzerne und Zuschauer wollen Verlässlichkeit und nicht Rennergebnisse, auf die man Stunden warten muss, um danach dennoch einen Champion unter Vorbehalt zu haben. Das ist nicht die Schuld von Mercedes, und die Kommentare über Unwürdigkeit aus dem Red-Bull-Lager sind ebenfalls fehl am Platz – das britisch-österreichische Team hat das gesamte Jahr über bereits auf politischem und juristischem Weg den Gegner angegriffen und diese Zuspitzung mitgetragen. Nichts gegen Spannung, aber am Ende trägt der ungeheuer hohe sportliche Wert dieser Saison durch diese neuerlichen Anfeindungen einen Makel.



Faire Geste: Lewis Hamilton (l.) gratulierte nach dem nervenaufreibenden Finale dem Sieger.



Der 24-jährige Red-Bull-Pilot Max Verstappen kürte sich in Abu Dhabi zum ersten niederländischen Formel-1-Weltmeister.

Wie beruhigend, dass wenigstens die Fahrer sich nicht davon haben beeinflussen lassen. Lewis Hamilton hätte diesen vierten Sieg in Serie durchaus verdient, er hatte ihn durch einen Blitzstart, ein geschicktes Ausweichmanöver und später ein starkes Reifenmanagement fast schon auf sicher. Max Verstappen müssen die Kraft, die er aus der Verzweiflung zog, sein Durchhaltewille und seine erneute Kaltblütigkeit hoch angerechnet werden.

Neue Rolle für den Weltmeister

Der Niederländer scheint in seiner siebten Saison doch sehr gereift zu sein – mit gelegentlichen Aussetzern, in denen das ursprüngliche Crash-Kid immer wieder aufschien. Tatsächlich hat er anders als Hamilton die ruckartigen Manöver aus der Kartzeit nicht ganz abgelegt, versteht diese aber grösstenteils mit einem abgeklärten Fahrstil, einer strategischen Denkweise und einer monumentalen Reaktionsgeschwindigkeit zu kombinieren. Keine Frage, dass er eine würdige Nummer eins ist.

Im Augenblick des Triumphs war er wieder der kleine Junge, für den die Formel 1 so weit weg war wie der Mond. Der Traum und das Ziel seines Lebens hätten sich erfüllt, stammelte er mit heiserer Stimme: «Alles, was jetzt kommt, ist ein Bonus.» Das klingt sehr entspannt, aber so wird es nicht lange bleiben. Von seiner Natur her ist er ein Kämpfer der Kategorie Hamilton, ausgestattet mit einem ungeheuren Speed und einer grossen mentalen Kapazität hinter dem Lenkrad. Über seine Zweikampfhärte muss nicht weiter geredet werden, deren Qualität hat sich diese Saison oft genug gezeigt.

Bedenklich stimmen nur die fortgesetzte Respektlosigkeit und übergriffige Regelinterpretation zu seinen eigenen Gunsten. Zu einem kompletten Champion gehört es auch, Gegner und Grenzen zu respektieren. In der neuen Rolle wird ihm weit weniger verziehen werden als bisher, denn als Weltmeister kann er nicht mehr den frechen Underdog geben. Spannend wird sein, ob sich seine Rolle bei Red Bull ändern wird, ob ihm mehr Führerschaft



innerhalb des Rennstalls zugestanden wird. Auch hier sind Hamilton und Mercedes der Massstab.

Angriff war dieses Jahr Verstappens Verteidigung, künftig wird er sich stärker im Abwehrverhalten üben müssen. Seine Stärke aber wird die gleiche sein wie bisher. Niemand beherrscht es so sehr, sich auf sich selbst zu konzentrieren wie er. Mit einer Ausnahme: Lewis Hamilton. Die beiden grossen Egos der Formel 1 werden weiterhin die Idealinie für sich beanspruchen. Der Weltmeister aber spürt schon jetzt eine leichte Veränderung: «Ich habe neue Erfahrungen gemacht und eine Menge über mich selbst gelernt», sagt Verstappen. ●

Impressum

Herausgeberin
AUTOMOBIL REVUE AG
Mittelstrasse 32, 3012 Bern

**AUTOMOBIL REVUE –
REVUE AUTOMOBILE**
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
Tel. 058 510 85 45
info@automobilrevue.ch

Erscheint wöchentlich am
Donnerstag

Geschäftsführer Theo Uhlir
Chefredaktion Ramon Egger
(RE), Chefredaktor, Blattmacher;
Lorenzo Quolantoni (LQ),
Chefredaktor RA;
redaktion@automobilrevue.ch

Redaktion Olivier Derard (OD);
Lorenzo Fulvi, Fotograf; Werner
J. Haller (WHJ); Cédric Heer
(CHE); Calvin Leutwyler (CL);
Martin Sigrist (MSI), Chefredaktion
Classics; Martin Wyler (WY),
Ombudsmann

Produktion und Gestaltung
Martin Bazzell, Leitung; Sabine
Glaridon, Grafik; Romain Helfer,
Bildbearbeitung; Daniel Kistler,
Lektorat AR; Papa Noumou
Ndiaye, Korrektor RA

Freie Mitarbeiter Philipp Gut,
Stephan Hauri, Catherine
Hürschler, Jean-Marc Kohler,
Nicola Kohler, Mario Luini, Sabine
Piroulet, Fanny Roulet,
Martin Schatzmann, Joshua

Schenk, Dave Schneider, Raoul
Studer, Bruno von Rotz

Sales & Marketing
Tamara Primerano, Leitung,
Tel. 058 510 85 44;
Giuseppina Spadola, Key Account
Manager, Tel. 058 510 85 46

Inserate-Disposition
Doris Jost, Tel. 058 510 85 48,
anzeigen@automobilrevue.ch

Abonnemente
Tel. 058 510 85 40,
abo@automobilrevue.ch

© 2021 AUTOMOBIL REVUE
AG. Alle Rechte vorbehalten.
Die Zeitschrift und ihre Teile sind
urheberrechtlich geschützt. Jede
Verwertung und Vervielfältigung
in anderen als in den gesetzlich
erlaubten Fällen bedarf der vor-
herigen schriftlichen Zustimmung
des Verlages.

Druck Merkur Zeitungsdruck AG
4900 Langenthal

**Gedruckt
in der Schweiz**

116. Jahrgang ISSN 0005-1314
www.automobilrevue.ch

Leserbriefe/Agenda
AUTOMOBIL REVUE
Leserbriefe/Agenda
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
redaktion@automobilrevue.ch

RESULTATE

Grand Prix von Abu Dhabi. Yas Marina, 22. Lauf: 1. Max Verstappen (NL), Red Bull-Honda, 58 Runden zu 5.281 km (=306.298 km), 1:30:17.345 Stunden (=203.468 km/h). 2. Lewis Hamilton (GB), Mercedes, 2.256 Sekunden zurück. 3. Carlos Sainz (E), Ferrari, 5.173. 4. Yuki Tsunoda (J), Alpha Tauri-Honda, 5.692. 5. Pierre Gasly (F), Alpha Tauri-Honda, 6.531. 6. Valtteri Bottas (FIN), Mercedes, 7.463. 7. Lando Norris (GB), McLaren-Mercedes, 59.200. 8. Fernando Alonso (E), Alpine-Renault, 1:01.708 Minuten zurück. 9. Esteban Ocon (F), Alpine-Renault, 1:04.026. 10. Charles Leclerc (MC), Ferrari, 1:06.057. 11. Sebastian Vettel (D), Aston Martin-Mercedes, 1:07.527. 12. Daniel Ricciardo (AUS), McLaren-Mercedes, 1 Runde zurück. 13. Lance Stroll (CAN), Aston Martin-Mercedes, 1 Rde., 14. Mick Schumacher (D), Haas-Ferrari, 1 Rde., 15. Sergio Pérez (MEX), Red Bull-Honda, 3 Rde. – Ausgeschieden: Nicholas Latifi (CAN), Williams-Mercedes (50. Runde, Unfall), Antonio Giovinazzi (I), Alfa Romeo-Ferrari (33., Hydraulik), George Russell (GB), Williams-Mercedes (26., Überhitzung), Kimi Räikkönen (FIN), Alfa Romeo-Ferrari (25., Bremsen). – 19 Fahrer gestartet, 15 klassiert (Nikita Mazepin, RUS, Haas-Ferrari, aufgrund positiver Covid-19-Tests nicht gestartet). – **Schnellste Runde (+1 Punkt):** Verstappen, 39. Runde, 1:26.103 Minuten (=220.800 km/h). – **Poleposition:** Verstappen, 1:22.109 Minuten (=231.541 km/h).

WM-Endstände. Fahrer: 1. Verstappen, 395,5 Punkte (10 Saisonsiege). 2. Hamilton, 387,5 (8). 3. Bottas, 226 (1). 4. Pérez, 190 (1). 5. Sainz, 164,5. 6. Norris, 160. 7. Leclerc, 159. 8. Ricciardo (1), 115. 9. Gasly, 110. 10. Alonso, 81. 11. Ocon, 74 (1). 12. Vettel, 43. 13. Stroll, 34. 14. Tsunoda, 32. 15. Russel, 16. 16. Räikkönen, 10. 17. Latifi, 7. 18. Giovinazzi, 3. 19. Schumacher, 0. 20. Kubica, 0. 21. Mazepin, 0. – Konstrukteure: 1. Mercedes, 613,5. 2. Red Bull-Honda, 585,5. 3. Ferrari, 323,5. 4. McLaren-Mercedes, 275. 5. Alpine-Renault, 155. 6. Alpha Tauri-Honda, 142. 7. Aston Martin-Mercedes, 77. 8. Williams-Mercedes, 23. 9. Alfa Romeo-Ferrari, 13. 10. Haas-Ferrari, 0.