

KARI HOTAKAINEN

DER UNBEKANNTE

KIMI
RÄIKKÖNEN

■■■■■
BASTEI
LÜBBE

Inhalt

Cover

Über dieses Buch

Über den Autor

Titel

Impressum

Widmung

Zitat

Zu Beginn

Das Auto ist ein stummer Ort

Nicht einen Meter

Zwei Sekunden sind eine Ewigkeit

Nomadenleben

Ein durchnässter Heuballen

»No, I know so«

Die große und die kleine Welt

Menschenproduzent

Die Geburt eines Fahrers

Benimmschule

Ein Punkt

Der Rallye-Typ

Matti

Geld und Vertrauen

You'll Never Walk Alone

All das passiert

Sechzehn Tage

Für Aug' und Seele

Kreislauf

Sind wir hier, um zu fahren oder um zu reden?

Das Ende ist ein Anfang

Papa, wer bist du?

Statistik 2001-2018
Kimis Räikkönens Karriere
Bonustracks
Tafelteil

Über dieses Buch

Kimi Räikkönen wollte immer nur fahren, und zwar schnell. Bloß nicht lange reden. Der Finne ist berüchtigt für seinen rasanten Stil auf der Rennstrecke und seine Coolness – nicht umsonst wird er „Iceman“ genannt. Neugierige Fragen beantwortet er einfach nicht. Bis jetzt: Der Bestsellerautor Kari Hotakainen ist Kimi Räikkönen nicht von der Seite gewichen. Ob im Ferrari-Rennstall, im Kreise der Familie oder beim Jetset, überall war er mit dabei. Herausgekommen ist ein unverwechselbares Porträt, das den Menschen hinter der Fassade des kühlen Rasers und die Gepflogenheiten des Rennsports aufs Lebendigste zeigt.

Über den Autor

Kari Hotakainen, geboren 1957. Der preisgekrönte, finnische Bestsellerautor hat 22 Romane geschrieben, die in über 20 Sprachen übersetzt wurden. Das Buch über Kimi Räikkönen ist sein erstes Sachbuch. Kimi Räikkönen, geboren 1979. Der finnische Formel-1-Fahrer ist einer der schnellsten des Rennsports und hat 2007 den Weltmeistertitel für Ferrari gewonnen. Den Spitznamen „Iceman“ verdankt er seiner Zurückhaltung gegenüber den Medien, die er am liebsten mit markigen Einzeilern und seinem schwarzen Humor abspeist. Räikkönen lebt mit seiner Familie in der Schweiz.

Kari Hotakainen

Der unbekannte Kimi Räikkönen

Übersetzung aus dem Finnischen
von
Gabriele Schrey-Vasara und Ilse Winkle

BASTEI ENTERTAINMENT 

BASTEI ENTERTAINMENT

Vollständige eBook-Ausgabe
des in der Bastei Lübbe AG erschienenen Werkes

Bastei Entertainment in der Bastei Lübbe AG

Die nicht gekennzeichneten Fotos sind aus den Familienalben der Rääkköens.
Alle anderen Fotos sind an Ort und Stelle vermerkt.

This translation has been published with the financial support of FILI.
Der Verlag dankt dem finnischen Literaturfonds FILI für die Förderung der

Übersetzung.

F I L I FINNISH
LITERATURE
EXCHANGE

Titel der finnischen Originalausgabe:

»Tuntematon Kimi Rääkkönen«

Für die Originalausgabe:

Copyright © 2018 by Kari Hotakainen

Published by arrangement with Kustannusosakeyhtiö Siltala Publishing,
Helsinki

Für die deutschsprachige Ausgabe:

Copyright © 2018 by Bastei Lübbe AG, Köln

Textredaktion: Elisa Valérie Thieme, Düsseldorf

Umschlaggestaltung: Design: © Mika Tuominen

Einband-/Umschlagmotiv: Foto: © Veikko Kähkönen

eBook-Produktion: le-tex publishing services GmbH, Leipzig

ISBN 978-3-7325-7137-6

www.bastei-entertainment.de

www.lesejury.de

Dank an Sami Visa

**Nennt mir keine Fakten.
Sagt mir, was sie bedeuten.**

**Henry Kissinger,
ehemaliger Außenminister der USA**

**Auch schlechte Erinnerungen können gute
Erinnerungen sein.**

Formel-1-Pilot Kimi Räikkönen

Zu Beginn

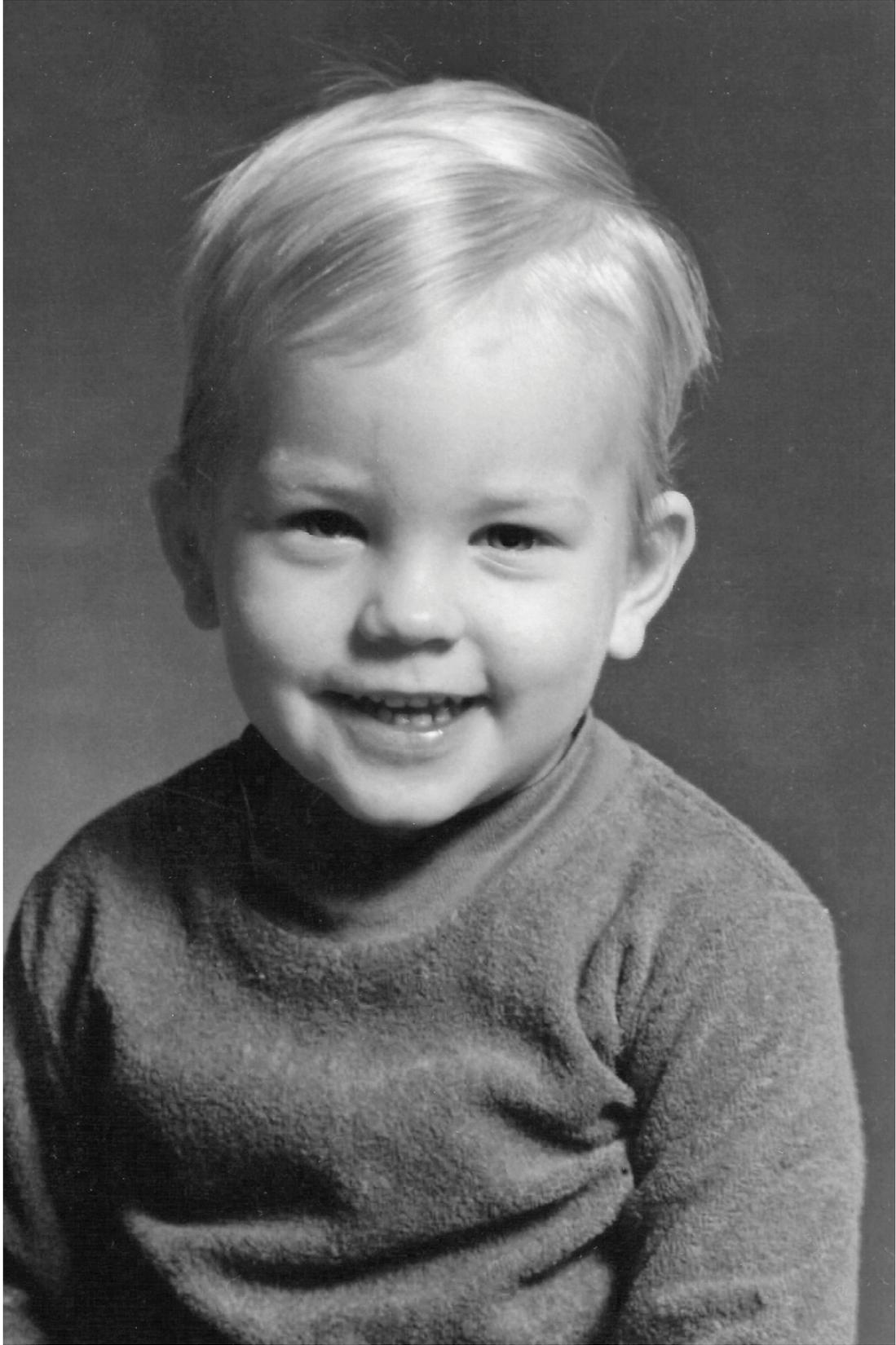
Es gibt viele Sportarten auf der Welt, die von sehr wenigen ausgeübt werden, die aber sogar als olympische Disziplin zugelassen sind. Bei den Winterspielen bekommen wir glasklare Aufnahmen und sachkundige Kommentare über einen Menschen, der in einem Schlitten liegt und im Wahnsinnstempo durch eine vereiste Rinne rast. Ich kenne keinen Einzigen, der Rodelsport betreibt, was daran liegen mag, dass es sich kaum ein Land leisten kann, Rodelbahnen an die Berghänge zu bauen. Weltweit gibt es siebzehn Bahnen. Nach der Olympiade verwandeln sie sich in traurige Museen.

Skisprung ist für die Finnen eine wichtige Sportart, aber wer übt sie aktiv aus? Vielleicht ein Hundertstel Promille derjenigen, die Skisprungwettkämpfe im Fernsehen verfolgen. Theoretisch ist es natürlich durchaus möglich, diesen Sport zu treiben. Dass man es nicht tut, hindert keinen daran, im Brustton der Überzeugung Kommentare von sich zu geben und zu analysieren, was schon beim Absprung danebengegangen ist.

Niemand wählt Formel 1 als Freizeitsport. Es gibt keinen Menschen, der sagt, er ginge am Abend zum Formel-Training. Dennoch finden sich in jeder Kneipe und an jeder Tankstelle überzeugte Experten, die erklären, warum die Rennstrecke von Sepang für den und den Fahrer einfach nicht die richtige ist.

Wir fliegen keine Sekunde lang mit Skiern durch die Lüfte und rasen nicht mit 380 Stundenkilometern über eine geschlossene Strecke und sind doch Experten. Dass wir Außenstehende sind, macht uns unfehlbar.

Dieses Buch ist mit dem Blick eines Außenstehenden geschrieben. Andere Blicke gibt es wohl auch gar nicht. Dies ist keine Biografie, kann es auch nicht sein, da die Hauptperson in der Mitte ihres Lebens steht. Es ist die Geschichte eines Motorsportlers, der Automechaniker hätte werden können. Wurde er nicht, sondern weltbekannt. Schnell und mit Glück. Dank seines Vaters, seiner Mutter und ihm selbst. Er wollte nur möglichst schnell Auto fahren. Die meisten, die so sind, bleiben unbekannt. Das wäre er auch gern geblieben. Jetzt ist es dafür zu spät.



Das Auto ist ein stummer Ort

1981. Espoo, Stadtteil Karhusuo. Nacht. Der Junge ist unruhig, er findet keinen Schlaf. Die Mutter versucht, ihn zu beruhigen. Sie nimmt ihn wieder auf den Schoß, dort hat er sich immer wohlfühlt. Er ist ganz anders als sein zwei Jahre älterer Bruder, der im gemeinsamen Zimmer der beiden Jungen fest schläft, während sein kleiner Bruder, die empfindsamen Fühler ausgestreckt, nachts die Ereignisse des vergangenen Tages noch einmal durchlebt.

Am Morgen denkt die erschöpfte Mutter auf dem Weg zur Arbeit über das nach, worüber sie und ihr Mann schon länger grübeln. Der Junge spricht nicht. Kein Wort. Obwohl er bald drei wird.

Die Eltern lassen den Jungen untersuchen. Man findet keine Störung, er erledigt alle Testaufgaben flink, sogar schneller als andere in seinem Alter. Aber er spricht nicht. Vielleicht später.

Schließlich lernt der Junge sprechen, verschmäht den Schoß und prescht los. Nun geht es rund. Die Taten besiegen die Worte zehn zu null. Die Beine bewegen sich schneller als der Mund. Der Blondschoß ist frei.

Sechsenddreißig Jahre später ist sein Vorname in der Mitte durchgeschnitten. Jetzt heißt er nur noch Kimi. Kimi-Matias ist im Straßenstaub verschwunden, keiner erinnert sich mehr an seinen offiziellen Vornamen. Die meisten wissen wohl gar nichts davon, kaum einer unter den Dutzenden Fans im Foyer des Sama-Sama-Hotels in Kuala Lumpur an diesem Freitagmorgen um 9.10 Uhr. Immerhin wissen sie, dass er bald aus dem Lift kommt. Und kein Wort sagt.

Die Fans sind aus Malaysia, Japan und China. Sie sprechen untereinander Formel-1-Englisch, mit geringem Wortschatz, aber heftigem Puls. Grölen und Gurren kennen keine Sprachgrenzen. Die Fans flattern von einer Aufzugtür zur anderen, und ihr klangvolles Getön klingt, als flögen exotische Vögel auf, um an ein und demselben Brocken zu picken: einem wortkargen Fahrer.

Wissend blicken die Fans auf einen bekannten Typ, Kimis Manager Sami Visa, der aus dem Lift Nummer zwei ins Foyer tritt. Er trägt einen Ferrari-Rucksack mit dem Aufdruck »007«. Die Fans lassen sich von der Anspielung auf James Bond nicht verwirren. Die Sieben ist Kimis Startnummer. Sie wissen, was es bedeutet, dass Visa im Foyer erscheint: Bald kommt Kimi herunter, und wir sind die Ersten, die ihn zu Gesicht bekommen.

Die Türen des Aufzugs vier öffnen sich. Der rote Mann ist da.

Kimi trägt ein mit Sponsorenlogos bedrucktes Polohemd, Shorts, eine Baseballkappe und eine dunkle Brille. Mit ihm verlässt der ebenfalls rot gekleidete Physiotherapeut Mark Arnall den Lift. Er begleitet Kimi schon seit sechzehn Jahren und sorgt dafür, dass es dem Fahrer an nichts fehlt. Ruhe und Privatsphäre sind das Einzige, was Arnall nicht liefern kann.

Kimi erblickt die Fans und bleibt stehen. Er weiß, was er tun muss, um den Maserati zu erreichen, der vor dem Hotel wartet. Ein paar Minuten, vierzig Meter, dann ist es vorbei.

Sami Visa versucht, die gurrenden Fans ein wenig auf Abstand zu halten. Immer nur eine Kappe und ein Shirt. Man darf seinen Chef nicht berühren. Kimi schreibt. KR. Oder so ähnlich. Und dann der Nächste. Noch mehr? Na gut, eins. Er kritzelt seine Initialen schnell hin. Verzieht keine Miene. Oder doch, einmal zuckt sein Gesicht, und es sieht aus, als würde in den Mundwinkeln ein Riss auftauchen: ein Lächeln, ein lautloses Geschenk an die weitgereisten, treuen Anhänger.

Die Fans kreischen vor Freude. Sie haben etwas bekommen. Etwas ist mehr als nichts. Die Eingangstür gleitet auf, Kimi eilt zum Maserati und setzt sich ans Steuer. Der Sitz ist so niedrig eingestellt, wie es nur geht, und die Rücklehne so weit nach hinten gelehnt wie möglich. So sitzt er in allen Autos. Die Angewohnheit kommt von seinem Beruf: In Formel-Wagen sitzt man fast liegend.

Mark Arnall nimmt auf dem Beifahrersitz Platz und reicht Kimi eine Flasche mit einer speziellen Flüssigkeit. Draußen ist es feucht und warm, über 34 Grad Celsius. Die Klimaanlage sorgt dafür, dass man hier drinnen vom Wetter nichts weiß. Das Auto rollt an. Sobald wir von der Hotelauffahrt auf die Autostraße kommen, steigert Kimi das Tempo auf über hundert. Seine linke Hand schüttelt die Halbliterflasche, die mit einer grauen, sämigen Flüssigkeit gefüllt ist. Ein Smoothie. Die rechte Hand hält das Lenkrad, der Mittelfinger schaltet einen Gang herunter, das Auto ruckelt. Ich erhasche einen Blick auf die Geschwindigkeitsbegrenzung: 70 km/h. Als das Tempolimit auf hundert steigt, beschleunigt Kimi auf hundertvierzig. Ich sehe Sami Visa an. Sag nichts, warnt seine Miene, so läuft das immer.

Er geht an einen Ort, zu dem keiner Zutritt hat und keiner einen Schlüssel besitzt: in seine eigene Welt. Was nach außen hin wie Verschlussheit wirkt, ist ganz einfach Konzentration.

Vom Hotel zur Sepang-Rennstrecke sind es knapp zehn Kilometer. Kimis Teamkollege Sebastian Vettel und dessen Physiotherapeut Antti Kuntsas sind vor uns aufgebrochen, aber wir kommen gleichzeitig auf dem Streckengelände an. Unterwegs hat Kimi außer »guten Morgen« kein Wort gesprochen, obwohl Mark und Sami, seine engsten

Kollegen, im Wagen sitzen. Ich erinnere mich an das, was Sami mir erklärt hat. Kimi verwandelt sich gleich morgens in einen Rennfahrer. Er geht an einen Ort, zu dem keiner Zutritt hat und keiner einen Schlüssel besitzt: in seine eigene Welt. Was nach außen hin wie Verslossenheit wirkt, ist ganz einfach Konzentration.

Wir steigen aus. Visa erinnert daran, dass vor dem Gang zu den Boxen eine kurze Fanbegegnung vorgesehen ist. Hinter dem Maschendrahtzaun sind schätzungsweise zweihundert Fans eingepfercht, die Kimi Baseballkappen, Karten, ihre Arme, T-Shirts hinhalten. Kimi kritzelt seine undeutlichen KR-Kringel auf die Kappen, liefert sich den an Sticks baumelnden Handykameras aus und tut alles, um nichts mehr tun zu müssen.

Den Fans bedeutet diese Begegnung viel. Sie haben teuer dafür bezahlt, herzukommen und die Autos anzuschauen, die sie sonst nur vorbeiflitzen sehen, und die Fahrer, die sie praktisch nie so nah zu Gesicht bekommen. Die Fans wollen viel, doch sie bekommen wenig. Sie wollen Fakten, die im Lauf der Zeit zu Fiktion werden. Die Geschichten verändern sich, den Boxen entströmen mehr Gerüchte als Abgase, die Fahrer erscheinen kurz auf dem Bildschirm wie Männer im Mond mit ihren großen Helmen, die Anzeigetafel berichtet die Wahrheit, die Fahrer wiederholen mit einigen Worten, was geschehen ist. Dennoch wollen die Fans ein Stück von dem Wesen selbst, wollen ihn sehen, vielleicht berühren, ihm in die Augen blicken. In die Augen hinter der dunklen Brille. In die eisblauen Augen, die sie nur auf Fotos gesehen haben, in die Augen, die die Rennstrecke zoomen, die Route, eine Lücke zum Überholen, suchen. Oder ein Versteck.

Schwer zu sagen, was sie aus Kimi herausholen, der in seiner gesamten achtzehnjährigen Laufbahn so viele Interviews gegeben hat wie der vierfache Weltmeister und König der sozialen Medien Lewis Hamilton in einer Woche.

Nach zehn Minuten ist alles vorbei, und Kimi hüpfte zu den Boxen. Seine Art, sich zu bewegen, ist ein Zwischending zwischen Laufen und Gehen. Das leichte Wesen bewegt sich wie ein Hase über das Boxengebiet und findet seinen Weg ins Innere der Ferrari-Box. Er ist weg. Unerforschlich sind die Wege des Herrn, obwohl der Herr auf geschlossener, mit Kurven gespickter Strecke im Kreis fährt.

Sein Zimmer in den Räumlichkeiten von Ferrari ist karg, ein vielleicht zwölf Quadratmeter großer Raum aus einer Art Spanplatten, in dem jeder Zentimeter effektiv genutzt ist. Ein schmales Bett, das sich als Massagebank eignet. Ein Tisch, auf dem Mark Arnall drei Helme, Fahrerhandschuhe, Fahrerschuhe, Handtücher und viele Flaschen mit sorgsam gemischter Flüssigkeit aufgereiht hat. In der Zimmerecke steht eine kleine blaue Wanne aus festem Plastik, mit eiskaltem Wasser gefüllt. Darin nimmt der Pilot vor und nach der Fahrt kurz Platz. Die Körpertemperatur muss reguliert werden, denn die Sonne heizt den 700 Kilo schweren Rennwagen gnadenlos auf. Der Glamour hat sich aus diesem Zimmer in die Medien verzogen, und dort geht es ihm gut.

Wir begeben uns in die Repräsentationsräume von Ferrari, die sich im sogenannten Paddock-Club befinden, einer für geladene Gäste und die Presse reservierten langen Gasse, an der alle Konstrukteure ihre Miniaturwelten errichtet haben. In den Paddock-Club dürfen auch diejenigen, die ein Wochenendpaket für rund 6000 Euro gebucht haben. Für diesen Preis bekommt man gutes Essen und etwas, wovon Käufer einer normalen Eintrittskarte nicht einmal träumen können. Was das ist? Ein kurzer Blick auf die Fahrer, ein Sitzplatz im Restaurant über den Boxen und das Gefühl, etwas Besonderes zu sein. Für dieses Gefühl hat man in der ganzen Geschichte der Menschheit erheblich mehr als den Ladenpreis bezahlt.

In den Repräsentationsräumen von Ferrari duftet es nach frischem Basilikum, Knoblauch und gerade aus dem Ofen gezogenem, hellem Brot mit dünner Kruste. Ferrari hat Italien nach Malaysia gebracht. Das tut das Team immer, koste es, was es wolle. Die Tische sind reich gedeckt mit traditionellen italienischen Gerichten, die der Chefkoch und seine Assistenten gezaubert haben. Sergio Bondi, Logistikchef bei Ferrari, berichtet, dass man alles, was nur möglich ist, aus Italien mitbringt. Pasta, Kaffee, Stühle, Tische. Sogar das Mehl, aus dem die Semmeln gebacken werden.

All dies Geld dafür, dass zwei junge Männer rund anderthalb Stunden lang todesmutig fahren können, ohne irgendwohin zu gelangen; um genau dahin zurückzukehren, wo sie losgefahren sind; klatschnass, keuchend, mit brennendem Nacken, wortkarg, aber lebendig.

Zwei Tage vor dem Rennen sucht der Koch im jeweiligen Land nach den besten Zutaten. China, Abu Dhabi, Australien. Welches Land auch immer, dort wird Italien errichtet. In Europa ist man mit 30 Lastern unterwegs. In die anderen Länder fliegt man, 300 000 Kilometer jährlich. Nach jedem Rennen wird der 44 000 Kilo schwere Zirkus innerhalb von sieben Stunden abgebaut und verpackt. An Kaffee gehen pro Jahr 70 000 Portionen weg. In diesem Jahr waren bei den Tests des neuen Wagens in Barcelona 170 Ferrari-Mitarbeiter dabei. All das lässt das jährliche Budget auf weit über 400 Millionen Euro anwachsen. Wenn man vernünftig darüber nachdenkt, gewinnt das Gefühl die Oberhand.

All dies Geld dafür, dass zwei junge Männer rund anderthalb Stunden lang todesmutig fahren können, ohne irgendwohin zu gelangen; um genau dahin zurückzukehren,

wo sie losgefahren sind; klatschnass, keuchend, mit brennendem Nacken, wortkarg, aber lebendig.

Ich habe mich in meinen Gedanken verheddert. Da klopft Sami mir auf die Schulter. Es wird Zeit, in die Boxen zu gehen, um den Beginn des ersten freien Trainings zu beobachten. Durch die verwinkelten Räumlichkeiten stoßen wir zum Kern vor: zwei rote Autos. Dazwischen eine kleine Insel, gefüllt mit Computern und roten Männern mit Kopfhörern. Wir stehen ein wenig weiter weg, für uns reichen Ohrstöpsel.

Kimi sitzt bereits in seinem Wagen, man sieht nur seinen Helm und seine rechte Hand, in die Mark Arnall eine Trinkflasche schiebt. Die zweite Flasche hält Arnall in der linken Hand. Es müssen immer zwei Flaschen da sein, für den Fall, dass eine verschwindet oder zerbricht. Ein dehydrierter Fahrer ist ein untauglicher Fahrer.

Es wird Zeit, die Motoren anzulassen. Der Ferrari hört sich an, als würde man ein 700 Kilo schweres Schwein töten, indem man ihm von beiden Seiten hundert Messer in den Leib rammt. Das Geräusch ist das eines wütenden und verletzten Tieres, das so schnell wie möglich aus der Box in die Hölle will, aus der Sklaverei der roten Männer in die Freiheit der Startgeraden, auf die geschlossene Strecke.

Das kreischende Geräusch durchdringt die Ohrstöpsel und frisst sich in den Kopf wie flüssiger Stahl. Das Auto schießt aus der Box auf die Strecke, wo sein Tempo in fünf Sekunden auf 200 Stundenkilometer hochschnellt. Die 5,5 Kilometer lange Runde wird in weniger als anderthalb Minuten zurückgelegt. Die Autos rauschen an den Boxen vorbei wie nahezu unerkennbare, niedrig fliegende Raketen. Das beste Gesamtbild liefern die Monitore, obwohl sich alles direkt vor unseren Augen abspielt.

Später spreche ich Kimi auf den höllischen Lärm an. Er erwidert trocken, das Geräusch der heutigen Autos erinnere ihn an einen Rasenmäher, aber vor ein paar

Jahren hätten die damaligen Modelle noch ordentlich Krach gemacht.

Es gibt zwei freie Trainingseinheiten, jede dauert anderthalb Stunden, und in dieser Zeit werden die Setups überprüft und die Reifen getestet. Alles dient der Vorbereitung auf das morgige Qualifying. Am Nachmittag ist es auf der Strecke schon still, doch der Arbeitstag geht weiter mit technischen Besprechungen, und danach beginnt das, was Kimi als Dreijähriger gelernt hat, was ihm vor Unbekannten aber immer noch schwerfällt: das Sprechen. Er steht vor zehn Mikrofonen und reibt sich mit der rechten Hand den Nacken. Seine Mutter Paula weiß, was das bedeutet: Der Junge ist schwer vergrätzt. Er muss etwas sagen. Sätze bilden, die klar daherkommen und nichts bedeuten. Die Welt ist voll von solchen Sätzen, und sie landen in Unmengen auf dem Kompost. Da vermodern sie im Netz, die gedruckten Zeitungen kommen zum Altpapier oder werden benutzt, um Fische einzupacken, und niemand, weder die Reporter noch die Fans oder die Fahrer, erinnert sich in zwei Wochen noch daran, wo diese Sätze gesagt wurden, in Malaysia, Japan, China oder vielleicht in Austin. Man erinnert sich nicht, weil es immer und immer wiederkehrende Worte sind, die Wiederholung des stets Gleichen, die verbale Konstatierung der Nummern auf der Anzeigentafel.

Du warst beim freien Training der Fünftschnellste. Was bedeutet das für das morgige Qualifying? *Hm. Weiß ich nicht.*

Du warst drei Hundertstelsekunden schneller als dein Teamkollege. Woran, glaubst du, liegt das? *Hm. Schwer zu sagen.*

Fandest du den Wagen gut, im Hinblick auf das morgige Qualifying? *Hm. Ganz okay. Morgen sehen wir weiter.*

Bist du zuversichtlich für morgen? *Hm. Ja.*

Ihr habt die Hoffnung auf die Konstrukteursmeisterschaft noch nicht aufgegeben? *Hm.*

Nein.

Er blickt zu Boden, seitlich vorbei, nach oben, egal wohin, Hauptsache, er braucht keinen anzusehen. Dunkle Sonnenbrillen wurden erfunden, um vor Blicken zu schützen, nicht vor der Sonne.

Das Interview ist vorbei, Kimi hüpfert davon und verschwindet wieder im Inneren der Ferrari-Boxen. Dort beginnt die technische Teamanalyse des heutigen Tages.

Zu guter Letzt kommt er zurück und schlängelt sich zielstrebig durch die Menschenmenge. Wenn man nicht genau aufpasst, verliert man ihn aus den Augen. Es dunkelt bereits, als wir zum Hotel zurückfahren. Kimi beschleunigt über das Limit und hebt mit der freien Hand die Trinkflasche an den Mund.

Es rauscht, es ist still, nur der Maserati grummelt, auch er auf Befehl.

In Kimis Kopf kann man nicht schauen, doch man kann sich ausmalen, was darin vorgeht. *Wieder ein Tag geschafft. Das Zuhause in der Schweiz ist 10 000 Kilometer weit weg. Da komme ich erst in zwei Wochen wieder hin. Auf der Rückbank sitzt ein neuer Typ, der schreibt ein Buch über mich. Bald kann ich duschen und schlafen. Ich schlafe so lange wie möglich. Wie geht es zu Hause, ist alles in Ordnung? Hat Robin neue Worte gelernt? Lässt Rianna Minttu schlafen oder ist die Kleine unruhig? Am besten wäre es, dort zu sein, aber das geht ja nicht. Das Auto war heute gut, dadrinne habe ich mich wohlgeföhlt. Fahren ist das Beste. Sobald man aus dem Auto steigt, fangen die Probleme an. In voller Fahrt stellt keiner Fragen.*

Kimi parkt rückwärts ein und geht mit raschen Schritten zur Tür. Im Foyer halten ein paar ausdauernde Fans Wache. Der müde Fahrer hat seine Sonnenbrille abgenommen. Die blauen Augen erwidern den Blick der Fans, die rechte Hand macht die gewohnte Bewegung: Auf der Kappe erscheint ein KR. Dann schließt sich mit leisem Zischen die Tür des Aufzugs, der ihn davonträgt.

Am späten Abend gehe ich im Hotelzimmer ins Internet und stoße dort auf die gestrige Pressekonferenz über das bevorstehende Wochenende. Die Fahrer werden gefragt, welche Erinnerungen sie mit dem Einzelrennen in Malaysia verbinden, das nun zum letzten Mal stattfindet. Die Fahrer gaben pflichtbewusste und höfliche, also langweilige Antworten. Dann ist Kimi an der Reihe. Er hat hier 2003 seinen ersten Grand Prix gewonnen, und ein Reporter fragt ihn, was er am meisten vermissen wird. Kurze Stille, dann fallen die Worte wie Steine auf Klinkerboden. Kimi antwortet, ehrlich gesagt wisse er nicht, ob er etwas vermissen werde. Eine nette Strecke. Aber das Einzige, was du hier siehst, sind der Flughafen, das Hotel und die Rennstrecke. Unter denen kannst du wählen, ob du etwas vermissen wirst oder nicht.

Einige Reporter flippen aus, andere sind ganz still. Das ist der Kern der Komik. Wenn alle Mittel aufgebraucht sind, versuch es mit der Wahrheit. Jeder Fahrer und jeder Reporter weiß, dass man während eines Grand-Prix-Wochenendes auf keinen Fall Zeit hat, die Stadt, die Menschen oder die Speisenkultur kennenzulernen. Alle wissen es, keiner sagt es. Außer einem, der mit drei Jahren sprechen gelernt hat.



**Hinter dem Konvoi des Ministers ist reichlich Platz. Kimi als Chauffeur
in Kuala Lumpur. Foto: Kari Hotakainen**

Nicht einen Meter

Kuala Lumpur, Hotel Sama-Sama, Samstagmorgen. Es ist 9.10 Uhr. Heute entscheidet sich, wer beim morgigen Rennen von der Pole-Position startet. Die Abfahrt vom Hotel ist für 9.30 Uhr geplant. Der Fahrer schläft bis zum letzten Moment.

Ich sitze bei einem Kaffee in der Bar im Foyer, am Nebentisch johlen drei lebens- und biererfahrene Leute mit Baseballkappen, zwei Frauen und ein Mann. Ihre ferrariroten T-Shirts haben dunkle Flecken, offenbar Erinnerungen an das preiswerte und schmackhafte Tiger-Bier. Drei heisere Wesen um die fünfzig, die den Geruch von tagelang im Organismus mariniertem Alkohol verströmen. Es stellt sich heraus, dass sie aus Australien kommen und schon am Mittwoch aus Sydney eingeflogen sind, um sich das Rennen anzusehen und ins Bierglas zu schauen.

Eine der beiden Frauen, die rothaarigere, fragt, ob sie mich möglicherweise gestern Abend angemotzt haben. Ich antworte, ich sei nicht in der Bar gewesen, von dieser Option hätten sie also noch keinen Gebrauch gemacht. Der Mann, dessen hellrote Wangen kleine Löcher aufweisen, erkundigt sich barsch, wer mein Favorit ist, Kimi oder der englische Nichtsnutz mit den Ohrringen. Seiner Meinung nach sehe ich eindeutig wie ein Lewis-Hamilton-Mann aus. Ich erkläre, dass ich hetero bin und kein Fan von wem auch immer. Die Frauen lachen erleichtert, weil sie mich nicht angemotzt haben.

Der Mann erkundigt sich nach meiner Meinung über Kimi Räikkönen. Ich sage, dass ich ihn nicht persönlich kenne, aber zu schätzen weiß, wie er dem Tod trotzt.

Außerdem erzähle ich, dass ich noch nie ein Formel-1-Rennen bis zum Schluss verfolgt habe und mich nicht für diesen Sport interessiere. Die Frauen wollen mehr über meine Defizite wissen, aber der Mann bringt sie zum Schweigen und blickt mir streng in die Augen. Zur gleichen Zeit spüre ich seinen Blick sowohl am Hals als auch an den Ohren, denn seine Augen schweifen hin und her. Er fragt, woher ich komme und was ich in einem Hotel in der Nähe der Rennstrecke von Sepang zu schaffen habe, wenn ich mich nicht für die Formel 1 interessiere. Ich erzähle, dass ich aus Finnland komme und einfach nur Urlaub mache. Das Grüppchen horcht auf. Ich komme aus demselben Land wie Kimi. Mein Wert steigt. Zu Ehren meines Heimatlandes bestellen sie eine weitere Runde Bier. Sie fallen sich gegenseitig ins Wort, als sie ihre Meinung über Kimi zum Besten geben, der für sie wie ein Familienmitglied sei. Kimi sei der einzige Fahrer, der nach dem Rennen keinen banalen Stuss redet. Sie wissen, dass Kimi in diesem Hotel wohnt, haben ihn aber noch nicht zu Gesicht bekommen, denn er kommt immer erst spät ins Hotel, und dann sind sie schon so angeheitert, dass sie vergessen, den Lift im Auge zu behalten. Ihrer Meinung nach muss man Kimi begegnen, es reicht nicht, ihn auf der Hauptgerade mit 290 Stundenkilometern vorbeirasen zu sehen. Dabei gewinnt man keinen Eindruck von einem Menschen. Ich stimme zu.

Der Mann will mir einen Schnaps spendieren, denn so was trinken die Finnen doch zum Frühstück. Ich lehne ab, bedanke mich für das nette Gespräch und stehe auf. Der Mann wünscht mir viel Glück, was ich seiner Meinung nach allerdings nicht brauche, da ich ja das Glück habe, aus demselben Land zu kommen wie Kimi.

Alle drei werden gleichzeitig von unwiderstehlichem Harndrang gepackt und stürmen zu den Toiletten, dass die Badelatschen klatschen und die bunten Shorts rascheln. Kaum sind sie verschwunden, da öffnet sich die Aufzugtür, und der rote Mann hüpfert zum Maserati.

Die Fahrt verläuft wieder fröhlich über dem Tempolimit, bis wir am Kreisverkehr stecken bleiben. Kimi mosert, ob man sich etwa an der Verkehrsinsel niederlassen wolle. Er ist ungeduldig, er will schnell zur Arbeit, in den kleinen Raum, unter den Helm.

Wir kommen bei der Rennstrecke an. In drei Stunden wird sich entscheiden, wer beim Rennen am Sonntag in der Pole-Position startet. Einer von Kimis Lieblingssongs heißt *Paalupaikka* (Pole-Position), er singt ihn gern beim Karaoke. Dafür muss die Kehle ein wenig angefeuchtet werden, dann bäumt sich das Ende des Refrains auf wie ein Hecht im Liegen. Hector hat den Countrysong komponiert und getextet, der verstorbene Kari Tapio hat ihn aufgenommen. Wie so viele Karaoke-Favoriten sagt er quasi aus Versehen viel über das Leben desjenigen, der ihn jöhlt: »Die Zeit zog mich mit, brachte mir oft auch Sorgen / Verrückte Jugend mit ihrer Allwissenheit / Vom Teufel bekam ich die Nacht und von Gott den Morgen / Jeder Tag wie eine kleine Ewigkeit / Weniger hätte mir auch gereicht / Denn ich weiß, wie viel mir zufällt / Jetzt bin ich hier und bleibe vielleicht / Ganz allein auf mich gestellt / In meiner Pole-Position.«

Der Jäger der Pole-Position springt seiner Wege, der Song klingt mir weiter in den Ohren. Ich gehe mit Sami in die Repräsentationsräume von Ferrari. Die rot gekleideten Mitarbeiter trinken starken Kaffee und sieden innerlich. Der Teamchef Maurizio Arrivabene, ein graubärtiger schlanker Mann, saugt an einem kleinen, mit dem Ferrari-Logo verzierten Halter und bläst Rauch zur Seite. Das Gerät, Iqos, ist die neueste Erfindung von Philip Morris, es erhitzt eine kleine Menge Tabak, bis sie verdampft, und liefert dem Saugenden das Nikotin ohne Papier. Ein Gift weniger. Ich entdecke das Gerät auch bei anderen wichtigen Leuten.

Arrivabene ist ein erfahrener Mensch. Er versteht sich darauf, die Spannung in seinem Inneren einzuschließen wie

eine Saftflasche im Keller, doch sein unsteter Blick lässt den Kern des Motorsports erahnen: Wenn der Pilot gut fährt, kann der Motor streiken. Wenn der Pilot auch nur eine falsche Bewegung macht, wird er nur Fünfter. Wenn im entscheidenden Moment jemand vor ihm ist, verlieren wir eine halbe Sekunde. Eine halbe Sekunde ist erschöpfend lang. Bei keiner anderen Sportart sind die Unterschiede so gering. In der Formel 1 ist das Kleine riesig.

Arrivabene zieht eine etwa drei Zentimeter lange Kartusche aus dem Halter und schiebt sie durch das Loch des speziellen Aschenbechers von Iqos. Der wirkt wie ein zierliches und elegantes Design-Objekt, nicht wie ein normaler, stinkender Ascher. Arrivabene begibt sich in wiegendem Gang zu den Boxen und hofft, dass die Uhr gerade seinen Fahrern gewogen ist.

Sami Visa bringt mir die dritte Wasserflasche des Tages und eine kleine Tasse starken Kaffee. Er kennt Kimi schon zweiundzwanzig Jahre, seit 1996. Vom Alter her könnte er Kimis Vater sein, jetzt ist er sein Manager. Es ist Kimi nie leichtgefallen, von irgendwem Rat anzunehmen, auch dann nicht, wenn die Ratschläge gut und angebracht waren. Kimi ist immer seinen eigenen Weg gegangen, auch wenn der Weg gelegentlich zum Pfad, zum Straßengraben und zur weglosen Wüste wurde. Ein Fahrer ist ein Fahrer, selbst wenn er nicht immer eine Straße unter sich hat. Auf Sami hört Kimi jedoch, und der Grund liegt auf der Hand: Sami hat ihn nicht beschissen. Und bescheißt ihn nicht. Das hat er vor zwei Jahren in der Sauna der Villa Butterfly versprochen, als die mündliche Vereinbarung über den Posten als Manager getroffen wurde: »Wenn du mich bescheißt, bring ich dich um.«

Manchmal ist eine mündliche Abmachung stärker als ein Blatt Papier. Da ich viel zu viele italienische Familienfilme gesehen habe, denke ich noch über die Drohung nach, die zu der Abmachung gehört, als ein

großer, nachtschwarzer Mann auf die Terrasse wogt. Er grüßt Sami Visa mit tiefer, rauher Stimme. Mir schüttelt er die Hand, offenbar in der Annahme, dass ich ihn kenne. Ich vertusche meine Unwissenheit, indem ich an der Kaffeetasse fummle. Der Mann springt von seinem Stuhl auf, um den Chefkoch zu umarmen. Die beiden gestikulieren so lebhaft, dass Sami Zeit hat, mich aufzuklären: Der Mann ist Moko, der berühmte senegalesische Schmuckkünstler, einer der Gründer und Besitzer des internationalen Schmuck- und Modehauses Chrome Hearts. Alle hier kennen ihn, nur ich nicht. Seine Firma hat mit Madonna, Lenny Kravitz und vielen anderen Stars zusammengearbeitet. Moko besitzt einen lebenslang gültigen Pass für die F1-Rennen. Den hat er vor Jahren vom damaligen Ferrari-Teamchef Jean Todt bekommen, dem heutigen Präsidenten des Welt-Automobilverbands FIA.

Moko kehrt an unseren Tisch zurück, und als ich ihm sage, dass ich ein Buch über Kimi Räikkönen schreibe, flammt in seinen Augen ein Lagerfeuer auf. »Hör mal, bleicher Häuptling«, beginnt er und will alles erzählen. Er hat 1979 angefangen, die Formel 1 zu verfolgen, in der Zeit der schlimmsten Apartheid. Es verstieß gegen alle Konventionen, dass ein schwarzer Mann Anhänger eines weißen Mannes war, der einen Rennwagen fuhr. In Mokos Heimat, dem Senegal, spielte man Fußball und Rugby, aber er wählte die Formel 1. Seiner Meinung nach ist Kimi Räikkönen Künstlern vergleichbar, die ihr Werk für sich sprechen lassen. Ich will nachfragen, merke aber, dass ich unhöflicherweise auf den farbigen Kaftan starre, der dem großen Mann bis unter die Knie reicht. Moko registriert meinen Blick und preist die Produkte des finnischen Bekleidungsunternehmens Marimekko. Er hat Marimekko-Stoffe gekauft und sich daraus einzigartige Kleidungsstücke genäht.

Im Helm steckt ein verschwitzter Kopf, im Kopf ein Gehirn, das auf viel höheren Touren läuft als das Auto.

Er erzählt, er habe Kimi schon in dessen Zeit bei Sauber beobachtet. »Dieser Junge kam aus der Dunkelheit und hat sofort Licht gemacht. Ich habe nur zugeschaut, beobachtet, ihn mir eingeprägt«, erinnert sich Moko. Erst nach Kimis Wechsel zu Ferrari sind sie sich begegnet, und zwar bei Kimis erstem Grand Prix im Ferrari-Team, im australischen Melbourne. Moko saß im Paddock-Gebiet unter einem Baum, als Kimi vorbeiging. Moko sagte: »Good afternoon, Mr. Räikkönen, welcome to Ferrari.« Kimi blieb stehen, sah Moko an, lächelte und bedankte sich. »Neben uns standen Fotografen, die uns beobachteten und witzelten, offenbar brauche man einen Afrikaner, um Kimi ein Lächeln zu entlocken«, lacht Moko. »Ich habe ihm einen Glücksbringer aus meiner Sammlung gegeben, und er hat das Rennen ja dann gewonnen.«

»What you see is what you get.« Kimi hat keine Hintergedanken.

Jetzt ist Moko mit seinem Privatflugzeug aus Paris, wo er wohnt, zum Rennen gekommen, und von hier wird er nach Stockholm zum Konzert der Rolling Stones fliegen, weil »die Jungs« ihn darum gebeten haben. Seine Firma hat eine große Kleider- und Schmuckkollektion herausgebracht, die auf dem Zungen-Logo der Rolling Stones basiert. Das erzählt er nicht selbst, ich höre es von anderen. Als ich danach frage, sagt Moko, er spreche nicht über seine Arbeit, versuche aber, sie so gut zu tun, dass die anderen darüber reden.

Nach Mokos Ansicht ist Kimi eher ein »wiseman« als ein »iceman«. Ein weiser Mann spricht nicht alles aus, sondern behält etwas für sich, in sich, in Verwahrung. »Er erinnert mich an Schriftsteller wie Marcel Proust und Albert Camus, die schwiegen und ihre Feder sprechen ließen.« Die