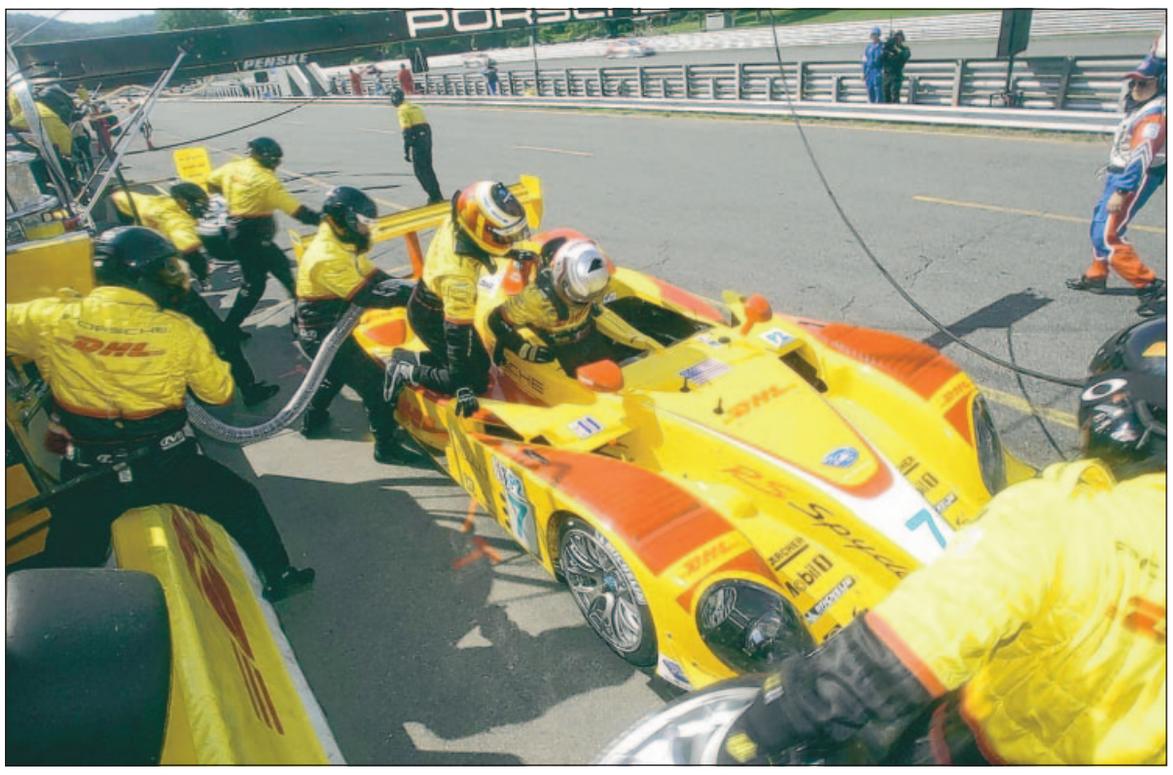
T1_KZPDF



Boxenstop mit Fahrerwechsel: Timo Bernhard (links) löst Romain Dumas ab. —FOTOS (6): PORSCHE

Timo Bernhard nachdenklich: Ahnt er's schon?

Wenn Fortuna dem Besten die kalte Schulter zeigt

MOTORSPORT: Ein Wochenende mit Porsche-Werksfahrer Timo Bernhard beim ALMS-Rennen in Lime Rock Park (Connecticut)

Von unserem Redakteur Peter Schäffner

LAKEVILLE. Timo Bernhard Superstar. In den USA. Hierzulande ist der Porsche-Werkspilot vor allem Fachleuten ein Begriff. Der im Moment erfolgreichste deutsche Rennfahrer führt die Gesamtwertung der American Le Mans Serie (ALMS) an, die RHEINPFALZ hat den Mann aus Dittweiler im Kreis Kusel ein Wochenende lang in den USA begleitet. Die Reise führt nach Connecticut, zum Lime Rock Park, wo der sechste Lauf zur ALMS ausgefahren wird.

Es ist Freitag, 9.30 Uhr. Der 26-Jährige trifft an der Strecke ein, erzählt nach der Begrüßung ein bisschen vom Auto, der Rennserie und der Strecke.

„Die Serie an sich ist hochprofessionell", verweist Timo Bernhard auf den enormen Stellenwert der ALMS in den USA und die hochkarätige Besetzung. Porsche unterstützt werksseitig des renommierte Team von Roger Penske in der Klasse LMP2, Audi entsendet in die größere Klasse LMP1 zwei Werksautos. Der Lime Rock Park selber ist „Ausreißer". Richtig zeitgemäß ist die kurze, enge und bucklige Piste nicht. „Aber für den New Yorker Raum ist das Rennen wichtig", weiß Bernhard. Da muss ein Vollprofi auch mal über den wegen fehlender Auslaufzonen nicht so hohen Sicherheitsstandard hinweg sehen.

Im Vorjahr hat der Mann aus dem Musikantenland mit seinem Teamkollegen Romain Dumas den North East Grand Prix gewonnen, heuer soll der „Titel" verteidigt werden. „Es schaut nicht schlecht aus, hier haben wir gegen Audi Vorteile." Und das, obwohl die „kleine" LMP2-Klasse zum ersten Mal mit einem engeren Restriktor fahren muss, der dem Porsche-Achtzylinder die Luft abschnürt. Doch auf dem winkligen Geläuf sind die flinken LMP2-Auto trotzdem überlegen. Dennoch Vorsicht, auch die Boliden von Acura (Honda) und Mazda sind im Auge zu behalten.

Porsche-Technik-Guru Roland Kußmaul erklärt die Renner aus Zuffenhausen. Und begründet, warum Porsche nicht in der „großen" Klasse fährt: „Das macht vom Reglement her keinen Sinn. Das begünstigt nämlich die Diesel getriebenen Autos." Und da Porsche keine Selbstzünder baut, ist bis zu einer eventuellen Änderung kein derartiger Einsatz geplant.

Das Wetter macht Kapriolen. Sonne, Regen, Gewitter wechseln sich ab. Im Training stellen Bernhard/Dumas den gelb-roten Renner mit der Startnummer sieben überlegen auf die Pole Position. Endgültig, wie sich herausstellen wird, denn das eigentliche Qualifying fällt wegen sintflutartiger Regenfälle aus. Die Porsche Teamkollegen Sascha Maaßen/Ryan Briscoe stehen mit der Startnummer 6 weiter hinten, auch die beiden Audis.

Es folgen Pressekonferenzen, Autogrammstunden, Teamsitzungen – der Tag des Rennfahrers Timo Bernhard ist ausgefüllt. „Vornweg fahren, Vorsprung herausfahren, dann könnte es klappen", sinniert Timo Bernhard beim abendlichen Zwiegespräch. Es gibt Bedenken wegen der bullenstarken Audi-Diesel. Die dürfen beim Start bis zur ersten Kurve auf keinen Fall vorfahren. „Sonst kommst du hier nie wieder vorbei", sagt Timo. Wenn nur das Wetter hält. „Regen können wir hier nicht brauchen."

Der nächste Tag bringt dann viel Sonne. Und Hitze. Im feuerresistenten Overall – ohne ist der Zugang in die Boxenstraße nicht erlaubt – kein reines Vergnügen. Doch ausgeschlossen ist ein Feuerunfall beim Tanken eben nie. Und hautnah dabei sein, erfordert halt Opfer ... Startaufstellung. Wie in Amerika üblich, wird die Nationalhymne live gesungen. Das Wort „Inbrunst" erhält hier eine ganz neue Bedeutung.

Dann endlich der Start. Es geht nicht ohne Feindberührung zwischen Porsche und Audi ab, doch die Zuffenhausener sind bald in der Idealposition: Dumas vor Maaßen. Vorn glüht Dumas davon, Timo beobachtet gespannt, konzentriert sich. Zweidreiviertel Stunden dauert das Rennen, mindestens zwei Stopps sind geplant. Ein „großer" mit Tanken, Fahrer- und Reifenwechsel und dann später nochmal ein kürzerer. Und entscheidender, wie sich noch zeigen wird ...

Dumas erfüllt seine Aufgabe mit Bravour. Über 30 Sekunden Vorsprung hat der nette Franzose schon auf der Habenseite, da heißt es „Gelb": Das Feld wird wegen eines Unfalles hinter dem Safety-Car eingefangen. Der schöne Vorsprung ist nach einer Stunde weg. Boxenstopp, wenn das Feld langsam unterwegs ist, eine gute Gelegenheit. Die Porsche werden abgefertigt. Dumas raus, Bernhard rein, Service und ab. „I was good – ich war gut", sagt Dumas, grinst, schluckt viel Wasser weg, übernimmt seinerseits die Beobachterrolle. Am Glühen ist nun Bernhard, er fährt Bestzeit um Bestzeit, baut den Vorsprung der Nummer 7 prächtig aus. Der Sieg rückt näher. Denn der flotte Pfälzer soll bis zum Ende im Cockpit bleiben; was soll da noch passieren? Trügerische Sicherheit.

Schon stehen wieder über 30 Sekunden Vorsprung auf der Uhr, da haut erneut ein Amateur sein Auto 'raus: „Full course yellow", Safetycar, und schon wieder weg ist der schöne Vorsprung. Also zweiter Boxenstopp. Bernhard kommt rein, unmittelbar dahinter Briscoe. Die Piloten bleiben sitzen, Nummer 7 wird betankt, ab geht's. Nummer acht wird betankt – und bekommt neue Reifen, ab. Und das Rennen ist entschieden.

Denn es dauert nicht lange, da meldet Timo über Funk: „Ich bekomme starkes Übersteuern." Die Reifen bauen ab! Briscoe kommt näher und näher, Bernhard ist machtlos, muss sich überholen lassen. In der Box ist Dumas sauer, kann nicht verstehen, warum sein Kollege keine neuen Pneus bekommen hat.

Die taktische Entscheidung ist halt so gefällt worden. Zwar rennen beide Porsches im Team von Roger Penske, doch untereinander sind sie durchaus Konkurrenten. Und am Kommandostand von Maaßen/Briscoe sitzt der alte Rennfuchs Penske selber. Und der 70-Jährige weiß, wo die Hirsche wechseln. „Wenn Nummer 7 Reifen wechselt, tun wir es nicht, wechseln die nicht, tun wir's", hat er über Funk seine Order gegeben. Der Stratege in der Bernhard-Box muss für das führende Auto zuerst entscheiden, entscheidet, um sein Auto vorn zu halten, gegen neue Reifen. Penske kann entsprechend reagieren. Und er tut es richtig. Aus seiner Sicht: Maaßen/Briscoe siegen vor Bernhard/Dumas.

Tröstende Worte für Timo: „Das habt ihr nicht verdient." Wer den 26-Jährigen ein bisschen kennt, sieht, wie groß Bernhards Enttäuschung ist. Mit feuchten Augen presst er heraus: „Da machst du keinen Fehler, fährst am schnellsten und am Ende gewinnt ein anderer." Die aufmunternden Worte, die Anerkennung aller sind ihm zwar sicher, doch einen Vollblut-Rennfahrer kann das in so einem Moment nicht trösten. „Wir haben jede Runde das Tempo diktiert, keine Fehler gemacht und trotzdem nicht gewonnen. Das Glück war halt nicht auf unserer Seite." That's racing.

Später kommt dann der Vollprofi wieder durch: „Der Doppelsieg ist gut fürs Team, ich freue mich natürlich auch über Platz zwei." Und die weiter klare Führung in der ALMS-Gesamtwertung ist ja schließlich auch was. Und Fortuna wird ja nicht immer eine Zicke sein ...

Das Unheil naht: Ryan Briscoe kommt Timo Bernhard näher.

Das Podium: Bernhard/Dumas (links) neben Maaßen/Briscoe.

KLEINER BLICK ÜBER DEN GROSSEN TEICH

American Le Mans Serie

Don Panoz, ein amerikanischer Geschäftsmann, ist der Faszination durch den Langstreckenklassiker überhaupt, die 24 Stunden von Le Mans, erlegen. 1999 führte er in den Vereinigten Staaten nach dem gleichen Reglement wie beim großen Vorbild in Frankreich die American Le Mans Serie ein. Am Start sind vier Klassen: LMP 1, LMP 2, GT1 und GT2. Die LMP1 müssen mindestens 900 Kilogramm wiegen, der maximale Hubraum liegt bei 6000 ccm für Saugmotoren und 4000 ccm für Turbomotoren. Die LMP2 müssen mindestens 675 Kilogramm wiegen, die Hubraumlimits liegen bei 3400 ccm (Saugmotoren) beziehungsweise 2000 ccm (Turbo). Die GT1 müssen von Serienmodellen abstammen, dürfen aber tiefgreifend verändert werden, die GT2 sind seriennahe Sportwagen.

Porsche RS Spyder

Der Porsche RS Spyder ist der erste reinrassige Sportwagen, den die Zuffenhausener seit ihrem Le-Mans-Gesamtsieger von 1998, dem 911 GT1, gebaut haben. Der zweisitzige Rennwagen wird angetrieben von einem Achtzylindermotor mit 3,4 Litern Hubraum, der rund 490 PS leistet.

Lime Rock Park

Beim „North East Grand Prix" in Lime Rock Park wurde das 50-jährige Bestehen der Rennstrecke im US-Bundesstaat Connecticut gefeiert. Schmale Straße, wenig Auslaufzonen, eher mindere Sicherheitsvorkehrungen bei teilweise sehr schnellen Kurven und eine sehr wellige Oberfläche charakterisieren die Rennstrecke. Die bei den Piloten dennoch nicht unbeliebt ist, denn sie stellt eine echte Herausforderung dar. Am besten ist Lime Rock Park im Cockpit eines schnellen Autos zu erleben. Etwa auf dem Beifahrerseitz eines Porsche 911 GT3 RS, pilotiert von Trisha Hessinger. Die ehemalige Rennfahrerin chauffiert Gäste um den Lime Rock Park. Trisha weiß, wo's lang geht und lässt's „richtig fliegen". Streckenabschnitte mit Namen wie „Big Bend", „Esses" oder die blinde Ecke namens „Uphill", wo es steil bergauf und dann in eine nicht einsehbare Kurvenkombination geht, bekommen so Gestalt. „Frau am Steuer, Abenteuer" – bei Trisha aber eins von der besonders positiven Art.

Roger Penske Racing

Roger Penske

„Penske Racing" ist nur einer, aber ein besonders bekannter Teil des Firmenimperiums von Roger Penske. In fast allen Bereichen sind die Penske-Boliden erfolgreich, im Moment rennen die Autos von Roger Penske in der American Le Mans Serie, der IndyCar-Serie, in der NASCAR-Busch-Serie sowie im NASCAR-Nextel-Cup ganz vorne mit. Auch die Historie kann sich sehen lassen: 280 Siege, darunter 14mal Platz eins bei den berühmt-berüchtigten 500 Meilen von Indianapolis, 325 Pole Positions und 20 nationale Meisterschaften wurden von Penske-Piloten errungen. (pes)

KOMMENTAR

König Kunde

Rennfahrer in den USA sind Vollprofis. Die offensichtlich mehr als ihre Kollegen anderswo verinnerlicht haben, wem sie ihre Popularität und damit ihren Arbeitsplatz sowie ihren – meist sehr guten – Verdienst verdanken: den Fans nämlich. Denen widmen sie sich entsprechend. Beim ALMS-Rennen in Lime Rock Park beispielsweise sind die Zuschauer hautnah dabei, die Piloten sind sich nicht zu schade, mit ihren Anhängern zu reden, sich Zeit für sie zu nehmen, Autogramme zu schreiben, für Fotos zu posieren. Eine Offenbarung auch die Begegnung mit NASCAR-Superstar Kurt Busch. Beim Besuch in der Penske-Fabrik in North Carolina zeigt sich der Mann nicht nur freundlich, offen und redselig. Er begrüßt auch eine Handvoll Fans auf der Besucher-Empore, lädt sie spontan ein: „Kommt doch einfach runter." Die Gruppe ist begeistert, wer noch kein Busch-Fan war, ist's spätestens jetzt. Wer so seine Erfahrungen etwa mit Formel 1-Diven gemacht hat, sieht, wo der Kunde König ist. Und wo nicht. (pes)

ORTSTERMIN

„Familienoberhaupt" und Legende in Personalunion

MOTORSPORT: Zu Besuch bei Roger Penske – Amerikanische Rennlegende hat ein wahres Imperium unter sich

„Dieses Gelände zu bekommen war wie ein Touchdown." Der Mann, der hier die Terminologie des American Football in den Motorsport transferiert, ist Roger Penske. US-Amerikaner, Rennlegende, Businessmann – und Persönlichkeit. Einer von den Menschen, die allein durch ihre Ausstrahlung ihr Gegenüber in ihren Bann ziehen, Autorität sind. Und die es sich deshalb leisten können, jeglicher Arroganz oder Überheblichkeit abhold zu sein. Der 70-Jährige zeigt sich sowohl beim Besuch in seinem Imperium als auch bei einer abendlichen Dinner-Bootsfahrt als vollendeter Gastgeber, als schier unerschöpfliche Informationsquelle, dazu als freundlicher und offener Gesprächspartner.

Penske, er setzt für Porsche deren Autos in der American Le Mans Serie ein, beteiligt sich mit seinen Rennställen aber auch am amerikanischen Pendant der Formel 1, der IndyCar-Serie, und in der legendären NASCAR-Tourenwagenserie, in den Staaten ein wahrer Volkssport. Seine Niederlassungen in Mooresville, der „Race City" in der Nähe von Charlotte in North Carolina, ist ein wahres Imperium, die größte Motorsportfabrik unter einem Dach weltweit. Ob nun der eigene Windkanal, der hochtechnisierte Fahrwerksprüfstand – beide Einrichtungen werden auch von anderen Teams oft und gerne angemietet – oder die beeindruckenden Werks-, Montage- und Servicehallen für Sportwagen, Formel oder Tourenwagen: Alles ist vom Feinsten. Hier regiert ein Mann, der viel investiert, und der Erfolg auf allen Gebieten gibt Roger Penske Recht. „Wir wollen unseren Leuten die besten Voraussetzungen für ihre Arbeit bieten", betont der weißhaarige Boss. Er kann – und will wohl auch – nicht den Stolz verbergen, wenn er durch das riesige Areal führt.

Die NASCAR-Abteilung bei Penske Racing in Mooresville, North Carolina.

Bei Penske Racing herrscht ganz offensichtlich echter Teamgeist. Oder sogar etwas wie familiäre Atmosphäre. „Hi Guys" grüßt er locker beim Betreten der Hallen, „hello Roger" tönt es zurück. Der Chef nimmt sich Zeit für seine Leute. „Wir kümmern uns auch, wenn mal jemand ein Problem hat", unterstreicht Penske. Er legt Wert auf Firmentreue, viele Mitarbeiter haben als junge Talente bei ihm angefangen, arbeiten seit vielen Jahren bei Penske Racing und gehen für ihren Chef durchs Feuer.

Enthusiasten allenthalben. So führen die Teams für den Besucher mit Begeisterung ihre akrobatischen Boxenstoppübungen vor, ein Männerballett der ganz besonderen Art. Der hellwache Boss, dem man seine 70 Lenze nun überhaupt nicht ansieht, registriert's mit Wohlgefallen. Sowohl in der US-amerikanischen als auch in der internationalen Motorsport Hall of Fame hat Roger Penske schon lange seinen Platz gefunden. Nicht nur wegen seiner früheren aktiven Zeit, in der er sogar Formel 1-Rennen gefahren ist, mehr noch vielleicht wegen seiner Erfolge und seiner Verdienste als Teamchef und Rennstallbesitzer. Auf seinen Lorbeeren ausruhen will sich der umtriebige Penske mitnichten. Das zeigt schon die Begeisterung, mit der er von seinen Plänen berichtet: Auf dem Gelände von Penske Racing entsteht in naher Zukunft eine eigene Teststrecke ... (pes)