T3_zmdo

BRENNPUNKT: MOTORSPORT IN DEN USA

Der Kunde ist König

Motorsport in den Vereinigten Staaten unterscheidet sich in vielen Bereichen von dem, was wir aus Europa kennen. Der Service für die Fans steht aber immer an oberster Stelle. Nicht nur beim amerikanischen Pendant zur Formel 1, den Indycars. Auch die GrandAm-Serie oder die Tourenwagen der NASCAR locken die Massen mit extrem spannenden Rennen auf höchstem Niveau. Ein Blick über den großen Teich.

VON PETER SCHÄFFNER

Die Sportwagen der GrandAm-Serie sehen wegen der besonderen Sicherheitsbedingungen, aus denen das hohe Cockpit resultiert, etwas skurril aus. Obwohl die Technik vergleichsweise simpel ist, sind die Rennen meistens extrem spannend und angesichts von Motorleistungen jenseits der 500 PS geht es auch flott voran. Hier liegt der Porsche-Riley von Timo Bernhard/ Romain Dumas in Front.

Heiß sind diese Rennen immer: „Unser Auto ist schwarz, Klimaanlage wie in Le-Mans-Prototypen gibt es auch nicht.“ Timo Bernhard sitzt in seinem GrandAm-Sportwagen, erläutert den Renner, mit dem er die amerikanische Saison bestreitet, heuer seine Hauptbeschäftigung neben dem Audi-Einsatz bei den 24 Stunden von Le Mans, seinem Sieg bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring, den dortigen Einsätzen im Langstreckenpokal für das Porsche-Team Manthey und seinen privaten Starts bei Rallyes. „Vergleichsweise einfache Technik“, unterstreicht der Porsche-Werksfahrer aus Dittweiler im Kreis Kusel. „Verglichen mit meinem Porsche RS Spyder aus der American Le Mans Serie ist das fast ein wenig wie eine Rückkehr in die 70er Jahre.“ Eine „ganz andere Welt“ sei das.

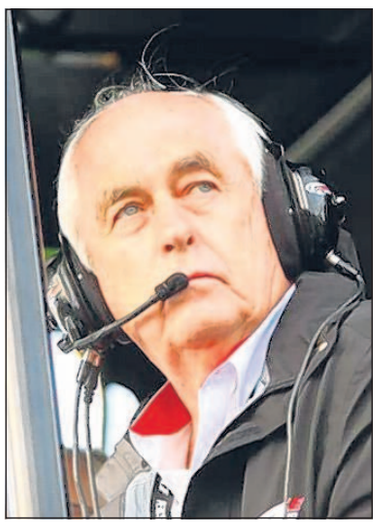
Viel Platz nach oben ist im Riley jedenfalls: Da die GrandAm-Prototypen in Sachen Sicherheit den NASCAR-Tourenwagen entsprechen, müssen über dem Kopf des Fahrers 20 Zentimeter Luft sein. Was zu einem knubbeligen Outfit der Daytona-Prototypen führt ... Aerodynamik, in der ALMS einer der wichtigsten Faktoren, spielt bei den etwas skurril aussehenden Daytona-Rennwagen so gut wie keine Rolle. „Hier geht nur etwas über mechanischen Grip“, erklärt der 28-Jährige den Umgang mit den rustikalen Rohrrahmen-Chassis, das sich so ganz anders anfühlt als der Kohlefaser-High-Tech-Renner aus Zuffenhausen. Und das geht nicht leicht. Reagierten die RS Spyder auf minimalste Veränderungen, sind bei den Daytona-Prototypen eher grobe Eingriffe nötig. „Es dauert extrem lange, bis du da etwas im Fahrverhalten spürst, manchmal müssen wir richtig verrückte Dinge machen“, klagt Bernhards Teamkollege Romain Dumas aus Frankreich.

Die richtige Strategie ist extrem wichtig, doch da ist der Pfälzer im Team der US-Rennlegende Roger Penske allerbestens aufgehoben. Einerseits. Andererseits wird Team Penske in der GrandAm-Serie ganz offensichtlich ungünstig eingestuft. Den Serien-Verantwortlichen war die Überlegenheit der von Penske in den vergangenen Jahren in der ALMS eingesetzten Porsche-Prototypen ein Dorn im Auge. „Das hat schon vor Saisonbeginn angefangen“, kritisiert Bernhard. Zusatzgewichte („Penske-Kilos“ spottet die Konkurrenz), Drehzahlreduzierung, zeitweise Wegnahme des sechsten Ganges – all das führt dazu, dass Bernhard und Dumas allzu oft mit stumpfen Waffen kämpfen müssen. In Daytona sind die Konkurrenten quasi mit „gebremstem Schaum“ gefahren, sonst hätten sie die Hatz rund um die Uhr nicht durchgehalten. Der Porsche-Triebling im Penske-Riley ist aber immer für Volllast über 30 Stunden gut. Resultat: Penske bleibt weiter eingebremst, obwohl die Konkurrenz in den 250-Meilen-Rennen nun auch „volles Rohr“ fahren kann.

Den Titel zu holen, dürfte so unmöglich sein, auch wenn Roger Penske betont, dass er mit seinen beiden Piloten „zweifellos die besten Fahrer der gesamten Serie“ unter Vertrag hat. Im kleinen Kreis, in seinem rollenden Hauptquartier beim Rennen in Watkins Glen, kann Penske noch nicht sagen, ob er auch im nächsten Jahr einen GrandAm-Prototypen einsetzen wird: „Da müssen wir erst abwarten, wie sich die Regeln entwickeln.“ Dass er die ALMS verlasen hat, bereut der 72-Jährige trotzdem nicht: „Das war eine Business-Entscheidung. Da die LMP2-Klasse, in der wir in der ALMS gestartet sind, nicht mehr gesamtsiegfähig war, war es zu teuer, nur um Klassensiege zu fahren.“ Die GrandAm ist nach seinen Worten um ein vielfaches günstiger: 250.000 bis 300.00 Dollar kostet ein solcher Prototyp, im Vergleich zu den Millionenbeträgen, die in der ALMS flüssig gemacht werden müssen. „In wirtschaftlich schwierigen Zeiten spielt das natürlich auch eine Rolle.“ Penske hat mit der GrandAm aber eine Rechnung offen: In dieser Serie konnte er noch kein Rennen und keinen Titel gewinnen. Was ihm sonst noch nie widerfahren ist. „Deshalb würden wir gerne weitermachen!“ Die Gespräche mit Zuffenhausen („wir haben die gleiche DNA, was die Rennerei betrifft“, so Penske) stehen noch aus.

Das Geschehen hinter den Kulissen, die simple Technik, ist den Fans größtenteils gleichgültig. Sie wollen Unterhaltung, spannende Rennen mit extrem knappem Ausgang sehen. Was in der GrandAm an der Tagesordnung ist. Und sie wollen nah bei ihren Helden sein, auch hier ist die US-amerikanische Sportwagenserie – wie die NASCAR – beispielhaft. Die Fans bevölkern das Fahrerlager, noch am Renntag stehen alle Piloten vor ihren Team-Trucks zwei Stunden lang für Autogramme, Fotos und allfällige Fragen bereit. Was streng überwacht wird: Offizielle prüfen kurz vor der festgelegten Zeit, ob die Teams alles vorbereitet haben. Wer das nicht tut, muss löhnen. Aber das kommt so gut wie nie vor. In der amerikanischen Rennszene haben die Beteiligten begriffen, dass sie ihren Erfolg den Zuschauern zu verdanken haben. Deshalb ist der Dienst am Kunden, dem unbestrittenen König, eine Selbstverständlichkeit und wird ohne Murren akzeptiert.

Die GT-Klasse in der GrandAm-Serie. Hier liegt das auch in der Gesamtwertung führende Porsche-Team Dirk Werner/Leh Keen vorn.



Mit GrandAm eine Rechnung offen: Roger Penske. FOTOS (3): PORSCHE

STICHWORT

GrandAm-Serie

Die „Grand American Rolex Sports Car Series“ besteht in diesem Jahr aus zwölf Rennen, die in den USA und Kanada gefahren werden. Alljährlicher Saisonauftakt und -höhepunkt sind die 24 Stunden von Daytona. Die meisten Rennen gehen aber über eine Distanz von 250 Meilen. Die beiden Klassen – Daytona-Prototypen und GT-Fahrzeuge – starten meist gemeinsam, werden aber getrennt gewertet.

Daytona Prototypen (DP): Spezielle Hersteller liefern die Chassis. Automobilhersteller dürfen keine eigenen Teams einsetzen, nur Motoren bereitstellen. Die Porsche-Teams Penske Racing und Brumos Racing sind mit einem Porsche 3,99-Liter-Sechszylinder und Riley-Chassis am Start. Der Motor leistet in der Spezifikation für Daytona Prototypen rund 510 PS. Das Mindestgewicht der Fahrzeuge beträgt 1021 Kilogramm.

Grand Touring (GT): Die GT-Klasse entspricht etwa der FIA GT3-Kategorie. Chancengleichheit soll über die Reifengröße, Drehzahl und Gewicht gewährleistet werden. Das Mindestgewicht beträgt zwischen 1043 und 1270 Kilo. (pes)

Spektakel, Gänsehaut und Big Business

HINTERGRUND: Die Ballermänner NASCAR-Tourenwagen sind bei den Fans die unumstrittene Nummer eins im amerikanischen Motorsport

NASCAR heißt das Zauberwort: National Association for Stock Car Auto Racing – der in Daytona ansässige Motorsportverband ist für die „Stock Cars“ – eigentlich „Serienautos“ – verantwortlich, die Millionen Zuschauer faszinieren.

Archaische Technik. Mit 5,7 Litern Haubraum bestückte Achtzylinder-Motoren mit gigantischer Akustik, Heckantrieb, ein Gitterrohrrahmen, auf dem eine Silhouetten-Karosserie aufgesetzt ist – mehr bedarf es nicht, um an 38 Rennwochenenden Stadien bis auf den letzten Platz zu füllen. Nur zwei Rennen finden auf so genannten Straßenkursen statt, alle anderen auf speziellen Ovalen. Vom Ein-Meilen-„Nudeltopf“ bis zum riesigen Super-Speedway. Maximal 43 Rennwagen von Dodge, Chevrolet, Ford und Toyota kämpfen im Zentimeter-Abstand bei Tempi jenseits der 300 km/h um Ruhm, Ehre und – natürlich – gigantische Preisgelder.

Es gibt an der Spitze drei Kategorien, wer einsteigen will, muss sich hochdienen. Dritte Liga ist die „Camping World Cup Series“, die mit Pickup-Trucks ausgefahren wird. Die zweite Liga heißt „Nationwide Series“, Top-Klasse ist der „Sprint Cup“. Von der Nationwide unterscheidet sich der Sprint Cup vor allem durch höhere PS-Zahlen. Viele Piloten bestreiten aber sowohl Sprint Cup als auch Nationwide Series.

Die Umgangsformen sind rustikal. Auf und neben der Rennstrecke. NASCAR gilt allgemein als der Motorsport für die Massen. Sponsoren sind keine Mangelware, auch die Army, die Nationalgarde oder sogar ein Indianerstamm finanzieren Teams. In North Carolina, in Mooresville, ist die Hochburg, dort sind nahezu alle Teams beheimatet. Bei den Fahrern gibt es einen Ehrenkodex. Hart, rau darf gefahren werden, Unfairness wird geächtet. Und zieht unweigerlich spektakuläre Revanchen nach sich. „It took me one shot – einen Schuss hab ich gebraucht“, grinst Nationwide-Pilot David Stremme. Den einen „Schuss“, mit dem er einen Konkurrenten, von dem er sich gefoult fühlte, bei der nächsten Gelegenheit in die Wand schickte. Duell unter Männern, danach ist die Welt wieder in Ordnung. „Wir gehen ganz normal miteinander um, plaudern nett miteinander“, lacht Stremme. Spektakuläre Zwischenfälle sind also an der Tagesordnung, verlaufen wegen strenger Sicherheitsbestimmungen aber in aller Regel glimpflich.

Bei den Fans kommt das gut an. Die NASCAR-Piloten werden verehrt, auch die Hinterbänkler haben ihre Fangemeinde. Untersuchungen haben ergeben, dass die amerikanischen Tourenwagenfans zu den „Unerschütterlichen“ zählen. Sie sind die treuesten Anhänger überhaupt, was die Vermarktung von Sport und Sportlern natürlich erleichtert. Zu den Rennen bringen Fahrer den eigenen Truck, der Devotionalien und Souvenirs anbietet. Big Business!

Die Aktiven wissen, wem sie Einkommen und Ruhm zu verdanken haben. Starallüren? Mitnichten. Kein Fan kommt ungelegen, die Fahrer nehmen sich Zeit. Immer. Wer zickt, hat‘s schwer in der Szene. Ex-Formel 1-Pilot Juan Pablo Montoya beispielsweise, nicht wirklich ein volksnaher Held, hat‘s noch nicht so ganz überrissen, auf was es ankommt ... Auch für den Fan-Nachwuchs wird gesorgt: Den jungen Rennbesuchern widmen sich die Fahrer bei ganz speziellen Veranstaltungen am Rennplatz. Die Kids fühlen sich ernst genommen, die Karriere als Fan ist gesichert. Die Organisatoren der NASCAR sorgen dabei zusammen mit einschlägigen TV-Sendern und vor Ort, dass die Fans mit Informationen eingedeckt werden. Damit auch wirklich keine Frage offen bleibt.

Mitten ins Herz des patriotischen Rennbesuchers zielt auch die Choreographie. Zum Rennstart hin wird die Spannung aufgebaut. Unmittelbar davor wird (Hand aufs Herz) die Nationalhymne gesungen, die Luftwaffe veranstaltet sekundengenau zum letzten Ton ihr „Fly over“, ihren Überflug mit Kampfjets. Dann Feuerwerk und das berühmte „Gentlemen, start your engines“. Gänsehaut und „stehende Ovationen“ ... (pes)

Perfekt organisierte Boxenstopps sind in der NASCAR mit entscheidend über Triumph oder Niederlage: Marcos Ambrose in Watkins Glen.

Kein Sponsoren-Mangel: Auch ein Indianerstamm mischt mit.

Cool man: Auch die Streckenposten sind durchaus sehenswert.

Die Sicherheitsvorkehrungen werden groß geschrieben: der Arbeitsplatz von Ryan Newman. FOTOS (4): PES