



Motorsport

kicker | Germany | 20.01.2020 | Reach: 2900000

„Daytona ist anders“

Langstrecken-Ass

TIMO BERNHARD (38)

über den ersten

US-Klassiker

der neuen Saison.

INTERVIEW: STEFAN BOMHARD

Porsche geht am Samstag als Mitfavorit in der hart umkämpften GT-Klasse ins 24-Stunden-Rennen von Daytona. Gegen die deutlich stärkeren Prototypen ist ein Gesamtsieg ausgeschlossen. Letztmalig siegte ein GT-Auto in Daytona im Jahr 2003. Am Steuer damals: Timo Bernhard, weltweit einer der erfolgreichsten Langstrecken-Piloten aller Zeiten, der im Dezember seinen Rücktritt vom aktiven Rennsport erklärte.

Was, Herr Bernhard, löst der Begriff Daytona bei Ihnen aus, sobald er fällt?

Es ist der erste ganz große Klassiker des Jahres nach der Winterpause, das durch die Oval-Charakteristik ganz anders ist als alle anderen vergleichbaren Rennen. Und die Uhr, die es zu gewinnen gibt, ist auch reizvoll, keine Frage.

Was ist einzigartig in Daytona?

Auf jeden Fall die Tradition, aber mit Le Mans oder dem Nürburgring ist es nicht zu vergleichen. Wegen des Ovals sind die Zuschauer nicht so nah am Geschehen, dafür dann umso dichter im Boxengassen-Areal. Dort hat man einen viel engeren Kontakt mit den Fans als in Europa. Alles muss offen sein, Stellwände gibt es nicht.

Sie waren in Daytona zehnmal am Start, haben 2003 dort gewonnen und standen vergangenes Jahr sogar noch auf der Pole-Position.

Was nichts nutzt, wenn man nach sieben Stunden mit Motorschaden ausfällt... Grundsätzlich aber hat man in Daytona bessere Chancen als etwa am Nürburgring, wenn mal technische Gebrechen auftreten. Am Nürburgring gibt es keine Safety-Car-Phasen, wenn du dort mal eine halbe Stunde stehst, bist du raus. Le Mans ist ähnlich.

In Daytona kannst du durch die vielen Gelbphasen auch mal drei Runden Rückstand wettmachen, wenn deine Pace okay ist – und wenn du das Reglement gut verstehst. In Daytona ist bis zum Ende eigentlich immer alles möglich.

Bist du rundengleich, dann fällt die Entscheidung erst in der letzten Stunde. Anders als in Le Mans fährt man in Daytona nicht von Anfang an Vollgas, sondern eher auf Abwarten, weil dir 20 Sekunden Vorsprung nichts nutzen, wenn die nächste Gelbphase alles wieder auffrisst. Solange das Auto seine vier Räder hat, ist man in Daytona noch im Geschäft.

War der Gesamtsieg 2003 in einem Porsche GT gegen die als stärker eingestuften Prototypen der endgültige Durchbruch für Sie als Profirennfahrer?

Es war mein erster 24-Stunden-Gesamtsieg (hinzu kommen fünf am Nürburgring und zwei in Le

Mans, die Red.), schon deshalb wird das Rennen für immer einen ganz besonderen Platz einnehmen, zumal wir auf dem Papier eigentlich nicht Gesamtsiegsfähig waren. Es war eine Superleistung vom ganzen Team, und je weiter es zeitlich entfernt ist, desto mehr weiß ich eigentlich zu schätzen, was damals passiert ist. Es war ein Bilderbuchrennen. **Seit Dezember, seit Ihrem Rücktritt vom aktiven Rennsport, sind Sie einer von weltweit ganz wenigen Porsche-Botschaftern, neben Ihnen sind dies etwa noch Mark Webber und Walter Röhrl. Was wollen Sie da bewirken?**

Ich will nicht das Gefühl haben, einfach irgendetwas zu machen. Die Story, die ich erzählen kann, ist nach einer 20 Jahre andauernden Partnerschaft wirklich authentisch. Wir haben unheimlich viel zusammen gewonnen, das kann man jetzt auf eine andere Ebene übertragen. Davon habe ich immer ein wenig geträumt. Hinzu kommt ja die Arbeit mit meinem eigenen Rennteam, da bin ich also wirklich aktiv im Sportgeschehen. Die Kombination dieser beiden Rollen ist für mich sehr spannend. Ein bisschen Wehmut, ganz klar, ist auch dabei, wenn ich jetzt sehe, dass die Rennsaison beginnt. Aber die Freude aufs Neue, sie überwiegt.

„Die Story, die ich erzählen kann, ist authentisch.“




Motorsport

kicker | Germany | 20.01.2020 | Reach: 2900000



Bereit machen zum Re-Start: Wie an der Perlenschnur aufgereiht geht es in Daytona durch die Steilkurve.

Fotos: Gruppe C

KLASSIKER
Von Dubai bis Spa-Francorchamps: Die fünf größten 24-Stunden-Rennen im Vergleich

Le Mans ist fast 100 Jahre alt, Dubai gerade mal 14, am Nürburgring fahren auch Hobby-Rennfahrer mit, und in Daytona warten auf das Feld die Steilkurven.

Rennen	Land	seit	Streckenlänge	Autos 2019	Sieger 2019	Runden	Geschw. Ø/kmh
Dubai	VAE	2006	5,390 km	69*	Mercedes: Al Qubaisi, Haupt, Barker, Metzger, J. Bleekemolen*	168*	126,696*
Daytona	USA	1986	5,729 km	47	Cadillac: Van der Zande, Taylor, Alonso, Kobayashi	593**	154,520
Le Mans	FRA	1923	13,626 km	62	Toyota: Buemi, Nakajima, Alonso	385	218,557
Nürburgring	GER	1970	25,378 km	158	Audi: Kaffer, Stippler, Vervisch, D. Vanthoor	157	185,069
Spa-Francorchamps	BEL	1924	7,004 km	72	Porsche: Estre, Christensen, Lietz	363	105,914

*Austragung 10./11. Januar 2020, Rennen nach 7 Stunden wegen starken Regens abgebrochen; ** Rennen von starkem Regen beeinflusst und nach 22 Stunden vorzeitig beendet

