

Gennaro Gattuso geht wieder zu einem «Mangia allenatore» Seite 42

Die Tennis-Legenden Graf und Agassi in der Zuger Eishalle Seite 43

Ein königlicher Sieg und viel Spass in Royal Ascot Seite 43

Italien am Confed-Cup wie im WM-Halbfinal 1970 Seite 43

«Der Morgen ist unsere Happy Hour»

Die 24 Stunden von Le Mans sind für Marcel Fässler eine grosse Herausforderung. Sie bieten ihm dafür aber ganz spezielle Momente

Im Audi R18 e-tron quattro will Marcel Fässler am Wochenende zum dritten Mal in Folge das traditionsreiche Langstreckenrennen von Le Mans gewinnen. Körperliche Fitness, guter Teamgeist und technischer Vorsprung sind die Voraussetzungen dazu.

Herr Fässler, was macht das 24-Stunden-Rennen von Le Mans so speziell?

Es ist der Mythos, den man spürt. Die Strecke über teilweise öffentliche Strassen, die bloss einmal im Jahr rennmässig befahren wird, die Kombination von Topspeed und superschnellen Kurven, die man heutzutage nur mehr selten auf normalen Rennstrecken findet, die 250 000 Zuschauer und natürlich die 90-jährige Geschichte. Le Mans bereitet mir Gänsehaut, nur schon wenn ich Ihnen davon erzähle.

Das tönt romantisch. Einmal sagten Sie, bei Tagesanbruch sei das Rennen am schönsten. Aber nicht wegen der tollen Morgenstimmung, sondern wegen des schnellen Belags.

Die Strecke wird wenig genutzt und wird durch das viele Befahren während der Rennwoche sauberer. So bildet sich immer mehr Grip. In Kombination mit der frischen und sauerstoffreichen Morgenluft ergibt das eine extrem schnelle Piste. Wenn man da im Auto sein darf, ist das ein geniales Gefühl. Dinge wer-

«Das Rennen in Le Mans ist mental extrem anspruchsvoll, wegen der langen Dauer und des dichten Verkehrs.»

den möglich, die man eigentlich für unmöglich hielt. In der Porschekurve beispielsweise ist spürbar, wie es das Auto auseinanderzieht. Der Morgen ist unsere Happy Hour.

Nun fahren Sie ja nicht alleine, sondern im Team mit André Lotterer und Benoît Tréluyer. Gibt es eine Rivalität, wer in der Happy Hour am Steuer sitzt?

Nein, es gibt keine Rivalität, sie wäre dem Teamgeist nicht förderlich. Wir halten unsere Reihenfolge ein, und der, der am Morgen im Auto sitzt, hat einfach das Glück, bei diesen speziellen Bedingungen zu fahren.

Wer bestimmt denn die Reihenfolge?

Das ist davon abhängig, wer von uns der Startfahrer ist. Diesen bestimmen wir gemeinsam. Die Reihenfolge ist sodann



Wenn über dem Circuit de la Sarthe die Sonne aufgeht, wird auf der Strecke von Le Mans Unmögliches möglich. DAVID VINCENT / AP

alphabetisch. Natürlich spielen dabei auch strategische Überlegungen eine Rolle. Die zwei, die in der Nacht fahren, müssen schon im Training möglichst viel Fahrzeit bei Nacht bekommen, damit sie gut vorbereitet sind.

Was machen Sie, wenn Sie nicht fahren? Möglichst schnell regenerieren. Das Rennen in Le Mans ist mental extrem anspruchsvoll, wegen der langen Dauer und des dichten Verkehrs. In den schnellen Kurven spürt man die Fliehkräfte, körperliche Fitness ist also wichtig, und dafür ist der Grundstein vor der Saison zu legen. Im Rennen selber informiere ich in den Pausen zuerst die Ingenieure über das Auto. Dann ziehe ich mich zurück, esse, lasse mich massieren und versuche, zwei bis drei Stunden zu schlafen, bevor ich mich wieder drei Stunden hinter das Steuer setze.

Sie sprechen vom Teamgeist. Sind Sie, André Lotterer und Benoît Tréluyer ähnliche Charaktere?

Nein, wir sind völlig verschieden. Ich bin der Ruhigste von uns dreien. André wohnt in Tokio mitten in der Stadt, der Junggeselle braucht das pulsierende High-Society-Leben. Ben dagegen ist zwischen uns beiden drin, eher auch der ländliche Typ und ein Familienmensch

wie ich. Es ist gut, dass wir unterschiedlich sind, weil wir uns so ergänzen. Wären wir alle gleich, würden wir uns konkurrenzieren. Im Langstreckenbereich ist das nicht optimal.

Ohne entsprechend leistungsfähige Auto würde auch ein eingespieltes Team nicht viel bringen. Audi gewann in Le Mans 11 der letzten 13 Rennen. Worin gründet diese Dominanz?

In Le Mans kann die Technologie geprüft werden, über deren Entwicklungsvorsprung sich die Marke Audi definiert. Deshalb sind die 24 Stunden für das Werk sehr wichtig, und es bringt immer viel Neues an das Rennen. Denken Sie an den Dieselmotor. Früher war es unvorstellbar, dass ein Dieselfahrzeug im Rennsport Fuss fassen kann. Die Innovationen bei den Prototypen lässt das Werk sodann in die Produktion der Serienwagen einfließen. Der Einspritzer beim Dieselmotor ist ein Beispiel dafür, ein weiteres der Hybrid, mit dem ich im R18 e-tron quattro von Anfang an fuhr. Aber auch die heutzutage gebräuchlichen LED-Lichter sind für Le Mans entwickelt worden. Nun gehen wir mit einem neuen Rückspiegel mit digitaler Technik und hoher Auflösung an den Start, den es womöglich bald schon auch in jedem Audi gibt.

Das ist ein schöner Werbespot. Sie haben nach den Gründen der Dominanz des Autos gefragt. Und diese liegen nun einmal in der innovativen Technik, in der hervorragenden Arbeit, die unsere Ingenieure leisten.

Welchen Anteil haben Sie und die anderen Fahrer daran?

Wir können mit unseren Aussagen zum Verhalten des Autos Einfluss auf die generelle Richtung der Entwicklung nehmen. Natürlich sind unsere Ingenieure dafür zuständig, doch wir Fahrer sagen ihnen, was gut ist und was wir nicht so gut finden.

Sie haben den Hybrid angesprochen. Dieses Konzept basiert auf ökologischen Überlegungen, die bei Ihnen in einem Rennen wie in Le Mans wohl kaum eine Rolle spielen.

Ganz und gar nicht. In den Langstreckenrennen ist eine der Prioritäten, so effizient wie möglich zu fahren. Denn je weniger Energie wir verbrauchen, desto länger sind wir auf der Strecke und desto kürzer ist die Standzeit in der Box. Ein Ziel also ist, in einem Auto mit kleinerer Menge Energie heute gleich weit zu kommen wie vor zwei Jahren in einem Auto mit grösserer Menge. Der Hybrid ist dafür sehr hilfreich, weil er

eine zusätzliche Energiequelle anzapft, die zu höherer Schnelligkeit führt und gleichzeitig den Verbrauch mindert.

Fahren Sie auch vorsichtig, damit das Auto während der 24 Stunden hält?

Nein, das ist kein Thema. Alle Teile sind so konstruiert, dass sie 30 Stunden am Stück oder 6000 Kilometer halten. Bestehen die Teile entsprechende Prüfungen nicht, werden sie erst gar nicht verbaut. So können wir jederzeit voll fahren.

«In Le Mans kann die Technologie geprüft werden, über deren Entwicklungsvorsprung sich die Marke Audi definiert.»

ren, nicht bloss mit 70 oder 80 Prozent wie früher. Dadurch wird die Langstrecke aber auch zum 24-stündigen Sprint. 2011 haben wir in Le Mans das Rennen mit einem Vorsprung von bloss 13,8 Sekunden gewonnen. Es bleibt nicht viel Luft, um vorsichtig zu fahren.

Wie unterscheidet sich das Le-Mans-Auto von anderen Autos?

Es ist nicht vergleichbar mit dem Auto, das wir in den 6-Stunden-Rennen der Weltmeisterschaft fahren. Die Aero-Effizienz ist grösser, wobei es dafür einen Kompromiss braucht. Weil wir auf der langen Geraden Topspeed erreichen wollen und einen möglichst geringen Strömungswiderstand anstreben, aber auch Abtrieb benötigen, die Downforce, die den Wagen in den schnellen Kurven fest an den Boden drückt.

Sie wurden im letzten Jahr Langstrecken-Weltmeister und fuhren jeweils in einem Rennen so viele Kilometer wie der Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel in der ganzen Saison. Ärgert es Sie, dass trotzdem die Formel 1 als Königsklasse des Motorsports gilt?

Nein, das ärgert mich nicht. Angesichts des medialen Interesses ist die Formel 1 sicherlich zu Recht die Königsklasse. Natürlich freut es mich, dass wir mit den Le-Mans-Prototypen 1 kontinuierlich etwas mehr Aufmerksamkeit generieren. Denn auf der Langstrecke sind wir die Königsklasse.

Interview: Peter Jegen

90 JAHRE LE MANS

Ein Film zur sehr wechselvollen Geschichte des 24-Stunden-Rennens und zum Mythos Le Mans.

www.nzz.ch/sport

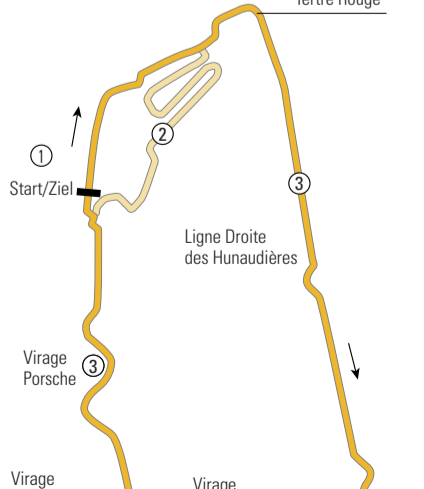
Die Rennstrecke von Le Mans

1 Circuit des 24 heures
Die 1923 erstmals befahrene Strecke misst heute 13,650 km. Sie besteht zum grössten Teil aus öffentlichen Landstrassen (9,207 km), einer permanenten Rennstrecke (Circuit Bugatti, 4,422 km) und der Zielgeraden mit den Boxenanlagen.

2 Circuit Bugatti
Die permanente und im Uhrzeigersinn zu befahrende Strecke wurde 1965 eröffnet. Auf ihr wird unter anderem der Motorrad-GP von Frankreich ausgetragen. 2008 fand hier ein DTM-Rennen statt, 1967 ein Rennen der Formel 1.

3 Besonderheit
Die Hochgeschwindigkeitsstrecke ist bekannt durch die Ligne Droite des Hunaudières, zudem durch die schnellen Kurven wie die Virage Porsche. 1990 wurden in der 6 km langen Geraden aus Sicherheitsgründen zwei Schikanen eingebaut.

Weltmeisterschaft
Die World Endurance Championship (WEC) ist eine vom internationalen Verband anerkannte Serie für Sportprototypen und Gran Turismos. Die wichtigsten Kategorien sind die der Le-Mans-Prototypen LMP 1 und LMP 2.



Quelle: FIA WEC
NZZ-INFOGRAFIK/efl

Das favorisierte Schweizer Trio in der Klasse der Le-Mans-Prototypen 1

Marcel Fässler



Im Audi R18 e-tron quattro führt der 37-jährige Romand Marcel Fässler in Le Mans als der grosse Favorit. Zusammen mit dem Deutschen André Lotterer und dem Franzosen Benoît Tréluyer gewann er die letzten beiden Austragungen des Rennens. Und in der World Endurance Championship liegen die Weltmeister von 2012 bereits wieder in Führung. Fässler hat einen längerfristigen Vertrag als Werksfahrer bei Audi; das Werk startet in Le Mans mit drei Autos. Damit ist die grösste Konkurrenz hausgemacht.

Privat ist der Schwyzer Fässler, Vater von vier Töchtern, ein begeisterter Skifahrer. Mit dem früheren Skirennfahrer Marco Büchel besichtigte er im letzten Winter die Streif in Kitzbühel. Eine Strecke, die Fässler auch rennmässig gerne befahren würde. jeg.

Sébastien Buemi



Im Toyota TS030 Hybrid zählt der 24-jährige Romand Sébastien Buemi zusammen mit dem Briten Anthony Davidson und dem Franzosen Stéphane Sarrazin zu den grossen Herausforderern der drei Audis. Bei seiner Premiere im vergangenen Jahr kam Buemi allerdings nicht ins Ziel. Doch in Silverstone fuhr der Toyota Mitte April auf den dritten Platz, das allerdings auch aus der ersten Startreihe.

Der Wechsel zwischen der Formel 1, in der Buemi noch Ersatz- und Testfahrer von Red Bull Racing ist, und der Langstrecke macht dem Waadtländer nach eigener Aussage keine Mühe. Obschon das Auto hier deutlich schwerer ist, der Verkehr speziell in Le Mans höllisch. Bis zu 50 Autos würden sich auf der Strecke befinden, sagt Buemi zum Rennen mit den diversen Klassen. jeg.

Neel Jani



Im Lola-Toyota nimmt der 29-jährige Berner mit dem früheren Formel-1-Rennfahrer Nick Heidfeld und mit Nicolas Prost, dem ältesten Sohn des vierfachen Formel-1-Weltmeisters Alain Prost, die Rolle des Spielverderbers ein. Er will zur Stelle sein, sollten die Werkteams nicht brillieren. Die Zusage dazu gibt ihm das Schweizer Team Rebellion Racing, für das er seit sechs Jahren fährt, und das 2012 und 2011 in Le Mans in der LMP1 das beste Privatteam war (Ränge 4 und 5).

Eine neuerlich gute Leistung könnte für Jani das Sprungbrett sein, um im nächsten Jahr auch von einem Werksteam verpflichtet zu werden. Dafür fühlt er sich noch nicht zu alt. Privat nimmt es der Berner übrigens gemächlicher als auf der Rennstrecke. Er fährt viel lieber Velo als Auto. jeg.