

Backround Story: Im Gespräch mit Norbert Singer über 24:16

Montag, 04 September 2006

BÄ¼cher Ä¼ber Automarken oder Rennfahrer gibt es immer wieder. BÄ¼cher Ä¼ber Techniker im Motorsport sind dann eher die Ausnahme. AnÄ¼sslich der 24h von Le Mans wurde im JuniÄ¼ die Biografie eines Technikers vorgestellt, der seit 1970 nur selten weit weg war, wenn irgendwo auf der Welt sich das Rad eines Werks-Porsche gedreht hat. Wir hatten in Donington die Gelegenheit, uns rund um einige Themen vonÄ¼ "24:16" mit Norbert Singer zu unterhalten.

PLM: Herr Singer, wenn man heute die wenigen Stellenanzeigen fÄ¼r Aufgaben im Motorsport liest, wird immer wieder mindestens drei Jahre Berufserfahrung im Motorsport oder Ä¼hnliches gefordert, Sie hingegen sind 1970 direkt von der Technischen Hochschule in die Porsche Rennabteilung gewechselt. Halten Sie diesen Weg heute noch fÄ¼r mÄ¼glich?

Singer: Sicher war er ungewÄ¼hnlich. Es gab eine Anfrage am Institut fÄ¼r Kraftfahrzeuge an der UniversitÄ¼t, dass Porsche einen jungen Ingenieur sucht, Rennautos interessierten mich schon immer und da habe ich mich beworben und wurde auch eingestellt. So war mein erstes Projekt, die GetriebekÄ¼hlung des 917 zu optimieren, mit irgend was muss man ja anfangen. Dieser direkte Weg ist zwar bestimmt nicht die Regel, aber auch heute nicht unmÄ¼glich.

PLM: Sie haben heute einen Fan Club mit eigener Website und eine Biografie Ä¼ber Sie wurde nun vor kurzem in Le Mans vorgestellt. HÄ¼tten Sie sich diesen Kult um Ihre Person je gedacht?

Singer (Nachdenklich): Gut, der Fan Club war die Idee von Jack Criswell und Michael Cotton hat mich dann zu dem Buch Ä¼berredet. Eigentlich ist mir das alles viel zu personifiziert, es ist immer ein Team, was im Motorsport Erfolg hat, nie eine einzelne Person. Aber sicher habe ich dies nie erwartet.

PLM: In ihrem Buch tauchen mehrfach Diskussionen Ä¼ber technische Details mit dem damaligen Vorstandsvorsitzenden Dr. Fuhrmann auf, zum Beispiel Le Mans 1973, als es um die FIÄ¼geleinstellung des Carrera ging. War dies die Regel, dass Ihr hÄ¼chster Vorgesetzter sich in Ihre Arbeit an der Strecke direkt einmischt?

Singer: Das war in solchen Details nur bei Dr. Fuhrmann der Fall. Dazu muss man aber wissen, dass Dr. Fuhrmann ein Techniker war, ein Motorenmann. So war er daran interessiert, dass die Autos durch HÄ¼chstgeschwindigkeiten glÄ¼nzen und die war ja damals in Le Mans noch wichtiger als heute. Mit seinen Nachfolgern gab es diese Diskussionen nicht mehr, allerdings gehÄ¼ren diese natÄ¼rlich auch einer anderen Generation an, es sind Manager, weniger Techniker.

PLM: Der Auftritt von Porsche in Le Mans 1979 machte nicht den Eindruck einer Vorbereitung, wie man sie von Porsche gewohnt war. Was ging da schief?

Singer: Das war ein sehr kurzfristiger Einsatz, ziemlich aus der HÄ¼fte geschossen! Wir waren damals der Meinung, mit relativ einfachen Mitteln und dem vorhandenen Material einen weiteren Le Mans Sieg erreichen zu kÄ¼nnen. Die im Buch beschriebenen Reifenprobleme am 936 waren ja nicht ganz neu, aber wir haben sie ja dann im letzten Moment noch in den Griff bekommen. Im Rennen dann war es mehr normales Rennschicksal, was uns besiegt hat. Ein Zahnriemen sollte nicht reiÄ¼ven, kann aber immer passieren.

PLM: 1985 wurde das Werksteam in Le Mans vom damals privaten Rennstall Joest-Racing besiegt. Wie war die Stimmung, als Sie anschlieÄ¼end nach dem Rennen in Weissach Bericht erstatten mussten?

Singer: ZunÄ¼chst mal hatte ein Porsche gewonnen, das war am wichtigsten. NatÄ¼rlich war es aber auch eine Niederlage unseres eigenen Teams, deren GrÄ¼nde wir so gut wie mÄ¼glich analysiert haben, da wir schon zunÄ¼chst etwas ratlos waren. Aber ein internes Problem gegenÄ¼ber des Vorstandes gab es dadurch nicht, es war nicht die erste und nicht die letzte Niederlage, die das Werksteam gegen eigene Kunden erlitten hat. Ein Porsche war Sieger von Le

Mans 85, alles andere war zweitrangig.

PLM: Inwieweit unterscheiden sich die damaligen Fahrergenerationen eines Ickx, Müller, Rodriguez von den heutigen eines Lieb, Rockenfeller oder Bernhard?

Singer: Eigentlich gar nicht so sehr. Es sind heute genau wie damals eigene Charaktere, die sich im Rennen zu Zweckgemeinschaften zusammen finden. Oft sind es sogar Freundschaften, Derek Bell und Jacky Ickx zum Beispiel brauchten nie viele Worte, um gemeinsam Erfolg zu haben. Das gibt es heute genauso.

PLM: Was war ihre größte Erfolg ?

Singer: Sicher Le Mans 82, wir haben viele traditionelle Porsche-Wege verlassen und viel Neues im 956 ausprobiert, z.B. Monocoque-Bauweise oder Ground effect. Und dann in Le Mans 1,2,3 erreicht. Also kann es nicht so falsch gewesen sein, ein toller und sehr befriedigender Erfolg.

PLM: Sie haben nun die erfolgreichen Zeiten der Sportwagen Ära erlebt, Porsche 917 vs. Ferrari 512. Auch heute bieten die Teilnehmer der Le Mans Series hervorragenden Motorsport, nur bekommt es kaum jemand mit. Welchen Weg würden Sie einschlagen, wenn Sie es zu entscheiden hätten?

Singer: Die Le Mans Series mit ihrem Mixed aus Prototypen und GT ist meiner Meinung nach der richtige Ansatz. Wir neigen in Deutschland gerne dazu, sofort alles abzuwägen und zu vergleichen, ist dies besser oder das. Kommt von der Rennserie nichts in den Massenmedien, taugt sie nix. Wir betreiben da zu viel schwarz / weiße-Malerei. Natürlich geht es klappern zum Handwerk, aber man sollte auch andere Wege akzeptieren und ihnen die nötige Zeit geben. Ich bin schon der Meinung, dass die Le Mans Series auf einem guten Weg ist.

PLM: Welche war ihre größte technische Herausforderung?

Singer: Da gab es viele, aber kann man nicht eine spezielle herausheben. Eigentlich trifft da der Herberger-Spruch zu, "Das nächste Spiel ist immer das Schwerste", so war es auch hier, die nächste Aufgabe war immer die bis dahin größte Herausforderung.

PLM: Welche war die fahrerische Leistung, die Sie am meisten beeindruckt hat?

Singer: Auch da möchte ich keine einzelne Leistung hervorheben. Ich habe wirklich viele spezielle und dankwürdige Leistungen einzelner Fahrer erlebt, nicht nur in Le Mans und es waren auch nicht immer Siege. Aber hier jemanden herauszuheben wäre nicht fair.

PLM: Sie sind nun im zweiten Jahr als Berater für Porsche an der Rennstrecke tätig. Wie schaut diese Beratung hier im Fall Autorlando aus?

Singer: Das Team ist gut und in vielen Bereichen aktiv, die Basis stimmt also. Ich bringe hier lediglich meine Erfahrungen mit rein, wenn es zum Beispiel um einzelne Setup-Veränderungen oder die Rennstrategie geht.

PLM: Wie lange dürfen wir Sie noch an der Strecke erleben?

Singer: Mein Vertrag endet zum Jahresende, bislang haben wir noch nicht über eine Verlängerung gesprochen.

Herr Singer, vielen Dank für dieses Gespräch.

Die Singer-Biografie "24:16" ist geschrieben von Michael Cotton, einem der bekanntesten Motorsport-Journalisten für den Bereich Sportwagen / GT sowie Autor / Co-Autor vieler Porsche-Bücher. Auf 208 Seiten mit zahlreichen bislang zum Teil unveröffentlichten Fotos gibt Norbert Singer in 20 Kapiteln viele Einblicke in die Rennsportprojekte von Porsche, an denen er mittelbar oder unmittelbar beteiligt war, auch außerhalb von Le Mans. Leider ist das sehr lesenswerte Werk nur in englischer Sprache erschienen. Doch obwohl es sich um die Biografie eines Technikers handelt, reichen normale Schul-Englisch-Kenntnisse weitgehend aus, um das Buch mehr als nur sinngemäß zu verstehen.

Zu beziehen ist "24:16" unter:

Ä

www.coteriepress.com

oder

www.chatters.co.uk

(Mit Norbert Singer sprach Guido Quirnbach, die Bildauszüge aus "24:16" sind von Coteriepress.com)