

Background: ALMS, Grand-Am, Super GT - Sportwagenweltreise mit Dominik Farnbacher

Sonntag, 16 Dezember 2007

Kaum ein anderer Sportwagenpilot hatte in diesem Jahr einen so vollen Terminkalender wie Dominik Farnbacher. Nach einer Saison in der Le Mans Series 2006 fuhr der 23-jährige in diesem Jahr in den USA, in der ALMS mit Tafel Racing und in der Grand-Am mit Farnbacher Loles. Dazu addierten sich noch 5 Einsätze in der japanischen Super GT Meisterschaft. Nach einer, nennen wir es mal, charakterbildenden ersten Jahreshälfte lief es zum Saisonende mit Siegen in der Super GT, zwei zweiten Plätzen in der ALMS GT und Podiumsplatzierungen in der Grand-Am richtig gut. projectlemans.de hat sich mit Farnbacher über das erste Jahr in den USA und Japan unterhalten.

In der ALMS stand erst einmal lernen auf dem Programm. Neues Team, neue Meisterschaft, neue Strecken, neues Auto. Bei den ALMS Neueinsteigern von Tafel Racing startete Farnbacher an Seite von Teambesitzer Jim Tafel im Porsche 997 GT3 RSR. Das erste Jahr in der ALMS war von vornherein als Lernjahr ausgelegt, sowohl für mich wie auch für Jim Tafel, erklärte Farnbacher. Ich sollte die amerikanischen Strecken kennen lernen und gleichzeitig Jim Tafel schnell machen, das war meine Hauptaufgabe in diesem Jahr. Das hat auch gut funktioniert, Jim konnte sich im Saisonverlauf sehr stark steigern. Er war zwar teilweise noch zwei Sekunden langsamer als ich, doch oft fuhr er auch annähernd gleich schnell. Es war für beide von uns ein Lernjahr, daher waren die Ergebnisse schon o.k. Top Ergebnisse blieben so zwar vorerst aus, Farnbacher konnte sich im Training und in seinen Stints immer wieder in Szene setzen. Der aber nicht homogene Speed zwischen ihm und Teamkollege Jim Tafel ließ im harten Wettkampf der GT Klasse keine Podiumsplatzierungen nicht zu. Zudem gab es in Form der Ferrari Teams harte Gegner, selbst das Schwesterauto mit Wolf Henzler / Robin Liddell oder der Flying Lizard Porsche mit Jörg Bergmeister und Johannes van Overbeek konnten den Ferrari nur an sehr guten Tagen etwas entgegensetzen. Die Ferrari waren in diesem Jahr um Welten schneller als wir. Wenn die Ferrari Teams wollten, konnten die so viel schneller fahren. Anfang des Jahres in Sebring hat man das noch nicht gleich gesehen, da es zwischen dem Flying Lizard Porsche und dem Risi Ferrari so eng wurde. Deutlich hat das Tomas Enge in Salt Lake City gezeigt, als er auf einmal im Rennen zwei Sekunden schneller fuhr als der Rest des Feldes. Im neuem Porsche 997 GT RSR fand sich Farnbacher nach viel Erfahrung mit 996 GT3 RSR in der Le Mans Series 2006 auf Anhieb gut zu Recht. Der Porsche 997 GT RSR ist grundsätzlich ein sehr gutes Auto, man muss halt einige Tricks beherrschen um mit einem Porsche schnell zu sein, wenn man die aber drauf hat, geht es. Der 997 lässt sich sehr gut fahren. Aber rein auf dem Papier hat der Ferrari mit dem Mittelmotor schon einen Vorteil gegen den Heckmotor Porsche, die Ferrari haben naturgemäß eine bessere Gewichtsverteilung als wir.

Ä

Ä

Ä

Lange Zeit blieb für Farnbacher ein fünfter Platz vom Saisonauftakt, den 12h Sebring, das beste Resultat. Es folgten sechste, siebte und achte Plätze. Für die letzten Rennen änderte Tafel Racing aber die Fahrerpaarungen. Nachdem Robin Liddell das Team verlassen hatte, wurde Farnbacher auf den #71 Porsche umdirigiert, den er sich mit seinem gutem Freund Wolf Henzler teilte. Als unserer technischer Direktor Tony Dowe mir sagte das ich bei den letzten beiden Rennen zusammen mit Wolf fahre, war in voll motiviert. Mit Wolf verbindet mich auch eine enge Freundschaft, er hat im GT Sport schon viel erreicht und ist auch eines meiner Vorbilder, daher war es auch der persönlichen Seite toll gemeinsam mit ihm zu starten. Ich hatte mir vorgenommen so richtig auf den Putz zu hauen, und das hat auch gut funktioniert. Vom "Petit Le Mans" und aus Laguna Seca brachte Farnbacher je zwei zweite Plätze mit nach Hause. Das war mir sehr wichtig, denn wollte natürlich bei den beiden letzten Rennen auch eine gute Visitenkarte für das nächste Jahr abgeben. Beim Saisonfinale in Laguna Seca waren Farnbacher und Henzler das beste Porsche Team.

Ä

Wie war Tafel Racing im ersten ALMS Jahr gegenüber Flying Lizard aufgestellt? Analysiert man es im Detail waren wir eigentlich gleich auf. Flying Lizard hat natürlich sehr viel mehr Erfahrung als wir, den für uns war sowohl die ALMS wie auch das Auto neu. Dazu hat Flying Lizard mit Jörg Bergmeister auch einen Fahrer der extrem gut ist. Wenn man sich aber die Zeiten einmal im Detail anschaut, sieht man eigentlich dass wir Flying Lizard in nichts nachgestanden haben. In einigen Rennen hatte Flying Lizard aber mehr Glück als wir und profitierte von einigen Situationen, in denen wir Punkte vergaben. Seine erste Saison in der ALMS schloss Farnbacher auf einem fünften Rang in der hart umkämpften GT2 Klasse ab, immerhin die Klasse der ALMS mit dem vollstem Starterfeld.

Die Grand-Am Saison geriet für Farnbacher zu einer Saison zum vergessen. Während sein Teamkollege Dirk Werner konstant von Podium zu Podium fuhr und sich schließlich die Meisterschaft sicherte, schien es als sei das gesamte Pech des Teams auf dem Porsche 997 GT3 Cup von Farnbacher gebündelt. Mal streikte die Technik des Porsche, mal warfen Farnbacher's amerikanische Teamkollegen den Porsche raus oder gerieten in Unfälle. Es war zum verzweifeln, erinnert sich Farnbacher, im Training waren wir immer gut dabei, im Rennen lief aber nie, irgendetwas war immer. Bei dem Rennen in Virginia habe ich auch selbst mal einen Fehler gemacht, das war im Duell mit Dirk Werner um die Führung. Ich bin etwas zu weit rausgekommen und habe mir den Fahrer beschädigt. Das war aber auch mein einziger Fehler in der kompletten Grand-Am Saison, ansonsten wurden wir vom Pech verfolgt. Um das Pech abzustreifen lackierte das Team sogar zu jedem Rennen die Außenspiegel neu und setzte eine Buddha Figur ins Cockpit, doch auch solche eher unkonventionellen Maßnahmen konnten das Pech nicht abstreifen.

Dazu kam auch wie in der kleinen GT Klasse der ALMS auch in der Grand-Am GT ein immens größerer Wettbewerb. Die immer noch auf dem Straßen 997 basierenden Cup Porsche mussten sich dort von so exponierten Adressen wie Riley Technologies (Mazda RX-8) und Pratt & Miller (Pontiac GXP.R) aufgebauten Rohrrahmen Rennern stellen. Es ist schon erstaunlich wie schnell so ein Porsche dagegen noch war. Eigentlich ist es fast schon unfair das wir mit einem Serienwagen gegen so speziell konstruierte Rohrrahmenfahrzeuge antreten mussten. Die Stärke des Porsche liegen eindeutig auf der Geraden, daher sehen die Porsche auch in Daytona immer recht gut aus, verrät Farnbacher. Auf der Bremse sind die Rohrrahmenchassis aber klar besser gewesen als wir. Dazu kommt das der Wankel Motor Mazda auch noch extrem schnell auf den Geraden war, die lassen uns glatt stehen. Den Leistungsvorteil der Mazda erkannten auch die Grand-Am Verantwortlichen und verpassten dem Mazda's den dem Rennen in Mexiko Zusatzgewichte, aber auch die Porsche Fraktion kam nicht ungeschoren davon und musste zuladen. Mit einem zweiten Platz beim Saisonfinale, dem 1000km Rennen in Salt Lake City, fand die Grand-Am Saison noch ein halbwegs vernünftiges Ende.

Neben seinen vollen USA Terminkalender fand Farnbacher auch noch Zeit für Rennen auf der anderen Seite des Pazifiks. Für das Team Taisan bestritt Farnbacher 5 Rennen in der GT300 Klasse der japanischen Super GT, einer völlig anderen Welt wie er zugab. Der Deal für die Super GT hat sich 2006 in Le Mans ergeben. Damals kam Ricky Chiba von Team Taisan auf mich zu. Chiba ist eine Porsche Legende in Japan, in den Achtzigern setzte er in der japanischen Gruppe C Meisterschaft und in Le Mans Porsche 956 und 962 ein, in den letzten Jahren kam sein Team auch noch regelmäßig mit GT2 Porsche nach Le Mans. Mit einem betagten 996 GT-RS aus dem Jahre 2001, der auch schon eine Le Mans Vergangenheit hat, konnte Farnbacher mit seinem japanischen Partner Nobuteru Taniguchi zwei Siege in der hart umkämpften GT300 Klasse einfahren. Der Porsche ist zwar schon etwas älter, aber das ist auch sein Vorteil. In der Super GT ist es so, je älter ein Auto ist, mit desto weniger Gewicht und größeren Restriktoren darf es fahren. Das ist auch der Grund warum Team Taisan nicht auf einen aktuelleren 996 oder 997 RSR wechselt, den damit müssten Sie kleinere Restriktoren und mehr Gewicht fahren. Im nächsten Jahr dürfen die sogar nochmals Gewicht ausladen. Daher hatten wir eine recht gute Ausgangslage, auch gegen die sehr starke japanische Konkurrenz. Der Porsche ist aber mittlerweile extrem stark modifiziert und hat kaum noch etwas mit dem Ausgangsprodukt zu tun. Vom fahren ähnelt er mittlerweile fast einen Fronttriebler. Dazu kam das mein Teamkollege Taniguchi von Yokohama unterstützt wird und die uns wirklich mit sehr guten Reifen versorgt haben. Bei unseren beiden Siegen in Montegi und Fuji kam die Strecke dem Porsche sehr entgegen. Beide Strecken sind Powerstrecken und unser Porsche hatte sehr viel

Leistung, damit konnte man an manchen Gegner in der GT300 locker auf der Geraden vorbeiziehen.â€œ

â€žRennen in Japan fahren ist schon verräckt, so was etwas habe ich in Europa oder den USA noch nicht erlebt. Die Atmosphäre in Japan ist fantastisch, alle sind sehr freundlich und auch das Team hat mich mit offenen Armen empfangen. Jeder Fahrer hat auf der Tribüne seinen eigenen Fanclub und nach den Trainings und Rennen strömen die Fans ins Fahrerlager und wollen Bilder mit Dir machen und Autogramme haben. Viele bringen auch kleine Geschenke für die Fahrer mit oder Bilder die Sie beim Rennen zuvor gemacht haben. Soviel wie man dort Geschenkt bekommt, hätte ich zu jedem Rennen eigentlich mit zwei Koffern zusätzlich fliegen müssen.â€œ

Kein großes Problem war in Japan die Kommunikation mit dem Team: â€žMein Teamchef Ricky Chiba spricht sehr gut englisch und einige Leute im Team auch, daher gab mit der Verständigung keine Probleme. Die Fahrerbesprechung war aber etwas ungewohnt, ich war der einzige Europäer in der Klasse und alles wurde nur auf Japanisch erklärt. Auch mit Dolmetscher hat man da nicht das meiste verstanden.â€œ Neben vielen positiven Eindrücken aus dem Land der aufgehende Sonnen gibt es dort aber auch Dinge die noch etwas im argen liegen, das Thema Sicherheit zum Beispiel â€žIn der ALMS oder Grand-Am wird vielleicht schon mal etwas voreilig zur gelben Flagge gegriffen und das Safety Car auf die Bahn geschickt, die Japaner sind da aber wesentlich härter im nehmen. Es gab da schon einige haarige Situationen auf der Strecke und bei einem Unfall, bei dem in den USA vermutlich gleich das ganze Rennen abgebrochen werden würde, zeigen die Japaner gerade mal lokal gelb.â€œ Durch die Rennen in Japan wurde Farnbacher zum Weltreisenden mit der Mission Sportwagen, den anstatt immer nur über den Atlantik und zurück ging es jetzt von Amerika aus auch noch über den Pazifik. â€œDas war teilweise schon extrem hart. Ich bin ja quasi immer im Kreis geflogen. Von Deutschland in die USA, weiter nach Japan und wieder zurück nach Deutschland. Da ist es nicht immer leicht mit der Zeitverschiebung fertig zu werden. Bei manchen Teamsitzungen war ich so müde das ich aufpassen musste nicht einzuschlafen.â€œ

Im kommenden Jahr legt Farnbacher seinen Schwerpunkt auf die ALMS, wird aber auch noch für Farnbacher Loles in der Grand-Am starten â€žBisher bin ich als dritter Fahrer für die Rennen in Daytona, Watkins Glen und Salt Lake City vorgesehen.â€œ Zur Vorbereitung nahm er im November bereits am Grand-Am Reifentest teil und machte sich mit den neuen Pirelli Einheitspneus vertraut. â€žDie neuen Pirelli Reifen sind wirklich sehr gut, ein wesentlicher Fortschritt zu den Hoosier Reifen, die wir bisher gefahren sind. Der Reifen ist extrem konstant, ich konnte ganz zum Schluss immer noch sehr schnelle Zeiten fahren. Im Vergleich zu den Reifen, die wir in der ALMS fahren, sind die Grand-Am Reifen aber wesentlich härter, die Grand-Am will nicht so einen schnellen Reifen haben, das ist aber völlig o.k. so. An beiden Testtagen sind Wolf und ich die Bestzeiten in der GT-Klasse Klasse gefahren. Auf den offiziellen Listen wurde zwar Eric Lux als schnellster geführt, das lag aber daran das wir die Transponder vertauscht hatten,â€œ verrät Farnbacher. In Daytona wird Farnbacher in einem neuen GT3 Cup Porsche fahren, der auf dem unlängst vorgestellten neuen Cup Auto basiert. â€žDie Konkurrenz in der Grand-Am wird im kommenden Jahr noch stärker werden. Mazda war mit einer komplett neuen Aerodynamik in Daytona, die scheinen nochmals einiges nachzulegen und auch von den Pontiac haben wir in diesem Jahr noch nicht alles gesehen,â€œ ist sich Farnbacher sicher. Stehen im kommenden Jahr auch wieder Einsätze in der Super GT oder gar in Europa mit auf dem Plan? â€žIch werde mich auf die ALMS konzentrieren, aber ausschließen will ich nicht dass ich vielleicht auch einige Rennen in Japan fahren. Das 1000km Rennen in Suzuka zum Beispiel als dritter Fahrer. Ich möchte auch gerne wieder in Le Mans fahren, damit habe ich noch eine Rechnung offen (2006 verlor Farnbacher nach eine Getriebedefekt 45 Minuten vor dem Rennende den GT2 Klassensieg und wurde gemeinsam mit Lars Erik Nielsen und Pierre Ehret zweiter). In diesem Jahr hat es mit einem Le Mans Start nicht geklappt, da mein Team keine Einladung bekommen hat, im kommenden Jahr werden wir es aber sicher wieder versuchen.â€œ

â€žDas Highlight meiner Saison war sicherlich die gesamte zweite Saisonhälfte,â€œ bilanziert Farnbacher sein Jahr, â€žda h einmal gepasst. Die erste Jahreshälfte war schon sehr harzig. Dazu kam noch das ich zwischen den Rennen nicht nach

Hause geflogen bin und eine Zeit lang in San Francisco gewohnt habe. Da haben wir meine Freunde und meinen Familie schon ziemlich gefehlt. Bevor es dann in die zweite Jahreshälfte ging war ich nochmals etwas länger zu Hause und habe meine Familie und meine Freunde wieder gesehen. Das hat mich wieder ziemlich aufgebaut und schließlich passt auf auch auf der Strecke alles zusammen.

Wo sieht sich Farnbacher seine Zukunft? Ich möchte gerne bei den Sportwagen bleiben, in Formelautos habe ich auch recht wenig Erfahrung. Mein großes Vorbild ist Tom Kristensen, wenn ich bei den Sportwagen auch nur annähernd so etwas erreichen könnte wie, das wäre schon was. Während sich Farnbacher in Daytona bei seinem ersten Renneinsatz 2008 mit dem Porsche noch auf gewohnten Parkett bewegt, wird schon am darauf folgenden Montag ein neues Kapitel in der seiner Fahrerkarriere aufgeschlagen. Tafel Racing hat die beiden Porsche 997 GT RSR verkauft und ist auf Ferrari gewechselt, in Sebring steht dann bei den Wintertests die erste Ausfahrt mit dem neuen Arbeitsgerät für die ALMS an. Der Wechsel auf den Ferrari war eine Entscheidung des Teams. Für mich als Porsche Mann ist es natürlich ein ziemlicher Neuanfang mit dem Ferrari zu starten.

Mit Dominik Farnbacher sprach Oliver Runschke. / Bilder: OR, Udo Klinkel Grand-Am, Super GT