

Background: Im Gespräch mit Timo Bernhard

Montag, 24 Dezember 2007

Timo Bernhard darf man mit Recht als erfolgreichsten Deutschen Sportwagenpiloten in diesem Jahr bezeichnen. Nach sechs Gesamtsiegen in Penske Porsche RS Spyder folgte der ALMS LMP2 Titel, als Sahnehäubchen konnte sich Bernhard zum zweiten Mal in Folge in die Siegerlisten der 24h Nürburgring eintragen. Project-lemans.de hat sich mit Porsche-Werksfahrer über die Saison 2007, Teamkollegen, seine erste Fahrt im RS Spyder und seine Zukunft unterhalten.

Wenn man sich mit Porsche oder Audi Piloten über die ALMS Saison in diesem Jahr unterhält, kommt unweigerlich schnell die Frage nach dem Wettbewerb in und zwischen den beiden Prototypenklassen auf. Diplomatisch umschifft Bernhard den Kernpunkt der Frage und gibt zuerst Auskunft über den Wettbewerb in der LMP2 Klasse: "Wir waren zu Saisonbeginn überrascht wie stark die Acura Teams waren. In Sebring und bei den beiden nachfolgenden Stadttrennen in St. Petersburg und in Houston waren die Acura Teams auch sehr stark. Danach hatten die Acura Teams wohl ein kleines Tief und verloren etwas den Anschluss. Unser Vorteil war auch dass wir aus dem Vorjahr die Strecken schon kannten und so über einen sehr großen Erfahrungsschatz verfügten. Erst gegen Ende der Saison erstarkten die Acura Teams wieder. Und wie schätzt Bernhard das nun Duell gegen Audi ein? "Die Trainingsergebnisse stellen die echten Kräfteverhältnisse nicht dar. Zwar waren wir oft im Training schneller, aber diese Führung haben wir gleich beim Start oder einem Restart wieder verloren, denn da konnten die Audi ihre Mehrleistung ausspielen. Und in den Kurven, wo wir oft schneller waren, kann man nicht überholen. Bei einigen Siegen hatten wir sicher auch vom Pech der Audi profitiert. Aber ein Gesamtsieg gegen Audi war immer was Besonderes."

Seit 2005 (im Alex Job Porsche 996 RSR) sind Bernhard und Dumas ein Dream-Team in der ALMS. Gemeinsam gelang den beiden 2006 in Mid Ohio der erste Gesamtsieg mit dem Porsche RS Spyder in der ALMS, in diesem Jahr folgte der LMP2 Titel. Wie groß ist die Rivalität zwischen den Teamkollegen bei Penske? "Untereinander haben wir ein sehr gutes Verhältnis", gibt Bernhard preis. "Bei den Rennen setzen wir uns immer alle zusammen, studieren Daten und tauschen uns gegenseitig aus. Eine Rivalität ist sicherlich vorhanden, aber in einem sehr gesunden Maß. Die Zusammenarbeit mit Romain ist sehr unkompliziert. Wir sprechen uns so zum Beispiel vorher ab wer das Qualifying fährt, aber merken Romain oder ich im freien Training das einem von uns die Strecke besser liegt, werfen wir die vorher gemachten Pläne schon mal schnell über den Haufen und der jeweils schnellere fährt."

Ä

Wie erlebte Bernhard an der Box die beiden atemberaubenden Duelle, die sich sein Teamkollege bei den beiden letzten ALMS Rennen in Road Atlanta und Laguna Seca mit Rinaldo Capello lieferte? "In Road Atlanta war es für uns das wichtigste in Wertung ins Ziel zu kommen, das heißt 70% der Renndistanz zu absolvieren. Denn damit hatten wir den LMP2 Titel automatisch in der Tasche. Als Romain dann die Chance auf den Sieg hatte, habe ich an der Box natürlich mitgefebert. Da wir uns in dem Rennen aber mit einem Klassensieg den Titel gesichert haben, war die Enttäuschung über den entgangenen Gesamtsieg nicht so groß. In Laguna Seca wusste ich das es für Romain schwer werden würde Capello zu schlagen. Von der Corkscrew bis zur letzten Kurve waren wir klar schneller, im restlichen Streckenteil war Capello aber schneller. Daher wusste ich schon dass wir Glück brauchen um nach vorne zu kommen. Im Gegensatz zu mir kann sich Romain so spannende Zieleinläufe aber nicht von der Boxenmauer anschauen, er verrät Bernhard grinsend Details über seinen Teamkollegen, er verschwindet dann immer im Transporter. Als wir zusammen in Elkhart Lake gewonnen haben und Capello in den letzten Runden aufholte, verschwand Romain und tauchte erst wieder auf als er hörte dass wir gewonnen haben."

Das Bernhard im RS Spyder auf Anhieb schnell war ist keinesfalls selbstverständlich, kann der "Saarländer", wie er seine Herkunft beschreibt, doch auf einen ordentlichen Erfahrungsschatz aus dem GT zurückgreifen, das Thema Erfahrungen im Formelautos ist aber ziemlich schnell erledigt. Seit 1999 steht Bernhard bei Porsche auf der Lohnliste.

Damals kam er als 17-jähriger ins Junior Team und hatte zu dem Zeitpunkt noch nicht mal einen Führerschein. Eigentlich sollte er nur als Test- und Ersatzfahrer sein erstes Jahr in der Porsche-Nachwuchsförderung bestreiten, aber die kurzfristige Suspendierung von Marc Basseng brachte Bernhard schneller in den Elfer als erwartet. Nebenbei absolvierte er noch eine komplette Formel Ford-Saison, ab 2000 dann aber volle Konzentration auf den Carrera Cup. Beim Saisonauftakt in Hockenheim gab es den ersten Sieg, 2001 reichten vier Saisonsiege zum Cup-Gewinn.

Obwohl er fast sechs Jahre ausschließlich GT gefahren ist, gab es kaum Eingewöhnungsprobleme mit den Prototyp, wie Bernhard sich an den ersten Test erinnert. "Das war im Herbst 2005 in Sebring. Am ersten Tag hat es geregnet, da bin ich nur rund 20 Runden gefahren. Am zweiten Testtag war es trocken, ich habe 30 Runden fahren können und war auf Anhieb schnell. Mich hat es damals ein wenig überrascht, wie gut ich mich im Prototypen zurecht gefunden habe. Mein Fahrstil kommt dem LMP2 aber auch sehr entgegen. Im GT Auto muss man auch schon mal über die Randsteine rüber, ein GT verzeiht da viel mehr. Im Prototypen muss man aber eine sehr saubere Linie fahren um schnell zu sein, das kommt mir sehr entgegen. Die Aerodynamik eines Prototypen funktioniert am besten wenn er in der Kurve ruhig liegt, so dass die Luft gleichmäßig über und unter dem Auto strömen kann. Daher ist ein sauberer Fahrstil im Prototypen immens wichtig," erklärt Bernhard die Unterschiede zwischen den beiden Klassen.

Mittlerweile hat Bernhard im Sportwagen fast alles erreicht was zu gewinnen gibt. Gesamtsiege bei den 24h Daytona (2003), GT (2004) und LMP2 (2007) Champion in der ALMS, Klassensieg bei den 24h Le Mans (2002), Klassensieg bei den 12h Sebring (2004) Gesamtsieger bei den 24h Nürburgring (2006, 2007). Welche Ziele hat Bernhard noch für die Zukunft, besteht gar die Gefahr dass er wie seine ehemaligen Porsche Kollegen Mike Rockenfeller und Lucas Luhr sein Heil zukünftig bei den Tourenwagen sucht? "Das kommt für mich eigentlich momentan nicht Frage. Ich habe mit Beginn der neuen DTM bereits einmal ein DTM Auto getestet, aber ich bin sehr zufrieden mit dem was ich nun tue." Bernhard steht auch für 2008 bei Porsche unter Vertrag und wird den Titel in Amerika verteidigen. "Mein langfristiges Ziel ist sicherlich ein Gesamtsieg in Le Mans, das ist ein Rennen das mir noch in meiner Titelsammlung fehlt und ein Rennen das ich sehr gerne einmal gewinnen würde."

Bei der Frage wie oft Bernhard in diesem Jahr den Atlantik überquert hat kommt der Porsche Werksfahrer ins Gespräch: "Hm, 13, 14-mal sind es sicherlich gewesen, einmal bin ich zwischen den Rennen drüber geblieben." Schon verwunderlich das Bernhard bei diesem straffen Programm, bei dem er im Regelfall immer von Mittwoch bis Montags unterwegs ist, noch Zeit für andere Dinge hat. Für seine heimlichen Liebe, dem Rallye fahren, zum Beispiel. Mit seinem VW Golf III Kit Car startete er in diesem Jahr auch zu Rallye "€" und konnte gleich seinen ersten Rallye Sieg einfahren. "Es war eine recht kleine Rallye mit nur rund 70 Startern" beschwichtigt Bernhard, gibt dann aber Stolz zu, "€" ich mit den Fronttriebler die gesamte Allrad-Konkurrenz geschlagen habe.

Mit Timo Bernhard sprachen Guido Quirnbach und Oliver Runschke.

Ä