

Background: Henri Pescarolo

Montag, 18 Februar 2008

Er ist einer der letzten Charismatiker im Fahrerlager von Le Mans. Sein narbengezeichnetes Gesicht wurde Zeuge unzähliger Rennschlachten. Henri Pescarolo ist einer der erfolgreichsten Langstreckenpiloten aller Zeiten und heute ein erfolgreicher, aber unzufriedener Teaminhaber. Hier das komplette Portrait / Interview mit der französischen Rennlegende.*

Als 21-jähriger Medizinstudent hörte Henri Pescarolo von der "Operation Jeunesse", einem Wettbewerb von Ford und einer der Fachzeitschrift "SPORT AUTO" mit dem Ziel, neue französische Talente an den Motorsport heranzuführen. Racing hatte Henri nichts zu tun, aber seine Abenteuerlust bewog ihn, an dem Wettbewerb teilzunehmen. Unter 15.000 Teilnehmern belegte er den dritten Rang, als Preis gab es eine Saison im "Coupe de Province", einer Serie aus Rundstrecken- und Bergrennen mit Lotus 7-Flitzern. Das war's mit der Medizin, der Rennbazillus hatte Henri befallen.

Die Erfolge in der Nachwuchsserie brachten Pescarolo 1966 in ein Förderprogramm von Matra. Matra war damals ziemlich unbekannt und wollte mit Motorsport auf sich aufmerksam machen. Bescheidenes Ziel war der Gewinn der Formel1, der Sieg bei der Rallye-WM und den 24h von Le Mans. Eine Priorität für den Fahrer gab es dabei nicht: Es waren gleichbedeutende Ziele, wir führen alles, aber auf der Rundstrecke war ich etwas stärker. 66 trat er auf einem Matra 620 erstmals in Le Mans an, sah aber keine Zielflagge. Ein Jahr später, nach dem Titel des französischen Formel3-Meisters, gab er in Kanada auch sein Grand Prix-Debüt für Franzosen. Zur ersten Garde der Formel1-Piloten gehörte Pescarolo bei Matra aber nie, das waren die Stewarts oder Beltoise.

Dafür waren die Testfahrerqualitäten des damaligen Kinnbartragers gefragt. So auch im April 1969, als Matra die Hunaudi-Res-Geraden für private Tests sperren ließ. Pescarolo sollte den neuen Matra 640 erstmals ausprobieren, einen völlig neuen, geschlossenen Prototypen, mit den neuesten aerodynamischen Raffinessen. Bereits die erste Ausfahrt wurde zum Ende des Projektes Matra 640 und beinahe auch das Ende eines Rennfahrers: Wahrscheinlich hat sich aufgrund des Druckes das ein oder andere Teil verbogen, kurz hinter dem Restaurant bei etwa 250km/h hob das Auto auf einer Welle ab und flog in den Wald, wo es sofort Feuer fing. Das schlimmste, was ich je erlebt habe, eingeklemmt im Feuer, du machst dir keine Vorstellung, wie schrecklich das ist. Pescarolo erlitt neben Brücken viele Verbrennungen und verbrachte vier Monate im Hospital. Am gleichen Wochenende, wo Deutschland mit Gerhard Mitter eine Hoffnung verlor, feierte der große Helm seine motorsportliche Wiederauferstehung, beim Großen Preis von Deutschland auf der Nordschleife gewann Henri die Formel2-Wertung. Das war das wichtigste Rennen meiner Karriere, ich hatte keinen psychologischen Knacks nach dem Unfall.

Es folgte 1970 seine beste Grand Prix-Saison. In Monaco wurde er hinter Rindt und Brabham dritter, es blieb sein einziges Podium. Mit acht WM-Punkten wurde Pesca 12ter der WM und verlor vorerst seinen Platz bei Matra. Bis 1976 fuhr er aufgrund der Verbrennungen zum Vollbartrager mutierte Pescarolo weiter Grand Prix, zumeist für Frank Williams, aber Erfolge blieben aus.

Doch 1972 kam er zurück ins Sportwagen-Werksteam. Doch im Vorfeld zu den 24 Stunden von Le Mans gab es Ärger, die Teamleitung wollte, dass Henri mit Graham Hill fährt. Doch das wollte Pescarolo gar nicht und tat dies auch lautstark in der Presse kund: Ich hatte erhebliche Zweifel, ob sich ein Weltmeister und Indy500-Sieger noch motivieren kann, in Le Mans 24 Stunden eventuell bei Regen und Nebel schnell zu fahren. Er sollte sich täuschen, gerade bei dem Sauwetter im 72er Rennen war Hill im Matra MS 670 der schnellste Mann auf der Strecke, Pescarolo/Hill feierten einen vielumjubelten Sieg. Ich hatte Graham Hill erst in der Le Mans-Woche richtig kennengelernt, er war ein wunderbarer Mensch und ein fantastischer Rennfahrer.

Mit Matra folgten zwei weitere Siege im Klassiker und dazu viele Erfolge bei weiteren 1000km-Rennen, immer an der Seite von Gérard Larrousse: Wir waren ein ideales Gespann, ohne jede Ego-Trips. Wir hatten immer das Resultat am Rennende im Auge, während beispielsweise unsere 73er Nummer1 Francois Cevert oft beweisen wollte, der schnellste im Team zu sein und dabei den Wagen überforderte.

1974 stand Henri Pescarolo am Zenit seiner Karriere, zehn Jahre nach seinem mehr zufälligen Einstieg war er dreifacher Le Mans-Sieger und Frankreichs populärster Rennfahrer. Umso überraschender, dass er beim Renault-Angriff auf den Sieg an der Sarthe nicht mit von der Partie war. Ich hatte zu dem Zeitpunkt einfach mehr Vertrauen in Porsche und konnte zweimal fürs Werksteam starten. Doch es gab zwei Ausfälle. Zusammen mit Jacky Ickx auf einem 936 deutlich

in Führung liegend kam er 77 mit rauchendem Motor an die Box. „Alle Mechaniker schauten mich böse an, denn Rennleiter Manfred Jantke hatte sofort jedem erzählt, ich hätte den Motor geschlachtet. Ein Hersteller schiebt technische Gebrechen eben gerne auf die Fahrer! Die Ursache des Ausfalls war ein abgerissenes Pleuel. Auch 78 sah er keine Flagge, Kollege Jochen Mass flog vormittags ab, allerdings hatten sie zu diesem Zeitpunkt schon viel Rückstand. Es siegte Renault!“

Es folgte mit der kleinen Equipe von Jean Rondeau eine Zeit mit Höhen und Tiefen. Ganz unten war das Team 1981, als Teammitglied Jean Louis Lafosse in Le Mans tödlich verunglückte. Dennoch zog Rondeau seine verbliebenen Autos nicht zurück, auch nicht den Boliden von Henri Pescarolo und Patrick Tambay. „Es war nicht meine Entscheidung, aber ich hatte auch keine Probleme damit. Lafosse hatte einen Reifenschaden und traf unglücklicherweise eine Leitplankenöffnung, damit war die Ursache klar. Unser Auto lief zu dem Zeitpunkt noch einwandfrei. Ein solch fataler Unfall war damals für unsere Generation irgendwo normal“ sagt Pescarolo mit leiser Stimme. Er wird aber sofort wieder energisch, wenn er über 82 spricht: „Wir lagen mit Rondeau in der WM gegen Ford und Porsche vorne, aber aufgrund von Herstellerdruck war die FISA nicht in der Lage, eine Fehlentscheidung zu korrigieren.“ Der Ton gleicht dem, als wenn er über die Gegenwart spricht. Damals gab es in der ersten Saison der Gruppe C auch noch Punkte für die Gruppe B-Fahrzeuge, die auf Serienautos basieren mussten. Als ob eine kleine Rennwagenschmiede je die zur Homologation notwendigen 200 Autos hätte bauen können. So wurde die WM entschieden durch 15 WM-Punkte, die ein kleiner 911er auf dem Nürburgring erreichte!“

1984 war er nochmals ganz oben in Le Mans. Zum Siegen brauchte man inzwischen einen Porsche 956. „Ich wollte unbedingt bei Reinhold Joest fahren, er wollte mich auch, aber ich musste Geld bringen.“ Für Henri keine ungewohnte Situation. Er brachte Moët et Chandon als Sponsor, die einen neuen Perlwein bewerben wollten. Problem: Joests Hauptsponsor duldet keine weiteren Aufkleber auf dem Auto. Vermittlungsgeschick war gefragt, Pescarolo brachte alle an einen Tisch in Paris: „Nach einer halben Stunde war es regelrecht eskaliert, mein Freund von Moët und der NewMan-Vertreter schrien sich regelrecht an.“ Doch irgendwie fand man doch noch eine Lösung. Der Moët-Repräsentant strahlte, erst recht, als er hörte, dass der 956 mit der Nummer sieben antreten wird. „Das ist meine Glückszahl, ihr werdet siegen!“ erzählte er jedem, der es hören wollte, oder auch nicht. Er erstarb regelrecht, als die Nummer sieben das erste Auto mit einem unplanmäßigen Boxenstopp war und nach einer Stunde gerade mal auf Rang 30 lag. Doch dann ging es nur noch aufwärts für Pescarolo/Ludwig: „Das Auto und Team war top, Klaus fuhr fantastisch, es war ein sehr befriedigender Sieg!“ Vom Joest-Team schwärmt Pescarolo im höchsten Maße: „Alle wollen den Erfolg und trotzdem eine fast familiäre Atmosphäre.“ Anders als bei Jaguar, für die er 1988 in Le Mans an den Start ging. „Da hatte ich die Gefühl, jeder macht seinen Job und fertig. Wie eine große Firma. Aber das ist in vielen britischen Rennställen so.“

Nach dem Erfolg 84 aber sank der mittlerweile über 40-jährige in der Gunst vieler Teamchefs. Auch in der Endurance-WM kamen immer mehr junge Wilde nach vorn, die Rundenzeiten hinlegten, die Pesca nicht mitgehen konnte, aber auch nicht wollte. Er blieb seinem Stil „to finish first you first have to finish“ treu, was nicht jeder immer gerne sah. Denn oft waren seine Rundenzeiten deutlich langsamer als die seiner Mitfahrer. Peter Sauber machte daraus nie ein Geheimnis: „Sauber sah immer nur meine Rundenzeiten, selten das Rennen als Ganzes. Am Nürburgring zum Beispiel waren die Bremsen am Sauber-Mercedes C8 hinüber, ich habe überlegt, was mehr Zeit kostet, der Belagwechsel, oder eben den Stopp sparen und entsprechend langsamer fahren. Ich blieb drauhen, wir haben gewonnen und trotzdem gab es anschließend Vorwürfe an mich.“ sagt Pescarolo nicht ohne eine gewisse Verbitterung. Noch was war in der Zeit bei Sauber einzigartig: Henri startete nicht mit seinem grünen Helm: „Kouros wollte einheitliche Teamkleidung, aber auch möglichst einheitliche Helme. Da wollen sie mich vermarkten und nehmen mir mein Markenzeichen“ schüttelt er noch heute den Kopf. „

Bei den Top-Teams war er nur noch selten erste Wahl. Pescarolos Fahrstil war für die kürzer werdenden Rennen überholt, aber in manchen langen Materialschlachten immer noch gefragt. So war es 1991 in Daytona eben sein Porsche, der durchgehalten hat. Sein letzter großer, internationaler Sieg.

1990 wurde die mehr als sechs Kilometer lange Hunaudières-Gerade durch zwei Schikanen geteilt. Henri Pescarolo war einer der größten Gegner dieser Maßnahme: „Man hat eine Legende zerstört. Die Gerade war das Merkmal von Le Mans. Es war eben das Besondere, jede Runde mit 380km/h zu fahren. Und wo ist da der Unterschied zu heute, wo man nun drei Mal aus 350 km/h anbremsen muss.“ Diese Aussage ist charakteristisch für den Abenteurer. Der begeisterte Hobbyflieger (Traumberuf: Kampfpilot!) war in den achtziger Jahren Inhaber mehrerer Hubschrauber-Weltrekorde. Heute legt er die 300km zwischen Wohnort und Le Mans meist mit dem eigenen Helikopter zurück. Dazu startete er 15 Mal bei der Rallye Dakar.

In den neunziger Jahren dann fand er eine neue Aufgabe, in der Rennfahrschule "La Filière" bildete Pescarolo junge Talente aus. Ein Teil dieser Ausbildung war auch Le Mans: "Es war mir wichtig, dass die jungen Piloten auch ein Auto mit viel Leistung fahren, deshalb bin ich mit einigen von ihnen nochmals in Le Mans angetreten, ohne selbst Siegchancen zu haben. Außerdem war es eine gute Vorbereitung dessen, was ich heute tue." So gingen unter anderem Sébastien Bourdais, Franck Montagny oder Stéphane Sarrazin durch seine Schule. Ende 1999 war dann Schluss mit der aktiven Karriere des Henri Pescarolo. Den grauen Helm sieht man aber heute noch ab und an in Le Mans. Zu Roll-Outs oder Aerodynamiktests greift er immer noch manchmal ins Lenkrad seiner LMP-Sportwagen, aber nur noch auf dem Rollfeld des Flugplatzes hinter der Rennstrecke.

Seit 2000 besitzt der heute 65-jährige Pescarolo seinen eigenen Rennstall, mit dem er in der LMS und in Le Mans antritt. 2005 war er kurz vor dem Gesamtsieg in Le Mans, doch die vielleicht einmalige Chance blieb ungenutzt. Noch heute ärgert er sich: "Wir waren viel schneller als die Audi, aber einer unserer Fahrer war verückt. Ayari hatte drei Unfälle, wahrscheinlich hat er den Rummel um Loeb nicht verkraftet. Und auch die Getriebeprobleme waren vermeidbar, wir haben X-trac im Vorfeld auf diese Schwachstelle hingewiesen, aber man hatte damals noch zu wenig Vertrauen zu uns." In der LMS siegten Collard/Boullion bei allen Rennen, aber im direkten Duell mit den Diesel-Sportwagen von Audi und Peugeot sieht seine Eigenkonstruktion kein Land. Eine Tatsache, die Henri Pescarolo vor allem in seiner Meinung nach ungerechten Reglement begründet sieht.

Frage: Was ist schwerer, Fahrer oder Teamchef?

Pescarolo: Ganz klar Teamchef, auch als Fahrer war ich gewohnt, oft Geld mitzubringen, aber das Budget für eine ganze Saison aufzubringen, ist ungleich schwerer. Den ganzen Herbst verbringe ich damit, das Geld für die kommende Saison aufzubringen.

Frage: Ist kein Geld da?

Pescarolo: Doch, noch nie wurde in Frankreich soviel Geld für Sportsponsoring ausgegeben wie 2007, aber für den Automobilsport fällt nichts ab. Vielleicht ein Imageproblem.

Frage: Wie hoch ist dein Budget?

Pescarolo: Rund 3 Mio Euro, im letzten Jahr war es aber deutlich mehr, weil wir neue Autos gebaut haben.

Frage: Wie viele Angestellte hat Pescarolo-Sport?

Pescarolo: 15 Mitarbeiter sind das ganze Jahr über hier, bei den 24 Stunden aber sind wir mehr als 50.

Frage: Wie beurteilst du deine Chancen in der kommenden Saison?

Pescarolo: Wir haben durch den etwas größeren Restriktor rund 20PS mehr und dazu einiges am Auto modifiziert. Aber da die Dieseleentwicklung auch noch am Anfang steht, wird sich wahrscheinlich nichts ändern.

Frage: Was sollte sich ändern?

Pescarolo: Es sollte lediglich möglich sein, dass Benzin und Dieselmotoren die gleiche Leistung haben. Die jetzigen Restriktoren bevorzugen die Diesel, sie haben rund 100 PS mehr als wir.

Frage: In Amerika haben die Audi sehr wohl ihre Gegner!

Pescarolo: Ich habe natürlich auch die ALMS verfolgt. Desto enger die Strecke, desto stärker war Porsche. Aber die waren 150kg leichter. Dort wo Power gefragt war, hatten sie natürlich auch keine Chance, wie sie auch in Le Mans keine hätten.

Frage: Oft wird gesagt, wenn ein Werksteam mit einem Benziner-LMP käme, wäre die Lücke zu den Dieseln schnell geschlossen.

Pescarolo (braust auf): Da werde ich richtig sauer, wenn ich das höre. Wo sind sie denn? Herr Kristen von Porsche sagte mir, dass bei diesem Regelwerk Porsche ganz sicher keinen LMP1 bauen wird. Vielleicht hätten sie einen besseren Motor als Judd oder ein etwas besseres Auto als Pescarolo, aber sie würden in Le Mans auch keine fünf Sekunden schneller sein als wir. Das vorgeschriebene Leistungsmanko kann auch ein Werksteam nicht wettmachen. Ein neues Werk könnte nur möglicherweise den ACO dazu bewegen, das Reglement zu überdenken.

Frage: Inwiefern?

Pescarolo: Der ACO ist kein Sportverein, sondern ein Wirtschaftsunternehmen. Diejenigen, die am meisten Geld in die Veranstaltung reinwerfen, bestimmen. Oder ist es im Sine des Sports ist, wenn nach zehn Runden in Spa der schnellste Benziner 30 Sekunden Rückstand auf die Diesel hat? Doch Peugeot und vor allem Audi wissen das auch, sie verhindern ja einen Wettbewerb mit ihren Ausstiegsdrohungen und bekommen entsprechend, was sie wollen.

Frage: Wird Henri Pescarolo daraus Konsequenzen ziehen?

Pescarolo: Mal abgesehen davon, dass mich vierte Plätze nur dann interessieren, wenn ich um den Sieg mitgekämpft habe: was soll ich denn meinen Sponsoren sagen? Dass ich, wenn alles gut läuft, bestenfalls siebter werden kann? Früher war ich der Underdog, der Audi ab und zu ärgern konnte, heute bin ich einer von vielen LMP1-Statisten. Dafür bezahlt eigentlich niemand Geld. Ich kann nicht verstehen, dass Audi und Peugeot nicht an einem fairen Wettbewerb interessiert sind. Sie sind dabei, den Sport zu killen.

Frage: Wer wird 2008 für Pescarolo Sport fahren?

Im ersten Auto fährt wieder Jean Christophe Boullion, dazu hoffe ich auf Emmanuel Collard, und wenn er wegen der FIA-GT verhindert ist sowie als dritten Fahrer für Le Mans auf Romain Dumas. Da steht aber noch die Entscheidung von Porsche aus. Im zweiten Wagen sitzt wieder Harold Primat sowie Christian Tinseau. Dazu kommt noch ein dritter Pilot, wer das ist, wird sich aber erst noch in Absprache mit Sponsor Playstation entscheiden.

Ä

Mit Henri Pescarolo sprach Guido Quirnbach. Fotos: GQ, lemans.slotracing.free.fr

Ä

*Hinweis: Ä In einer gekürzten Fassung ist das Portrait/Interview bereits in "Motorsport aktuell", Heft 8/2008 erschienen.