



PORSCHE

Porsche Podcast 9:11

Transkript Folge 2: Mythos Le Mans

Gäste:

Timo Bernhard, Le-Mans-Gewinner 2017

Norbert Singer, ehemaliger Porsche-Renningenieur

Moderator:

Sebastian Rudolph, Leiter Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik, Porsche AG

Intro [00:00 – 00:15]

SR: Herzlich Willkommen zur neuen Folge von 9:11, dem Porsche Podcast. Mit diesem Audio-Magazin wollen wir euch die Welt von Porsche näherbringen und uns mit spannenden Fragen beschäftigen. Einmal pro Monat begrüße ich dafür zwei Gäste in unserem Podcast Studio. Wir haben es hier im Herzen unserer Marke eingerichtet, im Porsche Museum in Stuttgart Zuffenhausen und wir blicken auf die Porsche Skulptur – drei weiße Elfer verschiedener Generationen. Mein Name ist Sebastian Rudolph, ich bin bei der Porsche AG zuständig für Presse, Öffentlichkeitsarbeit, Nachhaltigkeit und Politik. Und darf euch, liebe Zuhörer als Moderator, heute mit auf die Rennstrecke nehmen. Zumindest sinnbildlich, denn in unserem Podcast geht es um das 24 Stunden Rennen in Le Mans. Porsche erzielte dort vor 50 Jahren den ersten Gesamtsieg – nach wie vor legendär – und seitdem haben wir 19 Gesamtsiege eingefahren, ein großartiger Rekord! Zusammen wollen wir eintauchen in diese 24 berühmtesten Stunden der Welt, in die Szenerie zwischen Technik und Taktik. Wir stellen uns die Frage: Was macht Le Mans eigentlich zu einem derart einzigartigen Rennen? Ich freue mich, zwei exzellente Kenner des Motorsports begrüßen zu dürfen und insbesondere Kenner des Rennens in Le Mans, Norbert Singer und Timo Bernhard. Und damit auch Ihr, liebe Zuhörer, wisst, mit wem ihr es zu tun habt, stellen wir euch die beiden zuerst einmal vor. [01:38]

XX: Norbert Singer ist heute 80 Jahre alt. In seiner Zeit als Porsche Renningenieur ist er an der Entwicklung aller siegreichen Fahrzeuge beteiligt. 28 Jahre lang, von 1970 bis 1998. Porsche 956, 962 C, 936: Allein diese Modelle bringen es auf zehn Gesamtsiege. 2004 beendet Norbert



PORSCHE

Singer sein aktives Berufsleben. Dem Motorsport bleibt er weiterhin verbunden. Nach wie vor ist er jedes Jahr bei den 24 Stunden in Le Mans vor Ort. [02:15]

XX: Timo Bernhard startet seine Karriere bei Porsche als Juniorfahrer. Vor mehr als 20 Jahren. 2002 nimmt er zum ersten Mal am Langstreckenrennen in Le Mans teil. Als Versuchspilot treibt er die Entwicklung der Rennwagen voran. Etliche Top-Platzierungen und zwei Gesamtsiege in Le Mans gehen auf sein Konto. 2015 und 2017 gewinnt sein Team die Langstrecken-Fahrerweltmeisterschaft. Inzwischen ist der 39-Jährige Markenbotschafter für Porsche. [02:47]

SR: Hallo Norbert, [hallo], hello Timo, [hallo]

Seit 1951 sind in Le Mans jedes Jahr Sport- und Rennwagen von Porsche am Start. Was macht diese besondere Verbindung zwischen Porsche und Le Mans eigentlich aus? Norbert, vielleicht an dich die erste Frage: Was bedeutet dieses Jubiläum? [03:04]

NS: Na gut, ich mein, Le Mans ist sehr lang, auch sehr schnell und es sind genau die Eigenschaften, die ein Porsche hat. Er ist zuverlässig, schnell, damit ist Le Mans beschrieben eigentlich. Das sind die Eigenschaften Le Mans und Porsche – passt zusammen. Hat schon der Ferry Porsche erkannt damals. [03:04]

SR: Spielen wir den Ball einmal rüber – bei dir, Timo, vor 50 Jahren warst du noch nicht auf der Welt, aber was macht für dich diesen Mythos Le Mans und auch den Mythos Porsche aus? [03:30]

TB: Ich denke einfach, als ich mit Motorsport begonnen habe, war der Mythos Le Mans und Porsche schon geboren. Das war eben die Generation, in der auch Norbert Singer stark dazu beigetragen hat, eben diesen Mythos entstehen zu lassen. Also für mich war das schon ein Ziel, dann selber auch mal im Porsche in Le Mans zu starten und ich denke, wenn man das runterbricht, ist es als Fahrer einfach das härteste Rennen. Einfach wegen der Distanz eben über die 24 Stunden, wegen dem Speed, der Geschwindigkeit. Und es ist in der heutigen Zeit, muss ich sagen, so auch das letzte Abenteuer für einen Fahrer, weil die Strecke aus einer geschlossenen Rennstrecke und einem Teil Landstraße besteht, was früher gang und gäbe war,



PORSCHE

aber zur heutigen Zeit eigentlich undenkbar. Und deswegen hat Le Mans auch so ein Alleinstellungsmerkmal. [04:07]

SR: Und wie geht man dieses Abenteuer an, dieses schnell und lang, wie bereitet man sich darauf vor? Vor allen Dingen auch physisch? [04:16]

TB: Also das ist... Für mich war Le Mans immer vom Zeitpunkt her das wichtigste Rennen im Jahr. Ich habe es immer Scherzes halber, obwohl ich kein Tennis spiele, verglichen mit dem Wimbledon im Motorsport, auf das man sich vorbereitet. Und es lag, wie gesagt, immer am dritten Juni Wochenende und war deshalb auch so der Höhepunkt, auf den man hintrainiert. Weil man genau wusste, wenn man dann eine Woche vorher zur Rennstrecke fährt, nach Le Mans, dass man physisch, psychisch komplett auf der Höhe ist, also in seiner Bestform ist und auch, sage ich mal, mit Sport Reglement und so weiter drum herum, was man so braucht, einfach da komplett in Höchstform ist. Das war für mich immer das Ziel, in Bestform zu sein, weil man genau wusste, wenn man hinfährt: Man wird an seine Grenzen kommen, mental, physisch und alles, was dazugehört. [04:58]

SR: Apropos an Grenzen kommen, Norbert, du warst an 16 Gesamtsiege in Le Mans beteiligt. Wo liegen für den Renningenieur die Grenzbereiche, in denen man arbeiten muss, um so erfolgreich zu sein? [05:09]

NS: Es gibt verschiedene Themen. Man muss zunächst mal ein Auto haben, was zuverlässig ist, womit man die Chance hat, dass man 24 Stunden durchfahren kann, dass man nicht durch Motor, Getriebeschaden oder sonst was ausfällt. Zum anderen sollte es eine gewisse Grundschnelligkeit haben. Also das heißt nicht, dass man dann am 30. Platz herumfährt, aber der 14. reicht schon – wie vor 50 Jahren. Das ist ein typischer Fall: In Le Mans ist der Startplatz das Uninteressanteste. Ich meine klar, vorne stehen ist schön, wegen dem Startfoto und so weiter. Aber dann gibt das Rennen eigentlich den Takt an. Und da muss man eben dabei sein, man muss vorne dabei sein, dass man, wenn es dann soweit ist, zur Stelle ist. Also nicht so diese Grand-Prix-Denke: als Pole starten und dann durchfahren und gewinnen, was man heute eigentlich sehr häufig sieht und glaubt. Le Mans ist komplett anders. [06:10]

SR: Und welche Strategie greift da? [06:12]



PORSCHE

NS: Man muss konstant fahren, darf keine Fehler machen. Das sind die riesen Anforderungen, wie Timo gerade gesagt hat, an den Fahrer. Alle kritischen Situationen vermeiden, weil es fahren ja nicht nur die ganz Schnellen, die zehn, zwölf oder je nachdem, was es halt sind. Es sind eigentlich vier Rennen in einem, es gibt deutlich langsamere, die GTEs, die Profi GTEs, die Amateur GTEs. Die fahren ja auch so gut und so schnell, wie sie können. Wenn von hinten ein Prototyp ankommt, kann der Fahrer vor der Kurve durchaus in den Spiegel schauen, aber in der Kurve steht der Prototyp neben ihm, da sieht er den gar nicht, der ist plötzlich da. Und das gehört dazu, und da gibt es halt manchmal ganz dumme Zwischenfälle, die dann für den Siegerwagen in Führungszeichen ein Handicap sind. Das hat jetzt mit Technik gar nichts zu tun, sondern das ist einfach so, das gehört dazu. [07:06]

SR: Und wie bereitet man – man ist ja neben der Strecke, aber ist ja trotzdem mittendrin – die Fahrer dann darauf vor? Oder auch während des Rennens, wie hält man sie sozusagen im Spiel mental? [07:16]

NS: Gut, er hat es ja wunderschön gesagt, dass man also physisch dabei ist und dass man auch nachts um drei die Konzentration noch hat, das ist ganz wichtig. Und es gehört natürlich auch eine gewisse Erfahrung dazu, zu sehen: Da fahr ich an den Langsamen nicht vorbei, weil die machen vielleicht einen Blödsinn. Sondern ich halte mich zurück und überhole sie erst nach der Kurve, wo sie mich sehen. Und nicht so, wie wir es 1983 hatten, wo der in der ersten Runde gleich daneben herfährt. Ja, das war eigentlich für das Team rennentscheidend. Also man kann es noch so toll machen, man kann noch so viele Dauerläufe fahren, man kann noch so viele Tests fahren. Das Rennen ist etwas völlig Eigenes und ist mitunter geprägt von kleinen Zufällen... Plattfüße – das sind alles Dinge, für die man nichts kann. Da fliegt irgendeiner raus, die Teile liegen noch auf der Strecke, bis die Streckenposten dann alles haben... Und plötzlich ist er reingefahren, hatte einen Plattfuß. Punkt. [08:13]

SR: Und wie wichtig ist das Teamwork auch für den Fahrer, dass man das Team an der Strecke hat, die einen beraten und mental physisch im Spiel halten? [08:21]

TB: Das ist eigentlich ein ganz, ganz wichtiger Punkt. Wenn ich auf die letzte Phase von Porsche in der Langstrecken-Weltmeisterschaft in Le Mans blicke mit dem 919 Hybrid...die



PORSCHE

Langstrecken-Weltmeisterschaft bestand ja aus einem langen Rennen quasi – den 24 Stunden von Le Mans – und die restlichen Rennen zu der Weltmeisterschaft waren ja Sechs-Stunden-Rennen. Man hat aber trotzdem die Dreierfahrerpaarung für Le Mans über die ganze Saison beibehalten. Wenn man sagen wollte, man will das Fahrer-Team stärken, indem man jetzt nicht sagt: Ok, nach Le Mans muss man jetzt irgendeinen Fahrer auswählen, die man jetzt nicht mehr mitnimmt und dann quasi das Team schwächt. Sondern man will, auch wenn man bei sechs Stunden quasi überbesetzt wäre mit drei Fahrern, will man dieses Trio zusammen haben, einfach um die mentale Seite zu stärken, dass man auch das Team zusammenwachsen lässt. Und das ist ein ganz wichtiger Punkt, weil nämlich dann die Fahrer untereinander, muss man im Langstrecken-Sport auch immer Kompromisse eingehen, fängt schon an bei der Sitzposition, beim Set-up, Herr Norbert Singer grinst schon, also das ist ein großes Thema, weil da eben Egos oft falsch am Platz sind. Man muss da auch fürs Team denken. Man muss Teamplayer sein, und ich glaube, das geht in den anderen Positionen in so einem Team genauso. Dass eben alle gemeinsam das gleiche Ziel haben. Und das ist dann auch, muss ich sagen, ein Element, was den Langstreckensport unheimlich attraktiv macht. Wenn man in einem funktionierenden Team gemeinsam in eine Richtung arbeitet. Das hat mir unheimlich Spaß gemacht, unheimlich viel gebracht, da konnte ich nochmal ein paar Prozent extra herauskitzeln. [09:42]

SR: Jetzt haben wir uns schon erste Eindrücke aus der Le-Mans-Welt zugerufen, erzählt. Jetzt hören wir uns über das Rennen noch ein paar Fakten an. [09:51]

XX: Wer sein Auto liebt, schiebt. Im Notfall auch über die Ziellinie. Wie Claude Storez in Le Mans 1957. Nach 23 Stunden bleibt er auf der Strecke liegen. Also schiebt er seinen Porsche 550 A Spyder einfach ins Ziel. Seine Willensstärke wird mit dem siebten Platz belohnt. Aber nur kurz. Später wird er disqualifiziert. Ein Fall von legaler „Schiebung“ passiert sechs Jahre später. Und zwar mit Herbert Linge und Edgar Barth am Steuer. Kurz vor der Box hat ihr Porsche 718 W RS Spyder einen Reifenschaden. Barth muss aussteigen und schieben. Alleine. Erst in der Box dürfen ihm seine Mechaniker helfen. Doch es lohnt sich: Das Team wird Erster in der Zweiliter-Klasse. [10:39]

Das Filmepos Le Mans von und mit Steve McQueen ist weltbekannt. Doch was die wenigsten wissen: Die Rennszenen sind echt. Die Filmcrew schickt 1970 einen eigenen Wagen ins



PORSCHE

Rennen. Der Porsche 908/02 ist mit einer schweren Kamera ausgerüstet. Am Steuer sitzen Herbert Linge und Jonathan Williams. Trotz Gewichts-Handicap und Stopps zum Filmrollenwechsel schneiden sie gut ab: Nach rund 3.800 gefahrenen Kilometern erreichen sie inoffiziell den 8. Platz der Gesamtwertung. [11:11]

Die längste Aufholjagd starten Earl Bamber, Timo Bernhard und Brendon Hartley im Jahr 2017. Ihr Porsche 919 Hybrid liegt am Samstagabend auf Platz 56. Mit 13 Runden Rückstand wegen einer Reparatur. Jetzt heißt es: Vollgas – und zwar mehr als 19 Stunden lang. Sieben Minuten vor Rennende fahren sie auf Platz Eins. Sieg. [11:36]

SR: Ja, liebe Zuhörer, ihr konntet das nicht sehen, aber es wurde hier fleißig geschmunzelt und genickt und man muss natürlich Timo die Frage stellen: Was waren das für Emotionen und was war das für ein Finish bei dem Le Mans Sieg? [11:49]

TB: Das war, muss ich sagen Drama, Drama, Drama. Weil Le Mans, steckt natürlich ganz viel Vorbereitung drin und da kommt noch dazu, dass es für mich eine Herzensangelegenheit war, mit Porsche nicht nur in Le Mans zu starten, sondern den Gesamtsieg zu erreichen. Was man genau weiß, vielen ist es verwehrt geblieben in ihrer Karriere und ob es überhaupt klappt, weiß man nicht. Ich habe zu dem Zeitpunkt schon einen Le-Mans-Sieg zum Glück feiern dürfen mit Audi und es war auf jeden Fall ein riesen Erlebnis. Aber es war mir eine Herzensangelegenheit und ein Ausbildungsziel, das auch mit Porsche zu erreichen. Als das Auto dann damals nach drei Stunden – ich bin Startphase gefahren – rückwärts in die Box geschoben wurde, war das für mich im ersten Moment ein Schock und mein erster Gedanke war: okay, wenn man rückwärts in die Box geschoben wird in Le Mans ist es eigentlich vorbei. Weil die Rennen sich so beschleunigt hatten in den Jahren zuvor, dass eigentlich... dass man die Zeit gar nicht mehr aufholen konnte. Als das Auto dann aber nach knapp 56 Minuten wieder rausgefahren ist und so... Wir hören ja auch den Funk mit... Als der Brandon Hartley dann gesagt hat „okay, car feels okay“ und der Renningenieur dann gesagt hat, „okay continue“ und „push, push“, kam so leichte Hoffnung wieder auf und dann musste ich dann schmunzeln, als wir dann ausgerechnet haben, oder die Ingenieure: Okay, wir können ums Podium fahren, es wird dann in der letzten Stunde irgendwie... könnte man dann den LMP2 einholen, dann geht es vielleicht noch aufs Podium. Und dann war eigentlich die volle Motivation da. Wir haben auch vom Teamchef damals, sag ich



PORSCHE

mal, das Okay bekommen: Tut, was ihr tun müsst. Also quasi aufholen, Risiko gehen – was man normal nach vier Stunden nicht macht. Und wir haben dann die Pace hochgehalten, haben alles gegeben. Ich bin dann den Schluss gefahren, um es abzukürzen. Und als ich dann über die Ziellinie gefahren bin, war das ein sehr emotionaler Moment, weil ich das vorher immer verdrängt habe und wirklich so fokussiert war. Es kann immer was passieren, über nichts nachdenken und wirklich nur stupide quasi den Job machen und sich auf nichts anderes konzentrieren. Und als ich dann über die Ziellinie gefahren bin, war das minutenlang eigentlich – krieg ich jetzt wieder Gänsehaut – einfach ein ganz emotionaler Moment, den ich so noch nicht erlebt habe. Weil, dann merkt man, dass da ganz viele andere Sachen mit rein spielen für die Vorbereitung. Das Gefühl: okay, es ist eigentlich schon vorbei. Und dann wieder die Hoffnung schöpfen, es geht noch weiter, und es dann letztendlich das Ziel zu erreichen, das ist, glaube ich, was, was man nicht planen kann. Was einem dann immer im Kopf bleibt, also eine Emotion, die werde ich nie vergessen. [13:58]

SR: Sportler sind buchstäblich dann im Tunnel. Das geht so aus deinen Beschreibungen hervor und wenn der Tunnel an der Ziellinie dann vorbei ist, dann brechen die Emotionen raus. Erst recht, wenn man noch so einen Rückstand aufholt und den Gesamtsieg einfährt. Wie ist es an der Strecke? Als Renningenieur ist man da auch mit im Tunnel, und ganz am Ende schaut man raus? Und was passiert dann mit den Emotionen? [14:21]

NS: Es ist ganz ähnlich so. Für mich waren immer die Rennen, die zunächst problemlos liefen, also alles planmäßig, Boxenstopps und so weiter. Und je länger es ging, umso nervöser wurde ich. Und wenn dann irgendwann mal nur kurz vor der Box ein Reifenschaden ist, und der kam also dann halt ein bisschen früher an die Box, war es für mich so ein bisschen: jetzt haben wir es hinter uns, jetzt ist was passiert, jetzt können wir normal fahren. Und man ist angespannt bis zum Schluss und wir haben es ja dann 2016 erlebt, dass in der letzten Runde der Führende stehen bleibt. Also es ist tatsächlich bis zur letzten Runde und es war allen bewusst und ich habe die immer gehasst, die dann schon so ein eine Stunde vorher den Champagner aufgemacht haben, ist ja alles klar. Die wissen nicht, von was sie reden. Die wissen nicht, was hier passiert, es können die schlimmsten Dinge passieren. Ich hab's auch erlebt, dass man dann zwei Stunden vorn in Führung liegend ausfällt. Das ist eine riesen Enttäuschung, aber es gehört



PORSCHE

zu der Erfahrung, weil wenn man dann mal wieder gewinnt, freut man sich doppelt. Aber auch erst, nachdem das Auto über der Linie ist. Ja nicht vorher! Ist ein bisschen Aberglaube auch, man darf ja nicht vorher zu viel jubeln und sagen, das hat man im Sack. Oder auch die Sprüche, die manchmal kommen „Wir gehen nach Le Mans, um zu gewinnen“ – hallo, die wissen nicht von was sie reden. Die haben keine Ahnung, die wissen wahrscheinlich nicht mal, wo Le Mans liegt. [15:47]

SR: Also mental bis zur letzten Minute dabei sein und auch die nötige Demut vor der Strecke und vor der Länge und der Härte dieses Rennens mitbringen. [15:59]

NS: Ja, ich glaub das haben alle, also nicht nur bei mir, sondern auch das Team, die Mechaniker, alle, weil man hat eben gesagt „Pass mal auf, der kann in der vorletzten Runde kommen und hat einen Plattfuß“. Dann hat man nicht alles weggeräumt und sagte „Ja, jetzt machen wir mal hier die Feier“ oder sowas. Sondern der kommt und dann muss man Räder wechseln können. Das muss... das ist so. Und es haben auch alle verstanden. Und natürlich ist dann der Jubel, na sage ich mal, doppelt so groß. [16:24]

SR: Timo, du hast vorhin Wimbledon für Tennis angesprochen. Viele Profis, die ihre Karriere starten, sagen „Irgendwann möchte ich mal Wimbledon gewinnen“. Du hast 1999 als Porsche Junior Fahrer angefangen. Ist dann so ein Traum auch schon präsent, zu sagen „Irgendwann möchte ich mal Le Mans gewinnen“ oder ist es anders? [16:41]

TB: Ne, der Traum war auf jeden Fall präsent. Also für mich war die Chance, ins Porsche Junior Team einzusteigen, aufgenommen zu werden, die Eintrittskarte zum Profi-Rennfahrer und in der Zeit muss man dazu sagen, war es gerade die Zeit, als Porsche sich aus Le Mans, aus der GT1 Serie zurückgezogen hat. Zu dem Zeitpunkt ist es fair zu sagen, gab es dann genau zwei Werksfahrer und zwei Junioren und ich war einer davon. Also das kann man mit den heutigen Programmen, die man beim Porsche Motorsport hat, nicht vergleichen. Trotz allem war das für mich ganz klar das Ziel, dass Porsche irgendwann wieder zurückkommt. Weil mit 18 Jahren, klar, hat man natürlich die Träume und natürlich auch noch diese Zeit und das war von Anfang an... Ich kann mich noch daran erinnern, ich war mit einem, also meinem Mechaniker im Junior Team, der war am GT1 98 in Le Mans am Fahrzeug, das Zweiter geworden ist bei dem



PORSCHE

Doppelsieg, Alex Wiggenhauser. Wir hatten 2000, einen Carrera-Cup-Lauf in Le Mans auf der kurzen Strecke und er hat da nur vor dem Rennen geschwärmt. Wir mussten dann oder wir sind dann abends die große Strecke gefahren und es war für mich dann so... Ich hab an den Lippen geklebt, ich habe gesagt „das einmal erleben...“ Und drei Jahre später, war das dann der Fall, in dem GTE Fahrzeug dann in Le Mans erstmals zu starten. Und dann eigentlich, wenn man selber vor Ort ist, dann kriegt man erstmal richtig... wir sagen die volle Dröhnung! Was Le Mans eigentlich bedeutet, also von den Fans, von der Herausforderung des Rennens, Aufmerksamkeit drum rum, also die Anforderung, die an einen selber gestellt werden als Fahrer. Und das war für mich, dann hat sich das noch mal verfestigt zu sagen „Irgendwann möchte ich auf dem Podest stehen, auf die Tausende von Menschen runter blicken und das erleben“. [18:12]

SR: Nimm uns doch mal kurz mit ins Auto selbst! 2002 Porsche 911 GT3 RS, dann 2017 mit dem 919 Hybrid – wie unterschiedlich ist da die Porsche Welt und wie unterschiedlich sind dann solche Rennen mit so unterschiedlichen Wagen? [18:29]

TB: Als ich glaube, das sind zwei komplett unterschiedliche Welten, die kann man, glaube ich, nicht weiter voneinander beschreiben. Also damals der Einsatz im GT-Fahrzeug beim ersten Le Mans Rennen, das war ein Kunden-Sport-Einsatz. Das heißt, da wurde ein Ingenieur von Porsche abgestellt. Das war damals Herr Roland Kussmaul, der auch schon an dem Gesamtsieg mitgefeiert hat in den 80er Jahren in Gruppe C. Und dann im Prinzip zwei Werksfahrer, einen Kunden-Fahrer und das Team war im Prinzip dann ein reines Kunden-Team aus den USA. Und dann 2017 war natürlich ein voller Werkseinsatz in der Top Kategorie und es ging um Aufmerksamkeit, aber mit all dem Druck, der dann auch mit der Aufmerksamkeit und der in der Erwartungshaltung, die damit dazukommt. Rein vom Fahren her, war es natürlich auch komplett unterschiedlich. Also ich weiß noch damals mit dem GT-Fahrzeug, war's noch so mit den Stahlbremsen, man musste wirklich auf die Bremsen aufpassen, musste sie sich einteilen, dass man nicht zweimal Bremsen wechseln musste, weil einmal war schon klar, man kommt nicht über die Distanz ohne einmal Bremsen zu wechseln. Es war nur ein H-geschaltetes Getriebe mit Kupplungseinsatz beim Hoch- und Runterschalten. Das heißt, also der Roland Kussmaul hat uns damals eingebläut, keine Kerbs, jeder Schaltvorgang mit Kupplung und auf die Bremse aufpassen. Also es war dann wirklich, man hat nicht nur das Gefühl gehabt, sondern es war ein



PORSCHE

Langstreckenrennen. Es war nicht nur schnell fahren, das war die Leistung des Autos über die Distanz bringen, dass man zum Ende hin noch angreifen kann, wenn man musste – auf das Auto aufpassen wie auf den Augapfel, wie man so schön sagt. Das Rennen hat sich über diese Zeit natürlich enorm beschleunigt und mit dem Hybrid-Fahrzeug, mit dem 919 Hybrid, war es dann schon so, dass man mit den Carbon-Bremsen, mit dem Wippe geschalteten Getriebe, mit einem Abtriebsauto ist man fast Sprinttempo gefahren über die komplette Distanz. Es gab dann auch Kurven und Kerbs, in denen man aufpassen musste, dass man nicht auf einem Kerb hochschaltet, weil es nicht gut war fürs Getriebe. Aber die Einschränkung waren deutlich geringer. Es war auf einem höheren Niveau natürlich von den Möglichkeiten, aber von der, sage ich mal, Anforderung des Fahrers, jetzt körperlich und mental, war es schon auch nochmal eine andere Hausnummer auf jeden Fall. [20:28]

SR: Wie hat sich das, Norbert, an der Rennstrecke verändert, das, was der Timo jetzt von den Welten erzählt, die ein GT Fahrzeug und jetzt auch der 919 Hybrid bieten und die Anforderungen, die für den Fahrer einhergehen – wie ist es an der Rennstrecke für die Ingenieure? [20:43]

NS: Na gut, wenn man ein bisschen zurück geht in Le Mans. Le Mans war ja einmal bekannt oder ist bekannt durch die 24 Stunden. Danach fiel einem sofort ein: da gibt es eine lange Gerade, fünf Kilometer. Und fünf Kilometer ist ungefähr die Strecke, auf der ein Auto Höchstgeschwindigkeit erreicht. Also, das heißt man fährt fast Höchstgeschwindigkeit – da fehlen vielleicht zwei, drei km/h. Das heißt, diese zwei Begriffe, die lange Gerade und die 24 Stunden, die haben eigentlich das Le Mans geprägt und ich glaube erst – ja heute haben wir 30 Jahre Schikane in Le Mans – das heißt vor 30 Jahren wurden dann auf der Gerade Schikanen eingeführt, weil die FIA, die Sicherheitsleute, haben gesagt: Leutchen, überlegt euch mal was das an Sicherheit bedeutet. Wie Timo vorhin sagte, das ist ja eine öffentliche Straße, mit Straßengraben und allem was dazugehört und daneben dann die Gärten, Häuser und so weiter, also es ist ja keine permanente Rennstrecke. Und da hat man dann zwei Schikanen eingeführt – was auch völlig richtig ist, dass also diese Wahnsinnsgeschwindigkeiten von naja wir haben 370 zum Teil 380 erreicht auf einer Landstraße. Ja, man muss sich das vorstellen Landstraße und da waren die, also wenn man ab und zu mal dann die Straße normal gefahren ist mit dem PKW, die



PORSCHE

war dann ja immer offen. Man sieht diese LKW-Rillen die da drin sind in der Straße. Da steht dann, wenn es regnet, das Wasser auch so ein bisschen – also ganz toll für ein Auto. Und es war halt Le Mans. Da hat man also nicht gesagt: ha, das kann nicht sein, das muss man ändern. Das war Le Mans. Fertig. Ich mein Le Mans, wenn man noch ein bisschen weiter zurückgeht, Le Mans glaube ich war – die 24 Stunden gibt es seit 1923 – aber der ACO, also die Organisation, die gibt es schon seit 1905, wenn ich es richtig weiß. Ein Jahr nachdem die FIA gegründet wurde, also die sind etwa gleich alt. Und die hatten eigentlich immer schon bisschen etwas im Kopf. Die hatten zum Beispiel auch den ersten Grand Prix. Der erste Grand Prix lief in Le Mans. [22:38]

SR: Es gibt eine schöne Geschichte und ich würde gern wissen ob die wahr ist. Dass während des 24-Stunden-Rennens, der Norbert Sängler nicht geschlafen hat. Also von Samstagfrüh bis Sonntagabend, nach der Siegesfeier, nicht geschlafen. Stimmt das? Und wenn ja, wie schafft man da? Ist das Adrenalin pur, was einen wach hält? [22:56]

NS: Nein, das ist gar nicht so schwer. Und zwar, man muss sich vorstellen, früher gab es ja keinen Funk und man hatte keine Ahnung wie das Auto fährt. Insofern habe ich es mir dann zum Eigen gemacht, ich stehe draußen vor der Box, mit meiner Uhr und gucke und stoppe. Damals waren es die RSR, die fuhren vier Minuten irgendwas, später war es dann halt ein bisschen schneller – einfach um zu sehen: Wann muss er denn kommen? Und dann hat man geguckt: Und jetzt muss er aus der Schikane kommen. Ja, er kommt. Okay, dann war es in Ordnung. Dann hat man wieder vier Minuten gewartet und irgendwann mal, ja da kommt er nicht. Dann Zeichen in die Box: Achtung, es könnte was sein – vom Reifenschaden bis zum Getriebe ist alles möglich. Ja, und dann kam er halt zehn Sekunden später, weil er irgendwo im Verkehr gesteckt ist. Entwarnung – geht weiter. Und irgendwann mal: Jetzt muss er kommen, weil er eine halbe Minute überfällig ist! Es war die einzige Information. Es gab kein Fernsehen, es gab keine Zeitnahme, es gab nichts. Insofern ist man auf den Füßen geblieben. Und tatsächlich auf den Füßen. Ich glaube, ich habe mich gar nicht hingesetzt. Man ist halt dann in den vier Minuten in die Box reingegangen, hat vielleicht eine Wurst gegessen oder so was und dann wieder raus. Weil in vier Minuten muss er wieder vorbeikommen. Und so sind die 24 Stunden, naja, relativ schnell rumgegangen. In der Nacht war es dann schwierig, wenn man nur die Scheinwerfer



PORSCHE

sieht. Da sagt man: Ja okay, aber jetzt müsste er dabei sein, bei denen Drei, die jetzt kommen und wenn er nicht dabei ist, dann war schon bisschen, naja, Stufe gelb. [24:25]

SR: Wie war das für dich als Fahrer? Stichwort: schlafen während des Rennens? [24:29]

TB: Also, das Gute ist, dass man zum Schluss jetzt beim 919 natürlich eine Onboard-Kamera gehabt hat, also Telemetrie. Also wir haben immer gewusst, wo das Auto ist und es war für die nachfolgenden Fahrer – weil ein Fahrer musste immer Standby in der Box sein – natürlich das Tolle, dass man Onboard mitgucken kann. Das heißt, man hat live gesehen wo der Kollege überholt, wie der überholt und hat dann immer auch so ein paar Information für sich mitnehmen können. Aber ich kann ganz ähnlich wie der Norbert Singer auch beschreiben, dass man auch als Fahrer, dass man, ja, so im Rennen drin ist, selbst wenn man nicht fährt. Und ich glaube, das ist was, was Leute aus den Sprintrenn-Serien nicht so nachempfinden, dass obwohl man jetzt gerade nicht fährt, fährt trotzdem das Auto weiter. Dein Auto fährt weiter und man ist im Rennen trotzdem drin, verfolgt das, als ob man selber drinsitzen würde. Das heißt, es bleibt gar keine Zeit, um richtig abzuschalten oder jetzt dann irgendwie zu relaxen. Von Schlaf gar nicht zu sprechen, wenn überhaupt mal eine halbe Stunde dösen. Aber ich habe eigentlich so – weil ich die letzten Jahre immer für den Start eingeteilt war – hatte ich das immer so gehalten, dass, wenn es kein Problem gab, ich dann zwei Runs gefahren bin – das waren jeweils drei Stunden – und dass ich dann nach dem zweiten Run erst – und das war dann mitten in der Nacht – mich kurz hingelegt habe. Das war dann schon gegen 6, 7 Uhr oder so, dass ich dann kurz gedöst habe. Da sieht man erst mal auch, was der Körper mit wenig Schlaf kompensieren kann, weil wir sind dann in der zweiten Rennhälfte, also wenn der Morgen wieder anbricht, genau die Zeiten gefahren wie am Tag vorher. Und das zeigt, was der Körper auch ohne Schlaf – wenn das trainiert ist, wenn man rechtzeitig trinkt, wenn man sich auch vorbereitet – was der Körper dann auch kompensieren kann. Das war für mich immer wieder verwunderlich. Man ist dann aber Montag und Dienstag out of order, ist dann auch klar – da ist man fertig. [26:07]

NS: Ja, das ist ganz wichtig. Wir haben immer gesagt: So um 4 Uhr, 5 Uhr früh, wenn es wieder hell wird, 6 Uhr – das ist die Geisterstunde. Weil genau das ist es: Man muss da noch konzentriert sein und es gibt halt – ich mein da fahren immerhin 40 oder 50 Auto rum – Fahrer, die sind nicht so konzentriert und da passieren die dümmsten Unfälle. Jetzt nichts



PORSCHE

Spektakuläres, aber der eine rutscht halt raus und der andere tatscht den an oder irgendwie so etwas. Diese Geisterstunde, wenn die mal rum war, wenn also die Sonne am Himmel wieder war, dann war es überwunden und dann ging es weiter. Aber das war die kritische Zeit. [26:39]

SR: Konzentration ist ein gutes Stichwort, über den Timo Bernhard gibt es auch eine Geschichte und die sagt: Dein Körper braucht Kohlenhydrate. Und wie löst man das, wenn man möglichst schnell und lang fahren will und auch noch erfolgreich? Wie seid ihr da vorgegangen? [26:52]

TB: Also, wir hatten da – ich bin ein akribischer Tüftler oder auch akribischer Mensch – ich muss da ein bisschen ausholen. 2014 war es so, dass wir bei den Tests herausgefunden hatten, dass wir kein Elektrolyt-Getränk im Auto haben durften, weil uns dann die Pumpe für die Trinkanlage zugeht und dann nicht mehr funktioniert. Deswegen gab es dann nur Wasser für das Rennen. Ich bin jemand der sagt: Ich kann den ganzen Tag fahren, aber ich brauche eben die Energie und nur Wasser war dann für die drei Stunden im Auto eben nicht ausreichend genug. Dann ein Jahr später haben wir rumexperimentiert bei den Dauerläufen, dass ich dann bei dem Boxenstopp, wenn ich drin sitzen bleibe, so eine Spritze – also es war eine Spritze, die mit einer Flüssigkeit gefüllt war, mit Elektrolyten und auch mit Kohlenhydraten in flüssiger Form – die hab ich dann quasi unterm Helm schnell getrunken, dass es dann weiterging. Das Code-Wort war immer: „I need a gel“. Also auf Deutsch gesagt: „Ich brauche ein Gel.“, also wie so ein Gel für Leichtathletik oder für Marathon-Events. Das haben wir dann 2017 auch so gemacht in Le Mans und meine neuseeländischen Kollegen, die dann ja paar Jahre jünger sind als ich, die haben mich immer aufgezogen, weil sie immer gesagt haben: Ja, für was brauchst du denn Gel? Für die Haare oder so? Dann hab ich gesagt: Ja ihr zwei, nach dem Rennen gibt es Ärger. Das war so, da wurde ich ein bisschen mit aufgezogen, aber das war für mich einfach wichtig, dass ich in dem Moment die gleichbleibende Leistungsfähigkeit über die drei, dreieinhalb Stunden gehen kann. Denn es war immer so der Knackpunkt. Entweder drei oder vier Stints mit einem Reifen und man hat dann quasi für diese Phase, wo man den Reifen drauf lässt, auch den Fahrer drin gelassen. Man musste aber dann drei Mal nachtanken, wenn man vier Stints den Reifen drauf lässt. Dass man nur den Fahrer wechselt, wenn dann der Reifen gewechselt wird, weil sonst die Zeit ein bisschen knapp wurde beim Boxenstopp. Man wollte ja nicht unnötig stehen bleiben. Deswegen musste ich dann eben das Gel beim Boxenstopp nehmen. [28:31]



PORSCHE

SR: Wir haben jetzt viel gesprochen über das Team, wie wichtig die Einstellung ist, das Dranbleiben, ob neben der Rennstrecke oder auf der Rennstrecke. Gibt es auch Momente, in denen ihr sagt, da haben wir die Portion Glück gehabt, die den entscheidenden Wink gegeben hat, so ein Rennen zu gewinnen? Norbert, kannst du dich an eine Situation erinnern? [28:51]

NS: Oh Gott, jede Menge. Beides: Glück und Pech. Also die letzte größere war 1994, als wir mit dem 962 GT, sagen wir mal „gefahren sind“ und wollten eigentlich die GT Klasse gewinnen. Es kam zu dieser – muss ich auch mal ein bisschen ausholen – zu dieser Aktion mit diesem 962, der ja in Gruppe C Prototyp war. Und der Jochen Dauer in Nürnberg hatte da drei Autos am Hof stehen. Da hat er gesagt: Ich mach da Straßenautos draus, damit ich dieses tote Kapital, das Geld wieder rein bekomme. Und er kam dann irgendwann mal zu Porsche und hat gesagt: Könnt ihr mir helfen, da eine Straßenautozulassung zu bekommen? Und dann hat also Porsche gesagt: Ne, ne, du verkaufst das Ding und dann, wenn der Kunde ein Problem hat, kommt er zu Porsche und wir sind dann ständig dran – das machen wir nicht. Nun war es aber so, in diesem Jahr war McLaren angekündigt mit ihrem F1 glaube ich hieß der – mit einem BMW Motor, Mittelmotor, Mittelsitzer sogar. Der Gordon Murray hat da dann nun alles gemacht, was man machen muss. Dann kam bei uns die Frage: Mit was können wir den schlagen? Mit dem Elfer? Und das haben wir gesagt, das geht nicht – also gar nicht. Ja, was können wir dann machen? Und dann kam man also irgendwann auf die Idee: Mensch, der Dauer hat noch was und wenn wir dem helfen, dann können wir... Also okay, wir haben das gemacht, hat funktioniert, ging perfekt. Wir wollten also GT gewinnen. Wir waren im Training schon relativ zügig – ich weiß gar nicht mehr – Vierter, Fünfter, Schnellster oder so was. Im Rennen hatten wir ein paar Achswellenprobleme. Und tja, wie das Leben so spielt, auch wieder ein Toyota – der kommt immer öfter vor – der hatte dann zwei Stunden vor Schluss Schaltprobleme. Blieb vor der Boxenausfahrt stehen. Wir waren nicht so weit weg. Der alte Spruch: „Zur rechten Zeit, am rechten Fleck“. Und haben die Führung übernommen und haben geführt, hatten aber ein riesen Achswellenproblem. Das hatten wir schon bevor es dunkel wurde, man hat es in die Nacht hineingeschleppt. In der Nacht haben sie dann gesagt: Da ist es dunkel, wir gucken wenn die Sonne aufgeht. Und dann ging es halt so: Ja, das geht schon noch ein bisschen. Und dann plötzlich führen wir zwei Stunden vor Schluss und haben ein riesen Achswellenproblem am Buckel. Dann habe ich gesagt: Aus Ende, wir gucken nicht mehr, fahren. Entweder so oder so. Da hatten wir das Glück, dass wir



PORSCHE

gewonnen haben. Ein paar Jahre später, sind wir zwei Stunden vor Schluss, in Führung liegend, ausgefallen. Das ist die andere Seite. Also beides. Man braucht beides. Und dieses Glück – und das ist das, was ich vorhin gemeint habe – man kann in Le Mans nicht sagen: „Jetzt gehen wir mal hin und gewinnen das“. Da hängen so viele Dinge dran, die man nicht beherrschen kann. Man kann noch so viele Dauerläufe fahren, es geht nicht. Das ist eben das, was einem dann fehlt. Und naja, Toyota hat es ein paar Mal nicht gehabt und jetzt haben sie ein paar Mal gewonnen. [31:42]

SR: Und das macht auch die Faszination aus. Mal das Glück haben, mal das Pech haben. Diese Spannung die da erzeugt wird in diesem Rennen neben dem Mythos, den Le Mans ja ausstrahlt. Erinnerst du dich auch an eine Szene, zu der du sagst: Mensch, das war jetzt auch Glück, das nötige, des Tüchtigen? Oder auch verdammt Pech, hätten wir eigentlich nicht haben dürfen oder sollen? [32:01]

TB: Auf jeden Fall beides. Also 2017 ist ja das beste Beispiel für den glücklichen Moment und das nötige Quäntchen Glück. Das ist das, was uns Dr. Wolfgang Porsche auch gesagt hat, bei unserem ersten Auftritt mit dem 919 2014. Er sagte: „Bei aller Vorbereitungen – man braucht das nötige Quäntchen Glück!“ Und es ist genau das zusammengefasst, was man eben braucht um zu siegen. Also, es gab – klar bei den Starts die ich gefahren bin – gab es beides. 2017 das Quäntchen Glück. Aber wenn ich dann drei Jahre zuvor 2014 nehme, da haben wir dann bei dem Wiedereinstieg ein Rennen gehabt, was eigentlich nicht hätte besser laufen können. Direkt nach drei Stunden Führungskilometer, dann immer ums Podest gefahren, dann hatten die zwei Audis glaube ich ein Turbolader-Problemen. Auf einmal haben wir geführt und dann kam, sowie Norbert Singer schon beschrieben hat, so ein bisschen so ein Kribbeln auf, bei dem man denkt, es wird doch jetzt nicht doch... Und genau das war der Moment zwei Stunden vor Schluss, als wir dann mit Motorschaden ausgerollt sind. Und das hat mir damals, muss ich sagen, schon – ich will nicht sagen einen Schlag gegeben – aber das war nochmal die Erinnerung: a) Es ist wirklich erst vorbei, wenn es vorbei ist und b) das Rennen, man kann es nicht vorhersehen, man kann es nicht planen, man darf tunlichst auch nicht vorher schon an irgendwas denken. Es ist ein Rennen, zu dem man bestmöglich vorbereitet hinfahren soll. Ich habe es immer so gehalten: ergebnisoffen. Versuchen, die eigene beste Leistung zu kriegen und was dabei rauskommt ist



PORSCHE

das, was dabei rauskommt. Und dann versuchen danach zu analysieren, mit Abstand. Aber anders habe ich es auch gespürt, kann man das Rennen – also für mich – nicht angehen, sonst wird man zu sehr enttäuscht oder verstrickt sich in anderen Dingen, wo man dann nicht mehr fokussiert ist. [33:36]

NS: Ich kann mich erinnern, dass war glaube ich 1982, als wir das erste Mal mit Gruppe C gefahren sind. Vor dem Start die Vorbereitungen. Da gibt es natürlich dann die Medienvertreter, die natürlich „ja toll“ und „prima“ sagen und ich sag: Jetzt schauen wir mal. Jetzt fahren wir mal 18 Stunden und dann schauen wir mal, was noch übrig ist, vielleicht gar nicht mehr dabei – da braucht man dann auch gar nicht darüber nachdenken, ob wir gewinnen. Also, das ist dieser Grundgedanke. Und du sagst es ja völlig richtig: Man kann nicht hingehen und sagen, das gewinnen wir jetzt mal schnell. Das geht nicht. Die das tun, die wissen es nicht. [34:16]

SR: Jetzt haben wir zwei Motorsport- und auch Le Mans-Experten hier am Tisch und jetzt wollen wir mit euch ein kleines Spiel machen. Mal gucken, wie gut ihr euch da schlägt. Meine Frage an euch ist: Hinter welchem Motorklang, versteckt sich ein Le Mans-Gewinner? Ich werde euch drei Sounds einspielen. Am Schluss schauen wir mal, wie gut ihr liegt. Jetzt kommt die Nummer Eins. [34:37]

Motorsound 1 [34:50]

SR: Das war schon einmal ein satter Sound und jetzt kommt die Nummer Zwei. [34:53]

Motorsound 2 [35:01]

SR: Das war auch ein schneller Reifen – könnte von Timo Bernhard gewesen sein. Springen wir zu Nummer Drei. [35:07]

Motorsound 3 [35:14]

SR: So Norbert, du darfst als Erster raten. Eins, zwei oder drei. Hinter welchem Sound versteckt sich ein Le-Mans-Gewinner? [35:21]

NS: Hinter dem Ersten würde ich den 917 tippen. [35:23]



PORSCHE

SR: Timo, was meinst Du? [35:24]

TB: Das ist vor meiner Zeit, also würde ich mitgehen auf jeden Fall. Ja, Nummer Eins. [35:30]

SR: Es ist immer gut einen erfahrenen Renningenieur zu haben, auf den man sich verlassen kann. Super! Norbert, herzlichen Glückwunsch, es ist tatsächlich ein Porsche 917 und Timo hat das Gespür auf die richtigen Leute zu setzen.

TB: Das gehört auch dazu.

SR: Und der 917 hat in den Jahren 1970 und 1971 gewonnen, da war der Timo noch nicht mal auf der Welt.

TB: Nicht mal geplant.

SR: Hinter dem zweiten Sound, um das auch aufzulösen, versteckt sich übrigens ebenfalls ein Le-Mans-Sieger und zwar ein Porsche 911 GT 1. 1998 hat dieses Rennfahrzeug die Plätze Eins und Zwei belegt. Und der dritte Motorsound war ein Carrera GT – kein Le-Mans-Gewinner, aber ein absoluter Supersportwagen, den wir zwischen 2003 und 2006 gebaut haben. [36:16]

Akustischer Trenner [36:20]

SR: Jetzt kommen wir zum Publikum und mal schauen, wie gut ihr euch auskennt mit Porsche-Sounds. Ob ihr auch das richtige Gespür habt, wie Norbert Singer und auch Timo Bernhard und einen Preis gewinnen könnt. Die Frage ist: Welcher der drei folgenden Sounds gehört zum Le Mans-Rekordsiegerfahrzeug Porsche 956/962? Dieser Wagen hat von 1972 bis 1987 insgesamt sechsmal hintereinander als Erster die Ziellinie überquert. Ich spiele euch jetzt drei Sound an und ihr hört bitte gut zu. Hier kommt Nummer Eins. [36:52]

Motorsound 1 [37:05]

SR: Charakteristischer Sound. Hören wir mal in Nummer Zwei rein. [37:07]

Motorsound 2 [37:16]

SR: Und hier kommt Nummer Drei für euch. [37:18]



PORSCHE

Motorsound 3 [37:31]

SR: Eins, zwei oder drei. Hinter welchem der drei Töne steckt das Le-Mans-Rekordsiegerfahrzeug Porsche 956/962? [37:39]

Weibliche Stationvoice – Verlosung

Die Porsche AG verlost eine Führung im Stuttgarter Porsche Museum. Exklusive Einblicke hinter die Kulissen sind dabei garantiert. Das Gewinnspiel läuft ab sofort bis zum Erscheinungstermin der nächsten 9:11 Podcast-Folge. Unter allen richtigen Einsendungen lost Porsche einen Gewinner aus. Mitmachen kann jeder der mindestens 18 Jahre alt ist. Im Porsche Newsroom unter www.porsche.newsroom.de sind die ausführlichen Teilnahmebedingungen zu finden – wie auch der ein oder andere Hinweis. Viel Erfolg! [38:11]

SR: Ja, lieber Norbert, lieber Timo. Jetzt sind wir schon fast am Ende angekommen, die Zeit ist buchstäblich verflogen und ich möchte zum Abschluss von euch noch wissen: Was macht diesen Mythos Le Mans insgesamt, aber auch für Porsche im Besonderen aus? [38:29]

NS: Na gut, wir hatten es am Anfang gesagt. Ich mein Le Mans und Porsche war eigentlich immer verbunden. Porsche ist ja 1951 das erste Mal nach Le Mans gegangen, eigentlich ganz kurz nachdem es den Namen oder das Auto Porsche überhaupt gab. Ferry Porsche hat die Weitsicht gehabt, wir gehen dahin und wollen dort gut ausschauen. Durch gute Platzierung. Hat ja dann auch funktioniert und das ist glaube ich, die Verbindung wie ich schon sagte: schnell und zuverlässig. Das ist ganz wichtig. Schnell ist auch ein Ferrari, aber zuverlässig manchmal nicht. Heute schon besser. Aber das ist das, was Porsche immer... Er ist alltagstauglich, es ist schnell, zuverlässig. Das ist entscheidend und das ist das, was man in Le Mans braucht. [39:14]

SR: Und wie siehst du das? [39:15]

TB: Also, ich bin als frischer Werksfahrer das erste Mal 2002 nach Le Mans bei dem obligatorischen Wiegen montags auf den *Place de la République* gelaufen, mit dem Porsche Hemd. Und zu der Zeit war Porsche nicht in der großen Klasse aktiv und ich glaub der dritte Fan – weil das ist ja sehr voll mit Fans, man kommt kaum durch – fragt mich auf französisch, wann Porsche endlich mal wieder zurückkommt in die große Klasse. Also, da habe ich es direkt



PORSCHE

gemerkt, welche Tradition da herrscht und ich glaube nicht nur wegen den Rekordsiegen. Sondern es ist auch die Faszination der verschiedenen Porsche-Modelle, die dort gefahren sind, aber ich glaube auch, wie Porsche sich da immer präsentiert hat. Das hat ganz viel dazu beigetragen, wie die Marke dort mit dem Rennen verwoben ist. Also, das ist einmalig und eine riesen Ehre als Fahrer, dort für Porsche starten zu dürfen. Also muss ich wirklich sagen, das war die Krönung für die Karriere dort zu starten. [40:07]

SR: Dann sage ich an dieser Stelle vielen Dank für die Einblicke in die Welt von Le Mans und Porsche und für den einen oder anderen Gänsehautmoment, den wir während unseres Gesprächs hatten. Timo Bernhard, Norbert Singer, bleibt gesund und Porsche sowie dem Motorsport wohlgesonnen. Ja, liebe Zuhörer, am Ende unseres Podcasts möchte ich euch noch dazu einladen, uns Feedback zu geben. Ideen, Fragen oder Anregungen – schreibt uns einfach eine Mail und zwar an 911-podcast@porsche.de. Ich freue mich über eure Mails und natürlich auch wenn ihr beim nächsten Mal wieder mit dabei seid.

Outro [40:40]