



Kaum eine Rennserie ist wichtiger für die Autoindustrie, um neue Technologien zu testen: Die Langstrecken-WM 2016 startet am 17. April im britischen Silverstone. Für Titelverteidiger Porsche sitzt Mark Webber im Cockpit – unser Reporter traf den australischen Star-Piloten am Nürburgring

TEXT TIM CAPPELMANN
FOTOS JENS GÖRLICH

Das rasende Labor

Legendäre Strecke:
Zum WEC-Rennen
auf dem Nürburgring
sind 62 000 Zuschauer
gekommen



»Was für uns normal ist,
wäre für die meisten
Menschen viel zu schnell«

Mark Webber, Porsche-Teamfahrer

Nürburgring, die „grüne Hölle“ in der Eifel, einen Tag vor Rennbeginn. Noch eine Minute bis zu meinem Treffen mit Mark Webber. Ich tigere durch das VIP-Zelt, beobachte ihn, bereit loszulegen. Der Australier sitzt tiefenentspannt beim Kaffee und sieht aus, als hätte er den Termin komplett vergessen. Dann ein kurzer Blick auf die Uhr, er trabt los, hängt mich ab, springt die Treppen nach oben in den ersten Stock, sitzt vor mir am Tisch – und grinst mich an. Erster! Der Blick hellwach, interessiert. Schieß los, die Zeit läuft. Ich fange an: Was macht ihn auch auf dem Asphalt so schnell? „Die Top-Fahrer der Welt haben die Fähigkeit, Situationen mit extrem hohem Speed anders wahrzunehmen“, antwortet er, „was für uns normal ist, wäre für die meisten Menschen viel zu schnell.“

Diese Fähigkeit braucht Webber auch. Er muss den Porsche 919 Hybrid beherrschen, den nach eigenen Angaben komplexesten Rennwagen, den der Stuttgarter Autobauer je konstruiert hat: 340 km/h in der Spitze, von 0 auf 200 in 4,5 Sekunden. Das Carbon-Lenkrad – 30 000 Euro teuer, 24 Schalter, sechs Wippen – wird zur Kommandozentrale. Mehrere Hundert Millionen Euro, schätzt man in der Branche, hat Porsche investiert, diesen Boliden zu entwickeln und

*Besprechung mit
den Renningenieuren:
Der australische Pilot
Mark Webber wechselte 2014 von Red
Bull in der Formel 1 zu
Porsche in die Lang-
strecken-Serie WEC.
Schon ein Jahr darauf
holte der 39-Jährige
mit seinem Team den
ersten WM-Titel*

zu bauen. Der Wagen ist auch ein wichtiger Testballon für neue Technologien, die ihren Platz später in herkömmlichen Serienmodellen finden sollen. Neue Aerodynamik- und Hybrid-Konzepte werden erprobt, Hightech-Materialien machen den Porsche besonders leicht. Energie, die andere Autos ungenutzt verpuffen lassen, gewinnt er beim Bremsen und aus Abgas zurück. Deswegen ist die World Endurance Championship (WEC) für die Hersteller eine so prestigie- wie kostenträchtige Spielwiese. Die Zuschauer locken günstigere Tickets als in der Formel 1. Für Glamour sorgen prominente Piloten wie Mark Webber, der „Grey’s Anatomy“-Schauspieler und Profi-Racer Patrick Dempsey und Gastfahrer Nico Hülkenberg, der sonst in der Formel 1 für das Force-India-Team startet.

Morgen also das nächste Rennen, am Nürburgring. Hier hätte Niki Lauda 1976 fast sein Leben verloren. Hier ehrt die „Michael-Schumacher-S“ getaufte Kurve den siebenfachen Formel-1-Weltmeister. Rund 62 000 Menschen sind gekommen, um an diesem WEC-Wochenende dabei zu sein. Aus Lettland, Italien, Rumänien, England, Polen. Ein Mädchen fällt seinem Vater in einem Weinkrampf um den Hals, nachdem Nico Hülkenberg einen Kalender signiert hat. Seit vier Jahren sei die Tochter unsterblich in ihn



Lehrreicher Boxenstopp: Nach einer Trainingseinheit analysiert Webber sofort die Daten und Zeiten seiner Runden; der Helm ist für den Sprechfunk mit einem Kabel in die Armaturen gestöpselt. Sein anderer Arbeitsplatz: der Porsche 919 Hybrid #17 (unten)



verliebt, erklärt der Papa und guckt entschuldigend. Vor der Porsche-Box drängen sich Horden von Fans und kämpfen um ein Autogramm. Drinnen arbeiten mehr als zwei Dutzend Mechaniker und schubsen uns gegen die Wand. Die heilige Garage wird gegen Eindringlinge von außen verteidigt. Zur Not auch mit Muskeln, das hier ist immer noch Motorsport. Die Stimmung ist hoch konzentriert, jeder ist fokussiert auf seine Aufgabe. Alles andere stört. Fotografen sieht man nicht gern, Journalisten noch viel weniger. Smartphones werden sofort einkassiert, fast alles ist verboten oder streng geheim. Jede Schraube hat ihren festen Platz – hinter der weißen Schrankwand. Nichts riecht nach Benzin, und es tropft auch kein Öl auf den Boden. Nur das Heulen der Motoren erinnert in diesem blitzblanken OP-Saal an einen Rennstall.

Mark Webber steht allein vor mehreren Monitoren. Sein Kopf steckt im Helm, der Helm ist über ein Spiralkabel wie mit einer Nabelschnur in die Armaturen gestöpselt – für den Sprechfunk. Das getönte Visier ist heruntergeklappt. Vor ihm flackern Zahlen und Charts über den Bildschirm. Webber kann sich an jede Testrunde erinnern, jedes Detail. Wann der Wagen nicht rund lief, wann ihm Speed fehlte, wann

MARATHON DES MOTORSPORTS

Seit 2012 wird die Langstrecken-Weltmeisterschaft World Endurance Championship (WEC) ausgetragen. An der Rennserie des Internationalen Automobilverbands FIA nehmen Sportprototypen (Le-Mans-Prototyp, LMP) und GT-Sportwagen (Gran Turismo) teil. Werksteams wie Audi, Porsche und Toyota, aber auch Privatteams und Amateurfahrer gehen an den Start.

er einen Fahrfehler gemacht hat. „Recall“ nennen sie das. Seine Analyse gleicht er mit den Daten der Renningenieure ab. Um das Auto zu verbessern. Um sich selbst zu verbessern. „Der Recall unterscheidet die sehr guten Fahrer von den guten: Wenn man mental am Limit ist, fällt es schwer, sich präzise zu erinnern“, erklärt Webber, „ich erinnere jede Kurve.“ Feintuning bei 1000 PS.

Sechs Stunden dauert ein Rennen normalerweise. Drei Fahrer teilen sich ein Auto, die großen Teams treten mit je zwei Boliden an. 2015 jagte Porsche Konkurrent Toyota den Titel ab. Der Startschuss für die diesjährige Saison fällt am 17. April im britischen Silverstone, Höhepunkt ist das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans, Frankreich, im Juni. Webber, 39 Jahre alt, weiß, dass ihm nicht mehr viel Zeit im Cockpit bleibt. „Le Mans zu gewinnen ist mein Traum“, sagt er, „das Rennen ist brutal, es gibt so viele Möglichkeiten, es zu vermasseln.“

In seiner Freizeit fliegt Webber gern Helikopter („Gut für die Hand-Auge-Koordination“), er fährt Mountainbike („Schult den Gleichgewichtssinn“) oder Motocross („Mein Lieblingshobby als Kind“). Man muss Talent, Biss und viel Ehrgeiz mitbringen, um es aus dem rund 40 000-Einwohner-Städtchen Queanbeyan im australischen Bundesstaat New South Wales auf die Rennstrecken des internationalen Motorsports zu schaffen. Und Webber gilt als Spätzünder. Erst 1990, da ist er mit 14 Jahren schon ein Teenager, kauft ihm sein Vater ein gebrauchtes Gokart. In dem Alter konnte Michael Schumacher bereits auf ein Jahrzehnt Rennerfahrung zurückblicken. Webber hatte kein Geld im Rücken, um sich einen Platz im Cockpit zu kaufen, auch keine großen Sponsoren. Einzig die australische Rugby-Legende David Campese half ihm 1997 mit einer Finanzspritze von 100 000 australischen Dollar; er konnte in einem F3-Team bleiben.

Kurz darauf wurde der damalige Mercedes-Sportdirektor Norbert Haug auf Webber aufmerksam. 2002 gab er sein Formel-1-Debüt beim Grand Prix in Melbourne. In seiner Heimat überraschte der Newcomer gleich mit einem fünften Platz. Bei 216 Rennen ging er seitdem an den Start, neunmal fuhr er als

**Die Stimmung
ist hoch konzentriert.
Fotografen sieht man
nicht gern, Journalisten
noch viel weniger**

Sicherheitshinweis:

Schüco Fenster und Haustüren können zu Langeweile bei Wachhunden führen.



Sicherheit, die jeden in der Familie überzeugt: mit Fenstern, Haustüren und Schiebetüren von Schüco können Sie schon bei der Planung für das wichtigste Gefühl in Ihrem Zuhause sorgen: Geborgenheit. Durch langjährige Erfahrung und geprüfte Markenqualität.
www.schueco.de/sicherheitshinweis

Fenster. Türen. Fassaden.

SCHÜCO

Schüco präsentiert:

BODYGUARD
DAS MUSICAL

NUR IM MUSICAL DOME KÖLN
www.bodyguard-musical.de

»Mark ist zwar ein Superstar,
lässt es aber nie heraushängen.
Er drängt sich nicht in den Vordergrund«

Timo Bernhard, Porsche-Teamfahrer



Mannschaftssport WEC: Pilot Timo Bernhard teilt sich das Cockpit des Porsche #17 mit seinen Teamkollegen Mark Webber und Brendon Hartley

Tired of reading glasses?

Our solution gives you lifelong freedom from glasses, near and far!

Dr. med. Jørn S. Jørgensen,
Medical Director of EuroEyes Clinic Group



Your specialist for eye laser surgery and lens surgery

Presbyopia begins slowly and gives rise to reading difficulties from the age of 40 years. This is caused by the loss of flexibility of the eye's crystalline lens, which loses its ability to change shape to focus light when reading, causing things up close to appear unclear. This also affects people who never before had problems with their eyes; and now need reading or progressive glasses.

An alternative to reading glasses is to exchange this »rigid« lens with an artificial lens implant, replacing the need for all glasses! EuroEyes eye surgeon Dr. med. Jørn S. Jørgensen has specialised in the correction of presbyopia. He explains the implantation of the Trifocal Lens in this interview.

Who is EuroEyes?

EuroEyes is a clinic group that has specialised in the correction of visual errors and presbyopia. We have completed more than 400.000 successful eye operations, and have been implanting multifocal lenses to correct presbyopia for around 15 years.

Who chooses to come have their presbyopia corrected at EuroEyes?

Mostly patients over the age of 45 years who are active in their occupation and leisure, and do not want to accept reading and progressive glasses.

Which lenses do you implant?

We implant trifocal lenses from Zeiss, which allow you to see clearly from up close to far away including the in between ranges. Working on the computer without glasses is no problem at all.

Does that mean the lens also corrects near- and farsightedness?

Yes, all visual errors are corrected, even astigmatism. Trifocals allow you to get rid of all glasses.

You never need to wear reading or progressive glasses again?

Correct - 97 % of our patients who are treated with trifocals are totally free from wearing all glasses for the rest of their lives.

Why should I choose EuroEyes to treat my visual error?

Our surgeons carry out more than 1.000 operations per year and are regularly recognised by the magazine FOCUS as top doctors. We have also implanted the most trifocals worldwide.

Does the operation hurt?

It is a routine operation that has also been carried out for generations as cataract treatment. It is very safe and takes 15 minutes per eye on an outpatient basis using eye drop anesthetics.

When can I see clearly after the treatment?

Our patients are back to work after a few days, and driving a car is also possible.

Contact us on 0800-17 11 17 11
or service@euroeyes.de



Get your appointment for a free Eye Check and start your glasses free life!
trifokal.euroeyes.de | 0800 17 11 17 11

EuroEyes

Berlin | Bremen | Dusseldorf | Frankfurt | Hamburg | Copenhagen | Munich | Stuttgart
Beijing | Shanghai

Erster ins Ziel. Der ganz große Wurf blieb dem Ausnahmefahrer verwehrt, obwohl ihm viele Experten den Titel zutrauten. Dreimal wurde er WM-Dritter.

Um über Jahre in der Königsklasse in die Top Ten zu fahren, dauerhaft gegen Teamkonkurrenz wie David Coulthard, Nico Rosberg oder Sebastian Vettel zu bestehen, ist alles auf einen Fahrer abgestimmt. In der Formel 1 kämpfen egozentrische Hochleistungssportler mit harten Bandagen. Wer sein Team nicht hinter sich hat, schafft es nicht aufs Podium. Den Rückhalt bei Red Bull hatte Webber zuletzt vermisst, die Niederlage im internen Machtkampf gegen Vettel hinterließ Spuren. Das Angebot, 2014 zu Porsche in die WEC zu wechseln, kam zur richtigen Zeit. „Der Teil der Droge ist vorbei“, sagt Webber über die Formel 1. „Es ist schwer, Jungs wie mich zu stimulieren, zu motivieren. Die WEC ist genau das Richtige



Auf dem Siegerpodest: Mark Webber lässt den Korken knallen. Für Porsche hat er mit seinen zwei Teamkollegen die Deutschland-Premiere der Langstrecken-WM auf dem Nürburgring gewonnen



RENNTERMIN 2016

- 17. April
Silverstone (GB)
- 7. Mai
Spa-Francorchamps (B)
- 18. Juni
Le Mans (F)
- 24. Juli
Nürburgring (D)
- 3. September
Mexiko-Stadt (MEX)
- 17. September
Austin (USA)
- 16. Oktober
Fuji (J)
- 6. November
Shanghai (CHN)
- 19. November
Sakhir (BHR)

Wer sein Team nicht hinter sich hat, schafft es nicht aufs Podium

für die Phase, in der ich als Rennfahrer gerade bin.“ Um auf der Langstrecke erfolgreich zu sein, musste Webber lernen zu teilen. Das WEC-Prinzip: ein Auto, drei Fahrer. Im Cockpit wechselt er sich mit dem deutschen Piloten Timo Bernhard, 35, und dem Neuseeländer Brendon Hartley, 26, ab. „Das war am Anfang eine große Umstellung für mich“, erzählt er. „Vorher war ich kompromisslos. Jetzt musste ich verinnerlichen, dass ich nicht bloß an einem Auto für mich arbeite, sondern an einem, das auch für meine Teamkollegen gut ist.“ Wenn es so etwas wie Mannschaftssport im Motorsport gibt, dann bei der WEC.

Renntag am Ring. Ein heißer Sonntag im August, die Tribünen sind voll, ein TV-Helikopter dreht seine Runden. Nur die Nürburg wirft ihren Schatten auf den Hang. Eben posierten die Fahrer noch vor ihren Autos auf der Strecke. Letzte Absprachen und Interviews, umringt von Helfern, die ihnen Schirme über die Köpfe halten und Eiswasser reichen. Eine Kapelle spielt, das runde Michelin-Männchen wälzt sich über den Asphalt. Jetzt ist die Piste geräumt, der Startschuss fällt. Webbers Porsche #17 steht auf Position zwei hinter dem Schwesterfahrzeug #18.

In der WEC zählen Strategie und Taktik noch mehr als in der Formel 1, schon wegen der Dauer des Rennens. Pitstop im letzten Drittel. Brendon Hartley fährt in die Box, Webber übernimmt. Die beiden Männer helfen einander aus dem und ins Cockpit, am Boliden beginnt das Ballett der Mechaniker: Reifenwechsel, Scheibe putzen, Auftanken. Jeder Handgriff perfekt choreografiert, keine Bewegung zu viel. In Sekunden-schnelle ist alles vorbei. Webber rast davon.

Nach sechs Stunden fährt er als Erster ins Ziel, sein erster Sieg in der WEC. Ein wichtiger Erfolg für das Team und für ihn. Bis zum Saisonende verteidigen die drei Fahrer den Spitzenplatz in der Gesamtwertung. „Wer nur Erfolg hat, entwickelt sich nicht. Wer auch mal verliert, lernt dazu“, sagt Webber. Bei der Siegerehrung tobt er mit seinen Kollegen auf dem Podium herum, sie spritzen mit Champagner um sich. Webber lacht. Er sieht zufrieden aus. Es fühlt sich gut an, wieder zu gewinnen. Wieder schneller zu sein als alle anderen.



Florence Griffith Joyner ("Flo-Jo") celebrating her victory



A lifetime of dedication, for a moment of victory

Focus · Persevere · Breakthrough

