

Erinnerungen an Le Mans: Jörg Bergmeister im Gespräch mit Jürgen Barth

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

15/09/2020 Im Vorfeld des anstehenden Le-Mans-Rennens tauschen zwei Porsche-Legenden Geschichten von Meisterleistungen und Siegesfreuden im Werksteam und Kundensport aus.

Wäre dies ein normales Jahr, würde sich Jürgen Barth auf ein Wiedersehen mit seinen Rennkumpels im Rahmen des 24-Stunden-Rennens von Le Mans freuen. Sicherlich wäre dies kein ruhiger Abend geworden – mit 14 Auftritten bei Le Mans in verschiedensten Wagen, die von einem privaten 911 bis hin zum legendären 956 reichen, hat Barth eine Menge Geschichten auf Lager.

Auch Jörg Bergmeisters Vorbereitungen wären ganz anders verlaufen, auch wenn er seine Karriere als

aktiver Porsche-Werksfahrer vergangenes Jahr beendet hat. Insgesamt 17-mal ging er seit 2002 in der GT-Klasse in Le Mans an den Start.

Aber 2020 ist kein normales Jahr. Das Coronavirus hat Sport-Veranstaltungen auf der ganzen Welt durcheinandergewirbelt, und Le Mans bildet hier keine Ausnahme. Die Pandemie brachte alle Pläne durcheinander: Zuschauer sind dieses Jahr in Le Mans überhaupt nicht zugelassen und die Zahl der zugelassenen Teammitglieder vor Ort wurde auf ein absolutes Minimum begrenzt. Das Ergebnis: Beide werden das Rennen aus der Ferne verfolgen.

Während der Countdown zum meistbeachtesten Langstreckenrennen des Jahres läuft, tauschen die beiden Männer – beide berühmt für ihre Erfolge im Kundensport ebenso wie in Werksteams – Geschichten über ein Leben im Rennoverall aus.

Jürgen Barth: „Ich erinnere mich noch, als ich das erste Mal nach Le Mans kam. Das muss 1968 gewesen sein, nachdem ich meine Ausbildung abgeschlossen hatte. Ich hatte ein weißes Hemd an, aber nach Rennstart dauerte es keine Stunde, bis ich komplett dreckig war, weil ich Kunden mit ihren Fahrzeugen half. Ein Kunde fuhr einen 910, da musste ich kurz vor dem Start noch den Auspuff anschweißen!"

Jörg Bergmeister: „Das ist so cool! Ehrlich gesagt, dachte ich bei meinem ersten Mal im Jahr 2002, naja, das ist ein 24-Stunden-Rennen wie jedes andere. Damit lag ich allerdings komplett falsch! Diese erste Erfahrung – die Fahrerparade und all die Emotionen auf den Gesichtern der Zuschauer, dann während des Rennens durch die Porsche-Kurven fahren und das Blitzlichtgewitter erleben… Le Mans wurde ganz schnell zu meinem Lieblingsrennen, und ich bin sehr glücklich, dass ich an einigen dieser Veranstaltungen teilhaben durfte. Das ist definitiv ein ganz besonderer Ort.

Meine schönste Erinnerung ist die an 2004, als ich zum ersten Mal Klassensieger wurde. In der Woche davor hatte ich einen Fahrrad-Unfall und ich wusste nicht, ob ich es überhaupt schaffe, denn die Schürfwunden am ganzen Körper haben mir wirklich Schmerzen bereitet. Aber zusammen mit Patrick Long und Sascha Maassen haben wir es trotzdem geschafft."

Barth:„Für mich gibt es zwei große Rennstrecken, die es sich wirklich zu gewinnen lohnt: Indianapolis und Le Mans. Deinen Sieg bei Le Mans verfolgen 220.000 Zuschauer vor Ort, das ist unfassbar emotional. Als ich 1977 siegreich war, habe ich erst im Nachhinein so richtig realisiert, dass ich Le Mans gewonnen hatte – und dann wurde ich von meinen Gefühlen übermannt.

Damals war das noch etwas Anderes, wenn man bedenkt, dass wir bei fast jedem Rennen, auch in Le Mans, einen Fahrer durch einen Unfall verlieren konnten. Sehr viele starben. Und so war ein Sieg eine emotionale Befreiung. Puh, wir haben das Qualifying geschafft. Puh, wir haben das Rennen geschafft. Wir haben einige sehr, sehr große Partys gefeiert, auch nach dem Qualifying. Wir haben das Restaurant praktisch mit Champagner geflutet."

Bergmeister: „Ganz klar, die Folgen waren für euch damals ganz andere. Leider hatte ich auch ein

schlimmes Erlebnis, als wir 2013 Allan Simonsen verloren. Das war unfassbar tragisch. Aber mit der Zeit hat sich die Strecke verbessert, die Wagen sind wesentlich sicherer geworden, und zum Glück gibt es nicht mehr so viele Verluste."

Barth: „Ganz genau. Und heute sind Rennfahrzeuge auch mehr wie Straßenfahrzeuge. Aber zu unserer Zeit hatten wir keine Servobremsen, Servolenkung oder Wippenschaltung. Hinzu kommt, dass wir das Rennen mit nur zwei Fahrern gefahren sind. Heutzutage sind es beispielsweise beim 24-Stunden-Rennen von Daytona fünf oder sechs Fahrer. Mein erstes Rennen in Le Mans bin ich 1971 mit René Mazzia in einem 911 gefahren.

Ich konnte kaum Französisch, und nach der technischen Abnahme hörte ich ein leises, tickendes Geräusch des Motors. Ich merkte, dass der Kolben gegen den Zylinderkopf schlug. Ich hatte keine Distanzstücke oder so etwas, also benutzte ich eine Feile und nahm damit etwas von den Kolben weg."

Bergmeister: „Wahnsinn."

Barth: „Ich habe auch das Gefühl, dass das Rennen heutzutage mehr einem Sprint gleicht, wegen all der Funktionen im Fahrzeug. Die Wagen werden immer besser. Man kann länger Vollgas geben. Zu der Zeit, in der ich meine Siege einfuhr, mussten wir noch darauf achten, den Motor zu kühlen, indem wir auf der Geraden zweimal den Fuß vom Gas nahmen. Zehn Jahre später hatten wir im 962 erstmals eine Kraftstoffeinspritzung, da hieß es dann voll durchdrücken."

Bergmeister: „Das sehe ich genauso. Als ich angefangen habe mit dem 996, musste man auch noch richtig auf sein Fahrzeug aufpassen.

Aber seitdem wir erstmals den 991 gefahren sind, nimmt man selbst die harten Kanten und Randsteine einfach mit, wie bei einem Sprintrennen. Das scheint erst mal brutal, aber die Autos können das ab. Nur so ist man heutzutage schnell genug. Das macht jeder so, die Wagen müssen es aushalten."

Barth: „Wir mussten Acht geben auf die Kerbs. Beim 911 war das nicht so schlimm, da das Fahrwerk keine Probleme bereitete. Worauf man beim 911 achten musste, war, den Motor nicht zu hoch zu drehen, und man musste den Tank und die Reifen im Blick behalten.

Mit dem Prototyp, dem 908, mussten wir vor allem aufpassen, dass wir nicht gegen die Kerbs fahren. Die Radnaben brachen leicht. Später, im 962, konnte man die Kerbs treffen, ohne dass irgendetwas passierte. Aber hier musste man wiederum in Bezug auf die Aerodynamik vorsichtig sein. Zu viele Turbulenzen vor dem Wagen mussten wir vermeiden, und man durfte nicht zu dicht auf den vorausfahrenden Fahrer auffahren.

Und klar, wenn man für ein privat finanziertes Team gefahren ist, musste man auf das Fahrzeug noch mehr Acht geben – die finanzielle Lage war hier eine andere. Von den 1970er bis in die 90er-Jahre versuchten wir, Fahrzeuge zu bauen, die für Kunden bezahlbar waren, denn das Teilnehmerfeld musste durch Kunden ergänzt werden. Das war immer gut für Porsche, weil wir viele Fahrzeuge im Rennen

hatten und so immer die Chance bestand, den Klassensieg für uns zu beanspruchen."

Bergmeister: „Für mich liegt der größte Unterschied zwischen einem Rennen im Kundensport und für das Werksteam, insbesondere in der GT-Klasse, besonders in der Intensität der Vorbereitung. Mit Flying Lizard bewegten wir uns schon auf einem sehr hohen Niveau, weil es ein werksunterstütztes Team war, aber wenn ich das heute mit dem GT-Werksteam vergleiche, ist das eine ganz andere Welt. Man hat immer jemanden an seiner Seite, der einem mit dem Motor hilft, wenn man den Wagen startet. Dann hat man jemanden, der für die Daten zuständig ist, einen Fahrzeugingenieur... Der Blick fürs Detail und die Vorbereitung haben sich in den vergangenen 15 Jahren definitiv stark verändert. Zumindest für mich; anfangs saß man im Wagen und hatte eine Datenaufzeichnung, aber das war es im Prinzip auch schon. Heute werden während des Fahrens schon Daten analysiert, bis hin zum Abtriebsniveau und zu möglichen Veränderungen am Splitter. Das ist eine ganz neue Stufe. Heute besteht so ein Rennteam wohl aus rund 100 Personen."

Barth: „Mehr – bei den Prototypen sind es sogar mehr."

Bergmeister: „Ich mochte es immer, nicht nur Fahrer zu sein, sondern auch zur Organisation im Hintergrund beizutragen: das Beste aus einem Team herauszuholen und sicherzustellen, dass alles richtig läuft.

Jörg Bergmeister und Team Project 1

Als ich das letzte Mal für Project 1 angetreten bin, war es eine ziemliche Herausforderung, das Team in nur einer Saison vom Supercup auf Langstreckenrennen umzustellen. Zum Glück konnte ich auf ein paar richtig gute Leute bauen, die auch schon an der F2 oder GT2 teilgenommen hatten, aber es ist schon eine andere Herausforderung, ein Team aufzubauen."

Barth: „Das geht mir auch so. Ich habe ja einen Mechaniker-Hintergrund, daher war ich es gewohnt, zu helfen, wo ich konnte, zum Beispiel bei der Reparatur eines Fahrzeugs. So wie in meinen letzten beiden Runden in Le Mans, als ich mit einem Zylinder weniger fuhr. Aber damals war das ganz normal, zumindest für mich; denn ich habe auch im Werk gearbeitet, ich war Fahrer und habe mich um die Kunden gekümmert. Ich habe Multitasking betrieben. Der Mechaniker kam und fragte nach einer Suppe, also habe ich ihm eine gebracht."

Bergmeister: „Ja. Ich meine: Wieso nicht? Wir sind schließlich ein Team. Ich habe die letzten zwei Jahre im Anhänger geschlafen, dieser Kameradschaftsgeist existiert also noch immer.

Ich werde das auf jeden Fall vermissen, aber ich freue mich darauf, mir das Rennen anzusehen. Die Jahreszeit spielt kaum eine Rolle, Le Mans ist immer eine ganz besondere Strecke. Mir ist es egal, ob es Dezember oder Juni ist: Wenn man die Chance erhält, dort zu fahren, ist man dabei."

Barth: „Auf jeden Fall."

Info

In Teil zwei spricht der ehemalige Werksfahrer Timo Bernhard mit Ingenieur-Legende Norbert Singer.
Der Artikel erscheint morgen auf newsroom.porsche.de.

Bildunterschriften

Pfad: Erinnerungen an Le Mans: Jörg Bergmeister im Gespräch mit Jürgen Barth/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Jörg Bergmeister, Team Project 1, 2019, Porsche AG
Bildunterschrift: Jörg Bergmeister

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/historie/porsche-joerg-bergmeister-juergen-barth-interview-le-mans-erinnerungen22319.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d3e27f69-8992-4044-aade-41ee47821217.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart