

Speeddating

01/06/2020 Vor 50 Jahren: Am 14. Juni 1970 erringt Porsche mit dem 917 erstmals den Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Am Steuer: Hans Herrmann und Richard Attwood. Testfahrer damals: Günter Steckkönig – Porsche-Urgestein, Techniker, Versuchs- und Rennfahrer. Simona De Silvestro testet heute ebenso, für das TAG Heuer Porsche Formel-E-Team – und ist damit die erste Porsche-Werksfahrerin überhaupt.

Zwei Lagermitarbeiter rollen einen grün-weißen Typ 2708 CART von 1989 ins rechte Licht. Teo Fabi sei den Wagen gefahren, sagen sie. Simona De Silvestro ergänzt: „Und der hat mit ihm in Mid-Ohio gewonnen." Die Männer nicken anerkennend. Die Schweizerin kennt sich offensichtlich aus in der Rennsportgeschichte von Porsche. Und erst recht in der IndyCar-Serie. 2010 wird sie beim 500-Meilen-Rennen von Indianapolis zum „Rookie of the Year" gewählt. Sie erzählt vom Speed im Oval. „Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt in den vier Qualifikationsrunden bei mehr als 350 km/h, der Topspeed bei 380." Günter Steckkönig hakt sofort ein: „Wird immer Vollgas gefahren?" Schnelle Antwort: „Immer, zumindest im Qualifying."

Günter Steckkönig taucht in keiner Starterliste eines IndyCar-Rennens auf. „Gefahren bin ich diesen Porsche aber schon." Unter seinem charakteristischen Schnurrbart erscheint ein breites, herzliches

Lächeln: „Ich habe mich sozusagen hineingeschmuggelt." Er berichtet von Proberunden einiger Fachjournalisten mit dem Monoposto Ende der 1980er-Jahre auf dem neuen Nürburgring. Als sich der Testtag dem Abend zuneigt, kommt der langjährige Versuchsfahrer nach anfänglichem Zögern der Teamleitung doch noch an die Reihe. „Den können Sie auch bei Nacht fahren lassen", haben altgediente Monteure bei den Chefs ein gutes Wort eingelegt.

Vor diesen Formel-E-Läufen auf vielen Kontinenten sitzt die 31-Jährige ebenso wie die beiden Stammfahrer André Lotterer und Neel Jani für ganze Tage im Simulator in Weissach, „der großen Playstation", wie die Schweizerin lächelnd sagt. Sie hat Formel-E- Erfahrung mit einer kompletten Saison im zweiten Jahr der Serie 2015/2016. „Zwischen den Autos von damals und heute bestehen große Unterschiede. Bei der Generation 1 wurden Elektromotoren einfach in vorhandene Rennwagen eingebaut. Die Generation-2-Autos wurden für diese Serie entwickelt und sind viel schneller", erklärt sie.

Der 99X Electric wird in Weissach präzise für die Rennstrecken präpariert. „Bei der Formel E findet alles an einem Tag statt, da bleibt nicht viel Zeit, um den Wagen abzustimmen oder eine neue Strecke kennenzulernen." Bei Günter Steckkönig war das noch ganz anders: „Eine neue Rennstrecke haben wir oft zu Fuß und manchmal mit dem Fahrrad erkundet. Die ersten Runden mit dem Rennwagen sind wir langsam gefahren, bis wir die Kurvenfolgen wirklich intus hatten."

Im Simulator geht es noch um viel mehr als Streckenkunde. „Wir simulieren alle vorstellbaren Situationen, damit die Fahrer im Rennen die richtigen Entscheidungen treffen können", erklärt die Rennfahrerin von heute. Im Mittelpunkt steht dabei die Erprobung verschiedener Softwareprogramme zum effizienten Energiemanagement. Simona De Silvestro erklärt: „Zu jeder Sekunde im Rennen muss die für die Situation passende Energiemenge zur Verfügung stehen."

Ihre Augen leuchten bereits, als sie in einem 917 KH in Gulf-Lackierung von 1971 Platz nimmt. Günter Steckkönig kniet daneben, beugt sich ins Cockpit und erklärt augenzwinkernd: „Wir haben ein Gaspedal, eine Kupplung, eine Bremse. Wenn Sie dann noch wissen, wo die Gänge liegen, kann es losgehen." Die Rennfahrerin entgegnet: „In der Formel E müssen wir ganze Bücher studieren, um zu wissen, wie man den Wagen samt Energiemanagement richtig bedient." Sie richtet ihren Blick ganz weit nach vorn auf eine imaginäre Gerade. So ungefähr 360 km/h beträgt die Höchstgeschwindigkeit des Zwölfzylinder-Porsche. Sie wird ernst: „Einen Unfall mit diesem Auto zu haben, wäre ganz großer Mist." Steckkönig: „Sie sagen es. Jahre später konnte ich mir kaum noch vorstellen, dass wir mit diesen Autos so schnell gefahren sind". Der Veteran erinnert sich, wie die ersten 917 im Jahr 1969 auf langen Geraden mangels Abtrieb vorne ganz leicht wurden. „Du hast gespürt, dass zum Abheben nicht viel fehlt."

Als Techniker weiß er ziemlich genau, warum sich ein Rennauto so oder auch anders verhält und kennt seine Schwächen. Simona De Silvestro kann ebenfalls erklären, wie ihr Rennwagen funktioniert. „Wenn auch nicht im Detail", räumt sie ein. Günter Steckkönig nickt, als er dazu sagt: „Ein Rennfahrer sollte etwas von der Technik verstehen, und der Techniker von der Rennerei." Auch deswegen hat er bei Testfahrten gern auch Monteure mitgenommen. Begründung: „Die wussten dann erst recht, wie wichtig es ist, dass alle Schrauben fest angezogen sind."

Langstreckenerfahrung kann Simona De Silvestro mit einem Start beim 24-Stunden-Rennen von Daytona vorweisen. 2019 trat sie in einem reinen Frauenteam an, das lange auf Platz drei lag, bis ein Unfall die Chancen aufs Podium zunichte machte.

„Das war mal etwas anderes. Ich musste mein Auto noch nie mit anderen teilen. Aber es war eine coole Sache", blickt sie zurück. Und nickt zustimmend, als Langstrecken-Spezialist Steckkönig über die Sitzposition philosophiert. „Jeder muss gut im Rennwagen sitzen, damit man sich ganz aufs Fahren konzentrieren kann. Deshalb hatte bei uns jeder seinen eigenen Sitz." Der wurde mithilfe eines Gipsabdrucks erstellt, die individuelle Sitzschale tauschten die Fahrer bei jedem Wechsel selbst aus.

In der Zeit der großen Siege des 917 mit Saugmotor zwischen 1969 und 1971 fährt Steckkönig viele Tests. „Wegen Schwächen von Radlagern und Schrauben der Aufhängungen haben wir Hunderte Runden auf dem Skid-Pad in Weissach gedreht, mein Nacken hat ziemlich wehgetan." Unkomfortabel waren auch Kilometermarathons auf einer Rüttelpiste samt Sprungschanze. Ein Vertreter der Konkurrenz aus Italien sah einmal zu und kommentierte trocken: „Was ihr alles macht! Unser Auto würde so eine Belastung nie aushalten."

Eine Art Simulator gab es auch schon für den 917. Steckkönig berichtet von dem Rollenprüfstand, auf dem der festgezurrte Rennwagen die 24 Stunden möglichst realistisch absolvierte. Vor dem Fahrer befand sich eine Drehscheibe. Ihre Umdrehung lag bei dreieinhalb Minuten, der üblichen Rundenzeit von Le Mans. Der Fahrer konnte ablesen, was er zu tun hat. Eine Minute Vollgas bei 8.000 Umdrehungen wie auf der sechs Kilometer langen Hunaudières- Geraden, heftig bremsen vor den Kurven, passende Gangwechsel davor und danach. Fahrer- und Reifenwechsel gehörten auch zu diesen 24 Stunden von Weissach. Schließlich werden die Pneus auch auf dem Prüfstand abgefahren. „Einmal habe ich meine Ohrenstöpsel vergessen und danach gar nichts mehr gehört", sagt Steckkönig. Ob er heute mit einem 917 gern mal wieder einige Runden drehen würde? Rasche Antwort: „Ja, klar!"

Günter Steckkönig: „Diesen 908/03 mag ich besonders gern, er ist schnell, leicht und handlich wie ein Gokart." Drei Mal startet der Porsche-Techniker in Le Mans, wird 1976 mit einem 908/03 des Joest-Teams Siebter. „Weil wir mit dem Zahnriemen für die Kraftstoffpumpe immer wieder Schwierigkeiten hatten, habe ich ihn als Ersatzteil mitgenommen. Der Riemen ist tatsächlich gerissen. Ich habe ihn irgendwo am Streckenrand gewechselt. Für mich war dieser siebte Platz wie ein Sieg."

Fast drei Jahrzehnte davor wird seine Begeisterung für den Rennsport geweckt, als ihn der Vater zu den Solitude-Rennen in Stuttgart mitnimmt. Am 15. April 1953 beginnt Günter Steckkönig eine Kfz-Mechaniker-Lehre bei Porsche, eine Ausbildung zum Techniker folgt. 1962 stößt der Schwabe zum Fahrversuch. Mit privaten Renneinsätzen mit einem VW „Käfer" und einem NSU TT löst der Porsche-Mitarbeiter die Rennlizenz. „Mein erster Einsatz als Werksfahrer war 1968 der Marathon de la Route über 84 Stunden auf dem Nürburgring." Mit dem 911 S feiert Porsche seinerzeit einen Doppelsieg.

Simona De Silvestros Vater, Besitzer einer Autowerkstatt in Nyon, schaut mit der damals noch kleinen Tochter viele Formel-1-Rennen im Fernsehen an. „Schon als Kind war ich Motorsportfan", versichert sie. Im Gokart zeigt sie mit sechs Jahren ihr fahrerisches Talent. Nach Erfolgen im Kartsport und der Formel

Renault folgt der Wechsel in die USA. Dort erreicht sie den 4. Gesamtplatz in der Formel BMW. Es folgen drei erfolgreiche Jahre in der Atlantic Championship, bevor sie in die IndyCar-Serie wechselt. Dort fährt sie als eine von insgesamt nur drei Frauen 2013 in Houston aufs Podium. Mit einem Nissan V8 bestreitet sie zuletzt drei Saisons in der australischen Supercars-Serie.

Die Rennfahrerin fasst zusammen: „Die europäischen Teams arbeiten akribisch, die Amerikaner sind viel lockerer, die Australier manchmal vielleicht zu locker." Nun der Werksvertrag mit Porsche. „Klar, für mich ist ein Traum in Erfüllung gegangen. Kein anderer Sportwagenhersteller hat eine so großartige Rennsporttradition." Neben ihrer Rolle als Testfahrerin startet sie 2020 im Team von Ex-Werksfahrer Timo Bernhard mit einem 911 GT3 R in der heiß umkämpften Rennserie ADAC-Masters. Ihre Vorfreude ist deutlich zu spüren. „Das ist mega cool". Gut sei, dass recht viel getestet werde. Viele europäische Rennstrecken sind ihr aufgrund ihrer langen Übersee-Karriere noch unbekannt. „Ich war zum Beispiel noch nie in Oschersleben."

Beim Thema Frauen im Motorsport zuckt Simona De Silvestro die Schultern und meint: „Am Anfang schauen einige genauer hin, auf welchem Platz das Mädel gelandet ist. Zugegeben, bei anderen Frauen mache ich das auch. Aber das legt sich." Allerdings muss sich eine Frau immer wieder beweisen. „Wenn ein erfolgreicher Rennfahrer von einer Serie in eine andere wechselt, erklärt jeder, der Mann ist gut. Bei einer Frau heißt es, mal sehen, ob sie es auch dort schafft." Grundsätzlich sollte jede Frau ihre Fähigkeiten zeigen können. „Das gilt eben auch für das Beherrschen eines Rennwagens."

Zu den aktiven Zeiten von Günter Steckkönig gab es durchaus Stimmen im Fahrerlager, die sagten, dass Frauen auf der Rennstrecke nichts verloren hätten. „Das war schon damals Blödsinn", betont der Veteran. Er erinnert sich an ein Formel-V-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings, als er sehr froh gewesen sei, bei widrigsten Bedingungen einem gelben Rennwagen folgen zu können. „Wenn der abgeflogen wäre, wäre ich das auch." Am Steuer saß Deutschlands damals erfolgreichste Motorsportlerin Hannelore Werner.

Simona De Silvestro

1988: Geboren in Thun/Schweiz
2002: Kartsport
2006: Platz vier in der amerkanischen Formel BMW USA
2010 bis 2013 und 2015: IndyCar Series, Platz zwei in Houston 2013
2014: Sauber F1-Team, Affiliated Driver
2015 bis 2016: FIA Formel E (Team Andretti)
2017 bis 2019: Australische Supercars-Serie
2018bis 2019: Testfahrerin Venturi Formel-E-Team
2019: Werksfahrerin bei Porsche, Test- und Entwicklungsfahrerin FIA Formel E
2020: ADAC GT-Masters im Team 75 Motorsport von Porsche-Markenbotschafter Timo Bernhard

Günter Steckkönig

1936: Geboren in Stuttgart-Degerloch
1953: Lehre bei Porsche als Kfz- Mechaniker, Weiterbildung zum Techniker
1962: Fahrversuch bei Porsche
1968: Erster Einsatz als Porsche-Werksfahrer beim Marathon de la Route
1969: Testfahrer Porsche 917
1976, 1981und 1983: Starts bei den 24 Stunden von Le Mans
1983: Mehrere Siege auf dem Nürburgring mit dem 928 S
1992: Vorruhestand

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
Team Coordinator Communications
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de



Yannick Bitzer

Spokesperson Formula E and Esports
yannick.bitzer2@porsche.de

Bildunterschriften

Pfad: Speeddating/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Simona de Silvestro, Günter Steckkönig, l-r, 917 KH, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Simona De Silvestro und Günter Steckkönig hinter einem 917 KH

Pfad: Speeddating/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Günter Steckkönig, Simona de Silvestro, l-r, Typ 2708 CART von 1989, 2020, Porsche AG
Bildunterschrift: Günter Steckkönig und Simona De Silvestro neben einem Typ 2708 CART

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/motorsport/porsche-speeddating-simona-de-silvestro-guenter-steckkoenig-21045.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2f1213a2-0f8c-44c2-9fd5-92a63e634d5e.zip