

# Das Fingerspitzengefühl im Motorsport

Renngeschichten: Marco Werner ist leidenschaftlicher Rennfahrer, der mit Kraft und Verstand für den Sport Erfolge feiert

von Verena Au  
**MONTABAUER.** Marco Werner trifft sich in ihrer Praxis mit den Rennärzten Karl R. Schuster und Matthias W. Hötzel. Der mehrfache Gewinner des 24-Stunden-Rennens von Le Mans wird schon in seiner Kindheit von der Faszination Autorennen gepackt. Denn sowohl Großvater August als auch Vater Heinz-Dieter Werner sind in ihrer Zeit Fahrer im Motorsport.

Bereits im Kettcar sind für den jungen Werner „keine Hänge zu steil und keine Kurven zu scharf“. Schon als Kind beginnt er seine Karriere als Rennpilot: Auf dem Kart. Im Alter eines jungen Erwachsenen folgen Autorennen in der Formel Ford 1600. Erfolge stellen sich aber erst ein, als er mit gesponsortem neuen und besseren Material unterwegs ist, nachdem der gelernte KFZ-Mechaniker anfangs noch mit Eigenbauten startet. So wird er 1987 in seiner ersten Saison bei der Deutschen Formel Ford Meisterschaft auf Anhieb Dritter. Es wird deutlich, dass schon in jener Zeit, neben dem fahrerischen Potential auch der finanzielle Background eine wichtige Rolle im Rennsport spielt. Nach den ersten Erfolgen wird auch der ehemalige Formel 1-Rennfahrer Jochen Mass auf ihn aufmerksam. Marco Werner nimmt daher an einem Sichtungsfahren für Nachwuchsfahrer in Frankreich teil. Ein anderer Teilnehmer ist bei-

spielsweise Michael Schumacher. Von insgesamt sechs Teilnehmern werden nur zwei dazu erkoren, bei ihrem Karrierestart im Rennsport unter einem Sponsor zu fahren. Jochen Mass entscheidet sich für Heinz-Harald Frentzen und Marco Werner. Die beiden werden Teamkollegen im Opel Lotus Challenge Team. „Schumacher ging damals heim“, erinnert sich Werner. Doch der Rennpilot schlägt einen anderen Weg ein: Auch wenn für ihn damals die Formel 1 mit Sicherheit ein Ziel ist, führt sein Weg in Richtung Langstreckenrennen. Mit dem Sichtungsfahren und den damit verbundenen Erfolgen sind von nun an neben seinem „Benzin im Blut“ auch der finanzielle Background für seine Rennsportkarriere gegeben.

## Der Ausflug in die Formel 3

Eigentlich steht zu Beginn seiner Laufbahn als Rennpilot auch einer Formel 1 Karriere nichts im Weg. Schon als Kind steht er an der Strecke bei Formel 1 Rennen und holt sich von seinen „Heroes“ Autogramme. Auch der Sprung in die Formel 3 mit einigen Rennen in Monaco gelingt ihm. An den begehrten Rennen von Monte Carlo dürfen nur die drei besten Fahrer der Landeserien teilnehmen. Auch diesen Grand Prix kann Marco Werner gewinnen. Doch nicht nur der Materialverschleiß in dieser Rennklasse ist höher und kostenintensiv,

sondern auch das Sponsoring wird immer komplizierter. Der Rennfahrer bekommt sogar Angebote aus der Formel 1 – von Minardi. Jedoch findet eine gemeinsame Zusammenarbeit nie statt. Marco Werner konzentriert sich von nun an auf Tourenwagen-Meisterschaften.

## Die 24-Stunden-Rennen

Vergleicht man die Formel 1 mit 24-Stunden-Rennen, lässt sich schnell feststellen, dass sich deutliche Unterschiede in der Medienpräsenz und in den Zuschauerzahlen widerspiegeln. 24-Stunden-Rennen genießen weitaus weniger Rummel als die Formel 1-Rennen; auch wenn es um den Bekanntheitsgrad der Fahrer geht. Autogrammträger sind jedoch an beiden Rennstrecken vorhanden und da der Sport von den Zuschauern lebt, werden immer gerne Autogramme von den Fahrern gegeben. Auch vielleicht diese Tatsache trägt dazu bei, dass ein 24-Stunden-Rennen nicht nur 24 Stunden dauert. Es gibt Vorbereitungen unmittelbar vor dem Rennen, das Rennen selbst, Abschlussveranstaltung, die Medien, die bedient werden wollen und natürlich die Fans, die Aufmerksamkeit bekommen wollen. So dauert ein Tag der Piloten gut und gerne mal 42 Stunden. Auch wenn die Fahrer natürlich nicht 24 Stunden an einem Stück fahren, so sind die körperliche Leistung trotzdem mit einem Sprintrennen (Formel



Der deutsche Rennfahrer kann auf eine lange und erfolgreiche Karriere mit zahlreichen Siegen zurückblicken, die auch im Jahr 2010 weiter geht. Foto: Privat

1) vergleichbar. Denn nicht nur Übermüdung oder Flüssigkeitsverlust durch das Schwitzen sind alltägliche Leiden der Fahrer, sondern auch Rücken- bzw. Nackenschmerzen und andere orthopädische Beschwerden. Die körperlichen Anstrengungen sind enorm. Nicht nur das schwere Material mit Helm und Anzügen spielt dabei eine wichtige Rolle, sondern auch die Tatsache, dass beispielsweise bei ei-

nem Bremsvorgang 100/110 Kilogramm auf das Bremspedal wirken müssen. Das Fahren der Kurven ist vergleichbar mit einer Fahrt im Vergnügungskarussell „Wilde Maus“. Das Fahren der Rennwagen hat nichts von einer normalen Autofahrt oder einer sitzenden Tätigkeit zu tun. Man fährt mit 330 oder 340 km/h auf einer geraden Strecke und muss in den Schikanen auf 100 oder 120 km/h ab-

bremsen. Da entstehen schon einmal in der Querschleunigung 4 G. Jedoch, durch das modernere Material der Wagen, sind auch solche Kräfte zu bewältigen.

## Training und ärztliche Betreuung

Die Beschleunigung, das Bremsen und die ganze Belastung auf den Körper der Rennfahrer setzt körperliche Fitness, aber auch eine gute ärztliche Betreuung voraus. Marco Werner wird von den Rennärzten aus Montabaur nicht nur während den Rennen behandelt, sondern auch in seiner Vorbereitungszeit. In diesem Februar reist Marco Werner aus der Schweiz an, um die Ärzte nicht nur wegen medizinischen Belangen zu treffen, sondern auch um mit ihnen über den Rennsport zu erzählen. Toi, toi, toi, kann man sagen: Bisher hat Werner nur von einem Unfall einen Schlüsselbeinbruch davon getragen. Trotz mehrerer Unfälle ist ihm aber bisher noch nichts Schlimmeres passiert. Auch nicht, als er bei einem Rennen in Ohio/ USA nach einem Reifenplatzer aus einer 90°-Kurve „mit 220 km/h den Abgang macht“, berichtet Marco Werner. Eigentlich will er sogar noch weiterfahren, nachdem sein Auto in der Box repariert wird. Doch die Ärzte halten ihn zurück. Und auch weiterhin wird der Rennpilot die schnellen Strecken lieben. Trotz besserer Techniken und stabileren Materialien fährt die

Angst immer mit. Die Ärzte an den Rennstrecken sind meist nicht nur für die Verletzungen der Fahrer zuständig, sondern auch für eine ganzheitliche „Verarztung“ der Sportler. So wird auch einmal vom Arzt darauf geachtet, dass nach einer Pause der Helm des Fahrers vom Schweiß wieder getrocknet ist. Gerade für eine solche Betreuung muss der Arzt eine Vertrauensbasis schaffen, auf der sich die beiden treffen können.

## Das Rennen von Le Mans

Die Tour „24 Heures du Mans“ wird auf der etwa 13,5 km langen „Circuit des 24 Heures du Mans“ ausgetragen, die südlich von der Stadt liegt. Gerade für seine lange Gerade, die Ligne Droite des Hunaudières ist die Rennstrecke bekannt und bei Fahrer Marco Werner beliebt. Denn Werner, so gibt er selber zu, ist ein „Schikanen-Hasser“. Ihm liegen vor allem die schnelleren Passagen. Bei solchen Strecken muss man jedoch „mit viel Fingerspitzengefühl für das Limit fahren“, erzählt Werner. Diesen Balanceakt eines Rennfahrers vergleicht Marco Werner mit einem Hochseilartisten, der auch nicht unvernünftig und schnell über sein Seil in schwindelerregenden Höhen läuft. Werner erinnert sich daran, dass „teilweise am Streckenrand in Le Mans Verkehrsschilder mit der Geschwindigkeitsbegrenzung 80 zu lesen sind“. Denn das Rennen findet auf den regu-

lären Landstraßen statt. Gerade durch die schnell zu fahrende Gerade (Ligne Droite des Hunaudières) in Le Mans, kann auf eine Renngeschichte in Le Mans zurückblickt werden, die schon viele Todesopfer durch Unfälle forderte. Nicht nur in Le Mans verbucht Marco Werner Siege, sondern auch bei verschiedenen anderen Langstreckenhighlights. 1995 gewinnt er den 24-Stunden Klassiker von Daytona. Marco Werner steigt in kürzester Zeit zu einem der erfolgreichsten Sportwagen Piloten der Geschichte auf. Denn neben dem Fahrer Hans Herrmann ist Werner der einzige Deutsche der die „Triple Crown“ (Siege in Daytona, Sebring und Le Mans) erringen kann.

## Marco Werner

Marco Werner wird am 27. April 1966 in Dortmund geboren. Seine Rennleidenschaft bekommt er bereits von seinem Großvater August Werner und seinem Vater Heinz-Dieter in die Wiege gelegt. Kraft für seine Rennen findet er vor allem in der Schweiz am Bodensee und mit viel körperlichem Training, wie beim Radfahren und Laufen. In diesem Jahr nimmt Werner wieder an Rennen teil; unter anderem am Nürburgring im Mai. Auch wenn ein Fahrer noch mit fast 60 Jahren an den Start geht, wie beispielsweise Hans Joachim Stuck, denkt Werner schon an eine Zukunft außerhalb des Profisports.