

Quelle: Stern

© Gruner + Jahr AG & Co. KG

AUTO

Spritztour eines Superstars

Er gilt als Genie am Steuer: Frankreichs Rallye-Ass Sébastien Loeb siegt in Serie auf Asphalt, Schotter und im Matsch - und ist auf dem besten Weg zum fünften Weltmeistertitel

Stéphanie Souron

Die Wolke schwebt mit einem leisen Heulen den Hügel herab.

Manchmal verschwindet sie hinter Bäumen und taucht ein paar Meter weiter wieder auf. Je näher sie kommt, desto mehr wird das Heulen zu einem Kreischen.

Unten am Rio Rizzolu verfolgen Hunderte ihren Weg. Sie wissen: Wenn die Wolke am Fluss ankommt, beginnt das Schauspiel.

Jedes Jahr wird der Rio Rizzolu zur Bühne für Rallye-Begeisterte. Denn an dem kleinen Fluss auf Sardinien verlässt die Rallye-Weltmeisterschaft für ein paar Sekunden die geteerten Wege, die Sandpisten und die Schotterstrecken. Hier taucht sie ins Wasser. Die Fans wollen erleben, wenn die Autos aus der Wolke heraus durch die seichte Stelle des Flusses brettern.

Und sie wollen Sébastien Loeb sehen, den Weltmeister. Donnert sein Citroën C4 in etwa zwei Metern an ihnen vorbei, verstummen die Gespräche.

Loeb, 34, hat blaue Augen und eine Strubbelfrisur. Wenn er lacht, verwandelt sich sein Gesicht in ein Meer aus Grübchen.

Vier Jahre in Folge hat der Franzose die Rallye-WM gewonnen. Er ist derzeit wohl der beste Autofahrer der Welt. Loeb beherrscht auf den zumeist unwegsamen Pisten seinen Wagen

wie ein Spielzeug. "Er macht mit dem Auto, was er will", sagt Mikko Hirvonen anerkennend.

Der Finne ist Loeb's ärgster Konkurrent, er liegt in der WM-Wertung derzeit mit vier Punkten hinter dem Franzosen. 15 Rallyes stehen auf dem Terminplan der Meisterschaft, zehn sind absolviert, in sieben von ihnen war Loeb Sieger. Er gilt als Favorit in der Szene. Insbesondere nach dem deutschen Lauf vor zwei Wochen: Den Wettbewerb rund um Trier hat Loeb nun schon im siebten Jahr in Folge gewonnen.

Als der Citroën in den Rio Rizzolu taucht, jubeln die Zuschauer. Mit rasenden Scheibenwischern pflügt er durch das Wasser. Die Fans rufen "Sébastien" und "Allez" und schwingen die Arme durch die Luft. Das Auto, angetrieben von einem Zweiliter-Vierzylinder-Turbo mit 320 PS, verschwindet in der nächsten Kurve und hinterlässt Bewunderung am Wasserloch.

Nach der Etappe erscheint der Weltmeister zum Gespräch, er trägt ein verwaschenes T-Shirt und Jeans. Die Pressefrau runzelt die Stirn, als sie ihn sieht, und flüstert ihm etwas ins Ohr. Loeb schüttelt den Kopf. Er will jetzt keinen Rennanflug anziehen für die Presse, er will einen Espresso und dann mit dem Interview anfangen, schnell. Loeb sieht nicht so aus, als hätte er große Lust zu reden. Doch als er erzählen soll, was die Faszination des Rallyefahrens

ausmacht, ist es so, als hätte man einen Zündschlüssel umgedreht.

Loeb's Augen funkeln. "Du fährst immer am Limit, in jeder Sekunde. Wenn du die Grenzen überschreitest, ist es vorbei." Die Fans wollen sehen, ob ein Mensch mit seinem Auto die Physik austricksen kann. Wenn Loeb mit seinem allradgetriebenen Auto auf 200 Sachen beschleunigt und erst wenige Meter vor der Kurve in die Bremsen steigt, sieht es so aus, als flöge der Wagen um die Biegung. Dann klicken die Fotoapparate, die Zuschauer rufen "Aaah" und "Oooh". Und viele von ihnen träumen sich in diesem Augenblick selbst hinter das Steuer dieses C4, der allerdings nur optisch Ähnlichkeit mit dem Serienauto besitzt.

Alles andere ist teuerste Renntechnik.

Loeb sagt, er würde beim Fahren niemals unnötige Risiken eingehen. Doch manchmal muss er sich der Physik beugen.

Bei der Schweden-Rallye bremste er zu spät und krachte frontal in eine Schneewehe.

Das Auto überschlug sich, und er fuhr mit null Punkten nach Hause. In Jordanien rammte Loeb ausgerechnet den Wagen eines Teamkollegen. Totalschaden, wieder keine Punkte. Inzwischen pladdert Regen aufs Dach des Teamzelts, Loeb starrt aus dem Fenster. Über Niederlagen redet er

Quelle: Stern

© Gruner + Jahr AG & Co. KG

nicht gern. "Ein einzelnes Rennen ist nicht wichtig. Was zählt, ist die WM", sagt er. Und man solle lieber durch die Windschutzscheibe schauen statt in den Rückspiegel.

Sardinien hat er gewonnen, mit zehn Sekunden Vorsprung.

Jetzt in Finnland wird es schwieriger, hier hat er noch nie gewonnen. Die Strecke ist berüchtigt für ihre Sprünge. Bis zu 50 Meter weit katapultieren sich die Autos an Kuppen in die Luft. Hier besteht die Kunst darin, nicht zu früh zu landen, aber auch nicht zu spät. "Du brauchst ein verdammt gutes Feeling, den Finnen ist das irgendwie angeboren", sagt Loeb. Dennoch führt er nach dem ersten Tag mit 14 Sekunden.

Seit er drei Jahre alt ist, liebt er Tempo - damals aber noch auf dem Dreirad. Er wuchs in Oberhoffen auf, einem kleinen Ort im Elsass, 15 Autominuten entfernt von Baden-Baden. Zusammen mit seinen Freunden spielte Loeb dort den Grand Prix der Weinberge. Sie rasten auf Dreirädern um die Wette, bis die Nachbarn sich über den Lärm beschwerten. Als das Dreirad zu klein wurde, stieg er um aufs Fahrrad, später aufs Mofa. Sein Vater, Sportlehrer und Turner, wollte den Jungen lieber beim Training am Reck sehen. Doch ein Jahr vor dem Abi schmiss Loeb nicht nur das Turnen, sondern auch die Schule und begann eine Lehre als Elektriker. Sein Geld steckte er in einen Renault 5. Damit machte er die Straßen unsicher - und häufig Bekanntschaft mit der Polizei.

Hätte er nicht die Anzeige in der Lokalzeitung gesehen, dann wäre er vermutlich ein rasender Elektriker geblieben. Die Annonce hat sein Leben verändert. Darin wurden für die "Rallye Jeunes", einem

Nachwuchswettbewerb, Fahrer gesucht.

Der damals 21-Jährige kratzte die 100 Franc Startgebühr zusammen - am Abend hatte er den Siegerpokal. Ihm fehlte alles, Geld, Kontakte und Sponsoren, um seinen Traum vom Rennfahrer verwirklichen zu können. Doch Loeb hatte Glück. Zu der Zeit suchte der in der Region bekannte ehemalige Rennprofi Dominique Heintz ein Talent, das er fördern konnte. Loeb war ihm auf Anhieb sympathisch. "Ich mochte seinen Siegeswillen", sagt Heintz. "Er hat mal gesagt: Mich interessiert nur der erste Platz. Das ist so geblieben." Am zweiten Tag der Finnland-Rallye muss Loeb als Erster auf die Strecke. Ein Nachteil, denn der Boden ist übersät mit kleinen Steinen und Unebenheiten. "Der Erste putzt für die anderen", sagt Loeb. Auf der Pressekonferenz vor dem Start reden die Finnen vom finnischen Charakter der Rallye, Loeb spricht von seiner Taktik. Am Ende des zweiten Tages hat er seinen Vorsprung auf 18 Sekunden ausgebaut.

Vor jeder Rallye dürfen Fahrer und Beifahrer zwei Tage auf die Strecke, um sich den Kurs einzuprägen: wo gebremst werden muss, wie gelenkt und wo beschleunigt werden kann. Das ist wenig Zeit für die mehr als 300 Kilometer eines Laufs.

"Ohne mich wär er aufgeschmissen", sagt Daniel Elena, 35, Loeb's Beifahrer.

Elena hockt im Hotelzimmer und geht seine Aufzeichnungen im Roadbook durch.

Sein Job besteht darin, dem Piloten per Mikro die bevorstehenden Kurven, Geraden oder Kuppen rechtzeitig anzusagen.

Davon hängt ab, ob volle Pulle gefahren werden kann oder nicht. Wenn Loeb das Lenkrad verreit, landet auch Elena in der Pampa. "Ganz ehrlich, ich könnte seinen Job nicht machen", sagt Loeb. "Ich hasse es, die Kontrolle abzugeben." Seit zehn Jahren sitzen die Männer gemeinsam im Cockpit, vermutlich kennt niemand den Weltmeister besser als Elena.

Wenn sie nicht gerade auf einer Etappe unterwegs sind, reden sie im Auto selten über ihren Job. Neulich zum Beispiel ging es darum, wie man am besten Windeln wechselt. Loeb brauchte Tipps für seine Tochter Valentine, die im November 2007 geboren wurde. "Konnte ich ihm geben, ich hab das ja schon zweimal mitgemacht", sagt Elena. Dann entschuldigt er sich, er müsse noch mal ins Roadbook schauen.

"Nichts ist schlimmer für ihn als Langeweile", sagt Marc Germain, 50, Loeb's Osteopath. Er beugt sich über eine Pritsche, seine Hände tasten sich über Loeb's Rücken. Nach jedem Renntag löst er die Verspannungen. Was ist Loeb's Stärke? "Er kann blitzschnell umschalten von Standby auf Rennen. Harmlos wie eine Silvesterrakete, wenn sie in der Packung liegt. Aber wenn Sie die Lunte zünden, geht es ab." Nach Germain's Behandlung muss Loeb in den "Service-Park". Zwölf Mechaniker wieseln dort um sein Auto herum und machen es fit für die nächste Etappe. Vor der Absperrung drängeln sich die Fans. Loeb geht zu ihnen, die Kameras klicken. Er schreibt ein paar Autogramme, dann winkt er und verschwindet im Zelt. Gesprochen hat Loeb kein Wort. Doch als er geht, sagt ein Fan: "Was für ein netter Typ." Loeb lmmelt sich auf

Quelle: Stern

© Gruner + Jahr AG & Co. KG

einen Stuhl und will einen Espresso. Auf den Tischen liegen rote Wachstischdecken, an der Wand hängt noch die Speisekarte vom Mittagessen:

Schnecken in Weißweinsauce, Lammschulter, Obst. Sébastien, haben Sie schon mal daran gedacht, in die Formel 1 zu wechseln, wo es mehr Geld gibt? Loeb beugt sich vor, seine Stimme ist leise. "Natürlich, fast jeder Rennfahrer träumt davon.

Aber 50 Runden auf Asphalt im Kreis zu fahren, das wäre mir zu langweilig." In seinem Gesicht breiten sich die Grübchen aus. Dann steht er auf und steigt in seinen Rennwagen. Draußen warten die Schotterwege, um ihn

wieder in Staubwolken einzuhüllen. Am Ende gewinnt Loeb mit neun Sekunden Vorsprung.

Mirco Taliercio (Fotos)

Bildunterschrift:

Die Mechaniker bereiten das Auto für die nächste Sardinien-Etappe vor.

Insgesamt zwölf Techniker arbeiten in Loeb's Team

Loeb brettert mit seinem 320 PS starken Citroën C4 auf Sardinien durch Pfützen und Schlamm, der meterhoch wegspritzt

Der 34-jährige Franzose Loeb, hier an seinem Arbeitsplatz, wirkt selten

gestresst

Frauenschwarm Loeb wird bei seinen Autogrammstunden nicht nur von männlichen Motorsportfans belagert, wie hier bei der Finnland-Rallye

Beifahrer Daniel Elena erstellt aus seinen Strecken-Notizen das Roadbook. Ohne ihn wäre der Weltmeister chancenlos

"Jede Rallye ist wie eine Fahrt in der Waschmaschine", sagt sein Osteopath Marc Germain, der Loeb nach jedem Renntag wieder einrenkt