



2022 feiert TOYOTA GAZOO Racing zehn Jahre Hybrid in Le Mans. Eine Dekade, in der das Team viel erlebte. Von Anfang an dabei war Alexander Wurz. Im Interview mit AUTO & LEBEN spricht er über seine größten Erfolge und Herausforderungen.

Interview

Susanne Knechtges

Beinhart für Technologie und Fahrer



Du hattest vor zwei Tagen Geburtstag. Herzlichen Glückwunsch nachträglich,

Alex! Wie hast du den Tag verbracht?

Alexander Wurz: Danke für die Glückwünsche! Ich war in Paul Ricard – das ist eine Rennstrecke in Südfrankreich – mit TOYOTA GAZOO Racing beim 24-Stunden-Endurance-Test. Wir haben unseren letzten Test

vor Saisonbeginn durchgeführt. Jeder Tag, den ich an der Rennstrecke verbringen kann, ist ein schöner Tag. Das Auto lief gut, die Fahrer waren schnell, das Team hat mich mit einer Torte überrascht und gesungen, also ein toller Geburtstag!

Zehn Jahre Hybrid in Le Mans. Du warst zum Start 2012 dabei. Wie war dein erster Eindruck als Fahrer des TS030 HYBRID?

Wurz: Ja, ich hatte die Ehre, der erste Fahrer zu sein, der

bei Toyota unterschrieben hat und den TS030 fahren durfte. Wir haben vorher schon im Simulator geübt, aber das erste Mal aus der Boxengasse herausfahren, elektrisch, und dann erst den Verbrennungsmotor zuschalten, wenn du auf die Strecke fährst, und das Rausbeschleunigen mit dieser extra Hybrid-Power – in dieser Sekunde war mir klar: Das ist die Zukunft. Und das war ein einschneidender Moment in meiner Karriere.

Gab es Bedenken, dass die Technologie nicht funktioniert?

Wurz: Na ja, manchmal sind neue Technologien auch mit Herausforderungen behaftet, mit Problemen rund um die Standfestigkeit zum Beispiel. Aber ich war da relativ relaxt, denn Toyota ist in der Hybridtechnologie weltweit führend. Beim ersten Test war zudem der Entwicklungsleiter des Toyota Prius dabei – das war eine super Zusammenarbeit. Schon nach relativ kurzer Zeit konnten wir Long Runs und Renndistanzen fahren und es hat einfach großen Spaß gemacht, bei dieser Entwicklung mit dabei zu sein.

Hattest du vorher schon Erfahrung mit der Hybridtechnologie?

Wurz: Fast null. Ich habe mal einen Leihwagen gehabt und die Thematik in den Medien verfolgt, aber als ein vor allem an Performance denkender Mensch liegt mein Fokus vor allem darauf, ob ich mit dem Antrieb schneller als die Konkurrenz bin. Und das war



In Feierlaune 2014 holte der Motorsportprofi die Poleposition in Le Mans

Expertenrat

Nach dem Ende seiner aktiven Motorsportkarriere im Jahr 2015 blieb Alexander Wurz Toyota als Berater treu

Nummer eins
Bei der WEC in São Paulo sicherten sich Wurz und sein Team 2012 den ersten Sieg



Rückschlag Le Mans verlief für Wurz meist enttäuschend, der Siegeszug begann erst nach seinem Rücktritt



der Fall: Wir sind relativ schnell auch über 1.000 PS Gesamtleistung gekommen. Das ist wie Musik, und so hat es sich auch angefühlt. Es war echt cool. Und ist immer noch cool.

Nach zwei Jahren im TS030 HYBRID kam der Umstieg auf den TS040 HYBRID. Was war anders?

Wurz: Wir haben ja ständig weiterentwickelt und sind dann auch vom Supercapacitor, einem Superkondensator zur Energiespeicherung, auf die Batterietechnologie umgestiegen. Außerdem wurde die Aerodynamik weiterentwickelt und die Autos wurden auch von Jahr zu Jahr mehrere Sekunden schneller. Es war ein Technologierennen gegen Prestigehersteller wie Porsche oder Audi. Ich als technisch interessierter Fahrer hatte viel Spaß daran, dabei zu sein. Der TS030 HYBRID war ein eher „rohes“ Auto, ein bisschen hart zu fahren. Der TS040 war da schon viel ausgewogener unterwegs, aber auch viel schneller, weil eben extrem viel Entwicklungsarbeit zwischen den beiden Generationen geleistet wurde.

Wie würdest du deine Hybridjahre bei Toyota zusammenfassend beschreiben?

Wurz: Lustig, schön und erfolgreich (*lacht*). Aber natürlich auch geprägt von Momenten, in denen man wirklich herausge-

fordert wird. Da fällt mir direkt Le Mans ein, das wichtigste Rennen in der WEC. Der dramatischste Moment war 2016, als wir klar in Führung liegend in der letzten Runde vor dem Ziel wegen eines kleinen Elektroteils, das einen Kurzschluss verursacht hat, liegengeblieben sind und somit den Le-Mans-Sieg verpasst haben. Da wird einem die Brutalität des Motorsports bewusst. Gleichzeitig sind das aber auch die Momente, in denen man sich entscheidet, nicht aufzugeben, als Team die Ärmel hochzukrempeln und dann noch einmal stärker und erfolgreicher zurückzukommen.

Welcher war dein größter Erfolg in dieser Zeit?

Wurz: Für mich selbst waren es zwei Augenblicke. Zum einen: das erste Rennen überhaupt mit Toyota zu gewinnen – und zwar Brasilien 2012 zusammen mit Nicolas Lapierre. Dort herrschte eine wunderschöne Aufbruchstimmung. Wir sind als David gegen den Goliath Audi angetreten, haben Speed gezeigt und keine Fehler gemacht. Wir haben es geschafft, ein Performance-Niveau einzuführen, bei dem die Konkurrenz nicht mitgekommen ist. Zum anderen: der erste Le-Mans-Sieg. Ich war da nicht mehr als Fahrer dabei, sondern als Berater für die Fahrer. Zu sehen, wie das ganze Uhrwerk funktioniert, jedes

Rädchen im Team ineinander greift und dies alles zum Sieg führt – der zunächst Jahr für Jahr wegrutschte –, war einfach wunderschön. Das Fahrzeug über die Ziellinie fahren zu sehen, mit dem Team gebannt an der Boxenmauer hängend, war ein unvergesslicher Augenblick. Richtiger Teamspirit!

Du bist seit dem Ende deiner aktiven Fahrerkarriere dem Team immer noch eng als Berater verbunden und bei fast allen Rennen vor Ort. Was zeichnet Toyota in der WEC aus?

Wurz: Eigentlich sind wir ja gezeichnet, denn wir haben lange gegen die Tradition, in Le Mans nicht zu gewinnen, gekämpft. Aber gemeinsam mit dem Management, den Fahrern und allen Mitarbeitern weiter daran zu arbeiten, bis es dann geklappt hat, niemals aufzugeben – das zeichnet Toyota aus. Und ich bin total glücklich, im Hintergrund mithelfen und unterstützen zu können.

Wie siehst du die Zukunft der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft?

Wurz: Die WEC erfährt im Augenblick einen extremen Boom. Es gibt ein neues Reglement namens Hypercars. Dies führt dazu, dass in den kommenden Jahren bis zu zehn Top-Hersteller dabei sein werden, die jeweils zwei, vielleicht drei

Fahrzeuge ins Rennen schicken. Es gibt also einen Showdown zwischen den besten Herstellern, den besten Fahrern, auf den coolsten Rennstrecken, in beeindruckenden Autos. Also, die Zukunft sieht gut aus!

Du wirst auch dieses Jahr in Le Mans dabei sein. Wie hoch schätzt du die Chance ein, dass Toyota den Titel mit dem neuen GR010 HYBRID erneut verteidigen kann?

Wurz: Die Chance ist auf jeden Fall da, nachdem wir schon die letzten Jahre gewonnen haben. Aber Le Mans ist ein ganz eigenes, spezielles Rennen, beinhart für Technologie und Fahrer – man darf es absolut nicht unterschätzen. Unser Ziel ist aber ganz klar: Wir treten an, um den Sieg erneut zu holen.

Es heißt, dass du zu Beginn deiner Karriere gern zwei verschiedenfarbige Schuhe bei Rennen getragen hast. Auch im Toyota Cockpit?

Wurz: Mit 17 Jahren habe ich in Neuseeland mein erstes Rennen gewonnen und trug dabei einen roten und blauen Schuh, weil ich in meinem chaotischen Hotelzimmer nur diese fand. Auch wenn ich nicht wirklich abergläubisch bin, habe ich das beibehalten. In der Formel 1 durfte ich das nicht bei allen Teams, aber bei Toyota habe ich es so gemacht.
...