

Italienische Empfehlung

MOTORSPORT: Loris Prattes belegt bei 12-Stunden-Rennen in Monza Platz fünf – Dabei wäre sogar noch mehr dringewesen

VON PETER SCHÄFFNER

Nun – verlernt hat er nichts, trotz monatelanger, coronabedingter Zwangspause: Loris Prattes, 19-jähriger Rennfahrer aus Neuheimsbach, hat am Wochenende beim 12-Stunden-Rennen im italienischen Monza den fünften Platz belegt.

„Das war schon gut“, freut sich der talentierte Pfälzer zunächst mal über das Top-Fünf-Resultat, mehr aber noch über die Vorstellung, die er gemeinsam mit seinen beiden schweizerischen Co-Piloten – Karen Gaillard und Fabian Danz – mit dem Seat Cupra TCR DSG des Teams Topcar Sport gezeigt hat: Mit etwas weniger Pech und Technikproblemen wäre sogar der Sieg in der Klasse TCR in Reichweite gelegen ...

Nach der Anreise am Mittwoch mit dem Auto zur Formel 1-Piste von Monza in der Nähe von Mailand stehen am Donnerstag zunächst zwei Testsitzungen auf dem Programm der Veranstaltung, die – obwohl „nur“ über zwölf Stunden angelegt – zur 24-Stunden-Serie zählt.

Um das Material zu schonen, nimmt das Team aber nur an einer Sitzungs teil. „Das ist ja auch eine Geldfrage“, erklärt Prattes. „Das ist ein Langstreckenrennen, kein Sprintrennen, da muss man auch ein bisschen das Material schonen.“ Eine Entschei-

dung des Teams, die er natürlich akzeptiert, aber ein kleines Handicap ist das schon, denn: „Ich bin das erste Mal in Monza gefahren.“ Deshalb springen für ihn nur vier, fünf Runden heraus. Aber kein Problem für den jungen Pfälzer: „Ich war nach drei Runden so schnell wie alle anderen.“

Konsequenz der guten Tat: Der Teamchef holt Loris Prattes an die Box, er sei voll bei der Musik, es mache wenig Sinn, weiter zu fahren. Dem Material tut das gut. Da kommt eine Gabe des 19-Jährigen voll zum Tragen: seine schnelle Auffassungsgabe. Neue Pisten hat er in Nullkommanix drauf: „Ich lerne schnell.“

Der Vertrauensbeweis

Beim Freitagstraining das gleiche Bild, Prattes ist schnell, darf wieder nur wenige Umläufe drehen, am Ende hat er insgesamt knapp zehn Runden im königlichen Park von Monza gedreht. Und wird vom Teamchef trotzdem ausgewählt, das Qualifying zu fahren. Ein Vertrauensbeweis nach der starken Trainingsleistung. Und obwohl er mit seinem Doppelkupplungsgetriebe gegenüber einigen Konkurrenten, die mit sequen tiellem Getriebe und ABS fahren, im Nachteil ist, ist Loris Prattes wieder ganz vorn dabei.

Schön, aber bei einem Langstreckenrennen ist die Startposition eh



Beherrscht den Seat Cupra: Loris Prattes.

FOTO: FREI

nicht kriegsentscheidend. Letztendlich ist es Platz sechs, aber, betont er: „Mit etwas mehr Runden wäre ich ganz sicher weiter vorn gelandet.“

Ein bisschen trauert er dem schon nach, was er „interessant“ findet: „In Sektor zwei war ich immer der Schnellste, in Sektor drei mehrere Male.“

Der Grund wird dem Team im Nachhinein klar: Wäre Loris Prattes über die Kerbs, die Randsteine, geräubert, hätte er eine ganze Sekunde gewonnen. „Das wäre Platz zwei gewe-

sen, ganz knapp hinter der Pole Position.“ Aber Prattes hatte sich strikt an die Vorgabe der Teamleitung gehalten, eben nicht über die Randsteine zu räubern, um das Material zu schonen. Eine durchaus sinnvolle Maßgabe, wie auch das Mercedes-Formel 1-Team beim Großen Preis von Österreich vor gut einer Woche feststellen musste ... Ohne Kerbs so schnell, „das war extrem zufriedenstellend“, so Loris Prattes Fazit.

Dann das Rennen, das aus Lärm-schutzgründen zweigeteilt ist: frei-

tags vier Stunden, samstags dann acht Stunden. Fabian Danz startet, bringt das Auto auf Platz zwei nach vorn. Prattes lobt: „Eine Stärke unseres Teams ist, dass wir sehr konstant und trotzdem schnell fahren. Nicht wie andere zu Beginn Druck machen, und später lassen die Reifen nach.“

Zweimal Pech

Pech, dass eine „Code-60-Phase“, in der wegen Bergungsarbeiten nur mit 60 Kilometern pro Stunde gefahren werden darf, exakt dann ausgerufen wird, als Danz eben an der Boxeneinfahrt vorbei ist. Also muss der Kollege eine komplette Runde, knapp 5,8 Kilometer, mit Tempo 60 rumeiern. Dann kommt er zum Tanken rein – und die Zapfstelle ist voll, er muss hinten anstehen, ein riesiger Zeitverlust. Also wieder Platz sechs, doch kann Loris Prattes den Seat wieder auf Rang drei vorbringen: „Wir sind Zeiten wie die Spitze gefahren.“

Am Samstag steigt der Neuheimsbacher wieder als Zweiter ein und muss mit einem Defekt leben: „Die Differentialpumpe war kaputt.“ Fatal, denn: „Am Kurvenausgang hatte ich deshalb immer Wheelspin.“ Durchdrehende Räder beim Beschleunigen, was pro Runde ein bis zwei Sekunden kostet. Doch damit nicht genug, auch die Elektronik spinnt. Die Lichtmaschine muss gewechselt werden. Zu-

satzstopp, ab in die Garage. Wieder enormer Zeitverlust, dann muss wegen eines Unwetters das Rennen für zwei Stunden unterbrochen werden. „Den Rückstand konnten wir dann nicht mehr wettmachen“, räumt Loris Prattes ein.

Das Werksauto überholt

Aber Platz fünf ist angesichts der widrigen Umstände aller Ehren wert. „Auf jeden Fall“, betont Prattes. „Ohne diese Probleme hätten wir wohl gewonnen.“ Denn das Tempo stimmt. Prattes: „Die Konkurrenz war sehr stark. Es gab ein Honda-Werksauto, das mit Werksfahrern besetzt war. Die habe ich zweimal überholt.“

Auf jeden Fall hat es Riesenspaß gemacht, wieder im Rennauto zu sitzen. Den TCR hatte er zuletzt im September vergangenen Jahres gefahren, dazwischen einen GT4, er hat sich aber gleich wieder heimisch gefühlt. „Nur die erste Runde war gewöhnungsbedürftig.“

Wann er wieder im Cockpit sitzen wird, steht noch nicht genau fest. Loris Prattes verhandelt mit mehreren Teams: „Durch Corona ist es im Moment natürlich schwierig, es ist noch unklar, in welche Richtung es geht. Aber ich bin zuversichtlich, dass ich bald wieder Rennen fahren kann.“ Mit Monza 2020 hat er eine neue Empfehlung.