

Das Phänomen
NASCAR
2

Pete Fink

Inhaltsverzeichnis

00	Vorwort	5
01	Great American Action	7
02	NASCAR im German TV	29
03	2012 - ein furioses Finale	57
04	"Bad" Brad Keselowski	82
05	Die "Danica-Mania"	111
06	Das neue Gen6	136
07	2013: Jimmie Johnson und sein Six-Pack	156
08	Auf der Jagd nach Petty und Earnhardt	182
09	Der Oldie nimmt seinen Hut	199
10	Die große Chase-Revolution	224
11	Vom Junior-Jubel bis zu den Texas-Fäusten	241
12	"Happy-Harvick": Where did he come from?	263
13	Die neuen Superstars	280
14	Die zweite NASCAR-Liga	296
15	Bei den Trucks ist alles anders	319
16	NASCAR in Europa: Geht da was?	337
17	Einmal eine NASCAR-Reise machen...	349
18	Was bitte ist der Lucky-Dog?	380

Vorwort

Als ich im Winter 2011/2012 "Das Phänomen NASCAR" geschrieben habe, hatte ich keinerlei Erwartungen. Ich hatte auch überhaupt keine Vorstellung davon, wie mein Erstlingswerk bei den mitteleuropäischen NASCAR-Fans ankommen würde. Damals dachte ich mir nur, dass die Geschichte dieses wunderschönen Motorsports auch einmal in deutscher Sprache festgehalten werden sollte.

Wie es also dazu kommen konnte, dass in nicht einmal einem halben Jahrhundert aus einem Haufen wilder Whiskeyschmuggler eine der weltweit größten und populärsten Motorsport-Serien entstand. Weil sich kein anderer fand, der sich diese gewaltige Arbeit antun wollte, musste halt ich ran.

Und vor allem dachte ich keine Sekunde daran, dass es nach dem Phänomen NASCAR jemals eine Fortsetzung geben würde. Ich war felsenfest der Meinung: Das war es jetzt, in diesem Buch steht einfach alles drin. Doch da hatte ich die NASCAR-Fans gewaltig unterschätzt.

Seit nunmehr drei Jahren freue ich mich sehr darüber, dass das Phänomen NASCAR in der deutschsprachigen Fangemeinde so extrem positiv aufgenommen worden ist. Das beweisen mir viele hunderte Emails, Telefonanrufe oder sonstige Nachrichten auf Facebook und Co., die mich nach wie vor fast im täglichen Rhythmus erreichen. Das Feedback auf mein Buch war wirklich klasse, beinhaltete aber in fast jedem Fall einen kleinen Nachsatz. Dieser lautete: "Lieber Pete, wann gibt es denn endlich dein zweites NASCAR-Buch? Wir wollen bitteschön mehr davon."

Ganz ähnlich ging es mir dann in der Kommentatorenkabine von Motorvision TV. Es ist einfach überwältigend, wenn man die wunderschöne Aufgabe hat, pro Live-Sendung hunderte Emails zu beantworten, die sich allesamt nur um das Thema NASCAR drehen. Ich habe mir wirklich nicht in meinen kühnsten Träumen vorstellen können, was da teilweise für ausgefuchste Fragen kommen. Respekt!

Aber eines habe ich auch festgestellt: Es gibt offenbar eine ganze Menge an Themen, die die Fans wirklich beschäftigen und die tatsächlich nicht im Phänomen NASCAR enthalten sind.

All dies hat mich dazu ermuntert, nun eine Fortsetzung zu schreiben. Und weil das Phänomen NASCAR bei den Fans mittlerweile zu einer echten Marke geworden ist, war die Auswahl des Titels für das neue Buch ganz schnell erledigt. Hier ist es also: "Das Phänomen NASCAR 2".

Ich kann nur hoffen, dass mein neues Buch den NASCAR-Fans genauso gut gefallen wird - und lehne mich jetzt mal ganz weit aus dem Fenster: Einen dritten Teil wird es nicht geben.

Oder?

In diesem Sinne:

Boogity, Boogity, Boogity!
Let's go Racing!

Pete Fink
Januar 2015

Kapitel 1

GREAT AMERICAN ACTION

Wir schreiben den 27. Februar 2012. Es ist Runde 159 im legendären Daytona 500. Ich stehe am Boxeneingang auf einer etwas erhöhten Zuschauerplattform im Infield. Von dort aus habe ich einen sehr guten Überblick über das komplette Areal - und vor allem über das, wie immer, so chaotische Geschehen an der Box. Es ist bereits ein Montagabend, weil sich der Sunshine-State Florida, na klar, am Wochenende nicht von seiner besten Wetterseite gezeigt hat. Am Sonntag hatte es den ganzen Tag über in Strömen geregnet. Aber seit ein paar Stunden läuft das verschobene "Great American Race" endlich und gerade hat der Motorschaden eines Hinterbänklers eine Gelbphase ausgelöst. Fast das gesamte Feld kommt zum Service.

Plötzlich ein gewaltiger Aufschrei. Ich blicke nach rechts. Dort springt fast der gesamte riesige Tribünenkomplex auf und deutet hektisch in die Richtung genau hinter mir. Was ist denn los? Viele Zuschauer fassen sich entsetzt an den Kopf und vor den Mund. Verwundert folge ich den Handzeichen der Menschenmassen und drehe mich um, da fährt auch mir der Schreck in die Glieder.

Über Turn 3 steht wie aus dem Nichts heraus ein gewaltiger Feuerball. Alle sind komplett ratlos und tragen imaginäre Fragezeichen auf der Stirn. Was zur Hölle ist da passiert? Schließlich befand sich das Feld unter Gelber Flagge auf langsamer Fahrt.

Aber dort hinten, die ganze Szenerie spielt sich nicht weit entfernt von mir ab, raucht und brennt es lichterloh. Schemenhaft zu erkennen ist nur der Vorbau eines Fahrzeugs und mein erster Gedanke ist: Hoffentlich sitzt da keiner mehr drin, denn das kann richtig böse ausgehen!

Plötzlich schreit der Streckensprecher: "Montoya! Es ist Montoya!" Mir wird ein wenig schwummerig. Vor mir sehe ich nur ein riesiges Flammenmeer und der Sprecher gibt bekannt, dass es sich dabei um den Kolumbianer handelt. "Um Gottes Willen", denke ich mir. "Jetzt ist er tot, der Montoya, und ich stehe nur ein paar hundert Meter daneben."

Ich versichere: Niemand im weiten Rund des Daytona International Speedway hat in diesen ersten Sekunden realisiert, was da genau passiert ist. Umso erleichterter sind alle, als die TV-Bilder auf der großen Anzeigetafel zeigen, dass der knallrote Montoya-Chevy samt Fahrer gar nicht mitten in diesem Feuerinferno feststeckt, sondern bereits unterhalb der Kurvenüberhöhung im Infield zum Stehen gekommen war.

Es dauert einige Minuten bis klar wird, was geschehen war: Nach einem technischen Defekt schlug Juan Pablo Montoya ohne jede Fremdeinwirkung mit der Fahrerseite in einen der zehn Jet-Dryer ein. Ein Jet-Dryer ist ein Pickup-Truck, der auf seiner Ladefläche (oder einem Hänger) eine Jet-Turbine mit 750 Litern reinem Kerosin bunkert. Dieses Kerosin entzündete sich sofort.

Diese Jet-Dryer dienen in erster Linie dazu, eine nasse Strecke trocken zu blasen. Im Falle einer Gelben Flagge kommen sie auf die Piste, um Kleinteile von derselbigen zu entfernen. In einen dieser Trucks krachte Montoya. Glücklicherweise konnte sich nicht nur der Kolumbianer, sondern auch Duane Barnes, der 52-jährige Fahrer des Jet-Dryers, rechtzeitig in Sicherheit bringen.

Allgemeines Durchatmen und hinterher war schon wieder Zeit für einen kleinen Scherz: "Ich habe in meinem Leben schon vieles getroffen", sagte der ehemalige Formel-1-Pilot in Diensten

von Chip Ganassi. "Einen Jet-Dryer noch nie." Die Flammen standen meterhoch über dem Daytona International Speedway und Montoya schilderte: "Mir geht es gut, nur mein Fuß tut weh. Ich stand beim Einschlag mit voller Kraft auf der Bremse. Der Einschlag geschah auf der Fahrerseite und hat mir den Fuß gegen das Kupplungspedal geschleudert."

Auch den Unfallhergang konnte der Pechvogel bereits schildern: "Nach meinem Stopp bemerkte ich eine Vibration und kam noch einmal an die Box. Mein Auto wurde durchgecheckt und ich fuhr wieder hinaus. Im vierten Gang auf der Gegengerade spürte ich, wie sich das Heck komisch anfühlte. Jedes Mal wenn ich aufs Gas ging, wollte das Heck ausbrechen und plötzlich bog das Auto nach rechts ab."

Daytona anno 2012 entpuppte sich nun endgültig zu einer Marathonveranstaltung, denn nach der sonntäglichen Absage folgte jetzt eine weitere zweistündige Unterbrechung. Der Brand erreichte eine derartige Hitze, dass das Asphaltband des Speedways in Mitleidenschaft gezogen wurde. Irgendwann, weit nach Mitternacht Ortszeit, gewann Matt Kenseth in seinem Roush-Ford sein zweites Daytona 500 nach 2009. Doch im Fokus stand der spektakuläre Montoya-Stunt, der natürlich Einzug in die Geschichtsbücher der NASCAR gehalten hat. Der Kolumbianer hat die NASCAR in der Zwischenzeit wieder verlassen, aber dieses Vermächtnis hinterließ er. Ob es ihm nun gefällt oder nicht, denn an diese Bilder wird man sich noch in vielen Jahren erinnern.

Es waren gruselige Augenblicke. Auch heute noch jagt mir ein leichter Schauer über den Rücken, wenn ich daran denke. Doch da bin ich sicherlich nicht der Einzige und an dieser Stelle möchte ich einmal eine Lanze für die oft etwas despektierlich behandelten NASCAR-Fans brechen: Es ist bekannt, dass Montoya in seiner NASCAR-Zeit nicht gerade zu den Publikumsliebblingen gehörte. Bei jeder Fahrerpräsentation wurde er für gewöhnlich herzhaft ausgepiffen. In diesem Fall gaben sich die Fans ganz anders: Als

die ersten Bilder gezeigt wurden, wie Montoya sein total zerstörtes Wrack aus eigener Kraft verlassen konnte, erhielt er von den Daytona-Tribünen Standing-Ovations. Der kollektive Schreck über diesen seltsamen Unfall fuhr wirklich allen in die Glieder. Und ich persönlich bin sehr froh, dass es mir erspart geblieben ist, über Verletzungen oder sogar noch schlimmere Dinge berichten zu müssen.

Es war überhaupt ein denkwürdiges Rennen. Brad Keselowski sorgte damals für Furore, weil er in der zweistündigen Wartezeit nach dem Montoya-Crash seine Fans mit aktuellen Live-Fotos versorgte, die er aus seinem Cockpit heraus geschossen hatte und auf seine Twitter-Seite hochlud. Wohlgemerkt: Während der Roten Flagge. Weil die amerikanischen TV-Kollegen sofort darauf eingingen, brachte ihm diese Aktion binnen Minuten über 100.000 neue Follower. Und natürlich einige Antworten besorgter Fans, die es nicht gerne sahen, dass sich ihr Idol weniger mit dem Renngeschehen beim Saisonhöhepunkt, als mit seinem Twitter-Account beschäftigte. In Anlehnung an den überall zu sehenden US-Slogan "Don't drink and drive" antwortete jemand: "Please don't tweet and drive."

In Daytona anno 2012 war also Geduld angesagt. In jeglicher Hinsicht. So hielten die NASCAR-Offiziellen die anwesenden Medienvertreter im Pressecenter bei Laune, indem sie am Montag einen Kinofilm zeigten. Natürlich handelte es sich dabei um "Days of Thunder" mit Tom Cruise und Nicole Kidman. Diesen Hollywood-Blockbuster aus den 1990er-Jahren habe ich schon viele Male gesehen, aber noch niemals im Medientcenter von Daytona. Es war hochinteressant zu beobachten, wie textsicher einige US-Kollegen waren, die diverse Filmdialoge auswendig zum Besten gaben. Und für den großen Lacher des Montagnachmittags sorgte dann NASCAR-Sprecher Kerry Tharp, der normalerweise die offiziellen Pressekonferenzen moderiert. Während auf den Bildschirmen der Abspann des Filmes lief, schaltete er das Saal-

Mikrofon ein und sagte: "Ladies and Gentlemen, please be advised, Cole Trickle is still in Victory Lane, but in five minutes we will welcome the winner." Sagte es und zog ein gefaltetes weißes Namensschild von Cole Trickle aus der Tasche, das er auf dem Podium platzierte.

Für mich bedeutete das "36-Stunden-Rennen von Daytona", so der süffisante Untertitel der Veranstaltung, eine recht hektische Heimfahrt, denn Kollege Mario Fritzsche und ich mussten in der sanften Florida-Nacht ganz schön auf die Tube drücken, um die rund 500 Kilometer nach Miami zu schaffen. Als recht erfahrene NASCAR-Junkies hatten wir unseren Rückflug wohlweislich nicht auf den Montag, sondern auf den Dienstag gelegt. Als hätten wir den Wetter-Montoya-Braten gerochen! Nichtsdestotrotz wartete unser Flieger bereits und als ich die Gelegenheit bekam, die Morgenausgaben der US-amerikanischen Zeitungen zu studieren, hat mir Kenseth fast ein wenig leid getan. Die Zeitungen waren voll mit den spektakulären Bildern vom Montoya-Crash und ach ja: Gewonnen hat auch einer.

Für NASCAR-Fans "all over the world" gilt - nicht nur meiner Meinung nach - eines: Daytona ist immer eine Reise wert. Vor allem natürlich zum Daytona 500, dem "Great American Race" im Februar, wenn es in unseren Gefilden noch eisig kalt ist. Im Normalfall hat es dann im Norden Floridas bereits 25 und mehr Grad Celsius. Man ist also nicht jedes Jahr gezwungen, der Pre-Race-Show von Lenny Kravitz leicht fröstelnd und im Nieselregen stehend beizuwohnen. Daytona anno 2012 bildete da eine Ausnahme, die aber immer wieder mal vorkommen kann, wenn man keinen direkten Draht zum Wettergott hat.

Ein Jahr später bekamen wir dann auch das volle Florida-Sunshine-Paket ab. Eine Woche lang Kaiserwetter - und Danica Patrick auf der Pole-Position. Zum NASCAR-Saisonauftakt in Daytona ist das Pressezentrum grundsätzlich rappellvoll, aber nach der Danica-Pole musste man die weltweit angereisten Kollegen stapeln. Motorsport-Total.com war dieses Mal sogar zu dritt vor Ort, weil uns unser lieber WTCC-Kollege Stefan Ziegler begleitet hat. Und wir haben abwechselnd Schicht geschoben, teilweise sogar im Kämmerlein der Fotografen, wobei ich mich gleich mal ganz herzlich beim Alex Trienitz bedanke, der uns freundlicherweise ein temporäres Not-Quartier gegeben hat.

Apropos Quartier: Auch das Thema Übernachtung ist in Daytona immer ein ganz heißes Eisen. Nach einigen Reinfällen, wie zum Beispiel das Red Carpet Inn, das so gar nichts mit dem berühmten roten Teppich zu tun hatte, probierten wir 2013 etwas anderes aus: Zusammengerechnet betrug die offizielle Münchner NASCAR-Delegation in diesem Jahr sogar fünf Personen, weil auch Stefan Oberndorfer und Britta Eggert mit von der Partie waren. Die beiden hatten uns allen ein eigenes Häuschen mit gemütlicher Veranda organisiert - und das war natürlich Weltklasse. Alleine die kunterbunte Optik war ein Hingucker. Bei der Anfahrt wurde uns vom Vermieter lapidar mitgeteilt: "Sucht die Straße, dann findet ihr es schon. Es ist nicht zu übersehen." So war es dann auch. Unser Daytona-Häuschen 2013 hätte ohne Probleme als Filmkulisse für einen Pippi-Longstrumpf-Film dienen können: "Ich hab' ein Haus, ein kunterbuntes Haus..."

Insofern hatten wir Riesenglück, denn die Pole von Danica Patrick hat 2013 die US-Medien scharenweise nach Daytona gescheucht. Sogar die unsäglichen Boulevardabteilungen, die von NASCAR nur wissen, dass es vier Räder gibt und man im Kreis herumfährt, schickten ihre Abordnungen. Teilweise wurden ziemlich abstruse Geschichten geschrieben und leider auch veröffentlicht. Überall schwirrten Gerüchte über eine fingierte Danica-Pole

herum, obwohl alle drei Stewart/Haas-Chevys in der Qualifikation brutal schnell waren.

Ich behaupte: Wenn diese Pole 2013 fingiert war, dann Hut ab vor den technischen Fähigkeiten der NASCAR und dem Timing aller Sprint-Cup-Piloten. Denn Danica fuhr ihre Zeit sehr früh im Einzelzeitfahren und es grenzt schon an ein mittleres Wunder, dass es über 35 Piloten nach ihr geschafft haben, bis auf wenige Hundertstelsekunden an ihre Zeit ran, aber eben nicht vorbei zu fahren. Und der König der Cheater wäre dann Jeff Gordon, der in seinem Hendrick-Chevy ganz am Ende die Danica-Zeit um winzige 33 Tausendstelsekunden verpasst hat. Nein, das Stewart/Haas-Team war in der Qualifikation einfach top aufgestellt. Ryan Newman Vierter, Tony Stewart Fünfter. Alle drei Stewart/Haas-Chevys gingen wie Hölle. Und wer die körperlichen Eigenschaften (und Unterschiede) von Ryan Newman, Tony Stewart und eben Danica Patrick kennt, der kann sich durchaus vorstellen, wo die vielleicht entscheidenden Tausendstel zu suchen waren. Burger-King-Sponsor und Wrestling-Figur kontra Sushi-Diät und Yoga. Quod erat demonstrandum, wie der geneigte Altphilologe zu sagen pflegt.

Es war auch das erste Rennen im neuen Gen6. Ich muss ganz ehrlich sagen, dass mich die Bilder der vielen Testfahrten aus der Saison 2012 schon richtig neugierig gemacht hatten. Wie die Dinger wohl in echt aussehen würden? Nachdem das zähe Car-of-Tomorrow, und da sind sich fast alle einig, nicht gerade ein optischer Leckerbissen war. Was wiederum aufgrund der damals im Vordergrund stehenden Sicherheitsthematik bei NASCAR auch keine Priorität hatte. Nun also das Gen6 und schon beim ersten Live-Anblick dachte ich mir: Mission accomplished.

Tief, breit, böse. Das war mein spontaner erster Eindruck und der ist seither auch so geblieben. Eine wunderschöne Linienführung und endlich, endlich, endlich ist ein Ford wieder auf den ersten Blick von einem Chevy und einem Toyota zu unterschei-

den. Es war eine gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten, inklusive der involvierten Hersteller - und das hat sich gelohnt. Der einzige Haken daran: Zum Daytona 500 anno 2013 waren noch nicht allzu viele Gen6 fertig.

Dies und einige Mauer- und Feindkontakte in den Trainings-sitzungen hatten wiederum zur Folge, dass in den Tagen vor dem 500 in der NASCAR-Garage die Karosserieabteilungen gefragt waren. Ein Superspeedway-Auto hängt extrem von einer sauberen Aerodynamik ab und die Crews der ondulierten Fahrzeuge von Carl Edwards, Mark Martin, Juan Pablo Montoya (und viele mehr) hatten sich tatsächlich auf einer Seite der Garagenstraße zu einem fröhlichen Kollektiv-Spachteln eingefunden. Ganz getreu dem Motto: Eine gemeinsame Rundumsanierung stärkt auch teamübergreifend die Bindung innerhalb der Crews - und ja: Man konnte zudem auch Schleifpapier tauschen, falls irgendwo Mangel herrschen sollte. NASCAR zeigte sich wieder einmal so richtig Old-School.

Dann wurde es plötzlich ernst. Binnen Sekundenbruchteilen schlug eine bis dato heitere und fast gemütliche Daytona-Stimmung um. Der Grund dafür war das Finale im Nationwide-Rennen. Der so gefürchtete "Big-One", der in diesem Fall einige verletzte Zuschauer zur Folge hatte.

Was war passiert? Ausgangs Turn 4 der letzten Runde hält Regan Smith die Spitze, aber direkt in seinem Heck befindet sich der Penske-Ford von Brad Keselowski. Smith zieht seinen JR-Chevy leicht nach oben, weil er den Keselowski-Angriff blocken will. Es kommt zum Kontakt. Smith dreht sich direkt vor Keselowski und den heranstürmenden Verfolgern in die Außenmauer. Dahinter entwickelt sich das blanke Chaos.

Wenige Meter vor der Ziellinie erhält der Turner/Scott-Chevrolet von Nationwide-Debütant Kyle Larson einen Schlag durch den JR-Chevrolet von Dale Earnhardt Jr. Auch Keselowski wird noch von seinem Penske-Teamkollegen Sam Hornish Jr. getroffen. In diesem Kuddelmuddel steigt Larson daraufhin auf und kracht mit voller Wucht in den Fangzaun. Dabei werden der komplette Motorblock, zwei Räder und weitere Teile über, beziehungsweise durch den Sicherheitszaun in den unteren Bereich der Zuschauerränge geschleudert. Die Reste des Larson-Chevys trudeln komplett zerstört ins Infield, wo mehrere andere Fahrzeuge ebenfalls zum Stillstand kommen.

Von außen betrachtet, denkt man sich vielleicht, dass so ein Big-One mit ohrenbetäubendem Lärm verbunden ist. Das Gegenteil ist der Fall. In solchen dramatischen Momenten wird es eher still, weil das eine oder andere Triebwerk notabgeschaltet wird. Man kann also tatsächlich Bremsgeräusche und das metallische Knirschen einer Kaltverformung wahrnehmen. Wohlgemerkt wahrnehmen, denn gleichzeitig gibt es jede Menge Staub und Dreck, die dir den klaren Blick auf die Situation nehmen.

So ging es jedenfalls mir, denn auch bei diesem Horror-Crash stand ich auf meinem Lieblingsbeobachterposten auf der Infield-Plattform. Alles geschah binnen gefühlter Millisekunden und als sich der Staub gelegt hatte, glich der Start-/Zielbogen einem wahren Trümmerfeld, das fast 100 Meter lang war. Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie mein Blick die Szenerie absuchte, um die Schwere der Situation einzuschätzen. Das dauerte einige Augenblicke.

Plötzlich Applaus von der Haupttribüne, denn Larson kletterte aus seinem Wrack, von dem nicht viel mehr als die Fahrzeugzelle übrig geblieben war. Ihn hatte es, und das war schnell erkennbar, wohl am schlimmsten erwischt. Aufatmen. Dass auch der Fangzaun in Mitleidenschaft gezogen wurde, wurde mir erst auf den zweiten Blick bewusst, denn an der Einschlagstelle war es

zu einer kleinen Rauchentwicklung gekommen. Ich sah genauer hin und entdeckte ein großes Loch im Zaun, dahinter fackelten die Reste des Larson-Motors ab.

Oje. Ein Loch im Zaun bedeutet fast immer verletzte Zuschauer und dementsprechend deutete sich nun in Windeseile eine Verschärfung der eh schon so ziemlich dramatischen Situation an, denn an einigen Stellen auf der Haupttribüne herrschte plötzlich viel Bewegung. Menschen liefen zu einigen Sitzplätzen hin und versuchten ganz offenbar erste Hilfe zu leisten. Aus den Augenwinkeln heraus sah ich, wie die ersten Sanitäter mit Tragen herbeigeeilt kamen. Dann wussten wir alle: Jetzt wird es richtig ungemütlich. Das war nicht nur ein normaler Big-One, da ist einiges mehr passiert. Und so war es auch.

Ein sichtlich bedrückter Tony Stewart, der dem ganzen Schlamassel mit Müh und Not gerade noch ausweichen konnte und das Rennen gewann, erinnerte noch in der Victory Lane daran, dass Motorsport immer noch ein extrem gefährlicher Sport sei. Rookie Larson berichtete nur von einigen Schlägen, die er verspürt habe. Danach sei er im Auto nur noch Passagier gewesen. NASCAR sagte sofort alle Siegerfeierlichkeiten ab - und dann begann das große Warten. In solchen Momenten gilt eine klassische Faustregel: Je länger keinerlei Information nach außen dringt, desto kritischer ist die Situation. NASCAR-Präsident Mike Helton bestätigte zwar schnell, dass es Verletzte gegeben habe, aber das wusste sowieso jeder. Die Frage war nur: Wie viele? Und wie schlimm? Und gab es sogar Tote?

Für uns war schnell klar, dass es mit unserem geplanten Samstagnachmittagsbesuch am riesigen Beach von Daytona nun Essig war. Auch im Pressezentrum richtete man sich auf eine längere Wartezeit ein. Eilig improvisierte Schnittchen und Salat wurden gereicht. Eine etwas makabere Situation: Draußen kämpfen vielleicht Menschen um ihr Leben und du musst am Buffet stehend auf Neuigkeiten warten, um diese Infos dann nach Deutschland

weiterzugeben. Dort war es immerhin schon weit nach Mitternacht und es war klar, dass sich die diversen Morgenredaktionen auf dieses Thema stürzen würden.

In Daytona begann derweil die Gerüchteküche ihre Arbeit aufzunehmen. Die US-amerikanischen TV-Stationen schickten Abordnungen ins streckeneigene Care-Center und an die Tore der einschlägigen Krankenhäuser. Man begann mit der Addition: Zunächst war die Rede von sechs Verletzten, dann 14, dann 18 und irgendwann schwebte die Zahl 28 durch das Pressezentrum. Darunter zwei Schwerverletzte. Alles Gerüchte.

Viele Stunden später, mittlerweile war es stockdunkel, traten dann Daytona-Streckenchef Joie Chitwood und NASCAR-Vizepräsident Steve O'Donnell vor die Presse: Tatsächlich gab es 28 Verletzte, 14 davon wurden in umliegende Krankenhäuser gebracht. Gott sei Dank keine Toten.

Bedrückt, aber aufatmend brachen auch wir unsere Zelte ab und machten uns auf die spätmitternächtliche Suche nach Nahrung. Diese fanden wir im McDonalds von Daytona und an eines kann ich mich auch noch erinnern: Die letzte Nachricht des Tages nach Deutschland habe ich, WLAN sei Dank, auf einem McDonalds-Tisch getippt. Staunende Florida-Rapper am Nebentisch inklusive. Sei's drum.

Für uns stellte sich nun eine große Frage: Schaffen es die Streckenarbeiter über Nacht, den zerstörten Fangzaun zu reparieren? Die Antwort erhielten wir am nächsten Morgen: Ja. Das große Pech am Larson-Crash war es, dass der Turner/Scott-Chevy in ein sogenanntes Cross-Gate gekracht war. Also die schwächste Stelle im gesamten Fangzaun-Konstrukt, das die Zuschauer zur Pre-Race-Show die Strecke überqueren lässt. Der Zaun war geflickt, das Cross-Gate wurde noch am Vormittag mit schweren Eisenträgern verschweißt. Das Daytona 500 konnte planmäßig über die Bühne gehen.