

SPORT

«Ich will so rasch als möglich

INTERVIEW Nach einer einjährigen Durststrecke ist Alain Menu wieder zurück im Geschäft. In England will der Genfer an die grossen Erfolge der 90er-Jahre anknüpfen.

GÉRARD VALLAT

AR Wie kamen Sie zu diesem Vertrag für die BTCC?

ALAIN MENU Das war eine Art Kettenreaktion, wie dies bei solchen Verpflichtungen oftmals der Fall ist. Ich bin ja bekannt dafür, dass ich weder lange Zeit am Telefon hänge, noch den Leuten ständig hinterher renne, um einen Vertrag zu erhalten. Das ist nicht mein Stil. Ausserhalb der Tourenwagenszene kenne ich nicht viele Leute. Ich hatte daran gedacht, dass ich vielleicht irgendwann im GT-Sport unterkomme, aber meine letzte Erfahrung mit solchen Fahrzeugen reicht ins Jahr 2004 zurück, als ich mit dem Ferrari 550 Maranello von Prodrive in Le Mans am Start war.

Ich habe acht schöne Jahre in der WTCC verbracht, aber die Tourenwagen-WM ist irgendwo eine autarke Welt für sich geworden. Die Folge war, dass mich die in anderen Rennserien involvierten Teammanager aus den Augen verloren. Das ist mir in Macau bewusst worden, wo ich am Masters-Rennen teilnahm (Scirocco R Cup Master Challenge, ein Einladungsrennen von Volkswagen Motorsport im Rahmen des WTCC-Finales 2013, Red.). Nachdem ich die Poleposition errungen hatte, haben mir einige Leute, die der GT-Szene nahestehen, dazu gratuliert. Eine Person fragte nicht dann, ob ich für 2014 noch frei sei. Als ich dies bejahte, waren jedoch seine ersten Worten: «Sie werden für uns zu teuer sein!» Glücklicherweise war dies nicht so, und dies hat mir die Tür zur BTCC geöffnet. Aber das ist ein Beweis, dass die Leute nur an dich denken, wenn du ihnen Auge in Auge gegenüberstehst und sie sich sonst manchmal falsche Vorstellungen machen.

Somit hat also diese Poleposition in Macau den Ausschlag zum bevorstehenden Comeback in England gegeben?

die beiden Rennen im Porsche-Supercup und diesem Rennen in Macau praktisch nichts mehr gefahren. Diese Poleposition mit immerhin neun Zehntelsekunden Vorsprung auf sehr gute Piloten hat mich bei einigen Leuten doch wieder in Erinnerung gerufen. Sie haben sich gesagt: «Schau, der Menu kann immer noch schnell Auto fahren!» Danach habe ich einige Angebote aus Argentinien (wo der Genfer von verschiedenen Tourenwagenrennen mit GM-Modellen bestens bekannt ist, Red.) und der BTCC erhalten.

Wäre Südamerika nicht reizvoll gewesen?

Diese Frage habe ich mir tatsächlich ernsthaft gestellt. Die argentinische Meisterschaft ist vielleicht die beste der Welt, aber leider weit weg von Europa. Eine Teilnahme daran wäre für mich daher mit langen Reisen verbunden gewesen, auch die Sprache ist ungewohnt, zudem hätte sich die mediale Resonanz wohl vor allem auf Argentinien beschränkt, also nicht so wie in der WTCC. Und schliesslich habe ich meine schönste Zeit als Rennfahrer in der BTCC erlebt. Sie hat nach einigen schwierigen Jahren wieder Aufwind gekriegt. Mir gefällt die Herausforderung, die Sache mit einem neu strukturierten Team wie BMR neu anzugehen. Warren Scott, der Teambesitzer, ist fest entschlossen, die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, damit alles gut kommt.

Ist das nicht eine ähnliche Situation, in der Sie sich schon vor einem Jahr im Porsche-Supercup befanden?

Ja, dies mag so erscheinen, denn das Schema ist ähnlich. Das Programm von Alex Fach war gut aufgegleist. Leider konnte das vorgesehene Budget nicht eingehalten werden, weil ein Partner seinen Versprechungen nicht nachgekommen war. Unter diesen Bedingungen kamen das Team

und ich überein, dieses Abenteuer nicht mehr fortzusetzen. Dadurch ist mein Platz für einen anderen Fahrer mit Budget frei geworden. Mit BMR gehe ich ein solches Risiko nicht ein, weil die Finanzierung zugesichert worden ist.

Danach haben Sie Testfahrten mit Citroën absolviert, die zum Engagement in der WTCC 2014 an der Seite von Sébastien Loeb hätten führen können. Doch Citroën entschied sich für Yvan Muller. Hatten Sie die Befürchtung, dies könnte das Ende Ihrer Rennkarriere bedeuten?

Wohlverstanden, ich war enttäuscht, dass man sich bei Citroën nicht für mich entschieden hat. Aber diese Wahl zugunsten von Yvan hatte in erster Linie Marketinggründe. Meine Herangehensweise, mein Fahrstil und mein technisches Verständnis standen nicht zur Diskussion. Zudem hatte ich zu jener Zeit in meinem Privatleben andere Prioritäten, weshalb ich mir nicht allzu viele Fragen über meine sportliche Zukunft stellte. In meinem Innern blieb ich jedoch zuversichtlich.

Ähnliches passierte übrigens in den Anfängen meiner Karriere, als Philippe Favre (ein anderer Genfer Rennfahrer, der im Dezember bei einem Skiunfall ums Leben kam, Red.) und ich dasselbe Haus in England bewohnten. Philippe war immer voll drauf, er benahm sich wie ein kleiner Teufel, um sein Programm in die Reihe zu bringen. Ich blieb eher ruhig und sagte mir immer: «Es kommt, wie es kommt.» Mit dieser Einstellung blieb ich heiter und optimistisch, inzwischen mit der Gewissheit, dass ich 50 Jahre auf dem Buckel habe und ich seit zehn Jahren quasi Rennfahrer auf Bewährung bin.

Ich habe diese Situation schon 2004 nach meiner DTM-Zeit mit Opel erlebt (vgl.

Schweizer in der DTM-Historie in AR 7/2014). Eines Tages wird das alles zu Ende sein, das weiss ich. Aber ich liebe meinen Beruf immer noch, und daher hoffe ich, dass ich in der BTCC wieder vorne mitkämpfen kann.

Ist diese Wahl nicht ein zweischneidiges Schwert? Laufen Sie nicht Gefahr, nicht mehr an die Erfolge Ihrer früheren BTCC-Zeit anknüpfen zu können? Welche Ziele setzen Sie sich?

Ich fahre für mich und für andere, mir ist egal, was andere denken. Das reduziert das angesprochene «Risiko». Ich fühle mich in guter Verfassung, meine Motivation ist ungebrochen. Ich weiss, was ich wert bin und muss mir das nicht selbst beweisen. Ich nehme diese Herausforderung aber trotzdem mit dem nötigen Respekt an. Es wird ungefähr vierzig Wagen am Start haben, alle gut besetzt, und das Reglement sorgt dafür, dass im Feld Chancengleichheit besteht. Ich muss mir zuerst einen Eindruck verschaffen, um mir eine Meinung über die Leute zu bilden. Aber klar, man hat zum Zeitpunkt einer Vertragsunterschrift nie alle Elemente in der Hand. Man muss halt auch Optimismus aufbringen. Warren Scott hat gute Leute engagiert, er hat eine Vision und Ambitionen. Kleine Geschichte am Rande: Er ist Farmer, und auch mein Vater war Bauer. Er ist bodenständig, und das gefällt mir.

Natürlich gibt es immer eine gewisse Unsicherheit. Das war aber schon 2005 der Fall, als ich mich mit Ray Mallock (dem Einsatzteam von Chevrolet, Red.) in der WTCC engagiert hatte. Damals befanden wir uns auch am Anfang eines Abenteuers, über das wir nicht viel wussten.

Meine Zielsetzung? An der Entwicklung des Teams teilhaben, um so schnell als möglich in die Lage zu kommen, Rennen zu gewinnen.



BTCC 2013: Gute Piloten in attraktiven Tourenwagen fighten auf archaischen Strecken vor viel Publikum.
Foto: BTCC



Alain Menu ist froh, eine neue Herausforderung annehmen zu dürfen.
Foto: Gérard Vallat

Im November 2012 verabschiedete sich der Chevrolet-Werkspilot mit dem Sieg in Macau. Foto: WTCC



wieder Rennen gewinnen»



Ein Karrierehöhepunkt: FIA-Trophy für den WTCC-Vizeweltmeister. Foto: FIA



Teamchef Warren Scott begrüßt Menu als neuen Piloten. Foto: BMR



Die Pole beim Masters-Rennen in Macau hatte angenehme Folgen. Foto: Werk



Nach zwei Rennen war 2013 das Abenteuer Supercup vorbei. Foto: Werk

EINE NEUE MARKE AUF DEM MENU-PLAN

COMEBACK IM VW PASSAT Das Team BMR trat 2013 erstmals in der BTCC auf den Plan und hat sich für diese Saison mit Tony Gilham Racing vereint. Für 2014 wurden zwei wie alle BTCC-Fahrzeuge nur nach britischem Reglement zugelassene VW Passat CC und Vauxhall Insignia angeschafft. Alain Menu fährt den einen, der letztjährige Neunte Aron Smith den zweiten Passat. VW ist eine neue Marke im Palmarès des Genfers. Noch kein Fahrer hat mit dem Passat einen Sieg, wohl aber Podestplätze geholt. Teambesitzer Warren Scott hat jedoch einen der besten Ingenieure auf diesem Gebiet geholt, um diesen Makel dank zahlreicher Modifikationen zu ändern. Einige seiner Gegner kennt der Schweizer noch aus seinen letzten BTCC-Jahren, so etwa den Allzeit-Rekordhalter Matt Neal (3 Meistertitel und 52 Siege in 22 Saisons) und den in der Rekordliste an zweiter Stelle figurierenden Jason Plato (52 Siege und 2 Titel in 15 Jahren), der sein Teamkollege bei Renault war. Insgesamt sollen 2014 sieben ehemalige Meister am Start stehen, darunter auch der Italiener Fabrizio Giovanardi, der wie Menu nach England zurückkehrt. Mit Modellen wie Honda Civic, MG6, Mercedes A Klasse, Ford Focus, Audi A3 und A4, Proton und Toyota Avensis bahnt sich eine enorme Vielfalt an. Menu freut sich, «viele Gesichter wieder zu sehen und gegen neue junge Talente anzutreten. Auch die Strecken und das Publikum sind in England toll. Ich glaube, ich werde nun wieder viel Spaß am Rennsport haben.» Die BTCC beginnt am 29. und 30. März in Brands Hatch. **PW**



Macht BMR aus dem Passat ein Siegerauto?

Neustart mit 50

ALAIN MENU Kein Schweizer Rennfahrer verdient seinen Lebensunterhalt so lange wie er, doch der WTCC-Ausstieg von Chevrolet und die Wirtschaftslage brachte die Karriere des 50-jährigen Genfers im Vorjahr beinahe zum Stillstand.

PETER WYSS

Alain Menu ist ein bisschen grau geworden. Am 9. August 2013 wurde er 50 Jahre alt, die Zeit ging offensichtlich auch an ihm nicht spurlos vorbei. Manches graue Haar mag vielleicht der Sorge über seine Zukunft entspringen sein, obwohl er dies im Interview ja in Abrede stellt.

Kein aktueller Schweizer Rennfahrer mit internationalem Renommée ist länger dabei. Menu war schon Profi, als etwa Sébastien Buemi in den Kindergarten ging und Marcel Fässler noch Kartrennen bestritt. Der Bauernsohn aus dem Kanton Genf ging den klassischen Weg jener jungen Rennfahrer, die den Erfolg gleich im Ausland suchen. Alain Menu hat ihn über viele Wege gefunden.

1984 beendete er die legendäre Ecole Renault-elf Winfield in Le Castellet als Gesamtzweiter. Nach zwei Jahren Formel Ford in Frankreich folgte der Wechsel nach England, in der er als erster Schweizer überhaupt gross auftrumpfte. Nach dem zweiten Schlussrang in der britischen FF1600 Championship krönte der Swiss Boy die Saison 1987 mit dem zweiten Platz beim Formel Ford Festival in Brands Hatch, das damals praktisch einer Weltmeisterschaft für Nachwuchspiloten entsprach.

BIS IN DIE F3000 Wer sich in dieser beinhalten Klasse für Heisspörne aus aller Welt durchzusetzen vermochte, der kann was, und diese erfolgreich absolvierte Talentprobe öffnete ihm die erste Tür nach oben. Der Romandstieg in die Formel 3 ein, wo

man ihn aufgrund seiner Fähigkeiten fast kostenlos fahren liess. Zwar führte er in der zweiten Saison 1989 kurzzeitig die Meisterschaft an, das Budget reichte aber nicht aus, um materialmässig an der Spitze mitzuhalten.

Menu gab nicht auf, erhielt von vielen Seiten weiterhin Unterstützung und konnte so in die Formel 3000 aufsteigen. Mit zwei Siegen und dem Vizemeistertitel 1990 in der separaten britischen F3000 Championship empfahl er sich für die internationale Rennserie im Vorhof der Formel 1. Doch diesmal reichte das Geld, Talent hin oder her, nur für fünf Rennen.

SCENENWECHSEL Glücklicherweise kam nun Marc Surer ins Spiel. Sein Landsmann unterstützte ihn seit 1990 über dessen Foundation (Nachwuchsstiftung), und weil er mittlerweile BMW-Rennleiter war, lud der Basler seinen Landsmann im Juli 1991 zur Talentsichtung ein. Obwohl Alain Menu nie zuvor in einem Tourenwagen sass, setzte er sich durch.

Das war der Beginn einer für einen Schweizer einzigartigen und anhaltenden Karriere im Tourenwagensport. Nach zwei DTM-Rennen in einem BMW M3 als Preis für den Gewinn der Talentsichtung (vgl. auch Schweizer DTM-Historie in AR 6/2014), schnappte ihn das Prodrive-Team für die britische Meisterschaft für Super Touring Cars, genannt BTCC. Längst war England seine zweite Heimat geworden, und so kam Alain Menu dieser Szenenwechsel gerade recht.

BEST OF ALL In der Folge etablierte sich der Schweizer

rasch als einer der besten Top Driver, wie die Briten die «Hüsl-Fahrer» nennen. Ab 1992 folgten Siege am Laufmeter, am Ende waren es 36 Wins und insgesamt 86 Podiums bei mehr als 200 Rennen. Eine beeindruckende Bilanz, die in zwei Meistertiteln gipfelte. 1997 liess sich Menu mit Renault ein erstes und 2000 mit Ford ein zweites Mal als BTCC-Champion feiern. Redaktion und Leser des britischen Fachmagazins «Autosport» wählten ihn zum besten Fahrer jener Super-Touring-Ära.

Heute denkt er gerne an jene Zeit zurück, vor allem an die Jahre mit der Tourenwagenabteilung von Williams, die jenen Renault Laguna einsetzte, mit dem Menu 1997 den Titel errang. «Schon 1995, das erste Jahr mit Williams, war eine Supersaison, obwohl mich damals mechanische Probleme die Meisterschaft gekostet hatten. Ich kann mich an keine grossen Fehler in jenem Jahr erinnern.» Dank jener Liaison kam er auch in den Genuss einiger Testfahrten mit einem Williams-Renault – den Traum von der Formel 1 hatte er aber schon ausgeträumt.

ALBTRAUM DTM Zum Albtraum gestaltete sich dafür der Wechsel in die DTM mit Opel. «Es war eine Katastrophe, es wurde viel politisiert, man war nur das fünfte Rad am Wagen», blickt er fast mit Schaudern an die drei Jahre 2001 bis 2003 zurück. Opel stieg nach lauter Misserfolgen aus, doch nahm das Schicksal für Alain Menu nochmals eine gute Wende. Chevrolet entschied sich 2005 für den Einstieg in die neu kreierte Tourenwagen-WM (WTCC) und brachte damit auch seine Kar-

riere nochmals in Schwung. Mit der Firma mit Schweizer Wurzeln feierte der Genfer in acht Jahren 23 Laufsiege, nur seine langjährigen Teamkollegen Yvan Muller und Rob Huff weisen mehr auf. Beide kamen auch zu Weltmeisterehren, Muller inzwischen sogar schon vier Mal, Huff 2012 im letzten Jahr von Chevrolet.

GELDFRAGE Obwohl Menu die WTCC 2012 als Zweiter beendete und so als Vizeweltmeister in die Motorsport-Geschichte einging, betrachtet er jene Saison mit Chevrolet nicht unbedingt als die beste. «Ich konnte 2010 und 2011 nicht zeigen, wozu ich fähig bin. Ich war schon in den Jahren zuvor gut, etwa 2007, als ich fünf Mal aus der Poleposition alle Stadtrennen gewann. 2012, im letzten Jahr mit Chevrolet, war ich sechs Mal siegreich, habe praktisch nie einen Fehler gemacht und den Titel trotzdem nicht geholt.» Auch wenn er es nicht laut sagt: Die WM-Krone hätte er mehr verdient gehabt als Rob Huff. Doch Rempelen mit beiden Teamkollegen und ein technischer Ausfall, notabene klar in Führung liegend, kosteten halt die am Ende fehlenden Punkte.

Ausser fürs Ego hätte ihm der WM-Titel jedoch ohnehin nichts gebracht, glaubt Alain Menu. «Ich wäre danach in die gleiche Lage gekommen, nämlich ein neues Team zu suchen. Alles war nur eine Geldsache, doch mit 49 Jahren wollte ich nicht mehr Sponsoren nachspringen, um 600 000 bis 700 000 Euro aufzutreiben.» Es sei nicht eine Frage des Alters gewesen, betonte Menu in einem Gespräch mit der AR im vergangenen Jahr, sondern der Gelegenheiten. Da sich kaum noch Hersteller engagierten, seien diese rar geworden.

«Klar», schränkt Menu ein, «wenn ein neuer Konstrukteur sich auf ein Fünfjahresprogramm festlegt, dann entscheidet er sich eher für einen Jüngeren. Aber ich kann einem Konstrukteur viel bringen. Ich denke, ich bin genügend intelligent, bringe viel Erfahrung mit und bin immer noch schnell. Ich wäre gerne in der WTCC geblieben, aber ich bin Profi und bezahle dort nicht für meinen Platz. Ich liebe den Rennsport, er ist mein Leben – aber nicht um jeden Preis.» Nun kann er beim neuen Team BMR in England nochmals beweisen, dass er sein Geld wert ist.



1990 Vizemeister in der britischebn Formel 3000.



1991 Dank Marc Surer zwei DTM-Rennen im BMW M3.



1993 Formel-1-Testfahrten im Williams-Renault.



1997 Endlich klappt es mit dem ersten BTCC-Titel.

36 BTCC-SIEGE IN ACHT SAISONS

ALAIN MENU Geboren am 9. August 1963 in Genf, Wohnort Genf; Beruf Rennfahrer und Unternehmer (Malereigeschäft); weitere Infos und Kontakte: www.alainmenu.ch

Karriere

- | | |
|------|--|
| 1984 | 2. Ecole elf Winfield in Le Castellet |
| 1985 | 4. frz. Formel-Ford-Meisterschaft |
| 1986 | 3. frz. Formel-Ford-Meisterschaft |
| 1987 | 2. brit. FF-Meisterschaft, 2. FF Festival Brands Hatch |
| 1988 | 12. britische F3-Meisterschaft (nicht alle Rennen) |
| 1989 | 9. britische F3-Meisterschaft und 6. GP Monaco F3 |
| 1990 | 2. britische Formel 3000 |
| 1991 | 5 Rennen Int. F3000 (2 x 6.), 2 DTM-Rennen (BMW M3) |
| 1992 | 9. BTCC (BMW 3218iS) |
| 1993 | 10. BTCC (Renault 19 16V), 1 Sieg |
| 1994 | 2. BTCC (Renault Laguna), 2 Siege |
| 1995 | 2. BTCC (Renault Laguna), 7 Siege |
| 1996 | 2. BTCC (Renault Laguna), 4 Siege |
| 1997 | 1. BTCC (Renault Laguna), 12 Siege |
| 1998 | 4. BTCC (Renault Laguna), 3 Siege |
| 1999 | 11. BTCC (Ford Mondeo), 1 Sieg |
| 2000 | 1. BTCC (Ford Mondeo), 6 Siege |
| 2001 | DTM (Opel Astra V8) und FIA GT (Ferrari 550) |
| 2002 | 10. DTM (Opel Astra V8) |
| 2003 | 9. DTM (Opel Astra V8), 1. GT «Petit Le Mans» |
| 2005 | Einstieg WTCC mit Chevrolet, 17. (Lacetti) |
| 2006 | 16. WTCC (Chevrolet Lacetti), 1 Sieg |
| 2007 | 6. WTCC (Chevrolet Lacetti), 5 Siege |
| 2008 | 9. WTCC (Chevrolet Lacetti), 3 Siege |
| 2009 | 10. WTCC (Chevrolet Cruze LT), 2 Siege |
| 2010 | 6. WTCC (Chevrolet Cruze LT), 1 Sieg |
| 2011 | 3. WTCC (Chevrolet Cruze 1.6T), 5 Siege |
| 2012 | 2. WTCC (Chevrolet Cruze 1.6T), 6 Siege |
| 2013 | 2 Rennen im Porsche Supercup (Fach Auto Tech) |
| 2014 | Rückkehr BTCC mit Team BMR (VW Passat CC) |



2000 Im Ford Mondeo von Prodrive zum zweiten Mal BTCC-Champion. Fotos: Werk, Archiv