

Das Phänomen  
*NASCAR*

---

Pete Fink

## *Vorwort*

### GÜNTHER STEINER

*(ehemals NASCAR-Teamchef von Team Red Bull)*

Für einen motorsportinteressierten Amerikaner ist die NASCAR der Alltag. Für uns Europäer nicht. Für uns ist diese Institution nur schwer zu begreifen. Was steckt hinter dieser Serie, die in der amerikanischen Kultur kaum mehr wegzudenken ist? Eine gute Frage. Ich gebe es aus eigener Erfahrung gerne zu: Auch ich brauchte damals einige Zeit, um diese Art von Motorsport zu durchblicken, obwohl ich als Teamchef von Red Bull sehr aktiv in der NASCAR eingebunden war.

Wenn du in Charlotte lebst, dann dreht sich alles um die NASCAR. Mich hat es damals, Ende 2006, Anfang 2007, aber auch interessiert, was außerhalb der USA über den Sport geschrieben wurde. Also habe ich die verschiedenen Webseiten durchforstet und der einzige, der dabei heraus stach, war ein gewisser Pete Fink. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich nicht einmal, ob er Deutscher oder vielleicht sogar Amerikaner war, denn vom Vornamen Pete konnte man nicht sofort auf die Nationalität schließen.

Nach unseren ersten Telefonaten und Fachsimpeleien hat sich diese Frage aber schnell geklärt. Ich wollte diesen "Vogel" nun unbedingt persönlich kennen lernen und so habe ich ihn zu einem Rennen einladen lassen. Aus diesem direkten Kontakt hat sich zunächst ein gegenseitiger Respekt, und später dann eine Freundschaft entwickelt, die bis heute andauert.

Wann immer es zeitlich möglich ist, treffen wir uns bei einem meiner Heimatbesuche. Anfang des Jahres erzählte mir Pete bei unserem üblichen Kaffee auf dem Münchner Flughafen, dass er gerade ein deutsches NASCAR-Buch schreibt. Da wurde mir erst so richtig bewusst, dass es nach langer Zeit wieder das erste deutschsprachige Buch über das Phänomen NASCAR sein wird und Pete quasi damit zu einem Pionier wird. Das freut mich sehr, denn er hat das Wissen und das Talent, die NASCAR den Menschen im deutschsprachigen Raum näher zu bringen.

In Europa wird die NASCAR immer noch unterschätzt. Aus Sicht der Fahrer und Teams ist es ein knallharter Job. Aus Sicht der Fans bietet NASCAR Unterhaltung pur. Drei Tage lang Party, jede Menge Action und natürlich eine riesige Identifikation mit dem bevorzugten Fahrer. Die Faszination für diese Art von Veranstaltung füllt in den USA Rennstrecken mit Zuschauern aus jeder Altersgruppe und sozialer Schicht.

NASCAR ist ganz bestimmt anders als jede andere Art von Motorsport. Nicht schlechter, nicht besser, ganz einfach anders und deswegen finde ich den Titel "Das Phänomen NASCAR" sehr gut gewählt.

Ich bin mir ganz sicher, dass dieses Buch jedem neuen NASCAR-Fan, aber auch jedem alten NASCAR-Hasen sehr viel Freude bereiten wird!

Günther Steiner  
April 2012

## *Inhaltsverzeichnis*

### Vorwort

01: "Circus Maximus" oder: Das Kolosseum der NASCAR	7
02: Moonshine, Bootlegger und der "Last American Hero"	25
03: Daytona, die Familie France und die Petty-Dynastie	39
04: "Win on Sunday, sell on Monday"	62
05: Der Krieg der Werke	79
06: Petty gegen Pearson	98
07: Die "Modern Era" beginnt	113
08: Dale Earnhardt: "Working Class Hero"	137
09: Die nächste Generation	155
10: Die Popularität steigt weiter	176
11: Jeff Gordon: Das Wunderkind aus Kalifornien	195
12: Goldene Jahre und ein rundes Jubiläum	212
13: "Smoke", "Junior" und ein Comeback	234
14: "We lost Dale Earnhardt"	253
15: Der Chase: Plötzlich gibt es Playoffs	272
16: Die Ära Jimmie Johnson beginnt	297
17: Das Car of Tomorrow	311
18: Die "Open-Wheel-Gang"	333
19: Johnson schreibt Geschichte	359
20: Der Multi-Milliarden-Gigant	383

### Schlussworte

## *Kapitel 1*

# "CIRCUS MAXIMUS" ODER DAS KOLOSSEUM DER NASCAR

"Green, Green, Green!" 160.000 Menschen um mich herum rasten komplett aus. Rund 38.000 PS werden direkt auf meine Gehörgänge losgelassen. Der unvergleichliche Sound von 43 tief brüllenden V8-Motoren bohrt sich tief in meine Eingeweide. Mein ganzer Körper vibriert im Inferno dieser 850-PS-Monster, die gerade an mir vorbeifliegen und in die erste Kurve einbiegen. Keiner sitzt mehr. Alle stehen und schreien sich die Seele aus dem Leib. Die gesamte Arena erzittert in ihren Grundfesten. Die scheinbar bis in den Himmel ragenden Tribünen sind so steil, dass diese infernalische Geräuschkulisse nirgendwohin entweichen kann. Ein Hexenkessel. Eine wahre Gänsehautorgie aus menschlichen Emotionen und technologischer Kraft. Es ist ein Motorsport-Schauspiel über mehr als vier Stunden. Jeder einzelne der 43 High-Speed-Junkies ballert alle 15 Sekunden dicht an mir vorbei. Eine Fahrbahn mit nur 800 Metern Länge, zwei kurze Geraden, dazu zwei mächtige Steilkurven mit 30 Grad Überhöhung. Überschaubar in jeden noch so kleinen Winkel. Intensiver geht es nicht. Der pure Wahnsinn.

Vor wenigen Augenblicken hat das Sharpie 500 begonnen und ich bin mittendrin in diesem Circus Maximus. Wir schrei-

ben den August 2007 und ich denke mir heimlich, still und leise: Herzlich Willkommen im Kolosseum der NASCAR! Welcome to Bristol Motor Speedway!

Es ist ein absolutes Phänomen. Über 50 Rennen in Folge oder ein Vierteljahrhundert war der Bristol Motor Speedway zweimal pro Saison ausverkauft und die Warteliste für normale Bristol-Tickets war ellenlang. Die Eintrittskarten werden ganz einfach von einer Generation an die nächste weitervererbt. Ohne Hilfe geht in Bristol für Außenstehende gar nichts und genau diese Hilfe kam in meinem Fall von Red-Bull-Teamchef Günther Steiner. Ich fühle mich wie nach einem Sechser im Lotto.

In aller Bescheidenheit: Ich glaube, ich habe in meinem Motorsportleben schon viel gesehen. Ich habe das verrückte Schumi-Zeitalter in Hockenheim und auf dem Nürburgring erlebt, ich habe die Gerhard-Berger-Mania im alten Zeltweg mitgemacht. Ich war zigmal im königlichen Parco von Monza bei den italienischen Tifosi und ich kenne die Gegend rund um Silverstone wie meine Westentasche. Hungaroring, Imola, den Norisring und, und, und. "Das kannst du alles vergessen", sagte Steiner irgendwann zu mir. "Komm mal nach Bristol und du wirst die verrückteste Motorsport-Party überhaupt erleben."

Wie so viele andere auch, hat mich das NASCAR-Fieber irgendwann in den 1990er Jahren gepackt. Damals gab es noch kein Internet, unsere mittlerweile so klein gewordene Welt war noch richtig groß. Die amerikanischen Südstaaten waren weit weg, die Formel 1 hattest du hingegen direkt vor deiner europäischen Nase. Und so wuchsen wir alle mit Niki Lauda und Co. auf.

Plötzlich brachte Eurosport Orte wie Daytona und Talladega auf unsere Bildschirme. Plötzlich sahen wir haarsträubende Rad-an-Rad-Duelle, die zumindest ich bislang in dieser Form

nicht gekannt hatte. Dale Earnhardt in der schwarzen 3, Mark Martin in der 6, Bobby Labonte in der grünen 18. Was für ein Wahnsinn! Später habe ich meine USA-Trips dann so geplant, dass ich auf dem Weg nach Key West "zufällig" in Homestead vorbeikam, oder in Las Vegas beim obligatorischen Wüstentrip "zufällig" am Las Vegas Motor Speedway vorbeischaun konnte. Der Badeurlaub in Florida fand nicht in Miami Beach, sondern natürlich in Daytona statt, weil es dort ja "viel schöner" ist. Aber in Bristol, in der tiefen Pampa genau an der Grenze zwischen Virginia und Tennessee, war ich noch nie.

\*\*\*

Die Anreise ist denkbar simpel. Nach einem Nonstop-Flug München-Charlotte in einem angenehm klimatisierten Flieger trete ich aus dem Douglas International Airport hinaus ins Freie und erlebe die August-Hitze des amerikanischen Südens. Die Sonne brennt aggressiv, schwül und gnadenlos.

Schätzungen besagen, dass um Charlotte herum etwa 70 Prozent aller Leute arbeiten, die ihr Geld im US-amerikanischen Motorsport verdienen. Alle in der NASCAR. Diese Gegend atmet also lupenreines V8-Benzin. Für mich ist die Millionenmetropole in North Carolina aber nur eine Durchgangsstation. Ich will ein paar hundert Kilometer weiter nördlich in die sanften Hügel der Appalachen. Genau dort liegt der Bristol Motor Speedway oder wie er ganz inoffiziell heißt: das Kolosseum der NASCAR.

Es sind ungefähr 200 Meilen Fahrt. Wald, Bäume und Landschaft soweit das Auge reicht. Ich bin Gast von Team Red Bull. Ein Europäer in der amerikanischsten aller amerikanischen Motorsportarten. Ein Exot, der von den meisten Teammitgliedern neugierig, aber immer höflich und zuvorkommend beäugt wird.

Wir fahren mit einem Van. Im Bus wird eifrig diskutiert, ob die Szenerie nun eher Ähnlichkeit mit europäischen Gegenden in Frankreich oder der Schweiz habe. Banausen, denke ich. Hier sieht es genau so aus wie im Schwarzwald oder im Allgäu. Nur halt viel größer. Sehr viel größer. Und obwohl wir durch schattige Wälder tuckeln, hat es um 18 Uhr abends immer noch 38 Grad Celsius. Im Schatten.

Es geht entlang des US-Highways 321. Das ist hochheiliger NASCAR-Boden. Es ist eine der früheren Hauptschmuggelrouten, auf der die Schwarzbrenner im Hinterland der Appalachen ein Jahrhundert lang ihren "Moonshine" in die Metropolen des Südens transportierten. Junior Johnson, der größte "Bootlegger" aller Zeiten, winkt dir auf überdimensionalen Werbeplakaten entgegen. Hier atmet du heiße NASCAR-Tradition pur.

Man braucht wirklich nicht besonders viel Fantasie, um in jedem zweiten der vielen versprengten Einödhöfe immer noch einen illegal vor sich hin dampfenden Whiskeykessel zu vermuten. Gibt es ihn tatsächlich noch, den selbstgebrannten Moonshine, den man nur heimlich zuhause trinken darf? Gibt es ihn noch, den Bootlegger in seiner selbst aufgemotzten Kiste, der den Moonshine von den Bergen in die Metropolen des Südens schmuggelt? NASCAR-Pilgerer, fährst du von Charlotte nach Bristol, dann holt dich dieser Glaube wieder ein!

\*\*\*

Viele Kilometer vor dem Speedway tauchen plötzlich riesige Hinweisschilder auf: "Welcome Race Fans" steht an jeder Tankstelle, jedem Hotel, jedem Motel. Sogar vor vielen der kleinen Kapellen aus Holz. Die Dörfer der Gegend bestehen aus



ungefähr zehn Holzhäusern, mindestens zwei Kirchen und einem Tante-Emma-Laden. Ist die Gesamtzahl der Häuser größer als Zehn, so befindet sich am Rande der Siedlung eine kleine Shopping Mall. Soviel Luxus muss auch hier sein.

New York hin, Los Angeles her - dies hier ist das Amerika, das ein Europäer nur ganz selten zu Gesicht bekommt. Warum sollte er auch? Hier gibt es keine Sehenswürdigkeiten. Außer du bist ein NASCAR-Junkie. Aber dann steht dir eine der größten Attraktionen überhaupt unmittelbar bevor.

Auf den letzten Kilometern der Reise glaube ich, die tief brüllenden V8-Motoren bereits zu erahnen. Was natürlich kompletter Nonsens ist. Laut Navigationsgerät sind es noch zehn Meilen, aber die Farmer haben alle ihre Wiesen bereits kurz geschoren. Überall gibt es Parkplätze, die NASCAR-Camper haben es sich bereits gemütlich gemacht. "Am Samstag ist hier alles brechend voll", murmelt mein Red-Bull-Sitznachbar.

Insgesamt werden am Wochenende über 200.000 Menschen erwartet. Der Bristol Motor Speedway hat ein Fassungsvermögen von mehr als 160.000 Sitzplätzen. Diese Plätze werden am Samstagabend zum Sharpie 500 restlos ausverkauft sein. Aber am Freitagabend fährt bereits die zweite Liga der NASCAR, die Nationwide-Serie. Und auch dort erwarten die Veranstalter weit über 100.000 Zuschauer. Viele, so wird mir versichert, haben für den Samstag keine Tickets mehr bekommen. Sie bleiben dennoch vor Ort, um die prickelnde Atmosphäre in vollen Zügen einzusaugen. Das Sprint-Cup-Rennen selbst wird dann im Camper geschaut. Satelliten-Fernsehen macht es möglich.

Während wir dem Speedway jetzt immer näher kommen, fällt mir auf, dass von den 200.000 erwarteten Besuchern - grob geschätzt - die Hälfte bereits da ist. Am Donnerstag! Fast alle in

ihren überdimensionalen Motorhomes. Kein Wunder, denn die Hotels und Motels sind im Umkreis von 50 Meilen seit einem halben Jahr restlos ausgebucht.

Als wir etwa einen Kilometer entfernt sind, kann ich den Bristol Motor Speedway dann endlich in Natura sehen. Unglaublich! Nach 200 Meilen Pampa erhebt er sich majestätisch aus den sanften Hügeln Tennesseees. Und mit einem Schlag wird mir klar, warum die Amerikaner Bristol als das Kolosseum der NASCAR empfinden: Ein solch dimensioniertes Bauwerk würde man nur in den großen Metropolen erwarten.

Vielleicht ein Vergleich: Nach 200 Meilen Natur pur fühlt es sich etwa so an, als würde die Münchner Allianz Arena im tiefsten Bayrischen Wald stehen. Nur halt doppelt so groß. Ach was. Mehr als das. Das NASCAR-Kolosseum von Bristol hat mehr als das doppelte Fassungsvermögen jedes deutschen Fußballstadions!

\*\*\*

So kann man sich unschwer vorstellen, was in dem zum Short-Track-Mekka der NASCAR umfunktionierten Städtchen los ist. Zweimal im Jahr fällt eine Horde verrückter Stock-Car-Fans ein, gegen die Hockenheim selbst zu besten Michael-Schumacher-Zeiten ein geselliger Kegelausflug des Vereins christlicher junger Männer war.

Der Speedway befindet sich etwa fünf Meilen außerhalb der Stadt, weshalb wir nach der Akkreditierung einen kleinen Abstecher nach Bristol selbst unternehmen. Das verschlafene Nest liegt direkt an der Staatsgrenze von Tennessee und Virginia. Die verläuft mitten durch das Städtchen. Keiner weiß mehr so genau, warum das so ist, oder will es ohne Bezahlung verraten.

Auf alle Fälle wollen alle im Virginia-Teil wohnen. Dort sind die Steuern um zwei Prozent niedriger als in Tennessee.

Natürlich ist die Einkaufsmeile von Bristol komplett gesperrt und gespickt mit Showcars aller Teams, aller Hersteller, aller NASCAR-Serien. Anfassen, hineinsetzen und sich fotografieren lassen, das ist fast überall erlaubt. Und in den zahlreichen klimatisierten Karaoke-Bars laufen seit dem frühen Nachmittag Hillbilly-Countrynummern mit Titeln wie "My Tractor Is Sexy". NASCAR ist eben bodenständig. Sehr bodenständig. Und heiß. Fahrer, Mechaniker, Ingenieure, Fans, Streckenposten, Journalisten - Bristol leidet unter der Glutsonne des amerikanischen Südens. Das so beeindruckende Kolosseum der NASCAR in den sanften Hügeln von Tennessee schwitzt.

Zweimal pro Saison wird in Bristol gefahren. Im Frühjahr an einem Sonntagnachmittag, im Sommer jedoch an einem Samstagabend. Der Grund ist mir nun sonnenklar: 500 Runden oder vier Rennstunden in der prallen Hitze eines Augustnachmittags wären für die Fahrer eine unmenschliche Tortour. Für die Mechaniker im Infield und die Zuschauer auf den nicht überdachten Tribünen wäre es ganz einfach lebensgefährlich. Sonnenstich und Kreislaufkollaps lassen grüßen. So ist es kein Wunder, dass der Stadionsprecher das ganze Wochenende über ein volles Programm hat. Er ermahnt die bereits anwesenden Fans fast alle fünf Minuten, sich im Schatten aufzuhalten und - bitte, bitte - genug zu trinken. "Stay hydrated" schallt es monoton aber regelmäßig aus den Lautsprechern.

Trotzdem, oder gerade deswegen, ist das Augustrennen von Bristol ein absolutes Schmankerl. Dafür gibt es viele Gründe. Vor allem ist es eines der so unglaublich beliebten und lukrativen Samstagabendevents der NASCAR. Mit einer Startzeit von 19 Uhr Ortszeit läuft das Sharpie 500 an der Ostküste

während der Prime Time. Das garantiert hohe Einschaltquoten und sündteure Werbeblöcke. Nicht nur in NASCAR-USA extrem wichtig.

Dazu stellen die Short Tracks ganz einfach die Wurzeln des Stock-Car-Sports dar und Bristol ist das große Mekka dieser NASCAR-Pilgerer. Trotz Daytona, trotz Indianapolis. Man muss es sich nur einmal auf der Zunge zergehen lassen: Die Fahrbahn in Bristol misst gerade einmal 800 Meter, sie hat zwei gewaltige, 30 Grad steile Kurven und genau deswegen sind die Geschwindigkeiten erstaunlich hoch. Und über allem stehen riesige Tribünen, die bis in den Himmel zu ragen scheinen!

Dazu natürlich die klassischen NASCAR-Zutaten: 43 Autos, die 500 Runden lang auf diesen nur 800 Metern um den Sieg kämpfen. Der tief brüllende Sound der 850 PS starken V8-Triebwerke kann wegen der steilen Zuschauerränge nirgendwohin flüchten. Dazu das Geschrei von 160.000 fanatischen NASCAR-Fans, die jede Ecke der Strecke einsehen können. Und dieser ganze Cocktail zusammengepresst auf engstem Raum. "Gentlemen, start your engines!" Bristol explodiert. Beim Start erzittern die mächtigen Stahltribünen bis ins innerste Mark. Nicht nur für die Puristen stellen die beiden NASCAR-Shows von Bristol zwei Pflichttermine dar. Das absolute Highlight des Jahres ist das Sommerrennen an einem heißen Samstagabend im August. Und ich werde mitten drin sein.

\*\*\*

Ich bin sehr überrascht, wie klein das Infield von Bristol ist, in dem sich die Teams samt ihrem kompletten Material, die Offiziellen, die Sicherheitsleute und die versammelten Medien aufhalten. Nicht einmal alle 43 Teamtrucks der qualifizierten Sprint-Cup-Mannschaften passen in dieses Mini-Infield. Einige

der Hinterbänker müssen deswegen ihr Lager außerhalb des Areals aufschlagen. In der Arena selbst ist nur Platz für das Allernötigste.

Wenn man mitten im Infield steht, dann fallen einem in Bristol sofort die beiden mächtigen Steilkurven auf. Steil ist in diesem Fall auch die passende Bezeichnung. Denn aufgrund der ganzen Teamtrucks links und rechts kann man das Geschehen auf den beiden kurzen Geraden gar nicht genau verfolgen. Die Sicht ist versperrt.

Nicht so in den Kurven. Wie aus dem Nichts heraus tauchen die Autos am Ende der Geraden auf und fahren nach oben in die Kurve hinein. Wie Steilwandfahrer auf dem Münchner Oktoberfest scheinen die eineinhalb Tonnen schweren V8-Boliden auf der bis zu 30 Grad steilen Bahn zu kleben. Obwohl im offiziellen NASCAR-Jargon von den Kurven eins bis vier geredet wird, drehen sie im Prinzip jeweils eine große 180-Grad-Kurve und verschwinden auf den Geraden wieder hinter den Trucks. Das Ganze in einem Affenzahn, denn durch dieses extreme Banking wird kaum gebremst. Die Piloten schaffen auf diesen rund 800 Metern Durchschnittsgeschwindigkeiten von bis zu 120 Meilen pro Stunde! Also etwa 190 Stundenkilometer! Die Zentrifugalkraft verrichtet ganze Arbeit.

Der Zeitplan des Wochenendes ist zackig gestaltet. Es gibt am Freitag ein einziges Freies Training vor der Qualifikation. 48 Autos wollen einen Startplatz im 43 Mann starken Feld ergattern. Die besten 35 Autos, also die Top 35 der Ownerwertung, sind für das Rennen sicher qualifiziert. Für den Rest ist die Anspannung mörderisch. Fünf Teams werden schon am Freitag wieder nach Hause fahren müssen.

Bei meinem Gastgeber Red Bull ist die Lockerheit der vergangenen Tage gewichen. Das Team ist erst seit einigen Monaten in der NASCAR dabei und keines ihrer beiden Autos

steht unter den ominösen Top 35. Beide Stammpiloten, Brian Vickers und A.J. Allmendinger, müssen also durch die Qualifikationsmühle. Das Prozedere ist gnadenlos: Es ist ein Einzelzeitfahren, in dem jeder Fahrer genau zwei fliegende Runden drehen darf. Doch in Wirklichkeit ist es noch weniger. "Hier geht es nur um die erste Runde, denn danach bauen schon die Reifen ab", lautet die Auskunft von Red-Bull-Rennchef Elton Sawyer. Nach nur 800 Einsatzmetern haben die Einheitsreifen von Goodyear bereits soviel an Grip verloren, dass die zweite Runde von Bristol immer die langsamere ist. Es sei denn, man begeht in seinem ersten Versuch einen Fahrfehler. Aber dann ist die Suppe in dieser grausamen Schlacht um Tausendstelsekunden natürlich bereits gegessen.

Entscheidend ist das Freie Training zu Beginn. Das Auto muss von der heimischen Fabrik aus so gut vorbereitet an die Strecke gehen, dass vor Ort nur noch Feinjustierungen stattfinden. "We unloaded very well", sollte der Kommentar lauten, den die Piloten nachher in die Mikrofone der TV-Anstalten sprechen. Frei übersetzt: Das Auto wurde aus dem Truck hinausgerollt und alles hat sofort bestens funktioniert. Für größere Setup-Experimente bleibt keine Zeit. Team Red Bull muss also sofort auf den nötigen Speed kommen. Aber es sieht nicht gut aus.

Trotz seiner erst 23 Jahre ist Vickers der Erfahrenere der beiden Piloten. Er ist in North Carolina geboren und hat sich in der NASCAR hochgedient. Von ihm und seiner Startnummer 83 erwartet Red Bull die schnelleren Zeiten. Doch das Gegenteil ist der Fall. NASCAR-Neuling Allmendinger, ein Kalifornier mit IndyCar-Wurzeln, erzielt aus dem Stand heraus die besseren Rundenzeiten. Aber auch seine Rückmeldungen über das Fahrverhalten seines Toyota Camrys mit der Startnummer 84 sind nicht positiv.

Plötzlich wird es hektisch. Das Training läuft, aber das Team entscheidet sich dazu, bei Vickers vorne rechts ein Aufhängungsteil zu tauschen. In der glühenden Mittagshitze platzt den Mechanikern beinahe der Schädel. Einen echten Sonnenschutz gibt es nicht. Nur ein kleiner Paravan spendet wirkungslosen Schatten, während keine fünf Meter weiter die Meute um den Kurs jagt. Es ist so laut, dass die gesamte Kommunikation via Funk beziehungsweise Handzeichen erfolgen muss.

Kurz vor dem Trainingsende kann Vickers noch einmal für einen kurzen Run auf die Strecke fahren, doch der Effekt fällt geringer aus als erhofft: Die Zeiten bleiben mager und die Qualifikation für das Red-Bull-Vorzeigeauto mit der 83 wird auf der Kippe stehen. Auch im Allmendinger-Team, das am anderen Ende des Infields arbeitet, herrscht Unsicherheit. Deren Zeiten sind zwar nach wie vor einen Hauch besser als die des Vickers-Teams, aber der Kalifornier ist eben noch ein echter NASCAR-Rookie.

Abgesehen von einem Gastauftritt in der Truck-Serie am Mittwochabend ist es Allmendingers erster Kontakt mit dem Short-Track-Monster von Bristol. Im Truck-Rennen konnte er wenigstens ein paar Runden drehen, aber von der so wichtigen Streckenerfahrung, der berühmt-berüchtigten "seat-time", will bei Red Bull deswegen niemand sprechen.

Zwischen dem Ende des Freien Trainings und dem Beginn der Qualifikation sind es keine zwei Stunden Pause. Die Reihenfolge des nun folgenden Einzelzeitfahrens wurde am Morgen ausgelost. Die beiden blauen Red-Bull-Toyota fahren ziemlich in der Mitte des Feldes. Das ist weder positiv noch negativ, kann die Unsicherheit im Team aber nicht abmildern.