

Das Phänomen
NASCAR

4

Pete Fink

Inhaltsverzeichnis

Pre-Race - What Teil 4?	5
Stage 01 - 2018: The Big Three and Me	9
Stage 02 - Joey Logano: Der fast gescheiterte Champion	56
Stage 03 - 2019: Toyota-Rekordpower	89
Stage 04 - Pleiten, Pech und Pannen	130
Stage 05 - Das lukrative Charter-Business	165
Stage 06 - Das Corona-Tagebuch	182
Stage 07 - 2020: Der Million-Dollar-Chase	202
Stage 08 - Chase Elliott und die nächste NASCAR-Dynastie	251
Stage 09 - Die verrückte Silly-Season von 2020	270
Stage 10 - 2021: From Zero to Hero	306
Stage 11 - Kyle Larson und der Hendrick-Aufschwung	357
Stage 12 - Das neue Next Gen und die Motorenfrage	378

Pre-Race

WHAT TEIL 4?

“Lieber Pete, ich habe Dein neues NASCAR-Buch in nur einem Zug durchgelesen und bin absolut begeistert. Es bleibt nur eine Frage: Wann kommt Teil vier?“

So lautete im Februar 2018 eine der ersten Fan-Reaktionen auf mein drittes NASCAR-Buch. Unfassbar, oder?

Das darf man sich schon mal auf der Zunge zergehen lassen: Da arbeitest du den ganzen Winter über wie ein Wahnsinniger, damit du pünktlich zum Saisonstart mit deinem neuen Buch aufwarten kannst.

Du hast dich wochenlang in deinem Büro eingebunkert, die Kaffeemaschine steht auf Dauerbetrieb und läuft heiß.

Dein Koffein- und Nikotinspiegel ist vermutlich so hoch, dass dein Hausarzt vor lauter Schreck die Gesichtsfarbe wechseln würde. Deine Familie kennt dich nur noch vom Hörensagen und im Prinzip kannst du froh darüber sein, wenn dich abends der Hund nicht anbellt: "Wer ist der komische Fremde, der da aus dem Keller kommt?"

Irgendwann bist du sozusagen "leergeschrieben", aber du hast es geschafft! Endlich ist das neue Buch fertig, alles befindet sich gerade noch rechtzeitig zum Saisonstart im Druck und geht raus!

Jetzt willst du eigentlich nur noch die Füße hochlegen und den lieben Gott einen guten Mann sein lassen.

Und was machen die lieben NASCAR-Fans? Sie fordern nur wenige Stunden nach dem Erscheinen von Band drei den vierten Teil! Giovanni Trapattoni würde sagen: "Was erlaube Fans?"

Nein, ernsthaft: Nach Teil eins hatte ich das Gefühl, ich habe alles Wissenswerte rund um das Thema NASCAR in deutscher Sprache verwurstet. Das war 2012 und ist nun zehn Jahre her. Wie schnell doch die Zeit vergeht!

Einen zweiten Band habe ich nicht für nötig gehalten, weil ja alle Fragen beantwortet wurden. Dachte ich zumindest. Bis dann bei unseren Live-Sendungen auf Motorvision TV Eure neuen Fragen zu Hunderten eingetrudelt sind. An jedem einzelnen NASCAR-Sonntag. Von Februar bis November.

Also gut, dann gibt es halt eine Fortsetzung, und weil ich wiederum ein bekennender Fan von guten Running-Gags bin, habe ich nach Band zwei gesagt: "Das war's jetzt, Teil drei wird es nicht mehr geben." Klar, wo soll bitteschön das ganze Material herkommen?

Doch auch da hatte ich mich getäuscht. Warum? Siehe die beiden Absätze zuvor. Na gut, dachte ich mir. Dann gibt es halt eine nette Trilogie, aber das war es jetzt wirklich! Ich habe keine Ahnung, was ich noch alles über das Thema NASCAR schreiben soll. Wenn es irgendwann einen vierten Teil gibt, dann frühestens zur Saison 2025. So war es zumindest nachzulesen auf meinen diversen Social-Media-Accounts.

Und dann? Ja, dann kam die Corona-Pandemie mit all ihren thematischen Nebenwirkungen. Plötzlich kam zum Beispiel ein globaler Sport-Superstar namens Michael Jordan auf die Idee, ein

eigenes NASCAR-Team an den Start zu bringen - und langsam, aber sicher dämmerte es mir: Vielleicht geht da ja doch noch was? Zeit zum Überlegen war in dieser so nervigen, globalen Pandemie ja genug vorhanden. Sogar mehr als genug.

Da gab es etwa die tolle Geschichte von Joey Logano, dem einstigen Wunderknaben der NASCAR, der irgendwann in seiner Karriere um ein Haar gescheitert wäre und 2018 dann doch seinen ersten Titel geholt hat.

Oder die schier unglaublichen Fehler vom Homestead-Finale im Toyota-Jahr 2019, die Martin Truex Jr. und Denny Hamlin die Meisterschaft kosteten, während sich ihr Teamkollege Kyle Busch zum zweifachen NASCAR-Champion krönte.

Oder der wahrscheinlich allergrößte Gänsehautmoment der vergangenen NASCAR-Jahre: Eine Staffelstab-Übergabe vom siebenmaligen Champion Jimmie Johnson an seinen Hendrick-Nachfolger Chase Elliott in Phoenix 2020.

Oder die sagenhafte NASCAR-Reise von Kyle Larson: "From Zero to Hero", von null auf hundert in nur eineinhalb Jahren. Sensationeller Stoff!

Und zu allem Überfluss kommt nun mit dem Gen7 (oder wie es offiziell heißt: "Next Gen") ab der Saison 2022 ein komplett neues NASCAR-Fahrzeug - plus die angeschlossene Diskussion über die neuen Motoren.

Sind das alles nicht sehr gute Gründe, um einen möglichen Erscheinungstermin für Teil vier von 2025 quasi über Nacht ziemlich weit nach vorne zu verlegen?

Ich denke schon! Oder etwas anders formuliert - und sehr frei nach dem bekannten Pocono-Motto: "What Teil 4?"

Übrigens: Ganz im NASCAR-Style gibt es in diesem Buch keine Kapitel mehr, wir bewegen uns natürlich in „Stages“.

Und wenn wir statt Kapitel von den Stages oder den (Renn-) Segmenten sprechen, dann ist das hier natürlich keine Einleitung, sondern eine klassische Pre-Race-Show.

Also, lange Rede, kurzer Sinn: Mein drittes NASCAR-Buch endete mit der Saison 2017 und dem sehr überraschenden Titelgewinner Martin Truex Jr. für das kleine Underdog-Team von Furniture Row Racing.

Deswegen nehmen wir an dieser Stelle unseren Faden wieder auf und versetzen uns zurück in das NASCAR-Jahr 2018.

Denn genau damit beginnt nun der neue, der vierte Teil von "Das Phänomen NASCAR", zu dem ich Euch jetzt ganz viel Spaß beim Schmöckern wünsche!

Pete Fink

Januar 2022

Stage 01

2018: THE BIG THREE AND ME

Kindergarten. Ganz ehrlich: Ich war ziemlich überrascht, als ich dieses Wort im Rahmen diverser NASCAR-Übertragungen von den amerikanischen Kollegen immer wieder gehört habe. Aber klar: In den USA gibt es im Prinzip kein eigenes Wort für Kindergarten, die Amerikaner benutzen gerne unsere deutsche Version.

Und wer war mit diesem sehr scherzhaften Wortspiel im NASCAR-Zusammenhang gemeint? Hendrick Motorsports, das einstige Powerhouse der NASCAR, das zu Saisonbeginn 2018 plötzlich zu einer Art Kindergarten geworden war. Wenn man so will, sogar mit einem waschechten Kindergärtner, nämlich dem siebenfachen NASCAR-Champion Jimmie Johnson.

Was war passiert? Bei Hendrick Motorsports hatte es in den vergangenen Jahren einen großen personellen Umbruch gegeben, sozusagen eine nie dagewesene Verjüngungskur.

Mit Jeff Gordon, Dale Earnhardt Jr. und Kasey Kahne hatten gleich drei altgediente NASCAR-Haudegen die Hendrick-Mannschaft verlassen, dafür holte sich Teambesitzer Rick Hendrick mit Chase Elliott, Alex Bowman und William Byron drei hoffnungsvolle Youngster an Bord.

Der Wechsel von Jeff Gordon auf Chase Elliott kam bereits im Winter 2015/2016. Zwei Jahre später zog sich Dale Earnhardt Jr. zurück, sein Nachfolger in der Startnummer 88 hieß Alex Bowman. Gleichzeitig war auch für Kasey Kahne das Hendrick-Engagement zu Ende, er wurde durch William Byron ersetzt.

Drei Jungspunde und keiner älter als 25 Jahre. Insofern lag der Hendrick-interne Fachbereich "Routine" nun ganz allein auf den Schultern von Jimmie Johnson: Der damals 42-jährige Kalifornier sollte den, wie die amerikanischen TV-Kollegen scherzten, "Hendrick-Kindergarten" Elliott, Byron und Bowman auf Kurs halten.

Eine rasante und absolut faszinierende Entwicklung, denn es war ja noch nicht allzu lange her, dass sich Rick Hendrick ausnahmslos mit absoluten NASCAR-Schwergewichten umgeben hatte: Jimmie Johnson, Jeff Gordon, Dale Earnhardt Jr. - und nicht zu vergessen Mark Martin. Was für eine Ansammlung von Big-Names, von absoluten Superstars!

Das Problem daran: Alle vier Hendrick-Heroen befanden sich damals bereits in einem recht fortgeschrittenen Rennfahrer-Alter. Allen voran natürlich Mark Martin, der so lange nicht zurücktreten wollte, bis Hendrick Motorsports das große NASCAR-Talent Brad Keselowski an Roger Penske verlor.

Keselowski war eigentlich als designierter Nachfolger von Mark Martin für die Hendrick-Startnummer 5 aufgebaut worden, aber dieses wiederholte "Noch-ein-Jahr-Dranhängen" des über 50-jährigen NASCAR-Oldtimers Martin trieb Youngster Keselowski quasi in die Arme von Team Penske. Dort war nach dem Abgang von Ryan Newman ein Top-Cockpit frei geworden.

Aus der Sicht von Rick Hendrick war dieses zögerliche Abwarten damals absolut nachvollziehbar, denn immerhin war Mark Martin in der Saison 2009 zum fünften Mal in seiner Karriere Vizemeister geworden: Hinter Champion Jimmie Johnson, sogar noch einen Platz vor Jeff Gordon und ziemlich weit vor dem stark kriselnden Dale Earnhardt Jr. Insofern war es für "Mister H." vermutlich schwierig bis unmöglich, die NASCAR-Legende Mark Martin einfach so mir nichts, dir nichts vor die Haustüre zu setzen.

Irgendwann war der Mark-Martin-Abschied dann endlich beschlossene Sache. Brad Keselowski hatte, wie gesagt, längst seinen Hut genommen, weshalb in aller Eile Kasey Kahne engagiert wurde. Eine wirklich kuriose Situation: Weil der "ewige Mark" auch 2011 noch einmal eine volle Saison fahren wollte, musste Neuzugang Kahne für ein ganzes Jahr an Team Red Bull ausgeliehen werden. Erst danach, also zur Saison 2012, war endgültig Schluss: Dann durfte Kasey Kahne die Hendrick-Startnummer 5 von Mark Martin übernehmen.

Übrigens: Wer glaubt, dass die aktive NASCAR-Karriere von Mark Martin damit zu Ende war, der täuscht sich gewaltig. Denn auch danach konnte Mark Martin einfach noch nicht aufhören und wechselte zu Michael Waltrip Racing. Dort fuhr er 2012 und 2013 noch weitere 52 Cup-Rennen.

Sein MWR-Crewchief hieß Rodney Childers, und Mark Martin war von dessen Arbeit so begeistert, dass er ihn brühwarm seinem alten NASCAR-Spezi Tony Stewart ans Herz legte. "Smoke" zögerte nicht lange, nahm Childers unter Vertrag - und

was geschah? Das Crewchief-Talent holte 2014 für Stewart/Haas Racing mit Kevin Harvick auf Anhieb den NASCAR-Titel.

Und Brad Keselowski? Der gewann 2010, in seinem ersten Penske-Jahr, den Titel in der zweiten NASCAR-Liga. 2012, also nur zwei Jahre später, krönte er sich dann zum Cup-Champion und sein härtester Gegner hieß - na klar - Jimmie Johnson.

Und Mark Martin? Der beendete Ende 2013 seine aktive NASCAR-Karriere endgültig - dann im zarten Alter von fast 55 (!) Jahren. Es ist die, wie ich finde, mit Abstand kurioseste Silly-Season-Story der letzten zehn NASCAR-Jahre.

Rick Hendrick war wirklich nicht zu beneiden. Kaum war dieses extrem komplizierte Thema Martin/Keselowski/Kahne gelöst, begann Jeff Gordon immer intensiver mit dem Begriff Frührente zu kokettieren. Seine Rückenprobleme waren weithin bekannt, und so wurde das Jahr 2015 zur Abschiedssaison des 44-jährigen Kaliforniers.

Sein logischer Nachfolger war der hochtalentierteste, damals erst 20-jährige Chase Elliott, der schon seit längerer Zeit von Rick Hendrick gefördert wurde und in jeder unteren NASCAR-Liga außerordentliche Erfolge eingefahren hatte. Aber, wie wir alle wissen: Auf dem Cup-Level tummeln sich nun einmal die Besten der Besten, und zu Saisonbeginn 2018, nach zwei kompletten Chase-Elliott-Jahren 2016 und 2017, hatte der Youngster noch kein einziges Cup-Rennen gewonnen.

Anstelle dessen war Chase Elliott siebenmal Zweiter und sechsmal Dritter geworden. Der so überfällige Sieg, und darin waren sich alle einig, schien nur noch eine Frage der Zeit zu sein. Oder wie ich es im Frühjahr 2016 etwas vorlaut formuliert hatte: "Chase Elliott wird noch in diesem Sommer gewinnen."

Und wenn nicht, dann ist irgendwo auf dieser Welt immer Sommer. Oder so ähnlich ...

Ende 2017 trat dann Dale Earnhardt Jr. zurück. Noch mehr als im Fall Jeff Gordon war es ein gesundheitlich motivierter Rückzug, der sich schon längere Zeit angedeutet hatte.

"Eigentlich ist alles ganz einfach", erklärte Junior im Frühsommer 2017. "Ich wollte die Chance ergreifen, unter meinen eigenen Bedingungen zurückzutreten. In der Saison 2016 habe ich einige Rennen verpasst und damals dämmerte es mir, dass sich meine Rennfahrer-Karriere dem Ende entgegen neigt, ohne dass ich vielleicht eine Stimme am Verhandlungstisch bekomme."

Der Fall Earnhardt war ein klassisches Rennfahrer-Schicksal mit diversen schweren Unfällen, was in vielen Fällen eine Gehirnerschütterung nach sich zog. Die Langzeitwirkungen schaukelten sich im Laufe der Jahre derart auf, dass Earnhardt über massive Gleichgewichtsstörungen und Dauerschwindel klagte.

Wie hartnäckig und intensiv diese Quälerei wirklich gewesen sein muss, verdeutlicht eine Aussage aus dem Jahr 2016: Damals kündigte Junior an, er werde nach seinem Tod sein Gehirn für Forschungszwecke zur Verfügung stellen.

Zudem war Earnhardt seit längerer Zeit ein Fürsprecher von Alex Bowman. Insofern war es auch keine große Überraschung, dass der damals 24-jährige Youngster aus Arizona im Sommer 2017 als neuer Hendrick-Pilot in der Earnhardt-Startnummer 88 bekanntgegeben wurde.

Fehlt nur noch Kasey Kahne, der in Diensten von Hendrick Motorsports leider niemals die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllen konnte. Von 2012 bis 2017 fuhr Kasey Kahne in der Hendrick-Startnummer 5 satte 216 Cup-Rennen mit gerade einmal sechs Siegen. Für Hendrick-Verhältnisse viel zu wenig.

Im Fall des damals "erst" 38-jährigen Kasey Kahne war es ein NASCAR-Rücktritt auf Raten. Er wurde für die Saison 2018 zunächst an die Leavine-Family ausgeliehen, wobei kolportiert wurde, dass Rick Hendrick sogar den Löwenanteil des Kahne-Gehalts bezahlte.

Was folgte, war eine absolut lustlose Kahne-Saison und nach Darlington, Anfang September 2018, zog er dann endgültig und vorzeitig den Rente-Stecker: "Ich kann mich nicht mehr zu 100 Prozent auf diese Sache fokussieren", begründete er seinen Rückzug. "Aber da draußen gibt es eine Menge Jungs, die genau das können und die sich so eine Chance auch verdient haben." Für ihn selbst sei nun die Zeit gekommen, sich mehr um seine Familie und seinen damals knapp zweijährigen Sohnmann Tanner zu kümmern.

Ich persönlich fand den ziemlich unrühmlichen NASCAR-Abschied von Kasey Kahne sehr schade. Ich bekam im Laufe der Jahre einige Male die Chance mit ihm zu sprechen und ich habe einen sehr angenehmen, zuvorkommenden, zurückhaltenden, ja fast schüchternen Menschen erlebt.

Ins Schwärmen geriet er vor allem dann, wenn es um das Thema Dirt-Tracks ging. Denn aus genau dieser Szene stammte Kasey Kahne und steuerte diese 1.000-PS-Geschosse der World-Of-Outlaws nur allzu gerne auch selbst. Neben Tony Stewart war er der einzige aktive NASCAR-Pilot, der sich ein eigenes Dirt-Track-Team leistete. Kasey Kahne Racing war und ist sehr erfolgreich: Seit 2005 sammelte man bis heute über 140 Rennsiege und drei Meistertitel.

Viele weibliche NASCAR-Fans in den USA waren vor allem von seinen tiefblauen Augen angetan. Einmal - ich glaube, es war 2008 - traf ich in der Boxengasse von Charlotte Kasey-Kahne-Fans, die sich ein eigenes T-Shirt mit dem Aufdruck "Rock You Like A Hurri-Kahne" machen ließen. Also frei nach dem Rock-Klassiker der Scorpions. Damals dachte ich mir: Das ist schon irgendwie lustig. Da stiefelt ein deutscher Motorsport-Journalist in den USA durch die NASCAR-Boxengasse und trifft dort auf ein paar Kasey-Kahne-Fans, deren Motto ausgerechnet an einen deutschen Hardrock-Song angelehnt war. Meine Frage an die Mädels war: "Warum Kasey Kahne?" Antwort: "Wegen seiner blauen Augen."

Und kein Witz: Nur ein paar Stunden später warteten nach dem Rennen hunderte von NASCAR-Fans am Taxistand des Charlotte Motor Speedways. Ich kam ins Gespräch mit einem Ehepaar direkt neben mir und als wir feststellten, dass wir alle in die gleiche Richtung mussten, haben wir beschlossen, uns ein Taxi zu teilen. Im Smalltalk stellte ich den beiden natürlich die Frage, wessen Fan sie denn seien. Die Antwort des Ehemanns habe ich vergessen. Ich weiß nur noch die Antwort der Ehefrau: "Kasey Kahne". Und auf meine Frage, warum, sagte sie: "Wegen seiner blauen Augen." Quod erat demonstrandum, wie der ARTE-Lateiner zu sagen pflegt.

Die Cup-Karrieren von Dale Earnhardt Jr. und Kasey Kahne sind übrigens recht gut vergleichbar: Beide schafften es nicht zu Meisterehren, beide fuhren aber in schöner Regelmäßigkeit in die Victory Lane: Earnhardt gewann immerhin 26 Cup-Rennen, Kahne deren 18.

Interessanterweise war die Erfolgsquote von beiden Piloten viel größer, als sie noch nicht für das Powerhouse der NASCAR fuhren: Beide gewannen etwa zwei Drittel ihrer Rennen in der Vor-Hendrick-Zeit und jeweils nur ein Drittel ihrer Siege erfolgte in Diensten von Hendrick Motorsport.

Oder anders formuliert: In beiden Fällen platzte der berühmterberühmte Knoten eben nicht, weshalb vor allem Kasey Kahne vermutlich als einer derjenigen NASCAR-Piloten in Erinnerung bleibt, der - aus welchen Gründen auch immer - nie das erreichte, was ihm rein fahrerisch und talent-technisch eigentlich vergönnt war. Schade!

Kahnes Nachfolger in der Startnummer 5 wurde der jüngste Hendrick-Zögling: William Byron, der seine Rennfahrer-Karriere einst am Computer begonnen hatte. Wie Chase Elliott war auch Byron bereits seit einigen Jahren intensiv vom Hendrick-Umfeld gefördert worden. 2016 schrammte er nur aufgrund eines Motorschadens haarscharf am Truck-Titel vorbei. Ein Jahr später, 2017, holte er sich die Meisterschaft in der Xfinity-Serie, der zweiten NASCAR-Liga.

Es war also ein richtig steiler Aufstieg, denn 2018 übernahm Byron als gerade einmal 20-jähriger Rookie das super-prominente Cockpit der Hendrick-Startnummer 24. Dies wiederum konnte nur deshalb geschehen, weil sich der eigentliche Jeff-Gordon-Nachfolger Chase Elliott zur Saison 2018 die Elliott-Familien-Startnummer 9 gewünscht hatte - und diese auch bekam.

Chase Elliott, Alex Bowman und William Byron. Unter dem Strich gab es bei Hendrick Motorsports zu Saisonbeginn 2018 also eine ganze Menge unbekannter Faktoren. Und die einzige fixe Größe in diesem nagelneu zusammengesetzten Laden war

Jimmie Johnson. Ihm oblag die Aufgabe, die versammelten NASCAR-Greenhorns anzuführen. Oder anders formuliert: Vom Powerhouse der NASCAR zum sprichwörtlichen Kindergarten mit der "Aufsichtsperson" Jimmie Johnson. Was für ein Aderlass, was für ein radikaler Schnitt!

Ohne jeden Zweifel waren die massiven Veränderungen bei Hendrick Motorsports das ganz große Thema Nummer eins in der Silly-Season 2018. Aber auch in anderen Mannschaften gab es einiges an Stühlerücken.

Team Penske unternahm einen längst überfälligen Schritt und eröffnete rund um Ryan Blaney ein neues drittes Team mit der Startnummer 12.

Bei Stewart/Haas Racing verlor man durch den Rücktritt von Danica Patrick einiges an Motorsport-Glamour. Patrick fuhr 2018 zwar noch das Daytona 500 (und bei den IndyCars das Indy 500), aber danach hing sie ihren Rennfahrer-Overall endgültig an den Nagel. Ihr Stewart/Haas-Cockpit übernahm Aric Almirola, was wiederum bei Richard Petty Motorsports einen Platz für Bubba Wallace freimachte.

Auch bei Joe Gibbs Racing gab es einen größeren Routine-Verlust: Oldie Matt Kenseth wurde durch den jungen Erik Jones ersetzt, weil die Gibbs-Kundenmannschaft von Furniture Row Racing nicht mehr zwei Toyota Camry einsetzen konnte. Daher wurde Titelverteidiger Martin Truex Jr. wieder zu einem Einzelkämpfer. Allerdings nicht für lange Zeit, denn bereits im Sommer 2018 musste Furniture-Row-Boss Barney Visser den NASCAR-Stecker ziehen: Nur ein Jahr nach dem Titelgewinn schloss die Mannschaft aus Denver, Colorado, ihre Tore, was ab der Saison