

*Für meine Familie
und für alle Fahrer, die für diesen Sport ihr Leben ließen.*

Stefan Schmucker

Schöner als Fliegen

Notizen eines Rennfahrers

© 2021 Stefan Schmucker

Verlag & Druck: tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg

ISBN

Paperback 978-3-347-26098-6

e-Book 978-3-347-26100-6

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors
unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige
Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche
Zugänglichmachung.

1

Eine Liebeserklärung

2

Anfängergeist

3

Fähigkeiten und Fertigkeiten

4

Über Hanteln, Laufschuhe und den Simulator

5

Die Linie

6

Wettbewerb und Rivalität

7

Die Gefahr

8

Die Identität des Helmes

9

Präzision und Perfektion

10

Die besten Fahrer

11

Die legendärsten Rennwagen

12

Die schönsten Strecken

13

Ein Blick in die Zukunft

ACHTUNDFÜNFZIG

Über den Autor

*„An diesem Punkt bin ich bei mir. Die
Wirklichkeit hat aufgehört zu existieren
und die Zeit hat nur die Berechtigung,
meine Schnelligkeit zu messen.*

*Die Kraft der Erde lässt mich lediglich
noch die Grenzen spüren. Alles andere
ist schwerelos. Alles
andere verblasst.“*

1

Eine Liebeserklärung

Es war der erste Tag der neuen Rennsaison, als ich meinen Porsche im Fahrerlager des Hockenheimrings parkte. Wie in jedem Jahr führte der erste Gang in Richtung der Boxen. Der Duft des Frühjahrs mischt sich mit dem Geruch von Benzin und Gummi. Schlagschrauber ertönen in der noch leisen Umgebung meiner Heimat. Die Sonne steht über dem Boxendach und beleuchtet die Spuren der Vergangenheit in Form von schwarzen Strichen am Boden.

Mit jedem Schritt erfüllt sich mein Bewusstsein mit der Tatsache, dass es ein unglaubliches Privileg ist, Teil dieser Welt zu sein. Ein Mitstreiter in einem Sport, der so einzigartig ist wie dieser Ort, an dem ich mich befinde.

Wie war es hier wohl im Jahre 1970, als Jochen Rindt und Jacky Ickx in ihre Formel 1-Rennwagen stiegen? Als sie in einem Herzschlag-Finale die langen Geraden durch den Hardtwald entlang donnerten?

Oder 1996, als Michael Schumacher zum ersten Mal für Ferrari auf Platz 4 fuhr und gefeiert wurde wie ein Sieger.

Die Formel 1 war in meiner Kindheit lange mein Bezug zum Motorsport. Ich war fasziniert von den ersten Onboard-Aufnahmen und von den Fahrern. Für mich waren sie Idole. Menschen, die etwas können, das nur wenige können.

Als Jacques Villeneuve 1996 gegen Damon Hill zunächst sein Rad und dann die Weltmeisterschaft verlor, spürte ich die Hitzigkeit des Duells und die Bereitschaft dieser Männer, für ihren Sport an die Grenze des Machbaren zu gehen.

Ähnlich fühlte ich mich im Jahr 1997, als Michael Schumacher gegen Jacques Villeneuve um den Titel kämpfte und schließlich in Jerez alles verlor.

Der Traum war geboren, und ich wünschte mir nichts sehnlicher, als dass ich irgendwann selbst in einem Rennwagen sitzen würde.

Begeistert verfolgte ich die ChampCar-Übertragungen auf Eurosport mit den Kommentaren von Stefan Heinrich und Manfred Jantke. Ich liebte die Spannung vor dem Start und war beeindruckt von Fahrern wie Alex Zanardi, Paul Tracy, Dario Franchitti oder Michael Andretti.

Unvergesslich, als Alessandro Zanardi 1996 in Laguna-Seca in der letzten Runde an Bryan Herta vorbeizieht und eines der legendärsten Überholmanöver in der Motorsport-Geschichte vollführt.

In dieser Zeit kam von Microsoft mit CART Precision Racing die erste richtige Rennsimulation als Computerspiel auf den Markt. Die dort beinhaltete Racing-School brachte mir die ersten Grundlagen der Physik bei und ich bereitete Referate über die Übertragung von Telemetriedaten bei IndyCar-Rennen für die Schule vor.

Im Jahr 2000 bot diese Rennserie einen der besten Zieleinläufe, die es je im Rennsport gegeben hat. In Michigan kämpften Michael Andretti und Juan-Pablo Montoya rundenlang um den Sieg und flogen im Zentimeterabstand mit Geschwindigkeiten um

die 400 km/h nebeneinander her. Montoya entschied dieses Rennen knapp für sich, und es war atemberaubend diesen Ausnahme-Fahrern bei deren Duell zuzusehen.

Eines hat sich seitdem nie mehr verändert: Dieses durch und durch elektrisierende Gefühl kurz vor dem Start eines Rennens. Unabhängig davon, ob ich selbst im Auto sitze oder nur miterlebe, wie sich ein Fahrer für den Start vorbereitet, fokussiert und seinen Helm überstreift. Keine andere Sportart dieser Welt bietet dieses Gefühl der Faszination.

Keine andere Sportart dieser Welt bringt Helden hervor und Pioniere, die Außergewöhnliches leisten und ihr Leben für diesen Sport riskieren.

Keine andere Sportart dieser Welt schafft es, maßgeblich an der Weiterentwicklung diverser Technologien beteiligt zu sein.

Keine andere Sportart dieser Welt erfordert eine derartige Form von Perfektion und Hingabe, um erfolgreich zu sein.

Keine andere Sportart dieser Welt versetzt mich in einen Rausch der Geschwindigkeit und fesselt meine Sinne und Gefühle an eine Zeitspanne von einer Viertel-Sekunde.

Keine andere Sportart dieser Welt schafft es, mir dieses Gefühl von Kontrolle zu geben, wenn ich in einem Rennwagen sitze und völlig bei mir selbst bin.

Unabhängig davon, wie lange ich an den Rennstrecken dieser Welt sein werde, wird sich mein Gefühl und meine Begeisterung für diesen Sport niemals ändern.

Jedes Mal, wenn ich aus meinem Auto steige, sehne ich den Moment herbei, wieder einzusteigen und in diese Welt zu

entfliehen, in der alles schwerelos scheint und doch so sehr an die Kräfte der Welt gebunden ist.

Mein Traum wird durch das Summen eines Cup-Porsche im 5ten Gang auf der Zielgeraden unterbrochen. Knapp hinter dem 100-Meter Schild leuchten die Bremslichter auf, gefolgt von den technischen Gesängen des Getriebes. Der Fahrer hat die Nordkurve sehr gut erwischt und ist früh wieder auf dem Gas. Das Rattern der Curbs wird durch ein Knallen des Gangwechsels unterbrochen, während der 6-Zylinder Boxer-Motor im Heck des Rennwagens schreit und dieser sich fast schon am Bremspunkt der Ameisenkurve befindet.

In diesem Moment fühle ich mich wie an der Türklingel meines Schwarmes, als ich sie zum Essen ausführen wollte.

Jede Faser meiner selbst wird erfüllt mit dem Glücksgefühl, nach Hause zu kommen und Teil einer Welt zu sein, die an Faszination und Anziehungskraft auf ewig unerreicht bleiben wird.

In meinen Gedanken sitze ich bereits im Auto, doch genießt jeder Sinn meines Körpers die Szenerie und lässt mich noch etwas an der Boxenmauer verweilen.

2

Anfängergeist

Ein leichtes Klappern beim Gangwechsel an der hinteren Ritzel stört mich kaum. Nur noch einige Meter am See entlang und dann über die Straße. Heute trete ich noch stärker in die Pedale als sonst. Werde ich heute meine Zeit schlagen?

Auf dem Parkplatz angekommen stelle ich mein Rad wie immer an der Treppe ab. Die Halle im Industriegebiet war früher bestimmt eine Firma. Nun ist sie der beste Spielplatz, den sich ein 11-jähriger Junge wünschen kann. Eine Kartbahn. 8 km von zuhause entfernt.

Schon beim Eintreten weht mir der Geruch von Benzin entgegen und die Zweitakt-Motoren säuseln beim Einfahren in die langgezogene Rechtskurve bei Start und Ziel.

Meine Sturmhaube bereits angelegt, streife ich mir meinen weißen Helm über. Diesen hatte ich mit dem Aufkleber eines Adlers versehen und hatte das Gefühl, dass er mich beim Überholen schneller macht.

Einmal im Kart platzgenommen umschließe ich mit meinen Händen das Lenkrad. Es ist schon die neuere Generation, die links und rechts vorgeformt ist und sich sehr passend in meine Hände legt.

Wie immer startet unser Freund, der von uns nur Marlboro-Mann genannt wurde, mit einer ruckartigen Zugbewegung den Motor auf der rechten Seite. Der kleine Honda-Motor knattert liebevoll und ich setze meine Füße auf die Pedale.

Eine Handbewegung des Marlboro-Mannes signalisiert den Start und ich drücke den rechten Fuß auf Gas.

Ob ich jemals Rennfahrer werde?

Irgendwann?

Die Kartbahn ist jedenfalls genau der richtige Ort, um anzufangen. Auch heute kehre ich sehr gerne zurück und drehe meine Runden wie damals.

Verglichen mit einem Auto ist ein Go-Kart sehr einfach zu verstehen. Ein kleiner Motor, der verbunden mit einer Kette die Hinterachse antreibt. Der Kunststoff-Sitz ist direkt mit dem Chassis verbunden. Jede kleinste Bewegung beeinflusst die Fahrdynamik.

Fahrdynamik. Das beste Stichwort. Ein Kart verhält sich dynamisch wie ein kleines Auto. Beim Bremsen, Beschleunigen und Einlenken. Um hier richtig schnell zu sein, kommt es auf die kleinsten Nuancen des Fahrens an. Fährt man beispielsweise an der falschen Stelle einen Meter neben der Ideallinie, liegt der Zeitverlust gleich bei 2-3 Zehntel-Sekunden.

Ein Go-Kart ist auch der beste Ort, um den Reifen kennenzulernen und um diesen zu verstehen. Der Reifen ist im Leben eines Rennfahrers immer die Verbindung zur Strecke. Ist er zu hart, spürt man Bodenwellen deutlich stärker. Wenn er im Gegensatz zu weich ist, bewegt sich der Reifen deutlich mehr auf der Felge und wird schnell „schmieren“.

Das Kart neigt dann dazu, die Haftung zu verlieren. Auch die erforderlichen Reaktionen des Fahrers in verschiedenen fahrdynamischen Situationen sind vergleichbar und manchmal vielleicht sogar direkter in der Kommunikation als in einem Rennauto.

Selbst wenn die Geschwindigkeit nicht annähernd ähnlich ist, ist die gemessene G-Kraft in einem Go-Kart dennoch mit einem sehr guten Sportwagen vergleichbar. Das gab mir schon sehr früh die Möglichkeit, dass ich mich mit den unterschiedlichen Kräften auseinandersetzen konnte.

Eines spürte ich in den ersten Jahren im Kartsport am stärksten: den Wunsch, immer weiter zu fahren. Den Wunsch, immer wieder dieses Gefühl zu haben, Grenzen zu durchbrechen. Den Wunsch, immer wieder an diesen magischen Ort zurückzukehren, der so unglaublich schwer zu finden ist.

Dieser Ort, an dem Raum und Zeit maßgebend sind und dennoch nicht existieren.

Dieser Ort, an dem ich meine ganze Kraft brauche, aber nur, wenn ich loslasse.

Dieser Ort, der eigentlich ein Punkt ist. An dem ich mich so sehr in der Gegenwart fühle, dass Vergangenheit und Zukunft nicht mehr gegenwärtig sind.

Dieser Punkt, an dem meine Hingabe die Sinne lenkt und mich voll und ganz mit der Maschine verbindet.

Diesen Punkt finde ich nur, wenn ich fahre.

Doch wie gelange ich an diesen Ort?

Den Übergang zu diesem Ort zu finden, setzt bereits zu Beginn eine gewisse Kreativität voraus.

Die Vorbereitung hierfür beginnt bereits im Hotel-Zimmer am Morgen. Beispielsweise binde ich mir die Schuhe immer auf die gleiche Weise. Auch mein Müsli zum Frühstück ist immer dasselbe.

Viele dieser kleinen Rituale formen vor dem Einsteigen in das Rennauto den Weg zum Zugang. Auch eine gesunde Demut vor der anstehenden Aufgabe gehört dazu und ist vielleicht der wichtigste Bestandteil für das intensive Empfinden im Vorstart.

Kurz vor dem Anschnallen im Rennwagen ist es meine zusammengestellte Playlist, die mich begleitet. Wenn ich hierbei immer wieder ein persönliches und nur für diese Situation gespeichertes Lied höre, versetzt dieses mich automatisch in eine tiefere Ebene der Konzentration.

Hinzu kommt, dass sich unser Gehirn über Gerüche sehr gut mit einzelnen Situationen und Denkmustern vernetzen kann. Der Geruch meines Helmes hilft mir hierbei ebenso wie der Innenraum des Rennautos.

Welche Routine oder welches Ritual ein Fahrer auch hat, es ist einer der wesentlichen Faktoren, die für ihn spirituell und mental einen entscheidenden Unterschied machen.

Michael Schumacher stieg beispielsweise ausschließlich von links ins Auto. Sebastian Vettel schnürt sich beim Schuhebinden eine spezielle Münze ein.

ChampCar-Star Greg Moore fuhr ausschließlich mit roten Handschuhen, während Kenny Brack immer ein Foto seiner Tochter mit sich trug.

Vorstart-Rituale sind also individuell wie die Fahrer und deren Fahrstil selbst.

Wie in jedem Wettbewerb ist die Vorstart-Phase deutlich sortierter, je besser ich mich auf den Lauf und die Strecke vorbereitet habe.

Die Vorbereitung auf eine jeweilige Rennstrecke hat sich in den vergangenen Jahren massiv verändert. Früher musste sich ein Fahrer auf seine Notizen verlassen oder konnte die Kurvenkombinationen zum ersten Mal beim Abgehen der Strecke vor dem Rennwochenende kennenlernen.

Der sogenannte „Track Walk“ ist auch heute noch an einem Donnerstagabend vor dem Rennwochenende Pflicht. Seit dem letzten Besuch wurden eventuell neue Curbs angebracht oder bestehende verändert. Einige Stellen wurden vielleicht neu asphaltiert und man findet neue „Wegmarken“.

Wegmarken?

So bezeichnet ein Rennfahrer beispielsweise einen Asphaltwechsel, welchen er als Referenzpunkt zum Bremsen verwendet. Bäume, Hügel, Brücken, Farbänderungen in Leitplanken, all das können Wegmarken werden, wenn sie sich an einer wichtigen Stelle der Rennstrecke befinden.

Änderungen an der Rennstrecke sorgen auch dafür, dass sie sich anders anfühlt. Wurde ein Curb abgesenkt oder erhöht, wird das Auto hierauf anders reagieren. Vielleicht gibt es auch die Bodenwelle nicht mehr, die bisher für einen Abschnitt charakteristisch war.

Neben der Erfahrung und den Wegmarken bieten Aufzeichnungen von Rennen oder Onboard-Aufnahmen einen

sehr großen Mehrwert. Fast für jede gängige Rennstrecke findet sich ein passendes Video. Teilweise sogar mit der Einblendung der relevanten Fahrdaten.

Vergleicht man die aufgezeichnete Runde mit der verfügbaren Bestzeit hat man einen sehr guten Ansatz, ob die gefahrene Runde eine gute Referenz für die Linienwahl, den Gangwechsel und die Kurvengeschwindigkeit ist.

Die technischen Diagramme des eigenen Rennautos sind dennoch die besten Informationen hinsichtlich der besten Drehzahl bzw. Gangwahl in einer Kurve.

Mein favorisiertes Element in der Vorbereitung auf eine Rennstrecke ist und bleibt der Simulator. Die grafische Darstellung und die fahrdynamische Abbildung ist heute so realitätsnah, dass man zwangsläufig das Gefühl hat, im richtigen Rennwagen zu sitzen.

Sehr gute Simulationen verfügen heute über eine sogenannte Laser-Scan-Technologie. Das bedeutet, dass die Rennstrecke via Laserdaten erhoben und in der Simulation abgebildet wurde. So fühlt sich der Curb in der Mercedes-Arena des Hockenheimrings im Simulator genauso an wie in der Realität.

Sämtliche topografischen Herausforderungen können bereits erfahren werden und es gibt im ersten Training nahezu keine große Überraschung mehr.

Durch neue Wettermodelle ist sogar die Fahrt im Regen repräsentativ und schärft die Sinne für Stellen, an welchen sich besonders gerne das Wasser sammelt und Aquaplaning-Gefahr besteht.

Zentrales Element, neben einer guten Simulation, ist hier sicherlich die Hardware in Form der Wheel Base.

Eine Wheel Base ist sozusagen die Servolenkung für den Computer. Über einen Servo-Motor mit Riemenantrieb wird ein realitätsnahes Fahrerlebnis erzeugt. Mit der detaillierten Simulation von Lenkungs Kräften (Force Feedback), Vibrationen, Einflüssen von Antrieb und der Haftung der Reifen in der jeweiligen fahrdynamischen Situation fühlt sich das Fahrzeug an wie in der Realität. Sämtliche Parameter sind einstellbar und können auf das Fahrverhalten im richtigen Rennwagen angepasst werden.

Ebenso adaptiv sind die Pedale, welche in Bezug auf den Druckpunkt der Kupplung und der Rückmeldung des Pedals beim Bremsen und Beschleunigen über verschiedene Federn oder Dämpferöle eingestellt werden können.

Am Ende erhält man einen Simulator, der die gleichen Charakterzüge trägt wie der reale Rennwagen.

Zu guter Letzt ist auch der Internet-Auftritt der Rennstrecke für viele Informationen interessant. Neben dem aktuellen Veranstaltungsplan findet man auf der Streckenkarte die Positionierung der Zeitnahme und des Rennbüros, welches beim Einchecken vor einem Rennwochenende, der sogenannten Papierabnahme, sehr wichtig ist.

Papierabnahme bedeutet, dass der Fahrer seine Lizenz vor der Veranstaltung vorzeigt, da nur dann eine Startberechtigung für den Wettbewerb erteilt wird.

Das wichtigste Dokument für einen Rennfahrer ist seine Rennlizenz oder „Competitor's Driver's Licence“. Erst mit Erhalt dieses „Führerscheins“ kann man an Wettbewerben teilnehmen und wird überhaupt zum Rennfahrer.

Die erforderliche Stufe der Lizenz wird in der Ausschreibung oder im Reglement des Veranstalters vorgegeben.

Die Beantragung der Rennlizenz erfolgt beim Deutschen Motorsport Bund (DMSB).

Für den nationalen Kartsport ist eine nationale Lizenz der Stufe C ausreichend. Diese kann ohne gesonderte Nachweise beim DMSB beantragt werden und ist für eine komplette Saison gültig.

Alternativ kann für eine einzelne Veranstaltung eine sogenannte „Race Card“ ausgestellt werden.

Fährt man mit einer dieser Lizenzen drei Mal in 24 Monaten ins Ziel oder besser gesagt in die Wertung, steigt man zur Nationalen Lizenz Stufe A auf. Diese ist zeitgleich die gängigste Automobilsport-Lizenz und kann alternativ über einen Lizenzlehrgang erworben werden.

Verschiedene Automobilhersteller, wie zum Beispiel Porsche mit der Porsche Experience, bieten sehr gute Rennfahrerschulen an, in welchen man vom Basis-Lehrgang bis zum Rennlizenz-Lehrgang sämtliche Bestandteile des Fahrens erlernen kann.

Wird eine Rennserie mit internationalem Charakter unter Berücksichtigung der FIA-Richtlinien ausgeschrieben, ist eine internationale Lizenz erforderlich.

Hier wurde durch den DMSB die internationale Lizenz Stufe D geschaffen, welche mit 3 Wertungsergebnissen in 2 Jahren mit einer nationalen A-Lizenz gewährt wird.

Um beispielsweise im ADAC GT-Masters oder im Porsche Carrera Cup Deutschland zu starten, ist die nächsthöhere Lizenz, die internationale Lizenz Stufe C, erforderlich.

Zur Erlangung dieser Lizenz ist der Nachweis von 5 Ergebnissen innerhalb der Wertung und innerhalb von 75% der Teilnehmer Voraussetzung.

Über dieser Lizenz gibt es die internationale B-Lizenz, welche mit 7 Ergebnissen innerhalb der Wertung mit internationaler C-Lizenz oder mit 10 Ergebnissen mit internationaler D-Lizenz ausgestellt wird.

Als Top-Lizenz gilt die Internationale Lizenz Stufe A. Diese Stufe setzt voraus, dass der Fahrer über eine internationale Lizenz Stufe B verfügt und an mindestens 6 Wettbewerben mit einer internationalen Lizenz Stufe C teilgenommen hat und gewertet wurde. Hinzu kommt eine positive Beurteilung durch den Deutschen Motorsport-Bund im Rahmen eines internationalen Wettbewerbes.

Die Internationale Lizenz Stufe A ist die Basis für die Ausstellung einer Superlizenz für Formel 1- Fahrer. Zur Erlangung der Superlizenz ist zudem eine Teilnahme bei 80 Prozent der Rennen in zwei Rennsaisons verschiedener vorgegebener Meisterschaften notwendig. Hierzu zählen zum Beispiel die Formel 2 oder die IndyCar-Serie.

Zudem muss der Fahrer mindesten 40 Superlizenz-Punkte erzielt haben. Diese Punkte können über einen Zeitraum von 3 Jahren in diversen vorgegeben Rennserien erzielt werden.

Der Deutsche Motorsport-Bund informiert ständig über die Änderungen der Lizenzbestimmungen auf seiner Homepage. Diese Bestimmungen werden auch jährlich im Handbuch für den Automobilsport aktualisiert. Darüber hinaus werden auf der Internetseite viele nützliche Informationen für künftige und aktive Rennfahrer veröffentlicht.

Zum Beispiel werden im Automobilsport-Handbuch auch die aktuellen Normen für die Ausrüstung eines Rennfahrers abgedruckt.

Unter anderem ist hierbei vorgeschrieben, dass ein Rennfahrer einen Overall, lange Unterwäsche, Handschuhe, eine Kopfhaut, einen Helm und spezielle Schuhe tragen muss.

Die erforderlichen Normen für die Ausrüstung können je nach Wettbewerb variieren. Für den Overall, die Unterwäsche, Socken, Kopfhaut, Schuhe und Handschuhe ist die gängigste Norm die FIA Norm 8856-2000.

Diese Nummer versichert, dass der Hersteller den Artikel gemäß dieser Norm homologisiert hat und dieser den Sicherheitsvorgaben der FIA entspricht.

In dieser Homologation muss der Hersteller nachweisen, dass die Ausrüstung diverse Tests hinsichtlich der Feuerfestigkeit und des Hitzetransfers bestanden hat und dass der Artikel auch in der Beschaffenheit der Norm entspricht.

Im Test zur Feuerfestigkeit muss eine spezielle Aramidfaser über 10 Sekunden den Flammen standhalten. Allein der Rennoverall besteht aus 2-3 Schichten dieses Aramidfaser-Stoffes und ist somit zwischen 20-30 Sekunden feuerfest.

Zudem ist genau vorgeschrieben, an welcher Stelle sich ein Saum befinden muss und wie die einzelnen Kleidungsstücke anliegen müssen.

Wie in jedem Bereich des Motorsports hat die technische Entwicklung in den letzten Jahren auch hier beeindruckende Fortschritte erzielt. Die Ausrüstung ist ständig leichter geworden und ist deutlich atmungsaktiver als früher.