

Seh-Fahrt zu den Weltmeistern

Text: Ralf Kelleners
Fotos: Getty Images



Sebastian Vettel ist die erfolgreiche Titelverteidigung in der Formel 1 nicht mehr zu nehmen. Ein Besuch bei seinem Team in Milton Keynes verrät viel über das Erfolgsgeheimnis des 24-Jährigen. Der langjährige Sportwagen-Profi und heutige Eurosport-Experte Ralf Kelleners durfte für PITWALK hinter die an sich fest verschlossenen Türen des Teamsitzes und der Box blicken. Der Düsseldorfer erklärt mit Insider-Kennerblick, wie es hinter den Kulissen der Formel 1 zugeht.

1: Im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungscheibe im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungscheibe

2:

1: Im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungscheibe
 Im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungscheibe

2:



1



2

Die Reise begann standesgemäß. Nach einer Müte Schlaf im British Airways-Flieger nach London wachte ich kurz vor der Landung auf. Der Regen prasselte an mein Fenster. Somit war schon mal klar, dass ich in den richtigen Flieger gestiegen war. Denn ich musste ja nach England.

Per Infiniti-Hybrid ging es weiter nach Milton Keynes, mitten ins „Motorsport Valley“ Englands. Rund um Silverstone haben sich jede Menge Formel 1-Teams, aber auch Rennställe anderer Serien und Zuliefererbetriebe angesiedelt. Milton Keynes selbst versprüht den Charme der Trabanten-

stadt aus dem gleichnamigen Asterix-Comic, denn es ist eine rein künstlich hochgezogene Industrie-Metropole. Und es ist die Stadt mit den meisten Kreisverkehren weltweit.

Ein paar davon führen ins Industriegebiet, wo Red Bull Racing sitzt. Die erste Begegnung mit den Weltmeister-Bullen spielte sich im Konferenzraum oberhalb der Werkstatt ab. Der offene Bereich gab den ganzen Blick über die Formel 1-Werkstatt frei.

Vier Hallen beherbergen alles, was man braucht, um ein Formel 1-Auto zu bauen. Eine weitere Halle befindet sich in der Nähe.

„Wenn Sie einen Rat auf Lager haben – wir sind für jeden Hinweis dankbar“

Dort ist auch der Windkanal, der in früheren Jahren für die Entwicklung der Concorde genutzt wurde.

Unser Guide Steve Naby, der den schönen Titel Business Development Manager auf der Visitenkarte führt, begrüßt uns mit den Worten: „Von vielen Dingen wissen wir ganz genau, wie wir sie sehr gut machen. Aber es gibt auch viele Bereiche, in denen wir nicht die besten sind. Wenn Sie also einen Rat auf Lager oder einen guten Draht zu neuen Technologien haben – wir sind für jeden Hinweis dankbar.“

Alle für eines

Das sind keine hehren Worte. Vielmehr sagen sie viel über die grundsätzliche Einstellung der Mannschaft aus: Es herrscht Teamgeist. Alle arbeiten für ein einziges Ziel – den unbedingten Erfolg. Dem

wird alles untergeordnet, auch der persönliche Stolz. Wissbegierde und das Streben nach Perfektion und immer neuen Möglichkeiten, den Status zu halten und ausbauen, beherrscht den Alltag. Nur mit diesem bedingungslosen Einsatz wird man Weltmeister.

Anfang der 90er Jahre hatte ich mal einen Formel 1-Test in Imola besucht. Ich stand an der Box des AGS-Teams und bekam live mit, wie einige Mitarbeiter ihre Kollegen aus demselben Rennstall veralberten: Die Getriebe-Mechaniker lachten über die Fahrwerksingenieure. Es dauerte nicht lange, und das Team war von der Bildfläche verschwunden. Motorsport ist eben immer auch Teamsport.

Die früher von Stewart-Ford genutzten Hallen beheimaten eine unglaubliche Anzahl von Mitarbeitern. 550 Mitarbeiter zählt Red Bull Racing. Am Anfang unserer Besichtigung erscheint alles noch recht normal. Alles



1

1: Wird der neue Le Mans-Sportwagen ein Zweiliter-Hybrid? Oder gar ein 1,6-Liter?

2: Hier läuft noch die Formel 1 aus Barcelona im fahrdynamischen Simulator. Bald muss Le Mans einprogrammiert werden.



2



Menschlich & sportlich Ralf Kelleners

Geboren 2. Juni 1956 in Zandvoort, Niederlande
Mehr als 400 Rennen in über 100 verschiedenen Autos
Ehrenmitglied des British Racing Drivers' Club
als nur einer von drei Ausländern

Absolvent der Rob Slotemaker Schleuderschule
in Zandvoort
Erstes Rennen mit 16 und ohne Lizenz in Zandvoort
Pole und Sieg im ersten Rennen

Zweimal Niederländischer Tourenwagen-Meister
Formel 3-Europameister 1978
Gaststarts im Rallye-Sport

Formel 1 mit Shadow und ATS
IndyCar-Serie 1985

ist sauber, aber nicht klinisch. Mechaniker schrauben, Ingenieure sitzen an Computern – alles so, wie man es aus dem Rennsport kennt.

Der unterschied zu den Sportwagen-Teams, die ich sonst kenne, besteht in der schier endlosen Anhäufung von Maschinen, Computern, Fertigungsstraßen, Autoklaven und anderen futuristischen Gerätschaften. Es hört einfach nicht auf. Alles, was man zum Bau braucht, ist in unmittelbarer Nähe. Alle Teile können selbst gefertigt werden.

Und alles wird von Spezialisten bedient. Keiner hier ist nur zufällig eingestellt worden, jeder einzelne ist ein Fachmann auf seinem Gebiet.

Am beeindruckendsten fand ich den „Mission Control Room“, in dem etwa 20 Mitarbeiter vor Computern und Bildschirmen sitzen und so live dem Renngeschehen irgendwo in der Welt zugeschaltet sind.

Das Mobiliar ist so angeordnet, dass alle die drei großen Bildschirme im vorderen Bereich des Zimmers einsehen koennen. Die einzelnen Sitzreihen stehen so versetzt, dass die eine der anderen nicht im Weg sitzt – wie im Kino.

Zusätzlich verfügt jeder Sitzplatz über einen eigenen, in der Vorderfront eingearbeiteten Bildschirm inklusive Kopfhörer.

Der wie in Houston ausgestattete Raum gibt all den Ingenieuren, die nicht bei den Rennen vor Ort sind, die Möglichkeit, das Geschehen zu verfolgen, zu analysieren und über die eigenen Kopfhörer Empfehlungen direkt Kontrollstand an der Boxenmauer weiterzugeben.

Nerds in einer Parallelwelt

Hier kann übersichtlich an der Strategie gearbeitet werden, ebenso wie an der peniblen Fernüberwachung der Technik. Der ganze Grand Prix wird in der Fabrik parallel absolviert, analysiert und ferngelenkt. Das Schattenkabinett im Werk ist mehr als nur ein Backup für das eigentliche Einsatzteam an der Rennstrecke – es ist eine eigenständige Einheit, die ihr eigenes Rennen lebt und im engen Schulterschluss mit den Jungs on-site die Geschicke von Sebastian Vettel und Mark Webber steuert. Aus hunderten, oft tausenden Kilometern Entfernung. Eine reine Theorie-Stunde. Ein Computerspiel in der Echtheit.

Eine 90-minütige Tour muss reichen, um sich einen Überblick über die Arbeit des besten Formel 1-Teams zu verschaffen. Dabei ist vor allem beängstigend festzustellen, wieviel Gohle in der Formel 1 verblasen wird. Alles hat irgendwie seinen Reiz. Vor allem der aerodynamische Aspekt und der Windkanal inter-

„Auf dieser Reise traf ich auf einen lange nicht gesehen Weggefährten.“



Vettel in PITWALK

In Heft 1 zeichnete Autorin Inga Stracke ein Portrait des deutschen Weltmeisters, in dem sie sich Sebastian Vettel anders näherte als auf die übliche Weise. Die langjährige Formel 1-Kennerin mit ihrem feinen Gespür für alles Menschliche in der Königsklasse hat es darin geschafft, Vettel als Mensch und Fahrer gleichermaßen greifbar zu machen.

Auch die Fotos, darunter ein spektakuläres von Strackes zweiter Wahlheimat Hawaii, zeigen Vettel in einem ganz eigenen Licht.

In Heft 4 analysiert der historische Rennfahrer Willi Balz aus der Cockpit-Perspektive die Unterschiede im Fahrstil und in der Herangehensweise von Vettel und Rallye-Dauerweltmeister Sébastien Loeb. Der Schwabe konnte bei beiden Titelträgern in identischen Autos mitfahren. Seinen Fahrer-Blick aus langen Jahren mit leistungsgewaltigen Autos im historischen Motorsport nutzt Balz, um den PITWALK-Lesern eine echte Insider-Perspektive auf die fahrerischen Eigenheiten von Vettel und Loeb zu präsentieren. Solch eine Geschichte gab es überhaupt noch nirgends.

Beide Hefte können Sie zum Einzelhandelspreis plus Porto unter shop@pitwalk.de, <http://www.pitwalk.de> oder per Fax unter +49/4943/924309 nachbestellen.

essieren mich persönlich, aber die Rennen macht diese teure Technik auch nicht interessanter. Wahrscheinlich hat sie sogar den gegenteiligen Effekt. Doch einen Weg zurück wird es nicht geben, also sollte man dies wohl einfach akzeptieren und sich der Zukunft hingeben.

Wiedersehen macht Freude

Neben der Werksbesichtigung gab sich Christian Horner die Ehre. Er empfing uns an der Rennstrecke von Silverstone in der Team-Hospi. Vor allem fand ich interessant, wie der Teamchef über sein Design-Genie Adrian Newey sprach. Der Konstrukteur fuhr im Vorjahr einen Ford GT40 im historischen Motorsport. Da dies mein Lieblingsauto ist und ich in den Genuss komme, auch einen dieser Ford von 1966 in Spa fahren zu dürfen, fand ich mich in meinem Geschmack bestätigt.

Zwischendurch machte ich einen kleinen Abstecher, um mir die Hospitality anzuschauen. Es fiel sofort auf, dass dies die gleiche Hospitality war, die auch Audi 2010 bei den 24 Stunden von Le Mans einsetzte – die so genannte Energy Station. Sehr schön übrigens.

Auf dieser kleinen Reise traf ich auf einen Weggefährten, den ich schon lange nicht mehr gesehen hatte: Franz Tost, heute Teamchef bei Toro Rosso. Wir kennen uns seit Beginn meiner Karriere. Damals belegete ich einen Formel Ford 1600-Kurs in Zeltweg. Franz Tost arbeitete für Walter Lechner. Wir reden hier über 1986. Danach bestritten wir noch zwei Formel 3-Jahre miteinander. Tost ist ein wahrhafter Racer, der seit über zehn Jahren in der Formel 1 ist.

Wir saßen eine gute halbe Stunde zusammen, und ich kehrte leicht verspätet zurück zu meinem eigentlichen Interviewpartner. Mhm, leider war ich nun nur noch für die letzten zehn Minuten mit Christian Horner gekommen, aber ich freute mich auf das Abendessen und den Small Talk.

1: Im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungschei

2:



Die Formel 1 in PITWALK

Die Königsklasse nahm in den bisher erschienenen Ausgaben von PITWALK immer eine große Rolle ein. Aber nur in exklusiven und hochwertigen Themen-Ansätzen. In jeder Ausgabe beschreibt der Technische Direktor des Williams-Formel 1-Teams, der Australier Sam Michael, hintergründig die jüngsten technischen oder organisatorischen Entwicklungen.

In Heft 1 konnte Fotografin Daniela Kleber einen aktuellen Formel 1 in allen Einzelteilen in einer aufwändigen Studio-Fotoproduktion so zeigen, wie es die Teams normalerweise zu verhindern versuchen. Die über 20 Seiten lange Fotostrecke wird mit Erläuterungen von Star-Ingenieur Jacky Eeckelaert ergänzt. Die Leser sehen auf einzigartigen Fotos erstmals, wie die Technik eines modernen Formel 1 wirklich in detail aussieht – und kriegen erklärt, wie sie genau funktioniert.

In Ausgabe 2 analysiert Eeckelaert jedes einzelne Auto der neuen Formel-Generation. Er erläutert dabei die Design-Philosophie und erklärt in Einzel-Analysen, warum welches Auto welche Stärken und Schwächen aufweist. Die Analyse des Belgiers hat heute noch Gültigkeit.

Ebenfalls im zweiten Heft gewährt der langjährige Porsche-Motorenprofessor Hans Mezger Einblick in die Technik der alten Turbo-Motoren, mit denen Niki Lauda und Alain Prost Mitte der 80er Weltmeister wurden – und

schlägt einen faszinierenden Bogen zur neuen Turbo-Technik, die ab 2014 geplant ist. Das Interview mit den höchst außergewöhnlichen Einsichten führte Autor Michl Koch im Porsche-Museum zu Stuttgart-Zuffenhausen.

In Ausgabe 4 beleuchtet Reporter Achim Schlang die Entwicklung der aktuellen Formel 1 hin zu einer Serie mit inflationär vielen Überholmanövern. Der langjährige Formel 1-Korrespondent der unvergessenen Zeitschrift „rallye racing“ erkennt dabei messerscharf, in welchen Bereichen die neuen Regeln greifen und wo sie übers Ziel hinaus schießen.

Ergänzt wird Schlangs Analyse von den Meinungen des früheren McLaren-Konstrukteurs-Genies John Barnard sowie der ehemaligen Piloten Thierry Boutsen und Johnny Herbert, deren Insider-Meinung besonders interessante Facetten bei der Betrachtung der aktuellen Formel 1 beleuchten.

Auch die Formel 1-Geschichte und die FIA-Serie für historische Formel 1 kommen nicht zu kurz. Die Meisterschaft für alte Grand Prix-Fahrzeuge wird in Heft 3 ebenso ausgiebig beleuchtet wie der 25. Todestag des römischen Gentleman Elio de Angelis.

Alle Hefte können Sie zum Einzelhandelspreis plus Porto unter shop@pitwalk.de, <http://www.pitwalk.de> oder per Fax unter +49/4943/924309 nachbestellen.

Im Vorjahr wurde der Kurs in Silverstone um einiges umgebaut. Die komplette Boxengasse ist neu, auch zirka 25 Prozent der Streckenführung. Bernie lässt grüßen, kann ich da nur sagen!

Um die Formel 1 zu halten, lassen sich die Streckenbesitzer einiges einfallen und sich das umso mehr kosten.

Unser Shuttle bringt uns direkt zum Eingang des noblen Paddock Club, der sich wie immer direkt über den Boxen befindet. Es ist ein herrliches Gefühl, hier eintreten zu dürfen. Alles ist herausgeputzt, von den Hostessen sieht eine besser aus als die andere, und der Hospitality-Service könnte nicht besser sein.

Man merkt allen, die sich hier befinden, an, dass die Spannung prickelt und es hier nicht nur um ein bisschen Rennfahren geht – sondern um die Formel 1.

Das letzte Mal war ich Ende der Neunziger im Paddock Club. Damals fuhr ich im Porsche Supercup.

Wenn man unter den ersten Drei des Rennens war, durfte man zum Mittagessen und Kurzinterviews zum VIP-Bereich von Porsche da oben rauf. Da ich einige Rennen gewinnen konnte, kam ich öfter mal in diesen exklusiven Genuss.

Um mein Glück zu vervollständigen, hat Red Bull auch noch die letzte Box am Ende der Boxengasse. Da das Training im Regen stattfindet, nutzen alle Fahrer die Gelegenheit, Starts an der Boxenausfahrt zu üben. Und wir sind nur zehn Meter entfernt!

„Übersteuern oder Untersteuern, eine perfekte Balance muss her.“

Auf Tuchfühlung mit dem Meisterboliden

Vielleicht hätte ich doch die Ohrstöpsel nehmen sollen, schießt es mir durch den Kopf, als das erste Auto in ohrenbetäubender Manier den Asphalt aus dem Boden zu reißen versucht.



1



2



3

1: Im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungschei
Im Innenraum der Renn-Studie 918 RSR wird das Williams-Hybrid-System mit Schwungschei

2:

Nach etwa 30 Minuten fragt mich mein Betreuer plötzlich, ob ich denn mal die Box während des Trainings sehen möchte. Na klar, sag' ich und denke mir: „Wie soll das gehen, das Team will doch keinen da rumstehen haben?“

Doch auch dieses Reich öffnet sich. Über eine kleine Treppe gelangen wir vom Boxendach direkt zur Garage von Red Bull. Keine Kontrollen, keine Geheimniskrämerei – Sesam geht auf. In der Box reicht man mir einen Kopfhörer und sagt, ich kann hiermit die Konversationen zwischen Fahrer und Team mithören. Cool!

Man bittet mich jetzt nur noch ein Stückchen weiterzugehen und erst dann stehen zu bleiben. Schließlich muss in einer Formel 1-Box alles seine Ordnung haben.

Alles ist links und rechts mit Stehwänden eingekleidet. In dem mir zugeteilten Bereich stehe ich plötzlich in einem Glaskasten direkt hinter den beiden Formel 1 von Vettel und Webber. Schon wieder denke ich: Cool!

Wir befinden uns im hinteren Bereich der Box. Die beiden Autos sind nur etwa eineinhalb Meter von uns entfernt.

Der zwei Quadratmeter große Bereich gibt uns freien Blick auf alles. Etwa 15 Mechaniker wuseln um die Autos herum. Alles wirkt sehr konzentriert und geplant.

Die Formel 1 ist wirklich auf einem extrem hohen Niveau. Das wird mir jetzt noch klarer.

Dann höre ich gespannt Webber und seinem Ingenieur zu. Mir fällt auf, dass zumindest eines überall im Motorsport gleich ist: Übersteuern oder untersteuern, eine perfekte Balance muss her.

1: Wird der neue Le Mans-Sportwagen ein Zweiliter-Hybrid? Oder gar ein 1,6-Liter?

2: Hier läuft noch die Formel 1 aus Barcelona im fahrdynamischen Simulator. Bald muss Le Mans einprogrammiert werden.

