

Die gelbe Gefahr

DTM 2002

Der Saisonhöhepunkt der DTM ist zweifellos das Rennen im „fränkischen Monaco“, dem Nürnberger Norisring. Dazu kam noch, daß dieser 5. Saisonlauf diesen Jahres das wohl spannendste Tourenwagenrennen der letzten Jahre war. Aber der Reihe nach: Das Streckenlayout ist so beschaffen, daß der nur 2,3 km lange Kurs extrem hohe Anforderungen an die Bremsanlagen der Fahrzeuge stellt. Es muß zwar pro Runde nur dreimal gebremst werden, aber heftig: Nach dem Start donnern die Fahrzeuge mit 260 km/h auf die Grundig-Kehre zu, die nur knapp 50 km/h verträgt. Anschließend wird wieder voll beschleunigt bis zum Schöller-S, um sofort von 200 km/h auf etwa 90 km/h zu verzögern. Die dann folgende Dutzendteich-Kurve wird mit weniger als 60 km/h durchfahren. Vor der Kurve lagen ca. 225 km/h an. Bei traditionell heißem Norisring-Wetter bedeutet dies Schwerstarbeit für die Bremsen. Kritisch ist hier besonders der meiner Meinung nach sowieso unsinnige Boxenstopp. Hierbei steht der Fahrer auf der Bremse, so daß die Temperatur der Bremsscheiben (ca. 550 Grad Celsius) auf die restliche Bremsanlage übertragen wird und dadurch die Gefahr der Bildung von Dampfblasen in der Bremsflüssigkeit besonders groß ist. Aus diesem Grund sind die Fahrzeuge hier mit einer Kühlvorrichtung für die Bremssättel ausgerüstet. Bei der Anfahrt zur Boxengasse betätigt der Fahrer über einen Knopf am Lenkrad eine Einrichtung, die die Bremssättel mit Wasser besprüht und so auf unter 150 Grad Celsius bringt.

Beim Training am Samstag machte Audi-Pilot Martin Tomczyk Bekanntschaft mit HANS. Dies ist kein neuer Audi-Mitarbeiter, sondern das von Mercedes-Benz in Zusammenarbeit mit der Universität von Michigan / USA entwickelte und mittlerweile für alle DTM-Piloten vorgeschriebene Sicherheitssystem >Head and Neck Support<. Tomczyk versenkte seinen Audi TTR mit einem gewaltigen Einschlag in die Reifenstapel an der

Grundig-Kehre. Das HANS-System bewirkte dabei eine relativ sanfte Abbremsung des Kopfes und verhinderte so sehr wirkungsvoll schwerste innere Gehirnverletzungen. Er entstieg dem Wrack unverletzt. Ansonsten gab es eine sehr hohe Leistungsdichte. Die Trainingszeit des Schnellsten, Audi-Fahrer Mattias Ekström, war nur knapp unter eine Sekunde besser als die Zeit des Langsamsten. Im freien Training lagen sogar alle Fahrer innerhalb von sieben Zehnteln.



Das Qualifikationsrennen begann mit einer Karambolage zwischen Marcel Fässler (Mercedes), Karl Wendlinger (Audi) und Timo Scheider (Opel), so daß von der zweiten bis zur sechsten Runde das Safety Car auf die Strecke mußte. Nach 14 Runden gewann Mattias Ekström vor den Mercedes-Fahrern Uwe Alzen und Bernd Schneider. Nach dem Start des Hauptrennens verbremst Ekström sich in der Grundig-Kehre und in der sechsten Runde setzt sich Schneider in der Dutzendteichkurve an die Spitze. In der 24. Runde, als alle Fahrer ihre Boxenstops absolviert hatten, lautete die Reihenfolge Schneider, Aiello, Ekström, Alesi,

Albers, Alzen, Reuter. Es entwickelte sich ein spannendes Duell zwischen Bernd Schneider und Laurent Aiello. Während der letzten 20 Runden blieben beide auf Schlagdistanz von 0,2 Sekunden, Schneider konnte aber alle Attacken Aiello's abwehren. Erst in der letzten Runde schiebt sich Aiello in der Dutzendteichkurve an Schneider vorbei und kann seinen hauchdünnen Vorsprung über die Ziellinie retten.

Im Pressezentrum sah ich nach dem Rennen einen abgekämpften, aber glücklichen Bernd Schneider. Er sagte, daß dies sein bestes Tourenwagenrennen war und alles sehr fair zugeht. Nur vor der letzten Kurve habe er die gelbe Flagge des Streckenpostens gesehen und deshalb sein Tempo verringert. Deshalb staunte er nicht

schlecht, daß Aiello ihn dann unter gelb überholte. Diese Aussage ließ man erst einmal so im Raume stehen, wobei auch die Vermutung aufkam, daß Schneider vielleicht irgendetwas anderes gelbes gesehen haben könnte, denn ein Profi wie Aiello überholt nicht einfach unter gelb. Nachher stellte sich heraus, daß der Streckenposten tatsächlich gelb gezeigt hatte, aber gerade als die Spitze durchfuhr war die Gefahr vorbei und er zog die Flagge wieder ein, so daß Aiello sie nicht mehr sehen konnte. Schade eigentlich!

Andre Strucken,
Typreferent Sportwagen- und Motorsport-Historie

Oldtimer - Restaurationsbetrieb

Kurt Reck

Telefon 075 72/71 10 10 - Fax 075 72/66 08

Internet: www.oldtimer-reck.de