

Von der Stoffhaube zum Karbonpanzer

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

03/08/2019 Die weißen Sterne aus Klebefolie auf dem Helm von Hans-Joachim Stuck machten den Fahrer so bekannt wie seine großen Rennerfolge. Aus der Schutzausrüstung wurde ein modisches Markenzeichen. Dabei ging es immer um ein Maximum an Sicherheit.

Hemd, Sakko, Fliege und eine Stoffkappe auf dem Kopf: So wurden in den Anfängen des Motorsports Rennen gefahren. Ihrem Aussehen haben die Fahrer seit jeher Aufmerksamkeit gewidmet. Unverwechselbar waren die weißen Sterne rings um das Visier seines dunkelblauen Helms, den Hans-Joachim Stuck nahezu seine gesamte Karriere lang in seinen Rennen auf dem Kopf trug.

1971 wollte der damals 20-jährige Jungprofi Stuck vor seinem ersten Rennen als Werksfahrer einen der damals noch neuen Integralhelme haben. Die schlichte Farbgebung war ihm aber zu langweilig. Seine damalige Freundin Mucki Buchner hatte dann die Idee mit den Sternen: Flugs wurde Klebefolie besorgt, die Sterne wurden fein säuberlich ausgeschnitten und auf den Helm geklebt.

Aus den Stoffhauben der frühen Motorsportjahre wurden in den 1930er- und 1940er-Jahren Lederkappen, kombiniert mit einer geschlossenen Brille. Peter Snell, amerikanischer Sportwagenfahrer in Rennen des Sportscar Club of America, gehörte zu den ersten Piloten, die einen Kopfschutz trugen. Der war aus Plastik und innen mit Kork gepolstert. 1956 verunglückte Snell bei einem Rennen in seinem Triumph TR2 dennoch tödlich. Ihm zu Ehren gründete seine Familie und Mitglieder des Sportscar Club of America die Snell Foundation. Die Stiftung entwickelte als erste Organisation Maßstäbe für einen sicheren Kopfschutz für Rennfahrer.

Noch mehr Sicherheit für die Fahrer boten die Ende der 1960er-Jahre erstmals aufkommenden Integralhelme. Mit ihrem Visier sorgen sie für Rundumschutz und lösten die bis dahin üblichen vorn offenen Jethelme ab. Während die ersten dieser Helme noch aus Fiberglas produziert wurden, ist das extrem widerstandsfähige und zugleich leichte Karbon Grundmaterial moderner Helme. „Heute bildet ein rund einen Zentimeter dicker Karbonpanzer an der Helmvorderfront einen nahezu undurchdringlichen Schutz“, erklärt Helm-Spezialist Peter Bürger. Seit rund vierzig Jahren kümmert sich Bürger um den richtigen Kopfschutz für Rennfahrer, war dafür bei mehr als vierhundert Formel-1-Grands-Prix aktiv.

Für den Einsatz im Motorsport schreibt der Automobil-Weltverband FIA in seiner Advance Protection Norm 8860 genaue Voraussetzung für Helme vor. Demnach muss beispielsweise das aus Polycarbonat hergestellte Visier einer Stahlkugel, die mit einer Geschwindigkeit von 500 Stundenkilometern aufprallt, standhalten. Die Aufprallmarke der Kugel am Visier wird im Test mit einer 190 Grad heißen Flamme bestrahlt. Mindestens dreißig Sekunden lang darf das Feuer nicht durch das lädierte Visier dringen.

Zudem muss der Kopfschutz einen Schlagtest unbeschadet überstehen. Dabei wird der Helm auf einen Kopfdummy gesetzt und aus sechs Meter Höhe auf in Art und Konsistenz verschiedene Oberflächen fallen gelassen. Er darf dabei keinen Schaden nehmen. Alle Helmhersteller müssen ihre Produkte für eine Zulassung in einem FIA zertifizierten Labor so prüfen lassen. Weltweit führend dafür ist das Newton-Institut in Mailand.

Timo Bernhard, lange Porsche-Werksfahrer, unter anderem Le-Mans-Sieger sowie Langstreckenweltmeister und heute Chef des eigenen Porsche-Teams im ADAC GT Masters, kennt die Anforderungen der Fahrer: „Für mich musste der Helm immer leicht sein, um den enormen Fliehkräften besser trotzen zu können, eine nicht so große Schale haben, damit man genug Bewegungsfreiheit im Cockpit hat, und natürlich ein optimales Sichtfeld durch ein möglichst großes Visier bieten.“

Selbstverständlich war auch Bernhard stets an seinem Helm erkennbar. „Das Grunddesign bestand immer aus den Farben Schwarz-Rot-Gold für Deutschland. Nur den Deckel habe ich von Zeit zu Zeit neugestaltet. Gut für meine Sammlung, so kann ich jeden Helm einer ganz bestimmten Zeit in meiner Karriere zuordnen.“

Hans-Joachim Stuck, heute Präsident des Deutschen Motorsport Bundes (DMSB) und Repräsentant Motorsport im Volkswagen Konzern, hat seine Karriere als Rennfahrer beendet – 2011 mit einem gemeinsamen Start mit seinen Söhnen Ferdinand und Johannes beim 24-Stunden-Rennen auf dem

Nürburgring. „Strietzels“ Söhne hatten schon vorher die Motorsport-Tradition der Familie fortgesetzt und waren in die Stapfen des berühmten Vaters getreten. Ganz so wie einst Hans-Joachim seinem Vater Hans in die PS-Szene gefolgt war. Natürlich immer im Einsatz dabei: sein Helm mit den Sternen. Auch diese Tradition führten seine Söhne fort. Beide nutzten bei ihren Renneinsätzen stets ein Helmdesign, in das die markanten Stuck-Sterne integriert waren.

Das 9:11 Magazin

Unter 911-magazin.porsche.de präsentiert der Sportwagenhersteller Unterhaltsames und Wissenswertes aus der Porsche-Welt. Dabei reicht das Spektrum von der Vorstellung neuer Fahrzeuge bis hin zu Meilensteinen der Unternehmensgeschichte. Das Web-TV-Format ergänzt das Porsche-Kundenmagazin „Christophorus“ und erscheint im gleichen Rhythmus in deutscher und englischer Sprache. Zusätzliches Footage-Material sowie Fotos stehen für journalistische Zwecke frei zur Verfügung.

Bildunterschriften

Pfad: media/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Hans-Joachim Stuck, Le Mans, 1985, Porsche AG
Bildunterschrift: Der Helm mit Sternen war seit 1971 das Markenzeichen von Hans-Joachim Stuck. Zwölfmal startete er in einem Porsche bei den legendären 24 Stunden von Le Mans. Herausragend dabei seine Gesamtsiege 1986 und 1987 jeweils im Porsche 962 C.

Pfad: media/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Hans-Joachim Stuck, m, 1994, Porsche AG
Bildunterschrift: Mit seinem blau-weißen Helm feierte Stuck viele Erfolge für Porsche. 1994 startete er mit Hurley Haywood (l.) und Walter Röhrl (r.) im Porsche-Kundenteam Brumos in einem 911 GT Turbo in der amerikanischen Sportwagen-Meisterschaft IMSA.

Pfad: media/Bilder/Bild_3.jpg
Titel: Helmtesting, Stilo, Mailand, 2019, Porsche AG
Bildunterschrift: Ein Helm im Härtetest bei Stilo. Die italienische Firma ist ein führender Hersteller von Hightech-Helmen, im Motorsport wie als privates Equipment – und Partner von Porsche Motorsport.

Pfad: media/Bilder/Bild_4.jpg
Titel: Helmets, Stilo, Mailand, 2019, Porsche AG
Bildunterschrift: In der Ausstellung des Mailänder Ausrüsters sind legendäre Rennhelme zu sehen, darunter einer des Porsche-Piloten Earl Bamber aus der WEC-Saison 2015 (vorn).

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/historie/porsche-hans-joachim-stuck-helm-sterne-sicherheit-motorsport-911-magazin-episode-12-18261.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/870ff36c-f91e-47dd-8b22-e69f83a651ad.zip

Externe Links
https://911-magazine.porsche.com/de/wet-mode

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart