

Technik 16.08.2018

Die Stoppuhr als ultimative Instanz

Mark Webber kann auf eine beeindruckende Rennsportkarriere zurückblicken. Im Interview spricht er darüber, was einen guten Testfahrer ausmacht sowie über Gemeinsamkeiten und Unterschiede des Testings von Renn- und Straßenfahrzeugen.



Mark, idealerweise sind Rennfahrer auch begabte Testfahrer, um den Ingenieuren bei der Weiterentwicklung ihres Rennwagens helfen zu können. Wie viel Zeit investiert ein Rennfahrer in Testfahrten, verglichen mit dem Renntraining?

Das Verhältnis zwischen beiden würde ich 30 Prozent Test und 70 Prozent Rennen schätzen. Die meisten Rennfahrer sind allerdings keine wahnsinnig begeisterten Testfahrer, aber sie wissen, dass es unerlässlich ist, wenn man das Auto verbessern will. Ein Testfahrer muss ein Auto komplett ausreizen. Das ist sein Job. Nur dann bekommt er wirklich nützliche Informationen.

Muss ein Rennfahrer sein Auto bis ins letzte technische Detail verstehen?

Nein. Es hilft natürlich, ein grundlegendes Verständnis zu haben, aber es ist fast unmöglich, mit all den komplexen technischen Entwicklungen Schritt zu halten. Ich finde es darum wichtig, mit den Entwicklern an den exakten Punkten zu arbeiten, die mir tatsächlich helfen können, besser zu werden – und da von ihnen auch Dinge dazu zu lernen. Aber der Fahrer muss kein technischer Experte sein. Und der Ingenieur auch kein Top-Fahrer.

Folgen Sie beim Testen eines Rennwagens einem vorgegebenen detaillierten Plan der Entwickler, oder ist das eher eine intuitive Angelegenheit?

Die meisten Testfahrten folgen einem festgelegten, sorgfältig ausgearbeiteten Entwicklungsplan. Viel wird vorher Off-Site getestet, aber auf der Strecke selbst hält man sich nicht mit Schnickschnack auf. Auf der Teststrecke geht es dann immer ans Eingemachte. Manchmal stößt man bei der Testfahrt trotzdem zufällig auf einen interessanten Punkt, den man dann spontan noch detaillierter untersucht. Ich würde sagen: 80 Prozent nach Plan, 20 Prozent Freestyle.

Verlassen sich die Ingenieure lieber auf ihre Messdaten oder auf den Rennfahrer?

Daten sind sehr mächtig, keine Frage, und ihre Bedeutung wird immer größer. Die Techniker können inzwischen die kleinste Fingerbewegung nachvollziehen, die wir Fahrer im Auto machen. Aber manchmal passen die Daten nicht hundertprozentig zu dem, was mir als Fahrer mein Gefühl sagt. Dann ist es natürlich wichtig, auch darauf zu hören.

Welche Fähigkeiten muss ein guter Testfahrer im Allgemeinen unbedingt mitbringen?

Er muss sehr konsistent in seiner Fahrweise sein, denn es gibt genug Parameter, die schwanken – die Reifenbedingungen, der Grip und so weiter. Also muss der Fahrer in seiner Fahrweise absolut stabil sein. Und er muss eine gesunde Beziehung mit den Ingenieuren

haben, da darf es keine persönlichen Reibereien geben – es muss wie in einer guten Ehe sein. Deswegen hilft es, die Stoppuhr als ultimative Instanz anzuerkennen und Kritik nicht persönlich zu nehmen. Selbst wenn meine Mutter die Entwicklungschefin meines Rennteams wäre, würde ich gegebenenfalls zu ihr sagen: „Mum, das ist noch nicht gut genug.“

Welche Erkenntnisse, die man bei Testfahrten mit einem Rennwagen gewinnt, können in die Entwicklung von Serienfahrzeugen einfließen?

Vor allem Materialentwicklungen und Reifen- Technologien. Aber auch technische Neuerungen wie seinerzeit ABS-Bremsen und Turboaufladung kamen aus der Rennwelt.

Worin unterscheiden sich Tests für Rennwagen und jene für Serienwagen?

Rennwagen müssen in einem Konkurrenzumfeld bestehen. Darum geht es in diesen Tests mehr ins Extreme. Bei Serienwagen steht die Sicherheit mehr im Vordergrund.

Info

Der Text erschien zuerst im Porsche Engineering Magazin, Ausgabe 01/2018

Interview: Anja Rützel // Foto: Hoch Zwei/Corbis via Getty Images

Verbrauchsangaben

911 GT3 RS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,8 l/100 km; CO₂-Emission 291 g/km

911 GT2 RS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,8 l/100 km; CO₂-Emission 269 g/km

Linksammlung

Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/innovation/technik/porsche-mark-webber-markenbotschafter-testfahrer-interview-entwicklung-stoppuhr-ultimative-instanz-motorsport-engineering-1-2018-15904.html>

Media Package

<https://newsroom.porsche.com/media-package/e3e18a7f-e689-496c-a7b9-97418f53e774>

Videos

<https://player.vimeo.com/video/272338555>

Externe Links

<https://www.porscheengineering.com/peg/en/>