

# „Besser als ein Computer“

Interview mit Formel-1-Ingenieur Pat Symonds über Michael Schumachers Fahrgefühl

Symonds, 42, ist als Renn-Ingenieur im Benetton-Team für Schumachers Auto verantwortlich.

**SPIEGEL:** Ob Ferrari, Williams oder McLaren, alle werben um Michael Schumacher. Sein Manager fordert 24 Millionen Mark Jahresgage, weil der Kerpener pro Runde eine Sekunde schneller als alle Konkurrenten sei. Wäre das Geld nicht besser angelegt in Motoren- oder Software-Forschung?

**Symonds:** Es gibt in der Formel 1 etliche Fahrer, die mächtig schnell sind – aber oft nur einmal pro Rennwochenende, wenn es im Training um die besten Startplätze geht. Das sind gute Leute. Doch um Weltmeister zu werden, braucht es Intelligenz.

**SPIEGEL:** Was haben frühes Gasgeben, spätes Bremsen und viel Mut mit Intelligenz zu tun?

**Symonds:** Es gibt viele Piloten, die sich für eine schnelle Runde überwinden müssen – unter dem Motto: Augen zu und durch. Ich spreche von Piloten, die sich das Rennfahrerleben einfacher machen, indem sie permanent darüber nachdenken, wie sie sich oder das Auto verbessern können. In meinen 16 Formel-1-Jahren habe ich nur einen erlebt, der so nach Perfektion gestrebt hat wie Schumacher: Ayrton Senna.

**SPIEGEL:** Wie kann Schumacher das Auto verbessern? Er ist Rennfahrer, kein Ingenieur.

**Symonds:** Wir erwarten keine mathematischen Analysen von ihm. Aber er muß uns sehr präzise berichten, was das Auto auf der Strecke tut. Es reicht nicht, daß er sagt: Das Auto untersteuert. Wir quantifizieren jede Aussage, von 1 bis 5. Und wenn er nächsten Freitag in Hockenheim von Untersteuern 3 spricht, dann muß dieser Wert exakt in Relation stehen zu dem, was er uns etwa vor vier Monaten in Argentinien gesagt hat.

**SPIEGEL:** Wozu sind die Autos dann mit all den Meßgeräten gespickt, deren Daten sofort auf den Computer-Schirmen in der Box flimmern?

**Symonds:** Oft erkennen wir in dem Wust technischer Daten nicht, ob eine

Veränderung einen Effekt hat. Dann müssen wir unsere letzte Instanz fragen: den Fahrer. Michael ist ein sehr sensibles Instrument, besser als ein Computer.

**SPIEGEL:** Macht er auch technische Vorschläge, wie ein Problem zu lösen ist?

**Symonds:** Generell sind mir Fahrer am liebsten, die präzise Angaben machen und mir überlassen, was zu tun ist. Auch bei Michael war ich anfangs skeptisch: Er fuhr raus, drehte eine Runde, kam herein und erzählte die tollsten Sachen über das

ren – was etwa in einer Schikane ein höheres Tempo ermöglicht.

**SPIEGEL:** Bremst Schumacher später?

**Symonds:** Spät bremsen können andere auch. Jede Kurve hat drei Zonen. Den Eingang, das Zentrum, wo die Kräfte relativ stabil auf das Auto wirken, und den Ausgang, wo man die Balance zwischen Beschleunigen und den Seitenführungskräften der Reifen finden muß. Die meisten Fahrer haben mit der zweiten und dritten Zone kein Problem. Viel

schwieriger ist es, am Kurveneingang das Limit zu finden. Der Computer zeigt uns, daß Michael genau hier seine Zeit gutmacht. Physiker haben für die Kräfte, die auf die Reifen in einer Kurve wirken, ein mathematisches Abstraktum in Form einer Ellipse gefunden – Michael hat diese Ellipse offenbar im Gefühl.

**SPIEGEL:** Gibt es dafür eine Erklärung?

**Symonds:** Balancegefühl, pure Talent.

**SPIEGEL:** Es heißt, Schumacher lenke mit dem Gaspedal.

**Symonds:** Stimmt. Wenn ich ein Lenkrad um 20 Grad drehe, rollen die Räder stur auf einem vorgegebenen Radius. Das Gaspedal dient, wenn das Auto am Limit, also im Zustand relativer Instabilität bewegt wird, als variables System. Er balanciert mit dem Gas das Auto durch die Kurve.

**SPIEGEL:** Lenkt Schumacher schnell?

**Symonds:** Haben Sie schon einmal auf der Autobahn bei Tempo 150 am Lenkrad gepupzt? Die Reifen nehmen Gewalt sehr übel. Michael lenkt sanft, langsamer, aber auch präziser als etwa Jean Alesi oder Johnny Herbert.

**SPIEGEL:** Bisher galt der viermalige Weltmeister Alain Prost als Prototyp des feinfühligsten Fahrers.

**Symonds:** Prost war stets in Harmonie mit dem Auto. Michael ist nicht mehr weit davon entfernt, aber er hat zudem die Aggressivität eines Senna – jenen Biß, bei der kleinsten Überholchance zuzuschnappen. Michael ist, obwohl erst vier Jahre in der Formel 1, eine Mischung aus Prost und Senna. Und er lernt täglich dazu. Das ist für die Konkurrenz keine angenehme Perspektive. □



Kollegen Symonds, Schumacher: Lenken mit dem Gaspedal

Auto. Inzwischen weiß ich, daß er schneller als alle anderen das Limit des Rennwagens findet – und seine Eindrücke ein verwertbares Bild ergeben. Er nimmt während der Fahrt so viel wahr und speichert es über Monate, daß ich dumm wäre, seine Vorschläge nicht ernst zu nehmen.

**SPIEGEL:** Viele Piloten fahren nur nach Drehzahlmesser. Warum hat Schumacher zusätzlich einen Tachometer?

**Symonds:** Wenn eine Kurve mehrere Fahrlinien anbietet, probiert er sie alle durch, merkt sich einen Streckenpunkt, schaut auf den Tacho und kann vergleichen, was die schnellste Variante ist.

**SPIEGEL:** Hat Schumacher einen besonderen Fahrstil?

**Symonds:** Er hat die Fähigkeit, mit einem weniger stabilen Auto zu fahren. Das ist günstig, weil diese Wagen auf Richtungsänderungen schneller reagie-