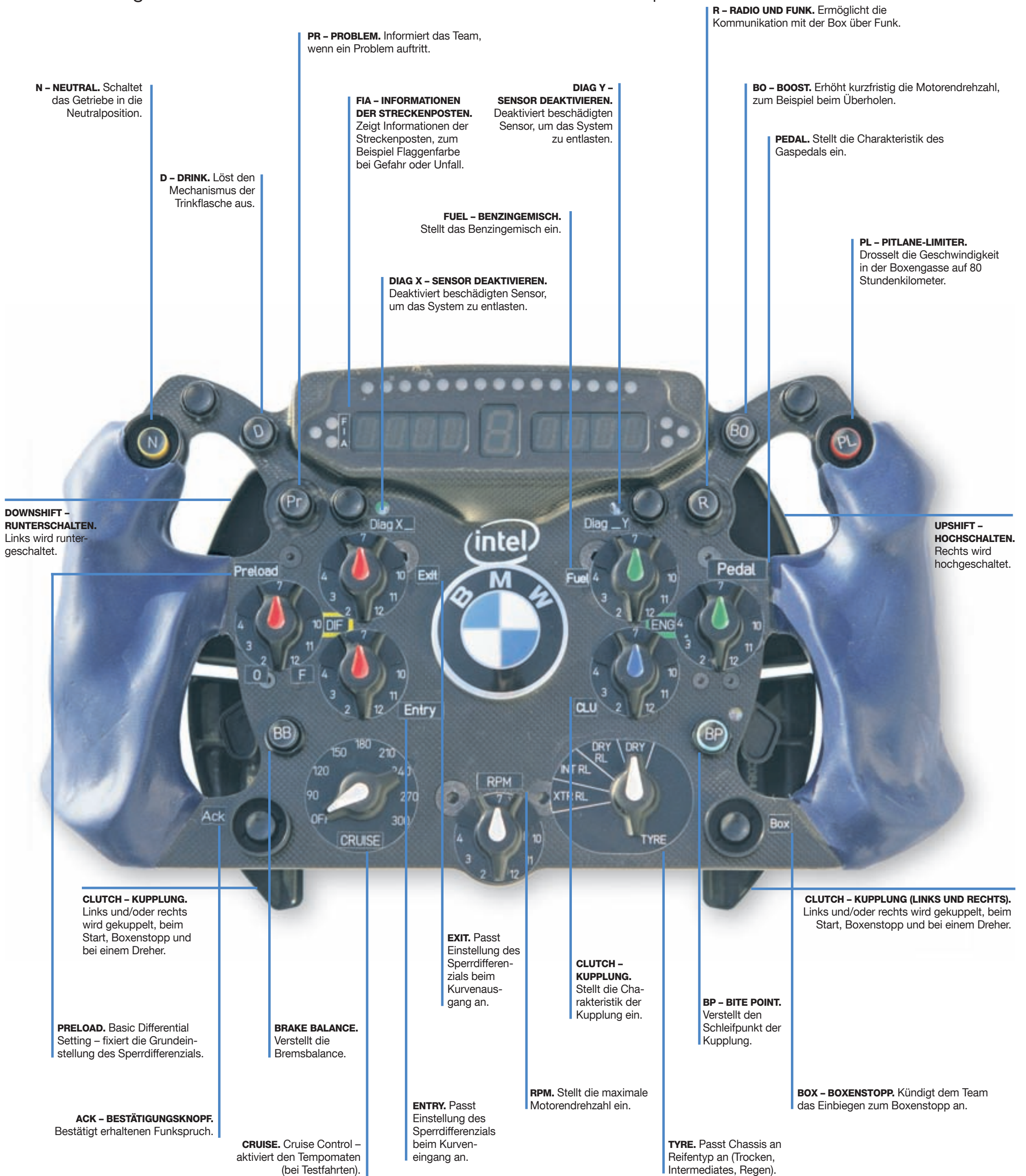


Vorgeknöpft – Nick Heidfelds Lenkrad

BMW-Sauber gewährt Einblick in die Schaltzentrale eines Formel-1-Cockpits



N - NEUTRAL. Schaltet das Getriebe in die Neutralposition.

D - DRINK. Löst den Mechanismus der Trinkflasche aus.

PR - PROBLEM. Informiert das Team, wenn ein Problem auftritt.

FIA - INFORMATIONEN DER STRECKENPOSTEN. Zeigt Informationen der Streckenposten, zum Beispiel Flaggenfarbe bei Gefahr oder Unfall.

DIAG Y - SENSOR DEAKTIVIEREN. Deaktiviert beschädigten Sensor, um das System zu entlasten.

R - RADIO UND FUNK. Ermöglicht die Kommunikation mit der Box über Funk.

BO - BOOST. Erhöht kurzfristig die Motorendrehzahl, zum Beispiel beim Überholen.

PEDAL. Stellt die Charakteristik des Gaspedals ein.

PL - PITLANE-LIMITER. Drosselt die Geschwindigkeit in der Boxengasse auf 80 Stundenkilometer.

FUEL - BENZINGEMISCH. Stellt das Benzingemisch ein.

DIAG X - SENSOR DEAKTIVIEREN. Deaktiviert beschädigten Sensor, um das System zu entlasten.

DOWNSHIFT - RUNTERSCHALTEN. Links wird runtergeschaltet.

UPSHIFT - HOCHSCHALTEN. Rechts wird hochgeschaltet.

CLUTCH - KUPPLUNG. Links und/oder rechts wird gekuppelt, beim Start, Boxenstopp und bei einem Dreher.

CLUTCH - KUPPLUNG (LINKS UND RECHTS). Links und/oder rechts wird gekuppelt, beim Start, Boxenstopp und bei einem Dreher.

PRELOAD. Basic Differential Setting – fixiert die Grundeinstellung des Sperrdifferenzials.

BRAKE BALANCE. Verstellt die Bremsbalance.

EXIT. Passt Einstellung des Sperrdifferenzials beim Kurvenausgang an.

CLUTCH - KUPPLUNG. Stellt die Charakteristik der Kupplung ein.

BP - BITE POINT. Verstellt den Schleifpunkt der Kupplung.

ACK - BESTÄTIGUNGSKNOPF. Bestätigt erhaltenen Funkspruch.

CRUISE. Cruise Control – aktiviert den Tempomaten (bei Testfahrten).

ENTRY. Passt Einstellung des Sperrdifferenzials beim Kurveneingang an.

RPM. Stellt die maximale Motorendrehzahl ein.

TYRE. Passt Chassis an Reifentyp an (Trocken, Intermediates, Regen).

BOX - BOXENSTOPP. Kündigt dem Team das Einbiegen zum Boxenstopp an.

RUTH MÜLLER

Ein modernes Formel-1-Lenkrad ist nur für Eingeweihte kein Buch mit sieben Siegeln. Einhundert Arbeitsstunden investiert BMW-Sauber in den Aufbau eines Steuers.

Es ist das wichtigste Utensil eines Fahrers im Cockpit. Versehen mit Bezeichnungen, Zahlen und Codes in winziger Schrift. Auf der Rückseite befinden sich beidseits die Bedienungswippen von Kupplung und Schaltung. Sie sind Unikate. Jedes Team hat seine eigene Lösung, wie es die komplizierten Funktionen verpackt. Jeder Fahrer hat seine Vorliebe, wie die Elemente angeordnet

sein sollen. Und was die Form betrifft. Rundungen sucht man bei Nick Heidfelds Lenkrad vergeblich: Oben und unten ist es gerade, an den Seiten leicht abgekrümmt. Speziell auf des Deutschen Hände geformte Griffe bieten ihm bestmögliche Ergonomie.

Damit kann Heidfeld die Feinabstimmung des BMW-Sauber während desfahrens optimieren, mit der Box kommunizieren, die Geschwindigkeit beim Boxenstopp begrenzen und sich bei Bedarf mit seinem Spezialgetränk versorgen. Auch lassen sich vorübergehend zusätzliche Energiereserven freischalten und wichtige Informationen

der Rennleitung ablesen. Hier bei Tempo 300 den Überblick zu wahren und in der Hitze des Gefechts sämtliche Funktionen richtig zu bedienen, ist eine Parforce-Leistung. Sie verlangt Routine und Gefühl.

FEHLER VERBOTEN. Jede Funktion können die Ingenieure via Telemetrie in der Box verfolgen. Und wehe dem, der den falschen Knopf drückt und versehentlich den Motor ausschaltet. Missverständnisse im Funkverkehr mit der Box gehören noch zu den harmloseren Folgen. Ärgerlicher wird es, wenn in der Boxengasse der Geschwindigkeitsbe-

grenzer nicht oder zu spät gedrückt wird – dann ist im Rennen eine Durchfahrtsstrafe fällig und die Chance auf eine gute Platzierung dahin.

Das Formel-1-Lenkrad vereint Hightech und Leichtbau. Dank dem Einsatz von Kohlefaser, Titan und Aluminium wiegt es nur 1,3 Kilo, obwohl es aus rund 120 Einzelteilen besteht. Die Kosten für Entwicklung und Herstellung belaufen sich auf rund 80.000 Franken pro Stück. Dafür gäbe es einen flotten Sportwagen. 100 Arbeitsstunden investiert BMW-Sauber in den Aufbau eines Lenkers, pro Fahrer und Jahr werden im Schnitt fünf Stück produziert.

Mittels Steckverbindung ist das Steuerrad blitzschnell von der Lenksäule entfernbar. Der Fahrer kann nur ein- und aussteigen, wenn das Lenkrad nicht montiert ist. Im Ernstfall muss er in der Lage sein, innerhalb von fünf Sekunden aus dem Auto klettern zu können. Da kennt der Internationale Automobilverband (FIA) kein Pardon: Bei der Wagenabnahme in Melbourne steht er mit der Stoppuhr bereit.

> MORGEN IN DER BAZ: ALLE TEAMS, ALLE FAHRER UND EINE SAISONVORSCHAU-KOLUMNE VON MARC SURER