

Das Herz, das Benzin durch die Adern pumpt

Die Strategiezentralen von Formel-1-Teams stecken in Millionen Euro teuren Lkw-Aufliegern aus Rheinmünster

Von Florian Kreckel

Spielberg, Österreich, Sommer 2019: Günther Steiner hat seine Handfläche eingedreht, kaut am Nagel seines kleinen Fingers. Der Chef des Formel-1-Teams von US-Multimillionär und Werkzeugfabrikant Gene Haas ist angespannt, blickt zu Boden. Wortlos. Die Fahrer berichten über die miserable Straßensituation des Autos: Dann ist die Besprechung vorbei. Steiner nimmt sich Ingenieur Ayao Komatsu zur Seite. Ihre Blicke heften sich auf Computerbildschirme, die Datentabellen und Geschwindigkeitskurven zeigen. Sie wurden nach und während des Trainings in Echtzeit in die acht mal 13 Meter große Kommandozentrale des Teams übertragen, dorthin wo während des Rennens die Ingenieure die Strategie austüfeln, kalkulieren, rechnen. Dorthin wo die Besprechungen stattfinden, die Analysen, dorthin, wo die deutlichen Worte fallen. Dorthin, wo vor einiger Zeit noch Arbeiter aus Rheinmünster schraubten, polierten und klebten.

Wenige Jahre zuvor war jener Raum nicht mehr als eine Vision. Ein dreidimensionales Bild in den Köpfen von Bernd Bischoff und seinen Ingenieuren, draußen am Baden-Airpark, in diesem unscheinbaren Büro am Victoria Boulevard. Dort sind die ersten Striche aufs Papier gekommen, wurde aus der Vision eine Zeichnung, aus der Zeichnung ein Gerippe mit Rädern, aus dem Gerippe ein über eine Million Euro teurer Lkw-Auflieger – ein Racetrailer für ein Formel-1-Team.

Gleich drei der Multimillionen-Dollar-Motorsportunternehmen vertrauen auf die Dienste und Fahrzeuge aus Mittelbaden, neben der legendären Scuderia Ferrari um das springende Pferd aus Maranello sind es das Haas-Team und der vom Schweizer Peter Sauber gegründete gleichnamige Rennstall. In der Vergangenheit zählten auch andere Branchenriesen wie das McLaren- und das AMG-Mercedes-Team, beide zügliche F-1-Weltmeister, zu den Kunden. Überzeugen konnte sie Bischoff zusammen mit seinem Partner Volker Scheck durch ihr – wie er sagt – „revolutionäres System“. Alles an einem Fleck, mit wenig Aufwand auf- und abbaubar. Für die Teams, die innerhalb Europas manchmal in weniger als einer Woche von Silverstone (England) nach Budapest (Ungarn) reisen müssen, ist das das A und O.

Im Grunde bestehen die Racetrailer aus Rheinmünster aus einem simplen Sattelaufliieger. Im Baukastenprinzip entwi-



Raumwunder aus Mittelbaden: Die Kommandozentrale der Scuderia Ferrari im Obergeschoss der Racetrailer.

Foto: Nikolay Kazakov

ckelt kann er nach oben um ein ganzes Stockwerk und zur Seite hin um 1,5 Meter ausgefahren werden. Das klingt nach nicht viel, doch die Teams verwenden zwei Auflieger, die parallel nebeneinander geparkt und im zweiten Stock miteinander verbunden werden. Heraus kommt im Obergeschoss der knapp über hundert Quadratmeter messende Raum, in dem die Ingenieure und Strategen ihre Gedanken, Zahlen und Analysen wälzen; entscheiden wann der Boxenstopp sinnvoll ist, die Motordaten des Autos ablesen, Vorschläge für den Fahrer erarbeiten, wo ein anderer Gang oder eine andere Linie auf der Strecke einen Geschwindigkeitsvorteil bringen könnten. Fast bei jedem Team finden in diesem Raum auch die Rennbesprechungen mit den Fahrern und den Teamchefs statt. Über Kopfhörer und Mikrofone. Die nötige Technik und Grundausstattung dafür wird ebenfalls bereits in Rheinmünster eingebaut – alles Glasfaser, eigene Server, sogar Stromaggregate, die nebenbei auch benutzt werden, um im unteren Stockwerk des Aufliegers die Reifen vorzuheizen. Jedes Team hat seine eigenen

Wünsche – gerade in der Formel-1. Deshalb beginnt die Planung eines Racetrailers auch nicht mit dem Auflieger, sondern mit dem Endprodukt. „Die Teams sagen uns, was sie haben wollen und wir versuchen, das umzusetzen“, erklärt Bischoff.

Auch in der MotoGP erfolgreich

Beispiel Ferrari: „Die hatten 2012 den Anspruch, dass alles, was bisher in verschiedenen Bereichen und Fahrzeugen untergebracht war, auf einer Ebene sein soll“, erinnert sich der 53-Jährige. Also gingen die Zeichner am Victoria Boulevard ans Werk. Entwarfen, korrigierten, entwarfen neu. Bis ein Raum

vorhanden war, der alle Anforderungen der roten Sportwagengiganten aus Norditalien erfüllte. Erst dann begannen die konkreten Überlegungen und Planungen, wie sich dieser Raum aus den üblichen Lkw-Aufliegern empor-

heben könnte. „So arbeiten wir immer, alles andere macht gar keinen Sinn“, sagt Bischoff. Ein Konzept, das seiner Firma viel Erfolg bescherte. Neben den Formel-1-Teams gehören

nämlich auch mehrere Rennställe der MotoGP – der höchsten Rennklasse in der Motorradweltmeisterschaft – zu den Kunden von Bischoff & Scheck. Für viele davon baut das Unternehmen nicht nur Racetrailer, sondern auch die sogenannten Hospitalitys: Riesige, mobile Gebäudekomplexe mit Großküchen, Ruheräumen für die Fahrer, Büros für die Teamchefs und, und, und. Sie bestehen ebenfalls aus nur zwei Aufliegern, die dann aber durch eine modulbasierte Konstruktion verbunden werden. Dutzende Fahrzeuge aus Rheinmünster rollen im Rennross der MotoGP von Strecke zu Strecke.

Mit dem Bau der Fahrzeuge – bis hin zur Innenausstattung, für deren optische Feinheiten Bischoff auch schon mal zu den Werken der Teams reist, um sich Anregungen zu holen – ist es aber nicht getan. Bischoff & Scheck wartet die Fahrzeuge der Teams auch jedes Jahr, nimmt kleine Verbesserungen vor. Setzt Änderungswünsche um. Auch zuletzt standen wieder zig Trailer in Rot und Weiß auf dem Hof am Airpark. Die Scuderia Ferrari wollte ein neues Benzinlabor haben. Das Sauberteam gar zwei von Grund auf neue Racetrailer. Haas einige Überarbeitungen.

Von Rheinmünster haben sich die rollenden Strategiezentralen – im Falle von Ferrari mit einem Umweg über Maranello, wo neue Server eingebaut wurden – auf den Weg in die Steiermark gemacht, dorthin, wo



Auflieger im Bau: „Wir versuchen, alle Wünsche umzusetzen“, sagt Bischoff.

Foto: Kreckel

die coronabedingt verspätete Formel-1-Saison mit den beiden Freien Trainings am Freitag beginnt.

In den Trailern, an denen noch vor wenigen Tagen Entwickler und Erbauer im Airpark werkten, sitzen jetzt wieder Ingenieure und Teamchefs. Besprechen sich. Analysieren. Verzweifeln. Fallen jetzt wieder die deutlichen Worte, wie jene von Günther Steiner 2019 zu Ayao Komatsu: „Finde

raus, was das Problem ist, statt immer nur zu sagen, dies und das sei verbessert. Das ist es nämlich verdammt noch mal nicht. Ich will Fortschritte sehen, ansonsten muss ich mir jemand anderen suchen.“ Komatsu ist immer noch da. Steiner auch. Beide sitzen in den Hängern aus Mittelbaden und hoffen auf mehr Glück als in der Vorsaison, heute, in Spielberg, Österreich, im Sommer 2020.



Bernd Bischoff. Foto: Kreckel



Bei allen Europarennen im Einsatz: Zum Abschluss der Wartungsarbeiten stehen die Racetrailer von Ferrari und Haas auf dem Betriebshof von Bischoff & Scheck... Foto: Nikolay Kazakov



... ehe es losgeht mit den Teamtrucks zum Saisonauftakt der Formel-1 am kommenden Wochenende in Spielberg, Österreich. Foto: Bischoff & Scheck