


Druckversion 17.10.06 (http://sport.rtl.de/formel-1/formel1_15003.php)

» **ARTIKEL DRUCKEN** 

sport.de

Schanghai: Eine Kurve, die es noch nie gab

Wir würden sie die Strecke in Schanghai aus fahrerischer Perspektive charakterisieren?

Tilke: Von der Charakteristik her wechseln in Schanghai schnelle mit langsamen Kurven. Die Streckenführung zeichnet sich dadurch aus, dass nach einer relativ kurzen Start- und Zielgeraden eine Kurve folgt, die mit 300 km/h angefahren wird und sich dann immer weiter zuzieht. Ich glaube nicht, dass es so etwas schon gibt. Die Kurve wird ganz langsam immer enger, das Tempo reduziert sich bis auf 100 km/h. Ich bin mal gespannt, wie da gebremst wird. Danach geht's in Serpentinaugen steil bergab. Auch das ist eine Besonderheit. Wir haben einen ca. 20 Meter hohen Hügel gebaut - wie fast alles in Schanghai mit Styropor. Dann zeichnet sich der Kurs in Schanghai noch durch eine sehr lange Gerade aus, die allerdings nicht die Start- und Zielgerade ist.

Warum ist die Start- und Zielgerade nicht die längste Gerade?

Tilke: Das hat einfach den Grund: Wenn die erste und die letzte Kurve zu weit auseinander sind, kann man sie auf der Haupttribüne nicht einsehen.

Sumpf und Wüstensand - die Probleme in Schanghai und Bahrain

Aus welchem Grund haben Sie zum Bau des Hügels Styropor-Platten verwendet?

Tilke: Die Strecke von Schanghai liegt in einem Sumpfgebiet. Ein reiner Erdhügel würde aufgrund des Gewichtes im Sumpf versinken, so haben wir ihn aus Styropor gebaut.

Haben Sie die Idee mit den Styropor-Platten spezielle für die Strecke in Shanghai entwickelt, oder gibt es dafür Vorbilder?

Tilke: Da gibt es Vorbilder. Seit 30 Jahren wird, speziell in Norwegen, beim Eisenbahnbau Styropor verwendet. Das ist also keine neue Erfindung, aber in diesem Maßstab ist das noch nicht gemacht worden, und im Rennstreckenbau noch nie. In China ist es meines Wissens auch noch nie angewendet worden.

Hatten sie denn in Bahrain ein vergleichbares Problem zu bewältigen, wie in Schanghai?

Tilke: In Bahrain haben wir praktisch das Gegenteil: Wüste, d.h. über Jahrtausende zusammengepresster Sand, der hart wie Fels ist. Weil das Material zu hart ist, muss alles gesprengt werden.

Bahrain: Balanceakt für die Fahrer

Und was ist das Besondere an der Streckenführung in Bahrain?

Tilke: Bahrain bietet mehrere Highlights, z.B. führt die Strecke über ein langes Bergabstück mit ganz schnellen Kurven in eine Spitzkehre. Wenn es dort windig ist, wird leicht Sand auf die Strecke geweht und es wird etwas rutschig. Wahrscheinlich ein Balanceakt für die Fahrer.

Da müssen sich die Fahrer ja auf einige Überraschungen gefasst machen?

Tilke: Das ist richtig. Nur letztendlich: Man kann nichts neues erfinden, das geht nicht. Man kann es nur anders zusammenstellen und vielleicht auch so zusammenstellen, dass man nachher möglichst einen spannenden Rennverlauf hat.

Copyright © 2006 RTL interactive Alle Rechte vorbehalten.
Vervielfältigung nur mit Genehmigung von RTL interactive.