

ADAC Qualifikationsrennen 24h-Rennen vom 14. – 15. April 2018:

Scott Raymond: GT-Experte berät BoP-Arbeitsgruppe

- Weichenstellung für die zukünftige Arbeit an der Balance of Performance
- Neuer Berater bringt zusätzliches Know-how in den BoP-Prozess ein
- Raymond: „Reifen sind die größte Einzelvariable“

Die Balance of Performance (BoP) gehört immer wieder zu den heiß diskutierten Themen der Aktiven und Organisatoren an der Nordschleife. Nicht nur im ADAC Zurich 24h-Rennen regelt sie wichtige technische Details, die die Performance der Top-Fahrzeuggruppen beeinflussen. Die von einer Expertengruppe um Norbert Kreyer erstellte BoP soll dabei eine optimale Balance zwischen den Fahrzeugmodellen zu schaffen – und damit spannende und ausgeglichene Rennen ermöglichen. In diesen komplexen Prozess ist in diesem Jahr zusätzliches Fachwissen eingeflossen: Scott Raymond fungiert als Berater des Gremiums. Der US-Amerikaner arbeitet seit 20 Jahren im Motorsport und war lange Zeit Renningenieur im nordamerikanischen Formel- und Sportwagen-Rennsport. Zudem arbeitete er dreieinhalb Jahre als leitender Technischer Ingenieur für die IMSA (International Motor Sports Association) und war dort an diversen Projekten beteiligt. Unter anderem repräsentierte er die IMSA in den technischen Arbeitsgruppen der FIA-GT, war an der Schaffung des LMP2-Reglements für 2017 beteiligt (mit FIA und ACO), an der Auswahl der Konstrukteure und der Formulierung des technischen Reglements sowie am Entwicklungsprozess der BoP. Sein Hauptaugenmerk liegt in der Definition noch objektiverer Messgrößen, anhand derer künftig die BoP-Parameter festgelegt werden sollen.

???: *Wie wichtig ist die Datenanalyse bei der BoP-Erstellung im GT-Rennsport?*

Scott Raymond: „Die Datenanalyse ist als Basis für jeden vernünftigen Balance-of-Performance-Prozess ein Muss. Sonst müsste man sich auf sehr grobe Messungen sowie die immer subjektiven Meinungen von Fahrern, Teams und Herstellern verlassen. Auch wenn diese Art von Beobachtungen ihren Wert haben können, muss jede durch die Datenanalyse verifiziert werden. Dafür werden in vielen Meisterschaften – und auch auf der Nordschleife – Datalogger eingesetzt, die von den Teilnehmern nicht manipuliert

ADAC Nordrhein Sportpresse
Pro Motion GmbH
Am Coloneum 4
50829 Köln

Telefon +49 221 957434-84 Internet
Telefax +49 221 957434-44 Mediaseite
E-Mail media@24h-rennen.de
akkreditierung@24h-rennen.de

www.24h-rennen.de
www.24h-media.de



ADAC Nordrhein e.V.

werden können. Die gewonnenen Daten gehen weit über die Sektoren- und Rundenzeiten hinaus und umfassen Dinge wie Positionsbestimmung per GPS, Geschwindigkeit und Beschleunigung sowie Motorenleistungs- und -leistungsdaten.“

???: Jede Serie hat eine andere BoP-Strategie. Welche Erfahrungen bringen Sie aus Ihrem IMSA-Job mit?

Scott Raymond: „Meine Erfahrungen mit der IMSA haben meine persönliche Philosophie untermauert: die Grundprinzipien der Ingenieurs-Arbeit, Transparenz und Verlässlichkeit. Es ist wichtig, sich auf diese Grundprinzipien zu konzentrieren, weil es genau die sind, die es zu balancieren gilt. Leistung wird durch die Parameter Zeit, Geschwindigkeit und Beschleunigungen gemessen. Entscheide, welche Fahrzeugparameter den größten Einfluss auf diese Werte haben und konzentriere dich darauf, diese Parameter zu modifizieren, um eine Balance zu schaffen.“

???: Wie kann man diesen Prozess für die Beteiligten transparent machen?

Scott Raymond: „Die Transparenz ist dann da, wenn Hersteller und Veranstalter gleichermaßen am BoP-Prozess beteiligt sind. Das bedeutet nicht, alle Wünsche der Hersteller zu erfüllen und sich zu verbiegen. Ohne Transparenz verlieren die Teilnehmer aber das Vertrauen in die Serie und in die Hersteller, was letztlich allen schadet. Verlässlichkeit ist bei der Anwendung von Einstellungen von höchster Bedeutung. Die Größenordnung von Änderungen – wie beispielsweise die Erhöhung der Motorleistung um zwei Prozent oder die Verringerung des Gewichts um zehn Kilo – muss verlässlich mit der Größenordnung der Leistungsunterschiede korrelieren.“

???: In Wettbewerben mit mehreren Reifenherstellern ist die Umsetzung der BoP oft ganz besonders schwierig. Wie wollen Sie das Thema angehen?

Scott Raymond: „Aus meiner Sicht ist das die größte Einzel-Variable, die wir bei der Entwicklung und Umsetzung des neuen BoP-Prozesses managen müssen. Bei der Frage, wie man mit diesem Problem umgehen soll, geht es letztlich darum, die Unterschiede zwischen den Reifen genau zu verstehen, zu jeder Zeit zu wissen, mit welcher Reifenspezifikation ein Auto auf die Strecke geht und darum, fortschrittliche statistische Analyse zu verwenden, um die Leistungsunterschiede jeder Kombination aus Auto und Reifenspezifikation zu quantifizieren.“

???: *Aus dem amerikanischen Motorsport hat es der Begriff „Sandbagging“ in die deutsche Sprache geschafft – das Phänomen begleitet alle BoP-Rennserien. Kann man als Technikausschuss überhaupt etwas dagegen tun?*

Scott Raymond: „Aus meiner Sicht schon. Allerdings dürfte es unmöglich sein, eine handelsübliche Software zu finden, die das automatisch realisieren kann. Wie bei den BoP-Entscheidungen ist der menschliche Faktor auch gefragt, um das Resultat von Sandbagging-Analysen einzuschätzen. Letztlich ist die Tiefstapelei ein Teil des Motorsports. Das Problem im Motorsport ist, dass der Ansporn, Leistungsfähigkeit zu verstecken größer ist als der, Leistungsfähigkeit offenzulegen. Diese Idee muss umgekehrt werden. Es muss Anreize dafür geben, schnell zu fahren. Doch das ist schwierig. Es ist zwar einfach festzustellen, dass jemand der Schnellste ist, nicht aber, dass jemand Spielchen spielt, um seine wahre Leistungsfähigkeit zu verstecken. Wenn sich die BoP im Lauf der Zeit verbessert, wird ein Punkt erreicht, an dem Hersteller und Teilnehmer einfach nicht mehr tiefstapeln können, wenn sie im Rennen erfolgreich sein wollen. Etwas, wovon ich weiß, dass es möglich ist, da ich es bereits erlebt habe.“

???: *Sie sind inzwischen regelmäßiger Gast an der Nürburgring-Nordschleife. Ist sie so besonders, wie wir Deutschen meinen?*

Scott Raymond: „An einer Rennstrecke zu sein ist normalerweise nichts besonders für mich. Doch als ich das erste Mal durch den Tunnel zum Fahrerlager ging, war ich schon sehr aufgeregt. Rennleiter Walter Hornung nahm mich mit auf die Nordschleife und erst durch diese Fahrt konnte ich ihre Größe, ihr Ausmaß und die Komplexität richtig schätzen lernen. Ich erhielt einen Eindruck von den Höhenunterschieden, von der Härte der Sprünge und davon, wie steil das Karussell überhöht ist.“