



## Erinnerungen: Formel 3-Rennen Hockenheim 1990

Schumacher, Häkkinen, Rensing und Albat LMC Chips

Nachdem es mir bei den FOCA-Testfahrten der Formel 1 1989 in Hockenheim gelungen war, die Rundenzeiten des deutschen Rial Formel 1 mit meinen Materie beeinflussenden LMC Chips, die ich zur Schwingungsreduzierung an Fahrwerkteilen befestigt hatte, um sage und schreibe 2,4 Sekunden zu senken, war ich mir 100%ig sicher, dass mir mit den innovativen LMC's im professionellen Rennsport, insbesondere in der Formel 1, alle Türen offen stehen würden.

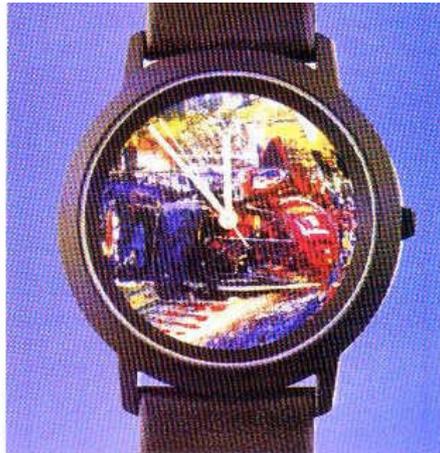
Wie sich kurze Zeit später herausstellen sollte, war die sensationelle Zeitverbesserung durch die LMC Chips nur deswegen möglich gewesen, weil die Monocoques der Rial fehlerhaft waren und sich unter Belastung verwandten. Die LMC's hatten durch Versteifung der Querlenker sozusagen für eine Art stabilisierenden Ausgleich gesorgt - bei gesunden Monocoques lag die Verbesserung der Rundenzeit im niedrigen Zehntel-Bereich, was zwar immer noch gut war, es mir aber deutlich schwerer machte mein Produkt im Rennsport an den Mann zu bringen. Um den Kontakt zur Szene nicht zu verlieren und um im Gespräch zu bleiben, nahm ich jede Gelegenheit zur Demonstration meiner Technik wahr.

So begab ich mich auf Einladung von Volkswagen Motorsport, die bereits eingehende Erfahrungen mit den LMC Chips im Bereich Straßenautomobile gemacht hatten und zu dieser Zeit zu meinen Kunden zählten, im Oktober 1990 zum Saisonfinale der Formel 3 nach Hockenheim, um den F3 von Meisterschafts-Mitfavorit Otto Rensing zu bechippen. Im Gegensatz zur Formel 1 konnte ich hier in angenehmer und relativ entspannter Atmosphäre meiner Arbeit nachgehen. Leider verfügte ich als Jungunternehmer noch nicht über das nötige Kleingeld, um mir eine Übernachtung in Hockenheim leisten zu können und musste bereits nach dem Qualifying wieder Richtung Husum abreisen. Nachdem ich meine Sachen gepackt und in meinem blauen 90 PS VW Golf mit Schriftzug „powered by Albat“ verstaub hatte, auf den ich als junger Spund deswegen ziemlich stolz war, weil ein Tuning-Magazin über diese Boden-Boden-Rakete berichtet hatte, begab ich mich zum Frischmachen in die Waschräume des Boxenbereichs, die ich zu meiner Verwunderung menschenleer vorfand. Ich wusch mir gerade das Gesicht, als jemand neben mich trat und freundlich „Hallo“ sagte. Das erste, was ich sah, als ich aufblickte, war diese schreckliche Voku-Hila-Frisur und erst dann, dass es sich bei dem Bubi mit freiem, durchtrainierten Oberkörper um den zukünftigen 7fachen Formel 1-Weltmeister Michael Schumacher handelte, der im anstehenden F3-Rennen der Hauptkonkurrent des von mir unterstützten Fahrers Otto Rensing sein würde und den es unbedingt zu schlagen galt. Obwohl Rensing während des gesamten Rennens zusammen mit Schumi hinter dem Gaststarter und zukünftigen F1-Weltmeister Mika Häkkinen auf Platz 2/3 fuhr, reichte es für ihn letztlich für nicht mehr als Platz 3. Zwar schnell unterwegs, konnte er gegen Ende des Rennens deswegen keine finale Attacke mehr auf Schumacher reiten, weil ein gebrochener Heckflügel die Aerodynamik seines F3 zerstört hatte (siehe Video). So gewann der amtierende britische Formel 3 Champion Mika Häkkinen vor Michael Schumacher, der sich nach diesem Rennen als frischgebackener deutscher Formel 3 Meister küren durfte, und Otto Rensing, der Vize-Meister wurde.

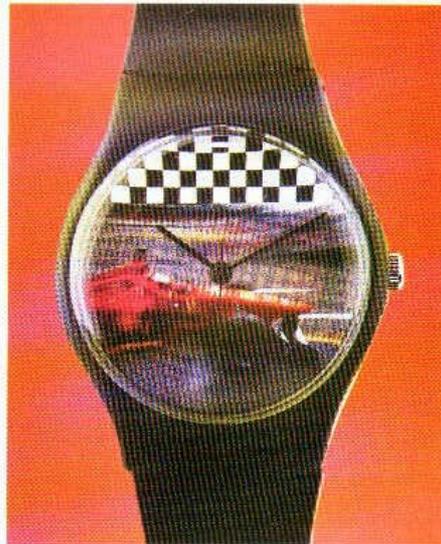
Für mich war nach Hockenheim 1990 vorerst Schluss mit Formel-Sport, und ich konzentrierte mich vorrangig auf die Entwicklung und den Vertrieb leistungsoptimierender LMC Zündkabelsätze für

Straßenautomobile. Michael Schumacher sollte ich persönlich nicht mehr begegnen, wohl aber ab 1998 auf der Rennstrecke die von mir neu entwickelte „TriLoc Active Body Control Technologie“.

Ende der Neunziger hatte ich es zwischenzeitlich kurz mit Schumachers Manager Willi Weber zu tun, der der Meinung war, eine von mir in Zusammenarbeit mit dem bekannten Rennsport-Künstler Uli Hack produzierte Armbanduhr, deren Ziffernblatt Schumachers roten Ferrari zeigte und über die das F1 Magazin berichtet hatte, würde die Persönlichkeitsrechte seines Klienten tangieren. Diesbezüglich hatte ich mich aber im Vorfeld rechtlich abgesichert, so dass die Angelegenheit nach einigen Briefwechseln relativ schnell im Sande verlief und die Uhr, wie geplant, bei vielen Schumi-Fans unter dem Weihnachtsbaum liegen konnte.



**MONO UNO OBEN UNTEN.** Albats Sportuhr **Monoposto** (Metallgehäuse, Lederarmband, DM 149,-) ziert ein Gemälde Uli Hacks, **Numero Uno** (DM 115,-) die letztjährige Nummer 1 bei Ferrari. Mehr Infos bei *Sport Systeme*, Tel.: 04841/54 82, Fax: 04841/819 24



Auch wenn ich es während Michael Schumachers Karriere, insbesondere aufgrund seines sehr speziellen Verhältnisses zum Fair-Play, eher mit Fahrern wie Heinz Harald Frentzen, Mika Häkkinen oder Jaques Villeneuve gehalten habe, hat mich Michael Schumachers Ski-Unfall natürlich traurig sehr gemacht, und ich wünsche ihm und seiner Familie von ganzem Herzen, dass er sich in absehbarer Zeit wieder völlig von den Folgen seines Sturzes erholt.

Keep fighting, Schumi !