



Das Dunlop-Renndienst-Team vor der Kamera von »AutoRäderReifen – Gummibereifung« (hinten v.l.: Gerd Knospe, Ralf Flachbarth, Markus Happel, Silke Pieper, Hans Demuth, Manfred Theisen, Winfried Lippert, Mike Paetsch, Horst Ohl, Dirk Schuster, Jörg Reuther, Mike Retterath, Kai Maisch, Thomas Rodenmeyer, Peter Amend, Michael Rose, Rainer Kullmann vorn v.l.: Patrick Rösch, David Fois, Dirk Müller)

Gerd Knospe im Dunlop-Renndienst

Vom Motorsport-Virus unheilbar infiziert

Von Karlheinz Mutz (Text) und Uwe Ballhausen (Fotos)

Im Rennendienst von Dunlop zu arbeiten, das zählt für manchen Reifentechniker als Auszeichnung. Obwohl der Einsatz auf den internationalen und nationalen Rennstrecken einschließlich der Testphasen rund die Hälfte aller Wochenenden beansprucht, gehen die Monteure gern auf Tour.



Mit dem Dunlop-Renndienst auf Du und Du: DTM-Spitzenpilot Bernd Schneider.

Gerd Knospe, dem man seine 63 Jahre nicht ansieht, gehört der Dunlop und dem Team nunmehr seit 35 Jahren an. Eigentlich sollte der Motorsportreifen-Spezialist im vergangenen Monat schon zu Hause bleiben, entschied sich aber dafür, das Jahr noch zu Ende zu bringen. Das freute ganz besonders Manfred Theisen, der als Manager Motorsport Car die Leitung des Renndienstes im März 2001 übernahm. Er kann zunächst noch auf die Hilfe des erfahrenen Dunlop-Technikers vertrauen, der sein ganzes Arbeitsleben an der Rennstrecke verbrachte. Gerd Knospe, der an den rennfreien Tagen im Büro in Hanau arbeitet,

berät dann die Teams und auch andere Kunden per Telefon. In der Motorsportabteilung wickeln Silke Pieper und Kai Maisch alle administrativen, organisatorischen Aufgaben

ab. Zu ihren Aufgaben gehört auch der Reifenverkauf an Lizenz- und Straßenfahrer.

Auf die 35 Jahre bei der Dunlop blickt Gerd Knospe zufrieden zurück. Die Arbeit im Renndienst eröffnete ihm neue Welten.



Arbeit in der Box: Die Reifen sind abmontiert, das Rad wird danach mit neuen Dunlop-Pneus bestückt.

So freut er sich jedes Jahr aufs Neue, wenn es zum Saisonauftakt zum Rennen nach Daytona geht. Dort gehen vorwiegend Gran-Tourisme-Boliden an den Start. International agiert der Renndienst in Österreich, in den Niederlanden, Frankreich, Spanien und Italien.

Viel Kraft kostet die Alleinstellung von Dunlop in der Deutschen Tourenwagen Masters. In der DTM wird auf allen renommierten Rennstrecken gefahren. Die Beru-Top-Ten, die die Deutsche Tourenwagen-Challenge und fünf Markenpokale (BTC, Puma, Yares, Formel VW, New Beetle) umfasst, fordert das Leistungspotenzial des Renndienstes in voller Konsequenz.

Generell arbeiten in dieser Motorsportabteilung rund 20 Techniker. Sie sind viel auf Achse. Frühes Aufstehen und spätes Zubettgehen gehören zu den nicht zu verändernden Arbeitsbedingungen.

Wenn ein Team morgens noch mit Setup-Problemen beschäftigt ist, sind die Dunlop-Reifenspezialisten gefragt. Und wenn Mercedes, Opel oder Abt rufen, kann keine Müdigkeit vorgetäuscht werden. Das gilt auch für die Abendstunden. Wenn die letzte Trainingsrunde längst gefahren ist, sitzen Fahrer und Teamtechniker noch lange in der Box oder im Zelt und rufen nach dem Dunlop-Reifenberater.

Das nehmen die Techniker in Kauf: Schließlich fließt bei allen Benzin statt Blut durch die Adern. Vom Motorsportvirus sind sie unheilbar infiziert. Das Geld allein, das sie zusätzlich verdienen, wiegt die eigenen zeitlichen Mehraufwendungen eigentlich nicht auf. Sicherlich verdient ein Techniker im Renndienst ein paar Mark mehr als im Werk, dafür haben die Reifenmechaniker in Hanau oder Wittlich pünktlich Feierabend. Am Wochenende können sie mit der Familie spazieren gehen. Danach sehnen sich die »Renndienstler« ab und zu. Wenn es aber darum geht, das Team für die nächste Saison zusammenzustellen, dann melden sie sich (auch die Aushilfen) ausnahmslos wieder an.

Gerd Knospe weiß, dass die Arbeit, die so dynamische Anforderungen an Mensch und Zeit stellt, auch von der Familie mitgetragen und unterstützt werden muss. Seine Frau, sein Sohn (35) und seine Tochter (28) stehen seinem Beruf positiv gegenüber. Sohn Klaus allemal, er arbeitet bei Dunlop als Energie-Anlagen-Elektroniker. Hin und wieder zieht es die Familie schon einmal zum Rennkurs.

Ab und zu benötigt der erfahrene Techniker die Privatatmosphäre. Wenn rund 20 Männer lange zusammenarbeiten und -leben, dann gibt es schon einmal aus einem nichtigen Anlass Zoff. Der ist aber in der Regel schnell beendet. Ex-Renndienstleiter Weber bestand vor Jahren schon darauf,

dass die Renndienst-Techniker in den Hotels in Einzelzimmern untergebracht werden. Eine weise Entscheidung an den Kostencontrollern vorbei: Abschalten, regenerieren, private Interessen verfolgen, das kann der Mensch nur, wenn er sich frei und unbelastet fühlt.

Deshalb ist das Team nach einer nervenaufreibenden Saison auch ausgebrannt. Rennleiter und Techniker treffen sich zu einem Abschlussabend mit den Frauen, um die Saison ausklingen zu lassen. Neben den schönen Erinnerungen kommen dann auch Misstände auf den Tisch, die für die Zukunft beseitigt werden. Natürlich wird die besinnliche Stimmung dabei nicht gestört.

Wenn der Dunlop-Renndienst im neuen Jahr wieder auf Tour geht, bietet er bei jedem Rennen neben Service und Beratung logistische Hochleistungen. Zwar vereinfacht das DTM-Reglement durch den Einheitspneu den Reifeneinsatz in den Teams, dennoch rollen fast an jedem Wochenende 2.000 Dunlop-Reifen in den Servicewagen an die Strecke.

Die müssen gepflegt, vorgeheizt, analysiert werden – zum Wohle der Teams. Bei den Markenpokalen wird die Aufgabe nicht leichter. Da gibt es zum Teil noch einen erheblichen Mehraufwand. Das hängt damit zusammen, dass die Teams nicht ganz so professionell drauf sind wie die DTM-Mannschaften.

Wenn sich Gerd Knospe (siehe Gruppenbild ganz links) sich aus dem Renndienst verabschiedet, nimmt er die Erinnerungen an eine stets bewegte Zeit mit, in der er auf »Du und Du« mit den besten Piloten stand. Er beweint den Abschied nicht, er will – so lange es die Gesundheit zulässt – zusammen mit seiner Frau noch einige bisher nicht erfüllte Wünsche realisieren. Es sei ihm gegönnt. ■



Der Renndienst arbeitet mit modernstem Equipment (Corghi).



Behutsam zieht der Monteur die Reifen von der ATS-DTM-Felge.



Die Monteure arbeiten selbst am frühen Morgen auf dem Norisring auf Hochtouren.