

Die Rätsel der Freitagsmeister

Nach drei Rennen können wir natürlich nur eine Zwischenbilanz zum neuen Reglement aufstellen, mindestens jedoch die Auswirkung auf den Freitag einschätzen.

McLaren-Mercedes-Edeltestpilot Alexander Wurz hat uns in Bahrain die Absurdität des Motoren- und Reifenreglements in aller Deutlichkeit vor Augen geführt. Seine überlegene Bestzeit hat auch alle Insider überzeugt.

Erstmals auf dieser Strecke, erstmals im neuen McLaren und nach nur wenigen Trainingsrunden zur Bestzeit. Das flotte Autofahren hat der lange Österreicher ganz offenbar nicht verlernt.

Diese Situation kennen wir von Anthony Davidson aus dem letzten Jahr, als der kleingewachsene Engländer in seiner Rolle als dritter Fahrer von BAR-Honda regelmässig ganz oben auf den Zeitmessschirmen erschien.

Wie soll man den Zuschauern vor Ort und zuhause an den TV-Geräten erklären, dass der Schnellste vom Freitag am weiteren Verlauf des GP-Wochenendes nicht teilnehmen darf? Seine langsameren Teamkollegen jedoch schon...



MARC SURER

Gewiss, die Voraussetzungen sind ungleich. Erstens müssen die Einsatzfahrer ihre Langzeitmotoren schonen, sie fahren dadurch weniger. Dazu ist die Drehzahl ihrer Aggregate deutlich reduziert, was laut Erfahrung der Teams die Rundenzeit durchschnittlich um 0,7 Sekunden erhöht.

Darüber hinaus hat der Stammpilot am Freitag nur zwei Sätze Reifen zur Verfügung (Testfahrer: freies Kontingent), und der Satz mit der passenderen Mischung geht ins Samstag-Reifenkontingent über. Dazu erhält der Stammpilot zwei frische Sätze der gleichen Spezifikation, und aus diesen insgesamt zwölf Pneus muss er vier für Qualifikation und Rennen wählen. Die anderen werden als Reserve fürs Rennen zur Seite gelegt (für den Fall eines notwendigen Wechsels nach einem Reifendefekt), also will man sicherheitshalber damit möglichst wenige Runden drehen.

Der dritte Fahrer kann nach Herzenslust Reifen runterraspeln. Ein frischer Satz brachte in Bahrain 1 Sekunde pro Runde. Eine Tankfüllung schlug mit rund 2 bis 2,5 Sekunden zu Buche.

Warum ich Ihnen das alles erzähle? Ich ver suche mit den Kollegen von Premiere, diese Zusammenhänge bei unserer Liveübertragung am Freitag zu vermitteln. Anhand von Sektorzeiten

kann man herauslesen, was Sache ist – falls die Fahrer ausnahmsweise mal auf der Piste sind.

Aber was macht der bedauernswerte Zuschauer an der Strecke? Da er die meisten Ergebnisse nicht mehr deuten kann, bleibt der Fan sicherheitshalber zu Hause. Eine gefährliche Entwicklung.

In Melbourne waren am Freitag viele Fans vor Ort, aber das lag vorwiegend am grossartigen Rahmenprogramm. In Malaysia und Bahrain hätten die Fahrer jeden Zuschauer mit Handschlag begrüssen können. Hier besteht dringend Handlungsbedarf.

Seit letztem Jahr haben wir dieses Problem, nachdem Mosley & Co. die Freitagsqualifikation auf Samstag gelegt haben.

Jetzt braucht keiner der Stammpiloten mit leichtem Auto auf Zeit zu fahren, und die Testfahrer brillieren über ihre Teamkollegen, die an der Box herumhängen und ins TV-Mikrofon sagen: «Das Reglement zwingt uns zum Nichtstun.»

Es gibt nur zwei Lösungen für die dringende Aufwertung des Freitags: Zurück zum Freitagsquali, oder aber macht den Freitag zum Testtag für alle, ohne Limitierung, und baut die Rennmotoren erst am Abend ein!

Und für Alexander Wurz wünsche ich mir, dass Montoya auch in Imola pausieren muss und Alex wie de la Rosa eine GP-Chance erhält... ♦