

# Ist die neue F1 zu einfach?

Endlich ist die Testpause vorbei (die natürlich für Ferrari nicht galt), und wir fragen uns: Was haben wir bislang gelernt?

Wir haben in Barcelona und Jerez gedrosselte V10-Motoren gegen V8-Aggregate gesehen. Etwas erstaunt war ich zu hören, dass einige Teams mit zwei abgeschalteten Zylindern fahren sollen. Denn wie mir einer der besten Formel-1-Motorbauer bestätigt, ist das nicht so einfach. Der beschchnittene

V10 würde bei 19000/min fürchterlich vibrieren, wenn ihm zwei Impulse fehlten.

Also müsste die Drehzahl drastisch reduziert werden. So ein Triebwerk kann niemals mit der Leistung eines neu entwickelten V8 mithalten. Richtigerweise müsste man bei nur acht Zylindern also eine andere Zündreihenfolge haben. Was eine andere Kurbelwelle bedeutete. Hat tatsächlich jemand einen solchen Aufwand betrieben, oder ist die Story von den abgeschalteten zwei Zylindern einfach ein Formel-1-Märchen?

Was man aus dem Testverlauf lernen kann: Dem V8 fehlen drei Sekunden auf die Topzeit der Zehnzylinder. Ich wette, dass die Teams mit den neuen Autos – die aerodynamisch den kleineren Kühlern angepasst sind und sobald man noch etwas Leistung aus den neuen Motoren herauskitzelt – bis auf eine Sekunde an die Rundenzeiten des Vorjahres herankommen wird!

Es klingt beruhigend, dass die meisten Piloten sagen, der Leistungsverlust von 900 auf rund 720 PS sei weniger schlimm als erwartet. Der Fahrspass sei immer noch da, sagt zum Beispiel Michael Schumacher.

Doch höre ich auch: Das Fahren ist einfacher geworden! Das beunruhigt mich, denn ein Formel 1 sollte doch das schwierigste Sportgerät sein, das es im Formelsport zu



MARC Surer

fahren gibt! Da fällt einem alten Piloten wie mir die Turbo-Ära mit teilweise mehr als 1200 PS ein – und das ohne Elektronik und Fahrwerken von heutigem Niveau. Wir können nur hoffen, dass die FIA die Einheitselektronik durchsetzt und damit endlich die Traktionskontrolle eliminiert.

Eines ist sicher: die gedrosselte F1 kommt Neueinsteigern wie Nico Rosberg entgegen. Der hat allerdings schon als Formel-BMW-Fahrer beim

ersten Test im GP-Renner bewiesen, dass ihn 900 PS kaum beeindrucken. Nico wird nächstes Jahr gewaltig mitmischen.

Ein Schock ist für viele der Ausstieg von Michelin. Auch wenn dieser Schritt zum Einheitsreifen aus Kostengründen (wegen der sündhaft teuren Testfahrten) und aus Sicht der Chancengleichheit zu begrüßen ist, so wird ab 2007 doch eine prickelnde Unbekannte im Rennen wegfallen.

Wie viele unerwartete Resultate haben uns die unterschiedlichen Fabrikate gebracht. Denken Sie nur an 2004 mit dem überlegenen Ferrari. Schumacher und Barrichello waren doch nur über die Reifen zu schlagen: Die Siege von Räikkönen in Belgien oder Montoya in Brasilien waren jeweils auf feuchte Piste zurückzuführen, auf der die Michelin besser waren. Während die Intermediates von Bridgestone bisweilen im Regen Sekundenvorteile brachten.

Die Saison 2005 hat gezeigt, dass es im Nassen kaum mehr Unterschiede gibt. Und im Trockenen? Durch Freigabe der Reifenwechsel wird es ausgeglichener, Bridgestone hat gut gearbeitet, wie die Tests beweisen.

Ich bin überzeugt: Michelin wird alles daran setzen, um die Formel 1 als Weltmeister zu verlassen. Ich freue mich auf den Zweikampf der Reifengiganten. ♦

