

Gute Idee

In einem seiner unnachahmlichen Monologe hat Max Mosley das künftige Motoren-Reglement vorgestellt.

Der pfiffige FIA-Präsident ist vorgegangen, wie wir es in den letzten Jahren immer wieder erlebt haben: Er hat den Teilnehmern eine Frist eingeräumt, mit Vorschlägen aufzuwarten, die Teamvertreter konnten sich im Detail wie üblich nicht einigen, also setzt die FIA die von Anfang an geplanten Projekte um – wie etwa das Einfrieren der Motoren-Entwicklung für mindestens drei Jahre.

Dass einige Hersteller damit nicht einverstanden sind, berührt den Engländer kaum. Er war immer der Meinung, dass Werke in der Formel 1 gekommen und gegangen sind, ungeachtet der Reglemente.

Besonders die japanischen Hersteller fordern die Möglichkeit der Nachhomologationen diverser Teile. Honda liess gar durchblicken: Falls man nicht mehr technische Kompetenz beweisen könne, werde das eigene Formel-1-Engagement fragwürdig.

Doch genau in diesem Punkt hat Mosley einen cleveren Schachzug gemacht. Er offeriert den Motorenbauern für die Zukunft die Energie-Rückgewinnung. So ähnlich wie das bei Hybrid-Fahrzeugen bereits im Alltag angewendet wird.

Clever ist das deswegen, weil inzwischen alle Autohersteller an solchen Projekten arbeiten und keiner von ihnen argumentieren kann, die Formel 1 hätte keinen Einfluss auf die Entwicklung der Strassenautos.

Die heute etwas behäbigen Hybrid-Autos würden einen Entwicklungsschub durch den Motorsport bekommen, neue und vor allem kleinere und leichtere Systeme würden erfunden. Solche Systeme könnten auch in normal getriebenen Autos Anwendung finden.

Jedes Mal, wenn wir ein Auto verlangsamen, durch Gaswegnehmen oder durch Bremsen, wird Energie vernichtet. Diese Energie zu speichern, ist die Aufgabe von so einem System, um sie dann beim Beschleunigen wieder abrufen zu können.

Ich kann mich erinnern, dass ein gewisser Mario Illien vor vielen Jahren eine Anfrage an die FIA gerichtet hat, ob er ein solches System für die Formel 1 umsetzen dürfe. Es wurde damals abgelehnt. Heute sagt



Marc Surer

Mosley: aus Kosten- und Sicherheitsgründen. Illien dürfte sich heute nicht schlecht wundern, wie seine Idee nun plötzlich nicht nur wieder auftaucht, sondern zum neuen Standard werden soll!

Es gibt verschiedene Arten der Speicherung von Energie. Bei den heutigen Hybrid-Autos geschieht das mit Strom und Batterien. Dieser Weg scheint mir für einen Rennwagen zu träge und zu schwer zu sein.

Dann gab es ein System mit Schwungrad, das beim Abbremsen im Leerlauf mit Höchstdrehzahl weiterdreht, um dann beim Beschleunigen wieder einzukuppeln und dem Motor zu einem gewaltigen Drehmoment-Schub zu verhelfen. Ein Schwungradsystem soll illegalerweise auch in der Formel 3 eingesetzt worden sein. Auch hier bezweifle ich allerdings, ob das noch zeitgemäss ist.

Meiner Meinung nach wird die zielführendste Lösung aus hydraulischen oder pneumatischen Vorrichtungen zum Energiespeichern bestehen.

Auf jeden Fall könnte die Formel 1 von sich behaupten, einen Beitrag zur Umwelt und zur Schonung der Ressourcen zu leisten.

Natürlich haben sich Kritiker wie Bernard Ferguson, der Geschäftsleiter von Cosworth, gemeldet: Zu teuer, klagt er. Die Bedenken des Schotten sind logisch – ohne Hersteller im Hintergrund müsste Cosworth einen Forschungsauftrag ausser Haus geben.

Dennoch ist die Idee gut, zumal sich mit der gespeicherten Energie die Chance eröffnet, wie in der A1-Grand-Prix- oder der ChampCar-Serie kurzfristig mehr Leistung abzurufen (dort über höhere Drehzahlen, bzw. Erhöhung des Ladedrucks) und den Gegner auf diese Weise besser überholen zu können.

Nach dem faden Silverstone-GP wünsche ich mir ein solches System sehnlichst. Denn eine Formel 1, in der nur noch taktisch, also dank Boxenstopps überholt wird, finde ich auf Dauer unerträglich. ♦