

Vom Bluffen und Duellieren

Im Rahmen meiner Besuche bei Formel-1-Testfahrten fand ich es sehr schwierig, über das derzeitige Kräfteverhältnis Klarheit zu bekommen.

Gewiss sind die grossen Vier gut gerüstet und schnell: Ferrari, Renault, Mercedes-McLaren und BMW-Sauber.

Die Reihenfolge muss nicht unbedingt stimmen, doch ich bin mir mit MSA-Technik-Analytiker Gary Anderson einig, dass Ferrari mit grosser Wahrscheinlichkeit blufft.

Der Hintergrund ist die langjährige Erfahrung von Ferrari mit Bridgestone-Pneus. Der Leser wird einwenden, so gross könne der Erfahrungsvorsprung von Ferrari nicht sein, schliesslich hätten auch Toyota oder Williams 2006 mit den Japanern gearbeitet.

Das Geheimnis liegt in der Karkasse der Reifen. Die unterscheidet sich gewaltig von den letztjährigen. Die Konstruktionen waren sehr aufwendig, wir erinnern uns: Die Pneus waren 2006 für jedes Team massgeschneidert, so dass man die Bezeichnung «schwarzes Gold»

getrost wörtlich nehmen dürfte. Daher hat Bridgestone auf die weniger teure Version von 2004 zurückgegriffen. Damals fuhren die Ferrari allen um die Ohren. Merken Sie etwas?

Ferrari ist das einzige Top-Team, das Informationen aus dieser Zeit besitzt. So erklärt sich auch, warum man den Radstand verlängert hat – um Gewicht auf die Hinterräder zu bringen – während alle anderen das Gegenteil machen.

Ob diese Zusatzbelastung für die Hinterreifen über eine Renndistanz gut ist, ist anzuzweifeln. Die Pneus sind härter, haben mehr Schlupf als damals, ferner hat die FIA seither den Abtrieb beschnitten.

Die höchst unterschiedlichen Testergebnisse sind ein Indikator, dass Ferrari seine wahre Stärke kaschiert.

Im November sind sie Kreise um die Konkurrenz gefahren, heute rollen sie meist nur mit. Nun gibt es zwei Folgerungen: Der neue Ferrari ist nicht so gut wie der alte. Doch wäre das tatsächlich so, wäre bei

den Italienern längst Panik ausgebrochen, und dafür gibt es keine Anzeichen.

Andere Folgerung: Die Konkurrenz hat aufgeholt. Dazu sind aber die Rundenzeiten im Vergleich zu den Dezember-Tests zu langsam.

Somit bleibt: Sie bluffen.

Das geht auch bei Langlauf-Tests spielend leicht. Man kommt beispielsweise an die Box, bevor der Tank leer ist. Sind da noch 20 Kilo Benzin übrig, bedeutet das gut eine halbe Sekunde, die man schneller fahren könnte.

Wir müssen wohl den Verlauf der ersten Rennen abwarten, um die wahre Stärke der Teams zu erfahren. Doch eins ist für mich klar: Nie in den letzten Jahren lagen alle so nahe beieinander.

Das gilt auch Team-intern.

Renault etwa: Fisichella glaubt, er sei die Nummer 1. Vielleicht kann er seinen Alonso-Komplex ja wirklich abstreifen, doch lauert Kovalainen nun auf seine Chance. Ich kann den Finnen nur schwer einschätzen, zumal ihn Testfahrer



Marc Surer

Nelson Piquet jr. bei einigen Testfahrten richtig versärgt hat.

Bei Ferrari will Massa den WM-Titel anvisieren und muss nicht mehr für einen Team-Leader zurückstecken. Zudem scheint sein Fahrstil zu den Einheitsreifen zu passen.

Kimi Räikkönen hat viel zu verlieren. Er muss das Team von sich überzeugen, und mir scheint, die italienische Presse macht schon tüchtig Stimmung, doch «Iceman» ist unter Druck verdammt gut, einfach, weil ihm so etwas egal ist.

Bei McLaren sägt Hamilton am Thron von Alonso und fährt sehr eindrucksvolle Testzeiten. Fernando hat einen ganz besonderen Fahrstil. Das brutale Einlenken verlangt eine klebende Hinterachse. Erinnern

Sie sich an Indy, als Michelin zu harte Reifen mit hatte und Fisichella Kreise um Alonso fuhr, weil der Spanier damit nicht umgehen konnte?

Bei BMW-Sauber hat man die interne Härte zwischen den Fahrern schon 2006 gespürt. Auch hier fallen unterschiedliche Fahrstile auf. Nick mit seinen unauffälligen, weichen Bewegungen, Kubica mit etwas eckigen, doch der Pole hat sich angepasst. Hoffentlich geht dabei sein wundervoller Speed nicht verloren.

Und die anderen? Bei Honda will Barrichello aus dem Schatten Button's treten, und dank Einheitsreifen, die gut zu seinem Fahrstil passen, könnte das tatsächlich gelingen.

Webber gegen Coulthard wird eng, ein Qualifyer gegen einen Racer.

Auch hinten gibt's Appetitliches: Sato als Japaner im japanischen Team muss sich gegen das ewige Talent Davidson wehren. Und Albers als Holländer im holländischen Team gegen den talentierten Sutil.

Das alles verspricht sehr viel, und ich freue mich darauf, herauszufinden, ob die Saison diese Versprechen hält. ♦