

Anpassung zählt, nicht reiner Speed

Wenn ich die Diskussionen und Einschätzungen über die besten Piloten der Welt höre, wird mir immer ein bisschen bange.

Wir halten kurz fest: Es führt mit Jenson Button jener Mann in der Weltmeisterschaft, der vom seinem Teamkollegen Lewis Hamilton versägt werden sollte. Jedenfalls haben die meisten Experten das so vorhergesagt.

Schlimmer noch: Jenson schlägt Lewis auch in der Qualifikation! Was ist nur los mit Lewis in wichtigen Runden wie in Quali-Segment 3 in Shanghai? Oder in Melbourne, wo er frühzeitig ausschied?

Hat das herausragende Fahrtalent Hamilton vergessen, wie man Chaosrunden fährt? Ausgerechnet jene Disziplin, die einmal seine Spezialität war?

Die Antwort ist einfach und kompliziert zugleich: «Ich hatte plötzlich keinen Grip mehr», ist da zu hören.

Also können es nur die Reifen sein, denn am Auto darf während der Qualifikation nichts verstellt werden. Gibt es schlechte Reifensätze, oder stimmte der Luftdruck nicht? Hat er seine Reifen falsch aufgewärmt, oder hat sich die Sonne plötzlich hinter die Wolken verzogen und die Temperatur hat sich um ein paar Grad verändert?

Schumi an der Spitze

Die Formel 1 ist eine wahre Wissenschaft, und das schwarze Gold war schon immer wichtig. Doch mit den Einheitsreifen ist alles noch komplizierter geworden.

Der, der sich am besten auf die Reifen einstellt, ist der Grösste. Somit geht es streng genommen nicht darum, wer schneller ist, sondern wem die Pneu beim Fahrstil entgegen kommen.

Gebt jedem Fahrer die Möglichkeit, seine Reifen selber zu entwickeln und ich bin sicher, Michael Schumacher würde ganz vorne mitmischen!

Noch schlimmer im Regen

Wenn der geneigten SPEEDWEEK-Leser jetzt glaubt, das gelte nur im Trockenen, dann irren Sie sich gewaltig.

Auch die so genannten Intermediates haben ein schmales Wirkungs-Fenster. Werden sie durch eine fast trockene Fahrbahn überfordert, fangen sie an zu körnen (graining).

Die Teams erhöhen den Luftdruck, damit sich der Pneu wölbt und in der Mitte bald zum Slick wird. Regnet es wieder stärker, hat man verzockt, wie die letzten Runden in China zeigten. Diese halben Slicks kühlen sich bei viel Wasser ab und die Piloten rutschen wie auf Eis herum. Unterschiede von drei Sekunden sind alleine durch die Reifen möglich, und ohne Grip unterlaufen auch den besten Fahrern mehr Fehler.

Können Sie sich erinnern, wie unfair wir vor Jahren den Vorteil der Michelin-Vollregenreifen oder die besseren Intermediates von Bridgestone empfunden haben.?Jetzt herrscht dank Einheitsreifen Chancengleichheit. Oder auch nicht.

Wenn Sie das nächste Mal einen Fahrer beurteilen, denken Sie an meine Worte.