

## Wozu noch ein Safety-Car?

In den vergangenen Wochen gab es zwei Mal Irritation durchs Safety-Car: Beim Grand Prix von Europa in Valencia brachte er die Reihenfolge durcheinander, wie zwei Wochen vorher beim Rennklassiker in Le Mans, wo Audi in den ersten Stunden eine Runde verlor. GP-Fahrer haben neben der Safety-Car-Leuchte im Cockpit auch eine Sollzeit für die Strecken-Sektoren eingeblendet erhalten, zu verlangsamten ist Pflicht. Somit ist der Sicherheit Genüge getan.

Ketzerische Frage: Wozu also überhaupt noch ein Safety-Car, welches sich nicht mal vor den Führenden setzt und somit einigen Piloten unerwartete Vorteile verschafft?

Natürlich wäre es schade, wenn der schöne SLS nicht mehr das Feld anführt, doch er sammelt eigentlich nur noch das Feld zusammen.

### Formel 1 wie NASCAR.

Gut, das bringt Pfeffer ins Rennen und ist in der NASCAR-Serie ein alltägliches Mittel, doch wollen wir das in der Formel 1? Ein Fahrer hat sich beispielsweise mühsam einen Vorsprung herausgefahren, das gilt nicht nur an der Spitze, sondern auch im umkämpften Mittelfeld. Dann kommt das Safety-Car raus und macht alles zunichte. Sehr ärgerlich. Klar hat alles zwei Seiten, und die Formel 1 ist auch eine Show. Manchmal profitiert ein Pilot, wie Fernando Alonso in Monaco. Dort ist er nur dank Safety-Car-Phasen auf den sechsten Platz vorgekommen. Und manchmal verliert man eben, wie wie genau dieser Fahrer in Valencia. Nennen wir das mal ausgleichende Gerechtigkeit.

Ferrari hat das inzwischen eingesehen und die hässlichen Manipulations-Vorwürfe in Richtung Rennleitung zurückgezogen.

### Überforderte Fahrer.

Die Strafenflut von Valencia zeigt auch, dass die Piloten mit den vielen Vorschriften überfordert sind.

Das Safety-Car darf nicht nach der ersten Linie überholt werden und beim Neustart nicht vor der letzten, Sektorzeiten müssen eingehalten werden, dazu bitte Benzin sparen und den Motor mager stellen, Bremsen und Reifen auf Temperatur halten. Dazu mit der Box sprechen und die Strategie für den Reifenwechsel festlegen. Der muss in der Regel sofort erledigt werden, sonst steht man wie Michael Schumacher an der roten Ampel.

Das alles braucht viel Hirnschmalz.

Wenn man das Safety-Car nicht abschaffen will, hätte ich eine dringende Bitte an die Rennleitung: Schickt den SLS auch wirklich vor den Leader auf die Strecke, dann kann Chaos wie beim Grossen Preis von Europa und viel Stunk verhindert werden.