

Das Reglement 2005

Ziel: Tempo runter, Kosten senken

Seit Jahren dreht sich die Kostenspirale in der Königsklasse des Motorsports in immer neue Höhen. Und tatsächlich haben die Ausgaben der Teams für Entwicklung und Tests mittlerweile wahrlich königliche Ausmaße angenommen, was den kleinen Teams Minardi und Jordan fast zum Verhängnis geworden wäre.

Über Notwendigkeit einer Kostenreduzierung waren sich stets alle Beteiligten einig. Wie dies jedoch zu erreichen sei, darüber stritt man sich 2004 monatelang heftig. Am Ende konnten sich die Teams nicht auf eine gemeinsame Linie einigen, also sprach der Motorsport-Weltrat des Internationalen Automobil-Verbandes (FIA) ein Machtwort und legte im Alleingang das Reglement für 2005 fest. „Die Entscheidung der FIA kam nicht unerwartet, man hatte ja angekündigt, einen ihrer drei Vorschläge auszuwählen. Aber das ändert nichts an der Tatsache, dass sie damit die Grundlage des Concorde-Agreements verlässt“, sagte BMW-Motorsportdirektor Mario Theissen.

Das Concorde-Agreement – das Grundgesetz der Formel 1 – schreibt vor, dass das Technische Reglement nicht ohne die Zustimmung der Teams verändert werden darf. FIA-Präsident Max Mosley umging diese Regelung al-

lerdings mit dem Argument, die Autos müssten aus Sicherheitsgründen eingebremst werden. Solche Änderungen kann der Verband auch gegen den Willen der Rennställe durchsetzen.

Michael Schumacher bekräftigte Mosleys Argument und lobte die Regeländerungen der FIA: „Generell ist es ein Schritt in die richtige Richtung, dass die Autos verlangsamt werden. Wenn man sich das letzte Rennen in Brasilien anschaut, waren 90 Prozent der Fahrer nicht mehr in der Lage, den Kopf gerade zu halten, weil die Belastungen der Nackenmuskulatur so immens gestiegen sind.“

Wie rasant sich die Geschwindigkeiten in der Formel 1 gesteigert haben, zeigt sich auch an der Entwicklung der Rundenzeiten. Im Jahre 2000 benötigte Mika Häkkinen für die Umrundung des Albert Parks in Australien noch 1.30,556 Min, um sich die Pole-Position zu sichern. Schumacher schaffte 2004 auf der gleichen Strecke eine Pole-Zeit von 1.24,408 Min. – ganze sechs Sekunden schneller.

Ob jedoch in den kommenden zwei Jahren eine Kostenreduzierung durch das neue Reglement erzielt werden kann, bleibt fraglich, denn durch die neuen Reifen- und Motorenregelungen könnte ein höherer Entwicklungs- und Testaufwand für Mehrausgaben sorgen.



■ Max Mosley und Bernie Ecclestone: Änderungen auch gegen Team-Widerstände

Außerdem muss wegen der für 2006 geplanten Umstellung auf 2,4-Liter-V8-Motoren ein komplett neues Motorenkonzept entwickelt werden. Es bleibt also abzuwarten, ob das neue Reglement das hält, was sich Max Mosley davon verspricht.

Die neuen Regeln 2005:



■ Durch die Änderungen soll der Abtrieb der Wagen um 20 bis 30 Prozent verringert und die Geschwindigkeit reduziert werden

TECHNISCHES REGLEMENT

WAGENMASSE

Breite: max. 180 cm
Höhe: max. 95 cm
Länge: freigestellt (ca. 450 cm)

MOTOREN

max. 3000 ccm
(Sauger, keine Turbos)
10 Zylinder obligatorisch
Treibstoff: Super bleifrei

GETRIEBE

halbautomatisches Getriebe mit mindestens 4 und höchstens 7 Gängen, plus Rückwärtsgang

GEWICHT

600 kg, inkl. Öl, Fahrer und Kamera, (605 kg während des Qualifikations-Trainings)

Gewichtsunterschreitung bis 2 kg bedeutet den letzten Startplatz, größere Unterschreitung die Disqualifikation.

Renndistanz

Für einen Grand Prix wird auf jeder Strecke die kleinstmögliche Rundenzahl bemessen, die eine Distanz von 305 Kilometern überschreitet. Nach maximal zwei Stunden wird das Rennen spätestens beendet.

Motor

Ab sofort muss ein Motor zwei Rennwochenenden halten. Ziel ist die Leistungsreduzierung der Aggregate, deren Laufzeit sich damit auf über 1.500 Kilometer ausdehnen muss. Ein Motorwechsel wird mit einer Rückversetzung um zehn Startplätze geahndet. Reparaturen an Zusatzaggregaten wie der Ölpumpe sind jedoch weiterhin erlaubt.



■ Der „Launchcontrol“-Knopf als Starthilfe ist seit 2004 verschwunden



■ Hochnäsig: Der Frontflügel wird um fünf Zentimeter angehoben

Ob die Änderung der Motorenregel allerdings dazu beitragen kann, Kosten und Geschwindigkeiten der Autos zu drosseln, bleibt fraglich, denn schon die Regelung, ein Motor müsse ein ganzes Wochenende halten, konnte von den Entwicklungsingenieuren kompensiert werden. Nach wie vor nähert man sich rasant der 1000 PS-Marke.

Ab 2006 wird dann endgültig von 3-Liter-V10-Motoren auf 2,4-Liter-V8-Aggregate umgestellt.

Aerodynamik

Auch die Beschneidung der Aerodynamik soll zur Reduzierung der Geschwindigkeiten beitragen. Der Heckflügel darf bereits seit der Saison 2004 maximal zwei Flügelemente aufweisen. Seit dieser Saison wird der Heckflügel zusätzlich 15 cm nach vorne verlagert. Außerdem wird der Frontflügel angehoben. Mit diesen Änderungen soll der aerodynamische Abtrieb um bis zu 30 Prozent reduziert werden.

Elektronik

Die elektronische Traktionskontrolle ist weiterhin ausdrücklich erlaubt. Lediglich die „Launch Control“, die den Start nur noch zu einem Knopfdruck verkommen ließ, sowie das Automatikgetriebe sind seit der vergangenen

Saison verboten. Auch elektronische Fahrhilfen wie ABS oder ESP sind nicht gestattet

Cockpit

Die Dimensionen des Cockpits müssen es dem Fahrer ermöglichen, innerhalb von fünf Sekunden das Auto zu verlassen.

Weniger Tests

Neun Teams einigten sich darauf, während der Saison 2005 nur noch an maximal

PUNKTEVERTEILUNG

Die Punkte verteilen sich wie folgt:

Sieger	10
Zweiter	8
Dritter	6
Vierter	5
Fünfter	4
Sechster	3
Siebter	2
Achter	1

Für die Konstrukteurswertung werden die Punkte der beiden Fahrer eines Teams addiert.

Formel-1-Bilanz



Gefahrenre Grand Prix:	703
Pole-Positions:	178
Grand-Prix-Siege:	182
Gesamt-Punkte:	4.248
Punkte pro Rennen:	6,07
Titel (13): 1952, 53 (Ascari), 56 (Fangio), 58 (Hawthorn), 61 (Hill), 64 (Surtees), 75, 77 (Lauda), 79 (Scheckter), 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 (M. Schumacher)	
Konstr.-WM (13): 1961, 64, 75, 76, 77, 79, 82, 83, 99, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004	

Jahr	Motor	Fahrer	Platz	Punkte
1950	Ferrari	Ascari, Whitehead, u.a.	–	21
1951	Ferrari	Ascari, González, u.a.	–	83
1952	Ferrari	Ascari, Farina, u.a.	–	120,5
1953	Ferrari	Ascari, Farina, u.a.	–	122,5
1954	Ferrari	González, Hawthorn, u.a.	–	80
1955	Ferrari	Trintignant, Farina, u.a.	–	25
1956	Ferrari	Fangio, Collins, u.a.	–	74,5
1957	Ferrari	Musso, Hawthorn, u.a.	–	47
1958	Ferrari	Hawthorn, Collins, u.a.	2	40(57)
1959	Ferrari	Brooks, PHIL, u.a.	2	32(38)
1960	Ferrari	PHIL, von Trips, u.a.	3	26(27)
1961	Ferrari	PHIL, von Trips, u.a.	1	40(52)
1962	Ferrari	PHIL, Baghetti, u.a.	5	18(19)
1963	Ferrari	Surtees, Bandini, u.a.	4	26
1964	Ferrari	Surtees, Bandini, u.a.	1	45(49)
1965	Ferrari	Surtees, Bandini, u.a.	4	26(27)
1966	Ferrari	Surtees, Bandini, u.a.	2	31(32)
1967	Ferrari	Amon, Parkes, u.a.	4	20
1968	Ferrari	Ikx, Amon, u.a.	4	32
1969	Ferrari	Amon, Rodriguez	5	7
1970	Ferrari	Ikx, Regazzoni, u.a.	2	52(55)
1971	Ferrari	Ikx, Regazzoni, u.a.	3	33
1972	Ferrari	Ikx, Regazzoni, u.a.	4	33
1973	Ferrari	Ikx, Merzario	6	12
1974	Ferrari	Regazzoni, Lauda	2	65
1975	Ferrari	Lauda, Regazzoni	1	72,5
1976	Ferrari	Lauda, Regazzoni, u.a.	1	83
1977	Ferrari	Lauda, Reutemann, u.a.	1	95(97)
1978	Ferrari	Reutemann, G.Villeneuve	2	58
1979	Ferrari	Scheckter, G.Villeneuve	1	113
1980	Ferrari	G.Villeneuve, Scheckter	10	8
1981	Ferrari	G.Villeneuve, Pironi	5	34
1982	Ferrari	Pironi, Tambay, u.a.	1	74
1983	Ferrari Turbo	Arnoux, Tambay	1	89
1984	Ferrari Turbo	Alboreto, Arnoux	2	57,5
1985	Ferrari Turbo	Alboreto, Johansson, u.a.	2	82
1986	Ferrari Turbo	Johansson, Alboreto	4	37
1987	Ferrari Turbo	Berger, Alboreto	4	53
1988	Ferrari Turbo	Berger, Alboreto	2	65
1989	Ferrari	Mansell, Berger	3	59
1990	Ferrari	Prost, Mansell	2	110
1991	Ferrari	Prost, Alesi, u.a.	3	55,5
1992	Ferrari	Alesi, Capelli, u.a.	4	21
1993	Ferrari	Alesi, Berger	4	28
1994	Ferrari	Berger, Alesi, u.a.	3	71
1995	Ferrari	Alesi, Berger	3	73
1996	Ferrari	M.Schumacher, Irvine	2	70
1997	Ferrari	M.Schumacher, Irvine	2	102
1998	Ferrari	M.Schumacher, Irvine	2	133
1999	Ferrari	M.Schumacher, Irvine, Salo	1	128
2000	Ferrari	M.Schumacher, Barrichello	1	170
2001	Ferrari	M.Schumacher, Barrichello	1	179
2002	Ferrari	M.Schumacher, Barrichello	1	221
2003	Ferrari	M.Schumacher, Barrichello	1	158
2004	Ferrari	M.Schumacher, Barrichello	1	262



Bei über 300 km/h den Überblick über die Funktionen zu behalten ist eine Kunst für sich

Spitzenkräfte aus der zweiten Reihe bereits bei der Konkurrenz gemeldet. Man muss aufpassen in Maranello, dass der monolithische Block Ferrari nicht doch ganz langsam anfängt zu bröckeln.

„Die Formel 1 braucht Ferrari“, sagte Bernie Ecclestone des öfteren. Anfang 2005 kaufte er sich von dieser Sorge frei: Die Scuderia verpflichtete sich, bis mindestens 2012 mitzumachen. Bernie hat für diese Zusage angeblich 100 Millionen Dollar hingeblättert.

Chancen:

Für den Saisonbeginn auf bewährte Technik zurückzugreifen, erscheint – vorausgesetzt man verfügt über einen Ferrari – als die richtige Entscheidung. Das neue Modell hat so einfach mehr Zeit, zu reifen. Erst zum Start der europäischen Rennen will Ferrari mit dem neuen Modell F2005 antreten. Was die Aero-

dynamik des neuen Wagens angeht, so wird die Konkurrenz vielleicht aufschließen können. Mehr aber auch nicht. Der Ferrari-Motor gehört auch in dieser Saison nicht nur zu den stärksten, sondern auch zu den zuverlässigsten. Partner Bridgestone wird Ferrari zwar mehr Testarbeit abverlangen, aber dafür einmal mehr absolut für Ferrari maßgeschneiderte Pneus abliefern. Wenn jetzt noch was schief gehen könnte, dann bei den Fahrern. Da die aber Michael Schumacher und Rubens Barrichello heißen, kann man sich auch hier ganz getrost darauf verlassen, dass Ferrari einmal mehr das Team sein wird, das es zu schlagen gilt. Noch mal schnell zur Erinnerung: Seit 1999 stellt Ferrari Jahr für Jahr den Konstrukteurs-Weltmeister, seit 2000 Jahr für Jahr den Fahrer-Weltmeister.



Zwei für Schumi: Tester Luca Badoer, Physiotherapeut und Freund Balbir Singh (r)



Von Williams zu Ferrari: Marc Gené wird zweiter Testpilot

Hauptsponsoren

Marlboro (Zigaretten), Shell (Mineralöl-Konzern), Vodafone (Mobilfunk), AMD (Computer-Technologie), Olympus (Kameras)

Etat

310 Millionen Dollar (geschätzt)

Angestellte

ca. 500

Teammanager: Stefano Domenicali
Techn. Direktor Motor: Paolo Martinelli
Chefdesigner: Rory Byrne
Chefaerodynamiker: Nick Tombasis
Cheffeningenieur: Luca Baldisserri
Leitung Rennteam: Nigel Stepney

Testfahrer

Luca Badoer (I, * 25.1.1971)
Marc Gené (E, * 29.3.1974)

Adresse

Scuderia Ferrari
Via Abetone Inferiore 4
41053 Maranello
Italien

Tel.: 0039-0536-949111
Fax: 0039-0536-949049
Website: www.ferrari.it

Fanclub: www.ferrariworld.com



Rubens Barrichello im modifizierten F2004B bei Testfahrten im Januar 2005. Das Nachfolgemodell soll erst beim Spanien-GP eingesetzt werden



MELBOURNE ALBERT PARK

Distanz:
58 Runden à 5,303 km
(307,574 km)

**Rundenrekord und
schnellste Runde 2004:**
Michael Schumacher (D),
Ferrari, in 1.24,125 Min.
(226,933 km/h)

Schnitt des Siegers 2004:
Michael Schumacher (D),
Ferrari, 219,040 km/h

Streckencharakter:
Flügeleinstellung: steil
Reifenmischung: weich
Bremsverschleiß: hoch



RTL SENDEZEITEN

SAMSTAG, 5. MÄRZ 2005

Freies Training 02.45 - 04.15 Uhr (live)
Qualifying 1 05.45 - 07.15 Uhr (live)
Rallye-Magazin 04.15 - 05.00 Uhr
Saisonausblick 12.00 - 13.00 Uhr
Qualifying 1 13.00 - 14.20 (Wdh.)
Qualifying 2 23.45 - 01.15 (live)

SONNTAG, 6. MÄRZ 2005

Rallye-Magazin 01.15 - 02.00 Uhr (Wdh.)
Countdown 03.15 - 04.00 Uhr
Rennen 04.00 - 06.00 Uhr (live)
Highlights 06.00 - 07.00 Uhr
Saisonausblick 07.00 - 08.00 Uhr (Wdh.)
Countdown 08.00 - 09.00 Uhr (Aufz.)
Rennen+Highl. 09.00 - 12.10 Uhr (Wdh.)
Highlights 11.15 - 12.10 Uhr (Aufz.)

Zeitverschiebung: MEZ + 10 Std.

Kartenverkauf:

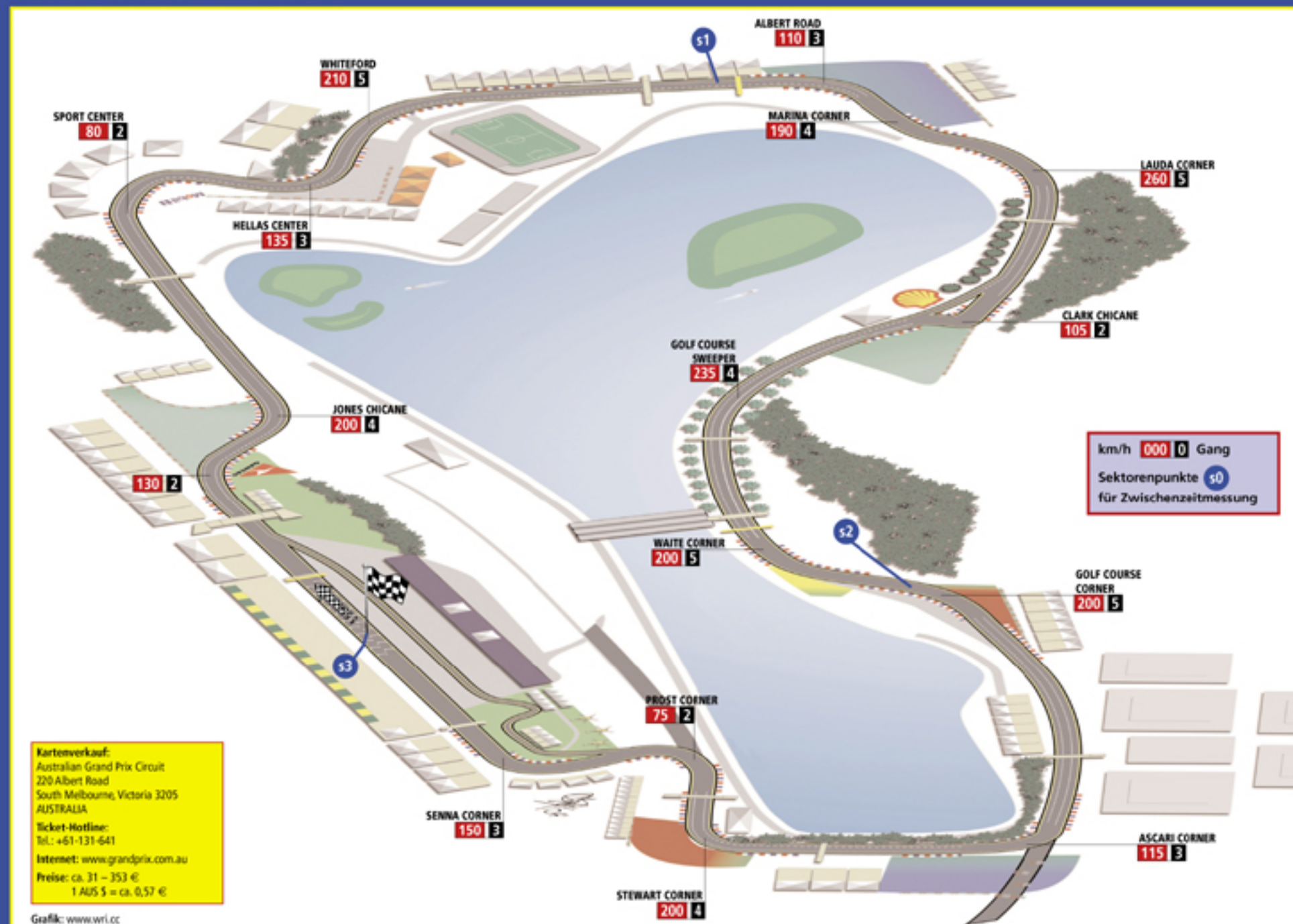
Australian Grand Prix Circuit
220 Albert Road
South Melbourne, Victoria 3205
AUSTRALIA

Ticket-Hotline:
Tel.: +61-131-641

Internet: www.grandprix.com.au

Preise: ca. 31 - 353 €
1 AUS \$ = ca. 0,57 €

Grafik: www.wri.cc



16

Jarno Trulli



FACTS

Nationalität: Italiener
Geboren: 13. Juli 1974 in Pescara
Wohnort: Wokingham (GB)
Größe: 1,73 m
Gewicht: 60 kg
Familienstand: verheiratet mit Barbara
Kinder: keine
Hobbies: Musik, Kart, Schwimmen, Tennis
Ist gerne: Pizza
Hört gerne: Eros Ramazzotti, Elton John, Anastacia
WM-Punkte pro Rennen: 0,91
Manager: Lucio Caruto
Einkommen 2005 (geschätzt): ca. 4 Mio. Dollar
Vertrag: bis Ende 2006
Internetseite: www.jarnotrulli.com

Karriere vor der Formel 1

1983 - 95 Kart
1995 - 96 Deutsche Formel 3, 4. Rang (95), 1. Rang (96)

Formel-1-Chronik

Jahr	Team	Siege	Punkte	Rang
1997	Minardi-Hart	-	-	-
	Prost-Mugen-Honda	-	3	15
1998	Prost-Peugeot	-	1	15
1999	Prost-Peugeot	-	7	11
2000	Jordan-Mugen-Honda	-	6	10
2001	Jordan-Honda	-	12	7
2002	Renault	-	9	8
2003	Renault	-	33	8
2004	Renault/Toyota	1	46	6

Formel-1-Bilanz bis 2004

Starts	Poles	Siege	Punkte	WM-Titel
129	2	1	117	-

Die statistischen Daten entsprechen dem Stand vor Saisonbeginn 2005.

TRU



AUF UND AB

Jarno Trulli hat eine Saison hinter sich, die an Wechselbädern kaum noch zu übertreffen ist. Was schon etwas heißen will, kann doch der Italiener in der Vergangenheit auf ein ganz gepflegtes Auf und Ab verweisen. Trulli war eines der Wunderkinder der allerersten Generation. Einer von denen, die – wie später Button oder Räikkönen – quasi aus dem Kinderzimmer direkt in die Formel 1 spazierten. Innerhalb von knappen zwei Jahren vom Kart zu Minardi, dann noch in der laufenden Saison 1997 der Wechsel zu Prost. Dort konnte er beim Österreich-Grand-Prix sein erstes Formel-1-Rennen anführen. Zwei weitere Jahre Prost, ebenso wie zwei Jahre bei Jordan, brachten dann aber doch nicht die einem Wunderkind angemessenen Erfolge.

Glücklicherweise hatte Trulli den richtigen Manager – Flavio Briatore. Der holte ihn 2002 zu Renault, wo Trulli nun endlich den Durchbruch schaffen sollte. Doch auch dort verhielt es sich mit dem Italiener merkwürdig: Zu oft zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort. Zu oft verkrampt, zu oft am Ende eines Rennens geradezu ausgepowert. Als würde sich Trulli selber zu sehr unter Druck setzen. Allen in der Szene war klar:

Was Trulli brauchte, wäre unbedingt ein erster Sieg. Wenn er den erst einmal in der Tasche hätte, könnte er vieles gelassener anpacken.

Vergangene Saison war es dann endlich soweit. Und besser noch: Es war nicht irgend ein, sondern es war ein Sieg auf dem absoluten Prestigekurs von Monaco. Jetzt endlich war der Knoten also geplatzt.

Dachte man und fiel aus allen Wolken. Von da konnte Trulli nur noch auf der Habenseite verbuchen, dass er einen absoluten Horror-Unfall in Silverstone schadlos überlebte. Der Rest war Schweigen. Trulli klagte über ein „merkwürdiges“ Chassis, und das Team klagte über einen Fahrer, der sich in der letzten Kurve eines Rennens vom Treppchen verjagen ließ. Insgesamt fünf Nuller-Rennen in Folge führten zur fristlosen Kündigung noch vor Ende der Saison.

Gerade rechtzeitig hatte Trulli derweil bei Toyota festgemacht. Dort begrüßte man den Neuzugang euphorisch und setzte ihn bereits in Japan ein. Trullis lockere, bescheidene Art bescherte ihm im Team sofort alle Sympathien. Schon aus diesem Grund heraus wird Ralf Schumacher in Trulli einen eisenharten Teamgefährten haben.



RSC



WELTMEISTER-TRÄUME

Kein Fahrer hat es bislang länger bei Williams ausgehalten als Ralf Schumacher. Satte sechs Jahre fuhr er für ein Team, das für seine Ruppigkeit fahren gegenüber bekannt und berüchtigt ist. Ralf Schumacher wechselte 1999 von Jordan zu Williams, weil er dort „eine gute Chance, Weltmeister zu werden“ sah. Letztendlich endete das ganze Unternehmen in überschaulichen sechs Grand-Prix-Siegen und der trockenen Erkenntnis, dass „es bei BMW-Williams keinen Wert mehr hat.“

Soweit kann man alles noch nachvollziehen. BMW-Williams erwies sich besonders in der vergangenen Saison als große Enttäuschung.

Dass Ralf aber zu Toyota wechselte, verwundert trotzdem. Immerhin holte sein altes Team im letzten Rennen eineinhalb mal so viele Punkte wie Toyota in der gesamten Saison. Und dennoch erklärt Ralf ganz unverblümt: „Ich will mein lang ersehntes Ziel erreichen. Ein Ziel, dem ich jetzt acht Jahre hinterhergerannt bin. Ich will endlich Weltmeister werden.“

Natürlich klingt das alles völlig illusorisch. Wer sich aber mit Ralls Manager Willi Weber unterhält, sieht klarer: „Es ist

schon unsere Intention, bei Toyota noch einmal hinzukriegen, was Michael bei Ferrari hingekriegt hat. Das ist die Idee, das ist die Motivation, die Ralf antreibt: Zusammen mit dem Team etwas aufbauen und erreichen.“

Auf diesem Weg ist Ralf ganz offensichtlich bereit, erst einmal kleine Schritte zu machen. Von Siegen ist für 2005 nicht die Rede: „In erster Linie möchte ich dieses Jahr um vordere Plätze mitfahren und wenn es gut läuft, auch das eine oder andere Podium erreichen.“

Kann Ralf Schumacher wie Bruder Michael tatsächlich ein ganzes Team um sich gruppieren und selbst in Phasen anhaltender Erfolgslosigkeit die Stimmung hochhalten? Wo es doch bei Ralf immer wieder heißt, seine Launen seien ähnlich wechselhaft, wie seine Leistungen auf der Strecke. Und selbst wenn Ralf die Idealbesetzung ist, kann er dann wirklich die treibende Kraft sein, wenn sein Teamkollege nicht der brave Barrichello, sondern der ultraschnelle, erfolgphungrige Jarno Trulli ist? Toyota hat sich offensichtlich von Willi Weber überzeugen lassen. Ralf bekam einen ungewöhnlich langen Fünf-Jahres-Vertrag – honoriert mit insgesamt 85 Millionen Dollar. Kann er die rechtfertigen?

17

Ralf Schumacher



FACTS

Nationalität: Deutscher
Geboren: 30. Juni 1975 in Hürth
Wohnort: Hallwang bei Salzburg (Österreich)
Größe: 1,78 m
Gewicht: 73 kg
Familienstand: verheiratet mit Cora
Kinder: Sohn David (3)
Hobbies: Kart, Tennis, Backgammon
Ist gerne: Pasta
Hört gerne: Herbert Grönemeyer, Robbie Williams, Xavier Naido
WM-Punkte pro Rennen: 2,04
Manager: Willi Weber
Einkommen 2005 (geschätzt): ca. 17 Mio. Dollar
Vertrag: bis Ende 2009
Internetseite: www.ralf-schumacher.de

Karriere vor der Formel 1

1978 - 92 Kart
1993 ADAC Formel Junior (Rang 2)
1994 - 95 Deutsche Formel 3
1996 Japan, Formel 3000 (Rang 1)
Japan, GT-Serie (Rang 2)

Formel-1-Chronik

Jahr	Team	Siege	Punkte	Rang
1997	Jordan-Peugeot	-	13	11
1998	Jordan-Mugen-Honda	-	14	10
1999	Williams-Supertec	-	35	6
2000	BMW-Williams	-	24	5
2001	BMW-Williams	3	49	4
2002	BMW-Williams	1	42	4
2003	BMW-Williams	2	58	5
2004	BMW-Williams	-	24	9

Formel-1-Bilanz bis 2004

Starts	Poles	Siege	Punkte	WM-Titel
127	5	6	259	-

Die statistischen Daten entsprechen dem Stand vor Saisonbeginn 2005.



■ Auffahren nicht ratsam: Das stark verkürzte Heck des neuen McLaren endet in einer speerförmigen Spitze. Weltmeister Schumacher hält das Auto „für den stärksten Konkurrenten“



■ Silberschlange, Silberfeil oder – wie 2004 – Silberfackel? Die Hoffnungen ruhen auf dem MP4-20

wird jedes einzelne Hundertstel aus dem MP4-20 rausquetschen. Und dass Adrian Newey mit großer Wahrscheinlichkeit zur Mitte der Saison McLaren verlassen wird, um endlich Hochseeyachten zu bauen, wird die Leistungsfähigkeit 2005 noch nicht schmälern.

Auch das kann ausschlaggebend sein: McLaren gehört durch das schlechte Abschneiden 2004 nicht zu den Top Vier der Konstrukteurs-Wertung, darf also am Freitag mit drei Autos testen. Zusammen mit Mirardi, Jordan und Co. vom Armen-Bonus zu partizipieren, ist zwar das Letzte, was ein stolzer Dennis will. Aber ein zusätzliches Test-Auto, über dessen Motorenhaltbarkeit man sich keine großen Gedanken machen muss, kann besonders in Anbetracht der völlig neuen Reifensituation ein enormer Vorteil sein. Erst recht, wenn sich die Formel 1 wirklich auf eine Testbeschränkung einigen sollte.



■ Probesitzen im Safety-Car: Tester Alex Wurz

Wer an diese Zeiten denkt und sich dann die einflussende Nummer-Eins-Monotonie bei Ferrari in Erinnerung ruft, kann erst ermaßen, worum uns Ferrari seit Jahren bringt und dass es – siehe McLaren – auch anders geht.

Der neue Wagen, Ende Januar vorgestellt, hatte sofort den Beinamen „Silberschlange“: Dem wellenförmig geschwungenen Frontflügel folgen sehr kleine, runderliche Seitenkästen. Das Heck ist extrem kurz, die Lufttutze fällt relativ steil ab. Großes Plus des Wagens ist der größte Tank im Feld. Er fasst etwa 120 Liter, das sind fast 30 mehr als üblich – für die Taktik ein Rieserplus.

Chancen

Alles deutet daraufhin, dass McLaren ein Titelfavorit sein könnte. Die Fahrerpaarung

Technische Details

DER MERCEDES-MOTOR

Wer an die erste Hälfte der vergangenen Saison zurückdenkt, könnte meinen, dass man bei ihm völlig vergessen hat, wie man erfolgreiche Formel-1-Triebwerke baut. Dem war aber nicht so. Selbst Kimi Räikkönen hat gegen Ende 2004 zugegeben, „dass der Motor trotz seiner offensichtlichen Platzer nie das Problem war.“ O-Ton Kimi: „Die Schäden traten vielmehr im Umfeld des Motors auf. Die Defekte in der Peripherie haben dann zwangsläufig dem Triebwerk selbst den Garaus gemacht.“ Für McLaren war es natürlich eine schöne Sache, sich monatelang hinter diesen Schäden verstecken zu können. Illen jedoch ließ sich nicht unterkriegen und hat für 2005 ein neues Triebwerk auf Kiel gelegt: „Das neue Reglement wird zu einem Leistungs-

rückgang führen. Aber gegen Saisonmitte werden wir das wieder aufgeholt haben.“



Motorenbezeichnung:	F0 110R
Zylinderzahl/Anordnung:	V 10
Zylinderwinkel:	90 Grad
Ventile pro Zylinder:	4
Hubraum:	2.998 cc
Leistung:	ca. 900 PS
Drehzahl/Min.:	ca. 18.800

CHASSIS

Typ:	MP4-20	Stoßdämpfer:	Penske/McLaren
Elektronik:	Bosch / McLaren	Felgen:	Enkei
Bremsen:	AP, Hitco	Getriebe:	7 Gänge plus R (Aluminium)
Reifen:	Michelin	Kraftstoff/Öl:	Mobil

Renningenieur:
Montoya: Phil Prew
Räikkönen: Mark Slade
(Änderung möglich)



BMW.WilliamsF1

BMW-WILLIAMS

Teamname
BMW-WilliamsF1 Team

Reifen
Michelin

Teambesitzer
Frank Williams (70 %)
Patrick Head (30 %)



8 Nick Heidfeld

Heißer Ritt auf heißen Öfen

Valentino Rossi: In den Startlöchern für Titel Nr. 7



■ Valentino Rossi: Auch 2005 wird der „Doktor“ den Gashahn wieder bis zum Anschlag aufdrehen

FAHRER DER MOTOGP 2005

Start-Nr.	Fahrer	Marke
3	Max Biaggi (I)	Honda
4	Alex Barros (BR)	Honda
5	Colin Edwards (USA)	Yamaha
6	Makoto Tamada (J)	Honda
7	Carlos Checa (E)	Ducati
10	Kenny Roberts (USA)	Suzuki
11	Ruben Xaus (E)	Yamaha
12	Troy Bayliss (AUS)	Honda
15	Sete Gibernau (E)	Honda
21	John Hopkins (USA)	Suzuki
24	Toni Elias (E)	Yamaha
27	Franco Battaini (I)	Blata
33	Marco Melandri (I)	Honda
46	Valentino Rossi (I)	Yamaha
56	Shinya Nakano (J)	Kawasaki
65	Loris Capirossi (I)	Ducati
66	Alex Hofmann (D)	Kawasaki
67	Shane Byrne (GB)	Ducati
69	Nicky Hayden (USA)	Honda
77	James Ellison (GB)	Blata
xx	Roberto Rolfo (I)	Ducati

Nach dem großen Interesse des letzten Jahres überträgt RTL wahrscheinlich auch 2005 sämtliche Rennen der MotoGP. Bei Höchstgeschwindigkeiten von über 300 km/h, waghalsigen Überholmanövern und Spannung bis zur letzten Kurve ist es kein Wunder, dass der Motorrad-Sport seit Jahren stetig mehr begeisterte Anhänger findet. Schon 2003 waren über 200.000 Zuschauer zum Deutschland-GP auf dem Sachsenring gepilgert und stellten damit einen neuen Zuschauerrekord aller Strecken in diesem Jahr auf.

Wie in der Formel 1 gibt es auch in der MotoGP 2005 einen überragenden Champ, den es zu schlagen gilt – Multiweltmeister Valentino Rossi. Aber es gibt einige, die sich nicht ganz unberechtigte Hoffnung machen, die Siegesserie des Italieners zu beenden.

Aprilia wird 2005 in der MotoGP-Klasse nicht mehr dabei sein. Wegen finanzieller Probleme will der von Piaggio übernommene Hersteller in diesem Jahr nur noch in der 125er- und der 250er Klasse an den Start gehen. „Wir haben das Budget nicht zusammenbekommen für eine weitere Meisterschaft in der MotoGP-Klasse“, erklärte Aprilia-Direktor Jan Witteveen.

Nach elf Jahren der Abstinenz kehrt die Motorrad-WM auch wieder in die USA zurück – am 10. Juli wird ein Rennen der MotoGP-Klasse in Laguna Seca ausgetragen. Eine Premiere feiert der Grand Prix von China am 1. Mai in Shanghai. Er wurde statt des Rennens in Welkom, Südafrika, in den Kalender aufgenommen.

TECHNISCHE DATEN MOTORRAD-WM

Achtelliterklasse (125 ccm)
Hubraum 80-125 ccm, 1 Zyl., 2-Takt, ca. 50 PS, Mindestgewicht 136 kg (Fahrer und Motorrad, ohne Tank), Mindestalter 15 Jahre

Viertelliterklasse:
Hubraum 175-250 ccm, max. 2 Zyl., 2-Takt, ca. 100 PS, Mindestgewicht 100 kg (ohne Fahrer, mit Tank), Mindestalter 16 Jahre

MotoGP-Klasse (500 ccm/990 ccm):
Hubraum: 2-Takter: 350-500 ccm, max. 5 Zyl. oder 4-Takter: bis 990 ccm, Zyl.-Zahl nicht limitiert, ca. 220-240 PS, Mindestgewicht 101-155 kg nach unterschiedlichen Kriterien. Nur Prototypen sind zugelassen. Mindestalter 18 Jahre

Renndistanz: ca. 95 km (125er) bis 130 km (MotoGP).

Startaufstellung: 125 und 250 ccm: 4-4-4, MotoGP: 3-3-3

Punktewertung für alle drei Klassen: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

MotoGP - Die Jagd auf Dr. Rossi

Einmal mehr wird die Frage in der MotoGP-Klasse lauten: Gelingt es diesmal einem Fahrer, den Seriensieger Valentino Rossi vom Thron zu stoßen?

Der „Michael Schumacher des Motorradsports“ gilt nach seinem sechsten WM-Titel mehr denn je als Favorit in der Königsklasse des Motorradsports. Mit der Zusage, seinen Yamaha-Vertrag zu erfüllen, ließ er auch die letzten Gerüchte um einen vorzeitigen Wechsel in die Formel 1 verstummen. Und so wird man sich auch in diesem Jahr wieder vor der Start-

nummer 46 in Acht nehmen müssen, die zum Markenzeichen des „Doktors“ geworden ist, denn das Genie aus Urbino in Italien ist noch längst nicht satt. Saisonziel ist für Rossi natürlich auch diesmal die Titelverteidigung.

Für Toni Elias, der aus der 250er-Klasse aufgestiegen ist, musste Norick Abe seinen Hut nehmen, und auch die Karriere des 40-jährigen Jeremy McWilliams ist endgültig vorbei, nachdem Aprilia ausgestiegen ist. Alex Hofmann, der einzige deutsche Fahrer in der MotoGP, bleibt dem Feld dagegen erhalten. Er wird weiterhin beim Kawasaki Racing Team im Sattel sitzen. Nach einem 15. Platz in der letzten Saison ist aber auch von ihm keine Sensation zu erwarten.



■ Werden Alex Barros, Sete Gibernau und Max Biaggi in diesem Jahr Weltmeister Valentino Rossi (unten) zur Verzweiflung treiben können?