

## 25.03.2017 Formel 1: To spoil heißt ruinieren.

Quizfrage: Wer sind die größeren Spoiler der F1, die vorne an den Fahrzeugen oder die Schreibtischtäter vom Reglement?

Ross Brawn, der neue Sportchef der Formel 1, der ehemalige Technik- und Teamchef von Michael Schumacher bei Ferrari meint: „**Brauchen Helden wie Schumi**“

Mit dieser Meinung steht er nicht allein, nur ist das Reglement der Formel 1 nicht dazu geeignet, Helden heranreifen zu lassen. Helden entstehen nicht über Nacht. Auch bei Michael Schumacher dauerte es einige Jahre, Ross Brawn müsste das eigentlich selbst am besten wissen. Als Schumacher 1996 bei Ferrari anfang, dauerte es bis zum Jahr 2000 bis er seinen dritten Weltmeistertitel einfahren konnte. Trotz seiner überragenden Fahrzeugbeherrschung fielen ihm die Erfolge bei Ferrari nicht in den Schoß. Jahrelang arbeitete er unermüdlich an der Verbesserung der Fahrzeuge. Sein Trainingseifer in Fiorano, dem Kurs von Ferrari ist legendär. Teilweise übernachtete er direkt an der Rennstrecke. Trainingsfahrten in diesen Ausmaßen sind heute verboten. Haben wir schon den ersten Punkt der Antiheldensaga identifiziert?

### **Trainingsbeschränkung:**

Die drastische Beschränkung der Trainingsfahrten dient angeblich der Kostenreduzierung. Zu Beginn einer neuen Saison stehen den Rennställen nur wenige Tage zur Verfügung um zu sehen, ob ihre Winter-Arbeit an den neuen Fahrzeugen von Erfolg gekrönt ist. Die Fahrer haben in der kurzen Zeit kaum Gelegenheit für vernünftige Abstimmarbeiten. Sie müssen im Prinzip mit dem zurechtkommen, was ihnen der Rennstall als fahrbaren Untersatz anbietet. Die wirkliche Weiterentwicklung der Fahrzeuge und die Anpassung an den persönlichen Fahrstil beginnen für die meisten erst mit den Rennveranstaltungen.

### **Häufige Änderungen des Reglements:**

Wie oft hat man schon erlebt, dass erfahrene Piloten nach größeren Änderungen des Reglements Anpassungsschwierigkeiten hatten? Die Erkenntnis der Verhaltens- und Gehirnforschung, dass es dem Menschen schwerer fällt, erworbene Fähigkeiten zu ändern als neue zu lernen, scheint noch nicht in den Kreisen der F1-Reglementierer angekommen zu sein. Sonst hätte ein eingeführtes Regelwerk länger Bestand. Das trägt mit Sicherheit dazu bei, dass oftmals arrivierte Fahrer in der F1 gegen Frischlinge alt aussehen. Gerade die Fahrzeuge der Saison 2017 sind schon wieder von tiefgreifenden Änderungen betroffen. Lewis Hamilton hält zwar den Zeitpunkt zum Einstieg in die F1 für neue Piloten denkbar ungünstig. Man wird sehen, ob er Recht behält.

### **Milliärdärssöhnchen:**

Beispielsweise Lance Stroll: Ohne die finanzielle Unterstützung durch seinen Vater gäbe keinen zukünftigen F1-Piloten Lance Stroll. Und nicht nur er, auch viele andere Einsteiger schaffen den Platz ins F1-Cockpit nur mit Hilfe erklecklicher Finanzspritzen an den jeweiligen Rennstall. Wer aber könnte es

den chronisch finanzschwachen Lückenbüsser-Teams verdenken, sich mit solchen Deals über Wasser zu halten? Wie wird es um die Akzeptanz dieser hochgepäppelten Fahrerklone beim F1-Publikum bestellt sein? Zu Helden wie Schumi werden sie wohl nicht heranreifen, dafür wird ihre Halbwertszeit zu kurz sein. Schließlich warten schon genug noch Jüngere mit noch besser gefüllten Brieftaschen auf ihre Chance.

### **Unübersichtliche und irreguläre Rennverläufe:**

Ganz früher galt eine einfache Regel: Wer in Führung liegt, ist Erster. Im Zeitalter des Nachtankens und der Reifenwechsel wurden viele Rennen an der Box entschieden. Wer das für spannend hält, hat den Sinn eines Rennens nicht verstanden. Zum Glück fiel das leidige Nachtanken weg, und laut Pirelli genügt ein einfacher Reifenwechsel für die volle Renndistanz. Soweit die gute Nachricht. Die schlechte lautet: **Um Himmels willen, diese Spoiler!**

Es gibt wohl kein Ereignis, das den Rennverlauf derart auf den Kopf stellen kann (und an Langeweile nicht zu überbieten ist) wie eine Safety-Car-Phase. Und meistens sind die Frontspoiler beteiligt. Sie bestehen aus Carbonfasern und zersplittern bei der leisesten Feindberührung in tausend scharfkantige Teile. Rundenlang ist der Streckendienst beschäftigt, die Partikel von der Piste zu kehren, sie könnten ja die Reifen zerstören, was evtl. weitere Unfälle zur Folge hätte. Da hat sich ein Pilot mit frischen Reifen einen respektablen Vorsprung erarbeitet, von dem er im Verlauf des Rennens zehren kann. In der Safety-Phase schließt das Feld auf, in dem bestimmt der eine oder andere schon auf frischen Reifen unterwegs ist, und der mühsam erarbeitete Vorsprung ist weg. Der Fahrer mit Köpfchen und Erfahrung, der sich das Rennen optimal einteilt, fällt Hasardeuren zum Opfer. Das müsste nicht sein.

Wenn man sich die mächtigen Frontspoiler der Modelle 2017 anschaut, kann man ungefähr ahnen, wie viele Safety Car Phasen uns wieder bevorstehen. Der Gegenvorschlag kann nur lauten: Einheitsspoiler aus Aluminiumblech. Aluminium verbiegt sich, bricht aber nicht, die richtige Legierung vorausgesetzt. Gleichzeitig würden die Rennställe Millionen einsparen, denn mit keinem anderen Bauteil wird unter der Saison so viel herumexperimentiert. Die Varianten gehen in die Hunderte, und es handelt sich um höchst komplizierte und dementsprechend teure Bauteile. Man schlägt also mehrere Fliegen mit einer Klappe, und hätte vielleicht mehr Geld für vielversprechende Piloten ohne Geldsegen.

### **Boxenfunk und Telemetrie:**

Will man die Fahrer wieder mehr in Mittelpunkt rücken, muss man die Einflussnahme der Boxenmannschaften während des Rennens zurückschrauben. Ein erfahrener Pilot weiß, wie er fahren muss, um den Motor und die Reifen zu schonen und um sich Reserven für den Endspurt aufzubewahren. Dazu braucht er keine Boxencrew, die sein Fahrzeug per Funk manipuliert, Der erfahrene Pilot versteht es außerdem, sich aus kritischen Situationen herauszuhalten, in die andere Heißsporne regelmäßig verwickelt sind. Er weiß, dass Rennen nicht in der ersten Runde entschieden werden. Ohne Telemetrie und Boxenfunk wären die Rennställe gezwungen, robustere, verlässlichere Autos zu entwickeln. Die Fahrer müssten ganz allein auf sich gestellt in der Lage sein zu entscheiden, was sie ihrem Gefährt zumuten können, und an welchen von den paar Dutzend Knöpfchen sie drehen müssen. Erfahrung würde einen höheren Stellenwert bekommen.

### **Fahrerimage:**

Beispiel Niko Rosberg: Da hat Mercedes endlich wieder einen siegfähigen deutschen Piloten, und was machen sie? Sie setzen ihm den denkbar schlechtesten Kollegen vor die Nase. Als er wider Erwarten auf dem Weg zur Weltmeisterschaft ist, nehmen sie den „Kollegen“ nicht an die Kandare, sondern lassen die beiden aufeinander los, bis zur letzten Kurve. Man möchte zu gerne wissen, was beim letzten Rennen passiert wäre, wenn Hamilton in der Rolle von Rosberg gewesen wäre. Wahrscheinlich wäre er Rosberg ins Heck gekracht und damit ungefährdet Weltmeister geworden. Der faire Sportmann Rosberg muss sich auch noch gegen seinen eigenen F1-Leiter Niki Lauda rechtfertigen, der aus welchen Gründen auch immer, einen Narren an Hamilton gefressen hat. Hamilton ist ohne Frage ein sehr guter Fahrer. Aber es gab einen Punkt, an dem ein paar deutliche Worte an seinen Fahrstil nicht geschadet hätten. Schließlich geht es um die Früchte für den Rennstall.

Rosberg wurde von seinen eigenen Leuten regelrecht verheizt. Mercedes schämte sich anscheinend, die Sympathiewerte des Deutschen Rosberg werbetechnisch in Deutschland entsprechend auszuschlachten. Als Nachfolger beschäftigen sie statt dem deutschen Ausnahmetalent Pascal Wehrlein aus der eigenen Fahrerriege einen Finnen! Und so betreiben es viele Rennställe. Die deutschen Rennfahrer haben nicht selten das Nachsehen. Kein Wunder, dass das Interesse an der F1 in Deutschland stark nachgelassen hat.

### **Empfehlung:**

Die F1 krankt an der Komplexität der Fahrzeuge und des Reglements. Alle Versuche, die Kosten einzudämmen, bewirkten das Gegenteil. Die Neuerungen für 2017 verschärfen die Situation weiter. Bald können sich eine Teilnahme nur noch Oligarchen leisten, womit dann endgültig Verhältnisse herrschen wie beim Fußball. Der Fußball hat aber den unschätzbaren Vorteil der einfachen Regeln und des jederzeit erkennbaren Spielstands. Und der Fußball hat Helden. Um Helden in der F1 zu generieren braucht man eine Trendumkehr. Die erreicht man nur mit einem schlanken Reglement, übersichtlichen Rennverläufen und einer Stärkung der Rolle des Fahrers. Wie es gehen kann, zeigt der Beitrag [„F1 - Vom Rennzirkus zum Trauerspiel“](#).

Vielleicht bewirken die neuen Personalien an der Spitze der Formel 1 den Turnaround. Sich deshalb große Hoffnungen zu machen wäre aber übertrieben.

**Jacob Jacobson**