

Wettkampf der dicken Walzen

Mit dem F1-Einstieg von Pneuhersteller Michelin bekommt Bridgestone einen neuen Gegner. Die Reifenschlacht bringt frischen Wind in die Formel 1.

Die Formel-1-Saisonstart 2001 steht kurz bevor und die wildesten Spekulationen über Fahrer, Fahrzeuge und Motorenlieferanten machen die Runde. Das Thema Reifen war allerdings in den letzten Jahren selten ein Anlass für die „Benzingespräche“ der Formel-1-Fans.

In der neuen Saison sorgen die schwarzen Walzen der Rennwagen jetzt für reichlich Zündstoff, denn der japani-

Keiner weiß das so gut wie Profi Bridgestone, denn er hat bei seinem Einstieg im Jahr 1997 dem damaligen Formel-1-Monopolisten Goodyear das Leben schwer gemacht. Im darauf folgenden Jahr holte Bridgestone sogar den Weltmeistertitel mit McLaren-Mercedes und Mika Häkkinen. Goodyear zog sich im gleichen Jahr noch aus der Formel 1 zurück und die Japaner standen wieder allein da. Bridgestone fuhr in

BRIDGESTONE



den anschließenden Jahren zwar alle Konstrukteurstitel und Weltmeisterschaften ein, doch diese sind ohne Konkurrenz wenig werbewirksam.

Yoshihiko Ichikawa, technischer Leiter von Bridgestone Motorsport, begrüßte den Wiedereinstieg Michelins mit den Worten: „Wir haben tiefen Respekt vor unserem Mitstreiter, das hat uns zu großen Fortschritten in der Entwicklung der Reifenperformance angetrieben.“ Konkurrenz belebt eben das Geschäft.

Die Saison 2001 wird eine Lernphase

Michelin gibt sich konzentrisch bescheiden und spricht von einer ersten Lernphase in der Saison 2001. Nur Renndienstleiter Pierre Dupasquier erwähnt gegen-



Bridgestone und Michelin im Wettlauf um die Reifen-Weltmeisterschaft.



Bridgestone geht in die fünfte Formel-1-Saison. Die Erfahrung mit Ferrari und McLaren bringt den Japanern große Vorteile.

über AUTO ZEITUNG die mittelfristigen Ziele: „Kein Teilnehmer bei der Formel 1, egal ob es sich um Fahrer, Team oder Reifenhersteller handelt, beteiligt sich an Rennen, ohne siegen zu wollen.“

Dupasquier war es auch, der seit dem Ausstieg Michelins aus der Formel 1 im Jahr 1984 kontinuierlich die Weichen für einen Wiedereinstieg

stellte. Die bisherige Bilanz Michelins in der F1 kann sich sehen lassen:

Von 1977 bis 1984 gewannen die Franzosen 59 Grand Prix, holten zwei Konstrukteurstitel mit Ferrari (1979) und McLaren-TAG-Porsche (1984) sowie drei Fahrertitel mit Jody Scheckter (1979), Nelson Piquet (1983) und Niki Lauda (1984).



Das Reifentest-Team von Michelin: Über 10 000 Testkilometer spulte Michelin bereits ein Jahr vor dem ersten Rennen ab.



Aufwändig: Fast 2000 Reifen hat jeder Hersteller am Rennwochenende dabei.

Was ein Formel-1-Reifen aushalten muss

Benetton Renault Formel 1 auf Michelin-Reifen:

Beschleunigung:	0-100 km/h: 2,6 s, 37 m 0-200 km/h: 5,0 s, 140 m 0-300 km/h: 9,7 s, 480 m
Höchstgeschwindigkeit:	über 350 km/h
Anpressdruck bei 350 km/h:	1100 kg vorn, 1600 kg hinten
Verzögerung 200 km/h auf 0 km/h:	1,9 s
Bremsweg 200 km/h auf 0 km/h:	55 m
Querschleunigung in Kurven:	bis 3,2 g
Seitenführungskräfte:	bis zu 2,2 Tonnen

Zum Vergleich: Porsche 911 Turbo:

Beschleunigung:	0-100 km/h: 4,4 s 0-200 km/h: 15,3 s
-----------------	---

Doch bevor Michelin an alte Erfolge anknüpfen kann, muss erst einmal der Erfahrungsrückstand aufgeholt werden. Die meisten Grand-Prix-Strecken existierten zur Formel-1-Zeit Michelins – zumindest in ihrer heutigen Form – noch nicht. Dadurch sind gewisse Anlaufschwierigkeiten durch den Mangel an Testdaten programmiert. Benetton-Boss Flavio Briatore gab sich auf einer Pressekonferenz in Paris dennoch optimistisch: „Ich hoffe, dass Michelin so konkurrenzfähig ist, dass wir rasch den Anschluss an die Top-Teams bekommen.“

Reifenrillen sorgen für Diskussionsstoff

Das Reifenreglement 2001 ist fast identisch mit den Vorjahresstatuten. Die Reifen haben vorn und hinten je vier umlaufende Rillen, 14 Millimeter breit und 2,5 Millimeter tief. Allerdings könnten genau diese Rillen in der Saison noch für Diskussionen sorgen. Denn im Regelwerk ist lediglich niedergeschrieben, dass die Rillen am Ende des Rennens noch sichtbar sein müssen. Bleibt abzuwarten, wie diese schwammige Formulierung von den Herstellern ausgelegt wird.

Neu im Reifenreglement ist, dass die Teams jetzt jeweils zwei zusätzliche Reifensätze für das Freitagstraining erhalten. Der Hintergrund: Die meisten Teams hoben sich ihre Reifen lieber

„Keiner in der F1 beteiligt sich an Rennen, ohne gewinnen zu wollen“

fürs Qualifying auf, statt sie im freien Training zu verschleifen. Die FIA verspricht sich dadurch freitags wieder mehr Zuschauer. Die zwei Reifensätze werden allerdings nach dem freien Training wieder eingesammelt. Demnach hat jetzt jeder Fahrer pro Rennwochenende 68 Pneu zur Verfügung – 40 Trocken- und 28 Regenreifen.

Die Entwicklungsarbeiten laufen bei beiden Reifenherstellern auf Hochtouren. Das belegen zumindest die jüngsten Tests in Estoril, Barcelona, Valencia und Mugello. Fast alle neuen Fahrzeuge unterboten deutlich ihre Vorjahreszeiten. Der Verlust des aerodynamischen Grips durch das Stutzen der Flügel im 2001er-Reglement kann durch die Reifen kompensiert werden.

Formel-1-Reifen müssen im Rennbetrieb ungeheure Belastungen verkraften (siehe Kasten Seite 107 oben). Ein Formel-1-Bolide benötigt für den Spurt von 0 auf 100 km/h gerade mal 2,6 Sekunden. Beim Paradeferd der Seriensportwagen, dem Porsche 911 Turbo, verstreichen dafür auch nur 4,4 Sekunden.

Doch deutlicher wird der Unterschied von 0 auf 200 km/h: Ein F1-Renner schafft diesen Sprint in 5,0 Sekunden, der Porsche benötigt mehr als dreimal so viel Zeit.

Auch wenn Formel-1-Reifen mit den Serienprodukten von Bridgestone und Michelin wenig Gemeinsamkeiten haben, die weltweite Werbewirksamkeit ist den beiden Reifenkonzernen sicher. Der Reifenwettkampf in der Königsklasse wird zum Prestigeduell zwischen Bridgestone und Michelin werden, schließlich treten hier zwei der

F1-Reifen für den Pkw?

Josef Schneider, Rennendienstleiter bei Michelin Deutschland, zur Frage, was ein Formel-1-Reifen auf einem Serienfahrzeug verändern würde:

„Da hätte man wenig Freude mit. Der Reifen ist unterfordert, kommt nicht auf Betriebstemperatur und kann keinen Grip aufbauen. Angenommen, der Reifen hätte den Grip wie im Rennbetrieb, dann würde Ihr Serienfahrzeug in der Kurve einfach verhungern, weil der Serien-Pkw nicht genug Power hat, den Reifen in die Kurve zu zwingen. Die Bremswege wären bei einer Betriebstemperatur von 90° Celsius sensationell kurz, zumindest theoretisch.“

Reifenschäden werden für Turbulenzen im Rennen sorgen

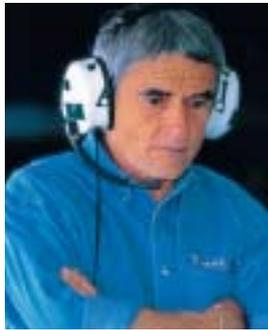
größten Reifenhersteller der Welt gegeneinander an.

Für die Formel 1 kann das nur gut sein: Durch den neuen Wettbewerbsfaktor kommt mehr Spannung ins Rennengeschehen. Die Taktiken werden eine noch größere Rolle spielen als bisher und die Reifenentwicklung geht dichter ans Limit, sodass auch Reifenschäden für Turbulenzen sorgen. Freuen wir uns auf eine spannende Saison.

Michael Küster

Michelin contra Bridgestone

Pierre Dupasquier, oberster Rennendienstleiter, war auch beim letzten F1-Einstieg 1977 die treibende Kraft für Michelin.



AUTO ZEITUNG: Welchen Einfluss hat die neue Konkurrenzsituation auf die Ziele für die Saison 2001?

Dupasquier: Wir wollen möglichst viele Erfahrungen sammeln, vor allem auf den Strecken, wo wir bisher nicht testen konnten. Wir werden dabei unseren Partnern so konkurrenzfähige Reifen wie möglich zur Verfügung stellen.

Unterhauser: Die neue Konkurrenzsituation betrachten wir positiv. Sobald ein Wettbewerb stattfindet, spielt das Thema in der Öffentlichkeit eine größere Rolle. Jetzt wird es neue Diskussionen geben und Reifen werden wieder zum Top-Gesprächsstoff in der F1.

Beide Reifenhersteller waren in der Formel 1 schnell erfolgreich, Michelin gewann den Weltmeistertitel 1979 nach zwei Jahren und auch Bridgestone wurde ein Jahr nach dem Einstieg 1997 bereits Weltmeister. Erhöht das den Erfolgsdruck?

Es wäre schön, wenn wir nach so kurzer Zeit einen Titel erreichen könnten. Die Situation im Jahr 1977 mit der Einführung des Radialreifens in der F1 ist mit der heutigen nicht zu vergleichen. Wir erwarten in der Saison 2001, dass bei einzelnen Rennen wesentlich mehr Teilnehmer auf vorderen Plätzen zu finden sein werden als in der Vergangenheit. Daher wird sich der Kreis der Sieganwärter stark vergrößern.

Der Vorsprung von Bridgestone in der Entwicklung ist nicht so leicht aufzuholen und wird Michelin einige Zeit viel Arbeit machen. Hinzu kommt, dass wir auch in der nächsten Saison mit dem wertvollen Input der Top-Teams arbeiten, dieser Austausch fehlt dem Wettbewerber.

Bridgestone hat die beiden Top-Teams Ferrari und McLaren unter Vertrag. Kämpft da David gegen Goliath?

Generell ist klar, dass diese beiden Teams die F1 der letzten Jahre beherrscht haben und auch 2001 dominieren werden. Würden wir eines dieser Teams in diesem Jahr mit Reifen ausstatten, würden mögliche Erfolge als normal angesehen werden. Wenn wir dagegen anderen Teams helfen können, die Lücke zu den Top-Autos zu schließen, ist die Aufmerksamkeit für Michelin umso größer.

Es wird wohl eher ein Kampf Goliath gegen Goliath, in dem zwei starke Gegner gegeneinander antreten. Das bessere Produkt wird siegen, die Wahrheit zeigt sich auf der Rennstrecke.

Ist die Bezeichnung „Reifenkrieg“ in der Formel 1 überzogen?

Alle erwarten von dem Reifenwettbewerb spannendere und abwechslungsreichere Rennen. Wenn man bedenkt, dass einzelne Teams Millionen von Dollar investieren, um Sekundenbruchteile zu gewinnen, diese Änderungen aber nur über den Reifen auf den Boden gebracht werden können, wird klar, welche Schlüsselrolle die Pneu haben. Wir werden allerdings – genau wie unser Mitbewerber – jederzeit sportlich fair miteinander umgehen, sodass für uns der Begriff „Reifenkrieg“ übertrieben ist.

Hier findet kein Krieg, sondern ein sportlicher Wettkampf statt. Diesen bestreitet man ohne Waffen auf einer klaren, fairen Linie. Jeder will den Wettkampf gewinnen und das Ergebnis harter Arbeit wird letztlich entscheiden.

Das Gespräch führte Redakteur Michael Küster