



Testfahrer Wurz im McLaren-Mercedes (in Monza)

WOLFGANG WILHELM

FORMEL 1

# Sherpas im Kreisverkehr

Nach knapp drei Monaten Fahrverbot beginnt der Grand-Prix-Zirkus diese Woche mit den Testläufen für die nächste Saison. Bis zur Premiere Anfang März müssen die neu entwickelten Rennwagen schnell und zuverlässig gemacht werden – eine Materialschlacht an den Grenzen der Physik.

**A**lexander Wurz ist der meistbeschäftigte Fahrer der Formel 1. Mehr als 14 000 Kilometer hat er voriges Jahr in McLaren-Mercedes-Rennwagen zurückgelegt. An Grand-Prix-Wochenenden waren seine Fähigkeiten am Lenkrad indes nicht gefragt. Da saßen im Silberpfeil die Stars: Mika Häkkinen und David Coulthard.

Denn Wurz, 27, hat den eigentümlichen Job eines Testpiloten. Und das bedeutet: keine Gegner, keine Zweikämpfe, keine Überholmanöver. Kein Publikum, kein Ruhm, keine Niederlagen. Kein Sport. Nur Kilometer.

Von dieser Woche an ist der Österreicher wieder ausgebucht. Das fast dreimonatige Testverbot, auf das sich die Formel-1-Teamchefs zwecks Kostendämpfung erstmals verständigt hatten, ist vorüber. Und weil bis zur Saisonpremiere Anfang März

in Melbourne nicht mal acht Wochen verbleiben, um die neu entwickelten Rennautos schnell und zuverlässig zu machen, wird das eingesparte Geld nun mit Vollgas hinausgeblasen. „Das werden die stressigsten, aber auch interessantesten Wochen des Jahres“, sagt Wurz.

Der Druck auf die Teams ist enorm. Nie zuvor haben die Ingenieure ihre Hightech-Ideen so komprimiert ausprobieren müssen. Und nie zuvor nahmen mehr Automobilkonzerne den Kampf um die Formel-1-Weltmeisterschaft auf: Mit der Rückkehr von Renault und dem Einstieg von Toyota sind nunmehr sieben Werke am Start.

Die Folgen der globalen Marketing-schlacht werden dieser Tage auf dem Circuit de Catalunya in Barcelona sichtbar: Die großen Teams sind zum Testbeginn am 7. Januar mit jeweils drei Rennwagen angereist, das Personal wurde aufgestockt, und man-

cher Techniker wird bis zum Grand-Prix-Auftakt nicht mehr nach Hause kommen. „Bis Ende Februar“, glaubt Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug, „wird es keinen Tag geben, an dem sich nicht irgendwo ein Formel-1-Rad dreht.“ Selbst wenn die Einsatzautos schon im Cargo-Jumbo nach Australien unterwegs seien, prophezeit der Schwabe, „wird weiter getestet“.

Schließlich gehört es schon länger zum teuren Brauch der Rennställe, dass sie separate Testcrews unterhalten – mit eigenen Autos, eigenen Mechanikern und eigenem Fahrer. Während die Rennmannschaften von März bis Oktober alle 14 Tage einen Grand Prix bestreiten, ziehen die 30 bis 50 Mitarbeiter starken Versuchsabteilungen in ihrem eigenen Takt von Strecke zu Strecke: ein Paralleluniversum, der berühmten Showtruppe immer ein wenig voraus. Denn alles, was in den Laboratorien

## Lehrfahrten

Testkilometer mit Formel-1-Rennwagen 2001



Quelle:  
„Sport Auto“

1.	<b>Alexander Wurz</b>	Fahrer McLaren-Mercedes	14219 km
2.	<b>Luca Badoer</b>	Grand- Prix- Einsatz Ferrari	13963 km
3.	<b>Marc Gené</b>	BMW-Williams	12348 km
4.	<b>Pedro de la Rosa</b>	Arrows, Prost, Jaguar	11082 km
5.	<b>Olivier Panis</b>	BAR	10601 km
6.	<b>Juan-Pablo Montoya</b>	BMW-Williams	10511 km
7.	<b>Michael Schumacher</b>	Ferrari	9650 km
8.	<b>Jean Alesi</b>	Prost, Jordan	8883 km
9.	<b>Rubens Barrichello</b>	Ferrari	8782 km
10.	<b>Jarno Trulli</b>	Jordan	8657 km
...	...	...	...
14.	<b>Nick Heidfeld</b>	Sauber	8223 km
...	...	...	...
16.	<b>Ralf Schumacher</b>	BMW-Williams	8058 km
...	...	...	...
24.	<b>Heinz-Harald Frentzen</b>	Jordan, Prost	5698 km



**McLaren-Testcrew:** Ein Paralleluniversum, der Showtruppe immer voraus

lautet ein Gesetz des Rennsports, ist nur durch Fahren zu ersetzen.

Und wer sein Auto während der Saison nicht kontinuierlich weiterentwickelt, so heißt ein anderer Lehrsatz, der wird in der Startaufstellung rasch nach hinten durchgereicht. Das Wettrüsten im Grenzbereich der Physik hat mit dem Dauerduell Ferrari gegen McLaren-Mercedes längst absurde Formen angenommen. Doch Geld spielt fast keine Rolle mehr, seit Firmen wie Daimler-Chrysler, BMW oder Ford den Grand-Prix-Zirkus als jene Bühne entdeckt haben, auf der Marktanteile zu erobern sind. Über eine Milliarde Euro hat Toyota für seine ersten drei Formel-1-Jahre veranschlagt.

Ein neuer Schub für die Kostenlawine. Seit 1993 hat McLaren seinen Testaufwand auf fast 40 000 Kilometer in 90 Tagen pro Jahr verdoppelt, Ferrari und Williams melden ähnliche Umfänge.

Den Stammpiloten ist das nicht mehr zuzumuten. „Wenn so einer das volle Testprogramm abwickeln müsste“, sagt Patrick Head, Technikchef im BMW-Williams-Team, „wäre er im Mai ausgebrannt.“

Bei den großen Rennställen sitzen deshalb manche Testfahrer häufiger im Cockpit als ihre prominenten Kollegen. Ihr Geschäft ist,

- ▶ das Fahrzeug für das folgende Rennen zu trimmen,
- ▶ langfristig technische Neuheiten zu erproben,
- ▶ kurzfristig auf Defekte oder Schwächen beim letzten Rennen zu reagieren.

So erwies sich etwa der Frontflügel des McLaren im ersten WM-Lauf des Vorjahres als nicht konkurrenzfähig. Gut zwei Wochen später pro-

bierte Alexander Wurz einen neuen Entwurf aus – mit dem David Coulthard beim dritten Rennen prompt zum Sieg fuhr.

Für komplexere Bauteile sind die Vorlaufzeiten deutlich länger. Bereits im vergangenen August testete Wurz in Monza Getriebeteile des McLaren Jahrgang 2002, der erst am übernächsten Samstag zur Jungfernfahrt starten wird und Ferrari den WM-Titel wieder abjagen soll.

Nur zwei Teams, Toyota und BAR, haben ihre Modelle für diese Saison schon fertig. Alle anderen präsentieren ihre Kreationen in den kommenden Wochen – und behelfen sich bis dahin bei den Tests mit Vorjahres- oder Interimsautos, in denen neue Komponenten wie Motor oder Aufhängungsteile schon eingebaut sind.

So werden die Frontberichte von den ersten Fahrten, wechselweise aus Barcelona und Valencia, auch kaum zur Standortbestimmung dienen: Die kleineren Teams, die ihre Sponsoren-Akquise noch nicht abgeschlossen haben, versuchen mit fabulösen Rundenzeiten Schlagzeilen zu machen und sich als Geheimfavoriten zu stilisieren – was mit einem untergewichtigen Auto nicht allzu schwierig ist. Die großen Teams konzentrieren sich auf den ersten Grand Prix. „Was bis dahin passiert“, sagt Weltmeister Michael Schumacher, „ist mir wurscht.“ Dass sein Ferrari anfänglich von Kinderkrankheiten gebremst werden könnte, hält der gelernte Kfz-Mechaniker für normal: „Im Prinzip ist ein Formel-1-Auto doch ein kompletter Prototyp.“

Und weil mit jedem Entwicklungsschritt übers Jahr neue Krankheiten dräuen, hat Ferrari eine zusätzliche Planstelle geschaffen: Neben dem Italiener Luca Badoer, der voriges Jahr 13 963 Kilometer zum Wohle Schumachers absolvierte, verstärkt der

der Formel-1-Industrie ersonnen und erschaffen wird, muss sich vor dem Renn-einsatz erst bei Probefahrten bewähren – und landet nicht selten auf dem Sondermüll.

Von Rory Byrne, dem renommierten Ferrari-Konstrukteur, wird berichtet, dass er es auf der Suche nach Sekundenbruchteilen in einem Jahr mal auf 45 verschiedene Frontflügel gebracht hat. Jede Variante versprach am Computer einen Zeitgewinn, jede musste im Windkanal ihre Tauglichkeit beweisen, doch keine bestand die Praxis auf Asphalt. Zwar bedienen sich Ingenieure wie Byrne modernster Rechner, die fast alles simulieren können. Doch Fahren, so



**Ferrari-Testpilot Badoer (hinten)\*:** Absurdes Wettrüsten

\* Mit Michael Schumacher, Teamchef Jean Todt und Schumacher-Manager Willi Weber nach dem WM-Sieg am 22. Oktober 2000 in Sepang (Malaysia).



Testpilot Wurz (mit McLaren-Ingenieur), BAR-Rennfahrer Panis (Mitte)\*: „In höheren Sphären bewegen“

Brasilianer Luciano Burti als vierter Werksfahrer die Test-Equipe aus Maranello.

Der Zwang zum Perfektionismus reißt alle mit: Insider erwarten, dass 2002 die ersten Teams gleichzeitig auf zwei Teststrecken ins Manöver ziehen werden. McLaren-Mercedes hat für einige Tage das Rollfeld eines englischen Provinzflughafens angemietet. Dort wird Darren Turner, der vierte Mann im Rennstall, am Steuer sitzen. Es gilt, auf den langen Geraden Daten aus dem Windkanal mit dem Widerstand britischer Landluft zu vergleichen.

Die Bosse von McLaren-Mercedes waren es auch, die 1999 bei der Rekrutierung des Testpersonals neue Maßstäbe setzten: Sie verpflichteten Olivier Panis, der mit 91 Grand-Prix-Einsätzen und einem Sieg mehr Meriten vorzuweisen hatte als die meisten Stammiloten der Konkurrenz.

Das englisch-deutsche Team hatte erkannt, dass junge Talente, die bislang gern als Tester angeheuert wurden, oft sinnleere Runden drehen. Arrivierte Formel-1-Piloten verlangen zwar siebenstelligen Dollar-Honorare; doch dafür konnte Panis das Auto mit sicherer Hand am Limit balancieren – und den Ingenieuren anschließend präzise Beobachtungen mitteilen.

Auch die Stammfahrer Häkkinen und Coulthard waren über die Kompetenz des Kollegen erfreut. Denn oft wurden sie am Rennwochenende mit technischen Neuheiten konfrontiert, die nur der Franzose zuvor ausprobiert hatte. „Sie mussten mir vertrauen“, erinnert sich Panis.

Zu ambitioniert sollten Testfahrer jedoch nicht sein. So achten die Ingenieure darauf, das Auto nicht auf die Eigenarten des Domestiken auszurichten. „Wenn wir alles auf meinen Stil abstimmen“, sagt Alexander Wurz, der Panis nach einem Jahr ablöste, „dann kann es sein, dass es den Grand-Prix-Piloten nicht mehr hilft.“ Jeder Rennfahrer besitzt seine Bewegungsmuster, wie er aufs Gas tritt, einlenkt oder die Bremse bedient – so wie jeder Tennisprofi sich einen individuellen Aufschlag angewöhnt hat.

Grundsätzlich unterteilt Wurz Formel-1-Piloten in zwei Lager: Die einen stellen

ihren Fahrstil auf das Auto ein, die anderen stellen das Auto auf ihren Fahrstil ein. Wurz kann sich keine Eigenheiten leisten. „Ich musste meinen Stil aufgeben, um als Teammitglied zu funktionieren.“

Da hilft es zwar, dass die Techniker nahezu alle Funktionen der Rennwagen auf ihren Monitoren abrufen können, insgesamt 2500 Parameter. „Doch bei der Fehleranalyse kommt es immer noch auf den Fahrer an“, sagt Wurz. „Wenn ich ein übersteuerndes Auto habe, dann fahre ich nicht so, dass das Problem auftaucht, sondern ändere meine Fahrweise so, dass ich das Problem nicht habe. Die Sensoren kriegen das nicht mit. Also muss ich es mündlich vortragen.“

Das ist vor allem bei der dieses Jahr so bedeutenden Reifenentwicklung wichtig. Denn McLaren-Mercedes hat den Partner gewechselt, von Bridgestone zu Michelin.

Die optimale Laufflächenmischung zu finden ist heikel: Dazu werden zunächst Runden gedreht mit dem bislang besten Reifen. Dann wird eine erste Neuentwicklung aufgezogen und die Zeit gemessen. Es folgt die zweite Neuentwicklung. Dann wird wieder der Ausgangsreifen montiert: Back-to-back heißt die Methode.

Sie fußt auf der Erkenntnis, dass sich der Asphalt durch Gummiabrieb oder Wettereinflüsse ständig verändert. In Monza etwa rechnet man vormittags zu jeder halben Stunde mit einem Temperaturanstieg von zwei Grad. „Nur wenn man immer wieder zur Ausgangsmischung zurückkehrt“, sagt Wurz, „weiß man, ob das Auto schneller geworden ist oder die Strecke.“

Selbst Spitzenkräfte im Formel-1-Gewerbe, die ansonsten für ihre Arbeitsmoral berühmt sind, verzichten gern auf derlei Mühsal. „Wenn man mich fragt, ob ich lieber teste oder Fußball spiele“, gesteht Champion Schumacher, „muss ich sagen: Fußball macht mehr Spaß.“

\* Mit Teamkollege Jacques Villeneuve und Teamchef David Richards bei der Präsentation des neuen Autos am 18. Dezember 2001 in Brackley (England).

Doch für Rennfahrer wie Wurz, der im Benetton-Team nach vier Jahren und 52 WM-Läufen keine Zukunft mehr hatte, kam die Offerte von McLaren einem Stipendium in Harvard gleich. Sein Vorgänger Panis hatte gar einen gut dotierten Job als Stammfahrer bei einem Mittelklasseteam abgelehnt: „Ich wollte wissen, was ich leisten kann, wenn ich im besten Auto sitze.“

Als McLaren-Testfahrer stieß der Franzose dann in Geschwindigkeitsbereiche, die er nicht kannte. Er sah, dass er von Weltmeister Häkkinen nicht weit entfernt war: „Das gab mir wieder Selbstvertrauen.“ Wie nach einer Frischzellenkur für die Psyche kehrte Panis ins Grand-Prix-Geschehen zurück – und war 2001 im BAR-Rennstall des öfteren schneller als sein Teamgefährte, Ex-Weltmeister Jacques Villeneuve.

Von so einem Comeback träumen sie alle, die Sherpas im Kreisverkehr: Wurz bei McLaren, Badoer (50 Grand-Prix-Einsätze) bei Ferrari, der Spanier Marc Gené (33 Rennen) bei Williams und künftiger der Spanier Fernando Alonso (17 Rennen) bei Renault. „Ich werde technisch und fahrerisch gestärkt aus den beiden Jahren bei McLaren herausgehen“, glaubt Wurz, „ich werde gelernt haben, mich in höheren Sphären zu bewegen.“

Bei jedem Grand-Prix-Wochenende hat der Österreicher Präsenzpfligt. Er schwärmt davon, wie es sei, bei allen Meetings und Briefings Vorschläge einzubringen, das komplette Bild zu sehen, die Konkurrenz an der Strecke zu beobachten und deren Strategie auszuspielen: „Mir macht es nichts aus, Zuträger zu sein.“

Ein frommer Selbstbetrug. Denn als Häkkinen seinen Rücktritt bekannt gab und ein finnischer Wunderknabe namens Kimi Räikkönen im Herbst zu dessen Nachfolger berufen wurde, fühlte sich Wurz schmählich übergangen.

In einem Augenblick von Nachdenklichkeit stellte er sich neulich die Frage, ob er überhaupt noch „Sportler“ sei, „oder nur Testfahrer?“ Er fühle sich, befand er dann, „wie der Reservetorwart bei einer Fußball-WM“.

ALFRED WEINZIERL