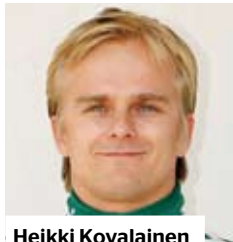


originalton



Karun Chandhok



Heikki Kovalainen



Mike Gascoyne

Karun Chandhok (Hispania Racing Team)
«Mein Abflug passierte in meiner insgesamt fünften Runde. Ich traf eine Bodenwelle. Nach nur vier gezeiteten Runden fehlte mir einfach die Streckenkenntnis. Ich möchte meinen Mechanikern für ihre Hilfe danken und dem gesamten Team für ein grossartiges Wochenende mit vielen schlaflosen Stunden.»

Niki Lauda (Weltmeister 1975, 1977 und 1984)
«Das war ein perfekter Start für Ferrari. Sebastian hatte das Rennen bis zum Leistungsverlust klar unter Kontrolle. Zusammen mit seinem Auto bildet er die schnellste Einheit im Feld. Wenn ihm der Auspuff bricht, kann er nichts machen. Und kann dank seines Könnens noch ein paar Punkte mitnehmen. Schumacher hat mir gut gefallen, er ist schon fast wieder der Alte. Nach drei Jahren Pause auf Rosbergs Niveau zu fahren, ist stark.»

Jo Ramirez (ehemaliger McLaren-Manager)
«Ferrari ist sehr stark. Mit diesem Punktsystem, wenn sie da noch zwei solcher Rennen abliefern, sind sie schon sehr weit weg. Vettel wurde von der Technik gebremst, sonst hätte er gewonnen. McLaren hat mich etwas enttäuscht, die waren ja im Rennen langsamer als in der Qualifikation. Dass Hamilton dort teamintern dominiert, war klar. Lewis kennt das Team genau. Button braucht Zeit.»

Jaime Alguersuari (Scuderia Toro Rosso)
«Es war gut, dass ich es geschafft habe, das erste Rennen der Saison zu beenden. Wir haben viel Spielraum, um uns zu verbessern, besonders für mich und das Team, denn wir sollten um Punkte fahren. Was meine Fitness angeht, bin ich viel besser als 2009, als ich mich kaum vorbereiten konnte und eigentlich nur rumgerollt bin. Die

Strecke lag unserem Auto nicht. Und sicher ist, dass wir uns in der Qualifikation steigern müssen.»

Mike Gascoyne (Lotus-Racing-Technikchef)
«Ich bin sehr stolz auf das Team. Zuerst muss ich mich bei beiden Fahrern bedanken. Sie fuhren grossartige Rennen. Jarno hatte anfangs ein paar Probleme, aber wurde viel schneller, nachdem er auf die weicheren Reifen gewechselt war. Entschuldigung an Heikki, weil er wohl unter unserer Strategie gelitten hat. Und an Jarno, weil er bis zuletzt mit einem Hydraulikproblem kämpfte.»

Heikki Kovalainen (Lotus Racing)
«Ich hatte nicht das geringste Problem mit dem Auto. Es hat Spass gemacht, zu fahren. Aber jetzt sind die Flitterwochen vorbei, jetzt müssen wir Tempo und Resultate anpeilen.»

Norbert Haug
«Sebastian wird ein Titelkandidat sein, und von uns wird man auch noch hören. Die Plätze 5 für Nico und 6 für Michael waren heute das Maximum für uns - mehr war nicht drin.»

Gerhard Berger (Ex-Pilot, elf Siege)
«Vorne läuft es derzeit klar auf ein Duell Red Bull Racing gegen Ferrari hinaus. Red Bull darf sich nicht viele Schwächen erlauben, denn Ferrari ist extrem stark. Lewis Hamilton hatte im Rennen ein paar flotte Phasen, hat aber anfangs hinter Rosberg festgesteckt. Force India hat ein überraschend gutes Auto. Der Williams war schnell, wenn Barrichello frei fahren konnte. Schumacher war nicht schlecht. Wer jetzt schon mehr erwartet, der träumt. Er will mehr, er brennt noch. Michael macht sich jetzt noch keinen Kopf, wenn es nicht so läuft. Das wird er erst, wenn Nico ihn fünfmal hintereinander abhängt. — PH —



Jaime Alguersuari



Norbert Haug



Gerhard Berger

Sutil: Blind ins Chaos geraten

Force India: Auto stark verbessert, aber der Münchner bleibt nach Crash ohne Lohn.

Adrian Sutil bleibt am Start ein Wackelkandidat. Schon in der zweiten Kurve geriet der Force India-Pilot mit Robert Kubica aneinander. Der Pole lag knapp vor ihm. Deshalb stellt sich die Schuldfrage nicht. Sutil muss sich an die eigene Nase fassen. «Ich weiss», sagte er danach mit Bitter-Miene. Und «schade, aber vor mir gab es urplötzlich eine Riesenrauchwolke. Ich sah nichts mehr, es gab ein kurzes Chaos. Und dann passierte es.» Sutil drehte sich und verlor zwölf Plätze. «Wir haben heute einige Punkte verpasst.» Sicher, denn Teampartner Liuzzi, der hinter ihm gestartet war, profitierte als Neunter (zwei Zähler) von der neuen Punktregel.

Neutrales Handling. «Ich fühle mich rundum wohl im Auto», berichtet Sutil. Und Liuzzi hatte im Ziel nur Topteams vor sich: «Das Auto verhält sich wunschgemäß, hat weder Unter- noch Übersteuern. Wir haben aerodynamisch mehr Abtrieb gefunden.»

Fluch des Auftakts. Auftaktrennen sollte Sutil künftig vielleicht auslassen. Jedes Mal erging es ihm in den vergangenen vier Jahren ähnlich. Kleiner Trost: Diesmal fuhr er zu Ende (12.) und die zweitbeste Rennrunde.

Vom Tempo her muss man Sutil ernst nehmen. Das stellte

er in Bahrain vom ersten Meter an klar. Er eröffnete das Wochenende als Schnellster im ersten freien Training. Für das Rennen qualifizierte er sich als Zehnter. Ohne den Zeitnachteil der harten Reifen, die er als einziger Fahrer der Spitzengruppe in Kauf nahm, lag sein Rückstand auf die Spitze bei einer halben Sekunde. Force India hat das Auto deutlich verbessert, wie bei den Tests angedeutet.

Damit setzt Force India seinen Weg von 2009 fort, als das Team im Hinterfeld startete und in der zweiten Jahreshälfte auf den schnellen Strecken plötzlich in Startreihe 1 und 2 auftauchte.

Ein Wunder ist das nicht, denn für 2009 musste sehr kurz-



Acht Räder machen manchmal mehr Spass als vier

fristig der Mercedes-Antrieb ins Force India Heck montiert werden, was Konstruktions-Kompromisse erforderlich machte. Die entfielen beim Bau des VJM03, da die Mercedes-Einheit nun eine bekannte Grösse darstellte und kalkulierbar war.

Überdies wurde das Auto des indischen Teams 2009 während der Saison für den Doppeldiffusor umgebaut. «Dabei war es gar nicht dafür geschaffen», blickt Technikchef Otmar Szafnauer zurück. Trotzdem gelangen in der Saisonentwicklung konstant beachtliche Fortschritte.

Aggressive Entwicklung. Über Winter wurde der nächste Schritt vollzogen. «Unser Auto hatte 2009 einen geringen Luftwiderstand, was sich auf schnellen Strecken auszahlte, aber wir hatten viel zu wenig Abtrieb. Also konzentrierten wir uns darauf, aggressiv am Anpressdruck zu arbeiten, ohne den Luftwiderstand anwachsen zu lassen. Darauf wurde bei jedem Entwicklungsteil besonders geachtet.»

Ermöglicht wurde die erhöhte Schlagzahl durch eine Aufrüstung der Aerodynamikabteilung. «Durch unseren neuen indischen Partner CRL (Computational Research Laboratories, die Red.) haben wir unsere CFD-Kapazitäten ausgebaut.» Plötzlich waren per «Computational Fluid Dynamics» (CFD) mehr und schnellere Simulationen möglich.

Höhere Kapazitäten. Gleichzeitig liess der frühere Honda-Technik-Direktor im Windkanal mehr 24-Stunden-Schichten fahren. Statt drei Gruppen arbeiten dort seit Neuestem vier, «sonst häufen sich die Überstunden». Das bedeutet: mehr Personal. Szafnauer setzt ein Grinsen auf: «Es ist ein Vorteil für uns und wird sich noch mehr auszahlen, dass die FIA Kapazitätsgrenzen in der Aerodynamik eingeführt hat. Die stärksten Gegner mussten und werden alle noch abrüsten, aber wir sind damit noch lange nicht am Limit.» Sutil aber bisher zu oft darüber.

— Peter Hesseler —

was uns sonst noch aufgefallen ist

DASS Fernando Alonso schon vor dem Rennen Erster war: Kein Pilot reiste früher nach Bahrain als der Ferrari-Star.

DASS der Autoverband FIA erstmals seit vielen Jahren eine Welt-

rat-Sitzung ausserhalb Europas durchführte: in Bahrain. Die weiteren Termine: 23. Juni in Genf, 3. November in Paris und 10. Dezember vermutlich in Monaco.

DASS der «Bahrain International Circuit» dank einer Verlängerung um acht Kurven im WM-Kalender nun die zweitlängste Strecke hinter Spa-Francorchamps ist.

DASS Michael Schumacher in Bahrain seinen 250. Grand Prix bestritten hat. Für andere war es der 251. - weil sie auch Rennen zählen, in welchen Fahrer in der Auslaufrunde ausschieden, wie Schumi 1996 in Magny-Cours. **DASS** sich seit Jahren das Gerücht hält, die Organisatoren würden auf dem Gelände eine leim-

ähnliche Substanz versprühen, um Flugsand-Bildung zu verhindern. Nach kurzer Absprache mit den Organisatoren: ein Märchen aus 1001 Nacht ...

DASS Timo Glock am kommenden Donnerstag 28 Jahre alt wird. **DASS** das Lackieren eines F1-Mercedes von Schumacher oder Rosberg 170 Arbeitsstunden dauert.

DASS das F1-Debüt von Vitaly Petrov in Russland mit riesigem Interesse verfolgt wurde. In der Heimat hat der Renault-Fahrer den Spitznamen «Juri Gagarin auf Rädern» erhalten - in Anspielung auf den legendären, 1968 tödlich verunglückten Kosmonauten, den ersten Mann im All.

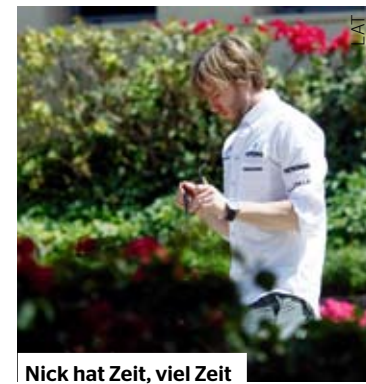
DASS Mercedes mit dem neuen Formel-1-Abenteurer auch in Sachen Modellbezeichnung von vorne beginnt: W (für Wagen) O1, in der kommenden Saison 2011 wird dann der Typ W02 zu bestaunen sein. — MB —

Heidfeld bald GPDA-Präsident?

Nick: Neuer Job

Nick Heidfeld ist auf dem Weg zu einem exponierten Amt. Der 32-jährige Ersatzfahrer von Mercedes GP wurde vom Spanier Pedro de la Rosa (39) als Nachfolger für die Position des Vorsitzenden der Formel-1-Fahrervereinigung GPDA vorgeschlagen, die er selbst innehat. In Bahrain berieten die Piloten ohne Ergebnis über den Vorschlag, da eine arabisch Putzkolonie vorzeitig den Tagungsraum stürmte.

Heidfeld sagt zu der Idee: «Ich denke darüber nach.» Es wäre eine verdiente Aufwertung des 167-fachen GP-Teilnehmers, der mangels Stammplatz immer wieder zum Verlierer gestempelt wird. Zu Unrecht: «Ich bin froh, nicht mit einem neuen Team hinterherzufahren.» Sein nächster Erfolg wird im Sommer erwartet, das dritte Kind. — PH —



Nick hat Zeit, viel Zeit

Mehr Macht für FIA-Chef

FIA prüft USF1

Der FIA-Weltrat gründete in Bahrain ein Gremium für Disziplinarverfahren. Anlass dafür ist die kurzfristige Absage des Teams USF1 als neuer GP-Teilnehmer. Diese machte es dem Weltverband FIA unmöglich, den vakanten Platz neu zu besetzen, wodurch sich das Feld von 26 erwarteten auf 24 Autos reduzierte. Für 2011 werden jetzt der 13. Teilnehmerplatz sowie ein Nachrückerplatz neu ausgeschrieben.

Im Zentrum der FIA-Untersuchung gegen USF1 steht die Frage, ob die Verpflichtung des argentinischen Fahrers José María López, der 800 000 Euro Sponsorengeld ablieferte, zu einem Zeitpunkt geschah, als der wirtschaftliche Untergang des Unternehmens schon nicht mehr zu verhindern war.

Todd spricht sich für die Wiedereinführung der 107-Prozent-Regel in der Qualifikation für 2011 aus. Fahrer, deren zeitlicher Rückstand auf den Schnellsten darüber liegt, dürfen nicht zum GP starten. — PH —

kurz notiert



Ein Taxi von Virgin

SLS besser als SL

Erster Einsatz fürs neue Safety-Car von Mercedes, den SLS AMG. Kommentar von Fahrer Bernd Mayländer: «Nachdem Bernd Schneider an der Basis-Entwicklung beteiligt war, habe ich den neuen Wagen rund 3000 km zur Vorbereitung getestet, vor allem in Nardo. Das ist ein ganz anderes Auto als der SL, hat rund 50 PS mehr und liegt viel besser.» Es erfüllt also eher seinen Zweck, so schnell vor den F1-Autos herzufahren, dass deren Bremsen und Reifen nicht auskühlen. Ob man damit an der Decke fahren kann, wie Schumi im berühmten TV-Spot? Bernd glaubt: «Eigentlich müsste das möglich sein.»

Toyota: Neuer Plan

Toyota Motorsport wird nach dem Scheitern der geplanten Kooperation mit dem Team StefanGP (keinen F1-Platz bekommen) künftig als «Heimat für Hochleistungs-Technologie» Auftragsarbeiten für Autoindustrie und Motorsport ausführen. 200 von ehemals 1000 Mitarbeitern bleiben dafür angestellt und nutzen die ehemalige F1-Fabrik in Köln-Marsdorf mit 30 000 qm.

Auf ins Kino!

2011 soll ein neuer Formel-1-Film im Kino anlaufen. Der Streifen mit Dokumentar-Charakter wird die GP-Periode zwischen 1968 und 1982 aufarbeiten. Produziert wird in Hollywood, Drehbuchautor (Mark Monroe) und Regisseur (Paul Crowder) gewannen 2009 einen Oscar. Der Film soll ein breites Publikum ebenso begeistern wie ausgesprochene GP-Fans.

Renault mit Araber

Dem Renault-Nachwuchsprogramm steht Zuwachs ins Haus. Als vierter Pilot mit Zukunftsperspektiven nach Ho-Pin Tung, Jérôme d'Ambrosio und Jan Charouz soll in Kürze der Bahraini Hamad Al Fardan bestätigt werden. Aus der Fördergruppe sind bereits Robert Kubica, Heikki Kovalainen und Lucas di Grassi in die F1 aufgestiegen. Al Fardan war der erste Araber in der GP2 Asia, wo er punktete. «Das ist erst der Anfang», sagt er. — PH —