

# Lauda lässt «die Katze» aus dem Sack

Jaguar «hochnäsiger» in die neue Formel-1-Saison

Platz fünf oder sechs in der Teamwertung: Mit dieser Zielvorgabe präsentierte Niki Lauda in Milton Keynes den neuen Jaguar R3. Vor allem ein Bereich am Boliden wurde stark verbessert. Der neue Jaguar R3 geht «abgemagert» und «hochnäsiger» ins Rennen. Doch gerade davon verspricht sich das Team viel

Jetzt sind auch bei der «Raubkatze» von Jaguar-Racing die Hüllen gefallen. Als dritter Rennstall nach Toyota und BAR lüfteten die Briten am Freitagmittag das Geheimnis bezüglich der Neuerungen, die der neue Jaguar R3 zu bieten hat.

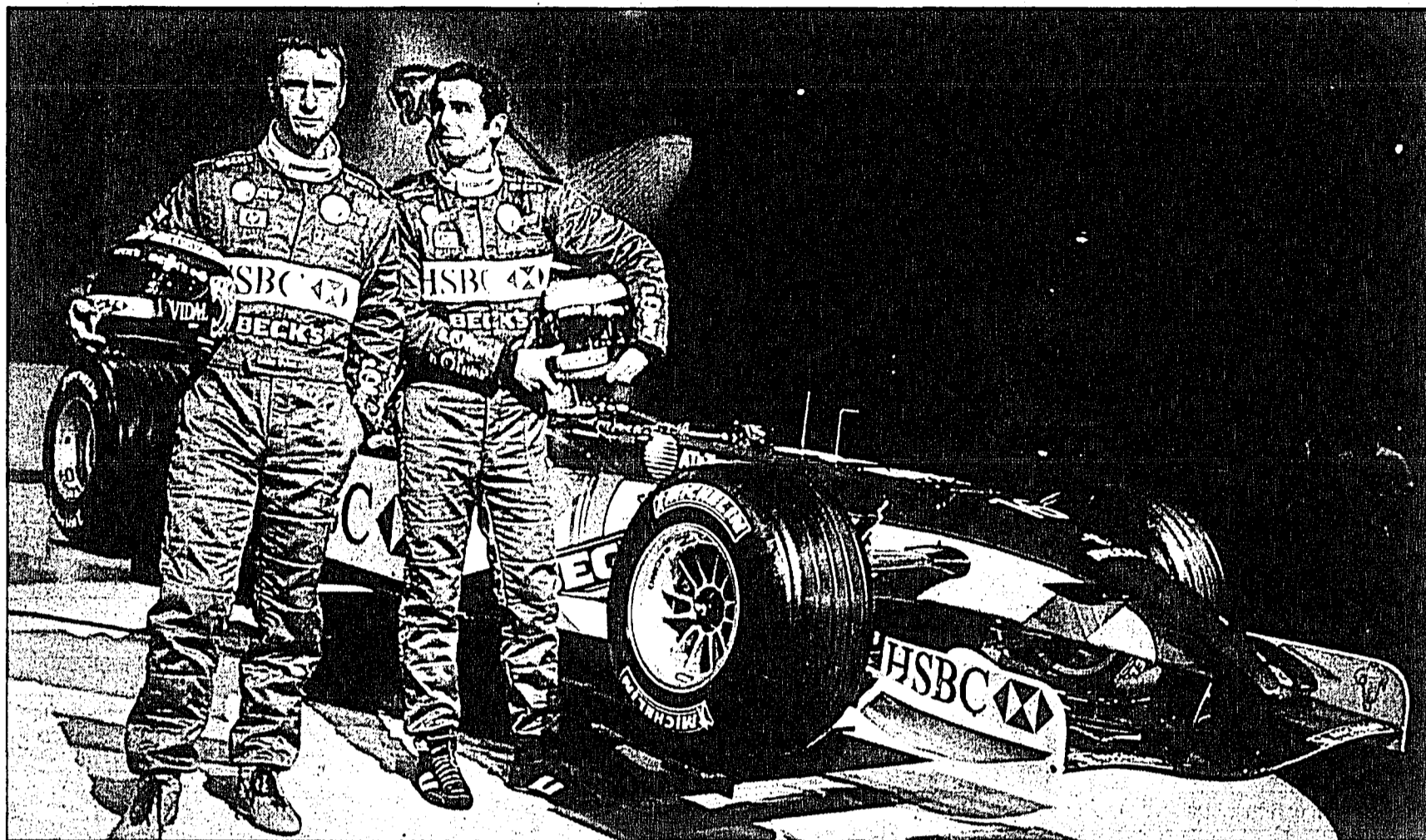
In personeller Hinsicht gibt es zwar keine Veränderungen, dennoch ist es bemerkenswert, dass nach einigen Personal-Querelen in der letzten Saison diesmal Niki Lauda als unumstrittener Jaguar-Teamchef ins Jahr 2002 gehen wird. 2001 musste er sich den Job bis zur Jahresmitte mit Bobby Rahal teilen.

Als Ziel für seine «Jungfernsaison» als Geschäftsführer von Jaguar Racing, Motorenhersteller Cosworth und Elektronik-Lieferant Pi gibt der Österreicher Platz fünf oder sechs in der Konstrukteurs-WM aus. Das würde nach Rang acht im vergangenen Jahr eine deutliche, wenn auch keine spektakuläre Verbesserung bedeuten.

## Schwerpunkt: Aerodynamik

Um diesen Sprung im Gesamtklassement erreichen zu können, sind die «Grünen» vor allem im Aerodynamik-Bereich mutige Wege gegangen. Chef-Aerodynamiker Mark Handford soll ein Chassis entwickelt haben, dass im Vergleich zum Vorjahr wesentlich mehr Abtrieb generieren kann, ohne dadurch zu viel Windschlupf zu verlieren.

Ein vergrößerter Radstand soll dafür sorgen, dass die vor allem von Eddie Irvine oft bemängelte Instabi-



Die Jaguar-Piloten Eddie Irvine (links) und Pedro de la Rosa bei der Präsentation des neuen «R3».

lität des Boliden in den Kurven abgestellt wird. «Der Jaguar R3 wurde mit dem Ziel entworfen, eine aussergewöhnlich gute aerodynamische Effizienz zu erzielen», erklärt Lauda die Veränderungen am Chassis, zu denen auch eine Absenkung des Schwerpunkts zählt.

## «Ende der Fahnenstange» noch nicht erreicht

«Die besonders hohe Nase ist das Ergebnis ausgiebiger Untersuchungen im Windkanal und neuer Konstruktionsmethoden. Sobald wir unseren neuen Windkanal im nächsten Monat

in Betrieb nehmen, werden wir mit dem Entwicklungsprogramm beginnen, das uns im Verlauf des Jahres noch weiter nach vorne bringen soll», zeigt sich der Teamchef zuversichtlich.

Chefdesigner Steve Nichols erklärt, warum das Team im Chassis-Sektor so viele Defizite hatte: «Unsere Leute sind gut, aber die Tatsache, dass unser Windkanal bisher in Kalifornien stand, hatte uns Probleme bereitet.»

Bevor das Jaguar-Team den ehemaligen Arrows-Windkanal in England gekauft hat, musste für jeden Chassis-Test das gesamte Equipment extra über den «Grossen Teich» transportiert

werden, was sowohl viel Geld als auch Zeit kostete.

## Neuer Wagen «speckt ab»

Im Motorenbereich konnte in Sachen Leistung kein besonderer Quantensprung vermeldet werden, da das Cosworth-Aggregat schon 2001 zu den besseren Motoren zählte. Allerdings machte das relativ hohe Gewicht damals viel von der eigentlichen Leistungsfähigkeit zunichte.

Durch eine Gewichtsreduzierung um ganze 33 Kilogramm soll in diesem Jahr die Power des Cosworth-Motors voll zur Geltung kommen. Ausserdem

ermöglicht das geringere Grundgewicht des Autos den Ingenieuren eine bessere Lastenverteilung innerhalb des Autos, was der Fahrbalance zu Gute kommen wird.

Ob sich all diese Änderungen im gewünschten Ergebnis niederschlagen, zeigt sich ab dem 8. Januar in Barcelona, wenn der R3 erstmals auf die Teststrecke rollt. Nummer-eins-Pilot Eddie Irvine ist jedenfalls optimistisch: «In das Auto wurde viel Zeit investiert und wir verstehen die Aerodynamik jetzt schon viel besser.»

Infos: www.jaguar-racing.com

## Meoni übernimmt Führung



Ein japanisches Duell an der Spitze des Klassements prägt derzeit das Geschehen bei der 24. Auflage der Dakar-Rallye.

Kenjiro Shinozuka ist am Freitag mit dem ersten Etappensieg Landsmann und Gesamtleader Hiroshi Masuoka (beide Mitsubishi Pajero) bedrohlich nahe gekommen, nach einer zwei Tage dauernden Marathon-Prüfung beträgt der Abstand zwischen dem Ersten und Zweiten nur noch 27 Sekunden.

Auch Vorjahressiegerin Jutta Kleinschmidt (Bild, Mitsubishi Pajero) konnte ihren Rückstand leicht reduzieren, die Deutsche liegt aber noch 21:04 Minuten zurück.

Noch dominanter als Mitsubishi bei den Autos präsentiert sich KTM bei den Motorrädern. Der italienische Vorjahressieger Fabrizio Meoni hat nach der Marathon-Etappe die Führung übernommen, der Spanier Nani Roma ist nur noch Zweiter. Bester Nicht-KTM-Pilot ist der Schwede Per-Gunnar Lundmark, der mit seiner BMW bereits mehr als eineinhalb Stunden Rückstand hat. Die Marathon-Etappe führte zunächst am Donnerstag von Ouarzazate nach Tan Tan (351 km) und nun am Freitag von Tan Tan nach Zouerat (370 km).

## Die Erfolgsformel kühl berechnet

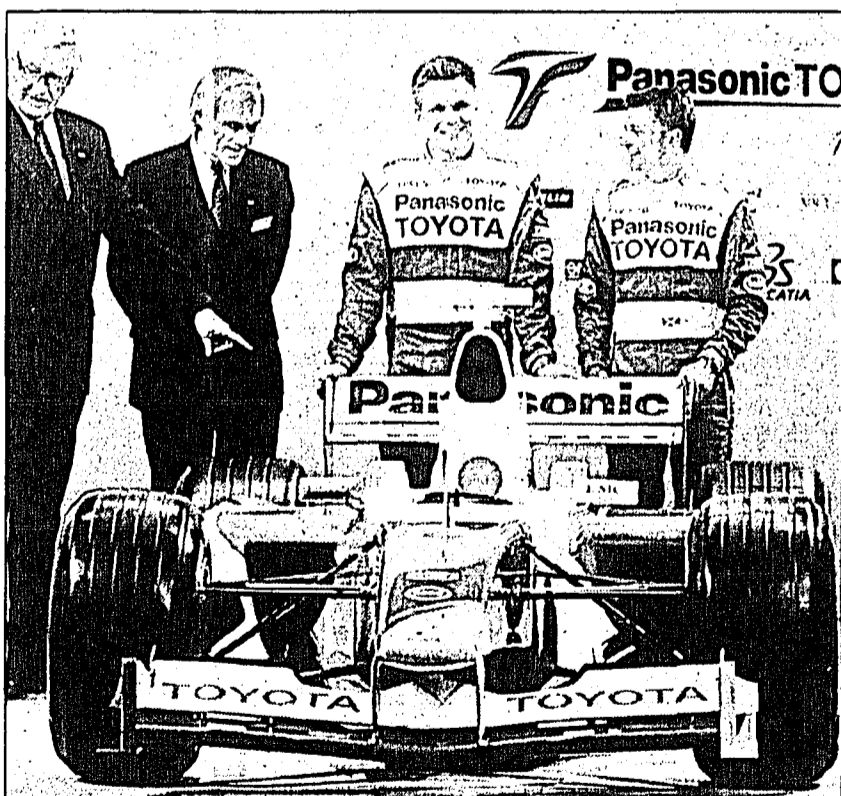
Der Formel-1-Newcomer Toyota rollt gegen den Strom / Senioren am Steuer

Die Letzten waren die Ersten. Formel-1-Newcomer Toyota zeigte nicht nur überraschend früh im Winter seine Mannschaft und den Boliden in der Öffentlichkeit, sondern schwimmt auch sonst gegen den Strom.

Im Gegensatz zur etablierten Konkurrenz setzen die Japaner zwei Monate vor Saisonstart – 3. März, Melbourne – keineswegs auf markige Worte und junge, wilde Talente am Steuer. Pures Understatement herrscht vor in Köln, wo eine Multi-Kulti-Truppe schlauer Köpfe in der Toyota Motorsport GmbH (TMG) am «TF102» tüfelt. Die Konkurrenz rätselt: Ist die Zurückhaltung reale Einschätzung oder eher kühle Berechnung?

Ausgerechnet die F1-Frischlinge zogen selbstbewusst als Erste das Tuch über der Karbon-Flunder weg. Damit war nur eine Etappe der jahrelangen Vorbereitungsphase erreicht. «Wir müssen während unserer Formel-1-Aufgabe noch viele weitere Hürden schaffen», weiss Tsutomu Tomita, Vorsitzender der Toyota Motor Corporation. Und ist gewarnt von den eher misslungenen Debüts in der obersten PS-Liga: BAR und Jaguar schickten grosse Worte voraus, aber die angekündigten Erfolge lassen bis heute auf sich warten. TMG-Chef Ove Andersson liess sich vor Monaten zu der Bemerkung hinreissen: «Mit einem Scheckbuch allein gewinnt man keine Rennen.»

Heute weiss man: Der Seitenhieb ist unberechtigt. Auch Toyota greift mit gigantischem Aufwand nach den Sternen. Wie Williams-BMW will man



Mit einem gigantischen Budget von 250 Millionen Euro geht Toyota in die erste Formel-1-Saison.

spätestens in fünf Jahren den Titel gewinnen. Der finanzielle Einsatz ist hoch und wird auf über 250 Mio. Euro jährlich geschätzt. Damit investiert der drittgrösste Autohersteller der Welt wohl mehr als Ferrari oder McLaren. In der 30 000 qm-grossen PS-Schmiede in Köln-Marsdorf werkeln 550 Mitarbeiter aus 30 Nationen, und der Prototyp des ersten Dampfhammers mit dem Toyota-Emblem auf dem Zylinderkopf legte 20 000 Testkilometer

zurück – auf elf der aktuellen Grand-Prix-Rennstrecken.

## «Feindliche Übernahme»

Aus dem Vollen schöpft auch der Österreicher Gustav Brunner, der in einer «feindlichen Übernahme» vom Hinterbänkler-Team Minardi an den Rhein gelotst wurde und dort als Chef-techniker fungiert. Mit den Minimalisten aus Faenza hat es sich Toyota also schon verdorben. Und nach Saison-

ende 2001 legte man sich gar mit der gesamten Konkurrenz an, als Toyota fleissig testete und die anderen elf Teams jammerten, die Proberunden seien illegal. Kein freundlicher Einstand – aber der Beweis, dass Toyota ernst meint und bereit ist, Ellenbogen und breite Schultern einzusetzen.

Je näher nun die Premiere in Australien rückt, desto kleinlauter werden die Toyota-Manager. «So viele Rennen wie möglich beenden, als Team lernen, das erste Jahr als Plattform für die Zukunft sehen», gibt Tomita vordergründig das Motto aus. Verwunderung ruft allenthalben die Pilotenwahl hervor. Mit Allan McNish und Mika Salo verfügen die Rotweissen über das Senioren-Duo im Starterfeld. Doch das hat System. So glaubt Toyota, dass erfahrene Fahrer die beste Aufbauarbeit leisten. Und, ein grosses Plus; Beide sind Teamplayer.

## Eine Menge Erfahrung

Der Finne Salo (35) hat schon viele Cockpits gesehen, bewegte in 94 Grands Prix seit 1994 Lotus, Tyrrell, Arrows, BAR, Ferrari und Sauber. Er ist hinter Eddie Irvine der älteste Fahrer. Allan McNish hingegen steigt im stolzen Formel-1-Alter von 32 Jahren in die Szene ein. Macht nichts, glaubt Teamchef Ove Andersson: McNish pilotierte lange Jahre erfolgreich Sportwagen, gewann mit Porsche in Le Mans. Vor zwölf Jahren diente er als McLaren-Testpilot. Und er kennt seinen neuen Dienstwagen in- und auswendig. «Für mich wurde ein Traum wahr», freut sich der Schotte. Und wann freut sich Toyota?