

Michael Schumacher erneut Topfavorit

Am Sonntag beginnt in Australien die Formel-1-WM

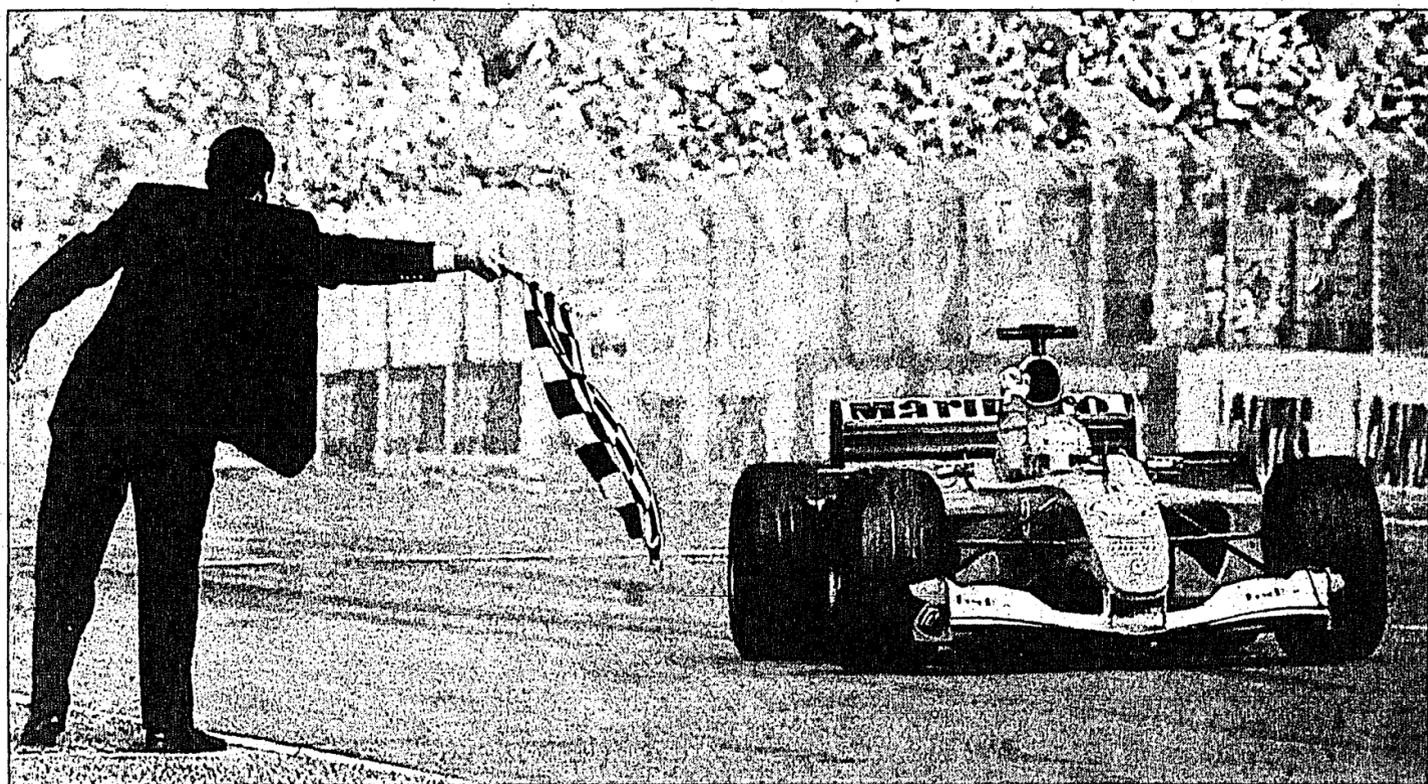
Michael Schumacher gilt erneut als Topfavorit für die am Sonntag in Australien beginnende Formel-1-WM. Erste Herausforderer des Titelverteidigers dürften David Coulthard sowie sein Bruder Ralf Schumacher und Juan Montoya sein.

Die grössten Schlagzeilen waren Michael Schumacher und Ferrari bereits in den letzten Tagen gewiss. Der Entscheid, in Melbourne mit den letztjährigen Autos anzutreten, warf hohe Wellen. Der Technische Direktor Jean Todt begründet den Entschluss mit mangelhafter Standfestigkeit des «F2002». Im Speziellen meint der Franzose damit vermutlich das neue Getriebe. Dennoch brachte die verfeinerte Aerodynamik, die ausgeklügelte Mechanik und der leistungsfähigere Motor Michael Schumacher schon nach wenigen Testkilometern ins Schwärmen.

In den vergangenen zwei Jahren hatte Schumacher die Basis zu seinen WM-Titeln jeweils in den ersten Grands Prix gelegt; 2000 gewann er die ersten drei Rennen, 2001 stand er zum gleichen Zeitpunkt mit zwei Siegen und einem 2. Rang zu Buch. Obwohl der Deutsche vorderhand noch auf den «neuesten Traum in Rot» (Zitat Schumacher) verzichten muss, sieht er die erfolgreiche Titelverteidigung nicht gefährdet: «Wir wissen, dass wir mit dem F2001 ein schnelles und zuverlässiges Auto haben. Warum sollten wir also mit dem neuen Auto unnötige Risiken eingehen?»

Herausforderer auf unterschiedlichen Wegen

BMW-Williams und McLaren-Mercedes gingen unterschiedliche Wege, um sich Ferrari leistungsmässig zu nähern. BMW-Williams setzte beim Bau des neuen Autos auf Kontinuität mit dem Ziel, die technischen Mängel, die in der letzten Saison (zu) viele Ausfälle verursacht hatten, zu minimieren. Dem gegenüber hat McLaren-Mercedes mit zwei Neuerungen aufgehoben lassen. Reifenlieferant der «Silberpfeile» ist nicht mehr Bridgesto-



Michael Schumacher auf Ferrari gewinnt am 4. März 2001 den Australian Grand Prix in Melbourne. Er gilt erneut als Topfavorit für die WM.

ne, sondern Michelin, zu dessen Kunden auch BMW-Williams, Renault, Jaguar, Minardi und Formel-1-Einsteiger Toyota zählen. Auch motorenmässig gab bei McLaren-Mercedes eine Änderung; die vom Bündner Mario Illien gebauten Aggregate weisen im Vergleich zu den Vorjahren einen deutlich grösseren Zylinderwinkel (90 statt 72 Grad) auf.

Coulthard hofft auf mehr Unterstützung

Im Gegensatz zu Ferrari gibt es bei McLaren-Mercedes und BMW-Williams wenigstens vorläufig keine Stallorder. David Coulthard erhofft sich nach Mika Häkkinens Rücktritt mehr Unterstützung vom Team, die ihm aber wohl nur dann zukommt, wenn er seinen neuen Stallgefährten Kimi Räikkönen regelmässig in die Schranken zu weisen vermag. Auf Grund der Ergeb-

nisse der vorsaisonalen Testfahrten dürfte der Finne für den Schotten eine harte Nuss darstellen.

Erstaunlich zurückhaltend geben sich die Williams-Fahrer Ralf Schumacher und Juan Montoya. Seinen Bruder zu schlagen sei im Moment sehr schwierig, glaubt «Schumi II». Aus den Worten des Kolumbianers liess sich ableiten, dass im Team noch nicht alles in Butter ist: «Ich kann im Moment noch nicht behaupten, dass wir Weltmeister werden. Dafür benötigen wir ein konkurrenzfähiges Auto.»

Renault will Platz 4

Dem Mittelfeld hinter den drei Top-teams dürften Sauber, die mit Honda-Motoren ausgerüsteten BAR und Jordan sowie Renault angehören. Die Franzosen hatten zuletzt unter Benetton-Renault firmiert und treten nun zum ersten Mal seit 1985 (in den Farben blau und gelb) wieder als eigenständiges Team auf. Als Saisonziel wurde der 4. Platz in der Konstrukteuren-Wertung genannt, bevor im kommenden Jahr Grand-Prix-Siege angestrebt werden. Ob Jaguar unter der Leitung von Niki Lauda die erhoffte Steigerung gelingt, ist im Moment noch zu bezweifeln. Vor drei Wochen entliessen die Briten den Technischen Direktor Steve Nichols; der aus Utah stammende Amerikaner soll mit dem neuen Auto erneut nur mittelmässige Arbeit abgeliefert haben. Mehr oder weniger freiwillig zurückgetreten ist der Schotte Craig Pollock als Chef des BAR-Teams. Nachfolger des Managers und Freundes von Jacques Villeneuve ist der Engländer Dave Richards.

Arrows wird zwar neuerdings wie Jaguar über Cosworth-Motoren des neuesten Standes verfügen, in den Kampf um WM-Punkte wird aber das Team von Tom Walkinshaw trotz Heinz-Harald Frenzen nur selten eingreifen können.

Toyotas Lehrjahr

Kaum jemals zuvor hat das Formel-1-Debüt eines Teams so viel Aufsehen erregt wie im Fall von Toyota. Die Japaner haben allerdings die eigenen Erwartungen für die erste Saison nach zweijähriger Vorbereitung deutlich nach unten korrigiert und 2002 als Lehrjahr deklariert. Ohne Umschweife wurde aber auch das obligate Fernziel aller namhaften Neueinsteiger genannt: Toyota will in absehbarer Zukunft Weltmeister werden – eine logische Vorgabe für den weltweit drittgrössten Automobilkonzern, der mit dem grössten Jahresetat aller Formel-1-Teams (nahezu 400 Millionen Dollar) wirtschaftet.

17 Stationen von Australien bis Japan

Datum	Ort	Rundenzahl	Start (MEZ)
3. März	GP Australien in Melbourne	58	04.00
17. März	GP Malaysia in Sepang	56	08.00
31. März	GP Brasilien in São Paulo	71	19.00
14. April	GP San Marino in Imola (It)	62	14.00
28. April	GP Spanien in Montmelo/Barcelona	65	14.00
12. Mai	GP Österreich in Spielberg	71	14.00
26. Mai	GP Monaco in Monte Carlo	78	14.00
9. Juni	GP Kanada in Montreal	69	19.00
23. Juni	GP Europa in Nürburg (De)	60	14.00
7. Juli	GP Grossbritannien in Silverstone (Eng)	60	14.00
21. Juli	GP Frankreich in Magny-Cours	72	14.00
28. Juli	GP Deutschland in Hockenheim	69	14.00
18. August	GP Ungarn in Mogyorod/Budapest	77	14.00
1. September	GP Belgien in Francorchamps	44	14.00
15. September	GP Italien in Monza	53	14.00
29. September	GP USA in Indianapolis	73	20.00
13. Oktober	GP Japan in Suzuka	53	07.30

9 Abgänger, 4 Neulinge und ein Rückkehrer

Von den 22 gemeldeten Fahrern haben auf die neue Saison nur vier das Team gewechselt, nämlich Räikkönen (bisher Sauber), Fisichella (Benetton/Renault), Trulli (Jordan) und Frenzen (Jordan und Prost). Massa, Sato, Webber und McNish sind Formel-1-Neulinge, der Finne Salo kommt nach einjähriger Testphase mit Toyota in die Formel 1 zurück.

Barrichello, Coulthard, Ralf Schumacher, Montoya, Heidfeld, Villeneuve, Panis, Button, Irvine, de la-Rosa, Bernoldi und Yoong; Salo und McNish testeten letztes Jahr schon für Toyota.

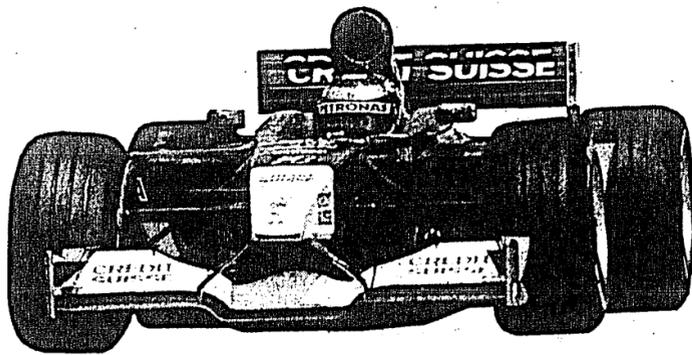
Nicht mehr dabei sind Alesi (2001 bei Prost und Jordan), Alonso (Minardi), Burti (Jaguar und Prost), Enge (Prost), Häkkinen (McLaren), Marques (Minardi), Mazzacane (Prost), Verstappen (Arrows, durch Frenzen ersetzt) und Zonta (Jordan).

Startnummer/Fahrer (Nat.)	GP/Siege/Punkte	Chassis	Motor	Reifen*
1 Michael Schumacher (De)	160/53/801	Ferrari F2002	Ferrari	B
2 Rubens Barrichello (Br)	146/1/192	Ferrari F2002	Ferrari	B
3 David Coulthard (Gb)	124/11/359	McLaren MP4/17	Mercedes	M
4 Kimi Räikkönen (Fi)	17/0/9	McLaren MP4/17	Mercedes	M
5 Ralf Schumacher (De)	82/3/135	Williams FW 24	BMW	M
6 Juan-Pablo Montoya (Kol)	17/1/31	Williams FW 24	BMW	M
7 Nick Heidfeld (De)	33/0/12	Sauber C21	Petronas (Ferrari)	B
8 Felipe Massa (Br)	0/0/0	Sauber C21	Petronas (Ferrari)	B
9 Giancarlo Fisichella (It)	91/0/75	Jordan EJ12	Honda	B
10 Takuma Sato (Jap)	0/0/0	Jordan EJ12	Honda	B
11 Jacques Villeneuve (Ka)	99/11/209	BAR 004	Honda	B
12 Olivier Panis (Fr)	107/1/61	BAR 004	Honda	B
14 Jarno Trulli (It)	78/0/29	Renault R202	Renault	M
15 Jenson Button (Gb)	34/0/14	Renault R202	Renault	M
16 Eddie Irvine (Gb)	129/4/183	Jaguar R3	Cosworth	M
17 Pedro de la Rosa (Sp)	45/0/6	Jaguar R3	Cosworth	M
20 Heinz-Harald Frenzen (De)	128/3/159	Arrows A23	Cosworth	B
21 Enrique Bernoldi (Br)	17/0/0	Arrows A23	Cosworth	B
22 Alex-Yoong (Malaysia)	3/0/0	Minardi PS02	Asiatech	M
23 Mark Webber (Au)	0/0/0	Minardi PS02	Asiatech	M
24 Mika Salo (Fi)	92/0/31	Toyota TF102	Toyota	M
25 Allan McNish (Gb)	0/0/0	Toyota TF102	Toyota	M

*-(B = Bridgestone, M = Michelin)

«Best of the rest»

Das hohe Ziel der Sauber-Truppe



Der «Routinier» im Sauber-Team: Nick Heidfeld.

Mit dem 4. Rang im WM-Klassament der Konstrukteure sorgte Sauber für die vielleicht grösste Überraschung der Formel-1-Saison 2001. Jetzt ist das gesamte Team vom unbändigen Willen beseelt, den Platz an der Sonne mit Erfolg zu verteidigen.

«Wir wissen, dass wir uns damit ein hohes Ziel gesteckt haben», erklärte Teamchef Peter Sauber (59), der am Dienstag als Nachzügler nach Melbourne flog. «Im vergangenen Jahr erreichten wir das Optimum, aus unserer Sicht sogar das Maximum. Mehr war nicht möglich, denn Ferrari, McLaren und Williams gehören in eine andere Kategorie. Aber wir betrachten die Herausforderung, unser Glanzresultat zu bestätigen, als Verpflichtung.» Für Sauber wird das 10. Jahr der

Mitgliedschaft im exklusiven Formel-1-Zirkel zur Nagelprobe. Nachdem die Fahrer Nick Heidfeld und Kimi Räikkönen 2001 die Erwartungen weit übertroffen haben, setzt das Team erneut auf die Karte Jugend. Der in Meilen am Zürichsee ansässige Heidfeld wird im Mai erst 25; gar noch vier Jahre jünger ist Felipe Massa.

Heidfelds Formel-1-Schulsack ist mittlerweile so gut gepackt, dass er schon fast als Routinier gelten darf. Der Neuling Massa indes hat in den herbstlichen und winterlichen Testfahrten nicht zuletzt mit Drehern und Unfällen von sich reden gemacht. Dass der Brasilianer schnell ist, steht ausser Zweifel; sich über Dutzende von Runden total konzentrieren zu können, scheint ihm jedoch nicht leicht zu fallen.