01.09.2017 **Sebastian Vettel platzt ein Reifen – und der Kragen.**

Die Formel 1 leidet unter gähnender Langweile. Niki Lauda hat das haarscharf erkannt und kritisiert.

Da kommt der Reifenplatzer von Sebastian Vettel gerade recht. Vettel erdreistete sich, mit einer Einstoppstrategie das Rennen zu beenden. Ein Grand Prix mit nur einem Reifenwechsel, das geht natürlich nicht. Mindestens zwei, besser noch drei Reifenwechsel müssen schon sein, das erhöht die Spannung ungemein. Zumindest glauben das die Verantwortlichen und die Chefmoderatoren des RTL, Heiko Danner und Christian Vasser. Sie unterhalten sich und das Publikum stundenlang mit ihren Theorien über Zwei- oder Dreistoppstrategien. Sie schaffen es spielend, wirklich an Formel 1 Technik Interessierte ins Koma zu plaudern.

An Formel 1 Technik Interessierte - gibt´s die noch? Da ein Flügelchen, dort ein Luftleitblechlein, mehr an unterschiedlicher Technik gibt die Formel 1 nicht mehr her. Dank der Normierungswut des großen Zampano Jean Todt und seinen Reglements-Schergen. Der Vereinheitlichungshysterie fielen auch die Reifen zum Opfer. Überall auf der Welt vollführten die Reifen in den letzten Jahrzehnten riesige Entwicklungssprünge. In der Formel 1? Fehlanzeige. Die Reifendimensionen sind noch die gleichen wie vor 50 Jahren.

Der Star der IAA 1957: der Ferrari 250 GT Cabrio S1. Bei seinem großen Auftritt in Frankfurt war der Wagen allerdings weiß lackiert.

Foto: Guido Bellberg

Die sportlichsten Fahrzeuge der 60er Jahre hatten damals richtige Ballonreifen, wie Ferrari oder Corvette Stingray beweisen.

Auch die erfolgreichsten Tourensportler benutzten derartige Gummiwürste.

Formel 1 Reifen sahen ebenfalls nicht viel anders aus.

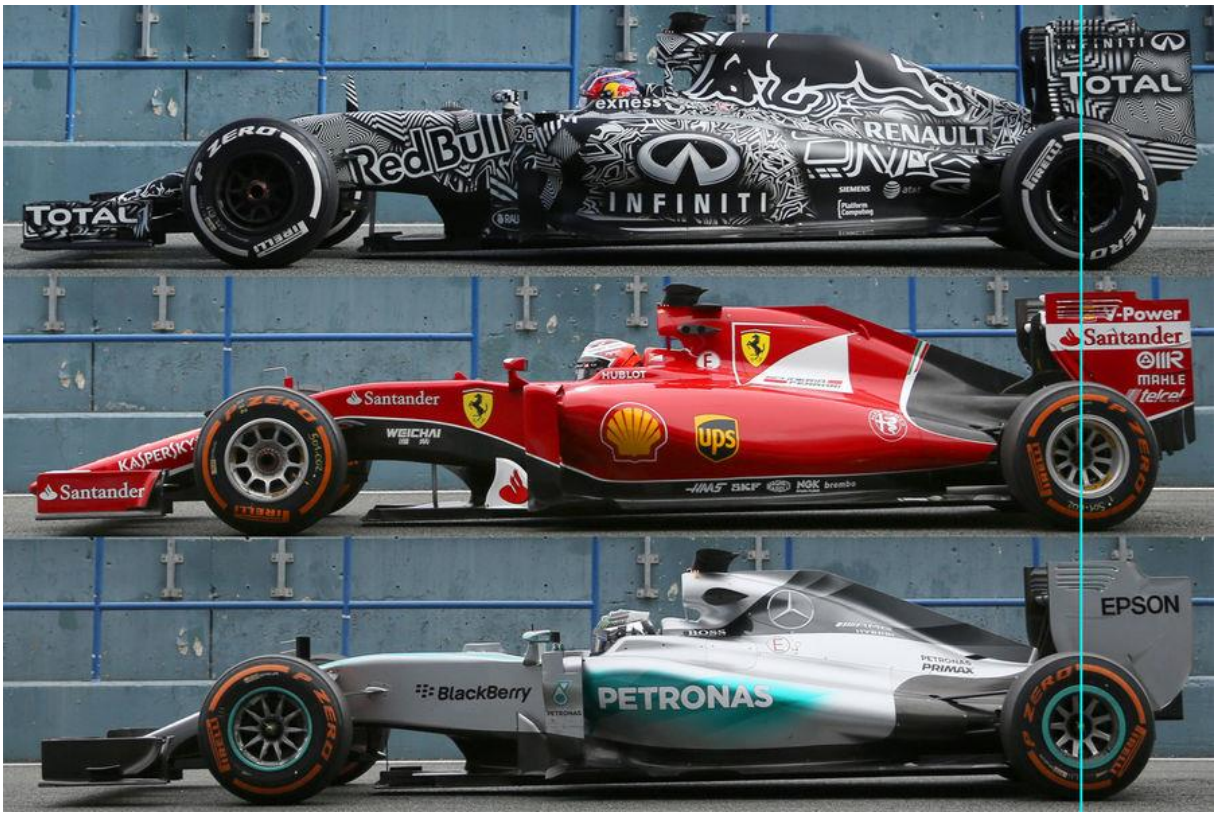
Wie sehen im Vergleich dazu die Reifen von Renn- und Sportfahrzeugen heute aus? Beispielweise so wie beim Lamborghini Aventador.

Oder so wie bei der Corvette von 2015.

Oder wie bei den modernen Pendants zum BMW CSL aus der DTM.

Oder bei Formelfahrzeugen, z.B. aus der Formel E.

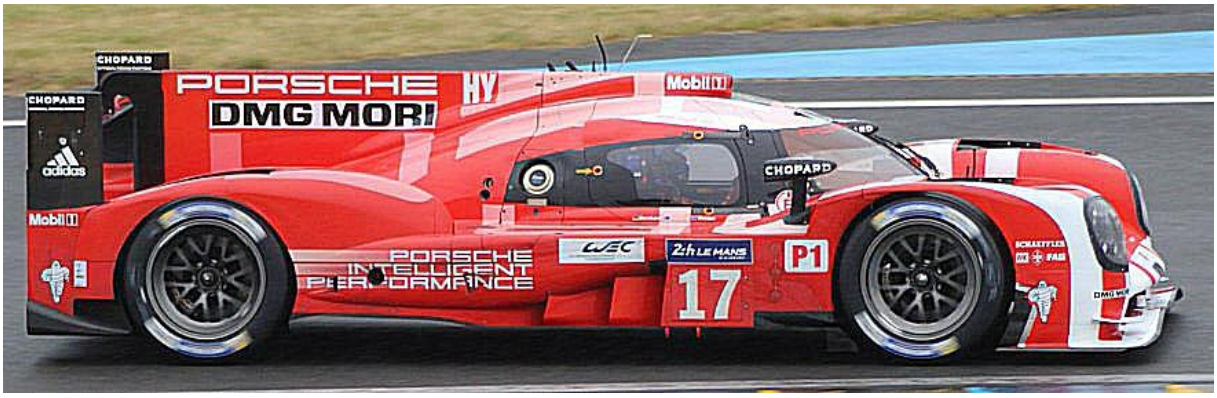
Nur in der Formel 1 ist die Uhr 50 Jahre stehen geblieben oder sogar rückwärts gegangen.



Die Gleichmacherei des Jean Todt lässt alle Fahrzeuge gleich aussehen.

Finde den Unterschied! Kleiner Hinweis: die Bemalung!

Besonders augenfällig wird der Stand der F1-Reifen beim Vergleich der Langstreckenfahrzeuge der LMP1-Klasse mit den F1-Boliden.



	LMP 1	F1
Systemleistung	ca. 1.000 PS	ca. 800 PS
Gewicht	870 kg	702 kg
Laufzeit Reifensatz	ca. 500 km	ca. 100 - 130 km

Warum halten F1-Reifen nicht die volle Distanz? Rein theoretisch wäre es ohne weiteres machbar, die LMP1-Reifen beweisen es. Es fehlt nur am Willen der Verantwortlichen. Man müsste auch nicht die Reifenwechsel verbieten. Es würde reichen, Reifenwechsel mit einem Boxenstopp von mindestens 30 Sekunden zu belegen, und zwar ausnahmslos. Als positiver Nebeneffekt würden die Reifen ziemlich schnell unempfindlich gegen kleinere Carbonsplitter.

Hilfreich bei diesen Überlegungen wäre ein Wettbewerb mehrerer Reifenhersteller. In früheren Zeiten war die F1 sehr stark von der Konkurrenz bei den Reifen geprägt. Bridgestone, Michelin und Pirelli lieferten sich wahre Reifenschlachten. Die Entwicklung hat das enorm beflügelt. Die Konzentration auf ein einziges Fabrikat tut weder der F1 noch dem jeweiligen Hersteller gut. Aber auch da gilt, nichts geht ohne Zustimmung von "Napoleon" Jean Todt.

Damals galten reifenschonende Fahrer noch als geschickte Taktiker, und wurden ehrfurchtsvoll "Reifenflüsterer" genannt. Das konnten sie allerdings nur beweisen, wenn ihnen die Reifen nicht ohne Vorwarnung um die Ohren flogen, wie Sebastian Vettel oder Nico Rosberg. Vettel behauptete: **"Es muss mal gesagt werden, die Qualität der Reifen ist miserabel".**

Die Reaktion von Niki Lauda ist schlicht unverständlich.

Er liegt mit seiner Aussage völlig daneben. Erstens ist Pirelli kein wirklicher Partner von Ferrari. Zu einer Partnerschaft gehört eine Art Exklusivvertrag. Zweitens ist der Begriff diskriminieren falsch angewandt, denn die Reifenkompetenz abzuwerten, das besorgt Pirelli schon selbst. Drittens sollte speziell für Niki Lauda als ehemaligen F1-Fahrer die Sicherheit der Piloten an oberster Stelle stehen.

Man kann nur hoffen, dass die Reifenentwicklung in der Formel 1 wieder in kompetente Hände gelangt, z. B. an Bridgestone und Michelin. Auf die chaotischen Reifenwechsel kann man ebenso gut verzichten wie auf die Tankstopps. Das kann die Spannung nur steigern.

01.09.2015 Jacob Jacobson