

Großer Preis von Spanien 2014 - Vorschau

Großer Preis von Spanien 2014 - Vorschau
Das fünfte Rennwochenende der Formel 1-Saison 2014 findet beim Großen Preis von Spanien auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya statt. Aussagen der Fahrer / Teamleitung
Lewis Hamilton
Es war schön, eine kleine Pause zwischen den Rennen zu haben - sowohl für uns Fahrer als auch für das gesamte Team, das seit vielen Wochen mit Volldampf arbeitet. Nach drei großartigen Wochenenden in Malaysia, Bahrain und China bin ich jetzt aber heiß auf das nächste Rennen, bei dem ich unseren Schwung in den nächsten Abschnitt der Saison mitnehmen möchte. Barcelona ist ein großartiger Ort für das erste Europawochenende der Saison. Wir kennen die Strecke alle sehr gut - obwohl ich in diesem Jahr zum ersten Mal in meiner Formel 1-Karriere ein Rennen in Barcelona fahre, ohne zuvor dort im Winter getestet zu haben. Die spanischen Zuschauer sind leidenschaftliche Racer und es ist großartig, im Laufe des Wochenendes so viele Menschen auf den Tribünen zu sehen. Ich habe auf dieser Strecke noch nie gewonnen, aber ich habe gerade einen Lauf und hoffe, dass es in diesem Jahr klappen wird. Mir ist allerdings klar, wem die Fans in Barcelona am meisten die Daumen drücken werden! Die Strecke ist fantastisch, unser Auto funktionierte bislang sehr gut und ich freue mich auf ein tolles Rennen.
Nico Rosberg
Nach vier spannenden Rennen in Übersee ist der Große Preis von Spanien das erste Rennen auf europäischem Boden in diesem Jahr. Hier startet die nächste Phase der Saison und es gibt auf der Welt wohl keine andere Strecke, die ich so gut kenne wie den Circuit de Barcelona-Catalunya. Ich habe einige gute Erinnerungen an Rennwochenenden in Barcelona. Im vergangenen Jahr startete ich zum Beispiel von der Pole Position, also freue ich mich sehr darauf, wieder dorthin zu kommen, um dieses Ergebnis vielleicht zu wiederholen. So langsam können wir erkennen, wie die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Autos aussieht. Jedes Team hat in der Pause seit dem letzten Rennen hart gearbeitet, um mit neuen Teilen zusätzliche Performance herauszuholen. Es wird garantiert ein interessantes und hoffentlich auch spannendes Wochenende für die Fans.
Toto Wolff, Mercedes-Benz Motorsportchef
Nach vier Saisonrennen im Jahr 2014 befinden wir uns in beiden Weltmeisterschaftswertungen in einer starken Position. Das erste Rennen der Europasaison bietet den Teams stets eine gute Gelegenheit, um Verbesserungen an ihren Autos einzusetzen. Natürlich gilt das für uns wie für alle anderen Teams auch und deshalb ist es unser Ziel, den Vorteil, den wir beim vergangenen Rennen in China hatten, weiter auszubauen. Wir haben bereits gesehen, dass unsere Rivalen unermüdlich daran arbeiten, den Rückstand auf uns aufzuholen. Jetzt liegt es an uns, diese Herausforderung anzunehmen und diese unermüdliche Arbeitseinstellung noch ausgeprägter umzusetzen als unsere Gegner. Wenn wir in diesem Sport nachhaltigt Erfolge erzielen wollen, müssen wir jeden noch so kleinen Vorteil als Möglichkeit ansehen, um einen noch größeren Vorteil herauszuholen. Wir reisen mit einer guten Form und Stimmung nach Barcelona. Entscheidend ist jedoch, dass wir das nächste Rennwochenende genauso angehen wie das erste: In dem Wissen, dass noch eine lange Saison vor uns liegt, in der alles möglich ist.
Paddy Lowe, Executive Director (Technical)
Das Rennen in Barcelona findet nach der ersten dreiwöchigen Pause der Saison statt, dem ein nahezu durchgängiger Test- und Rennterminplan seit Ende Januar vorangegangen ist. Das hat vor allem unseren Jungs an der Rennstrecke die Chance gegeben, sich etwas zu erholen und ihre Akkus für ein langes Jahr aufzuladen, in dem auch wieder Testfahrten auf dem Programm stehen. Die Rennpause ermöglichte es den Teams auch, an den Autos zu arbeiten und mehr neue Teile zum nächsten Rennen mitzubringen, als dies während der Back-to-Back-Rennwochenenden möglich ist. Barcelona ist aber nicht nur das erste Europarennen der Saison, sondern auch ein klassischer Meilenstein für Upgrades bei allen Teams. Auch in diesem Jahr können wir wieder eine ganze Reihe an Weiterentwicklungen im gesamten Feld erwarten. Die Strecke stellt die Autos vor einige Herausforderungen: Sie verlangt nach der besten Kombination aus Leistung, Handling und Aerodynamik im gesamten Jahr. Man sagt oft, dass ein Auto, das in Barcelona gut funktioniert, für die gesamte Saison gut sein wird. Demnach sind wir gespannt darauf, wo wir im Vergleich zu unseren Konkurrenten stehen. Trotz der starken Performance bei den ersten Saisonrennen gab es in unserem Team keinen Anlass für Selbstzufriedenheit oder um sich zurückzulehnen. Unser Ziel ist es nicht nur, die Entwicklungsgeschwindigkeit unserer Rivalen mitzugehen, sondern sie zu übertreffen, um so unsere Führung in beiden Weltmeisterschaften auszubauen.
Circuit de Barcelona-Catalunya: Inside Line
Im Cockpit
Lewis
Die Runde beginnt mit einer langen Geraden, die auch eine DRS-Zone aufweist. Es ist sehr wichtig, den richtigen Bremspunkt für die erste Kurve zu finden und viel Geschwindigkeit durch den Scheitelpunkt mitzunehmen, ohne dabei zu weit in Kurve zwei hineingetragen zu werden. Von dort geht es direkt weiter in Kurve drei, die einfach super ist: Dort wirken hohe G-Kräfte und sie wird im Qualifying beinahe mit Vollgas durchfahren. Es ist entscheidend, den Schwung durch die ersten drei Kurven mitzunehmen.
In Kurve vier kann man je nach Windrichtung und Abstimmung der Vorderachse seines Autos recht einfach Untersteuern haben. Dann wird man in der Kurve zu weit rausgetragen. Kurve fünf ist eine recht lange Kurve, in der man den Scheitelpunkt etwas scheidet. Es ist wichtig, eine gute Geschwindigkeit auf die Gerade in Richtung der Kurven sechs und sieben mitzunehmen. Dort beginnt die Strecke bis Kurve acht anzusteigen. Die schnelle Kurve neun und die Gegengerade verlaufen dann wieder gerade.
Auf eine weitere DRS-Zone folgt eine starke Bremszone für die enge Linkskurve zehn, in welcher die Hinterreifen stark belastet werden. Dann geht es schnell links herum durch Kurve elf und direkt in die Rechtskurve zwölf. Diese Kurve mit doppeltem Scheitelpunkt muss man wie ein "v" fahren. Danach geht es in den letzten Streckenabschnitt.
Die letzten Kurven sind recht knifflig, weil die Hinterreifen nun schon sehr heiß sind. Es ist schwierig, in Kurve 14 und 15 einzulenken, ohne zu viel Übersteuern zu haben. Der Kurvenausgang ist hier wieder entscheidend. Man gibt im letzten Teil Vollgas und kommt erneut auf die lange DRS-Gerade, um eine weitere Runde zu beginnen. Dies ist die beste Überholstelle der Strecke.
Nico
Die ersten Saisonrennen unterscheiden sich alle sehr stark voneinander. Barcelona ist die erste "normale" Strecke des Jahres. Obwohl wir sie sehr gut kennen, stellt uns das fordernde Streckenlayout des Circuit de Barcelona-Catalunya aber immer noch vor einige Herausforderungen. Die erste Kurve ist eine der Schlüsselstellen der Strecke, denn sie bietet eine gute Überholchance. Kurve eins folgt auf die längste Gerade der Strecke, die außerdem eine DRS-Zone beinhaltet, und ist damit definitiv ein guter Ort für Überholmanöver!
Aus Fahrersicht ist Kurve drei aber noch aufregender: Eine lang gezogene Kurve, die in der Vergangenheit beinahe mit Vollgas durchfahren wurde. Wir müssen aber abwarten, wie schnell wir dort in diesem Jahr fahren können, da wir durch die neuen Regeln zwar mehr Leistung, aber auch viel weniger Abtrieb haben. So oder so ist es für mich eine der besten Kurven des Jahres und es wird eine richtig spannende Erfahrung, mit den neuen Autos hindurchzufahren.
Eine der Besonderheiten dieses Rennwochenendes ist es, dass es der Auftakt zur Europasaison ist. Damit kehren auch die Teamtrucks und Motorhomes ins Fahrerlager zurück. Aber dieses Rennen stellt noch aus einem anderen Grund eine Besonderheit dar: Beim Großen Preis von Spanien erreichen wir einen entscheidenden Punkt in der Saison, ab dem man die Performance des eigenen Autos so langsam mit jener der anderen Fahrzeuge vergleichen kann. Das ist ein wichtiger Moment für alle Teams.
Am Kommandostand
Streckencharakteristik
Abgesehen vom Straßenkurs in Melbourne war die Formel 1 in dieser Saison bislang auf einigen der neuen Strecken mit modernem Design zu Gast. Auf diesen zählen meistens spezifische Performancebereiche der Autos und nicht das Gesamtpaket. Die Strecke in Barcelona ist hingegen ein traditioneller Kurs. Die Teams kennen die Strecke sehr gut und sie bietet einen guten Referenzpunkt, um die Performance des Autos gegenüber der Konkurrenz einzuschätzen. Es ist eine echte Härteprobe für das Auto und verlangt eine gute Mischung aus einer starken Aerodynamik, einem starken Motor und einer starken mechanischen Performance.
Upgrades
Barcelona ist normalerweise der Zeitpunkt für einige der größten Performance-Upgrades der Saison. Einer der Gründe dafür ist, dass es bei den vier Überseerennen zu Beginn der Saison schwierig und teuer ist, sperrige Pakete mit Unterböden, Bodyworks und Flügeln zu transportieren. Natürlich möchte jedes Team zu jedem Zeitpunkt so konkurrenzfähig wie möglich sein, aber sie müssen auch eine gute Balance zwischen den Kosten und der Performance finden. In Barcelona werden die Teams deshalb große Upgrade-Pakete ausprobieren und grundlegende Überarbeitungen an ihren Autos haben statt nur Neuerungen an individuellen Komponenten. Bis zu diesem Rennen lag die Performance einiger Autos eng zusammen. Beim Auftakt zur Europasaison kann es jedoch leichte Verschiebungen geben: Einige Teams werden leicht vor anderen liegen, was zuvor vielleicht nicht der Fall gewesen ist. Nach vier Rennen hatten die Teams nun auch genügend Zeit, um clevere Design-Ideen anderer Teams zu analysieren und zu versuchen, diese für ihre Autos nachzuempfinden. Dies gilt sowohl für aerodynamische als auch mechanische Komponenten. Insgesamt macht dies Barcelona zu einem entscheidenden Moment der Saison.
Streckenoberfläche
Die Streckenoberfläche in Barcelona ist in den Kurven eins und zehn sichtbar gerillt. Dies sind die Bremszonen für die beiden langen Geraden. Eine solche Charakteristik gibt es im aktuellen Rennkalender nur selten, was auf das Alter der Strecke zurückgeführt werden kann. Der Asphalt wurde im Laufe der Zeit aufgeraut, was sowohl die Fahrer im Cockpit spüren als auch Filmaufnahmen bestimmter Autos zeigen.

3-Kurve 3-Kurve drei ähnelt Kurve acht auf der ehemaligen Formel 1-Strecke in Istanbul. Sie ist, wenn auch in geringerer Ausprägung, eine fantastische, langgezogene Highspeed-Kurve, die von den Fahrern als eine der größten Herausforderungen des Jahres angesehen wird. Hier zeigt sich die Basis-Performance eines Autos. Um schnell zu sein, sind hier eine gute Balance, ein starkes Aerodynamik-Paket und ein guter Umgang mit den Reifen wichtig. Kurve drei dominiert den Anfang des ersten Sektors, da es keine besonderen mechanischen Unterscheidungsmerkmale auf der Geraden oder in den ersten beiden Kurven gibt. Überholen Überholen war in Barcelona schon immer schwierig und dies hat sich auch durch die Einführung von zwei DRS-Zonen nicht viel geändert. Obwohl es in der Saison 2013 eine beachtliche Anzahl an Überholmanövern gegeben hat, muss angemerkt werden, dass diese durch den starken Reifenabbau und eine Vielzahl an Strategien während des Rennens ausgelöst wurden. Es gibt zwei lange Geraden auf der Strecke, aber diese sind nicht so lang wie auf den letzten beiden Strecken in dieser Saison. Um ein erfolgreiches Überholmanöver zu vollführen, muss der Fahrer am Ausgang der vorhergehenden Kurve so nah wie möglich an seinem Vordermann dran sein. Die Charakteristik der Kurven neun und 16, die beiden Kurven vor den Geraden, machen dies zu einer schwierigen Aufgabe. Beide sind knifflige, schnelle Kurven, in denen die Fahrer am Limit sind. Aus diesem Grund kann die Vorderachse in der aufgewirbelten Luft des vorausfahrenden Autos leicht wegrutschen. Dies führt oftmals zu Fehlern, wenn die Fahrer versuchen, über das Limit hinauszugehen, um den Abstand vor Kurve neun zu verringern und so vielleicht ein Überholmanöver auf dem Weg zu Kurve zehn zu probieren. Mit Blick auf den Reifenabbau zählt Barcelona zu den härteren Strecken der Saison. Aus diesem Grund kommen an diesem Rennwochenende die harte und die mittlere Reifenmischung zum Einsatz. In den Kurven drei und neun sowie in der Kurvenkombination sieben und acht wirken hohe Lasten auf die Reifen. Zudem nutzt der aggressive Asphalt in Barcelona die Oberfläche der Reifen etwas mehr als gewöhnlich ab. Diese Charakteristiken führen gemeinsam zu höheren Reifentemperaturen, besonders auf der linken Seite. Angesichts der relativ kurzen Geraden auf dieser Strecke gibt es nur ein eingeschränktes Zeitfenster, um die Energie und Temperatur in den Reifen wieder abzubauen. Deshalb spüren die Fahrer vor allem in den engen Schlusskurven einer Runde die Auswirkungen der überhitzten Reifen, da die Abfolge von stark belastenden Kurven vor dem letzten Sektor wenig Zeit für Erholung bietet. Wetter Anders als in Melbourne oder Shanghai, wo die Wetterverhältnisse sich von Tag zu Tag stark unterscheiden können, bleibt das Klima an den Rennwochenenden in Barcelona normalerweise konstant. Aus Ingenieurssicht verringert dies die Herausforderung, da der Schwerpunkt nicht mehr so stark auf der Wettervorhersage liegt, um so die Kühlungs Pakete und die Reifenvorbereitung zu optimieren. Die Temperaturen können jedoch von Jahr zu Jahr zwischen 18 und 29 Grad schwanken. Dies stellt eine eigene Herausforderung dar: Bis die Teams an der Strecke angekommen sind, kann es schwierig sein, zu wissen, welche Lösungen am besten zu den vorherrschenden Bedingungen passen. Jubiläen Mercedes-Benz Geschichte 7. Mai 1939 - vor 75 Jahren: Hermann Lang und Rudolf Caracciola erzielen einen Doppelsieg beim Großen Preis von Tripolis. Es war das erste und letzte Rennen des W 165 1, 5-Liter Rennwagens. Die Rennsportabteilung von Daimler-Benz hatte den neuen Achtzylinder-Wagen, mit 1,5 Litern Hubraum und einer Leistung von 254 PS / 187 kW, speziell für das Rennen in Tripolis entwickelt. 12. Mai 1984 - vor 30 Jahren: Ein Rennen mit 20 identischen Mercedes-Benz 190 E 2,3 Liter 16-Ventil-Fahrzeugen stellte den Höhepunkt der Einweihungsfeiern des neuen Nürburgrings dar. 20 internationale Rennfahrer, Sieger verschiedenster Rennen, die in den vorangegangenen 25 Jahren auf dieser Strecke stattgefunden hatten, kämpften um den Sieg, der letztlich an Ayrton Senna ging. Rennsport-Geschichte Großer Preis von Spanien 2009 - vor fünf Jahren: Jenson Button erzielte mit seinem Sieg für Brawn GP den 200. Podestplatz eines Mercedes-Benz Motors in der Formel 1 Großer Preis von Spanien 2014 - vor einem Jahr: Lewis Hamilton startete am Steuer eines MERCEDES AMG PETRONAS F1 W04 zum 50. Mal in seiner Formel 1-Karriere aus Reihe eins Im Rampenlicht Großer Preis von Spanien 1954 - vor 60 Jahren: Das neunte und letzte Saisonrennen der Formel 1-Saison 1954 fand beim Großen Preis von Spanien statt. Es war der Schlusspunkt eines überzeugenden Debütjahres für die Silberpfeile in der Königsklasse des Motorsports. Juan Manuel Fangio gewann den Fahrer-Weltmeistertitel bereits zwei Rennen zuvor und rundete ein beeindruckendes Jahr mit einem dritten Platz auf dem 6,316 km langen Circuit de Pedralbes in Barcelona (Spanien) ab. Mit insgesamt vier Siegen, sieben Podestplätzen, vier Pole Positions und vier schnellsten Rennrunden bei sieben Rennstarts stieg Mercedes-Benz mit Stil in die Formel 1 ein. Daimler AG 70546 Stuttgart Deutschland Telefon: +49 (711) 17 0 Telefax: +49 711 17 22244 Mail: dialog@daimler.com URL: <http://www.daimlerchrysler.de/> 

Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

ehemals DaimlerChrysler AG DaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine ? und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.