

BMW Motorsport – Formel 1 Saisonrückblick 2005. Inhaltsverzeichnis.



Die Saison 2005 im Rückblick.	2
Interview mit BMW Motorsport Direktor Mario Theissen.	4
GP Australien.	7
GP Malaysia.	7
GP Bahrain.	7
GP San Marino.	8
GP Spanien.	8
GP Monaco.	9
GP Europa.	9
GP Kanada.	10
GP USA.	10
GP Frankreich.	11
GP Großbritannien.	11
GP Deutschland.	11
GP Ungarn.	12
GP Türkei.	12
GP Italien.	13
GP Belgien.	13
GP Brasilien.	14
GP Japan.	15
GP China.	15
Ergebnisse und Statistik.	17

Die Saison 2005 im Rückblick.



Schlussakkord und Neuanfang.

München. Es sollte die Rückkehr in die Erfolgsspur werden, doch das BMW WilliamsF1 Team wurde überholt. Die deutsch-britische Mannschaft erlebte 2005 ihre zweite schwierige Saison in Folge und fiel auf den fünften Platz in der Herstellerwertung zurück. Die sechste gemeinsame Saison, mit 19 Grands Prix die längste in der Geschichte der Formel 1, markierte zugleich das Ende der Kooperation von BMW und WilliamsF1. BMW hat das Schweizer Team Sauber übernommen und wird ab 2006 in Eigenregie an den Start gehen.

„In den sechs Jahren haben beide Seiten viel voneinander gelernt und profitiert“, bilanziert BMW Motorsport Direktor Mario Theissen, „beide Partner sind heute stärker als zu Beginn unserer Zusammenarbeit. Vier Jahre lang haben wir unsere Ziele mehr als erfüllt. 2003 haben wir bis zum Finale um den WM-Titel gekämpft. Doch statt dann den entscheidenden Schritt nach vorn zu machen, haben wir 2004 und 2005 den Anschluss an die Spitze verpasst.“

Zehn Siege, darunter drei Doppelsiege, insgesamt 45 Podestplätze und 17 Polepositions wurden seit 2000 in 104 gemeinsamen Rennen eingefahren. In der abgeschlossenen Saison konnte das BMW WilliamsF1 Team keinen Grand Prix gewinnen. Das hatte es zuvor nur im Premierenjahr 2000 gegeben. Das Team beendete die Saison mit 66 Punkten auf Platz fünf der Gesamtwertung. Der Williams BMW FW27 erwies sich trotz permanenter Weiterentwicklung und einer umfassenden Überarbeitung zur Saisonmitte als nicht konkurrenzfähig.

Saisonhöhepunkte aus Sicht des BMW WilliamsF1 Teams waren die Läufe in Monaco und auf dem Nürburgring. Im Fürstentum standen der Deutsche Nick Heidfeld (28) und sein australischer Teamkollege Mark Webber (29) als Zweiter und Dritter des prestigeträchtigsten Grand Prix gemeinsam auf dem Podium. In der Eifel erzielte Heidfeld eine Woche später die erste Poleposition seiner F1-Karriere und kam erneut als Zweiter ins Ziel. Zuvor war Heidfeld in Malaysia auf Platz drei gefahren. Bei diesen vier Podestplätzen blieb es 2005. Webber beendete die Saison mit 36 Punkten auf Platz zehn, Heidfeld wurde mit 28 Zählern Elfter. Der Brasilianer Antonio Pizzonia (25), der den verletzten Heidfeld in den letzten fünf Saisonrennen vertreten hatte, steuerte zwei Punkte bei.

Nachdem Renault-Pilot Fernando Alonso (24) bereits im 17. von 19 WM-Läufen, beim Großen Preis von Brasilien, als jüngster Weltmeister der F1-Historie gefeiert worden war, gewann Renault im Finale in China die Hersteller-Wertung mit 191 Punkten vor McLaren-Mercedes (182).

Interview mit BMW Motorsport Direktor Mario Theissen.



Wie fällt Ihr Saisonfazit für die Formel-1-Saison 2005 aus?

BMW Motorsport Direktor Mario Theissen: „Unsere sechste Saison seit dem Wiedereinstieg von BMW zum Jahr 2000 war gleichzeitig unsere schwierigste. Mit Platz fünf in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft sind BMW und WilliamsF1 selbstverständlich unzufrieden.“

Wo haperte es?

Theissen: „In zu vielen Bereichen, um sie unter der Belastung der Formel-1-Saison mit den meisten Rennen der Geschichte in den Griff zu bekommen.“

Im Detail?

Theissen: „Das Chassis war beim Saisonstart nicht top. Die umfangreiche Überarbeitung zur Saisonhalbzeit brachte nicht den erhofften Fortschritt, sondern zunächst einen Rückschritt. In Grove wurde unermüdlich gearbeitet. Der Fleiß verdient Respekt. Aber bei zu vielen Rennen waren wir von vornherein nicht schnell genug für Punkte. Hinzu kamen zwei Motorschäden im Rennen, die beide Nick Heidfeld trafen. Der erste, im Hitzerennen von Bahrain, war auf einen fehlerhaften Kolben zurückzuführen. Der zweite in Kanada auf eine absehbare Überhitzung des Motors. Die Ingenieure waren von geringeren Außentemperaturen ausgegangen, wir sind nicht mit maximalen Kühlluftöffnungen gefahren. Nick fuhr praktisch das ganze Rennen über dicht hinter einem Konkurrenten her. Das war unter diesen Umständen thermisch nicht verkraftbar. Neun Mal waren Unfälle dafür verantwortlich, dass ein Fahrer leer ausging. In Indianapolis konnten wir aufgrund der bekannten Reifenproblematik nicht antreten. In der Türkei sind wir an einem hausgemachten Problem gescheitert, das zu Schäden an den Reifenflanken führte.“

Hat der Vollzug der Trennung von Partner WilliamsF1 das Saisonergebnis beeinträchtigt?

Theissen: „Nein. Alle Beteiligten haben ihr Bestes gegeben. Auch, um ihrer jeweils eigenen Zukunft willen. Eine weiterhin gemeinsame Zukunftsorientierung hätte uns nicht schneller gemacht.“

Wie sind die Vorbereitungen für 2006 angelaufen?

Theissen: „Zunächst einmal haben wir uns auf die laufende Saison mit unserem Partner WilliamsF1 konzentriert, und zwar mit ungebrochener Intensität bis zum letzten Rennen. Parallel lief unser neues Projekt an. Wir sind die Zusammenführung der Standorte München und Hinwil für das neue Team systematisch angegangen und liegen im Plan. Seit dem Vorstandsbeschluss vom 22. Juni gehen Mitarbeiter der verschiedenen Abteilungen an beiden Standorten praktisch täglich ein und aus. Wir haben im ersten Schritt die beiderseitigen Ressourcen in den verschiedenen Aufgabenfeldern gesichtet. Dann haben wir die entsprechenden Ziele definiert und die Arbeitsprozesse festgelegt. Seit September werden Einstellungsgespräche geführt. Oberste Priorität bei der personellen Aufstockung in Hinwil hat die Aerodynamikabteilung. Wir wollen den hervorragenden Windkanal schnellstmöglich im Mehrschichtbetrieb nutzen.“

In welchem Rahmen wollen Sie aufstocken?

Theissen: „Gegenwärtig arbeiten in München und in Hinwil je rund 300 Beschäftigte an dem Formel-1-Projekt. Wir planen in Hinwil eine Erhöhung um gut 100 Mitarbeiter. Das Ziel ist eine Personalstärke von insgesamt 700.“

Wie gehen Sie bei der Personalsuche vor?

Theissen: „Sehr gründlich. Im Motorsport gibt es viele Bewerbungen aus Faszination, die gründlich auf Qualifikation, Leistungsbereitschaft und Teamfähigkeit zu prüfen sind. Wir setzen auf eine Mischung aus BMW Mitarbeitern, die zum Motorsport wechseln wollen, Hochschulabsolventen und gestandenen Spezialisten unterschiedlicher Herkunft.“

Wie weit sind Chassis und Antrieb für 2006 gediehen?

Theissen: „Schon vor dem Saisonende 2005 war die Grundauslegung des 2006er Chassis definiert, die Aerodynamikabteilung in Hinwil arbeitet seither an der Optimierung der einzelnen Komponenten. Zeitgleich wurde in München der neue V8-Motor P86 für die Wintertests weiterentwickelt.“

Worin liegt die Problematik des Umstiegs von V10 auf V8?

Theissen: „Auch wenn der V8 optisch wie ein abgeschnittener V10 mit gleichem Zylinderwinkel aussieht, ist er technisch ein eigenständiges Konzept. Zündfolge und Zündabstände unterscheiden sich, was zu einem erheblich anderen Schwingungsverhalten führt. Beim V10 liegt der kritische Bereich zwischen 12 000 U/min und 14 000 U/min. In dem Bereich fährt man nicht viel. Die längste Verweildauer liegt in den Spitzendrehzahlen, und da wird es beim V8 problematisch. Die Schwingungen steigen ab 16 000 U/min in kritische Bereiche und nehmen darüber noch weiter zu. Den besten V8 baut der, der die Schwingungsproblematik am besten in den Griff bekommt.“

Berechnung und Analyse jedes einzelnen Bauteils und Simulation des Gesamtsystems sind hier die wichtigsten Werkzeuge. Bei der Leistung kann man – proportional zum Hubraum – von einem Rückgang um 20 Prozent ausgehen. Auch die Kühler können entsprechend um 20 Prozent kleiner ausfallen. Die Drehzahlen dürften etwa auf dem gleichen Niveau wie beim V10 liegen. Schwieriger darstellbar wird eine gute Fahrbarkeit, weil ab 2006 eine fixe Kanallänge für die Ansaugrohre vorgeschrieben ist. Mit den variablen Ansaugrohren konnten wir den Drehmomentverlauf optimieren. Man muss einen Kompromiss finden zwischen maximaler Power und guter Fahrbarkeit. Da spielen auch Faktoren wie die Streckenführung und sogar das Wetter eine Rolle. Theoretisch braucht man verschiedene Rohrlängen für verschiedene Bedingungen. Praktisch bleibt festzuhalten, dass der Umstieg auf V8-Motoren das Ziel der Kostenreduzierung verfehlt.“

Wie profitiert das Unternehmen BMW von dem Formel-1-Projekt?

Theissen: „Wir beurteilen sowohl die Innen- als auch die Außenwirkung positiv. Dadurch, dass wir von Anfang an einen ungewöhnlich hohen Eigenfertigungsanteil bis hin zur Motorelektronik am Standort München umgesetzt haben, haben wir den Technologietransfer zwischen Serie und Formel 1 bzw. umgekehrt maximiert. Auch intern hat ein so emotionales Projekt wie die Formel 1 einen hohen Motivationseffekt. Nach außen profitiert BMW laut einer neutralen Marktstudie von 2005 mehr als jeder andere Hersteller vom Formel-1-Engagement. Man kann sich den Motorsport ohne BMW genauso wenig vorstellen wie BMW ohne Motorsport. Das Thema ist praktisch maßgeschneidert für unser Unternehmen – das betrifft nicht nur die Formel 1, sondern auch Tourenwagensport und die Nachwuchsserie Formel BMW.“

GP Australien.

Am 31. Januar 2005 waren der FW27 und Nick Heidfeld als zweiter Einsatzfahrer neben Mark Webber in Valencia präsentiert worden. Es folgten ernüchternde Testergebnisse mit dem aufgrund des Reglements aerodynamisch stark veränderten Fahrzeug. Ab dem Saisonauftakt in Melbourne galten noch weitere neue Regeln: Qualifying und Rennen mussten mit demselben Reifensatz bestritten werden, die Rundenzeiten von zwei Einzelzeitfahren (Samstag und Sonntag) wurden für die Startaufstellung addiert, und die BMW P84/5-Motoren mussten zwei GP-Wochenenden durchhalten. Auf nasser Strecke brachte das erste Qualifying kaum Aufschluss über die Konkurrenzverhältnisse. Webber wurde Dritter, Heidfeld nach einem Fahrfehler Siebter. Dabei blieb es im zweiten Qualifying. Zwar freute sich Webber über die Bestzeit, aber auf trockener Bahn waren die großen Zeitunterschiede vom Vortag nicht aufzuholen. Im Rennen verlor Webber beim Start an Boden und kam nach einem ansonsten fehlerfreien Rennen als Fünfter ins Ziel. Heidfeld hatte sich beim Start auf Platz fünf verbessert. 15 Runden vor Schluss brachte eine Kollision mit Michael Schumacher (Ferrari) das Aus. Dennoch lief der Auftakt besser als erwartet.

GP Malaysia.

Das zweite Saisonrennen brachte den ersten Podiumsplatz. Bei lähmender Schwüle und 37 Grad im Schatten gelang Heidfeld eine Aufholjagd von Startplatz zehn auf Rang drei. Trotz defekter Trinkflasche fit wie nach einer Spazierfahrt, nahm er Komplimente für erstklassige Überholmanöver entgegen. Webber, von Platz vier gestartet, schied auf dem Weg zu einem möglichen Podiumsplatz in der 37. von 56 Runden nach einer Kollision mit Giancarlo Fisichella (Renault) aus. In der 40. Runde fuhr Heidfeld die zweitschnellste Runde des gesamten Feldes. Klar war: Nicht mehr Ferrari ist das Team, das es zu schlagen gilt, sondern Renault.

GP Bahrain.

Drei Punkte waren die karge Beute in der arabischen Wüste. Webber belegte Platz sechs, Heidfeld schied beim heißesten F1-Rennen seit zehn Jahren (42 Grad Luft) mit Motorschaden in der 26. von 57 Runden aus. Er war als einziger Fahrer mit einem Motor angetreten, der bereits das Hitzerennen von Malaysia hinter sich hatte. Insgesamt gab es sieben Ausfälle. Nach dem starken Qualifying – Heidfeld startete als Vierter, Webber als Fünfter – war das Ergebnis enttäuschend. Webbers Motor hielt zwar durch, doch lief auch dieser BMW P84/5 am Limit der thermischen Belastbarkeit und konnte nicht voll

ausgedreht werden. So hatten beide Fahrer keine echten Angriffschancen. Webber verlor an dritter Stelle fahrend zwei zusätzliche Plätze bei einem Dreher zur Halbzeit. Wie bereits in Malaysia erreichten im Laufe des Wochenendes neue Aerodynamikteile die Rennstrecke.

GP San Marino.

Nach zwei rennfreien Wochenenden erschien der FW27 in Imola mit weiteren aerodynamischen Modifikationen. Webber qualifizierte sich für Startplatz vier. Heidfeld erreichte Rang acht. Wiederum misslangen die Starts. Beide verloren zwei Plätze. Nachdem Räikkönen ausgefallen war, bildeten Alonso und Button das Führungsduo. Mit großem Abstand folgte Trulli – und hielt den Rest des Feldes auf. Allen voran Webber, der vor den ersten Stopps Vierter war. Am Ende dieses Pulks steckte Heidfeld als Neunter fest. Auch nach den ersten Stopps fand sich Webber hinter Trulli wieder. Ein Angriffsversuch misslang und kostete einen weiteren Platz. Heidfeld verlor in der Boxengasse eine Position an Ralf Schumacher, der für sein Manöver später mit einer 25-Sekunden-Strafe belegt wurde. In einem an der Spitze sehr spannenden Europaauftakt, bei dem sich Michael Schumacher und Alonso einen Kampf zwischen König und Kronprinz lieferten, spielten die BMW WilliamsF1 Team Piloten eine Statistenrolle. Schlechte Starts, dichter Verkehr und mangelnde Performance des Fahrzeugs waren die Gründe. Heidfeld und Webber fuhren als Neunter bzw. Zehnter ins Ziel. Durch die Schumacher-Bestrafung und die Disqualifikation beider BAR Honda wurden daraus nachträglich die Plätze sechs und sieben.

GP Spanien.

Die Spanier honorierten die Leistungen ihres Landsmannes Alonso mit vollen Rängen. Der Renault-Pilot wurde Zweiter hinter Räikkönen, dessen Leistung belegte: Bei pannenfreier Fahrt war der McLaren-Mercedes das stärkste Auto im Feld. Das BMW WilliamsF1 Team musste sich in Barcelona mit drei Punkten begnügen. Bei der Inspektion von Heidfelds Motor, der seinen zweiten GP hätte bestreiten müssen, wurde am Donnerstag ein schadhaftes Auslassventil entdeckt. Der für Webber vorgesehene frische BMW P84/5 stand mit den gleichen Ventilen bereit. Die Bauteile hätten zum Ausfall führen können, sofort wurden in München zwei Motoren in geänderter Spezifikation aufgebaut. Zum Training am Samstag fuhren Heidfeld und Webber mit frischen Triebwerken aus der Box. Die Konsequenzen: Webber musste am Freitag auf das Training verzichten, Heidfeld wurde ans Ende der Startaufstellung versetzt. Webber qualifizierte sich für Platz zwei. Neben den neuen Motoren wurden Freitag und Samstag neue Aerodynamik-Teile angeliefert. Webber hatte sein gutes Qualifying auch einem leichten Auto zu verdanken. Mit einem kurzen ersten Stint wollte ihn das Team nach vorn bringen. Doch ein schlechter Start auf der schmutzigen Fahrbahnseite machte

den Plan zunichte. Webber steckte im Verkehr fest. Beim ersten Stopp änderte das Team den Fahrplan und tankte seinen FW27 voll, um später nur noch einmal halten zu müssen. Webber hatte bereits den Anschluss an die Spitze verloren, nun strapazierte das hohe Gewicht die Reifen. Er kam als Sechster ins Ziel. Heidfeld kam im dichten Verkehr nicht über Platz zehn hinaus.

GP Monaco.

Im wichtigsten Rennen des Jahres erkämpfte sich das Team zwei Podestplätze – nach grandiosen Überholmanövern wurde Heidfeld Zweiter, Webber Dritter. Es schien, als sei der Knoten im sechsten GP der Saison geplatzt. Webber hatte sich für Startplatz drei qualifiziert, kam jedoch beim Start zu langsam weg. Heidfeld indes startete von Position sechs derart gut, dass er fast in Webber rauschte. 25 Runden lang kamen die beiden, an den Positionen vier und fünf fahrend, auf Monacos engen Straßen nicht an Trulli vorbei. Dann blockierte ein Minardi den Weg für ein halbes Dutzend Konkurrenten. Während rangiert wurde, ging das Safety-Car auf die Strecke. Das Team holte sofort beide Autos zu einem frühen Stopp an die Box. Danach steckten Webber und Heidfeld hinter Alonso. Um sie aus dem Stau zu befreien, wurden die zweiten Stopps vorgezogen. Anschließend lag Heidfeld vor Webber auf Rang drei und holte auf Alonso auf, der mit abbauenden Reifen kämpfte. In der 71. Runde wagte Heidfeld einen beherzten Angriff vor der Schikane hinter dem monegassischen Tunnel und bezwang Alonso. Webber gelang dies an selber Stelle drei Runden später. Das Team hatte alles richtig gemacht: harte Reifen gewählt und gut taktiert.

GP Europa.

Die nächsten Erfolge: Heidfeld erzielte auf dem Nürburgring die erste F1-Poleposition seiner Karriere und fuhr am Sonntag zum zweiten Mal in Folge als Zweiter ins Ziel. Die Freude wurde durch Webbers Ausscheiden in der ersten Kurve getrübt. Von Platz drei schlecht gestartet, war Webber mit Montoya kollidiert. Ab dem Nürburgring-Rennen war das zweite Einzelzeitfahren vom Sonntagmorgen wieder abgeschafft. Im nunmehr einzigen Qualifying am Samstag belegte Webber Platz drei. Für ihn war eine Zweistopp-Strategie vorgesehen. Heidfeld holte mit dem leichteren Auto (Dreistopp-Strategie) die Poleposition vor Räikkönen. Heidfeld blieb Räikkönen im Rennen bis zu seinem frühen Stopp nach zwölf von 60 Runden auf den Fersen. Danach war er Vierter und blieb es auch nach seinem zweiten Stopp. Eine Position gewann er, als Barrichello (der einzige Konkurrent mit drei Stopps) tankte. Heidfeld blieb auch nach seinem dritten Stopp Dritter. Platz zwei erbte er, als der führende Räikkönen in der 59. Runde das rechte Vorderrad verlor. Heidfeld hatte erneut ein fehlerfreies Rennen gezeigt. Die mutige Strategie war aufgegangen, und die härtere Michelin-Reifenmischung erneut die richtige Wahl gewesen. Die Tendenz zeigte weiter nach oben.

GP Kanada.

Montréal liegt nicht in den Tropen, hatte aber ein Wetter als ob: über 30 Grad warme und extrem feuchte Luft am Sonntag. Damit hatte das Team nicht gerechnet. Die BMW Motoren fuhren auf Dauer jenseits der für sie gesunden Betriebstemperaturen. Die Reifen hingegen waren auf einer einzelnen schnellen Runde nicht auf Arbeitstemperatur zu bringen. Damit haderten beide Piloten im Qualifying. Fahrfehler mit schwer beherrschbaren Autos brachten die Startplätze 13 (Heidfeld) und 14 (Webber). Heidfeld verbesserte sich beim Start auf Rang zehn hinter Massa und blieb dort, was die Motortemperaturen in den roten Bereich trieb. Hätte sich Heidfeld zurückfallen lassen, wäre er von Ralf Schumacher kassiert worden. Nach 43 Runden war der Motor buchstäblich verheizt. Heidfeld rollte auf Rang sieben aus. Webber hatte sich auf Position neun vorgearbeitet, als er sich verbremste und drei Konkurrenten ziehen lassen musste. Der GP war reich an Ausfällen. Eine Safety-Car-Phase in der 47. Runde nutzte das Team clever, um Webbers zweiten Stopp vorzuziehen. Danach war er vorübergehend Vierter, verlor beim Restart allerdings wiederum zwei Plätze. Sicherheitshalber war auch bei seinem Motor die Belastung zurückgenommen worden. Sieben Umläufe vor Schluss spülte der Ausfall von Trulli Webber auf Platz fünf.

GP USA.

Als „Rennen der Schande“ und mit anderen hässlichen Beinamen versehen ging der GP der USA 2005 in die Geschichte ein. Es hatten nur sechs Autos teilgenommen – die Bridgestone-Kunden. Keines der sieben von Michelin ausgestatteten Teams konnte antreten, weil der Reifenhersteller die Sicherheit seines Produkts für die überhöhte Kurve des Speedways von Indianapolis nicht garantieren konnte. Am Freitag waren dort an zwei Toyota die linken Hinterreifen geplatzt. Im dritten freien Training am Samstagmorgen fuhren alle von Michelin bereiften Autos durch die Boxengasse anstatt durch das „Banking“. Für das vierte Training gab Michelin unter diversen Auflagen einige komplette Runden frei, im Qualifying musste höherer Reifendruck gefahren werden. Die Abstimmungen passten nicht mehr. Webber erreichte Startplatz neun, Heidfeld Position 15. Ob und wie unter diesen Umständen ein Rennen gefahren werden kann, wurde in verschiedenen Gremien heftig diskutiert. Es gab keine Lösung, die sowohl die Sicherheit garantiert hätte als auch mit dem Reglement vereinbar gewesen wäre. Erzürnte Zuschauer, Schadenersatzforderungen und der einzige Saisonsieg von Titelverteidiger Michael Schumacher im Ferrari waren die Folgen.

GP Frankreich.

Zum zehnten von 19 GP brachte WilliamsF1 ein aerodynamisch stark überarbeitetes Auto. Auf dem neuen Paket ruhten große Hoffnungen. Die Ergebnisse waren ernüchternd: Webber und Heidfeld wurden in Magny-Cours 12. und 14. Das Rennen war so schwach wie das Qualifying, wo Webber und Heidfeld 13. bzw. 14. gewesen waren. Unisono fanden sie, das neue Auto fahre sich gut, sei aber zu langsam – trotz Dreistopp-Strategie und entsprechend geringem Gewicht. Im Rennen ging viel schief: Heidfeld musste sechs Mal halten. Mit vier Runden Rückstand kam er ins Ziel, reiste sofort nach Hause – und kam gerade noch rechtzeitig zur Geburt seiner ersten Tochter. Webber, zwei Mal überrundet, hatte es auch eilig. Er humpelte ins Medical Center. In sein Cockpit war heiße Luft eingedrungen und hatte eine offene Brandwunde an der Hüfte hinterlassen. Bei seinen Stopps war das Team um Linderung bemüht, indem man Wasser ins Cockpit goss. Zehn Tage zuvor, am 22. Juni, hatte BMW in München die Übernahme des Sauber Teams bekannt gegeben.

GP Großbritannien.

Sechs Mal musste die Formel 1 in der Saison 2005 ohne rennfrees Wochenende zwischen zwei GP auskommen. Auch zwischen den Rennen in Frankreich und England blieb keine Zeit zur Problembewältigung. In der BMW WilliamsF1 Team Box warteten verschiedene Frontflügel und ein langes Lastenheft mit Abstimmungsvarianten. In den Trainings am Freitag schafften Webber und Heidfeld es nicht in die Top-Ten. Am Samstag fuhren zwei verschiedene Autos aus der Box: Heidfelds FW27 wurde im Wesentlichen auf den Stand vor Magny-Cours zurückgerüstet, Webber fuhr weiter mit der neuen, „MK II“ genannten, Karosserie. Der Große Preis von England wurde zum Vergleichstest. Mit frühen Startzeiten im Qualifying mussten beide für das schlechte Abschneiden in Frankreich bezahlen. Webber wurde Zwölfter, Heidfeld 14. Im Rennen kam Webber als Elfter ins Ziel, Heidfeld als Zwölfter. Das neue Aero-Paket war noch nicht ausgereift.

GP Deutschland.

Endlich war die MK-II-Karosserie im Testbetrieb untersucht worden, drei Tage lang in Jerez. (Dort lief am 13./14. Juli auch erstmals der V8-Motor für 2006.) Im Qualifying war beim BMW Heimspiel in Hockenheim ein Aufwärtstrend erkennbar: Webber war Sechster, Heidfeld Siebter. Die Rundenzeiten waren zwar auch relativ geringem Fahrzeuggewicht zu verdanken – das Team hatte sich für Dreistopp-Strategien entschieden –, machten aber dennoch Mut. Heidfeld verbesserte sich beim Start und lag bis zum ersten Stopp als Fünfter

gut im Rennen. Dann geriet er hinter eine Gruppe, die mit Zwei-Stopp-Strategien unterwegs war. Er hatte keine freie Fahrt mehr, obendrein verschlechterte sich die Balance seines Autos. Nach dem zweiten Stopp war er nur noch Elfter, und dabei blieb es auch nach dem dritten Service. Für Webber war das Rennen praktisch schon in der ersten Kurve gelaufen. Er kollidierte nach dem Start mit Sato, wobei die Hinterradaufhängung beschädigt wurde. Nach dem Reparaturstopp hatte der Australier aussichtslos elf Runden Rückstand. Er fuhr als Letzter mit zwölf Runden Rückstand ins Ziel und wurde nicht gewertet. Das Qualifyingformat führte dazu, dass auch eine am Rennsonntag aussichtslose Lage noch eine Verbesserung des Startplatzes für das jeweils kommende Qualifying bringen konnte.

GP Ungarn.

Nach vier Nullrunden erkämpfte sich das BMW WilliamsF1 Team im aufgeheizten Talkessel des Hungarorings endlich wieder Punkte: Heidfeld und Webber belegten die Plätze sechs und sieben. Die Qualifying-Platzierungen – Heidfeld 12., Webber 16. – hatten schlechter ausgesehen, als sie waren, zumal Webber schon als Zweiter hatte antreten müssen. Das Team hatte auf eine Zweistopp-Strategie mit langen ersten Stints gesetzt, beide Autos waren entsprechend schwer. Auch beim Start fehlte es an Leichtfüßigkeit. Im vorderen Feld ereigneten sich Unfälle, denen beide Red Bull-Autos zum Opfer fielen. Heidfeld und Webber lagen nach zwei Runden auf den Plätzen acht und zwölf. Die BMW Ingenieure an den Überwachungsmonitoren in der Box schlugen Alarm: Die Wassertemperatur an Heidfelds Motor war zu hoch. Die Ursache wurde sofort richtig vermutet: Trümmerteile in einem Kühlerschacht. Heidfeld musste bis auf weiteres mit einem Steuerungsprogramm fahren, das die Drehzahl reduziert. Beim ersten Stopp wurde die Blockade entfernt. Erst danach konnte Heidfeld dem Motor wieder alles abverlangen. Nach ihren zweiten Stopps hatten Heidfeld und Webber die Positionen sechs und sieben fix bezogen. Wiederum hatte das Team neue Aerodynamikteile für die beiden FW27 mitgebracht, die Verbesserungen brachten.

GP Türkei.

Die Formel 1 freute sich auf die neue Destination, und die Menschen am Bosphorus begrüßten sie herzlich. Die Kombination aus aufregendem Strecken-Layout, guter Logistik und brodelnder Metropole kam an. In der gut zweiwöchigen Pause seit dem GP Ungarn war der FW27 erneut weiterentwickelt worden, beide Fahrer konstatierten Fortschritte. Das Qualifying verlief mit vielen Ausritten turbulent. Webber fuhr fehlerfrei, wurde allerdings von Sato behindert, der sich noch auf der Strecke befand. Heidfeld war direkt nach Webber an der Reihe und etwas schneller. Von Startplatz sechs kam er am Sonntag gut weg. Webbers siebter Startplatz lag auf der weniger griffigen Straßenseite, er kam als Neunter aus der ersten Runde zurück, überholte Coulthard und war Achter. In der fünften Runde

meldete Heidfeld einen Reifenschaden hinten rechts. Nach dem Stopp war er Letzter. In der siebten Runde, Webber war mittlerweile Sechster, kreiselte auch er mit Reifenschaden hinten rechts von der Bahn. Nach dem Wechsel war er überrundet und kollidierte mit Michael Schumacher. Der nächste Stopp wurde fällig. Heidfeld wurde jetzt mit einer Runde Rückstand als 14. geführt, Webber zwei Runden zurück als 19. In seiner 21. Runde hatte Webber den nächsten Reifenschaden hinten rechts und stellte sein Auto in der Box ab. Heidfeld ereilte in Runde 30 dasselbe Schicksal. Die Reifenschäden, vier im Rennen, einer im Training, wurden auf Druckverlust und Berührung mit Karosserieteilen zurückgeführt, die Schnitte in den Flanken nach sich zogen.

GP Italien.

Die guten Platzierungen von Webber und Heidfeld in den beiden freien Trainings am Freitag – 2. und 5. bzw. 5. und 6. – waren einer besseren aerodynamischen Effizienz des Autos und seiner Stabilität beim Überfahren der Randsteine zu verdanken. Trotzdem gab es Sorgen: Heidfeld, der beim Monza-Test am 26. August wegen einer gebrochenen Hinterradaufhängung verunfallt war, klagte über Kopfschmerzen. Nach Rücksprache mit den Rennärzten reiste er am Samstagmorgen ab. Test- und Ersatzfahrer Antonio Pizzonia sprang ein. Er und Webber waren die ersten beiden Qualifikanten. Sie belegten die Startplätze 16 und 14. Ihre Autos waren schwer, das Team hatte sich für eine Rennstrategie mit langen ersten Abschnitten entschieden. Während Pizzonia beim Start zwei Plätze gewann, kollidierte Webber in der ersten Kurve mit Coulthard und musste sich an der Box eine neue Fahrzeugnase holen.

Anschließend lag Webber 52 Sekunden hinter der Spitze. Pizzonia fuhr zum Zeitpunkt seines späten ersten Stopps nach 23 Runden an vierter Position, nach dem Service war er Neunter. Nach seinem zweiten Stopp war er an den beiden Ferrari vorbei und holte als Siebter zwei Punkte für das Team. Webber kämpfte anlässlich seines zweiten Stopps Sato nieder und kam als 14. ins Ziel.

GP Belgien.

Das Wetter in Spa machte seinem schlechten Ruf alle Ehre. Das erste freie Training fand auf leicht feuchter Piste statt, das zweite fiel komplett ins Wasser. Zum dritten Training am Samstagmorgen war die Strecke wieder feucht, zum vierten Training etwas weniger, zum Qualifying war die Ideallinie endlich trocken. Webber fuhr die zehntschnellste Runde. Pizzonia, der erneut Heidfeld vertrat, wurde 15. Der Sonntagmorgen brachte Regen und Chaos in den

Rahmenrennen. Zum F1-Start war die Strecke noch immer nass. Das Feld startete auf Intermediates – Webber von Startplatz neun, weil Fisichella wegen Motorwechsels zurückversetzt worden war. Beide BMW WilliamsF1 Team Piloten verloren beim Start an Boden. Nach zwei Runden war Webber Zwölfter, Pizzonia 14. In einer Safety-Car-Phase ab Runde elf rüstete das Team Webber und Pizzonia mit Trockenreifen aus. Ein Fehler, den mehrere machten und der einen Extrastopp kostete, um wieder Intermediates zu holen. Beim dritten Stopp erhielten beide Piloten wiederum einen frischen Satz Intermediates. Anschließend lag Webber an sechster Position, Pizzonia an achter. Nach 38 Runden riskierte Webber den Wechsel auf Trockenreifen und war anschließend der schnellste Mann auf der Strecke. Er verbesserte sich auf Platz vier und holte fünf Punkte. Pizzonia kam eine Runde später zum Reifenwechsel, kollidierte aber in der 40. Runde beim Zurückrudern mit Montoya, der mit abbauenden Intermediates kämpfte. Beide Piloten fielen aus. Räikkönen siegte vor Tabellenführer Alonso, womit die WM-Entscheidung offen blieb. Heidfeld hatte in der Schweiz am Wochenende einen Fahrradunfall. Letztlich war damit die Saison für ihn beendet.

GP Brasilien.

Das Rennen in Interlagos, wo das BMW WilliamsF1 Team beim Finale 2004 seinen einzigen Saisonsieg gefeiert hatte, endete 2005 nach wenigen Metern mit einer Enttäuschung. Beide FW27 waren direkt nach dem Start auf trotz dichter Wolken trockener Strecke in eine Kollision mit dem vorpreschenden Red Bull von Coulthard verwickelt. Für Pizzonia bedeutete der Unfall das sofortige Aus bei seinem Heimrennen. Das Auto von Webber wurde repariert (Unterboden, Kühler, Radaufhängung, Bodywork) und fuhr zur 27. Rennrunde wieder auf die Strecke. Er fuhr mit gedrosselter Motorleistung, um das Triebwerk für Suzuka frisch zu halten, erreichte aber dennoch sehr gute Rundenzeiten und verbesserte seine Ausgangsposition für das Qualifying in Japan um einen Platz. Webber kam als 16. ins Ziel, wurde aufgrund zu geringer gefahrener Distanz allerdings nicht gewertet. Im Qualifying zum GP Brasilien hatten Webber und Pizzonia nur die Plätze 14 und 15 erzielt. Dass sie noch auf die Startplätze elf und zwölf vorrückten, war ein schwacher Trost. Alonso erzielte die Poleposition. Im Rennen reichte dem 24-Jährigen Platz drei hinter Montoya und Räikkönen, um sich als jüngster Formel-1-Weltmeister in die Geschichtsbücher einzutragen.

GP Japan.

Das BMW WilliamsF1 Team hatte sich auf das vorletzte Saisonrennen mit einem Zweitagetest vorbereitet. Zu den Ergebnissen gehörten ein weiteres Mal aerodynamische Modifikationen am FW27. Während Webber bereits im Vorfeld zu den Suzuka-Fans zählte, trat Pizzonia dort zum ersten Mal an. Ihm kam zugute, dass im freien Training von Anfang an ungewöhnlich viel gefahren wurde, weil es ab Freitagnachmittag regnen sollte. Die Trainingszeiten mit vollen Tanks und auf Regenreifen waren gut. Zum Qualifying trocknete die Piste zunächst ab. Pizzonia fuhr als Zweiter und mit Intermediates, was die Fahrzeugbalance ebenso beeinträchtigte wie eine geänderte Flügeleinstellung. Nach einem Dreher in der Einführungsrunde blieb seine Rundenzeit von 1.48,898 Minuten enttäuschend. Webber war als Vierter an der Reihe und ebenfalls unzufrieden mit dem Fahrverhalten.

Mit 1.47,233 Minuten blieb auch er hinter den Erwartungen zurück. Die letzten Qualifikanten, darunter Michael Schumacher, Weltmeister Alonso sowie die beiden McLaren-Mercedes von Räikkönen und Montoya, wurden durch heftig einsetzenden Regen aller Chancen auf einen guten Startplatz beraubt.

Toyota-Pilot Ralf Schumacher holte in Hondas Heimat Suzuka die Poleposition. Webber startete als Siebter, Pizzonia als Zwölfter. Bei Sonnenschein und 27 Grad wurde ein extrem spannender GP geboten. Dass Pizzonia sich in der zehnten Runde von der Strecke drehte, war einer von vielen Zwischenfällen. Der Vormarsch der Favoriten Alonso und Räikkönen sowie ihr mehrmaliges Aufeinandertreffen mit Michael Schumacher waren ein Schauspiel höchster Fahrkunst. Am Ende rang Räikkönen das gesamte Feld nieder und gewann. Webber konnte dieses Tempo zwar nicht mitgehen, fuhr aber ein sehr sauberes Rennen und profitierte von exzellenten Boxenstopps. In der 23. Runde brachte ihn die Crew an Coulthard vorbei. Nach 40 Runden schaffte das Team es auch noch, ihn schneller als den parallel tankenden Button abzufertigen. Webber, der zum Ende des Rennens nicht mehr am absoluten Drehzahllimit fuhr, musste sich noch Alonso geschlagen geben und verpasste als Vierter nur knapp das Podium.

GP China.

Auf der gigantischen Anlage des Shanghai International Circuit ging die mit 19 Grands Prix längste Saison der Formel-1-Geschichte zu Ende – und das Kapitel BMW WilliamsF1 Team wurde Vergangenheit. Nach viel versprechenden Longruns im freien Training wurde das Qualifying eine Enttäuschung für das Team. Pizzonia, der zum fünften Mal in Folge den verletzungsbedingt fehlenden Heidfeld vertrat, war als Vierter auf die Strecke gegangen und monierte die staubige Bahn. Er wurde unzufriedener 13. Webber, der erst als 17. antreten musste, war bis einschließlich des zweiten Sektors hervorragend unterwegs, was aerodynamische Fortschritte des FW27 belegte, dann unterlief ihm ein Fahrfehler. Mehr als Startplatz zehn

war nicht drin. Das finale Rennen drohte zur Prozession zu werden, wurde aber aufgrund zweier Zwischenfälle und dadurch ausgelöster Safety-Car-Phasen doch noch turbulent. Für die ersten Runden hinter dem Vorauszfahrzeug hatte eine lose Drainageabdeckung in einem Randstein geführt, die zweite wurde durch einen heftigen Unfall von Jordan-Pilot Karthikeyan ausgelöst. Das Team nutzte beide Neutralisationsphasen für Tankstopps. Nach Halbzeit des Rennens steckte Webber rundenlang hinter Barrichello fest. Andernfalls wäre wohl noch ein Podiumsplatz in Reichweite gewesen. Nachdem er den Ferrari endlich überholt hatte, bezog er Platz sieben und holte so noch zwei WM-Punkte. Pizzonia stieß nie in die Top-Ten vor und rollte in der letzten Runde wegen eines platten Reifens hinten rechts aus. Er hatte vorher an 13. Stelle gelegen und wurde auch noch als 13. gewertet. Mit seinem souveränen Sieg vor über 100 000 begeisterten Chinesen brachte Weltmeister Alonso auch noch die Weltmeisterschaft der Konstrukteure für Renault unter Dach und Fach.

**FIA Formel-1-Weltmeisterschaft 2005.
Fahrerwertung.**

Fahrer	AUS	MAL	BHR	SMR	ESP	MCO	EUR	CDN	USA	FRA	GBR	DEU	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JPN	CHN	Gesamt
1. Fernando Alonso (ESP)	6	10	10	10	8	5	10	-	-	10	8	10	0	8	8	8	6	6	10	133
2. Kimi Räikkönen (FIN)	1	0	6	-	10	10	0	10	-	8	6	-	10	10	5	10	8	10	8	112
3. Michael Schumacher (DEU)	-	2	-	8	-	2	4	8	10	6	3	4	8	-	0	-	5	2	-	62
4. Juan Pablo Montoya (COL)	3	5			2	4	2		-	-	10	8	-	6	10	0	10	-	-	60
5. Giancarlo Fisichella (ITA)	10	-	-	-	4	0	3	-	-	3	5	5	0	5	6	-	4	8	5	58
6. Ralf Schumacher (DEU)	0	4	5	0	5	3	-	3		2	1	3	6	0	3	2	1	1	6	45
7. Jarno Trulli (ITA)	0	8	8	4	6	0	1	-	-	4	0	0	5	3	4	-	0	-	0	43
8. Rubens Barrichello (BRA)	8	-	0	-	0	1	6	6	8	0	2	0	0	0	0	4	3	0	0	38
9. Jenson Button (GBR)	0	-	-				0	-	-	5	4	6	4	4	1	6	2	4	1	37
10. Mark Webber (AUS)	4	-	3	2	3	6	-	4	-	0	0	-	2	-	0	5	-	5	2	36
11. Nick Heidfeld (DEU)	-	6	-	3	0	8	8	-	-	0	0	0	3	-						28
12. David Coulthard (GBR)	5	3	1	0	1	-	5	2	-	0	0	2	-	2	0	-	-	3	0	24
13. Felipe Massa (BRA)	0	0	2	0	0	0	0	5	-	-	0	1	0	-	0	0	0	0	3	11
14. Jacques Villeneuve (CDN)	0	-	0	5	-	0	0	0	-	1	0	0	-	0	0	3	0	0	0	9
15. Christian Klien (AUT)	2	1	-					1	-	-	0	0	-	1	0	0	0	0	4	9
16. Tiago Monteiro (PRT)	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	1	-	0	0	7
17. Alexander Wurz (AUT)				6																6
18. Narein Karthikeyan (IND)	0	0	-	0	0	-	0	-	5	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	5
19. Christijan Albers (NLD)	-	0	0	-	-	0	0	0	4	-	0	0	-	-	0	0	0	0	0	4
20. Pedro de la Rosa (ESP)			4																	4
21. Patrick Friesacher (AUT)	0	-	0	-	-	-	0	-	3	-	0									3
22. Antonio Pizzonia (BRA)															2	0	-	-	0	2
23. Takuma Sato (JPN)	0		-				0	-	-	0	0	0	1	0	0	-	0	0	-	1
24. Vitantonio Liuzzi (ITA)				1	-	-	0													1
25. Robert Doornbos (NLD)												0	-	0	0	0	-	0	0	0

FIA Formel-1-Weltmeisterschaft 2005.
Teamwertung.

Team	AUS	MAL	BHR	SMR	ESP	MCO	EUR	CDN	USA	FRAU	GBR	DEU	HUN	TUR	ITA	BEL	BRA	JPN	CHN	Gesamt
1. Mild Seven Renault F1 Team	16	10	10	10	12	5	13	-	-	13	13	15	0	13	14	8	10	14	15	191
2. Team McLaren Mercedes	4	5	10	6	12	14	2	10	-	8	16	8	10	16	15	10	18	10	8	182
3. Scuderia Ferrari Marlboro	8	2	0	8	0	3	10	14	18	6	5	4	8	0	0	4	8	2	0	100
4. Panasonic Toyota Racing	0	12	13	4	11	3	1	3	-	6	1	3	11	3	7	2	1	1	6	88
5. BMW WilliamsF1 Team	4	6	3	5	3	14	8	4	-	0	0	0	5	-	2	5	-	5	2	66
6. Lucky Strike BAR Honda	0	-	-	-	-	-	0	-	-	5	4	6	5	4	1	6	2	4	1	38
7. Red Bull Racing	7	4	1	1	1	-	5	3	-	0	0	2	-	3	0	0	0	3	4	34
8. Sauber Petronas	0	0	2	5	0	0	0	5	-	1	0	1	0	0	0	3	0	0	3	20
9. Jordan Grand Prix	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	12
10. Minardi F1 Team	0	0	0	-	-	0	0	0	7	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	7

Position	1	2	3	4	5	6	7	8
Punkte	10	8	6	5	4	3	2	1

Ergebnisse des BMW WilliamsF1 Teams 2005.

	Startplatz # 7 WEB	Startplatz # 8 HEI/PIZ	Rennen # 7 WEB	Rennen # 8 HEI/PIZ	Punkte Team	WM-Rang Team	Gefahrenre Renn- runden
A U S	3.	7.	5.	Unfall	4	4.	99 von 114
M A L	4.	10.	Unfall	3.	6	5.	92 von 112
B H R	5.	4.	6.	Ausfall (Motor)	3	4.	82 von 114
S M R	4.	8.	6.	7.	5	4.	124 von 124
E S P	2.	17. (Motor)	6.	10.	3	4.	131 von 132
M C O	3.	6.	3.	2.	14	4.	156 von 156
E U R	3.	1.	Unfall	2.	8	4.	59 von 118
C D N	14.	13.	5.	Ausfall (Motor)	4	3.	113 von 140
U S A	9.	15.	Aufgabe beim Start	Aufgabe beim Start	-	4.	0 von 146
F R A	13.	14.	12.	14.	-	5.	134 von 140
G B R	12.	14.	11.	12.	-	5.	118 von 120
D E U	6.	7.	Nicht gewertet	11.	-	5.	121 von 134
H U N	16.	12.	7.	6.	5	5.	139 von 140
T U R	7.	6.	Aufgabe	Aufgabe	-	5.	49 von 116
I T A	14.	16.*	14.	7.*	2	5.	105 von 106
B E L	10.	15.*	4.	Unfall*	5	5.	83 von 88
B R A	11.	12.*	Nicht gewertet	Unfall*	-	5.	0 von 142
J P N	7.	12.*	4.	Dreher/ Ausfall*	5	5.	62 von 106
C H N	10.	13.*	7.	13.*	2	5.	111 von 112

* Antonio Pizzonia