

Auto Bild motorsport

Näher dran ist nur der Fahrer

Alle 14 Tage neu

Rallye-WM
Solberg sauer: Kein Sieg in Sicht!



Auch neuer Subaru zu langsam

Formel 1
Schumi zurück an der Strecke

Doch der Rekord-Champion packt nicht nur bei Ferrari an



RIESEN-POSTER
BMW-Sauber F1.07

TRACKTEST
Der neue Formel 52000
Exklusiv-Fahrt mit Johnny Cecotto jr.

Willi Weber
„Das sind meine neuen Schumis!“



Der Erfolgsmanager über seine jungen Fahrer

»» Nick Heidfeld ««



„Natürlich fand ich mich unterschätzt“

BMW's F1-Pilot im Exklusiv-Interview



NEU

F1-Serie:
Die besten Jobs an der Box

Weiter auf die KRUMME TOUR
Alle neuen Flügel-Tricks der Formel 1

Motocross-WM
Die wilden Reiter kommen

Vorschau zum GP Deutschland



Classic Racing
Fiat 500 - mit 41 noch fit für Siege

Porträt einer echt heißen Knutschkugel





Mein neuer

Von Johnny Cecotto junior Der 17-jährige Sohn der Auto- und Motorrad-Rennfahr



Einfach zu lenken: Der neue Monor

Endlich ist es so weit. Ich bin in Monza. Der erste offizielle Testtag der neuen Formula Master – und ich darf in meinen taufischen Boliden klettern, ihn das erste Mal fahren. Als Gast-Tracktester für AUTO BILD MOTORSPORT nehme ich Sie dabei mit hinter's Steuer des 250-PS-Boliden.

Die Lenkschaltung habe ich mir vorher genau erklären lassen. Da darf echt nichts mehr schief-

gehen. Jetzt, wo ich im Auto sitze. Oder, wenn ich es mit einem normalen Pkw vergleiche, liege ich ja vielmehr drin. Mit meiner rechten Hand drücke ich zuerst den Knopf für die Zündung. Dann den für den Anlasser. Es rasselt. Mit den unteren beiden Fingern meiner linken Hand ziehe ich den etwas schwergängigen Kupplungshebel hinter dem kleinen Lenkrad zu mir. Der Motor bellt auf. Mit Mittel- und Zeigefinger der rech-

Schaltzentrale: Mit Paddeln links und rechts hinter dem Lenkrad schaltet der Fahrer durch sechs Gänge rauf und runter. Das grüne Display liefert auf mehreren Seiten Informationen wie aktueller Gang oder Temperaturen



ZUR PERSON

Formula-Master-Fahrer
Johnny Cecotto junior
Geboren: 9. September 1989
Geburtsort: Augsburg
Wohnort: Monte Carlo (Monaco)
Nationalität: deutsch/venezolanisch
Familienstand: ledig, Freundin Cristina
Erlerner Beruf: Abitur
Hobbys: Computer, Fitness

Dienstwagen

erlegende testet exklusiv für AUTO BILD MOTORSPORT den neuen Formel S2000



der International Formula Master lässt sich auch von jungen Nachwuchsfahrern gut beherrschen



ten Hand am Schalt-Paddel ziehen. Ein Klacken vom Getriebe hinter mir, eine große Eins auf dem grünen Display vor mir. Das heißt: Der erste Gang ist drin, es geht los.

Das Spielchen zwischen rechtem Fuß auf dem Gas und der Hand am Kupplungshebel klappt. Ein Schubser im Rücken, der Wagen rollt aus der Box. Noch mal durchatmen. Die grüne Ampel am

Boxenausgang naht. Visier runter und Feuer frei.

„Fühlt sich gut an, das Auto“, schießt es mir durch den Kopf.

Sitzt alles fest? Jetzt heißt es Vollgas geben

Nichts klappert, alles sitzt. Das ist das Wichtigste bei einem Rennwagen, der gerade erst letzte Woche fertig geworden ist. Ich muss aber trotzdem piano fahren. Mei-

ne Mechaniker wollen noch mal kontrollieren, ob sich kein Teil gelöst hat. Also zurück an die Box. Radmuttern nachziehen. Prüfen, ob die Schrauben der Karosserie sitzen. Seht ihr Jungs, passt doch alles. Das Wasser hat 65 Grad Celsius erreicht, der Motor ist jetzt belastbar. Auch das kann ich auf dem Display sehen. Mit zwei Knöpfen „blättere“ ich die Infos durch. Die interessantesten sind leider ziemlich verstreut. Rund ▶

FORMULA MASTER

Die von der FIA sanktionierte International Formula Master fährt nach dem neuen Formel-S2000-Reglement. Die danach

gebauten Einheitsautos liegen von der Leistung her etwa auf Formel-3-Niveau. Die Kosten für Anschaffung und Einsatz eines Wa-

gens sollen aber deutlich günstiger sein. Zudem wollen die Macher ein Wettrüsten verhindern, viele Teile sind mit Hologrammen

geschützt. Die Nachwuchserie gibt ihr Debüt in diesem Jahr, startet im Rahmen von acht Läufen der Tourenwagen-WM.



FOTOS: SEM KRUGER



Standfester Kraftmeier: Der 2,0-Liter-Motor basiert auf einem Honda-Serienaggregat. Er muss nur alle 5000 Kilometer überarbeitet werden. Unten: Aufhängung mit einheitlichen Koni-Dämpfern und Federn von Eibach



leicht. Ich brauche nicht viel Kraft, um das Lenkrad zu drehen. Auf den Curbs muss ich aufpassen. Der Formula Master ist unruhiger als zum Beispiel ein Formel 3. Das bedeutet: etwas vorsichtiger mit dem Gas sein.

Woran das liegt? Die Dämpfer sind Einheitsteile. So wie der ganze Wagen für alle Teams gleich ist. Das spart Kosten. Aber während der Saison können wir sicher noch etwas am Setup feilen. Im Moment vertraue ich dem von

zehnmal musste ich eben während der Installationsrunde umschalten. Viel zu oft. Da muss der Programmierer aber noch mal ran.

Am Ende der Boxengasse kann ich jetzt Vollgas geben. Hossa! Der schiebt ja noch mehr an, als ich beim Warmfahren vermutete. Die Wucht beim Beschleunigen fühlt

sich fast wie bei dem Renault World Series an, den ich schon testen durfte. Allerdings hat der stolze 425 PS! Nicht schlecht. Richtig Dampf hat der auf dem Honda-Civic-Type-R-Block aufgebaute 250-PS-Rennmotor der Formula Master nur zwischen 7200 und 8000 Touren. Darunter

und darüber geht ihm ein wenig die Puste aus.

Aus dem Cockpit raus sehe ich nicht viel. Zwei schwarze Höcker vor mir, das sind die Reifen. Über die Fahrzeugfront schaue ich komplett hinweg. Aber um mich beim Einlenken zu orientieren, reicht das völlig. Und das geht sehr

Ex-Formel-1- und GP2-Pilot Giorgio Pantano, dem Entwicklungsfahrer der Formula Master.

Begeistert bin ich von den Bremsen und der Schaltung. Obwohl ich es kaum kenne, vertraue ich dem Auto, bremsen immer später. Das geht mit links, wie im Kart. Den rechten Fuß muss ich dabei nur

Internet

Auto Bild de motorsport

► Sie möchten den Motorsound unseres aktuellen Tracktests aus Monza hören? Kein Problem - unter www.autobild.de/formels2000 gibt's was auf die Ohren.

ZUM THEMA

Motorrad-Weltmeister 1975 holte Cecotto auf Anhieb den Titel in der 350-cm³-Klasse

Seriensieger 2001/02 in der V8 Star

Das ist Johnny Cecotto senior

■ Johnny „Alberto“ Cecotto, geboren am 25. Januar 1956 in Caracas (Venezuela), ist einer der wenigen Rennfahrer, die sowohl in der Motorrad-WM wie der Formel 1 antraten. 1975 gewann er nach zwei Titeln in Venezuela auf Anhieb die Motorrad-Weltmeisterschaft in der 350er-Klasse. 1980 wechselte er in die Formel 2. Nach einigen Siegen fuhr er 1983 in der Formel 1, errang in zwei Jahren einen WM-Punkt. In diversen Tourenwagenserien sammelte er später weitere sechs Titel.



Computerfreak: Cecotto jr. studiert zusammen mit Freundin Cristina Boeri die Telemetriedaten am Laptop



FAHRZEUGDATEN

Motor Bauart/Zyl./Einbaulage	Reihe/4/hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Steuerkette/Zahnräder
Hubraum	1998 cm ³
Max. Leistung bei Drehzahl	250 PS bei 8000
Max. Drehmoment bei Drehzahl	keine Angaben
Antrieb	Heck
Getriebe	6-Gang sequenziell
Länge/Breite/Höhe	keine Angaben
Leergewicht/Zuladung	550/- kg
Reifenart	Yokohama Advan
Reifengröße vorn/hinten	23/56/13 - 28/58/13
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super Plus



Testwagenpreis 107 770 Euro
Internet: www.cecotto.com/Renninfos: www.formulamaster.net

FAZIT

Reife Leistung eines Frischlings

■ Ohne große körperliche Anstrengung zu fahren, trotzdem schnell und vergleichsweise günstig – das fabrikneue Formula-Master-Auto macht gleich beim ersten Test einen soliden Eindruck. Auch die Aerodynamik funktioniert gut, in schnellen Kurven geht richtig viel. Die Kraftentfaltung des Motors könnte gleichmäßiger sein.

Tracktester: Johnny Cecotto



vom Gas nehmen. Am linken Schalt-Paddel ziehen und runterschalten. Vor der Kurve im richtigen Gang? Ich schaue auf dem Display nach. Das habe ich mir in

der Formel BMW so angewöhnt. Zu kleiner Gang, die Hinterräder blockieren, und du fliegst womöglich ins Kiesbett.

Das schaffe ich auch leider so. In

einer Schikane komme ich in der zweiten Kurve zu weit auf den Curb. Und tschüss! „Eigentlich wollte ich dir sagen, dass du gut gefahren bist. Aber nach deinem

Dreher tue ich das nicht“, lobt mich mein Vater auf seine Art. Ich bin auf Platz eins der Testtabelle.

Weitere Informationen zur Formula Master bei: AMP AG, P.O. Box 4440, CH-6304 Zug, Internet: www.amp.ag

FOTO: Sven Mejer (A. Hecker/Ö)



GTR . DAS MOTORSPORTRAD

4-Loch . 5-Loch . Zentralverschluss
racing-graphite . kugelpoliert
17" . 18"

rial
LEICHTMETALLFELGEN



RIAL Leichtmetallfelgen GmbH . Industriestraße 11 . 67136 Fußgönheim . Germany
Tel.: 06237/402-132 . Fax: 06237/80344 . racing@rial.de

www.rial.de
Ein Unternehmen der UNIWHEELS Gruppe.