

23.09.2016 Ist das noch Motor-Sport?

Eigentlich sind es zwei Fragen, um die es hier geht:

Frage 1: Ist das noch **Sport**?

Frage 2: Ist das noch **Motor**-Sport?

Wessen Herz vor langer Zeit einmal für Motorsport und Rennsporttechnik gleichermaßen schlug, hat die Begeisterung für diese Sportart schon längst eingebüßt. Nicht selten schlägt sie um in Ärger und es entwickelt sich eine regelrechte Rennsport-Aversion oder Allergie. Was ist da passiert? Sind die Ursachen die gleichen wie beim Radsport und der Leichtathletik nach Bekanntwerden der Dopinggeschichten?

Zur Beantwortung gehen wir zunächst die wichtigsten Rennserien der Reihe nach durch.

Formel 1:

Formel 1 Teams treiben einen irren Aufwand – an Kinkerlitzchen. Denn die sind entscheidend für die Performance. Die wichtigsten Elemente der Fahrzeuge sind per Reglement weitestgehend vereinheitlicht: Motoren, Reifen, Chassis. Bleiben nur noch winzige aerodynamische Details, deren Nutzeffekt der Außenstehende beim besten Willen nicht nachvollziehen kann. Bernie Ecclestone und sein General „Napoleon“ Jean Todt haben ganze Arbeit geleistet.

Eigentlich sollte die Formel 1 kostengünstiger werden, damit kleinere Teams wieder eine Chance haben. Das Gegenteil ist eingetreten, wie befürchtet. Was an hochkomplexen Rekuperationssystemen kostengünstig sein soll, kann niemand nachvollziehen. Und dass ein Motor mit sechs Zylindern weniger verbraucht als ein Achtzylinder, wenn er bei gleicher Leistung immer mit Vollgas bewegt wird, das ist der nächste kolossale Irrtum der Experten.

Das ganze traurige Bild offenbart sich beim Betrachten der Frontspoiler mit den übereinander und nebeneinander angeordneten Blechelchen. Da wendet sich der Motorsport-Begeisterte mit Grausen. Dabei wäre genau hier ein guter Ansatzpunkt für Kostenreduzierung, indem man den Fahrzeugen vorn und hinten Einheitsspoiler verpasst – aus Aluminium, damit auch das Scherbenthema beim Crash vom Tisch ist.

Die Negativliste ließe sich noch beliebig verlängern, aber nur ein Punkt soll hier noch angesprochen werden, die Vergabe der Mittel. So wie bei anderen Rennserien das Prinzip der Balance of Performance greift, so müsste bei der F1 eine Balance of Money geschaffen werden. Jedenfalls befördert der Irrsinn, den Teams mit dem größten Budget das meiste Geld zu geben, das Ungleichgewicht statt es zu mildern. Ein Feld aus Lückenbüßern, die chancenlos hinterherhinken, kann nicht im Sinne der F1 sein.

DTM:

Mit ein paar Handgriffen könnte man einen DTM-BMW in einen Mercedes in einen Audi ummodellieren. Und niemand würde es bemerken. Im Wesentlichen unterscheiden sie sich in der Niere, dem Stern und den Ringen. Und natürlich in der Farbgebung. Der Vereinheitlichungsterror ist in dieser Klasse schon sehr weit fortgeschritten. Weil es aber immer gelingt, mal dieser Firma, mal jener, sich einen

klitzekleinen Vorteil zu verschaffen, werden die Sieger durch Zusatzgewichte eingebremst. Das ist ungefähr so, als würde man Usain Bolt Gewichte an die Beine schnallen, um ihn ein bisschen einzubremsen. Oder einem wie Lance Armstrong ein paar Kilo ans Rad packen, damit er nicht mehr so schnell die Berge hoch stürmt. Einem motorsportlichen Laien kann man diese Vorgehensweise nicht erklären, ohne sich und den ganzen Motorsport lächerlich zu machen.

Abgesehen davon haben die DTM-Autos mit irgendwelchen Serienprodukten nichts zu tun. Tourenwagen? Hat schon einmal jemand einen DTM-Wagen auf Tour gesehen? Traurig, wie eine erfolgreiche Rennserie der Gleichmacherei von reglementierungswütigen Bürokraten zum Opfer fiel.

LMP1 und LMP2-Fahrzeuge

Nur noch Insider kennen sich im Reglement dieser Wettbewerbsklasse aus. Zwar gibt es die unterschiedlichsten Ansätze, diese Rennmonster auszulegen. Eine sog. Balance of Performance sorgt am Ende dafür, dass erfolgreiche Konzepte solange eingebremst werden, bis Gleichstand erreicht ist. Streitereien, taktische Spielchen und Proteste sind das Ergebnis. Will das der Zuschauer? Der Autokritiker jedenfalls langweilt sich schon beim Lesen der Berichterstattung. Und seien wir ehrlich, es sind hässliche Kröten, die uns in dieser Klasse zugemutet werden – aus jeder Perspektive.

Formel E:

Die Formel E zeigt auf, in welche Richtung es unter der Regie von Jean Todt und seinen reglementierungswütigen Adjutanten geht. - zum Einheitsfahrzeug. Eigentlich fehlt nur noch, dass die Fahrzeuge den Fahrern zugelost werden. Das ist bestimmt enorm spannend für die Zuschauer. Auch die Kürze der Rennen kommt dem modernen, von ADHS geplagten Zuschauer entgegen. Und last not least kann er auch noch über seinen Lieblingsfahrer abstimmen. Toll! Wenn das nicht die jungen, von technischem Wissen unverdorbenen Zuschauer in Massen anlockt?

Gemeinsamkeiten:

Vielleicht kommen wir dem Problem näher, wenn wir diese Rennserien nach den **wichtigsten** gemeinsamen Merkmalen filtern.

- Unübersichtliches, restriktives und detailverliebtes Reglement.
- Fehlender Bezug zum Hersteller.
- Teure und komplizierte Mechanik.
- Unübersichtliche Rennen.
- Wettbewerbsverzerrende Aktionen.

Lösungsansätze

Dabei könnte es so einfach sein, zumindest was den Motorsport anbetrifft. Man braucht lediglich ein einfaches Reglement, das jeder Zuschauer versteht.

Formel 1:

Außer den wichtigsten Eckdaten muss man lediglich die Größe des Tanks definieren. Reifenwechsel und Nachtanken sind erlaubt, allerdings sind bei jedem Boxenstopp 60 Sekunden Standzeit vorgeschrieben. Ob dann ein aufgeladener Ein-Zylinder oder ein Zehn-Zylinder Saugmotor zum Einsatz kommt, ist den Ingenieuren überlassen. Ebenso die Verwendung von Rekuperationssystemen. Gleiches gilt für die Reifen. Für Front- und Heckspoiler empfehlen sich Einheitsteile mit fest vorgegebenen Einbauwinkeln. Am besten aus bruch sicherem Aluminium, dann entfallen auch weitgehend die wettbewerbsverzerrenden Safety-Car-Phasen. Die Ingenieure würden sich wieder mehr um das Gesamtkonzept kümmern und ihre Kreativität würde sich nicht in der Gestaltung von Luftleitblechen erschöpfen.

Formel UK

Wer behauptet, das Rad könne man nicht zurückdrehen? Die Engländer versuchen es. Ab 2018 veranstalten sie eine Rennserie mit V10-Saugmotoren, wie sie in der F1 im Jahre 2006 zum Einsatz kamen. Wenn sie es schaffen, das Reglement einfach und verständlich zu halten, ist ihnen ein Erfolg sicher. Den Zuschauern empfehlen wir dringend Ohrstöpsel.

Die Funktionäre:

Keine Angst, es wird sich nichts ändern. Warum sollte es dem Motorsport anders gehen als der Leichtathletik, dem Radsport, den Olympischen Spielen oder dem Fußball. Durch das viele Geld der Übertragungsrechte von fernsehtauglichen Massenveranstaltungen sind Funktionärsposten heiß begehrt und entsprechend hart umkämpft. Keiner will auch nur einen Fußbreit seiner Position preisgeben. Eine Erneuerung von innen heraus ist aufgrund verkrusteter Strukturen ausgeschlossen. Die Tendenz ist deshalb vorgegeben. Es wird, wie alles im Leben, noch unübersichtlicher, komplizierter und teurer.

Ob die neuen Miteigentümer der F1 ein Umdenken bewirken? Allzu große Hoffnungen sollten wir uns nicht machen.

Jacob Jacobson