

„ICH HABE ANTWORTEN AUF DIE KRISE IM TOURENWAGEN-SPORT“

Marcello Lotti ist zurück, und wie: Der Ex-Chef der TW-WM hat ein kluges Technik-konzept für Tourenwagen erdacht, das auf Markenpokalwagen basiert und die Kosten drastisch senkt. Seither rennen ihm die Hersteller die Bude ein.

Foto LAT

! STECKBRIEF

Name Marcello Lotti
Geburtsort Massa Marittima, Italien
Geburtsdatum 2. Januar 1958

Lotti ist der Bernie Ecclestone des TW-Sports: Seit 2000 leitete er den Europäischen Super Touring Cup und baute das Championat gezielt zur Europameisterschaft und seit 2005 zur florierenden WM aus. Im Dezember 2013 legte er nach Meinungsverschiedenheiten mit Promoter Eurosport seinen Job als WM-Boss nieder. Aber Lotti ist ein Stehaufmännchen: Ende März startet seine neue TW-Serie TCR, die eine kostengünstige Alternative zum WM-Format darstellt.



Das Interview führte Marcus Schurig

Sie haben nach Ihrem Rückzug als CEO der TW-WM intensiv an einer neuen Tourenwagen-Serie gearbeitet, die Ende März in Sepang im Rahmen der Formel 1 ihr Debüt geben wird. Wie hart ist es, eine Serie komplett von null aufzubauen?

Lotti: Sehr hart. Eigentlich wollte ich über den Winter mein Golf-Handicap verbessern. Jetzt spiele ich Golf wie Robin Hood, die Bälle landen alle in den Bäumen! Dafür habe ich aber ein volles Flugmeilenkonto ...

Der Fokus Ihres neuen Konzeptes liegt besonders auf dem Thema Kosten, korrekt?

Lotti: Das ist richtig, die Kosten im Tourenwagen-Sport galoppieren davon, dazu verfolgen unterschiedliche Länder und Regionen völlig unterschiedliche Technikkonzepte, woraufhin das Interesse an der Klasse spürbar nachließ. Es war ein Desaster, und die Wirtschaftskrise hat den Trend noch verstärkt. Die Krise in den nationalen Serien lieferte aber gleichzeitig einen Lösungsansatz: Denn in vielen nationalen Serien starten die Seat-Leon-Supercopa-Rennwagen oder der Nachfolger, der Seat Cup Racer, die sich dadurch auszeichnen, dass sie sehr schnell, sehr haltbar und vergleichsweise günstig sind. Also haben wir begonnen, ein Reglement nach dem Vorbild der Supercopa-Autos zu entwickeln und zu prüfen, ob auch Fahrzeuge anderer Hersteller in dieses Raster passen. Das war sozusagen der Startpunkt für das Reglement der neuen TCR-Serie.

Wie haben die anderen Hersteller auf den Ansatz reagiert, die neue TW-Klasse auf existierende Markenpokal-Rennwagen aufzubauen?

Lotti: Viel positiver, als ich es jemals erwartet hätte! Der Schlüssel war, dass diese Tourenwagen im Prinzip Kundensportmodelle sind, das war allen Herstellern extrem wichtig. Es galt nicht nur, ein Technikreglement zu schreiben und eine internationale Serie mit zwölf Rennen aufzubauen, sondern parallel sicherzustellen, dass sich andere Länder und Regionen diesem Reglement anschließen, denn nur so öffnet sich ein Fahrzeugmarkt von ausreichender Größe, der für die Hersteller interessant und relevant ist. Nur wenn dieser Unterbau steht, bekommt man auch die Unterstützung der Hersteller, denn die wollen ja nicht nur ein paar Autos für die TCR-Serie bauen, sondern sie fordern weltweite Einsatz- und Absatzmöglichkeiten für den Kundensport.

Noch mal zurück zu den Kosten: Über wie viel Geld reden wir konkret, um solche Fahrzeuge zu entwickeln, zu kaufen und dann einzusetzen?

Lotti: Die Entwicklungskosten für Markenpokal-Rennwagen liegen je nach Hersteller im Bereich von 500 000 bis 800 000 Euro. Für fast alle Hersteller ist unser Reglement sehr lukrativ, denn wenn sie die Eckdaten kennen, können sie neue Kundensportwagen gleich so auslegen, dass sie ohne Änderungen in unser Reglement passen. Damit entfallen zusätzliche Entwicklungsschleifen und Kosten. Für die

„Es hat mich selbst überrascht, aber seitdem wir das Reglement publiziert haben, klingelt das Telefon – täglich!“

Teams sollen die Autos je nach Getriebespezifikation maximal 100 000 Euro kosten, das entspricht einem Fünftel der Kosten vergleichbarer Serien. Die Einsatzkosten sind natürlich gestaffelt: Eine Rennsaison in der internationalen TCR-Serie mit zwölf Rennen auf mehreren Kontinenten wird im Bereich von maximal 350 000 Euro liegen, bei regionalen Serien bei 200 000 Euro und bei nationalen Serien bei 120 000 Euro. Wir reden hier also von extrem kosteneffizientem Motorsport.

Und bei niedrigen Kosten ist es vermutlich auch viel einfacher, die nationalen Importeure und Händler wieder im Motorsport einzubinden?

Lotti: Das ist ein ganz entscheidender Punkt, denn in der Frühphase der alten TW-WM haben die Importeure und Händler ja noch die Renneinsätze der Teams maßgeblich mitfinanziert. Als die Kosten stiegen, war diese Form der Refinanzierung tot. Mit dem Kundensportkonzept und den reduzierten Kosten können Händler und Importeure auf nationaler, regionaler und internationaler Bühne wieder aktiv werden, weil ihr Hersteller nun auch ein Produkt hat, um diese Form des Motorsports zu betreiben.

Wo stehen Sie bei der flächendeckenden Einführung der neuen TCR-Regeln auf regionalem und nationalem Level, denn daran hängt ja das ganze Kundensportmodell?

Lotti: Neben der Etablierung der internationalen TCR-Serie galt diesem Thema in den letzten Monaten mein Hauptaugenmerk. Wir sind schon recht weit, bis März konnten wir die Bildung regionaler Meisterschaften in Asien, Mittelamerika und Osteuropa anschieben. Dazu soll es nationale Rennserien oder zumindest separate Wertungen in Portugal, Spanien, Italien, Deutschland, Benelux, Südafrika, Russland, China, Thailand, den USA und Venezuela geben. Diese nationalen Serien auf Basis des neuen Reglements werden wie auch die regionalen Serien erst im Jahr 2016 richtig anlaufen können, denn momentan haben wir schlicht nicht genug Autos von den Herstellern, um die Nachfrage zu befriedigen. Wir launchen also 2015 im ersten Schritt die internationale TCR-Rennserie, dann folgt der regionale und nationale Unterbau. Wir haben uns im Februar 2015 mit allen nationalen und regionalen Veranstal-

tern in Barcelona bereits getroffen und Absprachen für die Zukunft treffen können. Viele Verträge sind bereits unterschrieben. Ich war selbst etwas überrascht, aber seitdem wir das neue Reglement veröffentlicht haben, klingelt das Telefon jeden Tag, immer mehr Veranstalter wollen auf den Zug aufspringen.

Befinden Sie sich mit Ihren Plänen nicht in direkter Gegnerschaft zu Ihrem alten Arbeitgeber Eurosport, der die TW-WM promotet?

Lotti: Ich möchte ganz klar festhalten, dass ich mich nicht in der Rolle sehe, gegen die TW-WM anzutreten. Ich verfolge mein eigenes Konzept, das sich deutlich von dem der WM unterscheidet. Ich sehe uns nicht als Gegner. Natürlich bin ich sehr froh, dass wir so ein großartiges Feedback auf unser Konzept haben – bei Teams, Fahrern, Herstellern und Veranstaltern rund um den Globus.

Haben Sie mit dem Konzept einen anderen alten Widersacher kopiert? Stéphane Ratel hatte 2006 die GT3-Klasse als günstiges Gegenmodell zur GT2-Klasse erfunden. Sie machen doch jetzt dasselbe im TW-Sport, oder nicht?

Lotti: Ich gebe zu, das ist eine nette Analogie, die auch nicht so ganz falsch ist. Ich glaube, dass kostenbewussten Konzepten im Motorsport die Zukunft gehört, weil wir nur so die Hersteller integrieren können. Ratel war 2006 sicherlich ein Vorreiter für diese Denke.

Wie viele Automarken werden beim ersten Lauf der TCR Ende März in Sepang am Start stehen?

Lotti: Sagen wir es so: Ich bin etwas zu schnell, und die Hersteller sind ein bisschen zu langsam. Wir haben beim Saisonstart vier Marken dabei: Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon und Honda Civic. Der VW Golf des Engstler-Teams wird vermutlich im Mai ebenfalls am Start stehen.

Erwarten Sie weitere Hersteller?

Lotti: Ich kann im Moment nur sagen, dass das Feedback und das Interesse der Hersteller großartig ist und wir alsbald weitere Marken am Start sehen werden. Viele Planungen sind noch nicht spruchreif, auch will ich den Ankündigungen jetzt nicht vorgreifen, aber glauben Sie mir: 2016 werden wir eine fabelhafte Markenvielfalt in allen TCR-Rennserien sehen!

Die FIA brütet ja derzeit ebenfalls über zukünftige Lösungsansätze im TW-Sport. Sie waren da wohl etwas fixer, oder?

Lotti: Jeder hat das Recht, Vorschläge zu machen, auch die FIA. Die FIA kann den einzelnen Ländern aber nicht vorschreiben, eine TW-Rennserie nach ihren Kriterien oder Regularien zu veranstalten, das geht nicht. Das ist Sache der nationalen Föderationen und Sportverbände. Die Tatsache, dass viele Promoter mein Konzept attraktiv finden und Verträge abschließen, zeigt ja, dass ich mit meinem Konzept richtig zu liegen scheine. Offenbar habe ich die richtigen Antworten auf die Krise im Tourenwagen-Sport. ■