

## Interview: "Motorsport muss wieder mehr Entertainment bieten"

Von Björn-Lars Blank, cen

Mit elektrischer Kraft durch entlegene Regionen der Erde. Die Rennsport-Serie Extreme E will ab dem Osterwochenende neue Akzente setzen. Mit am Start ist das Team Abt Cupra XE: Eine Zusammenarbeit von Rennstall Abt Sportsline und Seats Performancemarke Cupra. Die beiden Fahrer Claudia Hürtgen, erfolgreiche GT-Pilotin, und der zweimalige DTM-Champion und Rallye-Cross Experte Mattias Ekström verraten im Gespräch, was im Wüstensand Arabiens auf sie zukommen wird.

Was reizt Sie an der Extreme E?

Claudia Hürtgen: Das ganze Paket: Zum einen das sportliche Format, bei dem man sich ein Cockpit teilt und auf unterschiedlichen Untergründen Rennen fährt – und das gegen vier andere gleichzeitig. Dann ist da auch das Thema Umwelt. Durch den Klimawandel kriegen wir in den Regionen, in denen wir fahren werden, sehr viel mit was die Umwelt betrifft. Das ist etwas, was ich sehr interessant finde. Das Fahrzeug mit Elektromotor kommt hinzu. Die Elektrifizierung wird kontinuierlich weiterentwickelt. Es ist interessant, wie der Elektromotor funktioniert und wie wir in den unterschiedlichen Regionen vorankommen – schließlich fahren wir innerhalb von ein paar Monaten in der Wüste und dann in Grönland. Das sind extreme Herausforderungen.

Mattias Ekström: Es sind mehrere Sachen. Das sportliche Format ist knackig, in meinen Augen ist es sehr nahe am Rallycross. Ich mag Sprint-Rennen. Die Autos sind SUV für das grobe Gelände und nicht für Asphalt gemacht. Dass wir zeigen, wo die Umwelt gelitten hat, finde ich spannend. Je mehr ich darüber nachdenke, finde ich es auch immer besser, dass man zu zweit als Team fährt. Es ist ein neues Format, der klassische Motorsport ist ja oft recht langweilig. Der Unterhaltungswert der Extreme E dagegen wird hoch sein.

Was unterscheidet den Extreme E-Rennwagen von den Boliden, die Sie in ihrer bisherigen Karriere gefahren sind?

Hürtgen: Ich kann das gar nicht vergleichen. Zunächst bin ich noch nie mit einem 100prozentigen Elektrofahrzeug in Wettbewerben gefahren. Zwar habe ich schon Rennen in
Allrad-Fahrzeugen absolviert, aber nicht mit so einer Sitzposition und so einem
Schwerpunkt. Für mich ist vieles neu, ich würde sogar sagen: alles. Es ist nicht
vergleichbar mit einem GT- oder Formel-Auto.

Was war der erste Fahreindruck bei den Tests?

Ekström: Auf den ersten paar Metern ist jedes neue Auto sehr spannend. Man versucht zu verstehen, wie das Fahrzeug fährt, wie es sich benimmt. Bei der Premiere in Oschersleben hatten wir viel Spaß. Beim nächsten Test in Aragon, bei dem erstmals mit voller Leistung gefahren wurde, konnte man erahnen, was auf einen zukommt. Das war richtig cool. Beide Teststrecken waren sehr unterschiedlich. Wenn sich auf der Strecke dann plötzlich große Gefälle oder Löcher vor einem auftun, muss man fast rodeln – wenn man das so sagen kann. Man lernt dabei das Auto am Limit zu bewegen. Beim Rennen gegen Konkurrenten wird das aber eine andere Nummer als alleine zu fahren.

Wie sieht die Vorbereitung auf die Rennen aus? Ist Simulator fahren möglich oder ist das "frei Schnauze"?

Hürtgen: Frei Schnauze! Ich habe das Glück vor dem ersten Rennen zusammen mit



Mattias nach Dubai zu fliegen und dort etwas Sand zwischen die Zähne zu bekommen, also im Sand zu trainieren. Auf die Vorbereitung freue ich mich. Und es ist die ganze Vorbereitung. Simulatoren oder Sim-Racing für diese Serie gibt es noch nicht. Für mich zählt so die Realität: Wie fühlt sich das Auto im Sand an, wie fährt man schnell auf diesem Untergrund? Zum Glück habe ich mit Mattias den perfekten Teamkollegen dabei.

Die SUV basieren alle auf dem Odyssey 21 von der Extreme E-Serie selbst. Welche eigenen technischen Möglichkeiten und Ansatzpunkte haben die Teams?

Ekström: Beim Differential, den Stoßdämpfern, der Federung, der Fahrzeughöhe, dem Reifendruck und auch bei den Software-Einstellungen gibt es relativ viele Möglichkeiten. Zuerst habe ich gedacht, das wird langweilig, weil alle das gleiche Auto haben. Aber innerhalb dieses Rahmens gibt es viel Spielraum. Es wird sehr darauf ankommen, die Strecken so schnell wie möglich zu lesen und zu verstehen. Die entsprechenden Voraussetzungen gilt es dann schnell zu adaptierten, um das optimale Setup für die verschiedenen Streckenbeläge zu finden. Obwohl alle das gleiche Auto haben, gibt es genug Einstellmöglichkeiten, so dass man als Team den Unterschied machen kann. In der Zukunft wird das vielleicht anders. Im ersten Schritt finde ich es aber mehr als genug.

Welche Taktik haben Sie sich für das Auftaktrennen zurechtgelegt?

Hürtgen: In Saudi-Arabien machen wir einen Track Walk und schauen, welche Erkenntnisse aus den Tests wir anwenden können. Dann treffen wir eine Entscheidung. Wichtig ist auch: Wir fahren ja nicht alleine. Wir fahren auf Sand wie bei einer Rallye, nur eben auch direkt gegen andere. Entsprechend wichtig ist es, wie man sich positioniert und die Strecke optimal fährt. Das ist eine neue Herausforderung. Gemeinsam mit unserem Renningenieur vor Ort werden wir die Strategie entwerfen.

Wie wird das Racing Ihrer Meinung nach? Sind Tür an Tür Duelle möglich?

Ekström: Jeder weiß: Es kommt von Beginn an darauf an, einen scharfen Ellenbogen zu haben. Die Räder vom Auto stehen ein bisschen hervor. Nicht wie bei einem Formel-Fahrzeug, aber wenn man Seite an Seite fährt, muss man schon wissen, wer auf der besseren Linie fährt. Die Autos treffen da relativ schnell aufeinander. Ich glaube Überschläge werden schon passieren. Ich wäre überrascht, wenn am ersten Rennwochenende alle Autos auf vier Rädern bleiben. Claudia ist eine gute Racerin. Unser Vorteil ist, dass wir beide Erfahrungen in Kopf-an-Kopf Rennen haben. Ein paar unserer Konkurrenten sind mehr Rallye gefahren und sind Tür-an-Tür nicht gewöhnt.

Wie sehen Sie die Zukunft des Motorsports? Werden wir zukünftig noch mehr innovative Formate wie die Extreme E sehen?

Hürtgen: Der Motorsport verändert sich im Moment sehr schnell. Auch, wie die Werke das Thema unterstützen. Elektro-Fahrzeuge sind ein wichtiger Punkt für die Autoindustrie, und der Motorsport in den oberen Bereichen lebt von den Werksengagements. Der Motorsport hat früher von der Botschaft gelebt: Von der Rennstrecke auf die Straße. Im Moment ist es ja anders herum: Es gibt viel mehr auf der Straße, als auf der Rennstrecke. Da muss eine gute Mischung gefunden werden, um das Thema wieder interessant für Partner und die Hersteller zu machen. Daher schauen viele auf neue Serien wie die Extreme E. Damit wollen wir neue Gruppen begeistern und neues Klientel ansprechen. Das ist für den Motorsport sehr wichtig.

Ekström: Der Motorsport steht vor der größten Herausforderung, zumindest seitdem ich dabei bin. Andere Sportarten bieten auch viel Unterhaltung und Action, egal ob Backflips auf einem Schneemobil, Moto-Cross oder Skateboards. Dagegen ist klassischer Motorsport ein bisschen langweilig geworden. Es muss kein Neuanfang sein, aber Motorsport muss den Menschen wieder mehr Entertainment bieten. Es darf kein langweiliges Hinterherfahren sein. Es muss auch richtigere Charaktere und Typen geben. Durch die mediale Ausbildung seitens der Hersteller sagen die Fahrer mittlerweile alle nur

Auto-Medienportal.Net: 01.04.2021



noch das Richtige. Keiner darf mehr etwas Wildes tun. Motorsport hat eine gute Zukunft, wenn man die Formate an das Leben anpasst, das die Menschen heutzutage führen. (ampnet/blb)



## **Bilder zum Artikel**



Claudia Hürtgen und Mattias Ekström von Team Abt Cupra XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra



Deutsch-schwedisches Duo: Claudia Hürtgen und Mattias Ekström von Team Abt Cupra XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra



Mattias Ekström von Team Abt Cupra XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra



Claudia Hürtgen startet für Team Abt Cupra XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra



Odyssey 21-Bolide von Abt Cupra XE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cupra