

KOMMENTAR: Das GT Geplänkel

Dienstag, 23 Oktober 2007

Das neue GT Reglement ist zur Zeit eines der Hauptthemen über welches diskutiert wird und das ab 2009 zum Einsatz kommen soll. Im August 2007 haben die FIA/SRO ihren Entwurf vorgelegt, nun haben die Hersteller Aston Martin, Corvette, Ferrari und Porsche nachgezogen und ihre Gedanken der FIA vorgelegt.

Obwohl keines der Konzepte bisher im Detail veröffentlicht wurde, ist der Aufschrei groß. Die einen ereifern sich das Stephane Ratel zu früh seine Ideen der Öffentlichkeit präsentiert hat, für andere interessiert die Hersteller nur den Kommerz ohne grosses Interesse am Sport zu haben. Wiederum andere sehen keinen Grund etwas zu ändern. Einziger gemeinsamer Nenner ist die Erkenntnis, das keine neuen Fahrzeuge nachrüsten und die Kosten mal wieder ausgefüert sind - ein gut aufgestelltes Zwei-Wagen GT1 Team kann schon mal deutlich über 2 Mio EURO kosten - je nach Methode der Einrechnung des Kaufpreises des Fahrzeug.

Alle Kritiker an den Überlegungen der einen oder anderen Seite haben Recht. Jedoch ist das derzeitige Prozedere nur der übliche Weg ein neues Reglement einzuführen - Hersteller vs. Organisation. Schon seit Jahrzehnten wird im Motorsport jede Reglementsänderung verteuert. Bis zur Einführung der 750kg Formel in den 30er Jahren im Grand Prix Sport lassen sich die Diskussionen nachweisen. Die Einführung der Gruppe C 1982 wurde von vielen als Todesstoß für den Sportwagensport empfunden. Der Ausschluss der GT1 Fahrzeuge Ende 1998 wurde ebenso von vielen als das Ende der GT Szene beschworen.

Allen Veränderungen gingen lange Diskussionen voraus. Die FIA/SRO hat ihren Vorschlag präsentiert und in diesen einen üblichen "Verhandlungsspielraum" eingebaut, Ebenso wie es die Hersteller ihren Alternativvorschlag getan haben. "Verlange das doppelte von dem was Du als realistisch hältst" ist noch immer der übliche Einstieg in Verhandlungen.

Eine Entscheidung ist bisher noch nicht gefallen, ebensowenig können beide Seiten bisher ein konkretes technisches Reglement vorlegen.

Wird der FIA/SRO Vorschlag angenommen, laufen die Hersteller verständlicherweise Sturm. Porsche und Ferrari haben bis 2014 homologierte Fahrzeuge und zahlreiche Kunden. Beide planen für die Saison 2008 den Bau weiterer Fahrzeuge und würden gerne ihre Ersatzteile langfristig an die Teams bringen. Aston Martin und Corvette wollen ihre GT1 Kunden bis zum Ende der Homologation versorgt wissen und haben werksseitige GT2 Projekte in der Schublade. Ein Einführung der neuen Regeln für 2009 wäre für die Hersteller und deren Kunden zu früh und hätte eine Reihe von Teams wie GT1 Herstellern verprellt. Viele Teams kalkulieren die Laufzeiten ihrer Fahrzeuge auf 6-7 Jahre und haben auf ein mittelfristig stabiles Reglement zur Refinanzierung ihrer Fahrzeuge gesetzt als diese gekauft wurden.

Im Gegenzug hat die FIA/SRO ein Interesse daran diesmal rechtzeitig die Reizeileine zu ziehen und ein neues Reglement zu installieren bevor der Kollaps erreicht ist. Gegenüber dem heutigen GT1 Reglement wurde die Technik radikal beschnitten und ein früherer Termin zur Umstellung in die Diskussion eingebracht. Natürlich hätte die FIA "basisdemokratisch" handeln können und vorher eine große Diskussionsrunde einberufen können. Mit dem Ergebnis das jeder Hersteller SEIN eigenes technisches Reglement eingebracht hätte. Mit dem radikalen Vorschlag hat man es geschafft, die im Wettbewerb zueinander stehenden Hersteller zu einem gemeinsamen Dialog zu bringen.

Wer die FIA kennt, wird einschätzen können, welcher Vorschlag vom World Council bevorzugt wird. Möglicherweise wird also der FIA/SRO Vorschlag übernommen, jedoch der Zeitpunkt der Umsetzung von 2009 auf 2010/2011 verschoben. Am Ende wird die FIA den gewünschten Schnitt bei der Kostenentwicklung haben, die Kunden können ihre aktuellen Fahrzeuge "auffahren" und die Hersteller und Tuner haben die gewünschte Zeit für die Umsetzung des neuen Reglement.

Nun könnte man fragen "warum nicht gleich so?". Jede Seite, ob FIA, SRO oder Hersteller und Teams wollen Kosten sparen, jeder Beteiligte jedoch zu seinen Bedingungen. Wie in der deutschen Politik üblich, hätte man nun einen etliche Tage diskutieren Ausschüssen gründen können, oder aber mit Zeitdruck alle Beteiligten auf eine gemeinsame Linie bringen. Die allermeisten Teams begründen den Weg als die "richtige Richtung". Es gibt genug GT1 Fahrzeuge für die kommenden Jahre, aber auch genügend GT3 und bald auch endlich mehr als zwei homologierte GT2 mit der man die Basis für die neuen Klassen hat.

Neben all diesem politischen Geplänkel ist der wichtigste Schritt für die GT Zukunft bereits abgeschlossen: Der Schulterschluss mit dem ACO. Ohne diesen Schritt wären weder der FIA/SRO noch der Hersteller Vorschlag viel Wert gewesen. Ebenso wird die heutige GT3 unverändert bleiben.

Kurzum: Same procedure as every decade.^^

(MB)