



An die 2000 Euro kostet ein professioneller Rennsimulator (linkes Bild), mit dem sich ein echtes Autorennen sehr realitätsnah nachstellen lässt. Auch die Übertragung im Internet wirkt verblüffend echt – so wie der virtuelle Audi R8 LMS (rechtes Bild), mit dem Marvin Otterbach (am Rennsimulator) zuletzt in der virtuellen Langstrecken-Serie auf Platz sechs fuhr. Fotos: privat, byjogi/vco

Am Ring drehen sich die Reifen digital weiter

Motorsport: Virtuelle Langstrecken-Serie erfreut sich bei Profis großer Beliebtheit – Müller debütiert, Otterbach in den Top 10

■ **Nürburgring.** Frühjahr 2020 – das gesamte Sportgeschehen in Deutschland ruht, muss ruhen. Das ganze? Nein, eine kleine unbeugsame Gemeinde weiß sich den schwierigen Umständen zu erwehren: die der virtuellen Motorsportler. Während die realen Rennen in der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) bis einschließlich des dritten Laufs aufgrund der Corona-Krise abgesagt worden sind, startet die digitale Variante voll durch. Dabei treten Fahrer und Teams der Nordschleifen-Rennserie gegen erfahrene Sim-Racing-Profis an – und zwar live im Internet vor Tausenden Motorsport-Interessierten. „Unser Ziel ist, neben der realen Serie dauerhaft ein digitales Gegenstück zu etablieren“, so Christian Stephani, der Geschäftsführer der VLN VV GmbH & Co. KG.

Aber wie genau funktioniert nun diese Serie? „Theoretisch könnte jemand mitfahren, der am PC nur ein Lenkrad und Gaspedal hat“, meint VLN-Pressesprecher Patrik Koziolk. Freilich sind die Teilnehmer mittlerweile besser ausgerüstet. Die meisten der VLN-Fahrer haben sich mittlerweile einen Rennsitz mit integriertem Lenkrad und Gaspedal angeschafft zu Übungszwecken. Rund 800 bis 1000 Euro müsse man für einen entsprechend leistungsstarken PC anlegen, der die entsprechende Software abspielen kann, und dann noch einmal so viel für einen Rennsitz, so Koziolk. „Das ist im Vergleich zum realen Rennsport sehr

günstig, zumal die Abnutzung nicht so groß ist.“ Vorbei sind also die Zeiten, in denen ein Rennsimulator aus Kostengründen fast ausschließlich den Formel-1-Teams vorbehalten war.

Und die Realitätsnähe ist mittlerweile erstaunlich fortgeschritten. Das fängt bei der Darstellung des Nürburgrings an, der minutiös eingescannt wurde, geht über die äußeren Bedingungen weiter (das Wetter in der Simulation entspricht den tatsächlichen äußeren Verhältnissen), setzt sich bei den Rahmenbedingungen fort (eine Rennleitung verfolgt das Geschehen genau und ahndet Vergehen) und endet bei den Fahrzeugen selbst. Die virtuellen Wagen werden genau nach den Daten der Hersteller programmiert und können dann – wie auch in der Realität – auf die eigenen Bedürfnisse und Wünsche eingestellt werden. Ob Fahrzeughöhe, Bremsen oder Reifen – alles lässt sich exakt simulieren.

Sim-Racer gehen höheres Risiko

So überträgt sich die Rennsituation auch auf den Fahrer, der am Lenkrad dann die Kraftübertragung spürt. Fragt sich nur, wer denn in der virtuellen Motorsportwelt im Vorteil ist: der Sim-Racer oder der reale Rennfahrer? „Die Sim-Racer“, sagt Koziolk und erklärt auch gleich, warum: Der Rennfahrer ist es gewohnt, sich aus natürlicher Vorsicht von unten ans Limit heranzutasten und dann vielleicht auch ein paar Prozent darunter zu bleiben. Der Sim-Racer ist das Ri-

siko mehr gewohnt und kommt darum eher von oben ans Limit.“ Weiterer Vorteil für die virtuellen Fahrer: Sie können problemlos viel mehr Kilometer abspulen als der Rennfahrer auf der Strecke.

Aus technischen Gründen sind derzeit maximal 60 Fahrzeuge zugelassen, Ziel ist es aber, die Zahl in Zukunft auf 90 zu erhöhen. Gefahren wird in vier Klassen (GT 3, Porsche-Cup, Cayman-Cup und TCR-Serie), wobei es eine Besonderheit gibt: In der Königsklasse SP 9 (GT 3-Fahrzeuge) muss jedes Team mindestens einen Rennfahrer aus dem realen Motorsport dabei haben, der das Cockpit im Qualifying übernimmt und auch den Start fahren muss.

Dieser Umstand verhalf unter anderem dem Burbacher Rennprofi Dirk Müller beim zweiten Lauf der Serie zu seinem Sim-Racing-Debüt, bei dem er am Lenkrad des virtuellen Mercedes-AMG GT3 der Mannschaft von Black Falcon Team AM Solutions drehte. „Wenn man die Starterliste betrachtet, könnte man meinen, es wäre ein wirkliches Rennen gewesen“, so Müller. „Aber die Profis und Favoriten sind

Die weiteren Termine

18.04.2020	Rennen 3
02.05.2020	Rennen 4
30.05.2020	Rennen 5
13.06.2020	Rennen 6
15.08.2020	Rennen 7
17.10.2020	Rennen 8
14.11.2020	Rennen 9

eindeutig die Sim-Spezialisten, die man so eigentlich nicht kennt. Ich habe drei Tage lang die virtuelle Nordschleife trainiert, am Race-Computer aber trotzdem noch jede Menge Nachholbedarf.“

Otterbach spielt Erfahrung aus

Da ist Marvin Otterbach schon ein ganzes Stück weiter. Der Niederfischbacher, im realen Motorsport mit einem BMW unterwegs, steuerte beim zweiten Lauf ebenfalls in der Klasse SP 9 zusammen mit dem Gießener Florian Bodin den virtuellen Audi R8 LMS mit der Startnummer 87 der Mannschaft von „Raceunion“. Das Duo, das Sim-Racing bereit seit 2010 betreibt, ist nicht nur auf den virtuellen Rennstrecken zuhause, sondern überzeugte bislang auch im realen Motorsport mit diversen BMW-Fahrzeugen und dem Gewinn einer ganzen Reihe von Meisterschaften. „Der größte Unterschied sind die Kräfte, die auf einen wirken“, sagt Otterbach, der neben dem Fahr-Erlebnis auch den finanziellen Aspekt hervorhebt. „Für die virtuelle Variante muss man nur einmal das nötige Equipment kaufen, was in etwa mit einer Rennmontur im realen Motorsport vergleichbar ist, in dem sich für diese Kosten noch kein Rad gedreht hat.“

Das Rennen begann für Otterbach von Position acht aus. Nach drei Rennstunden oder 22 Runden auf der Kombination aus Grand-Prix-Strecke und Nordschleife errangen er und Florian Bodin mit Gesamttrang sechs ein bärenstar-

kes Top-10-Ergebnis, obwohl nach einer Berührung drei Runden vor Schluss der Raceunion-Audi nicht mehr in optimalem Zustand war.

Und Dirk Müller? Für den Burbacher ging es bei seinem E-Sport-Debüt zunächst darum, die doch recht anspruchsvolle und komplexe Technik der virtuellen Rennserie kennenzulernen. Zusammen mit den Teamkollegen Nico Bastian und dem Kanadier Daniel Morad erreichte er in der Schweiz lebende Sim-Racing-Neuling auf Anhieb zumindest das Ziel.

Warum die Renndauer auf drei Stunden limitiert ist, erklärt Ex-Rennprofi Marc Hennerici, der als Geschäftsführer der ADAC Travel & Event Mittelrhein GmbH für die technische Umsetzung der Digitalen Nürburgring Langstrecken-Serie verantwortlich zeichnet: „Während man sich als Zuschauer bei einem realen Rennen an der Rennstrecke frei bewegen kann, ist man bei einem virtuellen Rennen an den Bildschirm gebunden. Um das Format zu straffen, haben wir uns dazu entschieden, die Renndistanz auf drei Stunden festzulegen.“ Ansonsten aber ist Patrik Koziolk davon überzeugt, dass das Geschehen für den Zuschauer am Bildschirm das gleiche sei wie bei einem realen Rennen. „Und die Bilder sind sogar noch besser, denn in dem digitalen Programm gibt es einfach viel mehr Kameraperspektiven.“

Marcus Pauly/jogi
 + Zu sehen sind die Läufe über www.vln.de

Motoren stehen fürs Erste still

Corona bremst heimische Teams und Piloten aus

■ **Region.** Das Coronavirus hat auch den Motorsport fest im Griff: Nach den Absagen unzähliger Sportevents in den vergangenen Wochen hat nun auch die ADAC-GT-Masters-Rennserie die Verschiebung ihres Saisonauftaktes bekannt gegeben. Das ursprünglich vom 24. bis 26. April terminierte Rennwochenende in Oschersleben rückt zunächst an das Ende des Rennkalenders und stellt demnach vom 23. bis 25. Oktober das Saisonfinale der „Liga der Supersportwagen“ dar. Auch der 24-Stunden-Klassiker auf der Nürburgring-Nordschleife wurde in den Herbst verlegt und soll vom 24. bis 27. September ausgefahren werden. Das zugehörige Qualifikationsrennen wurde derweil ganz abgesagt. Neben den Veranstaltern der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) reagierten auch die der Rundstrecken Challenge Nürburgring (RCN) mit Absagen. In der NLS sind die ersten drei Läufe ebenso gestrichen worden wie der Saisonauftakt in der RCN.

Damit bleiben auch die heimischen Motorsportler, wie zum Beispiel der Niederdreisbacher Audi-Mannschaft von „Land-Motorsport“, erst einmal tatenlos. „Nach den Ereignissen der letzten Tage und Wochen waren die Verlegungen keine Überraschung für uns. Wir können die Entscheidungen nachvollziehen“, so Teamchef Wolfgang Land. „Natürlich ist es schade und keine einfache Lage für uns, doch die Sicherheit und Gesundheit unserer Mannschaft sowie aller Beteiligten steht an allererster Stelle. Wir beobachten jetzt sehr genau, wie sich die Umstände entwickeln.“

Von den Absagen und Verlegungen der Rennen sind auch die Mannschaften des „H&S Racing-Teams“ aus Fluterschen, von „LMS Engineering“ aus Eitzbach rund um Teamchef Andreas Lautner sowie die Betzdorfer Teams von „Jürgen Alzen-Motorsport“ und „Uwe Alzen Automotive“ betroffen. „Die Situation ist für alle alles andere als einfach“, erklärt Ex-DTM-Profi Uwe Alzen. „Alle Teams werden durch den Ausnahmezustand an den Rand ihrer Existenz gebracht. Denn ohne Einsatz auf der Rennstrecke ruht auch die Arbeit in den einzelnen Rennteams, worunter alle – vom Fahrer, den Teaminhabern bis hin zum Mechaniker – extrem zu leiden haben.“ jogi

Unterstützung für Vereine in Existenznot

Hilfsprogramm vom Land soll Hilfe vom Bund ergänzen

■ **Mainz.** Sportvereine mit wirtschaftlichem Geschäftsbetrieb sind in das Bundesprogramm Corona-Sofort-Hilfe für kleine Unternehmen einbezogen. Das hat Sportminister Roger Lewentz den Präsidenten der Sportbünde in Rheinland-Pfalz nach Abstimmung mit dem rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium mitgeteilt. „Darüber hinaus wird das Land ein eigenes Hilfsprogramm für Sportvereine, die in ihrer Existenz bedroht sind, auflegen, welches das Bundesprogramm bei Bedarf ergänzt“, so Lewentz.

Vor dem Hintergrund der Corona-Krise entstehen auch dem Sport Einnahmeverluste, weil Wettkämpfe und Vereinsangebote sowie sonstige Veranstaltungen ausfallen. Diese können bei Vereinen mit Zahlungsverpflichtungen zu Existenzbedrohungen oder sogar zur Insolvenz führen. „Diese Regelung wird einen großen Beitrag zum gesellschaftlich notwendigen Erhalt unserer Sportvereine und zur Stärkung unserer Mitgliedsorganisationen leisten“, betont Jochen Borchert, kommissarischer Präsident des Landessportbundes

Rheinland-Pfalz. Auch die Sportministerkonferenz hat den Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) und die Landessportbünde gebeten, ihnen Hinweise auf Bedürfnisse der Sportvereine und -verbände für Soforthilfen zu geben. Die Länder haben zugesagt, alles Notwendige zu veranlassen, um Vereine und Verbände bei ihrer Existenzsicherung zu unterstützen.

Die Verantwortlichen haben sich darauf verständigt, zunächst über ein digitales Meldesystem in Notgeratene Vereine zu identifizieren und den Hilfsbedarf zu ermitteln. Auf den Homepages des Landessportbundes und der Sportbünde ist die Umfrage zu finden. Für Vereine mit wirtschaftlichem Geschäftsbereich besteht in Rheinland-Pfalz außerdem die Möglichkeit, entsprechende Förderanträge bei der Investitions- und Strukturbank auf Förderung aus dem Bundesprogramm Corona-Sofort-Hilfe für kleine Unternehmen zu stellen.

+ Der Landessportbund Rheinland-Pfalz ist im Internet zu finden unter www.lsb-rlp.de

Neue Saison ist für Lölling noch weit weg

Skeleton-Pilotin aus Brachbach freut sich auf Weltmeisterschaften in Lake Placid und Premiere in China

■ **Brachbach.** Der Blick nach vorne fällt momentan schwer, das ist auch bei Jacqueline Lölling so. „In der aktuellen Situation ist das alles noch sehr weit weg“, sagt die Skeletonpilotin aus Brachbach. Und die Gewinnerin des Gesamtweltcupps und Weltmeisterin des Mixed-Teamwettbewerbs ergänzt: „Gerade bin ich erst mal froh, dass ich noch ein bisschen meine Pause genießen und mich erholen kann.“ Doch auch in der durch die Corona-Pandemie schwierigen Gegenwart werden Entscheidungen für die Zukunft getroffen. So steht fest, wie der Rennkalender für die Saison 2020/21 aussehen soll.

In sechs Ländern und auf drei Kontinenten sind acht Weltcuprennen geplant. Als Saisonhöhepunkt für die Bob- und Skeletonpiloten sind die Weltmeisterschaften vorgesehen, die vom 1. bis 14. Februar 2021 in Lake Placid (USA) ausgetragen werden sollen. „Darüber freue ich mich sehr“, sagt Lölling. „Lake Placid ist in den letzten Jahren zu einer meiner Lieblingsbahnen geworden, auf der ich sehr gut zurechtkomme.“ Auf der Olympiabahn von 1980 hat die 25-Jährige unter anderem im vergangenen Dezember einen ersten und

einen zweiten Platz geholt und so den Grundstein für ihren späteren Erfolg im Gesamtweltcup gelegt.

Die neue Saison beginnt bereits früh im lettischen Sigulda (23. bis 29. November). Danach geht es nach Österreich in den Eiskanal von Innsbruck-Igls (7. bis 13. Dezember), ehe in Altenberg das erste Rennen in Deutschland ansteht (14. bis 20. Dezember). Den Anfang nach der Weihnachtspause macht das Rennen auf Löllings

Heimbahn in Winterberg (4. bis 10. Januar), dem sich die Wettkämpfe in St. Moritz in der Schweiz (11. bis 17. Januar) sowie im bayerischen Königssee (18. bis 24. Januar) anschließen.

Danach geht es für den Bob- und Skeletonross nach Übersee. Nach der WM in Lake Placid geht es in den USA weiter mit dem Weltcuprennen in Park City (15. bis 21. Februar). Traditionell endet der Weltcup in der vorolympischen



Mit dem WM-Titel im Mixed-Team an der Seite von Alexander Gassner endete für Jacqueline Lölling die alte Saison. Jetzt steht der neue Rennkalender mit Höhepunkten in Lake Placid und auf einer neuen Bahn in China. Foto: dpa

Baude für Matschenz: Neuer Cheftrainer im Skeleton

Bundestrainer Christian Baude wird das deutsche Skeleton-Nationalteam ab sofort als Cheftrainer Skeleton in die neue Wintersportsaison führen. Er tritt damit die Nachfolge von Dirk Matschenz an, der sich nach der Weltmeisterschaft im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Bob- und Schlittenverband für Deutschland auf die Aufhebung seines Vertrages geeinigt hatte.