

Motorsport im Kreis Ludwigsburg: Talente – Rennställe – Erfolge

Neuorientierung nach Sieg beim 24-Stunden-Lauf

Christoph Magg aus Rielingshausen absolviert an diesem Freitag die Prüfung zum Instruktor bei BMW.

Von Andreas Hennings

Zwei Jahre liegt der größte sportliche Triumph des heute 36-jährigen Christoph Magg aus Rielingshausen zurück. Mit seinem Team Adrenalin Motorsport siegte der Rennfahrer in der Amateur-Leistungsklasse beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring – wobei er den BMW sogar ins Ziel lenken durfte. Es war ein Rennsport-Märchen, hatte der frühere Handballer doch erst 2014 richtig mit dem Motorsport begonnen und die Strecken erst nur von der Playstation gekannt. Doch Leidenschaft und Ehrgeiz brachten Christoph Magg schnell aufs Podest. Nach dem Erfolg sagte er: „Unser Ziel war, vorne dabei zu sein, vor allem aber ins Ziel zu kommen. Ich war also auf vieles vorbereitet – nicht aber auf den Sieg.“

Entsprechend stellte sich die Frage, wie es nach dem Erreichen dieses „ultimativen Fernziels“ weitergeht. Magg, der sich auf dem Nürburgring auch für Besucherfahrten mit Touristen hinter Steuer setzte, machte einen Cut. Und die Neuorientierung hält bis heute an. Coronabedingt und da er zum zweiten Mal Vater wurde. So beendete der studierte Verkehrswissenschaftler und heute selbstständige Coach für Unternehmenspositionierung seine Karriere vorerst. Stattdessen machte er beim Deutschen Motorsportbund die Instruktorlizenz A, mit der er befugt ist, Lehrgänge für angehende Rennfahrer zu leiten, was wegen der Pandemie aber noch nicht zustande kam. Und seit vergangener Woche absolviert er an der Driving Academy von BMW im bayerischen Maisach



Christoph Magg (rechts) bei der Siegerehrung am Nürburgring 2019. Foto: Archiv (privat)

die Ausbildung zum Instruktor für Fahrsicherheit. Mit einem Deutschen und Teilnehmern aus Korea, Slowenien oder den Niederlanden. Sie setzten sich im Auswahlverfahren gegen Hunderte Mitbewerber durch.

Am Freitag absolviert Magg die Abschlussprüfung. „Der Praxisteil hat's in sich. In den Probelaufen war es eine knappe Sache“, sagt der Rielingshäuser, der dann bei BMW Fahrsicherheitstrainings vergleichbar mit denen des ADAC leiten darf. Die nächste Stufe wäre die BMW-Instruktor-Prüfung für den Motorsport. Dann ginge es sogar zurück auf die Nordschleife. Magg kann sich das vorstellen, wie auch das Fortsetzen seiner Karriere. „Mir fehlt das schon. Ich würde dann aber nicht nur ein bisschen fahren, es wäre mit hohem Zeitaufwand verbunden. Vor mir liegen viele Puzzleteile inklusive Familie und Selbstständigkeit, die ich gerade zusammenfüge.“ 2022 ist aber noch nichts geplant.



Gelb-schwarzes Geschoss: Maximilian Malinowski (Foto rechts) dreht in einem rund 460 PS starken Le-Mans-Prototypen seine Runden.



Fotos: privat

Kinn und Füße auf derselben Höhe

Der Kornwestheimer Maximilian Malinowski ist 21 Jahre jung und steuert fast 300 km/h schnelle Prototypen über die Rennstrecken. Das Talent des Youngsters wurde einst im Kart-Sport entdeckt, jetzt soll der Sprung in eine Langstrecken-Rennserie folgen.

Von Marius Venturini

Das soll jetzt nicht komisch klingen, aber: Der Porsche fühlt sich im Vergleich mit dem LMP-3-Fahrzeug an wie ein Sofa.“ LMP, das steht für Le-Mans-Prototyp, der in diesem Fall rund 460 PS hat, ein Fahrzeug, das für die Rennstrecke hochgezüchtet wurde. Und hinter dessen Steuer der Kornwestheimer Maximilian Malinowski sitzt – im bald abgelaufenen Jahr noch zu Testzwecken, in Zukunft soll es aber in verschiedenen Rennserien um Punkte und Platzierungen gehen.

Nicht, dass der Porsche, von dem Malinowski spricht, schwachbrüstig daherkommt. „Der GT3 ist natürlich auch ein reinrassiges Rennauto“, sagt der 21 Jahre junge Rennfahrer. Nur sei so ein Prototyp eben doch nochmal etwas anderes. Und darauf konzentriert er sich nun.

Maximilian Malinowski wohnt in Kornwestheim, besuchte erst das Ernst-Sigle-Gymnasium und hat in der Corona-Pause an der Pattonviller Erich-Bracher-Schule sein Abitur gemacht. Er studiert derzeit Internationale Betriebswirtschaft an der Hochschule Heilbronn. „Es war wichtig, erstmal nicht alles hundertprozentig auf eine Karte zu setzen“, sagt er. Die Pandemie sei ein großer Dämpfer gewesen. Aber für das kommende Jahr sieht es so aus, als könne Malinowski diese eine Karte tatsächlich ausspielen, die da heißt: Profirennfahrer.

Ausgangspunkt: Spielberg in Österreich, 2016. Dort saß der damals 15-Jährige zum allerersten Mal am Steuer eines Autos. Seit seinem zwölften Lebensjahr hatte er bei Kartrennen auf sich aufmerksam gemacht, auch auf der Langstrecke teils über 24 Stunden. Auf dem Red-Bull-Ring kletterte er nun ins Cockpit eines Formel-Renault-Boliden und drehte erste Runden. „Aber nach dem Test

war mir klar, ich will trotzdem in die Langstrecke“, sagt er. Über weitere Wettkämpfe im Kart ging es schließlich noch einmal hinter Lenkrad eines Formel-Renault-Wagens, bis sich die Gelegenheit zu einer Testfahrt im Porsche 991 GT3 Cup ergab. Malinowski nahm auf dem Sofa Platz.

Aus einer Fahrt wurden viele. Dabei lieferte er wichtigen Input für die Renningenieur zum Setup des Fahrzeugs. Dann kam die Pandemie, alles stand erst einmal still.

Eines der Mottos von Maximilian Malinowski heißt: „Weiter, weiter, immer weiter!“

Ich will immer den nächsten Schritt machen.“ Doch auch er wurde radikal ausgebremst, seine Motivation wanderte zwangsläufig von der Rennstrecke ins Studium, bis eine neue Türe aufging: Den ersten Test in einem LMP-3-Rennwagen absolvierte er Mitte dieses

Jahres auf dem Hockenheimring, in einem Norma M30/Ligier, knapp 300 km/h schnell und mit einer Höhe von einem Meter flach wie eine Flunder. „Ich bin knapp 1,80 Meter groß und kann mich gerade eben so reinpfriemeln“, sagt Malinowski. Im Vollcarbon-Geschoss sind Kinn und Füße dann in etwa auf derselben Höhe, die Position festgeschonallt und eher liegend. Fahrhilfen gibt es keine. „Gas, Kupplung und ein paar Knöpfe, das war's“, fasst Malinowski zusammen, „Rennfahren pur.“

Bei dieser Gelegenheit lernte er auch das Team kennen, mit dem er auf eine Zukunft in einer Rennserie hofft: WS Racing aus dem beschaulichen Trierweiler nahe Trier. Mit der Crew um die Teamchefs Thorsten Willems und Stefan Buchwald will Malinowski möglichst bald etwa im Michelin-Cup angreifen, was der Einstieg in die Langstreckenrennen wäre. Als „superfamiliär“ bezeichnet er die Atmosphäre in der Mannschaft. „Das ist nicht selbstverständlich.“

Gemanagt wird er nach wie vor von Vater Thomas, der seit 1989 im Rennsport tätig ist.

Und was steht nun an? Sponsorenakquise ist immer ein Thema, da geht es Maximilian Malinowski nicht anders als den großen und nicht ganz so großen Stars im Rennzirkus. Und wahrscheinlich darf er irgendwann auch an der Entwicklung noch größerer Kaliber, sogenannter „Hypercars“ mitwirken. Und er will noch fitter werden, als er sowieso schon ist. „Im Auto hat es schon mal zwischen 50 und 60 Grad“, sagt er. Und da wären ja noch die enormen Kräfte, die beim Beschleunigen und Bremsen wirken. „Als ich das LMP-3-Auto zum ersten Mal gefahren bin, habe ich das gar nicht so wahrgenommen – erst einen Tag später habe ich es im Nacken gemerkt. Da sollte ich also nochmal nachlegen.“ Im März 2022 geht es für ihn im Rennwagen weiter. „Ich freue mich auf die Zeit, die dann kommt“, sagt der Pilot. Und bald reicht es vielleicht zu größeren Erfolgen als diesem hier: Im freien Training vor einem Lauf zur sogenannten P9-Challenge durfte Malinowski schon ran – und holte dabei Rang 1.

AUTO UND TRAINING

Dieses Auto fährt Maximilian Malinowski derzeit: LMP 3 Norma M30/Ligier JS P320 mit Nissan-V8-Saugmotor, sequenziell 6-Gang-Getriebe, knapp sechs Litern Hubraum und rund 460 PS. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 290 km/h, Malinowski sitzt in einem Vollcarbon-Monocoque. Der Bolid wiegt leer keine 900 Kilogramm und ist einen Meter hoch, 1,90 Meter breit und 4,60 Meter lang.

Training absolviert Maximilian Malinowski am Liebsten auf der Rennstrecke. Aber zuhause steht auch ein Rennsimulator. „Dabei bilde ich mir eine grobe Schablone einer Strecke und merke mir Ansätze fürs Bremsen und Beschleunigen“, sagt er. Man könne dann besser vorbereitet loslegen, wenn man vor Ort sei. „Den sogenannten Popometer brauche ich aber trotzdem.“ Übrigens: WS-Racing hat auch ein E-Sport-Team, das sich voll und ganz auf den virtuellen Rennsport an der Videospielekonsole konzentriert. mv



Blick ins Cockpit: Malinowskis Haltung ist fast liegend.

Mit doppeltem Weltmeistertitel aus der Formel E verabschiedet

Das Affalterbacher Motorsport-Unternehmen HWA wird sich von 2022 an vorrangig auf den Kundensport in den GT3- und GT4-Serien konzentrieren.

Von Lars Laucke

Als Nyck de Vries im August Weltmeister der Formel E wurde und sein Team Mercedes EQ auch die Teamwertung gewann, da wurde auch bei der Firma HWA in Affalterbach gejubelt. „Wir haben den Rennsinsatz und große Teile der Entwicklung hier aus Affalterbach gemacht“, erklärt Vorstand Martin Marx. „Wir haben uns also mit dem Gewinn der Meisterschaft aus der Rennserie verabschiedet. Dieses Engagement haben wir aus strategischen Überlegungen von Mercedes verloren.“ Dort hat man entschieden, den Standort der Formel 1- und Formel E-Teams in England zu bündeln. „So schade das für die HWA ist, ist die Entscheidung aber auch verständlich“, so Marx. Zumal sich

Mercedes werkseitig nach 2022 komplett aus der Formel E zurückziehen wird.

Hat man also in der Formel E Erfolg auf ganzer Linie gehabt, fällt die Saisonbilanz des Rennstalls HWA Racelab in der Formel 2 und Formel 3 eher gemischt aus. „In der Formel 3 haben wir schon eine solide Leistung gebracht. Das ist eine Nachwuchsrennserie, in der es in erster Linie um die Entwicklung der Fahrer geht. Da haben wir Siege eingefahren, waren auf dem Podium – da bin ich zufrieden.“ Nicht zufrieden ist Marx dagegen mit der Formel 2, in der noch zwei Rennwochenenden ausstehen. „Da hat uns die Konstanz gefehlt, auch dadurch bedingt, dass wir Fahrerwechsel vornehmen mussten, weil dort das Budget nicht mehr vorhanden war. Und das ist innerhalb einer Saison dem sportlichen Erfolg nie zuträglich.“

So bekam Matteo Nannini während der Saison Schwierigkeiten, das nötige Geld aufzubringen und musste sein Cockpit räumen. Und auch für die beiden letzten Rennen steht noch mal ein Fahrerwechsel zur Diskussion.

Sicher ist auf jeden Fall, dass sich die HWA auch aus Formel 2 und Formel 3 zurückzie-

hen wird – das aber aus freien Stücken. „Das geschieht vor dem Hintergrund des sportlichen Ergebnisses, aber auch vor dem Hintergrund der Budgetprobleme. Und da spielt die Corona-Problematik eine massive Rolle.“



Formel-E-Weltmeister mit Unterstützung aus Affalterbach: Nyck de Vries.

Foto: Daimler AG

Aber auch das Thema Motorsport mit Verbrennungsmotor an sich wird ja nicht ganz kritisch gesehen – wenn auch die Formel 1 gerade wieder einen Riesenhype erfährt. Aber für die Nachwuchsserien ist es um ein

Vielfaches schwerer“, erklärt Martin Marx. Motorsport wird aber auch künftig bei der HWA ganz groß geschrieben. „Wir unterstützen weiter den AMG-Kundensport. Das sind 170 bis 190 Veranstaltungen pro Jahr weltweit, auf denen rund 250 Fahrzeuge starten, die bei der HWA entwickelt, produziert und betreut werden“, betont Marx. Die Affalterbacher werden also auch künftig an den Rennstrecken sein, um die Kunden mit Ersatzteilen und Know-how zu unterstützen. Als Einsatzteam werde man aber erst wieder zurückkehren, wenn das „auf Grundlage von vorhandenen Budgets solide geplant ist.“

Daneben arbeitet das Unternehmen HWA weiter an der Entwicklung von emissionsfreien Straßen- und Rennfahrzeugen, auch mit Wasserstoffantrieb. „Das Fahrzeug ‚ZEDU-1‘ wird im September 2022 fertig entwickelt sein“, schätzt Martin Marx. Die geplante Rennserie unter dem Titel HYRAZE ist vorläufig „geparkt“. Diese wolle man starten „wenn sich die Lage beruhigt hat und das Budget zur Verfügung steht. Wir entwickeln die Komponenten aber nach und nach weiter, dafür haben wir Budget.“