



# Selbst schrauben hilft sparen

*Sich in Profimanier aufs Fahren konzentrieren ist für viele der Idealzustand. Aber am Rennauto auch selbst Hand anlegen hat nicht nur Nachteile.*

Für die meisten jungen Piloten, die nach Höherem streben, ist der Fall klar: Sie wollen möglichst von Anfang an in einem Team unterkommen, wo sie optimal betreut werden und sich aufs Fahren konzentrieren können. Eltern und allfällige Berater vertreten in der Regel die gleiche Haltung, denn sie wollen ihrem Schützling ja ein optimales Umfeld bieten, damit er sein Talent entfalten kann. Einige Privilegierte haben bereits im Kartsport einen «Werkfahrer»-Status genossen, und dieser soll natürlich auch beim Umstieg auf den Formelwagen beibehalten werden.

Für einige Kategorien lässt sich ein derart hohes Niveau offensichtlich finanzieren, denn im Fahrerlager gewisser Nachwuchsformeln sind perfekt ausgebaute Sattelschlepper und Hospitality-Zonen, wie sie vor ein paar Jahren höchstens in der Formel 1 oder bei grossen Langstreckenrennen anzutreffen waren, praktisch Standard geworden. Gewisse Vorteile liegen auf der Hand, denn diese Lösung ist im Prinzip ökonomischer: Mehrere Fahrzeuge werden gemeinsam transportiert, zudem dienen Ersatzteile, Spezialwerkzeuge, hochqualifizierte Spezialisten so-

wie Mechaniker bei Bedarf allen Teammitgliedern. Ein weiteres Argument ist die Wirkung eines derartigen Auftritts auf potenzielle Geldgeber.

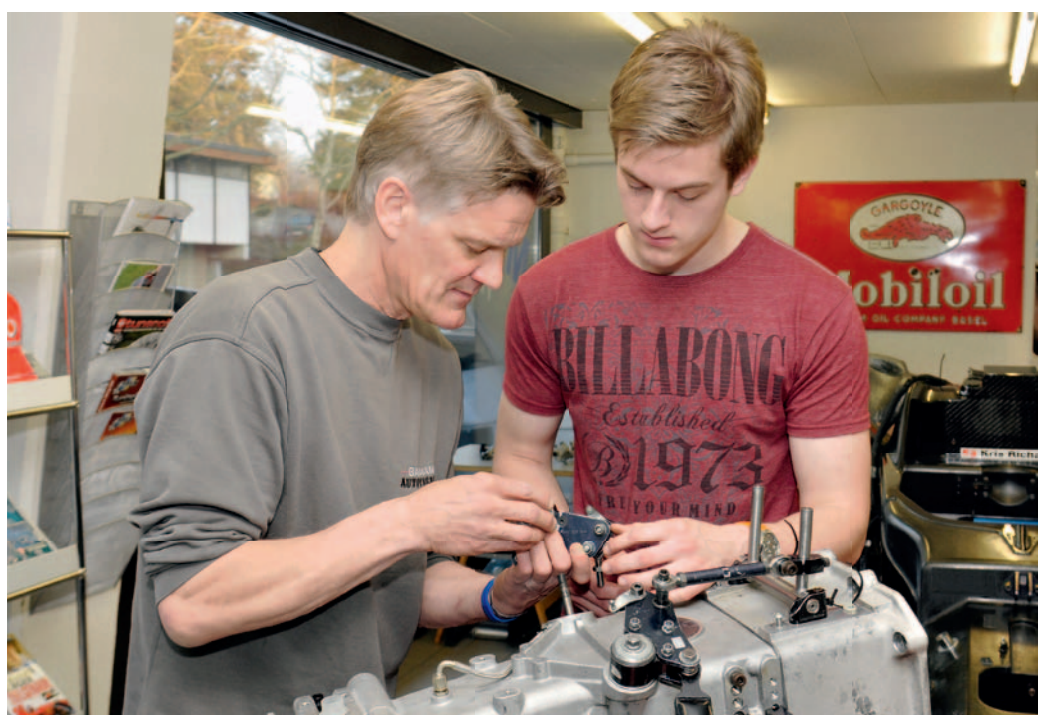
Gewisse Synergien mögen zwar die Kosten verringern, aber alle Leistungen haben gleichwohl ihren Preis, denn ein professionell operierendes Team muss ja Investitionen und Löhne entsprechend verrechnen, um längerfristig zu überleben. Selbst in renommierten Serien sind

die Teilnehmerzahlen rückläufig, weil sich immer weniger Piloten den im Sog der Formel 1 ständig grösser werdenden Aufwand leisten können. Wo sich mangels Prestige keine grossen Sponsoren finden lassen und der Sport also zu einem beträchtlichen Teil aus dem eigenen Sack berappt werden muss, ist das Problem noch grösser.

So kämpft die Formula LO – früher Formel Lista Junior – trotz einer neuen Füh-

► *Unter der Anleitung seines Vaters lernt der junge Pilot sämtliche Bestandteile seines Rennwagens kennen*

*Grâce aux instructions de son père, le jeune pilote finira par connaître tous les éléments de sa monoplace*





◀ *Der frisch revidierte Mygale-BMW Formel LO von Kris Richard bei seinem ersten Renneinsatz auf dem A1-Ring*

*La Mygale-BMW formule LO entièrement révisée de Kris Richard lors de la 1<sup>re</sup> course sur le A1-Ring*

rungscREW und dem Rückhalt durch den treuen Hauptsponsor Fredy Lienhard weiterhin ums Überleben, obschon diese traditionelle Nachwuchsformel objektiv gesehen die wohl preisgünstigste Möglichkeit für den Aufstieg vom Kart- in den Automobilsport darstellt. Im Vergleich zu anderen Kategorien, die ein weit höheres Budget erfordern, mutet zwar ein knapp sechsstelliger Betrag für eine Saison bescheiden an: Wenn es aber darum geht, diese Summe ohne beträchtliche Unterstützung durch Dritte aufzubringen, schrumpft der Kreis der Kandidaten drastisch, und so tauchen beim ersten LO-Lauf dieses Jahres nur eine Handvoll Autos auf.

Lienhard selbst sähe es zwar gerne, wenn die Piloten wieder mit bescheidenerem Aufwand Sport betreiben würden, und das Fahrzeugmaterial bietet sich ja auch dafür an. Gebrauchte Mygale Formel BMW findet man zu einem bescheidenen Preis, und um ihre Technik im Griff zu haben, muss man nicht Profitechniker sein. Aber das Rad der Zeit lässt sich nur schwerlich zurückdrehen: Die meisten Teilnehmer und deren Umfeld suchen Unterschlupf in einem Team, und Einzelkämpfer bleiben auch in der Formel LO eine Ausnahme.

Als Kris Richard 2011 mit gut 16 Jahren vom Kart in die Formel Lista umsteigt, glaubt auch sein Vater André Baumann, der Weg führe nur über ein in dieser Serie etabliertes Team. Dabei verfügt Baumann als Inhaber einer kleinen Garage eigentlich über das erforderliche Know-how, reiste er doch in den 80er Jahren selbst als reiner Amateur mit seinem FASTER Formel Ford durch halb Europa, wobei er auf der Piste bisweilen gegen einen gewissen Michael Schumacher kämpfte. Die erste Saison verläuft nicht schlecht, belegt Richard doch beim abschliessenden Rennen in Monza immerhin den zweiten Platz. Als die Berner Ende Jahr Bilanz ziehen, kommen sie trotzdem zum Schluss, es 2012 auf andere Weise zu versuchen. Die Vorbereitung des Autos hat sie nicht immer überzeugt, zudem ist eine weitere Saison in einem Team für sie nicht finanzierbar.

Die Lösung heisst für sie: Möglichst viel selbst machen, statt für Fremdleistungen Geld zu bezahlen. Baumann erweist bei Daltec den billigsten von dessen Mygale, und über den Winter zerlegt der Perfektionist zusammen mit seinem Sohn – als angehender Mechatroniker ebenfalls vom

Fach – den nicht sehr gepflegten Monoposto bis auf die letzte Schraube: «Sorgfältiges Reinigen ist zwar sehr arbeitsintensiv, hat aber grossen Einfluss auf das korrekte Funktionieren gewisser Elemente und bringt verdeckte Mängel an den Tag. Da wir alles in der Freizeit erledigten, fielen praktisch nur Materialkosten an, überdies sind die Ersatzteilpreise für dieses Modell moderat. Nun ist das Auto nicht bloss wie neu, sondern Kris und ich kennen es bis ins kleinste Detail.»

Für Transport sowie Betreuung auf dem Rennplatz wollen Kris und Vater André ursprünglich weiter mit Daltec zusammenarbeiten, doch zur Zeit ist das Team

in der Formel LO kaum mehr präsent, und sie müssen nun andere Lösungen ins Auge fassen. Immerhin können sie auf die Unterstützung von Ivan Berset, der bei Daltec schon etlichen Piloten zum Erfolg verholfen hat, sowie weiterer treuer Helfer zählen. Ob die Berner mit ihrem Vorgehen konkurrenzfähig sind, wird sich im Verlauf der Saison weisen müssen. Baumann wäre übrigens interessiert, das erworbene Know-how weiteren Nachwuchsleuten zugänglich zu machen, die ihren Monoposto mehrheitlich in Eigenregie betreuen möchten, die aber für gewisse Arbeiten auf die Beratung oder die aktive Mithilfe von Fachleuten mit Rennsporterfahrung angewiesen sind. •

## Des pilotes au four et au moulin

*Pouvoir se concentrer totalement sur le pilotage à l'instar des professionnels, c'est l'idéal. Mais il n'y a pas que des inconvénients à mettre soi-même la main à la pâte.*

La plupart des jeunes pilotes ambitieux souhaiteraient pouvoir entrer dès que possible dans un team où ils sont pris en charge et peuvent se concentrer totalement sur le pilotage. Les parents et éventuels conseillers adoptent généralement la même attitude, car ils veulent offrir un environnement optimal à leur protégé, afin que son talent puisse éclore. Quelques privilégiés ont déjà joui d'un statut de «pilote d'usine» en karting et veulent évidemment le conserver en passant aux vraies monoplaces.

Quelques-uns parmi eux trouvent manifestement le financement nécessaire, car le parc des concurrents de certaines formules de promotion est envahi par des semi-remorques parfaitement aménagées et des zones d'hospitalité comme on n'en trouvait qu'en Formule 1 ou dans les grandes classiques d'endurance il y a quelques années. Certains avantages tombent sous le sens, car cette solution est en principe plus économique: plusieurs voitures de course sont transportées ensemble et les pièces de rechange, les outillages spéciaux, les spécialistes hautement qualifiés et les mécaniciens

sont partagés par tous les membres du team. De plus, ces structures très professionnalisées sont plus motivantes pour les sponsors potentiels.

Si certaines synergies permettent certes de réduire les coûts, les prestations proposées n'en ont pas moins leur prix. Car pour assurer sa survie à long terme, un team professionnel est bien obligé de couvrir le coût des investissements et des



► *Einzige Einschränkung bei der Vorbereitung: Am Motor darf nur vom offiziellen Tuner der Serie geschraubt werden*

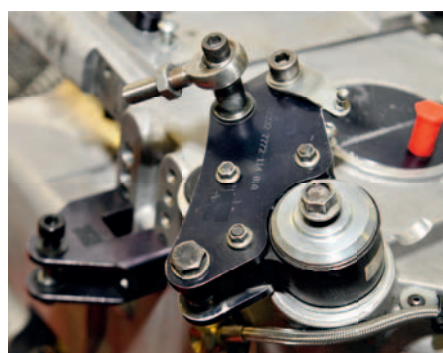
*Seule restriction pour la préparation: Uniquement le préparateur officiel de la série a le droit de toucher au moteur*



salaires. Or même dans des séries renommées, le nombre de participants est en recul, en raison de l'explosion des coûts dans le tourbillon de la Formule 1. Et le problème est encore plus grand pour ceux qui, n'étant pas au bénéfice d'une infrastructure prestigieuse, ne trouvent pas de grands sponsors et sont donc contraints de financer la pratique de leur sport en grande partie de leur propre poche.

La Formule LO – autrefois Formule Lista Junior – lutte ainsi toujours pour sa survie, malgré la nouvelle équipe de direction et le soutien sans faille de son sponsor principal, Fredy Lienhard. Pourtant, cette formule de promotion constitue sans doute le moyen le plus économique pour passer du karting au sport automobile. Le budget annuel atteint à peine une somme à six chiffres, ce qui reste modeste par rapport à d'autres catégories. Mais quand une telle somme doit être réunie sans contribution extérieure importante, le nombre de candidats fond comme neige au soleil. Pas étonnant qu'il n'y ait eu qu'une poignée de concurrents lors de la première épreuve de Formule LO de la saison.

Même Fredy Lienhard aimerait bien qu'il soit à nouveau possible de pratiquer le sport automobile avec des moyens modestes, et le matériel s'y prêterait aussi. On trouve des Formules BMW Mygale d'occasion pas chères, et il n'y a pas besoin d'être un technicien professionnel



pour en maîtriser la technique. Mais il n'est jamais facile d'inverser le sens de rotation de la roue du temps. La plupart des participants et leur entourage cherchent refuge au sein d'un team et, même en Formule LO, les combattants solitaires restent l'exception.

Quand Kris Richard, âgé de 16 ans en 2011, passa du karting à la Formule Lista, son père, André Baumann, était persuadé qu'un team établi constituait le passage obligé. Propriétaire d'un petit garage, André Baumann dispose pourtant du savoir-faire nécessaire. Dans les années 80, pilote amateur, il voyagea dans la moitié de l'Europe avec sa Formule Ford Faster et fut même opposé parfois à un certain Michael Schumacher. La première saison de Kris ne fut pas mauvaise, puisqu'il se classa 2<sup>e</sup> à Monza. Mais en faisant le bilan en fin de saison, les deux Bernois décidèrent de changer leur fusil d'épaule pour 2012. La préparation de la voiture ne les avait pas toujours convaincus et ils n'étaient plus en mesure de financer une nouvelle saison au sein d'un team.

Pour eux, la solution consiste à faire un maximum de choses eux-mêmes, plutôt que de payer les prestations de tiers. André Baumann a racheté la moins chère des Mygale de Daltec. Pendant l'hiver, ce perfectionniste et son fils – qui apprend le métier de mécatronicien – ont démonté cette monoplace pas très soignée jusqu'au dernier boulon: «Un nettoyage

◀▲ *Das Getriebe und die Hinterradaufhängungen wurden völlig zerlegt, gründlich gereinigt und revidiert, bevor sie wieder zusammengebaut wurden*

*La boîte de vitesses et les suspensions arrière ont été complètement démontées, nettoyées et révisées avant d'être de nouveau assemblées*

▲ *Das ebenfalls gründlich überholte Monocoque wartet auf die Aufnahme des mittragenden BMW-Motorradmotors*

*La coque également profondément rénovée est prête pour le montage du moteur de moto BMW qui est un élément porteur*

méticuleux prend énormément de temps, mais influe beaucoup sur le fonctionnement correct de certains éléments et met en évidence les vices cachés,» explique Baumann. «Comme nous avons fait tout cela pendant nos loisirs, nous n'avons eu pratiquement que des coûts de matériel et les pièces de rechange de cette voiture ne sont pas très chères. Aujourd'hui, la monoplace est comme neuve. De plus, Kris et moi la connaissons maintenant jusque dans les moindres détails.»

A l'origine, Kris et André avaient l'intention de continuer de collaborer avec Daltec pour le transport de la voiture et sa prise en charge sur les circuits. Mais comme ce team a pratiquement déserté la Formule LO, ils doivent envisager d'autres solutions. Ils peuvent compter entre autre sur l'aide d'Ivan Berset, qui, chez Daltec, a déjà contribué au succès de maints pilotes. On verra en cours de saison si cette manière de faire donne des résultats. André Baumann souhaiterait d'ailleurs faire profiter du savoir-faire acquis d'autres jeunes pilotes désireux de s'occuper eux-mêmes de leur monoplace, mais ayant besoin des conseils ou du coup de main de spécialistes pour certains travaux.

◀ *Viele Teile mussten nicht ersetzt werden, sondern es genügte, sie zu reinigen und alle Elemente gängig zu machen*

*Beaucoup de pièces non pas été remplacées, mais suffisait de les nettoyer et de vérifier qu'ils bougent sans effort*