

F1 2016

Ein Rennteam startet durch

Von BlueGenie1974

Prolog: Prolog

Prolog

Es war geschafft. Nach tagelangen Verhandlungen hatte sich Steffen Reiner-Aguilar mit den Bossen der Viacom Deutschland geeinigt. Für eine Zahlung in Höhe von 15.000.000 Euro hatte Viacom zugestimmt, dass der neue Rennstall als VIVA RACING TEAM GMBH firmierte. Damit existierte VIVA RACING zumindest dem Namen nach. Doch noch war viel zu tun.

In Frankfurt am Main, wo sich der Firmensitz befinden sollte, musste ein Grundstück gefunden werden, auf dem die Fabrik, der Windkanal, die Design-Büros und auch die Motorenabteilung gebaut werden sollten. Im Europaviertel wurde Steffen schließlich fündig. Er kaufte für 8.000.000 Euro ein 180 ha großes Areal.

Zusätzlich zum Erwerb des Grundstücks holte der Geschäftsmann aus Frankfurt auch gleich die erforderlichen Genehmigungen für den Bau der Fabrik und der anderen Gebäude ein. Danach beauftragte Steffen das Architekturbüro Diefenbach, das sein Büro in der Berger Straße 368 im Frankfurter Stadtteil Bornheim hatte. „Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen Herr Reiner, und dass Sie mich mit dem Bau Ihrer Fabrik beauftragen wollen. Aber ganz ehrlich, ich fühle mich dieser Aufgabe nicht gewachsen.“ „Frau Diefenbach, sehen Sie dieses Projekt als eine neue Herausforderung. Ich weiß, dass Sie auf Wohnhäuser spezialisiert sind, aber wie sagt man so schön: Man wächst mit der Herausforderung.“ „Das stimmt. Ich werde mein Bestes geben Herr Reiner.“, sagte Monika Diefenbach. „Das klingt schon viel besser.“ Nach zwei Wochen, die Steffen wie eine Ewigkeit vorkamen, präsentierte Monika Diefenbach den Entwurf für die Fabrik. Das Gebäude war eine massive Betonkonstruktion, die auf der Seite zum Innenhof über eine große Fensterfront verfügte. „Das ist gut. Sogar sehr gut. Sie haben sich selbst übertroffen.“ „Danke für das Kompliment Herr Reiner. Ich denke ich kann Ihnen zum 20.05.2015 hin, meinen Entwurf für das Gebäude vorstellen, in dem die Designabteilung untergebracht werden soll. Allerdings bereitet mir der Windkanal Kopfzerbrechen.“ „Sie schaffen das schon. Davon bin ich überzeugt.“

Am 20.05.2015 legte Monika Diefenbach dann den Entwurf für das Gebäude der Designabteilung vor. Es handelte sich um ein zweistöckiges Betongebäude, das auf der Seite zum Innenhof auf beiden Etagen jeweils eine Fensterreihe aufwies, an den Stirnseiten jeweils drei Fenster nebeneinander. „Wunderbar. Genauso hab ich mir das vorgestellt. Wie kommen Sie mit dem Windkanal voran?“ „Es ist furchtbar. Ich kriege keinen gescheiten Entwurf hin. Was schwebt Ihnen denn überhaupt vor?“

Steffen nahm ein weißes Blatt Papier aus seinem Drucker und fing an eine grobe Skizze zu zeichnen. Die Skizze beschrieb einen Halbkreis, der einem Flugzeughangar ähnelte. Allerdings war sie länger und auch breiter. „So ungefähr soll es aussehen. Aber ich will kein Glas. Sonst könnte die Konkurrenz ja spionieren. Und das gilt es zu vermeiden.“ „Ich verstehe. Danke für Ihre Hilfe.“ „Immer wieder gern.“

Unterdessen hatten auf dem Areal die Bauarbeiten für die Fabrik begonnen. Das Fundament 01

war gegründet und die Rückwand und die beiden Seitenwände standen bereits, denn Steffen Reiner-Aguilar hatte sich auf Rat seiner Ehefrau Karen Aguilar für die kostengünstige, weil schnelle Modularbauweise entschieden.

Er war gerade auf der Baustelle angekommen, als ein Taxi vorfuhr. Steffen stutzte. Wer interessierte sich denn für sein Formel1-Projekt? Umso überraschter war er, als er sah, wer aus der E-Klasse ausstieg. Es war seine Ehefrau Karen, die gerade aus Venezuela eingetroffen war. Der Taxifahrer holte ihr Gepäck aus dem Kofferraum, dann bezahlte Steffens Ehefrau den Fahrer und dieser machte sich wieder auf den Weg.

„Wie ich sehe, haben die Bauarbeiten schon begonnen.“, sagte Karen. „Ja. Für die Fabrik. Die Designbüros kommen bald.“ „Also liegen auch dafür die Entwürfe vor.“ „Genau so ist es. Aber das Problem ist der Windkanal. Die von mir beauftragte Architektin Monika Diefenbach tut sich schwer damit. Ich musste ihr einen Denkanstoß geben.“ „Macht doch nichts. Wir sollten langsam aber sicher, den nächsten Schritt angehen. Welcher Motorenhersteller soll unsere Boliden befeuern?“ „Ich hatte an OPEL gedacht. Der Motorsport war schon immer ein Betätigungsfeld der Rüsselsheimer. Rallye, DTM, Formel 3, STW. OPEL war fast überall dabei. Warum nicht auch in der Formel1?“ „Eine gute Idee. Aber das wird ein hartes Stück Arbeit. Denn das letzte Wort werden die Bosse bei General Motors in Detroit haben.“ „Die sollen sich noch wundern. Ich geb dir Brief und Siegel, dass die Amis bei mir auf Granit beißen.“

Nach zähen Verhandlungen schaffte es Steffen Reiner-Aguilar, die Bosse bei OPEL von seinen Formel1-Plänen zu überzeugen. Der Vertrag war bereits unterschriftsreif und von einem Notar als ordnungsgemäß beglaubigt, da kam aus der General Motors-Zentrale in Detroit das VETO gegen den Vertrag. So wie es Karen Aguilar ihrem Ehemann prophezeit hatte.

Theodore Solso, der Chef höchstpersönlich und Mary Barra, die CEO bei General Motors lehnten einen Formel1-Einstieg von OPEL als Motorenlieferant bei VIVA RACING mit der Begründung ab, GM wäre bereits mit Chevrolet in der WTCC aktiv und könne sich ein weiteres Motorsport-Engagement nicht leisten.

Doch Steffen Reiner-Aguilar blieb hart. Er bestand auf OPEL als Motorenlieferant für seinen Rennstall. Außerdem verwies er darauf, dass sich OPEL und GM, bis auf die entsprechenden Techniker und Ingenieure um nichts kümmern müssten. Die Räumlichkeiten würden von Seiten des Rennstalls zur Verfügung gestellt, des Weiteren würden die Gehälter an OPEL überwiesen.

In Detroit saßen Theodore Solso und Mary Barra im Büro des GM-Chefs beisammen. „Ist denn das zu fassen? Dieser deutsche Geschäftsmann ist ja im wahrsten Sinne des Wortes ein störrischer Esel. Zugegeben, er nimmt uns viele Probleme ab, indem er die Räumlichkeiten und die finanziellen Mittel zur Verfügung stellt.“ „Ich weiß, was Sie meinen. Sie haben Angst, dass das Projekt sich als Fass ohne Boden erweisen könnte.“ „Genau das. Ich möchte, dass Sie nach Frankfurt fliegen, und sich vor Ort umsehen. Reden Sie mit Steffen Reiner-Aguilar. Sagen Sie ihm meinetwegen, 02 dass Sie seinen Lokalpatriotismus gutheißen, aber dass wir befürchten, dass unsere

Erwartungen nicht erfüllt werden.“

Am 23.05.2015 kam es dann zum Treffen zwischen Steffen Reiner-Aguilar und seiner Ehefrau Karen mit Mary Barra, der CEO von GM. Im provisorischen Büro von VIVA RACING im Messeturm saß man dann beisammen. „Nun Mr. Reiner-Aguilar, Ihr Lokalpatriotismus ist bemerkenswert, aber wir haben die Befürchtung, dass Ihr Formel1-Projekt hinter unseren Erwartungen zurückbleibt.“ „Ich kann mir schon denken, was Sie von meinem Rennteam erwarten. Nämlich, dass wir von Anfang an um die Formel1-Weltmeisterschaft mitfahren können.“ „Ist das verkehrt?“ „Seien wir realistisch. Die ersten ein zwei Jahre, werden wir zu 95% Lehrgeld bezahlen. Aber lassen Sie sich dies gesagt sein: Mein VIVA RACING TEAM ist kein 08/15-Projekt, dass ich nur aus Spaß an der Freude mache. Das hier nehme ich ernst und plane schon langfristig in der Formel1 zu bleiben. Außerdem würde es aus marktpolitischer Sicht Sinn machen.“ „Wie kommen Sie denn darauf?“ „Ganz einfach. Wenn es uns gelingt, beim Saisonauftakt 2016 in Melbourne beide Autos ins Ziel zu bringen, und wenn es richtig gut läuft sogar in die Top Ten, dann dürfte das einen positiven Effekt auf Opels Verkaufszahlen haben.“

„Sie sind ganz schön optimistisch. Aber ich lasse mich gerne eines Besseren belehren. Wie weit ist denn der derzeitige Stand Ihres Projekts?“ „Die Fabrik ist bereits im Bau. Wir können uns gerne die Baustelle ansehen, dann werde ich Ihnen weitere Einzelheiten enthüllen.“ „Einverstanden.“

Auf der Baustelle angekommen, zeigte der deutsche Geschäftsmann Mary Barra zuerst den Rohbau der Fabrik, in der später einmal die Boliden gebaut werden sollten. „Die Designbüros werden rechts von Ihnen entstehen. Das Gebäude für die Motoren auf der gegenüberliegenden Seite der Designabteilung. Die Büros werden auf der gegenüberliegenden Seite der Fabrik gebaut. Den Windkanal wollen wir dort drüben hochziehen.“, sagte Steffen und wies auf eine Stelle 850 Meter von der Fabrik entfernt. „Es scheint so, als ob zumindest ich Sie doch ziemlich unterschätzt habe. Wen wollen Sie als Fahrer?“ „Darüber habe ich mir noch keine Gedanken gemacht. Erst mal muss hier alles laufen und reibungslos funktionieren. Wenn zumindest der Antriebsstrang erprobt werden kann, dann werde ich mir über die Fahrerpaarung Gedanken machen. Nur soviel sei gesagt: Ein Cockpit gedenke ich mit einer Frau zu besetzen.“ „Und was planen Sie bezüglich der Erprobung des Motors?“ „Ich werde mir ein 2014er Caterham-Chassis ersteigern. In das werden wir das Aggregat einbauen und dann auf der Rennstrecke testen.“

Da war Mary Barra sprachlos. „Ich muss mal kurz telefonieren.“, sagte sie dann. „Tun Sie sich keinen Zwang an.“ Die CEO von GM ging einige Schritte weiter weg und rief dann Theodore Solso an. „Solso.“ „Mr. Solso, Mary Barra am Apparat.“ „Schön, dass Sie sich melden. Wie sieht's aus?“ „Wir sollten zustimmen. Dieser Deutsche ist kein Träumer. Ich bin auf der Baustelle des Rennstalls und die Fabrik steht zumindest schon im Rohbau. Die anderen Gebäude sollen noch gebaut werden.“ „Seien wir lieber vorsichtig. Ich möchte, dass Sie vorerst vor Ort bleiben und die Sache im Auge behalten. Halten Sie mich über alles auf dem Laufenden.“

Als die CEO das Gespräch beendet hatte meinte Sie: „Mr. Solso ist immer noch skeptisch. 03

Er will Fortschritte sehen, bevor er zustimmt.“ „Kann ich ihm nicht verdenken. Wäre ich an seiner Stelle, würde ich genauso handeln.“

Am späten Vormittag kam dann Monika Diefenbach auf die Baustelle und präsentierte ihren Entwurf für den Windkanal. Das Gebäude beschrieb wie von Steffen Reiner-Aguilar vorgegeben einen Halbkreis, war 228 Meter hoch und 220

Meter breit. Auf der rechten Seite der Röhre ragten drei Auspuff-ähnliche Betonrohre in den Himmel. Sie sollten die Luft für die Aerodynamiktests ansaugen. Hervorragende Arbeit Frau Diefenbach. Ich bin sehr zufrieden. Da wäre noch etwas. Ich hätte gern noch einen Entwurf für das Bürogebäude und die Motorenschmiede.“ „Kein Problem Herr Reiner. Ich mach mich gleich an die Arbeit.“ „Sehr gut.“

„Ich würde sagen, wir haben die Bauarbeiter lange genug gestört. Gehen wir.“ Nachdem Steffen Reiner-Aguilar und seine Frau mit der CEO die Baustelle verlassen hatten, gingen die Arbeiten weiter. Die Bauarbeiter passten ein riesiges Stahlgerüst ein, in das später die Scheiben eingepasst werden sollten. In der Mitte befand sich eine riesige Öffnung für zwei elektrisch betriebene gläserne Schiebetüren. Zeitgleich begannen die Arbeiten am Windkanal von VIVA RACING.

Zuerst wurde das Fundament gegründet. Und während der Zement in der Grube trocknete, wurde das Dach der Fabrik aufgesetzt. Eine massive Platte aus Beton wurde auf den Torso der Fabrik auf gesetzt und mit Zement fixiert. Und während der Zement trocknete, rollten zwei Kleintransporter der Firma ASA Fenster an und brachten die erste Lieferung für die Fabrik. Auch die Glastüren waren dabei.

Und während auf der Baustelle die Glastüren eingebaut und erprobt wurden, saßen Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau Karen mit Mary Barra in einem Restaurant im Frankfurter Nordend und aßen zu Mittag. „Ich habe bis jetzt den Mund gehalten, weil ich meinem Schatz nicht in die Parade fahren wollte. Aber ich bin der Meinung, dass Mr. Solso ganz genau weiß, dass ohne seine Zustimmung die von ihm geforderten Fortschritte ausbleiben werden.“, sagte Karen Aguilar. „So hab ich das noch gar nicht gesehen. Ich werde es ausrichten.“ „Das reicht mir aber nicht! Machen Sie dem Chef bei GM klar, dass das OK von GM NOTWENDIG ist. Steffen hat nämlich das Caterham-Chassis ersteigern können. Und plant wenn der Motor fertig ist und auf dem Prüfstand einige Kilometer abgespult hat, einige längere Tests auf der Nürburgring-Nordschleife mit Giedo van der Garde als Testfahrer.“

Auf der Baustelle war inzwischen die Fabrik fertig und die Arbeiter die nicht für die Inneneinrichtung gebraucht wurden, bauten entweder am Windkanal weiter, oder gründeten das Fundament für das Gebäude in dem später die Designbüros untergebracht sein sollten. Als am Abend die Sonne über den Dächern Frankfurts unterging, schauten Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau Karen zusammen mit Mary Barra noch einmal auf der Baustelle vorbei. Und was sie sah erstaunte sie. Die Fabrik war komplett fertig. Auch der Windkanal war fast vollendet. Vom Gebäude für die Designabteilung stand zumindest schon mal die untere Hälfte. „Wahnsinn. Das sah heute Vormittag aber noch ganz anders aus.“ „Die Modularbauweise machts möglich.“ „Verstehe. Aber das sieht schon wirklich sehr vielversprechend aus. Ich werde Mr. Solso heute 04

noch von meinem Hotel aus anrufen und ihm berichten. Vielleicht knickt er ja ein.“ „Wollen wirs hoffen. Denn die Zeit drängt. Ich will zumindest bis zum Herbst den Motor soweit haben, dass er in der kommenden Saison von FIA abgenommen werden kann.“

In ihrem Zimmer im Radisson Blu rief Mary Barra Theodore Solso erneut an. „Was denn? Gibt's etwa schon Neuigkeiten?“ „Na das ist aber eine nette Begrüßung. Und ja, es gibt Neuigkeiten. Die Fabrik ist schon fertig und komplett eingerichtet. Der Windkanal ist auch fast fertig und das Gebäude der Designabteilung steht schon zur Hälfte.“ „Na holla die Waldfee! Das nenn ich Fortschritte. Sonst noch etwas, das ich wissen sollte?“ „Ja. VIVA RACING hat sich ein 2014er Chassis von Caterham ersteigert. Dort will man den OPEL-Motor einbauen, sobald er eine entsprechende Menge an

Kilometern auf dem Prüfstand abgespult hat, und den Motor dann mit Giedo van der Garde auf Nordschleife des Nürburgring ausgiebig testen. Und diese Tests will man bis zum Herbst abgeschlossen haben.“ „Okay, Mary. Sie haben mich weichgeklopft. Wir geben grünes Licht. Ich komme übermorgen nach Frankfurt. Sagen Sie das Mr. Reiner-Aguilar.“ „Selbstverständlich.“

Am nächsten Morgen gingen auf der Baustelle die Arbeiten weiter. Im Windkanal wurden die entsprechenden Vorrichtungen für die Aerodynamiktests fixiert und die entsprechenden Maschinen und Generatoren angeschlossen. Das Gebäude für die Designer war im Rohbau bereits fertig. Jetzt wurde verglast und gestrichen.

Um 09:00 Uhr kam Mary Barra ins Büro von VIVA RACING. Dort traf sie neben Steffen Reiner-Aguilar und seiner Ehefrau Karen auch Monika Diefenbach, die gerade ihren Entwurf für die Motorenschmiede präsentierte. Der Entwurf war ähnlich dem der Fabrik. Jedoch war die Glasfront ein bisschen kleiner.

Als Mary Barra das Büro betrat, sah Karen Aguilar kurz von dem vor ihr ausgebreiteten Entwurf auf und fragte: „Und was hat Mr. Solso gesagt?“ „Sie haben grünes Licht. Er kommt übermorgen höchstpersönlich hierher.“ „Na so was erfreut doch. In Ordnung Frau Diefenbach, Ihr Entwurf ist hiermit abgenickt.“ „Danke Herr Reiner. Den Entwurf für das Bürogebäude bekommen Sie heute Nachmittag.“ „Wunderbar.“ „Wollen Sie denn nicht hierbleiben? Das Messegelände ist doch eine gute Lage.“ „Wir sind lieber direkt vor Ort. Heißt auf dem Fabrik-Gelände. Denn so haben wir alles im Blick.“ „Ich finde, wir sollten auf der Baustelle vorbeischaun und den Arbeitern sagen, dass sie auch das Gebäude für die Motorenschmiede bauen können.“

Und während Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau zusammen mit Mary Barra auf dem Weg zur Baustelle waren, war der Windkanal fertig und auch das Gebäude für die Designabteilung war komplett fertig.

Um 9:30 Uhr trafen das Ehepaar und die CEO von GM auf der Baustelle ein. „Leute, hört auf hier rumzulümmeln. Der Chef kommt.“, sagte der Vorarbeiter. „Gute Morgen Herr Kraus.“ „Guten Morgen.“ „Wie ich sehe, sind der Windkanal und das Gebäude für die Designer fertig.“ „Ja das stimmt. Ich nehme an, Sie haben neue Arbeit für uns?“ „Sonst wären wir wohl nicht 05

hergekommen. Ich habe hier die Pläne für das Gebäude, in dem die Motoren gebaut werden sollen.“ „Darf ich?“ „Aber natürlich.“, sagte Karen Aguilar. Ihr Ehemann gab dem Vorarbeiter die Baupläne.

„In Ordnung. Dann fangen wir mal an.“ „Gut. Dann wollen wir Sie nicht länger stören.“ Kaum waren Steffen und Karen zusammen mit Mary Barra gegangen rückten die Bagger an und begannen, die Grube für das Fundament auszuheben. Als diese 19 Meter tief war, wurden an jeder Ecke vier Stahlpfeiler in den Erdboden getrieben. Dazwischen kamen übereinander drei Stahlgitter, die der ganzen Konstruktion noch zusätzliche Stabilität verliehen. Danach wurde die Grube mit Zement gefüllt.

Und während der Zement trocknete, saßen Steffen Reiner-Aguilar, seine Ehefrau Karen und Mary Barra im provisorischen Büro von VIVA RACING zusammen. „Sie haben nun grünes Licht von uns OPEL als Motorenlieferant zu beauftragen. Wie geht es nun weiter?“ „Jetzt können wir darüber nachdenken, wer im nächsten Jahr die beiden Formel1-Boliden fährt. Ich sagte ja schon, dass eines der Cockpits an eine Frau geht.“ „An wen haben Sie gedacht?“ „An Katherine Legge.“ „Okay. Und wen wollen Sie als Teamkollegen?“ „Da wollen wir einen Italiener. Unser Wunschkandidat ist Valentino Rossi, der noch in der MotoGP mit einer Yamaha YZR-M1 unterwegs ist.“

„Und wie wollen Sie Katherine Legge und Valentino Rossi ködern?“ „Da lassen wir uns früh genug etwas einfallen. Katherine Legge durfte mal für Minardi, die heutige

Scuderia Toro Rosso testen. Aber so richtig zum Zuge kam sie nie. Wir würden ihr die Chance geben, Motorsport-Geschichte zu schreiben.“ „Haben Sie keine Angst, Bernie Ecclestone gegen sich aufzubringen? Immerhin plant er eine Formel1-WM nur für Frauen.“ „Nein. Aber ganz ehrlich: Aus meiner Sicht ist ein Hauptstarterfeld ohne eine Frau nichts Halbes und nichts Ganzes.“

Und während man im provisorischen Büro von VIVA RACING noch ein paar Details besprach, ging auf der Baustelle das Treiben weiter. Die Motorenfabrik stand schon im Rohbau. Die Bauarbeiter passten wieder ein Stahlgerüst für die Glasfront und die elektrischen Schiebetüren ein, bevor die Betonplatte oben aufgesetzt und mit Zement fixiert wurde. Und während der Zement trocknete, rollten die von Steffen Reiner-Aguilar bei ASA Fenster bestellten Fensterscheiben und die Glastüren an.

Zuerst wurden die beiden Glastüren in ihre Halterungen eingepasst und probeweise mehrere Male elektrisch geöffnet und geschlossen. Als alles reibungslos funktionierte wurden die Fenster eingepasst und die Motorenschmiede eingerichtet.

In Rüsselsheim, dem Firmensitz von OPEL, war man auf eine Gruppe junger Techniker und Ingenieure aufmerksam geworden, die gerade erst an der TH Darmstadt ihren Abschluss gemacht hatten. In einem gemeinsamen Projekt hatten Sie einen Rennmotor entwickelt, der dem Motorenreglement der Formel1 entsprach. Karl-Thomas Neumann, der Chef von Opel wusste um das Potenzial dieser jungen Truppe und sicherte sich deren Know-How für das VIVA RACING TEAM.

Nachdem die Arbeitsverträge unterzeichnet waren, wurden die ersten Mitarbeiter von 06

VIVA RACING mit einem extra gemieteten Bus in Darmstadt abgeholt und zu ihrem neuen Arbeitsplatz in Frankfurt am Main gebracht. Die notwendigen Komponenten für den 1,6-Liter-V6-Turbomotor und die beiden Hybrideinheiten MGU-H und MGU-K waren schon massig vorproduziert worden. Denn bei OPEL hatte man eine Spezialabteilung nur für den Bau dieser Teile eingerichtet, die in einer separaten Halle im Stammwerk Rüsselsheim die Bestandteile für den Motor baute.

Die Produktion war unmittelbar nach der Unterzeichnung des Vertrags zwischen OPEL und VIVA RACING im Stammwerk Rüsselsheim angelaufen. Und während in der Fabrik der erste Formel1-Motor von OPEL gebaut wurde, hatte Steffen Reiner-Aguilar in seinem Terminkalender den 28.06.2015 rot angestrichen. „Finale 2 Formel E London trug er ein. Auch den 12.07.2015 markierte er. „MotoGP Sachsenring“ lautete der Eintrag.

Am Nachmittag kam dann Monika Diefenbach vorbei und präsentierte ihren Entwurf für das neue Bürogebäude auf dem Gelände von VIVA RACING. Der untere Teil war eine massive Betonkonstruktion mit einigen Fenstern, während der obere Teil an der Stirnseite eine riesige Fensterfront aufwies.

Am Abend schauten Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau Karen noch einmal auf der Baustelle vorbei. Die Arbeiter hatten sie verlassen. Doch am Container hing ein Zettel mit folgender Nachricht: „Sehr geehrter Herr Reiner. Ihnen ist wohl entgangen, dass wir an Wochenenden nicht zur Arbeit herangezogen werden dürfen. Wir haben Ihnen zuliebe auf kostbare Freizeit verzichtet und möchten Sie daher bitten uns diese Überstunden entsprechend zu vergüten. Mit freundlichen Grüßen Ludwig Kraus.“ Karen Aguilar wurde rot vor Zorn, doch ihr Ehemann konnte sie beruhigen. „Herr Kraus hat Recht. An Wochenenden wird hier in Deutschland nicht gearbeitet. Seine Forderung nach einer Vergütung dieser Überstunden ist durchaus gerechtfertigt.“ Ich werde jedem 12.000 Euro zahlen, dann ist das in Ordnung.“

„Und du meinst, dass du damit das Problem gelöst hast? Wenn deine Aussage stimmt,

haben wir uns strafbar gemacht. Und wenn es zu einem Gerichtsprozess kommt, ist unser Traum vom Einstieg in die Formel1 im nächsten Jahr schneller geplatzt, als wir bis drei gezählt haben.“, warf Karen ein. „Es stand nichts von einer Klage in der Nachricht.“ „Und was ist mit den Familien? Frauen, Kindern? Die könnten Herrn Kraus und den anderen vielleicht den Floh ins Ohr setzen gegen uns zu klagen.“

Um 18:30 Uhr kam Herr Kraus. „Guten Abend Herr Kraus. Ich habe Ihre Nachricht gelesen. Das Ganze tut mir wirklich leid. Daran habe ich leider nicht gedacht. Ich wollte Ihnen das Pfingstwochenende nicht verderben.“ „Meine Frau meinte, ich soll noch mal mit Ihnen reden, wegen der Höhe des Zuschlags. „12.000 Euro sollten reichen. Aber jetzt möchte ich, dass Sie und Ihre Leute erst mal frei machen. Sie haben kostbare Freizeit geopfert, die sollen Sie jetzt auch nachholen dürfen.“ „Danke Herr Reiner.“ „Sie und die Anderen haben sich das jetzt mehr als verdient. Sie kriegen die nächste Woche frei. Der Bau des Bürogebäudes kann noch warten. Hauptsache ist, dass alles für den Bau unserer beiden Formel1-Boliden vorbereitet ist.“ Beim Wort Formel1 bekam Ludwig Kraus große Ohren. „Mein Sohn ist Formel1-Fan und wollte 07 sich schon immer ein Rennen live ansehen.“ „Welche Strecke mag er denn am liebsten?“, fragte Karen. „Monaco. Aber die Preise dort sind ziemlich gepfeffert.“ „Schatz?“ „Wie wäre es, wenn wir Ihnen und ihrer Familie einen Platz in der Box unseres Teams besorgen? Dann kann Ihr Sohn das Rennen quasi fast aus der ersten Reihe verfolgen. Außerdem darf er auch mal mit den Fahrern sprechen.“ „Das ist aber großzügig von Ihnen. Danke.“ „Keine Ursache.“

Am Pfingstmontag traf dann Theodore Solso in Frankfurt ein. Mary Barra, GMs CEO holte ihn am Flughafen ab. „Gibt es Neuigkeiten?“, fragte der Chef von GM. „Die Probeläufe mit dem Motor haben begonnen. Aber es liegen noch keine genauen Ergebnisse vor.“ „Und auf der Baustelle?“ „Es fehlt nur noch das Bürogebäude. Aber Steffen Reiner-Aguilar hat den Arbeitern erst mal frei gegeben. Er hat vergessen, dass Pfingsten ist und die Leute arbeiten lassen.“ „So was kann passieren. Wie hat er das Problem gelöst?“ „Die Arbeiter bekommen einen Überstundenzuschlag in Höhe von 12.000 Euro.“

Auf dem Fabrikgelände von VIVA RACING trafen dann Theodore Solso und Steffen Reiner-Aguilar aufeinander. „Ich bin zwar immer noch nicht ganz vom Erfolg überzeugt, aber die Fortschritte, die Sie bis jetzt erzielt haben, sind nicht von der Hand zu weisen.“ „Das dachte ich mir schon, dass Sie so etwas sagen würden Mr. Solso. Leute wie Sie sind nie leicht zu überzeugen.“, sagte Steffen gelassen.

Der Chef von GM wollte aufbrausen, doch die CEO hielt ihn zurück. „Ich wäre an Ihrer Stelle vorsichtig. Sie haben selbst mitbekommen, was für ein Kaliber Steffen Reiner-Aguilar ist. Wollen Sie den gerade erst beigelegten Streit wieder aufflammen lassen?“ „Nein. Aber ich gebe mich erst geschlagen, wenn die Erfolge zu verzeichnen sind.“ „Erwarten Sie aber nicht gleich, dass mein Team um die WM mitfährt. Das ist realistisch gesehen kaum denkbar. Es sei denn, unsere Boliden sind von Anfang an zuverlässig und auch schnell. Aber das war noch bei keinem Neu-Einsteiger in der Formel1 der Fall.“ „Warten wir es ab. Nächstes Jahr in Melbourne schlägt dann die Stunde der Wahrheit.“ „Genau. Abwarten und Tee trinken.“

Als die vier die Motorenschmiede betraten, mussten sie Kopfhörer aufsetzen, so laut war es in dem Gebäude. Der Leiter begrüßte seinen Chef und bat Steffen und die anderen in sein Büro. „Ich habe gute Nachrichten. Der Motor hat seit wir ihn zusammengebaut haben, schon 15.000 Kilometer abgespult, ohne auch nur einmal kaputt zu gehen.“ „Das wären ja 4 oder 5 Renndistanzen.“ „Genau. Die Leute bei OPEL haben wirklich einen tollen Job gemacht. Wir wollen noch drei solcher Testreihen

durchführen, ehe wir den Motor in das Chassis einbauen, das als Versuchsträger hier steht.“ „Das hört sich doch gut an.“, sagte Karen.

Nach dem Besuch in der Motorenschmiede trennten sich die Wege. „Bis jetzt haben Sie mich positiv überrascht. Hoffentlich bleibt das auch so.“, sagte Theodore Solso. „Das erfahren Sie schon früh genug. Spätestens wenn der Motor auf der Nordschleife weiter getestet wird.“ „Ich sage Ihnen folgendes: Solange es keine Motorschäden gibt, bleibt der Vertrag bestehen. Sobald einer Ihrer Piloten im Rennen seinen Boliden wegen eines Motorplatzers vorzeitig abstellen muss, war es das.“ „Und ich erwidere darauf nur: Abgelehnt. Vertrag ist Vertrag.“ „Was meinen Sie Mary?“ 08

„Keine Chance. Der Vertrag ist unterschrieben. Da können wir nicht einfach einen Rückzieher machen. Das würde uns nur eine Klage und unnötigen Ärger bescheren.“

Als nächstes machten sich Steffen und seine Ehefrau Karen Aguilar an die weitere Personalplanung. Der erste Posten der besetzt wurde, war der des Pressesprechers. Hier entschied man sich für Steffens langjährige Arbeitskollegin aus der EKOM Sabrina Beier. Der nächste Posten der besetzt wurde, war der des Designchefs. Madeleine Da Costa bekam diesen Job. Die 37jährige Portugiesin hatte, wie ihr Idol, Design-Guru Adrian Newey eine abgeschlossene Ausbildung als Luftfahrt-Ingenieur vorzuweisen. Außerdem hatte sie bereits in der Indy-Car-Serie und in der Formel Renault 3.5 mehrere siegreiche Autos entworfen.

Mit ihr kam gleich ein ganzes Team von Fachkräften, die in ihren Berufen die Creme de la Creme darstellten. Als letztes wurde der Posten des Teamchefs vergeben. Dieser ging an Steffens langjährigen Freund und Kollegen aus der gemeinsamen Zeit bei EVIM Marcel Rojahn.

Am 31.05.2015 war es dann soweit. Auf der Nürburgring Nordschleife, der „grünen Hölle“, trafen sich Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau Karen dann mit Giedo van der Garde, der den neuen Opel-Motor zum ersten Mal in einem Rennauto testen sollte. Auch Marcel Rojahn, Theodore Solso und Mary Barra wohnten dem Test bei. Der junge Holländer staunte nicht schlecht, als er den Nachfolger seines einstigen Arbeitsgerätes des Caterham CT03, den CT05 vor sich sah.

Um 09:45 Uhr stieg Giedo van der Garde in den Boliden, der einst vom Schweden Marcus Ericsson gefahren wurde. Bis zur Mittagsstunde absolvierte er 160 Runden auf dem Kurs und brannte dabei mit 1:28:267 Minuten einen neuen Streckenrekord für Formel-Fahrzeuge in den Asphalt.

Als er an die Box kam brandete frenetischer Jubel auf. Und als Giedo van der Garde aus dem Auto stieg wurde er von Marcel Rojahn und Steffen Reiner-Aguilar auf herzlichste beglückwünscht. „Das war eine tolle Leistung. 160 Runden am Stück und dann noch einen neuen Streckenrekord für Formel-Fahrzeuge. Meinen Glückwunsch.“ „Danke. Aber ich muss zugeben, ich bin begeistert von dem Motor, der da im Heck verbaut ist. Ich habe noch nie einen Motor in einem Auto gehabt, der so zuverlässig und haltbar ist. Wenn der Motor hält was er bis jetzt verspricht, dann können Ihre Wagen jeden schlagen.“ „Entschuldigung, wenn ich störe. Aber ich suche Steffen Reiner-Aguilar. Kann mir einer sagen wo ich ihn finde?“

„Sie haben ihn schon gefunden. Ich bin Steffen Reiner-Aguilar. Was führt Sie zu mir?“ „Ich habe gehört, dass Sie noch einen Chef-Ingenieur brauchen. Ich wollte mich um diese Stelle bewerben. Mein Name ist Adriano Benitez.“ „Eine etwas außergewöhnliche Art sich zu bewerben Señor Benitez. Aber bitte. Haben Sie ihre Bewerbungsunterlagen dabei?“, fragte Karen Aguilar. „Bitte. Hier sind sie.“

Karen Aguilar sah sich die Unterlagen durch. „Ich würde sagen, willkommen im Team.“ Damit war auch der Posten des Chef-Ingenieurs besetzt. „Nun, Mr. Solso, immer noch

skeptisch?“ „Ja. Aber ich muss zugeben, dass Sie mich bis jetzt mit meiner Unkerei Lügen gestraft haben.“ „Trotzdem muss ich Ihre Erwartungen weiterhin dämpfen. Ich mach das wirklich nicht gerne, dass 09

können Sie mir glauben. Aber ich bin zu sehr Realist. Kein Buchmacher wird auch nur einen Pfifferling darauf setzen, dass wir in unserer ersten Formel1-Saison um die WM mitkämpfen. Wir sind in der Rolle des Underdogs.“

Den ganzen Sommer über liefen auf dem Nürburgring die Motorentests, während Madeleine Da Costa in ihrem Büro saß und ihr erstes Formel1-Auto entwarf. Der VR-01 hatte eine Nase, die in einem Winkel von 30 Grad 165 Millimeter hoch war. Die Lufteinlässe der Seitenkästen waren 80 Millimeter breit. Auch sonst entsprach das Chassis den Reglement-Bestimmungen der Formel1.

Am 05.06.2015 absolvierte der VR-01 den ersten Crashtest, bei dem der Bolide von der Seite getroffen wurde. Er bestand ihn auf Anhieb. Nur einen Tag später folgte der Frontal-Crash, den der VR-01 ebenfalls bestand. Am 07.06.2015 kam dann der letzte Test. Es wurde die Haltbarkeit des Hecks getestet. Auch diesen Crash bestand der VR-01 ohne Probleme.

In Detroit nahm man die Nachricht von den bestandenen Crashtests mit Freude auf. Eine weitere Hürde war genommen.

Und dann war es Herbst und der Motor wurde in den eigentlichen Rennwagen, den VIVA VR-01 eingebaut. Nun wurde der Wagen im Renntrimm getestet um für den Saisonauftakt in Melbourne 2016 rechtzeitig bereit zu sein. Auch die Fahrerpaarung stand fest. Katherine Legge und Valentino Rossi hatten bei VIVA RACING unterschrieben. Auch zahlungskräftige Sponsoren hatte man an Land ziehen können. So hatte unter anderem Coca Cola einen Vertrag mit VIVA RACING abgeschlossen und der weiße Schriftzug prangte nun auf den Seitenkästen des neuen Boliden. Die Motorabdeckung mit der charakteristischen Airbox war weiß und trug das Signet der „Initiative Allenstein“, jener Selbsthilfegruppe, der Steffen Reiner-Aguilar schon so lange angehörte. Als Lieferant für die Motorenöle konnten Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau Liqui Moly aus Ulm gewinnen. Als Spritlieferant Total aus Courbevoie in Frankreich an Bord holen.

Als Präsentationstermin gab VIVA RACING den 06. Januar 2016 bekannt. Als Ort für die Präsentation des VIVA VR-01 hatten Steffen Reiner-Aguilar und seine Ehefrau Karen das Mandala Bay Resort in Las Vegas ausgewählt. Schon bald erschienen die Daten auf der Homepage von Motorsport Total und die Formel1-Fans fieberten dem Tag der Präsentation des neuen Teams entgegen.

Anmerkung des Autors: Dies ist eine Geschichte über die Formel 1 Saison 2016 aus der Sicht eines fiktiven Rennstalls. Da jedoch ein realer Hintergrund gegeben sein muss, werden sämtliche F1-Promis auch in der Geschichte auftauchen. Als Beispiel: Bernie Ecclestone.