

## Motorsport ist essenziell

Alfred Biermann haucht den Koreanern Sportlichkeit ein

**HYUNDAI** Hektisches Treiben ist der Normalzustand – sowohl im Motorsport als auch auf den Straßen der südkoreanischen Hauptstadt Seoul. Albert Biermann lässt sich davon nicht anstecken. Mehr noch, er scheint dagegen resistent. „Ich mag das und kann mich gut auf die wesentlichen Dinge konzentrieren“, sagt er nach einer kurzen Begrüßung. Als Vizepräsident und Chef der Test- und Entwicklungsabteilung verantwortet der 60-jährige Deutsche auch die neuen High-Performance-Modelle der Hyundai Kia Automotive Group, allen voran die künftigen N-Modelle. „Die Verbindung zum Motorsport ist essenziell für solch eine Zusatzmarke. Es geht um Begeisterung und Emotionen.“

**Testbetrieb** Für Biermann spielt es deshalb auch keine Rolle, ob sich eine Marke im Rallyesport oder auf der Rundstrecke engagiert. „Natürlich können wir bei Langstrecken-einsätzen auf dem Nürburgring verschiedene Dinge testen, welche Kunden später auch in den N-Modellen finden werden, wie zum Beispiel einen größeren und leistungsstärkeren Turbomotor. Für die kommenden N-Modelle ist die Nordschleife als Teststrecke ein Schlüsselement“, sagt Biermann und stellt zudem klar: „Was wir am Nürburgring machen, können wir sehr gut nutzen, ist aber eine Stufe drunter. Alle offiziellen Sportprogramme und Wettbewerbsfahrzeuge kommen aus Alzenau.“

**Kundensport** Das beste Beispiel ist der i20 R5, das erste Hyundai-Kundensportmodell. Biermann: „Dabei ist es unerheblich, ob Rallye- oder Rennauto, jedwedes Kundenauto, auch für den Rennsport, wird aus Alzenau kommen. Wir wollen das Thema in Zukunft sogar ausbauen und denken darüber nach, im Motorsport noch ein Level nach unten zu gehen, um näher an den Kunden und den N-Modellen zu sein. Motorsport ist essenziell, um Menschen für eine Marke zu begeistern.“ rk

Von Reiner Kuhn

**M**otorsport ist auch und vor allem ein Marketinginstrument. Deshalb zieren alle bei der 2012 gegründeten Hyundai Motorsport GmbH entwickelten World Rally Cars ein großes N. Das steht für die künftigen Straßensportmodelle, wie dem in diesem Jahr auf den Markt kommenden i30 N.

Ein Hersteller hat's eilig. Bei der legendären Rallye Monte Carlo, vor zwei Wochen Auftakt zur Rallye-Weltmeisterschaft, stellte Hyundai mit Thierry Neuville den schnellsten Fahrer. Der lange führende Belgier markierte sechs von 15 möglichen Bestzeiten und musste sich nach einem zwischenzeitlichen Ausrutscher mit fünf WM-Zählern zufrieden geben. Sein spanischer Teamkollege Dani Sordo verpasste mit seinem i20 Coupé WRC als Vierter das Podium denkbar knapp.

**Appetithappen in Paris** Auf dem Pariser Autosalon gaben die Koreaner bereits im Oktober einen ersten Vorgeschmack auf das völlig neue World Rally Car. „Die WRCs der dritten Generation sind stärker, schneller und dank neuer Freiheiten bei der Aerodynamik deutlich spektakulärer als bisher“, erklärt Teamchef Michele Nandan. Rückblende: Schon 2012 nutzte Hyundai den Autosalon in Paris für eine Überraschung und präsentierte erstmals einen i20 WRC, mit dem man ab 2014 nach dem wenig ruhmreichen Ende des zwischen 2000 und 2003 exakt 34 WM-Läufe dauernden ersten WM-Gastspiels mit dem Accent WRC in die Rallye-WM zurückkehren wollte. So überraschend der Auftritt, so zielstrebig die Herangehensweise: Drei Jahre zuvor entstand im zentralen Forschungs- und Entwicklungszentrum in Namyang ein erster Testträger. Zwar erinnert das silberne Erstlingswerk kaum an ein WRC-Fahrzeug, der neben dem normalen Entwicklungsbetrieb aufgebauete Bolide war aber faktisch der erste Hyundai-Pkw mit permanen-

# Image-Beschleuniger

HYUNDAI Koreaner starten in der Rallye-WM und bringen die Technologie auch auf die Straße



Beim Auftakt zur Rallye-WM in Monte Carlo vor zwei Wochen zeigte Hyundai bereits eine starke Leistung.

Fotos: dpa/privat

tem Allradantrieb und bleibt schon deshalb ein echtes Unikat. Später drehten fernab von Europa zwei ernsthaftere Prototypen ihre Runden. Und während die Basisentwicklung des ersten hauseigenen WRCs noch in Korea vorangetrieben wurde, entstand im deutschen Alzenau unweit vom europäischen Entwicklungszentrum in Rüsselsheim die neugegründete Hyundai Motorsport GmbH. Von dort wird nicht nur der motorsportliche Angriff auf die Konkurrenz gelenkt, dort entstanden bisher auch alle in der Topliga eingesetzten World Rally Cars sowie das in diesem Sommer vorgestellte erste R5-Kundensportmodell. Bald kommt mit dem i30 TCR ein erster Renntourenwagen hinzu.

**Namyang und Nordschleife** „Motorsport dient der Produktwerbung, soll unsere technische Kompetenz



Auf der Nordschleife des Nürburgrings testet Hyundai mit Prototypen derzeit neue Hochleistungsmotoren, die künftig in den neuen N-Modellen zum Einsatz kommen.

beweisen und ebenso die Marke emotionalisieren, wie die künftigen N-Modelle“ erklärt Albert Biermann, Vizepräsident und Chef der Test- und Entwicklungsabteilung, der auch und gerade die neuen High-Performance-Modelle verant-

wortet. „Das N steht zu allererst für Namyang, wo unser Entwicklungszentrum beheimatet ist. Aber auch für Nürburgring und die Nordschleife, wo wir einen Großteil der Entwicklungsfahrten durchführen und ein eigenes Testzentrum betrei-

ben“, so Biermann. „Das N-Logo ziert sowohl unsere Werkswagen in der Rallye-WM als auch jene Tourenwagen, mit denen wir einzelne Komponenten wie zum Beispiel den größeren Turbomotor bei den Langstreckenrennen auf der Nürburgring-Nordschleife testen. Die Verbindung zum Motorsport ist essenziell für solch eine Zusatzmarke. Das wird man beim ersten N-Modell sehen, das auf dem i30 basiert.“

Details will Biermann vorerst nicht verraten. Als Appetithappen präsentierte man in Paris die Studie RN30. Das Concept Car basiert auf dem neuen i30, ist mit 380 PS aber fast doppelt so stark wie die Serie. Aber nicht nur die Leistungswerte entsprechen jenen des i20 Coupés WRC. Das mit Kamera zur Rennanalyse ausgestattete Einzelstück bringt seine Kraft wie der Rallyebolide über Allradantrieb auf die Straße.

## Geschützt im Fall der Fälle

### Verkehrsrecht



Von Dieter Roßkopf

Am 19.10.2012 beabsichtigte M. zum Einkaufen in die Innenstadt von K. zu fahren. Als er sich auf der stadteinwärts führenden Vorfahrtsstraße einer übergeordneten Kreuzung näherte, nahm ihm der von rechts kommende Radfahrer F. die Vorfahrt. Um einen Zusammenprall zu vermeiden, war M. gezwungen, sein Motorrad in einer Ausweichbewegung nach links zu reißen. Dabei kam es zum Sturz und er zog sich Luxationen beider Schultergelenke zu. Für diesen Unfall begehrt M. in der Folge Versicherungsschutz bei der gesetzlichen Unfallversicherung. Er war der Ansicht, dass ihm unter dem Aspekt der Nothilfe dieser Versicherungsschutz zustehe. Der gesetzliche Unfallversicherer lehnt je-

doch jede Leistung ab – er führt aus, M. habe nur in Anbetracht des drohenden Zusammenstoßes eine Vollbremsung eingeleitet, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Das sei keine Nothilfe im Sinne des Sozialgesetzbuchs.

### Das Urteil

(SozG Dortmund, Urteil vom 02.11.2016, S 17 U 955/14)

Der restriktiven Ansicht des gesetzlichen Unfallversicherers zur Frage des Vorliegens einer Nothilfe kann sich das Gericht nicht anschließen. Es sieht im konkreten Unfall vielmehr einen von der gesetzlichen Unfallversicherung erfassten Fall der Nothilfe. Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 13a SGB VII seien solche Personen versichert, die bei Unglücksfällen oder bei allgemeiner Gefahr oder Not Hilfe leisten und einen anderen aus erheblicher gegenwärtiger Gefahr für seine Gesundheit retten. Dieser Tatbestand sei auch dann erfüllt, wenn die konkrete Rettungshandlung nicht mit zeitlichem Vorlauf geplant vorgenommen worden sei, sondern, wie hier, der Retter in Sekundenbruchteilen gehandelt

habe. Auch eine spontan ohne intensive Überlegung verrichtete Rettungstat unterfalle dem gesetzlichen Tatbestand. M. genieße daher den gesetzlichen Unfallversicherungsschutz.

### Der Kommentar

Wer einen Unfall erleidet kann schon von Glück im Unglück reden, wenn er für die Folgen seines Unfalls wenigstens Versicherungsschutz über die allgemeine gesetzliche Unfallversicherung gibt, der außer dem Erbringen von Nothilfe keinerlei Voraussetzungen hat, insbesondere nicht von einem vorher bestehenden Versicherungsverhältnis oder einer Beitragszahlung abhängig ist, ist leider weitgehend unbekannt und wird deshalb gerne übersehen. Wie weit dieser Versicherungsschutz gefasst ist, zeigt der vorliegende Fall. Es reicht für die Erlangung dieses Versicherungsschutzes bereits aus, bei einem drohenden Unfall spontan zu reagieren, um den Unfall und damit die Schädigung des Unfallverursachers zu vermeiden. Auf diese Weise kann ein schuldlos in einen Unfall Verwickelter sogar dann einen weitgehenden Ersatz für seine Körperschäden erlangen, wenn – was bei Radfahrern häufig der Fall ist – beim eigentlichen Unfallverursacher nichts zu holen ist, etwa weil ein Radfahrer oder ein Fußgänger über keine Privathaftpflichtversicherung verfügt und auch kein zum Schadensersatz ausreichendes Vermögen besitzt. Zumindest für den Nothelfer ist dann die gesetzliche Unfallversicherung ein wertvoller Rettungsanker.

## Saisonauftritt nach Maß

24-Stunden-Rennen von Daytona – Porsche und Audi erfolgreich

Von René de Boer

**MOTORSPORT** Der Badeort Daytona an der Atlantikküste des US-Bundesstaates Florida gilt als Hochburg der NASCAR-Stockcar-Rennen, aber seit 1962 gibt es dort alljährlich auch ein Langstreckenrennen für Sportwagen, das traditionell auch viele internationale Teilnehmer anzieht. Dieses Jahr fand das Rennen zum 55. Mal statt, es war die 50. Auflage über die Dauer von 24 Stunden. „Das Rennen ist ein Klassiker, hat aber auch sein ganz eigenes Flair, genauso wie Le Mans. Es ist immer toll, hier im Januar an den Start zu gehen“, sagt Audi-Werksfahrer Marcel Fässler. Ebenso wie seine Markenkollegen Mike Rockenfeller und René Rast erhielt er von seinem Ingotstädter Arbeitgeber die Freigabe, in Daytona auf Fahrzeuge anderer Hersteller an den Start zu gehen: Wie im Vorjahr starteten Fässler und Rockenfeller jeweils auf einer Chevrolet Corvette in der GTLM-Klasse, Rast fuhr auf einem Prototypen in der leistungsstärksten Kategorie.

**Große Bedeutung** Für deutsche Hersteller hat Daytona traditionell eine große Bedeutung, allen voran für Porsche. Mit 22 Gesamtsiegen seit 1968 ist Porsche in Daytona sogar noch erfolgreicher als in Le Mans. In diesem Jahr setzte der Sportwagenbauer aus Stuttgart-Zuffenhausen in Daytona erstmals den neu entwickelten 911 RSR in der GTLM-Klasse ein, in dem Porsche es gegen Werksteams von Ferrari, Ford, Corvette und BMW aufnimmt. Der 911 RSR ist eine kleine Revoluti-



War beim 24-Stunden-Rennen im US-amerikanischen Daytona im Einsatz: der neue Porsche 911 RSR.

Foto: privat

on, da er mit Mittel-, statt mit dem für den 911 traditionellen Heckmotor ausgestattet ist. „Das ergibt eine bessere Gewichtsverteilung, eine bessere Fahrbarkeit und, wie wir hoffen, mehr Wettbewerbsfähigkeit gegen eine Konkurrenz, die im Laufe der Jahre immer stärker geworden ist“, sagt Porsche-Motorsportchef Dr. Frank-Steffen Walliser.

Im Rennen, das von starkem Regen und vielen Zwischenfällen gekennzeichnet wurde, zeigte der neue Porsche 911 auf Anhieb sein Potenzial. Die beiden Werks-Porsche führen lange Zeit vorne in der Klasse mit. Nach einer spannenden Schlussphase, in der sich der Siegerländer Dirk Müller im Ford GT durchsetzte und nach Le Mans nun auch in Daytona die Klasse gewann, kam der bestplatzierte 911 mit den Franzosen Patrick Pilet und Fred Makowiecki und Porsche-Neuzugang Dirk Werner als Zweiter der GTLM-Klasse ins Ziel.

**Klassensieg** In der GTD-Klasse feierte Porsche dank des Kunden-

teams Alegra Motorsports, das von Werksfahrer Michael Christensen unterstützt wurde, den 77. Klassensieg in Daytona. Der Däne setzte sich mit dem minimalen Unterschied von 0,293 Sekunden gegen Connor De Phillippi im Audi R8 LMS des Kundenteams Montaplast by Land Motorsport durch. Zusammen mit Christopher Mies aus Heiligenhaus, dem Schweizer Jeffrey Schmidt und dem Franzosen Jules Gounon, lieferte De Phillippi beim ersten Auftritt von Land Motorsport in Daytona eine starke Leistung ab. „Insgesamt bin ich mit den Positionen zwei, vier und sechs unserer drei Kundenteams in der mit 27 Autos sehr stark besetzten GTD-Klasse in Daytona sicherlich zufrieden“, sagte Audi-Kundensportchef Chris Reinke. René Rast war mit Gesamtrang drei im Prototypen des Visit Florida-Teams der bestplatzierte Audi-Werksfahrer. Mike Rockenfeller und Marcel Fässler wurden mit ihren Corvette auf den Positionen vier beziehungsweise neun in der GTLM-Klasse gewertet.



Nur durch ein Ausweichmanöver konnte ein Biker den Zusammenstoß mit einem Radfahrer verhindern. Das führte allerdings zu einem Sturz. Foto: dpa