Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 27 / 17. JUNI 2020

Folgen des neuen F1-Sparplans

Goldene Chance für die Kleinen?

30 Jahre nach schwerem Unfall

Wie geht es Reinhold Roth?

NASCAR in Martinsville & Miami

Zwei Toyota-Siege in einer Woche

Deutschland € 2,50
A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30
B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30
4 190525 902500 27

Motorrad-WM: Erste Termine fix

Sieben Spanien-GPs im neuen Kalender

Phoenix-Teamchef im Interview

Wie geht es ohne DTM weiter, Herr Moser?

DTM-Testfahrten am Nürburgring

Audi setzt Bestzeit bei Corona-Probelauf

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Racing-Point-Technikchef Green **S. 4**
Formelsport F1-Sponsor Liqui Moly in der Corona-Krise **S. 6**
Formelsport Trauer um Hans Mezger und weitere News **S. 7**
Historie Als die Strecke in Spa noch 14 km lang war **S. 8**
Sportwagen Interview mit Phoenix-Teamchef Moser **S. 10**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- und GT-Szene **S. 12**
Rallye-Historie Vor 30 Jahren: Subaru betritt die Bühne **S. 14**
Rallye Der aktuelle Planungsstand in WM und DRM **S. 16**
Tourenwagen DTM-Testfahrten und NASCAR-Doppel **S. 18**
Tourenwagen Aktuelle News aus der WTCR und DTM **S. 20**
Simracing Sechster Lauf zur DNLS und weitere News **S. 21**
Historie Rainer Brauns Erinnerungen an die „alte" DTM **S. 22**

Motorrad:

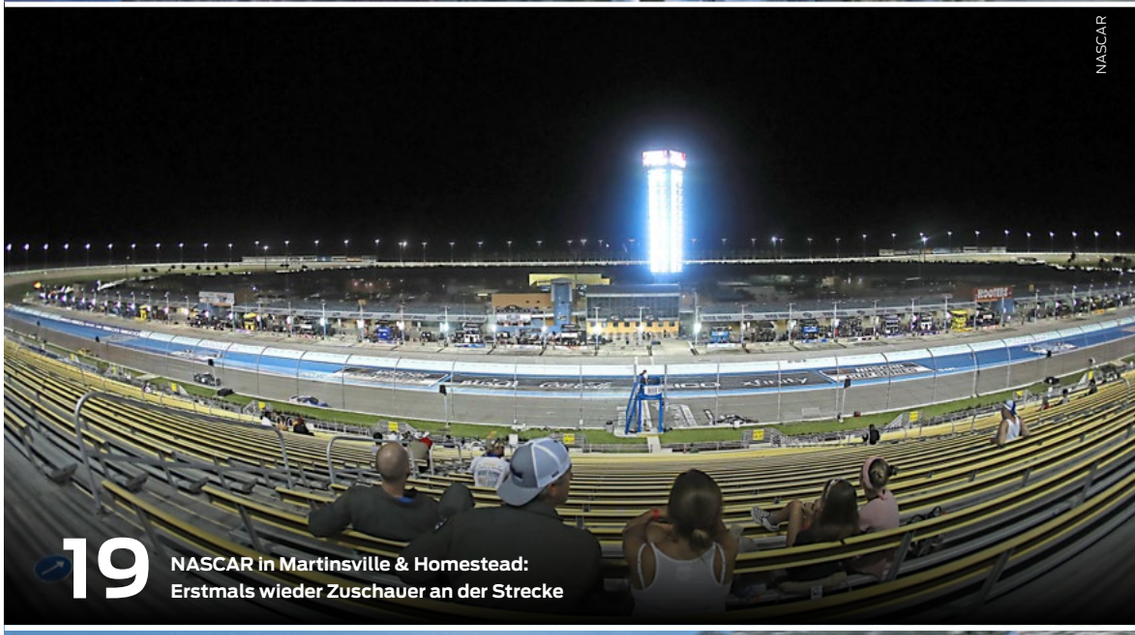
Motorrad-WM Intact-GP-Chef Jürgen Lingg im Interview **S. 24**
Motorrad-WM Dorna stellt neuen Rennkalender 2020 vor **S. 26**
Straßensport Folgers IDM-Test und weitere aktuelle News **S. 27**
Historie Wie die 800er-Ducati so widerspenstig wurde **S. 28**
Motorrad-WM Reinhold Roths Leben nach dem Crash **S. 30**
Offroad Interview mit MXGP-Champ Gajser, Nachrichten **S. 32**
Offroad Roczen bewahrt seine minimale SX-Titelchance **S. 34**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 38**

FOLGER

27 IDM-Testfahrten in Oschersleben: Jonas Folger geht mit der Yamaha ans Limit



NASCAR

19 NASCAR in Martinsville & Homestead: Erstmals wieder Zuschauer an der Strecke

MCKLEIN

14 Subaru-Einstieg in die Rallye-WM 1990: Vom Spießer-Auto zur Kultmarke

Editorial

Die Formel 1 sucht Rennen und denkt über Doppelschläge in Shanghai und Sotschi nach. Dabei wäre ein Grand Prix in Hockenheim doch viel einfacher.

So ändert die Corona-Krise die Perspektive. Vorher konnten die Formel-1-Bosse gar nicht genug Rennen in den Kalender pressen. 2020 war mit der Rekordzahl von 22 Grands Prix geplant. Für die Zukunft wurden bereits 25 Veranstaltungen mit gerafftem Zeitplan ins Auge gefasst. Jetzt läuft der Hase andersherum. Die Formel 1 wäre froh, wenn sie 15 Rennen schafft, damit wenigstens 60 Prozent der Einnahmen in die Kasse fließen. Doch in Corona-Zeiten sind geeignete Strecken rar. Erst letzte Woche haben Baku, Singapur und Suzuka abgesagt. Acht Grands Prix stehen im vorläufigen Kalender. Sieben brauchen wir noch. Am einfachsten ist es derzeit in Europa, weil da praktisch alle Reisebeschränkungen aufgehoben wurden. Deshalb sind auch noch mindestens zwei weitere Rennen in Europa geplant.

Hockenheim ist weiterhin einer der Kandidaten. Doch es gibt Konkurrenz. Imola, Mugello, Jerez, Portimão, zwei Rennen in Sotschi oder gar in Shanghai? Da muss ich mich wirklich an den Kopf greifen. Russland ist immer noch eine Corona-Hochburg. Trotzdem lockert Wladimir Putin die Sicherheitsbeschränkungen. Will da wirklich einer hin? In China ist das Virus noch bei Weitem nicht so im Griff, wie es die Regierung gerne hätte. Kein Mensch weiß, was sich im Reich der Mitte wirklich abspielt. Reisen nach Russland und China sind im Augenblick nur mit Ausnahmegenehmigungen möglich. Die beiden Rennstrecken zählen zu den farblosesten und langweiligsten im Zirkus. Das auch noch im Doppelpack? Ein Horror-Szenario. So gewinnt man keine Fans. Die Formel 1 wäre gut beraten, in diesem Jahr die Finger von den beiden Locations zu lassen. Für viel Risiko mit wenig Ertrag.

Stattdessen gibt es in Europa genug Auswahl. Alles besser als Russland und China. Ohne Reisewarnung. Mit fallenden Corona-Zahlen und einer verlässlichen Informationspolitik. Auf attraktiven Rennstrecken. Über Hockenheim dürfte man eigentlich gar nicht diskutieren. Die Geschäftsleitung hat Interesse und eine gewisse Flexibilität signalisiert. Die Corona-Zahlen in Deutschland sind gut. Das Motodrom ist vielleicht nicht die ultimative fahrerische Herausforderung, doch die Rennen dort sind gut. Die GP Deutschland 2018 und 2019 zählten zu den besten der letzten Jahre. Fans und Fahrer würden lieber zwei Rennen in Hockenheim fahren als eines in Sotschi oder Shanghai.

Wenn die Formel 1 der Autonation einen Stein in den Garten werfen will, dann fährt sie in Hockenheim. Das wäre auch eine Geste für Mercedes, die im Gegensatz zu Audi nicht die Corona-Krise als willkommene Gelegenheit nehmen, um sich durch die Hintertür zu verabschieden. RTL ist einer der größten Netto-Zahler in die Formel-1-Kasse. Deutschland ist aus Sicht des Motorsports immer noch ein Kernland. Wenn man das Interesse hierzulande hochhalten will, dann hat man lieber einen GP Deutschland im Programm. Und dann noch Imola oder Mugello. Meinetwegen auch beide. Alles besser als Shanghai und Sotschi.

Michael Schmidt
Redakteur

34 Supercross-WM in Salt Lake City: Ken Roczen kann doch noch siegen

CUDBY

HANS MEZGER GESTORBEN
Große Motoren-Konstrukteure gibt es heute nicht mehr. Hans Mezger war zu seiner Zeit dagegen ein echter Star. Leider ist die Porsche-Legende nun im Alter von 90 Jahren gestorben.
Seite 7

RALLYE-WM-KALENDER
Nach den Absagen in Finnland, Neuseeland und Großbritannien hoffen die Rallye-Fans nicht nur hierzulande, dass wenigstens das Deutschland-Gastspiel stattfinden kann.
Seite 16

MOTO2-AUSSICHTEN
Was kann man von Tom Lüthi und Marcel Schrötter erwarten, wenn die WM-Saison endlich wieder losgeht? Intact-GP-Teamchef Jürgen Lingg hat einige interessante Infos zum Restart.
Seite 24

XPB

Green arbeitet seit 2010 bei Racing Point. Der RP20 ist sein jüngstes Werk

WILHELM

Was macht ein Ingenieur in 63 Tagen Arbeitspause? Wie entwickelt man ein Auto, wenn fast alles homologiert ist? Herrscht mit dem neuen Kostendeckel endlich Waffengleichheit? Wir haben Racing-Point-Technikchef Andy Green gefragt.

Von: **Michael Schmidt**

Wie geht es in der Corona-Zeit?
Ich arbeite seit einer Woche wieder und bin im Büro. Es fühlt sich ganz anders an als vorher. Nur 50 Prozent der Leute sind da. Hauptsächlich die Produktion. Die Ingenieure sind größtenteils immer noch im Homeoffice. Alle haben ihre Computer und CAD-Maschinen mit nach Hause genommen. Es gibt Für und Wider, aber unter dem Strich erzielen wir die gleichen Ergebnisse wie vorher. Wir sind nahe an 100 Prozent.

Was macht ein Ingenieur mit 63 freien Tagen?
Du verbringst natürlich viel Zeit mit deiner Familie, wozu du sonst nicht in dem Ausmaß kommst. Ich habe mich fit gehalten und bin in den letzten zwei Monaten Lehrer geworden. Die Kinder wurden zu Hause unterrichtet. Seitdem ist mein Respekt vor Lehrern gewachsen. Ich hatte in der Pause in meiner Funktion trotzdem viel zu tun. Hauptsächlich ging es um die Ausarbeitung der ganzen Regeländerungen.

Wie hat die lange Pause die Entwicklung des Autos beeinflusst?
Die Entwicklung wurde komplett gestoppt. Wir haben am letzten Mai-Wochenende unsere erste Windkanal-Testreihe seit zehn Wochen gestartet.

Wie sieht der Fahrplan für den Rest des Jahres aus?
Wir arbeiten jetzt erst mal alles ab, was schon in der letzten Ent-

Andrew Green

Geburtstag: 14.06.1965
Geburtsort: Aylesbury
Herkunftsland: England

„Nur ein Upgrade in diesem Jahr“

wicklungsschleife war. Es entstehen gerade Pläne darüber, wie wir die zweite Jahreshälfte und das nächste Jahr angehen. Das wird ein völlig neuer Ansatz. Wir sind mit einem Reglement in die Pause gegangen, das nicht mehr existiert. Nach der Pause war das Reglement ein völlig anderes.

Was bedeutet das für 2020?
Wir werden weniger Upgrades haben als geplant. Unser erstes Upgrade sind wir noch nicht einmal gefahren. Es wäre in Melbourne am Auto gewesen. Seitdem haben wir das Auto nicht angerührt. Ich rechne damit, dass es nach dieser Ausbaustufe nur noch eine weitere große in ungefähr zwei Monaten geben wird. Und natürlich die Spezial-Kits für Spa und Monza. Wir haben jetzt acht Rennen in zehn Wochen. Ein großes Upgrade mit langem Vorlauf wird den Großteil der Saison verpassen. Wir wissen ja auch nicht, wie lange diese Saison dauern wird und wie viele Rennen wir haben werden. Wenn es nur zwölf sind, haben wir nach Monza schon zwei Drittel der Saison hinter uns. Für mehr als ein Upgrade läuft uns die Zeit davon. Dazu kommt noch, dass wir von jetzt bis zum Saisonende 20 Prozent weniger im Windkanal testen dürfen.

Was heißt das für das 2021er-Auto?
Wir wollen von der Entwicklung für nächstes Jahr so viel wie möglich vorwegnehmen und in dieses Jahr packen, soweit es die Regeln erlauben. Am 1. Januar 2021 passieren zwei Dinge. Zuerst eine signifikante Reduktion an Aerodynamik-Tests …

… abhängig von der WM-Position?
Ja, auch. Aber das ist nur ein kleiner Prozentsatz. Generell wird die Zeit im Windkanal im Vergleich zu vorher stark beschränkt. Zur gleichen Zeit ist es uns dann erlaubt, am 2022er-Auto zu arbeiten. Das heißt: Es gibt mehr Arbeit, aber weniger Möglichkeit zu testen. Deshalb wollen wir so viel wie möglich jetzt schon am 2021er-Auto arbeiten.

Viele Teams konnten ihre für Melbourne geplanten Upgrades nie auf der Strecke ausprobieren. Macht es Sinn, in Österreich mit einem zweiten Upgrade zu beginnen, ohne das erste getestet zu haben?
Wir würden es so machen, wenn wir eines hätten. Ich bin mir sicher, dass die Teams, die bis zum dritten Rennen ihr zweites Upgrade geplant hatten, das in Österreich an den Start bringen werden. Das befand sich ja zu Beginn der Pause bereits in der Produktion. Wir haben totales Vertrauen in unsere Werkzeuge und müssen nicht die vorherige Modifikation zuerst auf der Strecke ausprobieren, bevor wir die nächste ans Auto bringen.

> „Die Teams werden auch in Zukunft nicht gleich sein, aber wenigstens gleicher. Die Regeländerungen gehen auf jeden Fall in die richtige Richtung“
>
> Andy Green

Was bedeutet die Homologation des Chassis und vieler anderer Komponenten bis Ende 2021 für die Entwicklung des Autos?
Das verlangt eine spezielle Logistik und viel Papierkram, um nachzuweisen, welche Teile am Auto wir im Rahmen der Homologation überhaupt modifizieren dürfen. Die Einschränkungen sind sehr streng. Wer aber schlau ist und das Geld hat, kann das 2021er-Auto schon noch gut weiterentwickeln. Speziell in unserem Fall, wo wir Teile der Aufhängungen und das Getriebe von einem anderen Hersteller einkaufen. Wir dürfen diese Teile weiter modifizieren. Unser Plan ist, dass wir 2021 das 2020er-Getriebe von Mercedes nehmen. Mercedes hat auf dieses Getriebe keine Token verwendet, also kann man uns auch keine anrechnen.

Wann müssen Sie der FIA Ihre Token mitteilen?
Wir müssen die FIA bis spätestens 14 Tage nach Ende unserer Sommerpause über unsere Entscheidung informieren. Also noch vor dem ersten Rennen, was ein gewisses Risiko ist.

Können Sie bei einem fundamentalen Problem überhaupt noch reagieren?
Es gibt Ausnahmen. Wenn ich ein Problem habe, das die Zuverlässigkeit des Autos bedroht, darf ich mit Erlaubnis der FIA reagieren, um das Problem zu lösen. Das würde keinen Token kosten. Und die Aerodynamik ist ja immer noch frei bis Ende 2021.

Ein schlechtes Auto 2020 muss also nicht ein schlechtes Auto 2021 sein?
Wir haben immer noch genug Spielraum, um unseren Kopf aus der Schlinge zu ziehen.

Die Regeländerungen sollen den Teams Geld sparen. Wie viel spart es tatsächlich?
Ich kann nicht für andere Teams sprechen. Für uns ist es signifikant. Viele Millionen Pfund. Die Regeln sind nicht ganz so drakonisch ausgefallen wie ursprünglich geplant, als noch davon gesprochen wurde, für 2021 das komplette Auto zu übernehmen. Das war zu einem Zeitpunkt, als die Angst umging, dass es dieses Jahr gar keine Rennen gibt. In den Bereichen, die Rundenzeiten bringen, also der Aerodynamik, haben wir immer noch die Freiheit, alles neu zu konstruieren. Die Ersparnis hier liegt in der Reduktion an Windkanalzeit. Der große Spareffekt wird sich dann 2021 zeigen. So 20 bis 30 Prozent.

Wie viel weniger als 145 Millionen werden Sie weniger zur Verfügung haben?
Die absolute Zahl steht noch nicht fest. Nach unseren Berechnungen aber heben sich die nominalen Entwicklungskosten und der Einkaufspreis bei Mercedes ungefähr auf.

Werden wir die Auswirkungen der Budgetdeckelung bereits 2021 sehen?
Diese Dinge brauchen Zeit, bis sie durchschlagen. Auf der Strecke werden sich die ersten echten Auswirkungen erst 2023 zeigen.

Wenn Sie für ein großes Team arbeiten würden und jetzt massiv Personal abbauen müssten, wie hart wäre dieser Job?
Da hätte ich Kopfschmerzen, massive Kopfschmerzen. Aber diese Leute sind nicht dumm. Ich glaube, die wissen schon ganz genau, wo sie sich verkleinern müssen und wo in Zukunft der Fokus und das Kerngeschäft liegt. Wir sind ein gutes Beispiel, weil wir schon immer effizient sein mussten. Deshalb richten wir unsere Personalstärke nach den Bereichen, die uns Rundenzeit bringen. Das ist keine Raketenwissenschaft.

Gibt es einen Königsweg?
Es wird Unterschiede geben. Auf jeden Fall zwischen den Herstellern und Kundenteams. Es werden sich also zwei unterschiedliche Strukturen herauskristallisieren. Und davon noch einmal Unterkategorien. Für Kundenteams gesprochen stellt sich die Frage, ob man wie Haas alles einkaufen will, was die Regeln hergeben, oder so wie wir nur bestimmte Bereiche. Dann liegt es an den Teams zu wählen, in welchem Lager man sein will.

Herrscht nun wirklich Chancengleichheit?
Nicht gleich, aber gleicher. Es geht in die richtige Richtung.

Wenn sich schon alles angleicht, war es dann noch nötig, die Schlechten mit mehr Windkanalzeit zu belohnen?
Ich finde die Idee nicht so schlecht. Und der Vorteil ist ja nicht riesig. Es hilft denen, die einen Fehler gemacht haben. Es wird kein Matchwinner sein. Du kannst auch noch mit 110 Prozent Windkanalzeit falsche Sachen im Windkanal testen. Egal wie viel Zeit man dir gibt, es wird immer noch falsch sein. Dieser Bonus ist keine Garantie dafür, dass du besser wirst. Es gibt dir nur die Möglichkeit, einen Fehler zu korrigieren.

Es wird 2021 einen neuen Unterboden geben. Wie groß ist der Einschnitt?
Ziemlich groß. Er wird das erreichen, was beabsichtigt war. Es wird die Abtriebszahlen 2021 ungefähr auf dem Niveau von 2020 halten. Alles, was wir durch die Änderung verlieren, werden wir bis Ende 2021 wieder aufholen. Andernfalls hätten wir uns Sorgen um die Reifen machen müssen. ■

Mit Mut durch die Krise

LIQUI MOLY

Liqui-Moly-Marketingchef Peter Baumann (l.) und Geschäftsführer Ernst Prost (r.) setzen auf den Motorsport als Werbebühne. Neben dem WTCR-Team von Engstler Motorsport werden noch viele weitere Rennteams unterstützt

Von der Coronakrise sind nicht nur Teams und Fahrer betroffen. Auch Unternehmen, die den Motorsport als Werbeplattform nutzen, mussten plötzlich nach Alternativen suchen.

Von: **Tobias Grüner**

Auf den Rennstrecken der Welt beginnen sich so langsam wieder die Räder zu drehen. Von Normalzustand kann jedoch längst noch keine Rede sein. Bei vielen Teams gibt es immer noch große Sorgen vor dem Ausfall von Sponsorengeldern, falls die Absagen dieses Jahr nicht mehr kompensiert werden können.

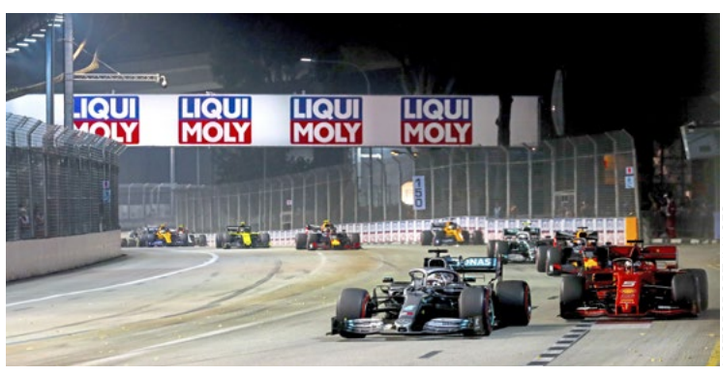
Doch wie sieht es eigentlich auf der anderen Seite aus? Was machen Firmen, die den Motorsport nutzen, um ihre Produkte an den Mann zu bringen?

Die Firma Liqui Moly aus Ulm ist diesbezüglich ein Paradebeispiel. Der global agierende Spezialist für Motorenöle, Additive und Pflegeprodukte setzt rund die Hälfte seines Werbebudgets im Sportsponsoring ein. Der Großteil davon wandert in den Motorsport, insgesamt eine niedrige zweistellige Millionensumme, wie Marketingchef Peter Baumann verrät. Damit das Unternehmen nicht ganz aus der öffentlichen Wahrnehmung verschwindet, wurde das Budget zwischenzeitlich aufgestockt, um in der sportfreien Zeit verstärkt die klassischen Kanäle zu bespielen.

Elf Rennen in der Formel 1

Genau wie die Fans hofft man auch in der Firmenzentrale, dass es mit der Rennaction bald wieder losgeht. Bei der Verteilung der Budgets hat sich das Unternehmen breit aufgestellt. Im Automobilbereich ist man durch die langjährige Partnerschaft mit Engstler Motorsport vor allem in der WTCR prominent vertreten. Weitere Engagements gibt es in der IMSA (Turner Motorsport) und der TransAm (Stevens-Miller Racing). Das größte Projekt betrifft aktuell aber die Königsklasse. Eigentlich war mit den F1-Bossen vereinbart worden, dass die Werbebanner bei elf ausgewählten Grands Prix am Streckenrand zu sehen sind. Einige davon mussten nun aber bereits komplett abgesagt werden. Bei Liqui Moly sieht man das nicht so eng: „Uns wurde die vereinbarte Werbeleistung zugesichert. Es sind dann zwar nicht die Rennen, die wir auf der Liste hatten, aber solange es elf Rennen gibt, ist das okay. Da muss man flexibel sein“, so Baumann. Bis zum Ende des Deals 2022 bleibt ja auch noch etwas Zeit, um mögliche Ausfälle zu kompensieren.

Im Zweirad-Bereich ist Liqui Moly ebenfalls sehr aktiv. Mit der Dorna hat man eine Bandenwerbung in der MotoGP vereinbart. Die Bikes der Moto2- und Moto3-Klasse werden alle mit hauseigenen Produkten geschmiert. Beim Liqui-Moly-Intact-Team tritt man sogar als Namenssponsor auf. Weitere Werbedeals gibt es in der Superbike-WM mit Sandro Cortese (Pedercini Kawasaki) und in der Enduro-WM (Beta).



MOTORSPORT IMAGES

Die Liqui-Moly-Logos sollen dieses Jahr noch bei elf F1-Rennen zu sehen sein

Der Sponsor zeigt Verständnis bei Rennausfällen. Zur Unterstützung in der Notlage werde man auch mal Fünfe gerade sein lassen: „Im Motorsport gibt es die besondere Situation, dass viele Investitionen schon vor der Saison getätigt werden. Da muss man Verständnis aufbringen und kann das Gesamtbudget nicht einfach um den Anteil der ausgefallenen Events reduzieren“, gibt sich Baumann solidarisch. „Sollte am Ende ein beträchtlicher Teil der Auftritte gestrichen werden, dann muss man natürlich schauen, ob man den flexiblen Anteil nicht in dem Maße kürzt, in dem sich auch die Ausgaben der Teams durch die weggefallenen Rennen verringert haben.“

Prämie für die Mitarbeiter

Liqui Moly zeigt sich nicht nur bei seinen Geschäftspartnern solidarisch. Auch was die eigenen Mitarbeiter angeht, hat das Unternehmen einen ungewöhnlichen Weg durch die Krise gewählt. Im Gegensatz zu anderen Firmen, die mit einem rigiden Sparkurs auf die Umsatzeinbrüche reagieren, entschied sich Geschäftsführer Ernst Prost dafür, die Investitionen sogar noch zu erhöhen. „Krisen werden nicht bewältigt, indem man Menschen entlässt, sondern indem man Menschen einstellt, die das Problem dann lösen“, so das Mantra des charismatischen Unternehmenslenkers. Die Strategie scheint aufzugehen: Was die Umsatzausfälle angeht, kam die Firma bisher mit einem blauen Auge davon. In den Fabriken in Saarlouis und Ulm wurde im Zwei- und Dreischichtbetrieb weitergearbeitet. Auf staatliche Subventionen, Kredite und Kurzarbeit wurde bewusst verzichtet. Stattdessen bekamen alle Angestellten ein „Corona-Trostpflaster“ in Höhe von 1500 Euro ausbezahlt. „Geldausgeben ist für die Wirtschaft genau das, was wir jetzt dringend benötigen, damit Arbeitsplätze erhalten bleiben“, begründet Prost die Entscheidung. Um die Jobs der festangestellten Mitarbeiter sowie der Leiharbeitskräfte zu erhalten, verzichtete der Geschäftsführer sogar auf sein eigenes Gehalt. Die überdurchschnittlichen Sozialleistungen, wie auch die Entscheidung, ausschließlich in Deutschland zu entwickeln und zu produzieren, spiegeln sich am Ende jedoch auch im Preis der Liqui-Moly-Produkte wider. Prost setzt darauf, dass der Kunde die Qualität wertschätzt: „Wir wollen gar nicht die Billigsten sein – wir wollen die Besten sein.“ ■

Formel 1

Trauer um Hans Mezger

Motorenpapst Hans Mezger ist tot. Schon an der Entwicklung des Formel-1-Achtzylinders von 1962 war Mezger beteiligt. Berühmt machten ihn der Porsche 917 und der TAG-V6-Turbo mit drei WM-Titeln. Mezger starb am 10. Juni im Alter von 90 Jahren.

Von: **Michael Schmidt**

Porsche und die Motorsportwelt trauern. Mit Hans Mezger starb am 10. Juni einer der berühmtesten Motorenkonstrukteure des Motorsports. Der am 18. November 1929 in der Nähe von Ludwigsburg geborene Tüftler wurde 90 Jahre alt.

Motoren und Motorsport haben den Maschinenbauingenieur schon in jungen Jahren begeistert. 1956 bewarb er sich bei Porsche und wurde in der Berechnungsabteilung eingestellt. Ab 1960 zählte er zur Mannschaft des ersten Formel-1-Projekts von Porsche. Der Typ 804 mit dem Achtzylinder-Boxer gewann 1962 den GP Frankreich. Sein Meisterstück war aber die Entwicklung des Porsche 917, der zur Ikone der Rennsportwelt wurde. 1983 kehrte Porsche mit dem TAG-V6-Turbo in die Formel 1 zurück und holte mit McLaren drei WM-Titel in Folge. Mezgers Konstruktionsprinzip setzte sich durch: „Die einfachen Lösungen sind immer die besten. Komplizierte Motoren gewinnen nicht.“ ■

PORSCHE

Porsche verdankt Mezger auch den luftgekühlten 6-Zylinder-Boxer im 911

Formel 1

Test für den Ernstfall

Mercedes hat sich mit einem privaten Test in Silverstone auf den Saisonstart in Spielberg vorbereitet. Dabei ging es nicht nur darum, dass sich die Fahrer eingrooven.

Von: **Tobias Grüner**

Spielberg ist bereit für den spätesten Saisonauftakt der bisherigen Geschichte. Und auch bei den Teams läuft der Betrieb längst wieder auf Hochtouren. Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer verrät, wie man die Angestellten vor einer Ansteckung schützen will: „Wir haben die Anfahrtswege zur Fabrik definiert, testen die Mitarbeiter, geben ihnen Schutzausrüstung und staffeln Start- und Pausenzeiten sowie den Feierabend. Wir folgen weiter den Regierungsempfehlungen und bitten nur die Mitarbeiter in die Fabrik, die ihre Arbeit nicht außerhalb erledigen können.“

Auch die Piloten sollen langsam wieder in den Rennmodus finden. Seit dem 28. Februar mussten sie auf Fahrpraxis in einem F1-Auto verzichten. Die virtuellen Rennen konnten nur bedingt helfen. Um den Rost vor dem Saisonstart ein wenig abzuschütteln, veranstaltete Mercedes vergangene Woche eigene Testfahrten in Silverstone mit beiden Stammfahrern. „Es fühlt sich gut an, die Motoren zu hören und das Auto wieder auf der Rennstrecke zu sehen“, zeigte sich Teamchef Toto Wolff danach zufrieden. Wegen der strengen Testbestimmungen mussten Valtteri Bottas und Lewis Hamilton ihre Runden mit dem Mercedes W09 von 2018 drehen. Der Test diente aber nicht nur den Fahrern, sondern auch der Rennmannschaft. Das Team übte Protokolle und Abläufe unter den neuen Hygiene-Richtlinien, um zu vermeiden, dass Anfang Juli in Österreich im Ernstfall Fehler passieren. ■

MERCEDES

Die Mercedes-Mechaniker schützen sich bei der Arbeit mit Schild und Maske

NACHRICHTEN

ENDGÜLTIG ABGESAGT
Das F1-Management hat die endgültigen Absagen der Grands Prix von Aserbaidschan, Singapur und Japan bestätigt. Baku und Singapur scheiterten an der langen Vorlaufzeit zum Aufbau der Stadtkurse in einer Zeit der Ungewissheit. Suzuka scheitert am Einreiseverbot für Ausländer nach Japan. Da die Formel 1 weiter mit 15 bis 18 Rennen plant, muss es zwei weitere Rennen in Europa geben. Damit steigen die Chancen von Hockenheim. Allerdings soll neben Mugello und Imola auch Portimão interessiert sein.

EPPIE WIETZES TOT
Am 11. Juni starb der kanadische Rennfahrer Eppie Wietzes im Alter von 82 Jahren. Wietzes machte sich in den 70er-Jahren vor allem in der Formel 5000 einen Namen. Der in Holland geborene Kanadier stand bei zwei Grands Prix am Start, beide Male in Mosport. 1967 fuhr er einen Lotus, 1974 einen Brabham.

PIRELLI KONSERVATIV
Pirelli hat die Reifen für die ersten acht Grands Prix nominiert. Bei den beiden Rennen in Österreich, am Hungaroring, dem zweiten Rennen in Silverstone, in Spa und Monza kommen jeweils die drei mittleren Mischungen C2, C3 und C4 zum Einsatz. Der erste Grand Prix in Silverstone und der in Barcelona werden mit den härtesten Reifen C1, C2 und C3 bestritten. Der Superkleber C5 bleibt im Lager.

VETTEL KEIN THEMA
Toto Wolff hatte zuletzt erklärt, dass Sebastian Vettel zumindest eine Außenseiterchance auf ein Mercedes-Cockpit für 2021 besitzt. Doch laut Valtteri Bottas war der Teamchef dabei nicht ganz ehrlich: „In unserem Team sind wir immer sehr offen, was Vertragsthemen angeht. Ich habe die klare Information bekommen, dass sie Sebastian nicht in Betracht ziehen.“

Spa-Francorchamps

Die Angst fuhr mit

Spa-Francorchamps steht auf der Beliebtheitsskala bei den Fahrern zusammen mit Suzuka ganz oben. Das war nicht immer so. Als die Rennstrecke noch 14 Kilometer lang war, fuhr die Angst auf jedem Meter mit. Die alte Strecke ist noch gut erhalten.

Von: **Michael Schmidt**

Beim Nürburgring hat es nicht funktioniert. Der neue Nürburgring erinnert in keinem Detail an den alten. Spa-Francorchamps machte es besser. Die seit 1979 von 14,1 auf 6,9 Kilometer verkürzte Rennstrecke hat den Charakter des alten Kurses beibehalten. Sie ist schnell, spektakulär, lang, nach heutigen Maßstäben gefährlich – und sie führt durch Wald und Wiesen. Die Anmutung eines klassischen Straßenkurses blieb, auch wenn die Strecke seit 2001 nicht mehr Teil des öffentlichen Straßennetzes ist.

Spa gelang die Verwandlung, weil zwei Drittel der neuen Strecke der Trasse der alten entsprechen. Zwischen dem Ende der Kemmel-Geraden und der Anfahrt zur Blanchimont-Kurve wurde eine Abkürzung eingebaut. La Source, Eau Rouge, Blanchimont blieben dem Kurs erhalten, wenn auch in geänderter Form. Eau Rouge beispielsweise ist heute flüssiger und schneller, der anschließende Vollgasabschnitt eine Gerade und nicht mehr eine Serie schneller Kurven in einem dunklen Wald.

Im Auslauf der Blanchimont-Kurve fängt eine fußballfeldgroße Asphaltfläche außer Kontrolle geratene Rennautos auf. Früher standen dort nur Bäume, Telegrafenmasten und Strohballen.

Spa-Francorchamps war bis zur Schließung der großen Strecke im Jahr 1978 wahrscheinlich der meist gefürchtete Ort in der Rennszene. Es war auch die erste Formel-1-Strecke, die von den Fahrern boykottiert wurde. Schon 1968 rangen die Piloten dem Veranstalter das Versprechen ab, bei Regen am Renntag den Start um eine Stunde zu verschieben und, sollte die Piste dann immer noch nass sein, einen Einzelstart mit zehn Sekunden Differenz zwischen den einzelnen Teilnehmern anzuordnen.

Der Boykott von 1969

Ein Jahr später fand gar kein Grand Prix statt. Die Streckenbetreiber hatten die von den Fahrern geforderten Leitplanken nicht installiert. Die kamen mit Verspätung. Beim letzten Grand Prix 1970 ersetzte eine provisorische Schikane die Malmedy-Kurve. Trotzdem erzielte Chris Amon bei seiner schnellsten Rennrunde mit 3.27,4 Minuten einen Schnitt von 245,439 km/h. Das war das Todesurteil für Formel-1-Rennen auf dem alten Monster. Die Sportwagen gastierten bis 1975 auf dem Ardennenkurs und schraubte die Durchschnittsgeschwindigkeiten bis auf 263 km/h.

Seit 1921 wurden Rennen auf dem Dreieckskurs zwischen Francorchamps, Burnenville und Stavelot gefahren. Spa-Francorchamps zählte zum Kalender der ersten Formel-1-Saison 1950. Die belgische Strecke lag immer mit Monza und Reims im Wettstreit um das schnellste Rennen in Europa. Die hohen Geschwindigkeiten und mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen forderten einen hohen Blutzoll und machten das Rennen zu einer mentalen Herausforderung.

Die traurige Statistik zählt 52 Todesfälle, 36 davon auf dem alten Kurs. Man kann sich heute noch einen guten Eindruck davon verschaffen, wie viel Mut seinerzeit nötig war, um in zerbrechlichen Rennautos auf einer schlecht abgesicherten Strecke am Limit zu fahren. Es war ein Drahtseilakt ohne Netz.

Erst recht im Regen. Und es regnet oft in den Ardennen. Bei bislang 52 Grands Prix insgesamt 16 Mal. Spa konnte in jeder Fahrzeugkategorie zur tödlichen Falle werden. 1973 starben beim 24-Stunden-Rennen drei Fahrer (Hans-Peter Joisten, Roger Dubos und Massimo Larini). Einer wurde lebensgefährlich verletzt (Raymond Raus).

Eine von vielen Mutproben: Die Stavelot-Kurve war überhöht und wurde fast mit Vollgas gefahren

Ähnlich grausig liest sich die Bilanz des GP Belgien 1960: zwei Tote (Chris Bristow, Alan Stacey), zwei Schwerverletzte (Stirling Moss, Michael Taylor).

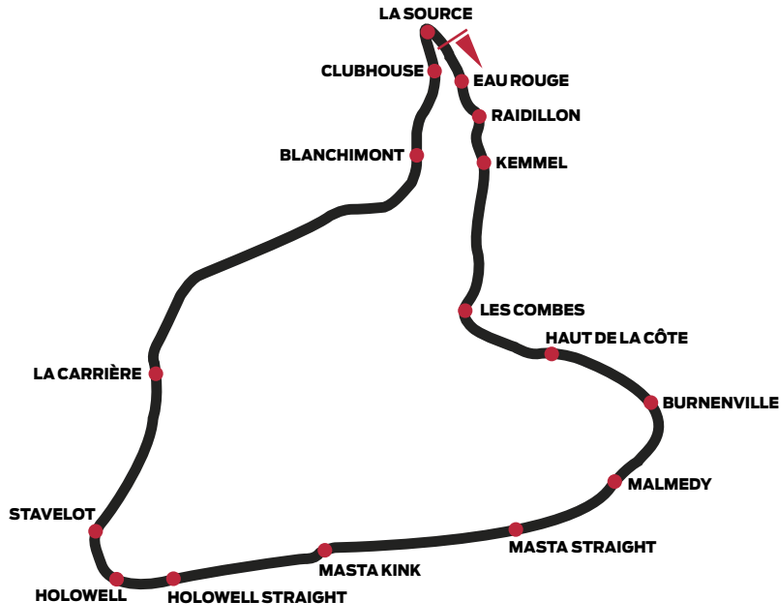
Blenden wir zurück in eine andere Zeit. Die Runde auf den Überresten der alten Strecke beginnt am Ende der Kemmel-Geraden. Heute biegt die Straße in einer Schikane scharf nach rechts ab. Früher mündete die Gerade am höchsten Punkt der Strecke in die Les-Combes-Linkskurve, die mit rund 150 km/h noch zu den langsameren Passagen zählte. Danach geht es in sanften Biegungen rund eineinhalb Kilometer an versprengten Häusern vorbei bergab. Es folgt eine der furchteinflößendsten Kurven überhaupt.

Acht Kilometer Vollgas

Der Burnenville-Rechtsbogen hängt nach außen, er hat zwei große Wellen mittendrin und zieht ganz am Ende seinen Radius zu. Hier erreichte 1966 die Regenfront das Formel-1-Feld in der ersten Runde, eindrucksvoll dokumentiert im Kinofilm „Grand Prix“. Hinter Burnenville schließen sich am Ende des Bergabstücks zwei weitere schnelle Kurven an, die man leicht unterschätzt. Auch die Malmedy-Passage war Schauplatz vieler schwerer Unfälle.

Die folgende Gerade entspricht nicht mehr ganz dem Original. Eine Kreuzung für die Auffahrt zur Autobahn unterbricht sie. Dafür steht das Vollgas-S von Masta zwischen drei Häusern durch heute noch so da wie früher. Sturzraum war eine solide Hausmauer statt Tecpro.

Einem weiteren Kilometer Gerade schließt sich der Hollowell-Rechtsknick an, der 200 Meter später in die Steilkurve von Stavelot übergeht. Stolze 104 Meter tiefer als Les Combes. Der Umbau ersetzte ab 1958 eine enge Rechtskurve, die in der Urversion das Gegenstück zur La-Source-Haarnadel war. Hinter Stavelot geht es stetig bergauf, zuerst durch Wald, dann an einem Steinbruch vorbei. Alles mit Vollgas, inklusive der beiden Rechtskurven von La Carrière. Die folgende Gerade mündet in einer Sackgasse. Ein Tor verwehrt den Zugang zum aktuellen Kurs. Von dort sind es noch rund zwei Kilometer bis ins Ziel. ■



DIE SIEGER (FORMEL 1)

1950	Juan-Manuel Fangio	Alfa Romeo	177,097 km/h
1951	Nino Farina	Alfa Romeo	183,985 km/h
1952	Alberto Ascari	Ferrari	165,962 km/h (Regen)
1953	Alberto Ascari	Ferrari	180,999 km/h
1954	Juan-Manuel Fangio	Maserati	185,173 km/h
1955	Juan-Manuel Fangio	Mercedes	191,238 km/h
1956	Peter Collins	Ferrari	190,614 km/h (Regen)
1958	Tony Brooks	Vanwall	209,093 km/h
1960	Jack Brabham	Cooper-Climax	215,052 km/h
1961	Phil Hill	Ferrari	206,236 km/h (Regen)
1962	Jim Clark	Lotus-Climax	212,266 km/h
1963	Jim Clark	Lotus-Climax	183,175 km/h (Regen)
1964	Jim Clark	Lotus-Climax	213,712 km/h
1965	Jim Clark	Lotus-Climax	188,550 km/h (Regen)
1966	John Surtees	Ferrari	183,360 km/h (Regen)
1967	Dan Gurney	Eagle-Weslake	234,946 km/h
1968	Bruce McLaren	McLaren-Cosworth	236,797 km/h
1970	Pedro Rodríguez	B. R. M.	241,919 km/h

Rekord: 3.12,7 min = 263,415 km/h (Jacky Ickx, Ferrari 312PB, 1973)

STRECKENDATEN

Lage:	10 Kilometer südöstlich von Spa
Länge:	14,140 km (1970–1978)
Breite:	10,0 m
Rechtskurven:	13
Linkskurven:	11
Schnellster Teil:	Abschnitt Masta – Hollowell
Langsamster Teil:	La Source

MSA

Todesfalle Burnenville: Eine Kurve zum Fürchten

Start zum letzten Grand Prix: Rindt liegt vor Icks und Beltoise

AUDI SPORT

Die Phoenix-Häuptlinge Dirk Theimann (links) und Ernst Moser (rechts) wollen in der LMDh-Topklasse Fuß fassen

AUDI PORT

Phoenix-Racing-Teamchef Ernst Moser über die Coronakrise, den DTM-Ausstieg von Audi und das neu angepeilte Fernziel, mit einem LMDh-Prototyp und Herstellerunterstützung in Le Mans anzutreten.

Von: **Marcus Schurig**

Die Saison 2020 wurde schon vor ihrem Start abgebrochen. Wie ist das Team Phoenix Racing durch die schwierige Zeit gekommen?
Der Lockdown traf uns Mitte März, wo der Rennsport normalerweise erwacht und man voll loslegt. In den ersten zwei Wochen wussten wir nicht so richtig, wie wir mit der Situation umgehen sollen, denn keiner konnte sich vorstellen, dass alle Länder weltweit ihre Wirtschaftssysteme komplett herunterfahren. Als Ende März klar wurde, dass der Lockdown länger dauert, haben wir das Arbeitsamt kontaktiert, seit Anfang April war 80 Prozent unserer Belegschaft in Kurzarbeit. Ohne das System der Kurzarbeit hätten wir die Phase vermutlich gar nicht überleben können. Wir fahren das Rennteam jetzt gerade wieder hoch, allerdings war die Absage des DTM-Laufs Mitte Juli natürlich gleich wieder ein Rückschlag.

Auf Coronakrise und Lockdown folgte dann gleich die nächste schlechte Nachricht, der Ausstieg von Audi aus der DTM. Wir hart hat Sie das getroffen?
Das war sehr hart für uns! Ich und Dirk Theimann machen seit fast 30 Jahren DTM, seit 20 Jahren ist das Team Phoenix Racing in der DTM. Wenn man das so lange gemacht hat, ist das mehr als nur ein Schock. Da bricht etwas weg, was man sein ganzes Berufsleben lang gemacht hat, das tut schon weh. Allerdings hatten wir damit durchaus gerechnet: Hinter der Saison 2021 stand bei Audi immer ein Fragezeichen, auch wenn wir natürlich gehofft hatten, dass es weitergehen würde.

Haben Sie Hoffnung, dass es nächstes Jahr die DTM-Bühne noch geben wird, in welcher Form auch immer?
Die Hoffnung wird nicht sterben, dass es mit DTM in irgendeiner Form weitergeht. Aber wenn ich

„Wir prüfen für 2021 einen LMP2-Einsatz in Asien“

mir das realistisch anschaue, dann sehe ich im Moment kein Programm, wo Phoenix Racing dabei sein könnte. Unabhängig davon, welche Fahrzeugkonzepte da für die Zukunft erörtert werden, sehe ich nicht, dass man ein professionelles DTM-Produkt im Highend-Bereich mit Herstellern und Profifahrern für 2021 finanzieren kann.

Phoenix ist ein anerkanntes DTM-Team und ein etabliertes Langstrecken-Team. Wie lauten die Pläne für 2021?
Wenn ich mir den Motorsport insgesamt betrachte, dann hat er in der Gesellschaft nicht mehr den gleichen Stellenwert wie früher, das ist Fakt. Das macht es nicht einfacher, ein zukünftiges Betätigungsfeld für Phoenix Racing zu finden. Wenn ich mir unsere Teamstruktur und die Professionalität anschaue, dann käme für uns wohl am ehesten der LMP1-Prototypensport als Einsatzgebiet infrage. Die neue LMDh-Klasse ist aus meiner Sicht eine Plattform, wo wir hinpassen würden, denn wir haben Langstreckenerfahrung und bewiesen, dass wir gut mit Herstellern zusammenarbeiten können, dazu können wir Erfolge vorweisen.

Der Zeitpunkt für eine Neuorientierung ist gar nicht so schlecht: Die Langstrecken-Szene befindet sich im Umbruch, die Topklassen Hypercars und LMDh kommen neu auf den Markt, dazu gibt es Veränderungen im GT-Sport.
Richtig, wir verfolgen die Veränderungen in den genannten Bereichen Prototypen- und GT-Sport genau. Wir warten gerade ab, in welche Richtung das Pendel ausschlägt, aber wenn die GT3-Klasse perspektivisch die GTE-Kategorie ablöst, sehen wir uns da natürlich gut aufgestellt. Und natürlich würden wir versuchen, auf diesen Zug aufzuspringen. Aber unsere wahre DNA ist natürlich die enge Zusammenarbeit mit einem Hersteller, da kommen wir eigentlich her, und das würden wir auch gerne in Zukunft weitermachen.

Wenn die GTE stirbt und die GT3 nachrückt, dann könnte das schnell ein interessantes Geschäftsfeld werden, oder?
Ich persönlich würde mich sehr freuen, wenn das so kommt. Im GT3-Sport sind wir zu Hause, da kennen wir uns aus, da haben wir viele Jahre Erfahrung und auch sehr viele Erfolge vorzuweisen.

„Wenn ich mir unsere Teamstruktur und die Professionalität anschaue, kommt für uns am ehesten die neue Topklasse im Langstreckensport infrage.“

Phoenix-Teamchef Ernst Moser

Arbeiten Sie in Zukunft weiter mit Audi im GT3-Bereich zusammen?
Wir planen definitiv, auf der Langstrecke am Nürburgring weiterzumachen, das gilt auch für das 24h-Rennen, wir haben ja unsere GT3-Autos in der Werkstatt. Dazu werden wir versuchen, in den Serien von GT-Promoter Stéphane Ratel und im ADAC GT Masters wieder Fuß zu fassen, nachdem wir in der Vergangenheit leider gesehen haben, dass wir mit unserer Struktur in diesem Segment zuletzt kein Geld mehr verdienen konnten. Deshalb haben wir hier im letzten Jahr auch eine Pause eingelegt. Die Budgets waren am Ende so niedrig, dass man als Team Mühe hat, Rennen oder gar Meisterschaften zu gewinnen – aber das ist ja unser eigentlicher Antrieb! Um die Frage zu beantworten: Natürlich werden wir versuchen, den Schulterschluss mit Audi zu suchen. Wenn das nicht funktioniert, werden wir darüber nachdenken, mit einer anderen Marke zusammenzuarbeiten.

Wie bewerten Sie die Grundzüge des LMDh-Reglements, wo ja viele Einheitsbauteile zum Einsatz kommen?
Wenn man sich die finanziellen Mittel anschaut, die den Herstellern heute im Motorsport zur Verfügung stehen, dann ist das auf jeden Fall das richtige Konzept. Im Moment liegt der Fokus nicht auf dem Speed der Rennfahrzeuge oder auf ausgefallenen technischen Lösungen, sondern auf Kosteneffizienz. Früher hat man den Motorsport genutzt, um die Technik weiterzuentwickeln, heute macht man es primär aus Marketing- und PR-Gründen. Das kann man bedauern, aber das ist die Realität, und dem trägt das LMDh-Konzept Rechnung.

Bei den LMDh-Beratungen saßen ja einige deutsche Hersteller am Tisch. Haben Sie schon erste Kontakte geknüpft? Läuft die Geschäftsanbahnung schon?
Wir verfolgen hier eine Doppelstrategie: Auf der einen Seite werden wir versuchen, uns über Leistung auf der Rennstrecke als Partner für einen LMDh-Hersteller zu empfehlen und zu qualifizieren. Deshalb wollen wir in die LMP2-Klasse einsteigen. Die konkrete Taktik könnte hier zum Beispiel so aussehen, dass wir die Asian Le Mans Series 2021 bestreiten, die ja über einen extrem kompakten Kalender verfügt, mit vier Rennen in drei Wochen auf zwei Rennstrecken in Asien. Das soll alles im Januar 2021 stattfinden. Wenn wir gute Ergebnisse erzielen, könnten wir uns dort schon eine automatische Einladung für das 24h-Rennen in Le Mans 2021 sichern – das wäre eine mögliche Option. Einen Einsatz in der Sportwagen-WM (WEC) ziehen wir aktuell wegen der Kosten nicht in Betracht, aber es wäre denkbar, weitere Rennen in der European Le Mans Series als Vorbereitung zu bestreiten. Dazu suchen wir parallel das direkte Gespräch mit Herstellern, die sich mit dem Thema LMDh beschäftigen, das ist der zweite Teil unserer Strategie für die Neuaufstellung. Natürlich führen wir heute schon Gespräche, die Kontakte sind ja vorhanden, aber da ist jetzt nicht mit schnellen Entscheidungen zu rechnen.

Wann fällt die Entscheidung bezüglich Asian Le Mans Series? Haben Sie schon Fahrer? Im Audi-DTM-Kader gäbe es hochqualifizierte Fachkräfte mit Prototypen-Erfahrung wie René Rast oder Mike Rockenfeller …
Das stimmt. Ich sage es mal so: an den Fahrern oder ihrer Qualität wird unser Projekt sicher nicht scheitern!

Welche LMP2-Chassishersteller sind bei Ihnen in der engeren Auswahl?
Wenn man die Ergebnisse der letzten Jahre bewertet, müsste man wohl auf ein Oreca-Chassis setzen. Hier sind wir momentan noch in der Findungsphase, wir holen gerade die notwendigen Informationen ein, um zu entscheiden, welcher Chassishersteller der beste Partner für so ein Programm wäre. Da gibt es eine Menge Details zu klären, denn wir reden von Investitionen, die sich lohnen müssen. Wir wollen spätestens in den nächsten zwei Monaten entscheiden, welches Chassis wir wählen, dazu diskutieren wir, eventuell ein LMP3-Auto zu kaufen, um ein Aufbauprogramm darstellen zu können. Parallel reden wir auch schon mit Fahrern und potenziellen Partnern und Sponsoren.

Welche Rolle spielt Le Mans in den Zukunftsplanungen?
Ich war schon ein paar Mal vor Ort und habe mich intensiv mit den Abläufen, der Strategie und den Boxenstopps beschäftigt, einfach um einen Überblick zu bekommen, wie das in Le Mans abläuft. Wenn man Langstreckenrennen liebt, und das ist bei uns der Fall, dann hat Le Mans natürlich eine herausragende Bedeutung, weil es das wichtigste Rennen dieser Art auf der Welt ist. Wir würden einiges in Bewegung setzen, um dort einmal auf wettbewerbsfähigem Niveau antreten zu können! Wir haben als Phoenix-Team zwar schon viele große Langstreckenrennen gewinnen können, aber wir waren noch nie in Le Mans – das wäre für uns eine starke Motivation und ein großes Ziel! ■

Nürburgring Langstrecken-Serie: Saisonstart Ende Juni

Grünes Licht für Saisonstart

Nach langem Warten hat die Nürburgring Langstrecken-Serie jetzt grünes Licht für das erste Rennen der Saison am 27. Juni erhalten – unter den strengen Auflagen eines Hygienekonzepts.

Von: **Bianca Leppert**

XPB

Die Fans fiebern dem Neustart der VLN entgegen – Besuchen ist nicht erlaubt

Zu diesem Zweck wurde die Zahl der Helfer nochmals konkretisiert. Im Fahrerlager und in der Boxengasse sind beim Einsatz am Auto maximal sieben Leute erlaubt: Teamchef, Ingenieur, drei Mechaniker, ein Reifenmann, eine Person für Catering/Service. In Zone 2, Pitlane und Pitwall, kommen ein Ingenieur, eine Person zum Tanken und eine für den Feuerlöscher hinzu. Insgesamt sind maximal zehn Personen pro Auto zulässig. Bei zwei Autos werden maximal 15 Personen erlaubt, bei drei sind es 20, bei vier steigt die Zahl auf 25.

Wer zum Service muss, fährt durch Box 1 in die neu installierte Boxengasse im Fahrerlager, durch einen Wendekreis wieder zurück und durch Box 2 in die ursprüngliche Boxengasse Richtung Strecke. In der gesamten Boxengasse gilt Tempo 40 km/h (sowohl in der ursprünglichen als auch der provisorischen), bei der Durchfahrt durch die Boxen und den Wendekreis 30 km/h. Wie praktikabel das ist, testete man mit dem Porsche 911 GT3 R von Manthey-Racing mit Lars Kern am Steuer. Die Standzeiten werden in der Woche vor der Veranstaltung festgelegt. Dafür wird Volker Strycek einige Testfahrten absolvieren.

Die technische Abnahme entfällt quasi. Die Bewerber/Fahrer unterschreiben ein zusätzliches Formular, dass ihr Fahrzeug den technischen Bestimmungen und Sicherheitsbestimmungen entspricht. Gleiches gilt für die Ausrüstung der Fahrer. Kontrolliert wird mittels Stichproben. In der Startaufstellung dürfen neben dem Fahrer maximal zwei Personen vertreten sein.

Laut dem gültigen Hygienekonzept sind beim Saisonstart keine Zuschauer erlaubt. Deshalb ist es wichtig, dass sich keine Fans um die Nordschleife tummeln, um die Durchführung des Rennens nicht zu gefährden. ■

Virtuelle 24h von Le Mans

Rebellion gewinnt Le Mans

Endlich der ersehnte Gesamtsieg: Rebellion Racing gewann im Verbund mit Williams eSport die 24h von Le Mans – wenn auch „nur“ die virtuelle Version.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Kleinen waren am Ende die Größten. Während speziell das Team ByKolles nicht gerade mit großen Erfolgen in Le Mans prahlen kann, waren sie die großen Jubelmänner nach dem Qualifying. Sim-Profi Jernej Simoncic holte für das Team ByKolles – Burst Esport die Pole-Position. Gemeinsam mit den Teamkollegen Esteban Guerrieri, Tom Dillmann und Jesper Pedersen lagen sie nach 24 Stunden Renndistanz auf dem zweiten Rang und durften erneut jubeln – diesmal über das Podium.

Davor gab es allerhand Dramen. So fuhren die großen Favoriten Max Verstappen, Lando Norris, Atze Kerkhof und Greger Huttu tatsächlich an der Spitze, obwohl man vorher nach einer Boxengassen-Kollision ein leicht beschädigtes Auto hatte. Doch in der elften Rennstunde fror bei Verstappen kurzzeitig der Bildschirm ein und ein heftiger Crash sorgte dafür, dass man kurz danach das Rennen aufgab.

Fernando Alonso blieb schon zuvor ohne Sprit liegen, weil ihm infolge einer Kollision eine Durchfahrtsstrafe aufgebrummt wurde, just als er zum geplanten Tankstopp abbog. Weil die Software die Strafe immer vorzieht, musste Alonso ohne nachzutanken aus der Box fahren und blieb wenig später liegen. Technische Probleme hatte auch der Rennserver, der mehrfach einen Neustart des Rennens forderte.

Am Ende gab es jedoch ein Siegerteam: Raffaele Marciello, Louis Delétraz, Nikodem Wisniewski und Kuba Brzezinski gewannen für das Team Rebellion Williams Esport. Das Schwesterauto (Augustín Canapino, Jack Aitken, Alex Arana, Michael Romanidis) fuhr auf Platz 3.

In der GTE-Klasse gewann der von Pole gestartete Porsche 911 RSR von Nick Tandy, Ayhancan Güven, Joshua Rogers und Tommy Ostgaard vor einem Aston Martin und einer Corvette. ■

PORSCHE/RFACTOR 2

GTE-Sieger: Der Werks-Porsche von u.a. Nick Tandy und Ayhancan Güven

Creventic 24h-Rennen Portimão: Deutscher Doppelsieg in Portugal

Herberth-Doppelsieg

Das hat der Veranstalter Creventic gut eingefädelt: Das 24h-Rennen in Portimão eröffnete als erster echter Rennevent die europäische Motorsportsaison 2020 – und das Mitte Juni! Das kleine Feld wurde von dem deutschen GT3-Porsche-Team Herberth Motorsport angeführt, das einen souveränen Doppelsieg einfuhr.

Von: **Marcus Schurig**

CREVENTIC

Beim 24h-Rennen in Portimão gingen wegen Corona nur 15 Autos an den Start

Wer hat bloß an der Uhr gedreht? Die Frage aus der Sendung „Der rosarote Panther“ passt auch bestens auf die Automobilrennsaison 2020: Wir schreiben Mitte Juni – und erst jetzt hat das erste echte Autorennen der Saison 2020 stattgefunden. Der holländische Promoter Creventic hat es geschafft, mit viel Cleverness die Erlaubnis für die Durchführung des 24h-Rennen in Portimão zu erhalten. Das erforderte einige Kompromisse und Klimmzüge, wie beim Hygieniekonzept oder der Anzahl der startenden Fahrzeuge. Wichtig war aber eher die Symbolwirkung: Endlich geht es wieder los oder weiter – je nach Betrachtung.

Der erste Sieger der Saison heißt Herberth Motorsport: Mit ihrem Porsche 911 GT3 R (#92) absolvierte die Besatzung Tim Müller, Taki Konstantinou, Jürgen Häring, Michael Joos und Marco Seefried in Portimão 731 Runden oder 4652 Kilometer. Der zweite Platz ging an das Schwesterauto des Teams mit den Piloten Daniel Allemann, Ralf Bohn, Robert und Alfred Renauer: Das Quartett hatte zu Beginn die Führung übernommen, büßte aber bei einem Getriebewechsel kurz nach dem ersten Renndrittel eine komplette Stunde ein. Im Ziel wies man auf das siegreiche Schwesterauto noch einen Rückstand von 26 Runden auf.

Der dritte im Rennen gemeldete GT3-Wagen von HTP-Winward-Motorsport (Mercedes-AMG GT3) von Ward/Ward/Dontje/Ellis schied nach 77 Rennrunden wegen eines Unfalls vorzeitig aus. Dieser Umstand führte dazu, dass am Ende sogar drei Porsche-Teams auf dem Podium standen: Das Mühlner-Motorsport-Team holte mit Moritz Kranz, Carlos Vieira, Tom Cloet und Jeroen Bleekemolen den Klassensieg in der Porsche 991-I/II-Cup-Klasse – und parallel den dritten und letzten Podestplatz in Portimão.

Wegen der Coronakrise, der Reisebeschränkungen und dem strikten Hygienekonzept lag die Teilnehmerzahl in Portimão nur bei 15 Autos. Die größte Klasse stellten dabei die TCR-Rennwagen, wo das Autorama-Motorsport-Team mit einem Volkswagen Golf GTi TCR (#112) und den Piloten Ferri, Born, Buri, Laaksonen und Mettler siegte, nachdem das führende Schwesterauto mit einem Getriebeschaden ausgefallen und der RedCamel/Jordans-Cupra mit Motorschaden gestrandet waren. ■

NACHRICHTEN

ZEITPLAN 24h LE MANS

Ende dieser Woche will der Le-Mans-Veranstalter ACO den Zeitplan für das 24h-Rennen am 19./20. September bekannt geben. Weil der Testtag bereits gestrichen wurde, beziehen die Teams nun am Montag und Dienstag der Rennwoche ihre Boxenplätze, die technische Abnahme findet dieses Jahr am Mittwoch im Fahrerlager statt. Die Trainings-Sessions und das Qualifying sollen am Donnerstag (insgesamt zehn Stunden!) und am Freitagvormittag stattfinden.

LMDH: FERRARI ÜBERLEGT

Ferrari-GT-Chef Antonello Coletta hat betätigt, dass Ferrari die beiden technischen Konzepte für die neue Topklasse im Langstreckensport – also Hypercar nach FIA-Reglement und LMDh nach ACO-/IMSA-Reglement – derzeit prüft. „Uns fehlen aber noch wichtige Informationen, obwohl wir das Reglement erhalten haben“, so Coletta. „Es ist aus unserer Sicht noch offen, ob man mit einem Hypercar auch wirklich die IMSA-Rennen bestreiten kann oder nicht. Hier brauchen wir Klarheit, denn im Unterschied zu anderen Herstellern evaluieren wir beide Technikkonzepte, also Hypercar und LMDh.“ Mit einer Entscheidung ist laut Coletta nicht vor Beginn des Jahres 2021 zu rechnen.

MCKLEIN

Japans Quattro

Im Juni 1990 betrat der in Europa nahezu unbekannte Fuji-Heavy-Konzern die WM-Bühne, dessen Marke Subaru sich in Windeseile vom Spießer-Mobil zum Kultauto entwickelte.

Von: **Markus Stier**

Es ist nicht so, dass es nicht schon vorher erfolgreiche Subaru-Einsätze gegeben hätte. Carlo Vitulli (1985) und Mike Kirkland (1986) gewannen mit der unscheinbaren Stufenheck-Limousine RX die Gruppe-A-Wertung bei der Safari-Rallye, was die Welt nicht einmal schulterzuckend zur Kenntnis nahm. Sprachen doch in der Spätphase der Gruppe B alle über Turbo-Kompressor-Lancias, flogen Peugeots mit Flossen so groß wie Surfbretter durch die Wälder und rissen Quattros mit 600 PS die Erde auf. Wen interessierten da schon Rallyeautos, die aussahen wie bunt bemalte Einkaufswagen?

Tatsächlich war der viertürige RX Turbo nicht der Stoff, aus dem die Träume sind. Turbotechnik und Allradantrieb mit starrem Durchtrieb, das hatte zehn Jahre früher noch einem eher unscheinbaren Coupé den Hauch von Verwegenheit verliehen, der einer zuvor scheintoten Marke wie Audi mit reichlich Ladedruck so viel Leben einhauchte, dass „Vorsprung durch Technik“ plötzlich in aller Munde war. Aber die Quattro-Geschichte war bereits erzählt. Und zum einen war der Allrad-Audi immerhin ein Sportgerät mit kantigem Charisma, zum anderen hatte schon der Serien-Quattro mit seinen 200 PS mehr Dampf als der RX Turbo in seiner ausgereizten Wettbewerbs-Version.

Früher als Audi

Dabei waren die Japaner viel früher auf die Idee gekommen, Straßenautos mit Allradantrieb auszurüsten. Schon 1972 suchte die japanische Elektrizitätsgesellschaft Tohoku Electric Company nach Autos, die im bergigen Japan auch in verschneiten Wintern Wartungsarbeiten an Stromtrassen möglich machten. Subaru lieferte mit dem Leone ein passendes Arbeitspferd, und das blieben die Produkte des Hauses auch. Subaru fuhren in Europa allenfalls Bauern und Förster.

Wer 1990 bei den jungen Wilden erhöhten Speichelfluss auslösen wollte, sprach vom Lancia Integrale mit 400 Pferden und dicken Backen. Aber ohne, dass es jemand ahnte, begann der Stern der Turiner langsam für immer zu sinken. Bald wurde er von der aufgehenden Sonne Japans (durch Toyota) überstrahlt, und dahinter gingen die sechs hellen Sterne des Sternbilds Subaru (Plejaden) auf.

Einer der wichtigsten Geburtshelfer trug noch die Inventarnummer der Italiener. Markku Alén war 16 Jahre lang mit Fiat und Lancia durch dick und dünn gegangen. In Turin sortierte der neue Sportchef Claudio Lombardi den 37-jährigen Finnen sang- und klanglos aus. Da traf es sich gut, dass in England in aller Heimlichkeit ein neues Projekt auf Kiel gelegt wurde. Bei Subaru hatte man beschlossen, in Sachen Image die Gummistiefel gegen Sportschuhe zu tauschen. Noriyuki Koseki, Gründer der sportli-

MCKLEIN

Beim Debüt wurde bei Prodrive fast mehr geschraubt als gefahren

MCKLEIN

Geburtshilfe durch Markku Alén

MCKLEIN

Durchbruch dank Colin McRae

chen Subaru-Tochter STi, suchte dazu einen erfahrenen Partner in Europa.

Der frühere Beifahrer David Richards hatte nach seinem WM-Titelgewinn mit Ari Vatanen 1981 den Helm an den Nagel gehängt und in Banbury einen eigenen Tuning-Betrieb aus dem Boden gestampft, der durchaus etwas vorweisen konnte: In der Gruppe-B-Zeit bereitete sein Team Prodrive einen Porsche 911 SCRS für den finnischen Shootingstar Henri Toivonen vor. 1987, im ersten Jahr der Gruppe-A-Ära, siegte der Franzose Bernard Béguin auf einem Prodrive-BMW M3 auf Korsika.

Als Basis für den Rallye-Subaru diente die neue Mittelklasse-Limousine Legacy RS mit permanentem Allradantrieb und der exotischsten Eigenheit der Marke, einem vor der Vorderachse längs eingebauten Zweiliter-Boxer mit Bosch-Einspritzung und Turbolader von IHI. Der vermeintlich so flach bauende Vierzylinder wurde stets gerühmt wegen seiner tiefen Einbaulage. Tatsächlich war der Schwerpunktvorteil niedriger als gedacht und das Motorenkonzept für den Sporteinsatz eher hinderlich. Subaru-Motoren gehörten nie zu den stärksten und zuverlässigsten, hatten aber dank des Boxers den besten Sound der ganzen Gruppe-A-Ära.

Abgesehen vom noch etwas fragilen Fahrwerk und dem kratzigen Getriebe, war der Motor auch die Achillesferse bei der Premiere. Für Mut und Tapferkeit berühmt, hatte die japanische Zentrale zunächst eine Armada von sechs selbstgebauten Legacy bei der Safari-Rallye in die Schlacht geworfen und zog mit zwei Überlebenden auf den Rängen 6 und 8 ziemlich gerupft vom Feld. Für die offizielle Premiere der neuen Allianz mit Prodrive hatte man sich gleich den nächsten Klopper ausgesucht: die Akropolis-Rallye in Griechenland.

Das Mutterland der Tragödie deckte mit gewohnter Härte die Schwächen der Debütanten auf. Die Mechaniker waren am Ende fertiger als der Fahrer, und der Motorplatzer kurz vor Ende des Leidensweges war eher Erlösung als Schock.

Dieser Sommer sah durchaus noch andere Premieren. VW hatte den VW Golf G60 mit Kompressoraufladung entwickelt, Ford brachte in Finnland erstmals einen allradgetriebenen Ford Sierra Cosworth, Mazda einen neuen 323 4WD. Sie alle sollten in der WM-Geschichte jedoch keinen einzigen WM-Sieg feiern – anders als Subaru.

Als Seitenhieb gegen Lancia tönte Alén vor seinem Heimspiel in Finnland, der nun mit einem hydraulischen Mitteldifferenzial ausgerüstete Legacy habe das beste Handling, dass er je erlebt habe. In Wahrheit resultierte der durchaus ermutigende vierte Rang im zweiten Einsatz eher aus dem Pech von Lancia und Toyota als aus eigener Stärke. Der dritte Anlauf in San Remo war ein Desaster. Schon vor dem Start hatte Alén zwei Strafminuten auf dem Zettel, weil sein Auto nicht angesprungen war. Sein Legacy verreckte wie ein erstmals zweites eingesetztes Auto mit François Chatriot wegen Kupplungsschaden.

Die Neulinge aus Japan waren auf dem besten Weg, zur Lachnummer zu werden, aber der junge Chefingenieur David Lapworth arbeitete die Schwachstellen Stück für Stück ab. Und auch wenn Alén beim vierten Subaru-Auftritt in Wales mit geplatztem Turbo strandete, gab es anerkennendes Kopfnicken von der Konkurrenz. Am ersten Tag hatte der Finne geführt.

Noch zu sehr Baustelle

Für einen Angriff auf die Marken-WM war das Auto noch zu sehr Baustelle. Und weil es in Sachen Motor erst mal Hausaufgaben zu erledigen gab, ließ das Team die Monte 1991 aus und verzichtete auch auf Brachialveranstaltungen wie in Kenia oder Griechenland. Was das Auto jetzt schon konnte, wenn es in Sachen Härte nicht allzu sehr strapaziert wurde, bewies Alén schon beim zweiten WM-Lauf in Schweden mit Rang 3. Mit der Zeit bekam die Limousine drei regelbare Differenziale und ließ sich trotz ihrer stattlichen 4,51 Meter Länge mit großer Leichtigkeit um die Ecken werfen. Das kam einem jungen Mann zugute, für den stabile Fahrzustände ohnehin eher die Ausnahme darstellten, und der Ende 1991 zum Team stieß. Seinem Ruf gerecht werdend, beendete Colin McRae sein Subaru-Debüt in Wales mit einem Crash, aber schon im anschließenden Winter 1992 zeigte er sein Talent mit Platz 2 in Schweden.

Markku Alén, den David Richards anfangs mit Hubschrauber-Shuttle und Chauffeur gepampert hatte, war zu Toyota gewechselt und wurde durch einen anderen großen Namen ersetzt, Ari Vatanen dankte es mit einem weiteren zweiten Platz in Wales. Dazwischen gab es nach wie vor reichlich technische Probleme. „Wir brauchen noch ein Jahr“, hatte David Lapworth Ende 1990 gesagt. Es sollten dann doch eher zweieinhalb werden.

Der Durchbruch gelang im Sommer 1993. McRae feierte den ersten WM-Sieg eines Schotten und den ersten für Subaru. Und auch die dritte Zutat zur bis heute ungebrochenen Legende war schon beigemischt: Die anfangs dominierenden Farben Weiß und Pink waren durch das dunkle Blau eines Tabak-Sponsors ersetzt worden, der dem Ende 1993 debütierenden Nachfolgemodell sogar dessen Beinamen verlieh. Mit dem Impreza 555 gewannen Colin McRae und Neuzugang Carlos Sainz drei WM-Läufe. Ein Jahr später waren McRae und Subaru Weltmeister.

Auch als der Tabak-Multi Ende 1998 absprang, blieben die Farben die Gleichen. Das dunkle Blau mit gelber Schrift und goldenen Felgen war längst zum Markenzeichen einer Kultmarke geworden, der Impreza WRX war in Großbritannien mehrere Jahre lang das meistgeklaute Auto. Nach drei Marken-Titeln (1995 bis 1997) und drei Fahrer-Kronen (McRae 1995, Richard Burns 2001, Petter Solberg 2003) folgten immer zähere Jahre. 2008 zog sich der Konzern zurück, doch die blauen Mützen und T-Shirts sind noch immer präsent. ■

MCKLEIN

Erste Klassenerfolge mit dem RX in den Achtzigern blieben unbeachtet

MCKLEIN

Der dunkelblaue Anstrich des Tabak-Sponsors wurde zum Markenzeichen

SUBARU-MEILENSTEINE

1990 Akropolis – Debüt des Legacy RS mit Markku Alén

1990 Großbritannien - erste Führungskilometer

1991 Schweden – erster Podiumsrang durch Alén

1993 Neuseeland – erster Sieg durch Colin McRae

1995 Marken-Weltmeister mit Impreza 555

1995 Fahrer-Weltmeister mit Colin McRae

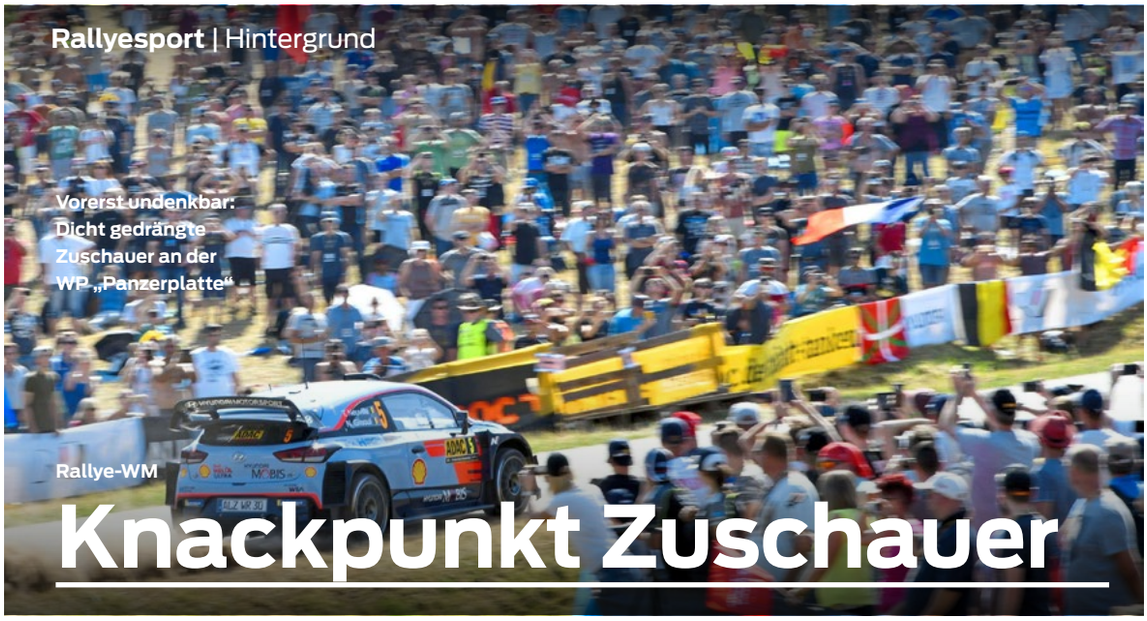
1996 Marken-Weltmeister

1997 Marken-Weltmeister mit Impreza WRC

2001 Fahrer-Weltmeister mit Richard Burns

2003 Fahrer-Weltmeister mit Petter Solberg

2008 Rückzug vom Rallyesport



Vorerst undenkbar: Dicht gedrängte Zuschauer an der WP „Panzerplatte“

ROESELER

Rallye-WM

Knackpunkt Zuschauer

Nach der Absage der Rallye Großbritannien liegen nun alle Hoffnungen auf Deutschland. Zwar laufen die Vorbereitungen wie geplant, doch klar ist auch: Ohne Zuschauer ist der WM-Lauf im Südwesten nicht finanzierbar.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum waren die WM-Absagen aus Finnland und Neuseeland publik, legte Großbritannien nach und zog satte fünf Monate vor seiner Rallye ebenfalls die Reißleine.

Zuvor hatte der walisische Regierungschef Mark Drakeford erklärt, dass mit einem Aufheben der Corona-Einschränkungen mittelfristig nicht zu rechnen sei. Soll heißen, bestenfalls werden wenige, womöglich aber auch gar keine Zuschauer zugelassen. Die durch private Wälder führenden Rallye-Strecken wären zwar absperrbar, der WM-Lauf ohne Ticketeinnahmen jedoch nicht zu finanzieren. Auch in Finnland soll das Ungleichgewicht zwischen den Mehrkosten durch die Auflagen und den geringeren Zuschauereinnahmen zur Absage geführt haben.

Anders als auf der britischen Insel wartet man in Deutschland noch ab. „Unsere Vorbereitungen laufen planmäßig“, sagt Organisationsleiter Günter Jung vom ADAC Saarland. „Alle Strecken sind mit den Anliegern, Gemeinden- oder auch Landratsämtern besprochen. Ende Juli werden die Veranstaltungsunterlagen den zuständigen Behörden für die offizielle Genehmigung vorgelegt. Davon unabhängig arbeiten wir an einem Hygienekonzept. Da sich die Auflagen aktuell aber noch alle 14 Tage ändern, warten wir noch vier Wochen, bevor wir es final aufsetzen und dann als Teil des obligatorischen Sicherheitskonzepts an die aktuellen Richtlinien anpassen.“

Knackpunkt bleiben die Zuschauer – so oder so. Im besten Falle müssen Jung und sein Organisationsteam beim ersten WM-Lauf nach der Corona-Pause im Herzen Europas mit noch mehr Zuschauern als bisher rechnen. Schlimmer wären strikte Abstandsauflagen. Sollte Mitte Oktober die Anzahl der Zuschauer streng limitiert oder diese gar ganz verboten sein, wäre auch die Rallye Deutschland vom Tisch. Ohne Zuschauereinnahmen will der ADAC die über gut 300 Wertungskilometer führende Großveranstaltung nicht finanzieren. ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Zwei Rallyes raus, zwei neue rein

Der DRM-Kalender wurde erneut angepasst. Zwei Rallyes wurden gestrichen, zwei neue kommen hinzu. Nun stehen in der zweiten Jahreshälfte insgesamt vier Läufe auf dem Programm.

Vergangene Woche wurde bestätigt, was sich schon länger abzeichnete. Nachdem im April der Auftakt der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) im Erzgebirge und Anfang Mai die Rallye Stemweder Berg abgesagt wurden, folgte nun das Aus der ursprünglich für den 21. und 22. August geplanten Rallye Saarland-Pfalz. Die Rallye würde noch in das bis Ende August bestehende Verbot von Großveranstaltungen fallen und dadurch kaum eine behördliche Genehmigung erhalten.

Aber auch die auf 25. und 26. September terminierte Rallye Oberland findet aufgrund weiterhin bestehender Planungsunsicherheiten hinsichtlich umfangreicher Pandemie-Auflagen und behördlicher Genehmigungen nicht statt. „Wenn wir vielleicht erst Anfang September einen positiven Bescheid bekommen, ist die Zeit bis zum Termin zu knapp. Und falls wir keine Genehmigung kriegen, tragen wir dennoch alle bis dato auflaufenden Kosten“, so der Oberland-Veranstalter. Die deutsche Topliga soll in diesem Jahr dennoch vier nationale Veranstaltungen umfassen. Das darin integrierte ADAC Rallye Masters ist bei drei DRM-Läufen mit von der Partie. Nun soll die Saison 2020 vom 3. bis 5. September mit der Rallye Sachsen beginnen. Danach folgen die beiden neu hinzugenommenen DMSB-Rallye-Cup-Läufe, erst die Rallye Baden-Württemberg Junior am 31. Oktober, 14 Tage später die Rallye Hessisches Bergland (13.und 14. November). Das Saisonfinale ist am 20. und 21. November bei der Rallye Sulinger Land geplant. ■ RK

DÖRRENBÄCHER

Saisonstart im September: Nach der Rallye Sachsen folgen drei DRM-Läufe

Neuer DRM-Kalender 2020

03.–05.09. Sachsen
31.10. Baden-Württemberg Jun.
13./14.11. Hessisches Bergland
20./21.11. Sulinger Land

NACHRICHTEN

NEUVILLE KURZ IM AUS

Hyundai nahm in der vergangenen Woche als erstes Werksteam wieder Fahrt auf. Doch nach einer heftigeren Mehrfachrolle von Thierry Neuville musste das Testteam aus Finnland vorzeitig abreisen, der i20 WRC war vor Ort nicht zu reparieren. Am Dienstag kehrte man zurück. Erneut begann der Vize-Weltmeister aus Belgien, dann soll Champion Ott Tänak das WRC-Steuer übernehmen.

OGIER STEIGT WIEDER EIN

Auch Toyota ist wieder im Einsatz. Neben Tabellenführer Sébastien Ogier werden auch Elfyn Evans und Kalle Rovanperä je einen Testtag absolvieren. Im Mittelpunkt steht wie bei Hyundai die Feinabstimmung des aktuellen Dienstwagens auf schnelle Schotterpisten. Die Entwicklung des neuen Yaris WRC für 2021 ist laut Teamchef Tommi Mäkinen gestoppt. ■ RK

Aus über 25 digitalen Magazinen jetzt für zu Hause wählen

Stay safe! Nutzen Sie
die Zeit zu Hause zum Lesen!
Wählen Sie Ihr digitales Lieblingsmagazin
und sichern Sie sich einen Gutschein
im Wert von bis zu 10 €.

Ab
0,99 €

Sichern Sie sich
einen Gutschein im Wert
von bis zu 10 €.

Gleich bestellen unter:
shop.motorpresse.de/epaper

Leinen los: Die Werks- und Privatteams von Audi und BMW beim ITR-Test am Nürburgring

AUDI

Erster Schlagabtausch

Der erste DTM-Spitzenreiter der Saison 2020 heißt Ferdinand Habsburg. Der WRT-Audi-Neuzugang hat sich beim ITR-Test am Nürburgring die Bestzeit gesichert. Robert Kubica spulte fleißig Runden ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Nur einer der 16 DTM-Stammpiloten schaffte es aufgrund der aktuellen Corona-Reisebeschränkungen nicht in die Eifel. Ed Jones saß in seiner Heimat Dubai fest, weshalb am letzten Testtag Harrison Newey am Steuer seines WRT-Audi saß. Der letztjährige Super-Formula-Teamkollege von Lucas Auer und Sohn von F1-Stardesigner Adrian Newey schlug sich dabei beachtlich, legte bereits in der Vormittagssession seine Bestzeit hin und drehte am Nachmittag weitere 95 Runden auf dem 3,6 km kurzen Nürburgring-Sprintkurs.

Der Kilometerfresser schlechthin war Mike Rockenfeller, der als einer von vier Fahrern an jedem der vier Testtage im Einsatz war und es auf 569 Runden brachte. „Wir durften lange nicht mehr im Auto sitzen. Ich habe deshalb jede Runde genossen, kam viel zum Fahren“, sagte der DTM-Meister des Jahres 2013. Allein am ersten Tag brachte er es auf 198 Runden, als einziger Fahrer absolvierte er ein Pensum von über 2000 km. Alle 16 Fahrer zusammen brachten es auf rund 19 000 km.

Mit großer Spannung war natürlich auch der Einstand von Robert Kubica erwartet worden. Der ART-BMW-Pilot war neben Fabio Scherer und Ferdinand Habsburg (beide WRT-Audi) und eben Rockenfeller der vierte im Bunde derer, die alle vier Testtage nutzten. Dabei setzte er mit etwas über einer halben Sekunde Rückstand die zwölftbeste Zeit, doch dass er sich mit 541 Runden als zweitfleißigster Fahrer des Tests entpuppte, dürfte deutlich mehr wert sein.

„Es wird meine erste Saison in der DTM. Für mich als Neuling gab es viele neue Dinge herauszufinden – mit dem Auto, den Abläufen, dem Team“, gab der Pole zu Protokoll.

DTM-Rekord gebrochen

Titelverteidiger René Rast (Audi) muss natürlich niemandem mehr etwas beweisen, doch mit der Bestzeit des letzten Tages unterstrich er noch einmal seine Ambitionen. Insgesamt reichte es zur drittbesten Zeit. „Ich bin Montag und Donnerstag gefahren, dazwischen haben wir Medien-Termine absolviert und die Arbeit der Teamkollegen analysiert. Am letzten Tag ging es also darum, das Gelernte umzusetzen“, erläuterte der Rosberg-Pilot die Herangehensweise.

Die schnellsten Zeiten wurden am dritten Tag gefahren, mit Habsburg und Nico Müller knackten dabei gleich zwei Fahrer die 1.19er-Schallmauer. Habsburg, der 2019 im Aston Martin von R-Motorsport unter Wert geschlagen wurde, ließ mit seinem Bestwert aufhorchen. Dabei saß er am Nürburgring überhaupt zum ersten Mal im aktuellen Audi RS 5 DTM. „Wir haben die schnellste DTM-Zeit auf dem Nürburgring am Mittwoch hingelegt. Das zeigt, wie schnell und spannend die DTM in dieser Saison wird“, prognostiziert der Österreicher mit royalen Wurzeln.

Bester BMW-Pilot hinter vier Audi war Sheldon van der Linde, der ebenfalls zufrieden war: „Wir haben viel Zeit im Auto zugebracht, ich hatte zwei wirklich gute Tage bei den Testfahrten. Ich bin zufrieden damit, wie wir das Auto über den Winter vorangebracht haben.“

„Vom Gefühl her haben wir bei BMW einen großen Sprung nach vorn gemacht“, bestätigt Markenkollege Timo Glock, der aber auch relativiert: „Es ist schwer einzuschätzen, wo man steht, weil man nicht weiß, welches Programm die Konkurrenz absolviert.“ So lässt sich dann auch das Test-Fazit ziehen: Nach mehrmonatiger Pause ging es vor allem darum, wieder in den Trott zu kommen, und vor allem auch darum, das Hygiene- und Sicherheitskonzept einer Bewährungsprobe zu unterziehen. Richtig ernst wird es erst Anfang August in Spa. ■

ZEITEN DTM-TEST NÜRBURGRING (08.–11.06.2020)

Pos.	Fahrer	Marke/Team	Zeit (Runden)	Session
1.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	1.18,911 min (529)	Tag 3
2.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	1.18,944 min (325)	Tag 3
3.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	1.19,028 min (359)	Tag 4
4.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	1.19,037 min (280)	Tag 3
5.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/RBM	1.19,070 min (273)	Tag 3
6.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	1.19,157 min (292)	Tag 3
7.	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	1.19,203 min (330)	Tag 1
8.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	1.19,214 min (363)	Tag 1
9.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RBM	1.19,230 min (318)	Tag 4
10.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	1.19,286 min (569)	Tag 4
11.	Lucas Auer (A)	BMW/RMG	1.19,476 min (300)	Tag 4
12.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	1.19,493 min (541)	Tag 4
13.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	1.19,511 min (354)	Tag 3
14.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	1.19,581 min (224)	Tag 2
15.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	1.19,587 min (68)	Tag 2
16.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	1.19,761 min (140)	Tag 4

Das große Warten

Stundenlange Verzögerungen: Als sich das Gewitter in Homestead endlich verzogen hatte, wurde es in Florida schon dunkel

NASCAR

Die insgesamt dritte „englische Woche“ der NASCAR Cup Series stand ganz im Zeichen von Joe Gibbs Racing (Toyota). In Martinsville gewann Martin Truex Jr., in Homestead Denny Hamlin.

Von: **Michael Bräutigam**

Der größte Aufreger der Woche betraf aber weder das eine noch das andere Rennen. Denn am Donnerstag gab NASCAR in einem Statement bekannt, dass man die Konföderiertenflagge künftig aus den Fahrerlagern verbannen wird – das alles im Zuge der aktuell wieder heiß geführten Rassismusdebatte. Bei den vor allem in den Südstaaten beliebten Stockcars war die Flagge als bis heute gültiges Zeichen der Rebellion allgegenwärtig. Dementsprechend groß wurde der Shitstorm, den NASCAR in den sozialen Netzwerken erntete. Die umstrittene Flagge stand seit Jahren im Fokus der Offiziellen, nun sah man sich gezwungen, das Erkennungszeichen der „Sklavenhalterstaaten“ endgültig zu verbieten.

Am Abend vor der heiß diskutierten Bekanntgabe stand zunächst der elfte Lauf der Cup Series an. Und Martin Truex Jr., der das letzte Herbstrennen mit zwei Stage-Siegen ganz souverän gewann, stand auch diesmal mit seinem Auto in der Victory Lane. Dabei machte sich der eigentlich schnellste Mann des Abends das Leben etwas schwer, weil er einmal die Boxengasseneinfahrt vermasselte und daraufhin nach hinten beordert wurde.

Verzögerung durch Blitze

Die Aufholjagd war dennoch erfolgreich. Ryan Blaney (Ford), der wie Truex auf seinen ersten Saisonsieg hinfieberte, wurde 130 Runden vor Schluss von der Spitze verdrängt. Trotzdem hatte das Penske-Team Grund zum Feiern, nachdem man die Plätze 2 bis 4 belegen konnte.

Am Sonntag dauerte alleine die erste Stage rund fünf Stunden. Ein nahes Gewitter sorgte dafür, dass das Rennen erst um rund eine Stunde verspätet gestartet werden konnte. Nach fünf Runden war infolge eines nahen Blitzeinschlages wieder Pause angesagt. Mehrmals lief die 30-minütige Uhr ab, in der kein Blitzeinschlag mehr registriert werden darf, ehe es endlich richtig losgehen konnte.

Nachdem Homestead jahrelang als Ort fürs Saisonfinale diente, stand das Rennen in Florida diesmal nicht so sehr im Fokus, herzhaft gekämpft wurde natürlich trotzdem. Tragischer Held war Joey Logano (Ford), der zu Beginn des Rennens wie der Mann aussah, den es zu schlagen gilt. Doch eine Kollision in der Boxengasse, in die auch Tabellenführer Kevin Harvick (Ford) verwickelt war, sorgte für eine Beschädigung, wonach nicht mehr als Platz 27 drin war – eine Position hinter Harvick.

Nach den letzten Stopps unter Grün lag Chase Elliott (Chevrolet) vorne. Doch Hamlin, der schon beide Stage-Siege für sich verbucht hatte, wollte die Maximalpunktzahl von 60 Zählern erreichen und hatte über den Longrun das bessere Auto. Ausgerechnet als Logano zu einer weiteren Überrundung anstand, entschied sich das Rennen zugunsten Hamlins. „Ich wusste, ich muss nur geduldig sein, dann würde ich ihn über die Distanz schon kriegen“, sagte der Gibbs-Fahrer nach seinem bereits dritten Saisonerfolg. ■

NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)
11. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
7.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
10.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet

Homestead/Florida (USA)
12. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Ryan Blaney (USA)	Ford
4.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
5.	Aric Almirola (USA)	Ford
6.	Kyle Busch (USA)	Toyota
7.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	William Byron (USA)	Chevrolet
10.	Brad Keselowski (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 12 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	463 Punkte
2.	Elliott (Chevrolet)	455
3.	Logano (Ford)	434
4.	Keselowski (Ford)	412
5.	Blaney (Ford)	411
6.	Truex Jr. (Toyota)	410
7.	Hamlin (Toyota)	395
8.	Bowman (Chevrolet)	380
9.	Kyle Busch (Toyota)	359
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	338

WTCR

Priaulx hört auf

Der dreifache Tourenwagen-Weltmeister Andy Priaulx wird 2020 nicht in der WTCR starten. Wer seinen Platz bei Cyan Racing einnimmt, ist noch offen. Thed Björk wurde für ein weiteres Jahr bestätigt.

So ganz möchte der Mann von der Insel Guernsey das Wort Rücktritt jedoch nicht hören. „Es geht nicht ums Aufhören, ich wollte nur nicht in einer Situation sein, in der ich meinen Verpflichtungen für Cyan Racing nicht in vollem Umfang nachkommen kann. Es war eine harte Entscheidung“, so der 45-Jährige. Der Weltmeister der Jahre 2005 bis 2007 möchte sich auf die Karriere seines Sohnes Sebastian konzentrieren, weshalb das WTCR-Engagement nicht mehr mit dem nötigen Fokus zu bewältigen sei.

WTCR

2020 kein WTCR-Start: Priaulx

Wer wird Nachfolger?

Während im gleichen Atemzug Thed Björk als dritter Cyan-Fahrer neben Yvan Muller und Yann Ehrlacher bestätigt wurde, geht nun die Suche nach einem Ersatzmann für Priaulx los. „Es ist schade, dass Andy geht“, bedauert Cyan-Teamchef Christian Dahl. „Thed und Andy sind zweifellos zwei der weltbesten Tourenwagen-Piloten.“

Wohin die Suche nach dem Priaulx-Nachfolger führt, ist derzeit noch sehr offen. Gut möglich, dass man auf einen zweiten Schweden setzt. Möglicherweise wird Geely aber auch auf einen chinesischen Fahrer drängen. ■ MBR

DTM

Mehr Sicherheit

Bei den DTM-Testfahrten am Nürburgring (siehe S. 18) wurde auch HYLO erstmals ausprobiert. Die Aero-Hilfe soll für mehr Sicherheit sorgen.

Es ist die augenscheinlichste Neuerung, die im Rahmen der ITR-Testfahrten ausprobiert wurde. Das „HYLO“ Device („High Yaw Lift Off“) soll dafür sorgen, dass bei hohen Geschwindigkeiten das Auto stabiler gehalten wird, sich also nicht so schnell dreht und möglicherweise Unterluft bekommt. Am Nürburgring hatten nur wenige Autos die Neuerung, die 2020 eingeführt wird. Im Prinzip ist HYLO eine Verlängerung der Heckflügelaufhängung bzw. eine Art „Doppel-Finne“, die ähnlich wie bei der Formel 1 oder Prototypen wirken soll.

Dazu war auch erstmals die in diesem Jahr aus Natur- statt Kohlefaser hergestellte „Shoebox“ am Fahrzeugheck zu sehen. Die seitliche, hintere Aero-Struktur an den DTM-Boliden soll bei kleinerem CO_2-Fußabdruck sogar stabiler sein als zuvor. ■ MBR

BMW

DTM-Neuerungen: HYLO-Device am Heckflügel und Naturfaser-Shoebox

BMW/IRACING

IMSA iRacing Pro Series

Spengler holt den Titel

Bruno Spengler (BMW) hat sich den Titel in der IMSA iRacing Pro Series gesichert. Beim Finale in Watkins Glen reichte ihm dazu ein 14. Platz.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor dem Finale war die Ausgangssituation so, dass Spengler einen Nuller brauchte und sein einzig verbliebener Titelrivale Nicky Catsburg (BMW) gewinnen musste, damit der Kanadier den Titel noch verlieren konnte. Und Spengler musste tatsächlich zittern. Nach Platz 8 im Qualifying hatte er im Startgetümmel eine unverschuldete Kollision, die ihn gleich zu einem Reparaturstopp zwang. Nach einer Aufholjagd ging es zwar noch bis auf den 14. Platz nach vorne, Punkte gab es dafür aber nicht.

Catsburg hatte es also vermeintlich in der Hand, doch der Niederländer kam nicht über den vierten Platz hinaus. „Ich freue mich riesig über diesen Titelgewinn. In den vergangenen Monaten ist unglaublich viel Arbeit in die Vorbereitungen auf die Rennen geflossen, die sich nun ausgezahlt hat“, freut sich Spengler wie über einen realen Titel.

Beim Finale landeten alle Marken auf dem Podium. Der Sieg ging an Rodrigo Pflucker im Ford GT, Platz 2 an Shane van Gisbergen im Porsche 911 RSR und der finale Podestplatz an BMW-Pilot John Edwards. Pflucker, der 2019er-Meister der (realen) IMSA Prototype Challenge, hatte dabei ein ganz simples Mittel gegen den nachdrückenden Kiwi: „Ich habe mich einfach aufs Fahren konzentriert“, so der Peruaner. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: TITEL GEHT AN SHANE VAN GISBERGEN

Shane van Gisbergen (Holden) hat sich den ersten Titel der Supercars Eseries gesichert. Ein Sieg und ein fünfter Platz reichten, um seinen Vorsprung gegen Scott McLaughlin zu verteidigen. Der letzte Saisonsieg ging an Wildcard-Starter Harley Haber (Holden). Am 27./28. Juni geht die reale Supercars-Saison in Sydney weiter.

ESPORTS WTCR: GUERRIERI UND TASSI GEWINNEN

Bei einem virtuellen Preseason-Rennen der WTCR starteten nicht weniger als 17 ehemalige oder aktive WTCR-Piloten. Die Siege am Salzburgring gingen an die Honda-Piloten Esteban Guerrieri und Attila Tassi.

PORSCHE CARRERA CUP VIRTUAL: DOPPELSIEGER

Beim „Race at Home“ des Porsche Carrera Cup konnte sich Laurin Heinrich einen Doppelsieg auf der Strecke von Most sichern. Dahinter landeten in beiden Läufen die aus dem realen Carrera Cup bekannten Niederländer Rudy van Buren und Larry ten Voorde.

TCR EUROPE: NAGY HAT WEITER WEISSE WESTE

Auch im virtuellen Le Castellet behielt Dániel Nagy (Hyundai) eine weiße Weste und holte sich erneut die Pole-Position sowie den Sieg im ersten Lauf. Im zweiten Durchgang nutzte Aurélien Comte (Peugeot) den Reverse Grid, um seinen ersten Laufsieg zu holen.

Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie, 6. Lauf

Die ersten Doppelsieger

Im sechsten Lauf zur DNLS gab es die ersten Wiederholungstäter: Bruno Spengler, Nils Koch und Kay Kaschube (BMW) fuhren zum zweiten Saisonsieg vor drei Mercedes.

Von: **Michael Bräutigam**

VLN/DNLS BY VCO

Kurz nach dem Start: Elomaa führt im Getspeed-Mercedes, links der später siegreiche schwarze BMW-Bank Z4

Mit der langsam auch real wieder startenden Saison fehlten diesmal einige der bekannten Größen, weil sie entweder bei den 24h von Portimão oder den (virtuellen) 24h von Le Mans am Start standen. So hatte die vermeintliche „zweite Reihe“ eine Chance, zumal BS+Competition und Mahle Racing als Topteams strafenbedingt aus der Boxengasse nachstarten mussten, womit ihre Siegchancen von vornherein praktisch nichtig waren.

Die erprobten und späteren Rennsieger machten jedoch alles richtig und wären so auch unter normalen Bedingungen um den Sieg gefahren. Spengler hielt zu Beginn Anschluss zur Spitzengruppe und fuhr den Tank leer, während andere Teams bereits früher zum Stopp kamen. Auch Fahrpartner Nils Koch fuhr bei Top-Zeiten einen vollen Stint, während die Konkurrenz vier kürzere Abschnitte vorzog. Schlussfahrer Kaschube musste so nur zwei Runden vor dem Schluss deutlich kürzer beim letzten Stopp stehen – der entscheidende Vorteil. „Ich bin froh, dass wir so ein tolles Team haben. Auf der Nordschleife muss ich noch viel lernen, aber ich werde immer besser“, analysierte Spengler, der rund 40 Stunden zuvor noch den Titel in der virtuellen IMSA-Serie eingefahren hatte.

Timo Glock gab Debüt

Hinter den Siegern tobte der Kampf der Mercedes-Teams. P2 ging letztlich an Aleksi Elomaa (Getspeed). Der Sim-Profi musste als Einzelstarter eine Durchfahrtsstrafe hinnehmen, weil laut Reglement eigentlich ein realer Rennprofi Quali und Start fahren muss. Sonst hätte Elomaa, der zu Beginn an der Spitze wegfuhr, eine große Siegchance gehabt. Direkt im Windschatten folgten die Markenkollegen Marvin Dienst/Jack Sedgwick (HTP-Winward) und der ebenfalls als Einzelfahrer startende Rennprofi Marcel Marchewicz (Schnitzelalm Racing). Hinter dem ersten Walkenhorst-BMW auf P5 landeten die bestplatzierten drei Audi.

Die Klasse der Porsche 911 GT3 Cup ging an das Team SimRC (Simon Grossmann/Claudius Wied), das die Dauersieger Martin Ascher/Marcus Jirak (Ascher Racing) letztlich gerade einmal um acht Sekunden abhängte. Weiland-Racing (Colin Duenker/Tobias Ruf/Lars Baumeler) beendeten die DNLS-Premiere auf einem starken dritten Platz.

Prominenten Zuwachs gab es eine Klasse tiefer. Mit der Einführung des BMW M4 GT4 als direktem Konkurrenten des Porsche Cayman wurde die bisherige Cup3-Klasse zur GT4-Klasse (SP10) umfunktioniert. In einem der neuen Boliden startete DTM-Pilot Timo Glock, der seinen DNLS-Einstand zusammen mit GT4-Germany-Vizemeister Marius Zug auf P11 beendete. Der Klassensieg ging souverän an CoRe SimRacing mit den Fahrern Carl Jansson, Sindre Setsaas und Matti Sipilä (Porsche) – Klassensieg Nummer 4 der Saison! Der beste BMW landete auf P5.

Auch in der SP3T-Klasse fuhr CoRe SimRacing bereits den vierten Klassensieg ein, diesmal mit den Fahrern Patrick Kubinji und Kimmo Suominen. Damit eroberten sie nach sechs von neun Läufen auch die Tabellenführung. SimRC (Felix Luding/Jürgen Frank) und Sorg Rennsport eSports (Yannick Danisch/Niklas Schneider) komplettierten das Podest.

Der nächste DNLS-Lauf findet erst am 15. August statt, zuvor startet am 27. Juni endlich das reale NLS-Rennjahr. ■

VLN/DNLS BY VCO

DNLS-Einstand: Glock/Zug fuhren bei der M4-Premiere auf Klassenrang 11

VLN/DNLS BY VCO

Vierter Klassensieg und Tabellenführung: SP3T-Audi von CoRe SimRacing

ARCHIV BRAUN

Meister und Missgeschicke

Die Fans müssen sich darauf einstellen, dass die DTM in ihrer bekannten Form stirbt. Da bietet sich eine Rückschau auf Episoden und Anekdoten aus den glorreichen Jahren der Serie geradezu an. Erinnerungen an die „echte" Tourenwagen-Zeit.

Von: **Rainer Braun**

Die besten Geschichten hat immer noch die Ur-DTM von 1984 bis 1995 respektive der DTM-Verschnitt ITC 1996 geliefert. Die zweite Auflage ab 2000 bis 2020 bot zwar weniger Spaß und Lockerheit, dafür aber mehr Hightech, Politik und obendrein auch noch einen verschärften Strafenkatalog. Immerhin hat die aktuelle DTM ihr Verfallsdatum erst nach 20 Jahren erreicht, eine rekordverdächtige Lebensdauer für Rundstrecken-Championate hierzulande.

Der „untalentierte" Meister

Wir starten 1984 im Premierenjahr der DTM. Wäre es nach Renault-Sportchef Rolf Schmidt gegangen, hätte der erste Meister nicht Volker Strycek geheißen. Denn der schüchterne, bleiche junge Mann, gerade 18, stellt sich 1976 in Hockenheim als Bewerber für einen Startplatz im R5 Cup beim Lehrgang für Neulinge nicht gerade wie ein angehender Champion an. Schmidt und auch ich als Instruktor registrieren vermeintliche Defizite, die in einem Überschlag gipfeln. Wir empfehlen dem jungen Mann, sich einer anderen Sportart zuzuwenden.

Strycek zieht deprimiert ab – und steigt dennoch mit unübersehbarer Trotzreaktion in die Cup-Arena. Danach folgt die wundersame Wandlung des Sorgenkinds zum zweifachen R5-Champion, erfolgreichen R5-Turbo-Europacup-Teilnehmer und eben 1984 im privaten BMW 635 CSi zum ersten DTM-Titelgewinner. Für die Fehleinschätzung revanchiert sich Volker S. bei mir mit einem Meister-Poster (siehe großes Bild oben), auf dem er notiert, was nun mal gesagt werden musste: „Lieber Rainer, in der Hoffnung, dass Du Dich noch häufig irrst." Immerhin darf ich seine Meisterehrung im Autohaus seines Teams BMW Gubin in Bochum moderieren.

Volker Strycek, 1984 erster DTM-Meister, wurde acht Jahre zuvor beim R5-Pokal-Lehrgang ein Wechsel der Sportart empfohlen. Aus Trotz stieg der 18-Jährige dennoch ein.

Siegeshungrige Junioren

Für die DTM-Saison 1987 hat Ford-Sportchef Lothar Pinske eine wunderbare Idee: Er formt mit drei seiner erfolgreichen Formel-Ford-Piloten ein Ford DTM Junior Team. Bernd Schneider, Manuel Reuter und Frank Biela dürfen in die bärenstarken Sierra-Turbo steigen. BMW setzt erstmals seit zehn Jahren auch wieder ein Junior-Team ein und beruft die Formel-Ford-Piloten Marc Hessel und Eric van de Poele in die von Zakspeed eingesetzten M3-Werksautos. Es wird das Jahr der Junioren – mal siegen die Ford-Jungs, mal die BMW-Buben. Am Ende kämpfen beim Finale in Salzburg drei der vier Jungstars um den Titel. Reuter scheitert mit Reifenschaden, Hessel durch ein teaminternes Missverständnis. Dafür lässt sich Eric van de Poele (26) als bis dahin jüngster DTM-Champion feiern.

Das erste starke Jahr

Das erste wirklich starke Jahr der DTM startet 1988 in Zolder. Die drei engagierten Werke Ford, BMW und Mercedes lassen über ihre Händler etwa 300 000 Freikarten für den Saisonauftakt in Zolder verteilen. Auch Tankstellen werden miteinbezogen. Man geht davon aus, dass nur ein Bruchteil der Nulltarif-Tickets

wirklich genutzt wird, tatsächlich aber ergießt sich über Zolder ein bestenfalls zu Formel-1-Zeiten erlebter Besucherstrom von mehr als 80 000 Fans. In den frühen Morgenstunden des Sonntags bricht der Verkehr rund um die Strecke komplett zusammen.

Für zusätzliche Popularität sorgt ein TV-Vertrag, der die Live-Übertragungen der Rennen in 3sat und Zusammenfassungen in der ZDF-Sportreportage garantiert. Schon im ersten TV-Jahr 1989 erzielt die DTM mehrmals bessere Quoten als die Formel 1. Zolder erlebt 1989 die erste Live-Übertragung. Als ZDF-Kollege Béla Réthy und ich in der 20-Minuten-Pause zwischen beiden Läufen schnell mal die verwahrlosten Toiletten zur Blasenentleerung aufsuchen wollen, treffen wir auf eine Schlange von etwa 200 wartenden Menschen. Aus Verzweiflung haben wir beide schließlich in einen großen schwarzen Bottich gepinkelt.

Salzburger Crash-Festival

Herausragendes Ereignis der DTM-Saison 1988 ist neben dem Titelgewinn von Ford-Werksfahrer Klaus Ludwig der große Knall am Salzburgring. Als sich das stramme Feld an einem sonnig-heißen August-Sonntag zum Indy-Start hinter dem Führungswagen aufreiht, ahnt noch niemand, dass sich dieses Prozedere noch viermal wiederholen wird. Jedes Mal kracht es entweder kurz nach dem Start oder gegenüber im schnellen Geschlängel gewaltig. Nach dem vierten Abbruch stehen alle ratlos rum, Kollege Kalli Hufstadt und ich warten als Streckensprecher auf neue Instruktionen der Rennleitung. ITR-Mann Jörg Weick lässt die Piloten noch fahrfähiger Autos darüber abstimmen, ob ein fünftes Mal gestartet werden soll. Das Votum fällt eindeutig aus, kaum jemand hat noch Lust. Noch bevor die Rennleitung das offizielle Ende erklärt, flüstert mir Klaus Ludwig ins Ohr: „Braun, mach Schluss, wir müssen zum Flieger."

Aus Spaß wird Ernst

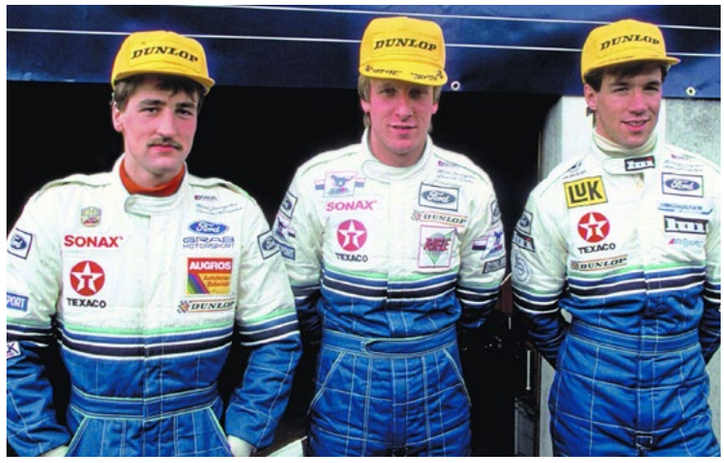
Hockenheim 1990, DTM-Finale, volles Haus. 80 000 Zuschauer, Riesenstimmung. Johnny Cecotto im Schnitzer-BMW M3 hat als Tabellenführer und Titelaspirant Nummer 1 bereits 19 Punkte Vorsprung auf Hans-Joachim Stuck (Audi). Mercedes setzt ohne jeden Hintergedanken seinen neuen Sportwagen-Star Michael

Beim Finale 1990 wurde aus Spaß Ernst: Gaststarter Michael Schumacher fuhr Titelfavorit Johnny Cecotto ins Auto – wie zuvor eigentlich scherzhaft „angedroht".

Schumacher als Gaststarter im Kärcher-190 ein. Freitags flachst AMG-Manager Domingos Piedade wie üblich mit seinem Kumpel Cecotto rum: „Mein Freund, das wird nix mit deinem DTM-Titel. Wir haben dir den Schumacher mitgebracht, der fährt dir mal eben in der ersten Kurve kurz ins Auto – und das war's." So weit der Spaß. Und nun zur Realität. Schumi, aus Reihe sieben gestartet, wird vor dem ersten Rechtsknick „vom frühen Bremspunkt der Vorderleute" überrascht, weicht nach rechts über die Wiese aus und segelt direkt in die Beifahrerseite des Cecotto-BMW. Beide Autos sind demoliert. Abbruch, Neustart und Titelverlust für Cecotto, weil der im ersten Lauf ohne Punkte bleibt. Stuck wird mit zwei klaren Laufsiegen Champion. Cecotto hat Schumacher diese Geschichte nie verziehen.

Der halbnackte Starter

Streckensprecherkollege Kalli Hufstadt fährt in Brünn 1991 für einmal als Gast im Fond des Führungswagens mit. Allerdings nicht ohne Hintergedanken, in die auch der am Steuer sitzende Walter Mertes eingeweiht ist. Im geöffneten Schiebedach steht mit gelber Flagge bewaffnet ITR-Mann Michael Willms. Im Verlauf der Einführungsrunde verständigen sich Hufstadt und Mertes auf die Umsetzung ihres üblen Plans: Langsam, aber sicher wird das Schiebedach so weit geschlossen, dass Freund Willms mit den Händen nicht mehr ins Wageninnere kommt. Sodann öffnet ihm Hufstadt genüsslich den Gürtel und zieht dem Bedauernswerten zügig die Hose runter. Der Gepeinigte muss das alles wehrlos über sich ergehen lassen, rudert wie wild mit den Armen, kann das Unheil aber nicht aufhalten. Mertes und Hufstadt kriegen sich vor Lachen kaum noch ein. ■



KRAELING

Die Ford-Junioren des Jahres 1987: Schneider, Biela und Reuter (v. l.)

GERNER

Zolder 1989: Erste TV-Live-Übertragung mit leichten Notdurft-Problemen

WILHELM

Finale 1990: Die gecrashten Autos von Cecotto und Schumacher

3SAT

Starter in Nöten: In Brünn 1991 wurde Flaggenmann Willms seine Hose los

PAULOVITS

Intact-Team: Die Arbeitsbedingungen werden, wenn es losgeht, anders als gewohnt sein

GLÄNZEL

Bald geht die Motorrad-WM-Saison wieder los. Der Intact-GP-Teamchef erklärt im MSa-Interview, was anders sein wird.

Von: **Imre Paulovits**

Wie hat Intact GP die ungewisse Zeit seit dem WM-Auftakt in Katar verbracht?
Es war eine neue Situation für uns alle, und am Anfang waren wir komplett paralysiert. Wir wussten nicht, was passieren wird, und hatten auch gewisse Existenzängste. Wenn man nicht fährt, weiß man auch nicht, ob die Sponsoren weitermachen und ob es weiterhin Support von der Dorna gibt. Zum Glück sind sie aber alle sehr aufgeschlossen uns gegenüber und bereit, uns weiter zu unterstützen. Die nächste Frage war, was wir mit dem ganzen Material machen, das erst einmal ewig in Katar war und dann in Spanien. Als wir gemerkt haben, dass sich die Situation ein wenig entschärft, haben wir das Material gleich nach Memmingen kommen lassen.

Es war auch eine spannende Aufgabe, die ganzen Reisen, die wir bis Oktober gebucht hatten, wieder zu stornieren. Nach sechs Wochen hieß es dann, dass es im Juli weitergeht, was sehr positiv

Jürgen Lingg

Geburtstag: 25. September 1966
Geburtsort: Weiler-Simmerberg
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
1989–91: OMK-Pokal
1992–95: DM/EM 250 ccm
1996: IDM/EM 250 ccm, Wildcard GP Nürburgring
1997: IDM 250, Honda (3.)
1998: Betreuer Mike Baldinger in IDM/EM, IDM-Vizemeister
1999–2002: Team Freudenberg, Chefmechaniker Dirk Heidolf
2003–2009: Chefmechaniker Kiefer Racing, GP-Sieg mit Stefan Bradl
2010–2011: Chefmechaniker RTG, GP-Sieg mit Sandro Cortese
2012: Chefmechaniker Zulfahmi Khairuddin bei Ajo-KTM
seit 2013: Teamchef bei Intact GP

„Alle können es kaum erwarten, dass es losgeht“

war und zur richtigen Zeit kam, um uns zu motivieren. So machen wir nun alles, dass wir perfekt vorbereitet sind, wenn es wieder losgeht. Wir haben noch an vielen Details an den Motorrädern gearbeitet, weil wir einfach Zeit dafür hatten. Wir hoffen, dass sich das alles auszahlt, wenn es losgeht.

Die Dorna hatte den Teams finanzielle Hilfe zugesichert. Wie viel kann man damit von den tatsächlichen Kosten decken?
Es ist ungefähr die Hälfte von dem, was wir zum Überleben gebraucht hätten. Dies allein reicht nicht, wir brauchen definitiv die Sponsorgelder. Es ist auch nicht so einfach bei uns. Es sind viele Freiberufler dabei, die kann man nicht in Kurzarbeit schicken. Es sind hochqualifizierte Leute, die wir unbedingt halten müssen. Jeder von ihnen hat spezielle Fähigkeiten, es ist nicht einfach, solche Leute zu ersetzen. Wir haben weiterhin Gehälter zahlen müssen, und es ist auch unsere Mentalität, dass wir das Problem gemeinsam durchstehen. Wir haben die Leute selbstverständlich bezahlt, und deshalb haben wir monatlich auch enorme Aufwendungen. Ich denke, die Leute werden uns das danken und hoch anrechnen.

Wie weit konnten die Mitarbeiter bei den Corona-Auflagen in der Werkstatt arbeiten?
Am Anfang gar nicht, weil das Material die ersten sechs Wochen in Katar und Spanien war. Als es dann kam, haben nur unsere deutschen Mechaniker dran arbeiten können, die Italiener, Spanier und Belgier nicht, die hatten alle Ausreisesperre. Aber wir haben das Ganze gut gemanagt. Im Prinzip waren es drei Leute, die das Material aufbereitet haben.

Konnten auch Sachen gemacht werden, die man zwischen den Tests und dem ersten Rennen nicht machen konnte?
Gewisse Sachen ja. Grundsätzlich hatten wir aber auch nicht so viele Probleme. Beim Test in Jerez war es richtig gut, in Katar ging es etwas schleppend. Wobei die Performance am Sonntag besser war als das Ergebnis. Es gab ein paar Details, an denen wir gearbeitet haben, aber ob sich das auszahlt, werden wir in Jerez sehen.

„Bei den Grands Prix wird es familiärer zugehen als gewohnt, und das müssen wir als familiäres Team zu unseren Gunsten nutzen.“

Jürgen Lingg

Inwiefern wird der neue Einstieg in die Saison anders?
Es wird vor allem von der Atmosphäre her anders. Natürlich wären private Tests gut gewesen, sowohl aus technischer als auch aus fahrerischer Sicht. Aber so, wie ich unsere Jungs kenne, wird es relativ schnell gehen, dass sie wieder auf Tempo sind, und auch bei der Technik habe ich keine Bedenken. Es wird die geänderte Atmosphäre sein, die einen Unterschied macht. Wir müssen diese zum Positiven nutzen, weil wir nun viel familiärer agieren können. Es werden weniger Leute im Fahrerlager sein, das Team ist unter sich, es sind keine Gäste und Journalisten da. Daran müssen sich alle gewöhnen, aber da wir ohnehin ein familiäres Team haben, müssen wir es zu unseren Gunsten nutzen.

Wie werden die Doppelrennen ablaufen?
Erst einmal muss jeder maximal drei Tage vor der Abreise einen Corona-Test machen. Bei der Ankunft werden wir noch einmal getestet. Dann geht es nur noch zwischen Fahrerlager und Hotel hin und her und wir dürfen uns nur im Fahrerlager und dem Hotel aufhalten. Selbst wenn Montag, Dienstag nach dem ersten Rennen zwei Tage Pause sind, wird es keine anderen Aktivitäten geben, und wir müssen im Hotel bleiben. So wurde es von der Dorna geregelt, und ich muss als Teamchef dafür geradestehen.

Wie werden die Leute mit Essen versorgt?
Es wird im Fahrerlager für alle bis auf ein paar Ausnahmen in der MotoGP eine einheitliche Hospitality geben. Da können wir Lunchpakete ordern. Abendessen bekommen wir dann im Hotel. Für uns wird das kein Problem sein, wir sind zum Rennfahren dort und nicht zum Essen.

Wie haben Sie in der Zeit der Ausgangssperre mit den Fahrern und den Teammitgliedern kommuniziert?
Ich habe intervallmäßig immer durchtelefoniert, und wir haben mit dem gesamten Team Telefonkonferenzen abgehalten. Das war ganz nett. Ich war immer mit allen in Kontakt, es gibt ja immer etwas zu klären. Immer wenn ich einen der Fahrer angerufen habe, war der im Training. Jeder hat geschaut, dass er das macht, was er machen kann, und nichts dem Zufall überlässt.

Wie haben die Fahrer die Situation mental verarbeitet?
Das ist schwer zu sagen. Ich habe das Gefühl, dass sie sehr motiviert sind und dass sie einfach wollen, dass es losgeht. Wo wir jetzt wissen, dass es am 19. Juli losgeht, sind sie richtig gut drauf.

Welche Stärken haben Sie in dieser Situation bei Ihren Fahrern erkannt?
Bei Tom Lüthi merkt man einfach, dass er doch etwas reifer ist. Er hat das Ganze mit mehr Gelassenheit genommen. Man merkt, es passt ihm nicht, aber er hat die Situation cooler akzeptiert und sein Training durchgezogen. Da ist Marcel viel ungeduldiger, ihm fehlte einfach das Motorradfahren.

Kann die Zeit Marcel Schrötter geholfen haben, seine Verletzungen ganz auszukurieren?
Er hat die Zeit auf alle Fälle genutzt, dass er sich so gut es geht erholt. Die Schraube in seinem Kahnbein wurde im Winter entfernt, aber er war im Frühjahr noch nicht optimal drauf. Er hat auch mit seinem Unterarm Probleme gehabt, wegen denen er beim Arzt war. Ich denke schon, dass die Pause gut für ihn war, denn zum Heilen ist das Beste die Ruhe. Ich hoffe, dass durch die Ruhe, die er jetzt gehabt hat, seine Probleme ausgestanden sind. Er war in Spielberg und in Oschersleben mit der R1 unterwegs, und da war er richtig gut drauf.

Wo schätzen Sie das Team ein, wenn es wieder losgeht?
In der Moto2 Prognosen abzugeben, ist immer schwierig. Dort geht es ganz schnell von 1 bis 15. Beim Test in Jerez hat Tom Lüthi dominiert, und wir haben gedacht, dass Katar vom Setting nicht so weit weg von Jerez ist. Dann war der Grip doch nicht so da, und da hat er gestrauchelt. Ich denke trotzdem, beide Fahrer sollten um das Podium kämpfen können.

Gibt es bereits eine Planung für 2021?
Wir wollen das ganze Team so beibehalten, wie es ist. Wenn es nach uns geht, soll nicht eine Person ersetzt werden, wir wollen genau in der Konstellation weitermachen, mit Tom Lüthi und Marcel Schrötter in der Moto2 und Dominique Aegerter in der MotoE. Und den gleichen Crews.

Was wünschen Sie sich für Jerez?
Dass die Jungs dort so weitermachen, wie sie bei Wintertest aufgehört haben. Wenn wir auch wissen, dass es dort im Frühjahr mehr Grip hat als im Sommer. Das verschiebt alles etwas. Ich bin trotzdem zuversichtlich, dass sie richtig angasen. Alle können es kaum erwarten, dass es losgeht, und das gefällt mir. ■

Da strahlt die Sonne Andalusiens: Die Motorrad-WM wird mit zwei Rennen in Jerez fortgeführt

REPSOL

Es geht wieder los!

Die Arbeit der Dorna trägt Früchte: Die Regierungen haben das Protokoll für die Durchführung von Grands Prix unter Vorsichtsmaßnahmen angenommen, so konnte letzte Woche ein Kalender erstellt werden.

Von: **Imre Paulovits**

Die karge Zeit, in der man nur hoffen konnte, ist bald vorbei. Am 19. Juli wird es weitergehen – so wie es Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta versprochen hatte. Zwar können die Fans vorerst nicht mit vor Ort dabei sein, aber wenn nicht noch irgendetwas Unvorhergesehenes passiert, werden ab dem 15. Juli in Jerez die Motoren an zwei Testtagen dröhnen. Am 17. Juli wird das Training aufgenommen, und am 19. Juli wird die WM in allen Klassen sowie der MotoE-Weltcup stattfinden. In der Woche darauf wird das Programm noch einmal wiederholt, bevor die Superbike-WM auf die andalusische Strecke kommt, um ihre nach dem Auftakt in Australien unterbrochene Meisterschaft fortzusetzen.

„Es war ein hartes Stück Arbeit von unserer Seite und der lokalen Veranstalter“, gibt Ezpeleta zu. „Nachdem unser Protokoll von allen Regierungen abgesegnet wurde, haben wir den Kalender bekannt geben können. Wie schon angekündigt, werden Rennstrecken dabei sein, auf denen an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden zwei GPs durchgeführt werden. So war es am einfachsten, die Logistik zu lösen und das Protokoll einzuhalten. Wir hatten zu Beginn der Pandemie ausgerechnet, dass wir 12 oder 13 Rennen in Europa durchführen könnten, wir haben jetzt 13 Termine. Wir versuchen, noch drei Rennen in Übersee hinzubekommen. Wir müssen bis Ende Juli sehen, wie sich die Reisebeschränkungen entwickeln und dann eine Entscheidung treffen. Unsere Vereinbarung mit den Herstellern ist, dass wir die WM auf alle Fälle am 13. Dezember abschließen. Davon abhängig werden wir entscheiden, welche Rennen wir noch durchführen können. Außerhalb Europas müssen wir die Rennen vor Zuschauern führen, um die Kosten zu decken. Wir müssen abwarten, wie sich die Gesundheitsvorschriften in den USA, Argentinien, Thailand und Malaysia entwickeln, und dann werden wir sehen, welches Rennen wir noch in den Kalender einfügen können. Wenn wir keine Rennen außerhalb von Europa machen können, dann wird die WM wie in den letzten Jahren in Valencia zu Ende gehen. Ansonsten könnte es eines der Übersee-Rennen sein, die wir noch veranstalten können.“

Harte Einschränkungen

Zuerst wird es mit sehr strengen Beschränkungen losgehen. „In Jerez wird das strengste Protokoll gelten, das wir ausgearbeitet haben“, so Ezpeleta. „Wenn sich die Situation später bessert, dann könnten wir Lockerungen einbringen. Wir haben das Protokoll an alle Hersteller, Teams und alle, die anwesend sein werden, verschickt.“

Demnach müssen die Teams an der Strecke und außerhalb als komplette Einheiten agieren, die nur in vororganisierten Transporten zwischen Strecke und Unterkunft hin und her pendeln dürfen. Die Anzahl der Leute im Fahrerlager ist begrenzt, und jeder muss sich ständigen Fiebermessungen und Kontrollen unterwerfen. Auch die Presse kann in Jerez nicht vor Ort sein.

Die MotoE konnte auch in den Kalender integriert werden. Es werden zwei Rennen in Jerez, zwei in Misano und eines in Le Mans gefahren. Vorher werden die E-Bikes am Mittwoch und Donnerstag vor dem ersten GP-Wochenende wie die MotoGP, die Moto2 und die Moto3 in eigenen Zeitslots testen. „Es hat sich bei der Technik im Winter einiges getan“, verrät Intact-Teamchef Jürgen Lingg. „Die Batterien halten länger und es gibt Updates, auch beim Fahrwerk. Wir freuen uns alle, wenn es endlich wieder losgeht. Und ich denke, mit Dominique Aegerter sind wir in der MotoE genauso gut aufgestellt wie mit Tom Lüthi und Marcel Schrötter in der Moto2.“ ■

REPSOL

Grand Prix von Tschechien in Brünn: Dritter WM-Lauf zum ursprünglichen Termin

MOTORRAD-WM 2020

8. März:	GP Katar/Losail
19. Juli:	GP Spanien/Jerez
26. Juli:	GP Andalusien/Jerez
9. August:	GP Tschechien/Brünn
16. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
23. August:	GP Steiermark/ Red Bull Ring
13. September:	GP San Marino/ Misano
20. September:	GP Emilia Romagna/ Misano
27. September:	GP Katalonien/ Barcelona
11. Oktober:	GP Frankreich/Le Mans
18. Oktober:	GP Aragón/Motorland
25. Oktober:	GP Teruel/Motorland
8. November:	GP Europa/Valencia
15. November:	GP Valencia/Valencia
TBA:	GP Americas/Austin
TBA:	GP Argentinien/ Termas de Río Hondo
TBA:	GP Thailand/Buriram
TBA:	GP Malaysia/Sepang

IDM Superbike 1000

Folger absolut top

Voll am Limit: Jonas Folger fuhr mit der Yamaha R1 auf Anhieb in eindrucksvoller Manier

WIESSMANN

Der ehemalige MotoGP-Pilot Jonas Folger saß vergangene Woche bei einem Test in Oschersleben erstmals im Sattel der Yamaha R1M von Michael Galinskis IDM-Team. Es werden bereits große Pläne geschmiedet.

Von: **Toni Börner**

Jonas Folger konnte vergangene Woche für einen Tag in Oschersleben mit seiner IDM-Yamaha testen. „Meine Rückkehr in den Rennalltag hatte ich mir aber anders gewünscht“, seufzte der Bayer mit Blick auf die ganzen Verzögerungen wegen der Coronakrise, schließlich war der erste Test bereits für März vorgesehen. „Nun konnten wir endlich anfangen. Drei Monate später als ursprünglich geplant.“

Folger lernte bei diesem Test nicht nur sein neues Motorrad kennen, sondern auch seine Mannschaft im MGM-Team von Michael Galinski. „Auch in Oschersleben bin ich zuvor noch nie gefahren“, so der Sachsenring-MotoGP-Zweite von 2017. Folger kam auf fast 100 Runden an einem Tag – und war voll des Lobes: „Ich würde sogar behaupten, dass die Arbeitsweise des Teams voll auf WM-Niveau ist.“ Die konkreten Zeiten veröffentlichte Folger nicht, bezeichnete sie aber als „sehr ansprechend“. „Dennoch ist bis zum Start der IDM noch viel Arbeit zu erledigen, vor allem an der Elektronik.“ Derzeit hofft er wie alle anderen IDM-Teilnehmer noch auf den Start der Meisterschaft vom 14. bis 16. August im niederländischen Assen. „Hoffentlich können wir bald loslegen, das Rennfahren fehlt mir schon gewaltig“, meinte er wehmütig.

Teamchef Michael Galinski war voll des Lobes über seine Neuverpflichtung. „Er war beeindruckend, das war aber keine große Überraschung für mich“, so der Teamchef und ehemalige Deutsche Superbike-Meister. „Jonas ist der beste Rennfahrer, den es derzeit auf deutschem Boden gibt. Was er kann, hat er bewiesen, als er mit Marc Márquez auf dem Sachsenring gekämpft hat. Wenn er gesund ist, kann er auf allerhöchstem WM-Niveau fahren. Jetzt ist es unsere Aufgabe, ihm ein Motorrad hinzustellen, mit dem er es umsetzen kann.“

Wildcard-Hoffnung

Galinski hat deshalb schon weitergeplant. „Natürlich würden wir uns freuen, wenn wir Mitte August in Assen wirklich fahren können“, so Galinski. „Vorher werden noch einmal in Assen und in Oschersleben testen und wir wollen am 1./2. August in Magny-Cours bei der Französischen Superbike-Meisterschaft mitfahren.“ Auch wenn es zunächst hieß, dass dieses Jahr keine Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM möglich sind, gibt es wieder Hoffnung. „Beim Auftakt in Jerez können wir nicht fahren, aber von den Veranstaltern von Barcelona und Misano haben wir ein positives Feedback bekommen“, macht sich Galinski Hoffnung.

Die Motorräder für die WM-Einsätze werden zwar von MGM vorbereitet und gewartet, sie werden aber nicht in Deutschland aufgebaut: „Sie kommen direkt aus der Werkstatt von Andrea Dosoli. Sogar Dosoli selbst, der viele Entscheidungen von Yamaha in der Superbike-WM mitfällt, war völlig begeistert von der Möglichkeit, Jonas in der WM fahren zu lassen.“

Galinski weiß aber auch, was er selbst tun muss. „Jonas braucht ein familiäres Umfeld im Team. Das wollen wir ihm bieten. Er durfte zwei Mechaniker mitbringen, und ich werde alles tun, um ihm den Rücken freizuhalten. Es wird jetzt darauf ankommen, wie Jonas körperlich und psychisch drauf ist. Was ich gesehen habe, ist, dass er am absoluten Limit trainiert. Und er machte psychisch einen sehr ausgeglichenen und starken Eindruck. Mich hat er auf alle Fälle restlos überzeugt.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Aleix Espargaró ist der nächste aktuelle MotoGP-Werkspilot, der seinen Vertrag verlängert hat. Der 30-jährige Spanier wird auch 2021 und ’22 bei Aprilia fahren: „Seit ich vor drei Jahren bei Aprilia unterschrieben habe, habe ich zwar viel gelitten, aber ich war wie besessen, das Motorrad näher an die WM-Spitze zu bringen. Zunächst ist mir das nicht gelungen, aber wir haben letzten Winter sehr viel verbessern können. Das neue Motorrad ist ein Riesenschritt. Ich denke, es war die richtige Entscheidung, weiter bei diesem Projekt zu bleiben. Andrea Dovizioso und Ducati sind das beste Beispiel für mich, dass sich Beständigkeit auszahlt. Nach einer schweren Zeit können sie nun ständig um die Meisterschaft mitkämpfen. Aprilia selbst lag sehr viel daran, mich zu halten, aber den Ausschlag hat das neue Motorrad gegeben.“ Derweil wird Danilo Petrucci als heißer Kandidat für den zweiten Teamplatz gehandelt. Andrea Iannones Berufung gegen den Entscheid wurde beim FIM-Gericht am Internationalen Sportgerichtshof angenommen. Aber während der Italiener auf Freispruch plädiert, hat die Internationale Doping-Kommission ihrerseits beantragt, dass die Sperre von 18 Monaten auf vier Jahre erhöht wird.

IDM SUPERBIKE 1000

Nicht nur Jonas Folger, auch die anderen beiden Piloten von MGM, Marc Moser und Maximilian Weihe, probierten in Oschersleben ihre neuen Yamaha R1M aus. Dabei machte Moser einen sehr fitten Eindruck. „Wir haben uns ein kleines Fitnessstudio zu Hause eingerichtet. Ich habe sogar angefangen, etwas Yoga zu machen, um etwas gelenkiger zu werden“, verriet Moser. Teamchef Michael Galinski war zufrieden: „Jonas Folger beflügelt das ganze Team. Auch Marc war schneller als letztes Jahr im Rennen.“

SPALDING

Die Widerspenstige

Neue Ideen in der komplexen Welt der MotoGP zum Erfolg zu führen, ist nicht leicht. Ducati baute in der 800er-Ära zunächst ein Siegermotorrad, dann entwickelten sie in die falsche Richtung. Im ersten Teil der Geschichte der Kohlefaser-Ducati beleuchten wir die Anfänge des Desasters.

Von: **Neil Spalding**

Die unglaublichen fahrerischen Fähigkeiten von Casey Stoner, Fahrwerksschwächen zu überfahren, haben während der vier Jahre, die er bei Ducati war, dafür gesorgt, dass man nicht erkannte, in welch falsche Richtung die Entwicklung abdriftete und was man hätte ändern müssen. Sowohl mit der Stahl-Gitterrohr-Konstruktion als auch mit der verstärkten Carbon-Airbox als Rahmen sorgte er für Erfolge, von denen die Roten vor seiner Ankunft noch nicht einmal zu träumen gewagt hatten. Erst als Valentino Rossi nach Stoners Wechsel zu Honda kam, wachten sie mit einem Schlag auf.

Weltmeisterlicher Beginn

2007, mit dem Beginn der 800er-MotoGP-Ära, sah es zunächst so aus, als hätte Ducati das optimale Motorrad gebaut. Das Jahr beendeten sie als die unangefochtenen Meister der neuen MotoGP, aber langsam wurde auch immer klarer, dass nur Casey Stoner das Motorrad wirklich fahren konnte. Er wurde dabei von Ducatis überlegener Motorleistung unterstützt, diese Leistung war aber nicht leicht zu beherrschen. Auch die Bridgestone-Reifen kamen ihm entgegen, die in den drei Jahren zuvor speziell für die hecklastige Gewichtsverteilung sowie die Eigenarten des Stahl-Gitterrohrrahmens entwickelt wurden.

Die Desmosedici Jahrgang 2008 war fast identisch mit dem Motorrad, das Stoner 2007 zum WM-Titel führte, es wurden hautsächlich nur Dinge geändert, die die Arbeit der Mechaniker vereinfachten. Stoners neuer Teamkollege Marco Melandri, den man eigentlich schon ein Jahr

SPALDING

Die Ausgangsbasis: Kurzer Gitterrohrrahmen, in dem die Airbox saß

SPALDING

Die Fortsetzung: Rohre außenherum weg, Lenkkopf in die Airbox integriert

früher und damals statt des Australiers haben wollte, kam einfach nicht mit der aggressiven Gasannahme klar. Ende des Jahres wurde er aus seinem Vertrag entlassen. 2008 zeigte aber noch etwas anderes: Rossi und Yamaha gewannen die Weltmeisterschaft auf Bridgestone-Reifen, und zwar auf genau den gleichen, die auch Ducati und Stoner benutzten. Damit diese auf der Yamaha funktionierten, mussten die Japaner ihr Motorrad ganz anders abstimmen und kopierten dafür die Gewichtsverteilung der Ducati durch eine kürzere Schwinge und einem weiter nach vorn versetzten Vorderrad.

Die Ankündigung, dass Bridgestone ab 2009 der Alleinausrüster für die MotoGP und der Einheitsreifen auf den Ducati/Rossi-Reifen basieren wird, führte zu der Annahme, dass nur Ducati mit den Yamaha mithalten können wird. Dann brachte Ducati ein revolutionäres Kohlefaser-Fahrwerk, das aber ganz andere Steifigkeiten aufwies, als wofür die Bridgestone-Reifen konstruiert wurden.

Revolutionäres Fahrwerk

Die Grundüberlegung hinter Ducatis neuem Rahmen war eigentlich brillant einfach: Die „alte" Stahl-Gitterrohr-Konstruktion war an den Außenseiten der Zylinderköpfe verschraubt, in sie war die Kohlefaser-Airbox eingebettet. Verstärkt man die Airbox und lässt die Rohre außenherum weg, muss man sie nur noch mit dem Lufteinlass verbinden, den Lenkkopf einlaminieren und das Ganze kräftig genug auf der Innenseite des V4 verschrauben. Es schien, als hätte Ducati nur noch ein Problem mit der Bremsstabilität, und wenn man diese gelöst hat, wäre alles gut. Aber die Reifen wurden entwickelt, um mit dem flexiblen Gitterrohr-Fahrwerk zu arbeiten, und die Neukonstruktion zerstörte diesen Vorteil. Hätte man noch den Reifenkrieg gehabt, hätte der Reifenhersteller seine Reifen entsprechend der zusätzlichen Belastung umkonstruiert. Aber bei der Einheitsreifen-Situation hatte Ducati nicht mehr den Reifen, der genau auf sie maßgeschneidert war, sondern welche, die keine Renndistanz mehr hielten, weil der zusätzliche Druck, den der steifere Rahmen in voller Schräglage auf sie ausübte, sie zerstörte.

Für den Serienbau war die tragende Airbox eine geniale Lösung. Die komplexen Flex-Verhältnisse eines MotoGP-Motorrades konnten mit ihr aber nicht verwirklicht werden.

Stoner gewann trotzdem das erste Rennen der Saison in Katar, das wegen Regen auf Montag verschoben wurde. Aber er hatte Probleme mit einem heiklen Vorderradgefühl, und sein neuer Teamkollege Nicky Hayden hatte ernsthafte Schwierigkeiten, mit dem neuen Motorrad klarzukommen. Dass nur Casey Stoner mit der Ducati schnell fahren kann, wurde noch eklatanter. Als Melandri mit der auf Hayate umgetauften Kawasaki in Le Mans auf das Podest fuhr, begann man bei Ducati nach Antworten zu suchen. Dann gewann Stoner den Italien-GP in Mugello. Aber nur eine Woche später kollabierte er fast im Parc fermé von Barcelona. Danach musste er drei Rennen auslassen, bis eine Laktose-Intoleranz als Grund seiner Konditionsschwäche gefunden wurde. Aber nachdem er zurückgekommen war, gewann er in Phillip Island und Malaysia.

Ducatis zweites Jahr mit dem Carbon-Rahmen war ein einziges Auf und Ab. Die Wintertests verliefen gut, das Motorrad hatte einen neuen Big-Bang-Motor und eine neue Gabel. Der Motor verbesserte aus den Kurven die Traktion, die andersartige Gasannahme und der bessere Grip hinten veränderten die Balance des Motorrades. Mit der neuen 48-mm-Through-rod-Gabel von Öhlins suchte man nach zusätzlicher Bremsstabilität.

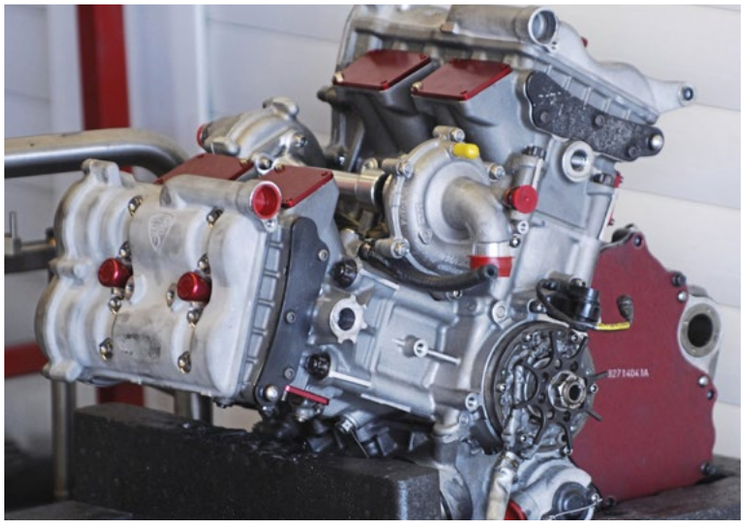
Immer mehr Probleme

Im ersten Rennen änderte sich alles. Stoner stürzte übers Vorderrad. Er war sehr schnell unterwegs, so nahm man dies als Erklärung. Aber es beeinträchtigte eindeutig sein Vertrauen, und nach einem weiteren identischen Sturz in Le Mans wurde klar, dass Änderungen notwendig waren. Für Mugello wurde Stoners Motorrad mit der alten 42-mm-TTX-Gabel versehen. Diese gab ein anderes Gefühl beim Bremsen und mehr seitlichen Flex in tiefen Schräglagen. Immerhin blieb er sitzen, aber er war nicht glücklich und musste hart mit dem Motorrad arbeiten. Bis Misano probierte man neue, sehr flexible obere Gabelbrücken und drei verschiedene Öhlins-Gabeln. Vor dem Qualifying in Misano brachte man Wolfram-Stäbe am Kühler an, wodurch man die Gewichtsverteilung änderte, ohne etwas anderes zu ändern. Damit wurde klar, dass man die Gewichtsverteilung korrigieren musste.

Beim nächsten Rennen in Aragón wurden neue Abstimmungen probiert, und sie funktionierten. Die gekürzte Schwinge und der vorversetzte Lenkkopf verlagerten das Gewicht des Motors nach hinten, Stoner wurde um den gleichen Wert weiter nach vorn gesetzt. Es machte den Eindruck, dass Stoners linkes Handgelenk nach der Kahnbeinoperation zwei Jahre zuvor nie richtig verheilt war, nun konnte er sich besser bewegen und am Kurveneingang das Gewicht schneller nach vorn verlagern. Die neue Gewichtsverteilung und Sitzposition halfen ihm, Vorderradrutscher besser abzufangen. Das gesamte restliche Feld hatte Probleme, ihn im Rennen in Sichtweite zu behalten, und das Gleiche geschah in Japan und Australien. Dies ließ Ducati und die Sponsoren im Irrglauben, dass Valentino Rossi, der bereits unterschrieben hatte, alles war, was sie zur Rückkehr zu ihrer Siegesserie brauchten, obwohl Stoner noch immer der einzige war, der die Desmosedici an der Spitze bewegen konnte.

Das Rossi-Desaster

Als Rossi dann kam, wurde es kein italienischer Traum, sondern ein Albtraum. Zunächst machte man gar nichts, sondern wartete darauf, dass sich Rossi an das Motorrad gewöhnte. In Estoril, ein volles halbes Jahr nachdem Rossi das erste Mal auf der D16 saß, beim dritten Rennen der Saison, kam Ducati erstmals mit einer Kohlefaser-Airbox mit geänderter Steifigkeit. Bei dem gleichen Test kam auch ein Motor mit schwererer Kurbelwelle, damit Rossi die harsche Gasannahme besser kontrollieren konnte. Da konnte man noch nicht ahnen, wie lang und steinig der Weg werden würde. ■



SPALDING

Motor von 2007: Aufnahmepunkte für den Stahlrahmen am Zylinderkopf

SPALDING

Auf der Suche nach richtigem Flex wurden Carbon- und Alu-Schwingen probiert

Im Kreise seiner Familie: Reinhold Roth (M.) mit seiner Frau Elfriede und Sohn Mathias

KUTSCHERA

Kämpfer fürs Leben

30 Jahre nach seinem tragischen Unfall beim 250er-Grand Prix in Rijeka hat Reinhold Roth noch immer unter den Folgen zu leiden. Doch es geht ihm den Umständen entsprechend gut.

Von: **Lothar Kutschera**

Reinhold ist ein Kämpfer." Diesen Satz sagt Elfriede Roth immer wieder, wenn sie über ihren Mann spricht. Der Kampf, den Reinhold Roth führen muss, ist aber kein Grand-Prix-Sprint mehr wie früher. Stattdessen hat er einen zähen, nun bereits 30 Jahre andauernden Marathonlauf zu absolvieren, seit er am 17. Juni 1990 beim jugoslawischen Grand Prix in Rijeka schwer verunglückte. In den ersten Wochen nach dem Unfall war es ein Kampf ums nackte Überleben. Nach der Überwindung dieser kritischen Phase starteten umfangreiche Reha-, Therapie- und Pflegemaßnahmen, um die Folgen des Horrorsturzes abzumildern, unter denen Reinhold Roth bis heute leidet.

Von Stürzen war der zweimalige 250er-Vizeweltmeister in seiner 16-jährigen Karriere öfter gebeutelt, aber er konnte sich meistens schnell wieder aufrappeln. Der Crash in Rijeka ließ sich jedoch nicht mehr in der gewohnten Eile abhaken. Dazu war der Aufprall zu heftig, als Reinhold Roth mit einem Tempoüberschuss von rund 100 km/h von hinten in den Australier Darren Milner krachte. Der unerfahrene Neuling wollte in der Endphase des Rennens bei stärker werdendem Regen aufhören, bummelte langsam um die Strecke und blockierte in einer Linkskurve auf fatale Weise die Ideallinie. Dem im Spitzenpulk von hinten heranjagenden Reinhold Roth war die Sicht auf Milner versperrt, er konnte dem Australier nicht mehr ausweichen. Der tragische Unfall endete für den deutschen Honda-Piloten mit Schädelfrakturen, Schwellungen und Blutungen im Hirnbereich sowie Verletzungen an der Wirbelsäule.

Wie geht es Reinhold Roth heute? „Er ist zurzeit sehr gut drauf", sagt seine Frau am Telefon und lädt den Autor dieser Zeilen Anfang Juni spontan zu einem Besuch ein. In Amtzell bei Wangen im Allgäu leben die Roths in einem schmucken Haus mit großzügigen, lichtdurchfluteten Räumen. Das letzte Mal habe ich Reinhold Roth vor 20 Jahren gesehen. Ich bin sehr gespannt, als sich die Tür zum Esszimmer öffnet und Reinhold von einer Pflegerin mit dem Rollstuhl hereingeschoben wird. Er strahlt und ist sichtlich froh, seine Frau und seinen Sohn Mathias zu sehen.

An den Rollstuhl gefesselt

Mich scheint er auch noch zu kennen, was ich daraus schließe, dass sein zunächst etwas fragender Blick schnell einem freudigen Lächeln weicht. Aus der in Corona-Zeiten gebotenen Distanz winke ich Reinhold Roth zur Begrüßung zu, er winkt spontan mit seiner rechten Hand zurück. Es ist bewegend und geht unter die Haut, wenn man beobachtet, wie sich Reinhold mit Gesten und Lauten seiner Umwelt mitteilt und wie aufmerksam er das Geschehen um sich herum verfolgt. Auch die Fähigkeit zu sprechen hat er dank intensiver Therapie zum Teil wiedererlangt.

> „Reinhold ist ein Kämpfer. Letztes Jahr bei seiner Lungenentzündung dachten wir, er würde Weihnachten nicht mehr erleben. Aber er war stärker."
>
> Elfriede Roth

Reinhold Roth macht einen zufriedenen Eindruck am Tag meines Besuchs. „Aber er hat auch schlechte Phasen", schränkt seine Frau ehrlicherweise ein. Die gravierenden Unfallfolgen fesseln den früheren Grand-Prix-Helden an den Rollstuhl, seine linke Körperhälfte ist gelähmt und er muss mit einigen Beeinträchtigungen wie zum Beispiel dem täglichen Absaugen der Lunge leben. Seine Familie sowie ein achtköpfiges Pflegeteam, zwei Physiotherapeuten und eine Logopädin kümmern sich mit viel Liebe um den heute 67-jährigen Allgäuer. Seit Mitte der 90er-Jahre kann die Betreuung komplett im häuslichen Umfeld erfolgen. Ermöglicht wird die optimale Versorgung sowie deren Finanzierung durch eine Versicherung bei der Berufsgenossenschaft.

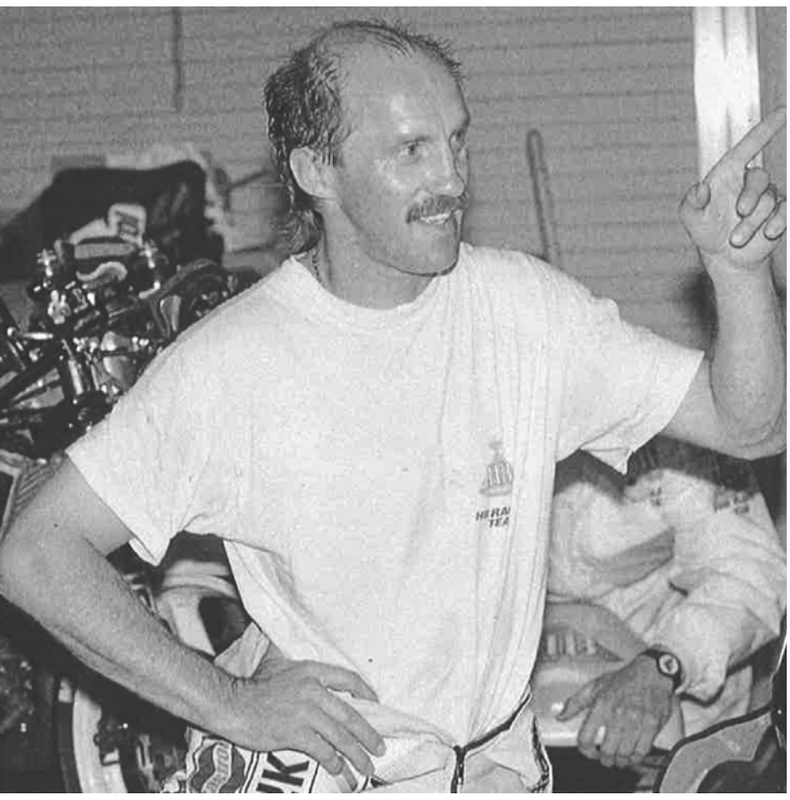
Elfriede Roth stand ihrem Mann viele Jahre lang rund um die Uhr zur Seite, hat auch nach alternativen Therapien gesucht und jeden Strohhalm ergriffen, um die Heilung zu fördern. Irgendwann kam sie jedoch an ihre Grenzen, brauchte psychologische Betreuung. Auch ihr Körper hat sich gewehrt. Sie erkrankte

WOLF

Deutscher Dreikampf: Reinhold Roth vor Martin Wimmer und Helmut Bradl

YOUTUBE

Der fatale Moment: Bradl und Wimmer an Milner vorbei, Roth fährt voll auf



ARCHIV MOTORRAD

Der Liebling der Fans: Reinhold Roth war ein Kämpfer voller Lebensfreude

an Darmkrebs, konnte zum Glück aber geheilt werden.

Inzwischen hat Elfriede Roth Wege aus dem Hamsterrad gefunden. Die gelernte Verkäuferin betreibt ein Modegeschäft im historischen Stadtzentrum von Wangen: „Ich brauchte einen Ausgleich zu den Aufgaben rund um die Betreuung von Reinhold.“ Seit 14 Jahren hat Elfriede einen neuen Partner, der auch im Haus der Familie Roth lebt. Er ist Mediziner, zeigt großes Verständnis für Elfriedes Situation und unterstützt sie nach Kräften. „Bei ihm kann ich Trost finden, mich anlehnen und auch mal fallen lassen“, sagt Elfriede, die heute sehr entspannt und ausgeglichen wirkt. Ihr Sohn Mathias, der zum Zeitpunkt des Unfalls sechs Jahre alt war, respektiert die Entscheidung seiner Mutter, denn er will, dass es ihr gutgeht. Er hat Textilwirtschaft studiert, kümmert sich in Elfriedes Laden um die Organisation sowie das Kaufmännische und arbeitet als Fitnesstrainer.

Elfriede und Mathias haben viel gemeinsam durchgestanden in den letzten 30 Jahren. Die jüngste Krise ist gerade mal rund ein halbes Jahr her. Da ging es Reinhold wegen einer Lungenentzündung richtig schlecht. „Ich dachte, er würde Weihnachten nicht mehr erleben“, befürchtete Elfriede. Doch inzwischen hat sich Reinhold wieder erholt. Ein zäher Fighter wie er gibt eben nicht so schnell auf. Und seine 64-jährige Frau steht ihm in puncto Kampfgeist wirklich in nichts nach. ■

Reinhold Roth

Geburtstag: 4. März 1953
Geburtsort: Amtzell (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS

1977: OMK 250 ccm, Yamaha (1.)
OMK 500 ccm, Yamaha (1.)
1978: DM 250 ccm, Yamaha (1.)
1982: DM 500 ccm, Suzuki (1.)
EM 250 ccm, Yamaha (1.)
1983: DM 250 ccm, Yamaha (1.)
1984: DM 500 ccm, Honda (1.)
1985: WM 250 ccm, Juchem (9.)
1986: DM 250 ccm, Honda (1.)
1987: WM 250 ccm, Honda (2.)
1988: WM 250 ccm, Honda (5.)
1989: WM 250 ccm, Honda (2.)
1990: WM 250, Honda (14.)

HINTERGRUND

KATASTROPHE MIT ANSAGE

Im Juni 1984 war ich erstmals in Rijeka. Die einzigartige Strecke, die jugoslawische Adriaküste, und wie Freddie Spencer mit der Honda NSR mit dem Vorderrad in die Zielkurve hinein- und mit dem Hinterrad hinausdriftete, hinterließen bleibende Erinnerungen. Als ich um die Strecke lief, musste ich mich aber arg wundern, dass in Sturzzonen mannsgroße Felsen herumstanden. Erst als sich Carlos Lavado ein Jahr später an einem solchen verletzte, wurden sie weggeräumt. Die Kiesbetten waren nur eine dünne Lage runder Steine. Auch hier musste erst etwas passieren, bis ordentliche Betten angelegt wurden. Im Februar 1990 war ich beim Wintertest des Hein-Gericke-Teams in Rijeka. Dass die Boxenausfahrt mit auf Lücke gestellten Strohballen von der Zielgeraden, die dort einen Rechtsbogen macht, abgetrennt war, verwunderte doch sehr. Und prompt blieb Peter Öttl an einem hängen und wurde in den in der Boxenausfahrt stehenden Martin Wimmer gelenkt. Drei Monate später bei der Straßen-Europameisterschaft lösten diese Strohballen beim Start des 250er-Rennens einen Massensturz aus, bei dem der Italiener Romano Manfredini starb. Ich informierte Martin Wimmer, den damaligen Fahrersprecher der WM-Piloten. Doch er hatte wenig Hoffnung, dass bis zum GP vier Wochen später etwas geändert würde. Dann krachte es auch beim Start der 125er-WM. Daraufhin streikten die Fahrer, und die Strohballen wurden doch weggeräumt. Dass bei dem immer heftiger werdenden Regen das 250er-Rennen nicht früher abgebrochen wurde, war eine Fahrlässigkeit, die schließlich Reinhold Roths Schicksal besiegelte. Nach all dem weiß man die heutigen Anstrengungen der Dorna und der FIM zur Sicherheit der Fahrer erst richtig zu würdigen. ■ IP

XSHOTBYBAVO

Nach zwei Rennen liegt Weltmeister Tim Gajser schon wieder auf WM-Rang 2

HRC

Wie es sich für einen Weltmeister gehört, trainiert der amtierende MXGP-Champion Tim Gajser im heimischen Slowenien fleißig auf die ersehnte Fortsetzung der Motocross-Weltmeisterschaft hin. Der 23-jährige Honda-Pilot plant, dort weiterzumachen, wo er im März in Valkenswaard aufgehört hat – seine ärgsten Kontrahenten Jeffrey Herlings und Tony Cairoli zu schlagen und sich WM-Titel Nummer 4 zu sichern.

Von: **Frank Quatember**

Wo und wie trainieren Sie in diesen Tagen? Haben Sie die Abläufe im Training der unfreiwilligen Corona-Rennpause angepasst?
Ich bin in Slowenien bei meiner Familie. Ich habe eigentlich die ganze Zeit hier verbracht, seitdem das mit Corona begann. Alles, was ich brauche, steht mir hier zur Verfügung, ein großer Fitnessraum und verschiedene Strecken am Haus. Mein Training hat sich nicht viel geändert, weder mit dem Motorrad noch ohne. Aber trotzdem ist es ein seltsames Gefühl: Wir sollten alle bei den Rennen sein und nicht zu Hause. Denn dafür sind Sportler wie ich nicht gemacht. Wir brauchen unsere Routine, also die Rennen und die Reisen an fast jedem Wochenende. Immerhin habe ich Zeit und Lust gehabt, meiner Freundin Spela ein Motorrad zu kaufen, eine 125er-Honda. Sie fährt mit mir zusammen auf der Hausstrecke, und ich sehe Fortschritte bei ihr. Außerdem ist es ziemlich aufregend, wenn sie einige Runden mit mir schafft.

Wie ist es Ihnen und Ihrer Familie in der Corona-Zeit ergangen? Gab es für Sie finanzielle Einbußen durch die angespannte Situation? Sie fahren ja für ein italienisches Team.
Wir hatten glücklicherweise in Slowenien keine großen Probleme mit dem Virus. Alle Unternehmen, Geschäfte und Restaurants waren immer geöffnet. Ich musste mir keine finanziellen Sorgen machen, meine Bezahlung von HRC Honda lief ganz normal wei-

„Die Rennen werden anders ablaufen“

ter, und auch der Kontakt mit meinen Leuten vom Team war immer da. Sie hatten allerdings tatsächlich große Probleme in Italien und mussten viele harte Maßnahmen wegen des Virus durchstehen.

Der Rest der WM soll in Europa ausgetragen werden. Wäre jetzt nicht ein guter Zeitpunkt, um einen slowenischen WM-Lauf ins Spiel zu bringen?
Na klar wäre das superschön, einen Heim-GP zu haben. Gerade für alle slowenischen Fans, die zu so vielen Rennen in aller Welt reisen, um ihre Fahrer bei der Motocross-WM zu unterstützen. Das ist selbst heute noch für mich einfach unglaublich, wie viele das sind. Aber natürlich braucht man für einen Grand Prix eine Menge Platz für Strecke, eventuelle Zuschauer, Equipment usw. Ich sehe im Moment keine Strecke hier, die das durchführen könnte. Auf der anderen Seite erinnere ich mich, dass mein Vater Bogo vor einigen Jahren Gespräche führte wegen eines WM-Laufes in der Nähe unseres Hauses. Die Gegend ist sehr schön, wir haben auch ein tolles Schloss hier. Aber da herrscht derzeit Funkstille, soviel ich weiß. Für mich wäre es natürlich ein großer Traum, vor meinen Landsleuten einen GP zu fahren.

Einige WM-Piloten beklagen fehlende Motivation durch den Corona-Stillstand. Wie geht es Ihnen da?
Es stimmt, dass das Thema Motivation im jetzigen Alltag schon eine Rolle spielt, weil niemand weiß, wann wir wieder Rennen fahren dürfen. Aber ich bin der Typ Fahrer, der immer motiviert ist. Ich trainiere jetzt im Moment sehr hart, zweimal pro Tag, und habe nicht ein Quäntchen das Training runtergefahren oder so. Ich will keine Pause, sondern mich weiter verbessern. Wenn es losgeht mit Rennen 1, will ich auf den Punkt topfit sein, als hätte es diese Rennpause nie gegeben. Als Rennfahrer wünsche ich mir natürlich, dass es Anfang August in Russland losgeht. Aber die Situation dort ist wohl nicht so optimal für einen WM-Lauf. Ich setze da eher auf andere Länder.

Ihr Teamkamerad Mitchell Evans sagte in einem Interview über Sie: „Obwohl er Weltmeister ist, würde man es nicht merken. Ich gebe ihm nicht den Respekt dafür, Weltmeister zu sein. Ich sage ihm, dass ich ihn schlagen werde und so weiter.“ Was meinen Sie dazu?
Was soll ich da sagen? Mitch ist eben Mitch. Er ist ein guter Teamkamerad bei HRC Honda, aber ich muss sagen, als Weltmeister respektiere ich jeden Fahrer auf der Strecke, ohne Ausnahme. Respekt ist für mich gerade im Sport etwas extrem Wichtiges, so sehe ich die Sache. Mitch hat mit Sicherheit eine andere Denkweise, aber es ist okay für mich. Ich setze mich nicht mit den anderen Piloten auseinander, mein Fokus liegt zu 100 Prozent auf meinem Job als MX-Profi. Da habe ich genug zu tun.

> „Ich bin der Typ Fahrer, der immer motiviert ist. Wenn es losgeht mit Rennen 1, will ich auf den Punkt topfit sein, als hätte es die Rennpause nie gegeben.“
>
> Tim Gajser

WM-Promoter Infront plant noch zehn WM-Läufe in 2020. Wie stellen Sie sich so ein Geister-Rennen vor?
Also, ich bin fest davon überzeugt, dass die kommenden Rennen ganz anders ablaufen werden als das, was wir bisher gewöhnt waren. Aber wir könnten fahren und das ist erst mal das Wichtigste. Auf der anderen Seite ist ein Motocross-WM-Lauf ohne Zuschauer eine seltsame Angelegenheit. Die Fans sorgen für die Atmosphäre, für Spannung und machen positiven Druck auf uns Fahrer. Aber am Ende des Tages denke ich, wenn sie es schaffen, dass noch eine WM in dieser Saison stattfindet, dann spielt alles keine Rolle. Hauptsache fahren!

Erinnern Sie sich, wie Sie im März in Valkenswaard den „Sandkönig“ Jeffrey Herlings in seinem Wohnzimmer schlagen konnten? Wie war das möglich? Lag es auch am Prototyp der neuen Honda, die Sie im Sand einsetzen durften?
Oh ja, ich erinnere mich sehr gern, das war eines meiner schönsten Rennen in letzter Zeit! Und das im Sand, wo ich in der Vergangenheit immer meine Probleme hatte. Wir, also das ganze Team HRC Honda, haben im letzten Winter wirklich Gas geben, um das Setup vom Motorrad gerade im Sand zu verbessern. Obwohl in Valkenswaard am Samstag beim besten Willen nicht alles rund lief und nur ein schlechter Startplatz für mich herausprang, kam ich am Rennsonntag zweimal gut vom Gatter weg und habe mich von Anfang bis Ende super auf der Strecke gefühlt. Und natürlich hat auch Honda einen super Job mit der neuen 450er gemacht – was für ein starkes Motorrad! ■

Tim Gajser

Geburtstag: 08.09.1996
Geburtsort: Ptuj (SLO)
Herkunftsland: Slowenien

KARRIERE
2007: EMX 65-ccm-Meister
2009: EMX 85-ccm-Meister
2012: EMX 125-ccm-Meister, 125-ccm-Weltmeister
2015: Weltmeister MX2 (Honda)
2016: Weltmeister MXGP (Honda)
2017: MXGP Platz 5 (Honda)
2018: MXGP Platz 4 (Honda)
2019: Weltmeister MXGP (Honda)
2020: MXGP, z. Zt. Platz 2 (Honda)

Hobbys
Mountainbike, Fußball

NACHRICHTEN

DAKAR MIT NEUEN REGELN
Veranstalter A.S.O. hat die Route der 43. Dakar-Rallye vorgestellt, die vom 3. bis 15. Januar 2021 erneut durch Saudi-Arabien führt. Start und Ziel eines Rundkurses sind in Jeddah. Alle gezeiteten Routen des Rundkurses werden erstmals befahren. Die Roadbooks werden nun immer erst vor dem Start ausgehändigt. Gleichzeitig haben Rallye-Teams, A.S.O. und FIM ein Sicherheitspaket verabschiedet, das die Unfallrisiken weiter reduzieren soll. Die Zahl der Hinterradreifen wird auf sechs limitiert. Der Kolben darf nur einmal gewechselt werden. Während des Tankens darf am Motorrad nicht gearbeitet werden. Die Fahrer müssen Airbag-Westen tragen und vor dem Start einen Erste-Hilfe-Kurs absolviert haben. Bis Ende 2021 soll die Motorenentwicklung zu einer Leistungsreduktion führen.

PRADO VIER WOCHEN AUSSER GEFECHT
Jorge Prado, Motocross-Wunderkind und MX2-Weltmeister aus dem KTM-Werksteam, stürzte beim Training im Honda Park im belgischen Olmen und brach sich das rechte Schlüsselbein. Der 19-jährige Spanier wurde umgehend operiert. Mit einer Trainingsrückkehr auf dem Motorrad rechnet sein Team in etwa vier Wochen. Da der Russland-GP vom 02.08. verschoben wird, könnte Prados Comeback klappen.

KEIN EISSPEEDWAY IM SOMMER
Die wegen Corona im März abgesagte Eisspeedway-EM in Tomaszow Mazowiecki (Polen) wird nun doch nicht am 7./8. August stattfinden. Offenbar ist den Verbänden FIM Europe und PZM (Polen) jetzt aufgefallen, dass dieser Termin das Nachholdatum des polnischen Speedway-GP in Warschau ist. Das Eisrennen wurde daher zum zweiten Mal verschoben, und zwar auf den 4./5. Dezember.

Nach Rückschlag zurück: #94 Ken Roczen vor #1 Cooper Webb und #22 Chad Reed

CUDBY

Noch einmal Hoffnung

Beim 14. Rennen der Supercross-WM in Salt Lake City baute Ken Roczen im Finallauf physisch erneut stark ab. Letzten Sonntag wahrte der Honda-Pilot mit seinem vierten Saisonsieg die Titelchancen aber zumindest theoretisch.

Von: **Thomas Schiffner**

Vor Rennen Nummer 14 kam ein neuer Tiefschlag für Ken Roczen: Der Deutsche wurde positiv auf das Varizella-Zoster-Virus getestet, ein Herpes-Virus, das eine Gürtelrose auslösen kann. Der Befund wäre eine Erklärung dafür, dass er seine guten Positionen zuletzt nie über die Distanz halten konnte.

Ins vierte Rennen in Salt Lake City (Utah) ging „K-Roc“ zwar mit 26 Punkten Rückstand auf Eli Tomac, aber auch nur mit sechs Zählern vor KTMs Cooper Webb. Das Rennen letzten Mittwoch begann zwar gut für Roczen, doch am Ende stand er erneut mit leeren Händen da.

Holeshot für Roczen

Nach stürmischen Tagen bei warmem Wetter absolvierte der Thüringer sein Heat Race auf trockener Strecke als Zweiter hinter Webb. Am Balken zum Main Event stand er als Dritter neben dem KTM-Champion und WM-Spitzenreiter Eli Tomac. Mit diesmal glänzendem Start gewann Roczen den Holeshot, musste die Führung dann aber sofort Cooper Webb überlassen. Tomac war wieder mal schlecht gestartet und kämpfte sich von P12 ins Feld.

Es entspann sich ein sehenswertes Duell zwischen Webb und Roczen, der seine Überlegenheit in den Whoops ausnutzte und nach sieben von 20 Minuten an Tomac vorbei an die Spitze ging! Der KTM-Pilot aus Florida konterte sofort, dennoch blieb „K-Roc“ weiter am Titelverteidiger dran. Tomac hatte sich inzwischen durchs Feld gepflügt und war schon Fünfter. Nach 14 Minuten ließ Roczen, wie schon drei Tage zuvor, deutlich nach. Erst wurde er von Zach Osborne kassiert, dann kam Tomac und ließ den Deutschen einfach stehen. Auch Blake Baggett musste Roczen noch ziehen lassen, den Tomac in der vorletzten Runde von Platz 3 verdrängte. Mit seinem dritten Saisonsieg schob sich Webb um zwei Punkte an Roczen vorbei auf Rang 2. „Ich hatte fast den Holeshot und habe jede Runde geführt, zum ersten Mal dieses Jahr. Kenny ist anfangs sehr gut gefahren“, resümierte der Tagessieger.

Führung in Salt Lake City

Roczen war nicht ganz unzufrieden: „Nach zwei Tagen Pause, in denen wir versucht haben, alles zu optimieren, konnte ich eine Menge mehr kämpfen, und ich habe mich heute viel besser gefühlt. Ich bin noch nicht bei 100 Prozent, weil zwei Tage Ruhe einfach nicht ausreichen. Aber es war viel besser als im letzten Rennen. Wir wollen einfach weiterkämpfen. Die Dinge liegen nicht mehr in unserer Hand. Aber wir haben den Speed, gute Starts und alles. Wir müssen einfach meinen Körper in Ordnung kriegen.“

Vier Tage später war der 26-Jährige wie verwandelt: Er gewann seinen Vorlauf und begann das Finale hinter Cooper Webb, während Eli Tomac in der Startkurve Webb ans Hinterrad fuhr und auf Platz 7 zurückgeworfen wurde. Nach drei Minuten zog „K-Roc“ an Webb vorbei und führte damit erstmals in einem Rennen in Salt Lake City. Der Mattstedter brachte die Führung diesmal locker über die Distanz und gewann drei Sekunden vor Webb. Tomac kämpfte sich auf P3 vor.

Roczen war sichtlich glücklich: „Das war ein großer Turnaround heute. Ich habe mich physisch viel besser gefühlt. Und meine Honda läuft supergut.“

Damit ist Roczen wieder Zweiter und liegt nun 24 Punkte hinter Tomac zurück. Sollte der amerikanische Kawasaki-Star in den letzten zwei Rennen patzen, könnte sich der Titelkampf ganz zum Schluss doch noch einmal zuspitzen. ■

SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA), 10. Juni

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
3.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4.	Blake Baggett (USA)	KTM
5.	Ken Roczen (D)	Honda
6.	Martin Davalos (EC)	KTM
7.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
8.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
9.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
10.	Benny Bloss (USA)	KTM

SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA), 14. Juni

1.	Ken Roczen (D)	Honda
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
4.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
5.	Malcolm Stewart (USA)	Honda
6.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
7.	Blake Baggett (USA)	KTM
8.	Justin Brayton (USA)	Honda
9.	Justin Barcia (USA)	Yamaha
10.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 15 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	343 Punkte
2.	Ken Roczen	319
3.	Cooper Webb	318
4.	Justin Barcia	255
5.	Jason Anderson	246
6.	Malcolm Stewart	217
7.	Dean Wilson	208
8.	Zach Osborne	205
9.	Justin Brayton	199
10.	Justin Hill (USA), Honda	188

Alleskönner

25 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

TOP EXTRA

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

- 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
- 13 Steckschlüssel-Einsätze
- 7 Innensechskantschlüssel
- Hakenschrauber und Bit-Adapter
- Zuzahlung: 1,– €

BRÜDER MANNESMANN WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach 25 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773032 | Verschenken: 1773033

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).
Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

R8 Spyder 5.2 FSI V10 plus, 449 kW (610 PS), EZ 08.2018, 100 km, ibisweiss, Verbr. l/100 km: in.orts 19,8, außerorts 9,9, komb. 13,6, CO2 komb. 309 g/km, Energieeffizienz G, UPE: 231.680,-, Angebotspreis: 172.880,– €. AUTOSCHMITT IDSTEIN GmbH, Am Wörtzgarten 20, 65510 Idstein, Tel. 06126/227714, www.autoschmitt.com H

Ferrari

F550 Maranello, EZ 04/1997, 88900 km, 357 kW, Topzustand, Scheckheft, Vollleder, Soundsystem u.v.m., 70.550,- € (MwSt. awb.) Kessler & Haag OHG, Linsenäcker 9, 72379 Hechingen, Tel. 07471/9100137, www.kessler-haag-auto.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53133

WANTED: Ferrari F8 Tributo für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz

mattDYNAMIC - "V 300 d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20 , Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,8; auß.orts 5,7; komb. 6,1; CO2 komb. 161 g/km, CO2- Effizienz: B, zum Preis von 76.950,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53076

CLK 55 AMG, EZ 4/2006, erst 45900 km, Jahreswagenzustand!!! Neupreis lag bei 97.000,- €, VB 25.900,- €. 0171-1216935

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53109

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53074

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz

"V 250 4Matic Avantgarde" kompakt - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 10/2017, ca. 11500 km, Radlaufabdekkungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll TORGET 1 Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17), Höherlegung + 30 mm, Dekorfolierung mit Logo, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung und Lüftung vorn, Leder Lugano, div. Assistenten, Distronic, Comand, 360° Kamera, 2x Schiebetür elektrisch, Klima u.v.m., zum Preis von 65.200,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53075

SLS, Privatverkauf, deutsches Auto, neuwertig, nur 1300 km, 1 Besitzer, gekauft als Anlageobj., imm.-graumetallic, Leder schw., VP 275.000,- €. Tel. 0178/5649348

SLS, Privatverkauf, deutsches Auto, neuwertig, nur 1300 km, 1 Besitzer, gekauft als Anlageobj., imm.-graumetallic, Leder schw., VP 275.000,- €. Tel. 0178/5649348

Mini

Leistungskit alle 40i ca. 324 kW/440 PS u. 600 Nm inkl. Vmax, Kits für fast alle BMW/Mini. www.wintertuning.de H

Morgan

Plus 8, EZ 06/2012, 13100 km, BMW-V8-Motor, 1. Hd., 105.000,- €. Springbok Sportwagen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isernhagen, Tel. 05139/957666, www.springbok.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53131

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Abstandsregeltempostat
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 0700/22022011 H

1953/57 Porsche 550 Spyder, für Porsche-Sammlung gesucht... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

MOTOR SPORT aktuell
MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Motorsportkabelbäume, Elektronik, Sensoren + Lichttechnik. www.Aamgard.de H

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Suche VW Golf 1, Gr. 2 / Scirocco Gr. 2. Tel. 0176/64077001

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre
07666 / 9121550 - info@FABIAN-SPIEGLER.de

Geschäftsverbindungen

BestWater

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Verschiedenes

Mercedes, Porsche, BMW u.a. WUNSCHBESTELLUNG MIT TOP NACHLASS und Leasingvermittlung/unkompliziert. Anfragen an: medlogistik@freenet.de, Handy 0176/45785389 H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 27/20

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ auto motor und sport € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland: 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
© 2020 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

NASCAR

Mit einer Sonderlackierung kämpfte Bubba Wallace, der einzige schwarze NASCAR-Pilot, in Martinsville gegen Rassismus

Gerne mehr über die DTM der 90er

DTM-Tracktest Mustang
MSa 25/2020

Vielen Dank für den Tracktest des Ruch-Ford-Mustang. Ich fand die Mustangs schon als Kind so was von genial. Egal, ob sie was gerissen haben oder nicht. Diese 5.0-GT-Underdogs der Ruch-Brüder waren echt eine Bereicherung des Starterfeldes. Und wenn beim Runterschalten fast jedes Mal eine dicke Flamme aus dem Auspuff schoss, war es richtig genial, diese Autos in Aktion zu sehen.

Thomas Pielot
37176 Nörten-Hardenberg

Ich würde Ihnen empfehlen, noch mehr Artikel der Gebrüder Gerd und Jürgen Ruch (alte DTM) mit ihren Ford Mustangs aus dem Jahr 1993 zu bringen. Eventuell auch über Jürgen Feucht, der mit einem schwarzroten Mustang um 1993 die Strecken Europas unsicher machte. Gerne würde ich mehr über alte DTM-Zeiten in den 90ern lesen.

André Schenkel
CH-5745 Safenwil

Komplizierte, aber spannende Materie

Rallye-Aufschriebsvergleich
MSa 25/2020

Hut ab für die tolle Berichterstattung. Einfach klasse, wie Ihr Aktuelles mit Historischem verbindet. Das Highlight für mich als Rallyefan war natürlich der Aufschrieb-Vergleich von Walter Röhrl und Sebastien Ogier – schlicht ein Hammer und trotz komplizierter Materie super spannend. Aber auch für andere Berichte, allem voran zur bei allen anderen vernachlässigten Rallye-EM, oder die interessanten Interviews (Paddon, Mechaniker, Beifahrer usw.) will ich dann auch gleich Danke sagen. Eventuell könntet Ihr noch etwas mehr aus den direkten Nachbarländern berichten oder ab und an eine Seite Breitensport dranhängen. Ansonsten weiter so!

Florian Günter
78733 Aichhalden

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

Aufgrund der zahlreichen Rennabsagen wegen des Coronavirus liegen uns aktuell keine festen DSK-Termine vor.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 18. Juni

ab 06.00	Formel 1, div. Rennen 2004–2007	Sky Sport 1*
ab 11.50	24h Le Mans, Offizielle Filme 2016–2019	Sport 1+*
ab 19.00	Porsche Supercup 2019, div. Rennen	Eurosport 2*
ab 22.00	Porsche Supercup 2019, div. Rennen	Eurosport 1
22.10	NASCAR Cup Series, Homestead (Wh.)	Sport 1+*

Freitag, 19. Juni

ab 00.00	F1, Nürburgring 1999/Hungaroring 2006	Sky Sport 1*
ab 19.00	Porsche Supercup 2019, div. Rennen	Eurosport 2*
ab 19.15	24h Le Mans, Offizielle Filme 2015–2019	Sport 1+*
ab 22.00	WTCR 2019, div. Rennen (Event 1–6)	Eurosport 1

Samstag, 20. Juni

09.20	Targa Florio/Mille Miglia (Reportage)	Motorvision TV*
17.55	NASCAR Cup, Homestead (Wh., auch So.)	Sport 1+*
ab 22.30	WTCR 2019, div. Rennen (Event 7–10)	Eurosport 1

Sonntag, 21. Juni

10.30	Formel 1, Nürburgring 1999	Sky Sport 1*
20.15	Formel 1, GP Brasilien 2012	ORF Sport+*
21.00	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Sport 1+*

Montag, 22. Juni

ab 02.00	Formel 1, div. Rennen 1999–2017	Sky Sport 1*
19.00	WTCR 2019, Saisonrückblick	Eurosport 2*
ab 22.00	Formel E 2018/2019, diverse Events	Eurosport 1

Dienstag, 23. Juni

ab 19.00	Formel E 2018/2019, diverse Events	Eurosport 2*
20.40	NASCAR Cup Series, Talladega (Wh.)	Sport 1+*
ab 22.00	Formel E 2018/2019, diverse Events	Eurosport 1
22.40	Racing Files – Sir Jackie Stewart	Motorvision TV*

Motorrad

Mittwoch, 17. Juni

ab 19.00	Endurance-WM, div. Events	Eurosport 2*
ab 22.30	Endurance-WM, div. Events	Eurosport 1

Samstag, 20. Juni

ab 14.25	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Sonntag, 21. Juni

12.55	WESS, Red Bull Romaniacs 2019	Motorvision TV*
15.35	Speedway-WM-Quali, Glasgow 2019	Motorvision TV*
15.45	Best of MotoGP, Sachsenring Spezial	Servus TV

Montag, 22. Juni

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

* kostenpflichtig

Geplante Rennveranstaltungen

Automobil

20./21.06.	WTCR, Vila Real **– abgesagt –**	P
21.06.	Formel E, Berlin **– ausgesetzt –**	D
21.06.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA
21.06.	IndyCar Series, Elkhart Lake **– verschoben –**	USA

Motorrad

17.06.	Supercross-WM, Salt Lake City/Utah (6)	USA
20.06.	Speedway-EM-Finale, Vojens **– abgesagt –**	DK
20.06.	Speedway-U21-WM-Finale, Poznan **– versch. –**	PL
20.06.	Langbahn-WM-Finale, La Réole **– abgesagt –**	F
20./21.06.	Trial-WM, St. Julia **– verschoben –**	AND
20./21.06.	ADAC MX Masters, Aichwald **– abgesagt –**	D
21.06.	Motorrad-WM, Sachsenring **– abgesagt –**	D
21.06.	Supercross-WM, Salt Lake City/Utah (7)	USA

Vorschau

MERCEDES

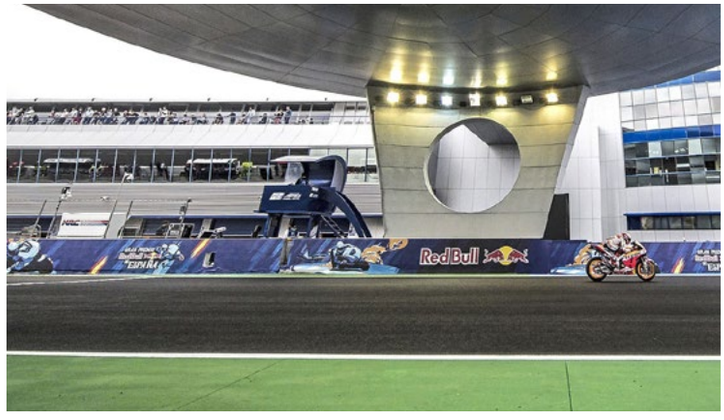
Formel 1: Wie sieht das Hygienekonzept der Königsklasse im Detail aus?

HYUNDAI

Rallye-WM: Was läuft beim Hyundai-Team während der Corona-Pause?

MOTORSPORT IMAGES

Historie: Wir erinnern an den Start der spektakulären Interserie vor 50 Jahren



REPSOL

MotoGP: Am 19. Juli wird in Jerez wieder gefahren. Was gibt es bis dahin zu tun?

sport auto AWARD 2020

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

JETZT SCHNELL DIE SPORTLICHSTEN AUTOS 2020 WÄHLEN UND EINEN **FORD FOCUS ST** GEWINNEN.

Jetzt im Handel oder versandkostenfrei bestellen: www.sportauto.de/lesen

Unverbindl. Abb.:
FORD Focus ST 2.3 ECO-BOOST

FORD FOCUS ST mit Styling Paket
(Farbe Tropical-Orange Metallic)
im Wert von **41.265.00 €** inkl. MwSt. (UPE)