MOTOR SPORT aktuell

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

NR. 07 / 29. JANUAR 2020

Rallye-WM: Neuville siegt, Tänak fliegt

Monster-Crash bei der Monte

DTM: Aston Martin steigt aus

Der Anfang vom Ende der DTM?

Deal zwischen ACO & IMSA

Daytona-Prototypen fahren in Le Mans

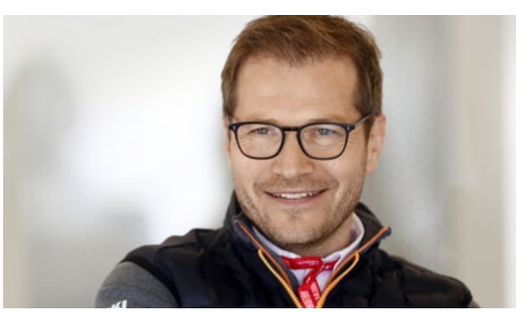
Deutschland € 2,50
A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30
B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30

4 190525 902500 07



MotoGP: Ducati-Präsentation

Das neue Ducati-Bike für die Titel-Attacke



Formel-1-Interview: Andreas Seidl

Was fehlt McLaren noch zum Top-Team?



IMSA: 24h-Rennen in Daytona

Cadillac triumphiert mit Distanz-Rekord

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit McLaren-Teamchef Andreas Seidl **S. 4**
Formel 1 Wer findet den großen Trick beim 2021er-Auto? **S. 6**
Formelsport Aktuelles aus der Königsklasse und Formel 3 **S. 9**
Historie Motor auf dem Prüfstand: B.R.M. P75-H16 **S. 10**
Sportwagen Cadillac feiert weiteren Sieg bei 24h Daytona **S. 12**
Sportwagen GTLM: BMW bezwingt Porsche in Daytona **S. 16**
Sportwagen Neues Topklassen-Reglement, weitere News **S. 18**
Rallye-WM Neuville siegt bei „Monte", Tänak verunfallt **S. 20**
Rallye-WM Citroën mit Gala-Auftritt in der WRC2 **S. 24**
Rallyesport Weitere WM-Hintergründe und aktuelle News **S. 26**
Tourenwagen So schlimm steht es wirklich um die DTM **S. 28**
Tourenwagen Die aktuellen Entwicklungen in der Szene **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Interview: So will Dovizioso Márquez schlagen **S. 30**
MotoGP Das Ducati-Werksteam präsentiert sich für 2020 **S. 32**
Motorrad-WM Der Nachrichten-Überblick durch die Klassen **S. 34**
Historie Die Honda RC161 als Vorbote japanischer Erfolge **S. 36**
Superbike-WM Alles zu den Jerez-Tests, Nachrichten **S. 38**
Straßensport Neuer Anlauf für den Yamaha-R3-Cup **S. 40**
Offroad Wie sieht die Zukunft der Dakar-Rallye aus? **S. 41**
Offroad Roczens Supercross-Show und aktuelle News **S. 42**
Offroad Statistik: Alle Enduro-Weltmeister auf einen Blick **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



24 Rallye Monte Carlo WRC2 & WRC3:
Citroën-Dominanz in den kleinen Klassen



16 24h-Rennen in Daytona – GT-Wertung:
BMW und Porsche fighten um den Klassensieg



06 Die Formel 1 bereitet sich auf 2021 vor:
Ingenieure suchen nach Regel-Schlupflöchern



30 Andrea Dovizioso im Interview:
Wie kann man Marc Márquez schlagen?



42 Supercross-WM in Glendale:
Ken Roczen dominiert das Geschehen

MSa-Paddock



ALTE BANDE AM RING
Wenn im Winter die Nürburgring-Nordschleife für Autos gesperrt ist, kann man sie wunderbar als Wanderstrecke nutzen – so wie Redakteur Michael Bräutigam (r.) und der frühere MSa-Schreiber Gregor Messer.



ZWEI OHNE COCKPIT
Im Pressezentrum lümmelte François Delecour, Monte-Carlo-Sieger 1994 und dieses Jahr für das französische Fernsehen im Einsatz, neben MSa-Mann Reiner Kuhn (r.), der ihm ständig die Reifenwahl der Stars per SMS schicken musste. Angesichts der Schrecken des Eises und der Finsternis auf den Prüfungen waren die beiden verhinderten Weltmeister gar nicht so unglücklich, die Rallye am Monitor statt durch die Windschutzscheibe zu betrachten.



IN DER SONNE DES SÜDENS
Mit der Ducati-MotoGP-Teampräsentation und den Superbike-WM-Tests hatte MSa-Reporter Imre Paulovits zwar ein strammes Reiseprogramm, dafür konnte er die neuen Bikes bei viel Sonnenschein bewundern.



WILHELM

Im Interview sprechen wir mit McLaren-Teamchef Andreas Seidl über das abgelaufene Jahr, die Stärken und Schwächen des Teams und den Plan für die Zukunft.

Von: **Michael Schmidt**

Was war die positive Erkenntnis dieser Saison?
Dass McLaren zu seinem Renn-Spirit zurückgefunden hat, der die Grundvoraussetzung dafür ist, um im Motorsport erfolgreich zu sein. Bei der erfolgreichen Geschichte des Teams war es kein Wunder, dass der nach der Durststrecke in den letzten vier, fünf Jahren zu einem gewissen Grad verloren gegangen ist.

Was muss sich ändern?
Erfolg im Motorsport ist immer eine Teamleistung und hängt von den einzelnen Personen ab. Ich versuche ein Klima zu schaffen, in dem wir für jeden im Team den richtigen Platz finden, wo er seine Talente anwenden kann, in dem sich jeder wertgeschätzt fühlt und mit Freude zur Arbeit kommt, mit dem Ziel, zusammen etwas zu erreichen. Wichtig ist, wenig Politik im Laden zu haben, dass es bei Problemen kein Fingerzeigen gibt, dass man stattdessen nach Lösungen sucht. Dafür musst du eine Kultur schaffen, sodass sich die Leute trauen, Probleme offen anzusprechen, und Risiken eingehen, ohne Angst zu haben, dass es zum Schaden des Einzelnen sein könnte, wenn mal etwas schiefgeht. Das versuche ich mit meiner Führungsmannschaft zu schaffen. Ich hatte in meiner Laufbahn das Glück, dass ich immer Chefs hatte, die mich unterstützt und mir gleichzeitig genug Freiheit gegeben haben. Nur so kannst du zeigen, was du kannst. So wollen wir das auch bei McLaren im gesamten Team umsetzen. Das ist für mich der Schlüssel zum Erfolg.

Andreas Seidl

Geburtstag: 6. Januar 1976
Geburtsort: Passau
Herkunftsland: Deutschland

„Wir müssen uns 2020 weiter verbessern“

Die Zeit des Kennenlernens ist vorbei. Was haben Sie für ein Team vorgefunden bei McLaren?
Ich bin zu einem Zeitpunkt zu dem Team gestoßen, das dank der Maßnahmen, die Zak Brown schon 2018 initiiert hat, wieder auf dem Weg nach oben war. Der Schritt, den die Jungs über den Winter gemacht haben, war vor meiner Zeit. Das Auto war schon ab den Wintertestfahrten 2019 deutlich besser als sein Vorgänger. Bevor ich angefangen habe, waren auch schon die ersten guten Ergebnisse da. Ich habe ein Team vorgefunden, das bereits wieder eine positivere Einstellung hatte. Das hat es für unseren neuen Technikdirektor James Key und mich einfacher gemacht, in Ruhe zu analysieren, wo noch Schwächen vorhanden sind. McLaren ist eine Ansammlung von vielen, vielen Talenten und auch von unheimlich viel Know-how. Was in den letzten Jahren verloren gegangen war, ist eine klare Führungsstruktur und eine klare Richtung. Ich habe dem Team in meiner ersten Amtshandlung eine klare Struktur mit auf den Weg gegeben. Nach meiner Erfahrung funktioniert die klassische Struktur der Pyramide zumindest in der aktuellen Situation des Teams am besten. Wichtig ist, dass sie jeder versteht. Jeder muss die Verantwortlichkeiten und die Informationsflüsse kennen.

Renault überlegt, im Jahr 2020 Schmalspur zu fahren, um möglichst viele Ressourcen auf den Neustart 2021 zu konzentrieren. Ist das auch für McLaren ein Denkmodell?
Das machen wir bewusst nicht. Wir müssen den positiven Lauf, den wir uns dieses Jahr erarbeitet haben, aufrechterhalten. Wir wollen auch 2020 einen Schritt nach vorne machen. Nicht in Bezug auf die Platzierung. Da erwarte ich wieder einen harten Kampf um Platz 4. Das ist bei den aktuellen Kräfte- und vor allem Budgetverhältnissen in der Formel 1 das Maximum, was derzeit möglich ist. Wir sehen im Team noch genug Schwachstellen, an denen wir arbeiten müssen. Deshalb müssen wir zeigen, dass wir uns gerade auf diesen Gebieten weiterentwickeln. Und genau deshalb ist es wichtig, eine gute Saison 2020 hinzulegen. Mir ist klar, dass uns im laufenden Jahr ein Balanceakt erwartet, ab wann wir den Schalter voll auf 2021 umlegen. Logischerweise wird das früher passieren als sonst.

„Wir haben den dritten Platz von Brasilien ausgiebig in der Fabrik gefeiert. Das sind Motivationsspritzen. Viele bei uns haben so etwas noch nie erlebt“

Andreas Seidl

Wie groß ist die Formel-1-Truppe?
Knapp 750 Mitarbeiter. Was deutlich weniger ist als bei den drei Topteams. Wenn wir Richtung Budgetdeckelung schauen, sind wir bereits jetzt in der richtigen Größenordnung unterwegs. Die Besitzer des Teams haben uns klar zu verstehen gegeben, dass wir am Budgetdeckel operieren dürfen. Das ist für das Team ein super Signal, weil wir damit die Voraussetzung haben, den Anschluss an die Spitze zu schaffen. Das wird 2021 noch nicht passieren. Noch haben die Topteams mehr Budget, mehr Ressourcen, mehr Leute. Und sie machen auch noch einen besseren Job. Das werden sie wahrscheinlich auch 2020 in der Vorbereitung für 2021 tun. Nach dem Start der neuen Regularien wird es dauern, bis sich die Budgetdeckelung auswirkt. Ich erwarte deshalb, erst 2023 um Podiumsplätze und Siege zu fahren.

Was haben Ihnen die drei Topteams voraus, außer mehr Geld und mehr Personal?
Seidl: eine bessere Infrastruktur, bessere Abläufe, Methoden und Prozesse, mehr Effizienz, mehr Selbstvertrauen in ihre eigene Leistung, ohne das in Arroganz ausarten zu lassen.

Wo hatte das 2019er-Auto noch Schwächen?
Unser Rückstand zu den Topautos hat zwischen einer und eineinhalb Sekunden geschwankt. Die Topteams schaffen es an jeder Rennstrecke, unter allen Bedingungen immer Topleistung abzuliefern, weil sie Autos haben, die weniger empfindlich auf bestimmte Gegebenheiten reagieren – zum Beispiel auf die Streckencharakteristik, auf Temperaturen und Bodenfreiheiten. Bei uns war es wie bei vielen Autos im Mittelfeld. Die haben eine Konfiguration, in der sie sehr gut funktionieren. Wenn du aus diesem Fenster rausfällst, dann bist du plötzlich am Ende des Mittelfeldes. Da müssen wir ansetzen. Mehr Abtrieb ist eine Sache, weniger Empfindlichkeit die andere. Der Abtrieb muss über die komplette Bandbreite an Abstimmungen, in allen dynamischen Zuständen, in allen Kurventypen verfügbar sein. Da gab es bei uns zu viele Schwankungen.

McLaren kam in der abgelaufenen Saison zehn Mal nicht ins Ziel. Wie kann man da besser werden?
Da haben wir zu viele Punkte verloren. Es war ein Mix aus Antriebsschäden und aus eigenen Fehlern. Ich möchte da keine Schuldzuweisungen aussprechen. Wir müssen einfach auf unserer Seite in unseren Abläufen und Prozessen zu Hause in der Firma und draußen an der Rennstrecke besser werden. Ein Thema sind auch die Boxenstopps, die uns 15 bis 20 Punkte gekostet haben. Da wird in bessere Werkzeuge investiert.

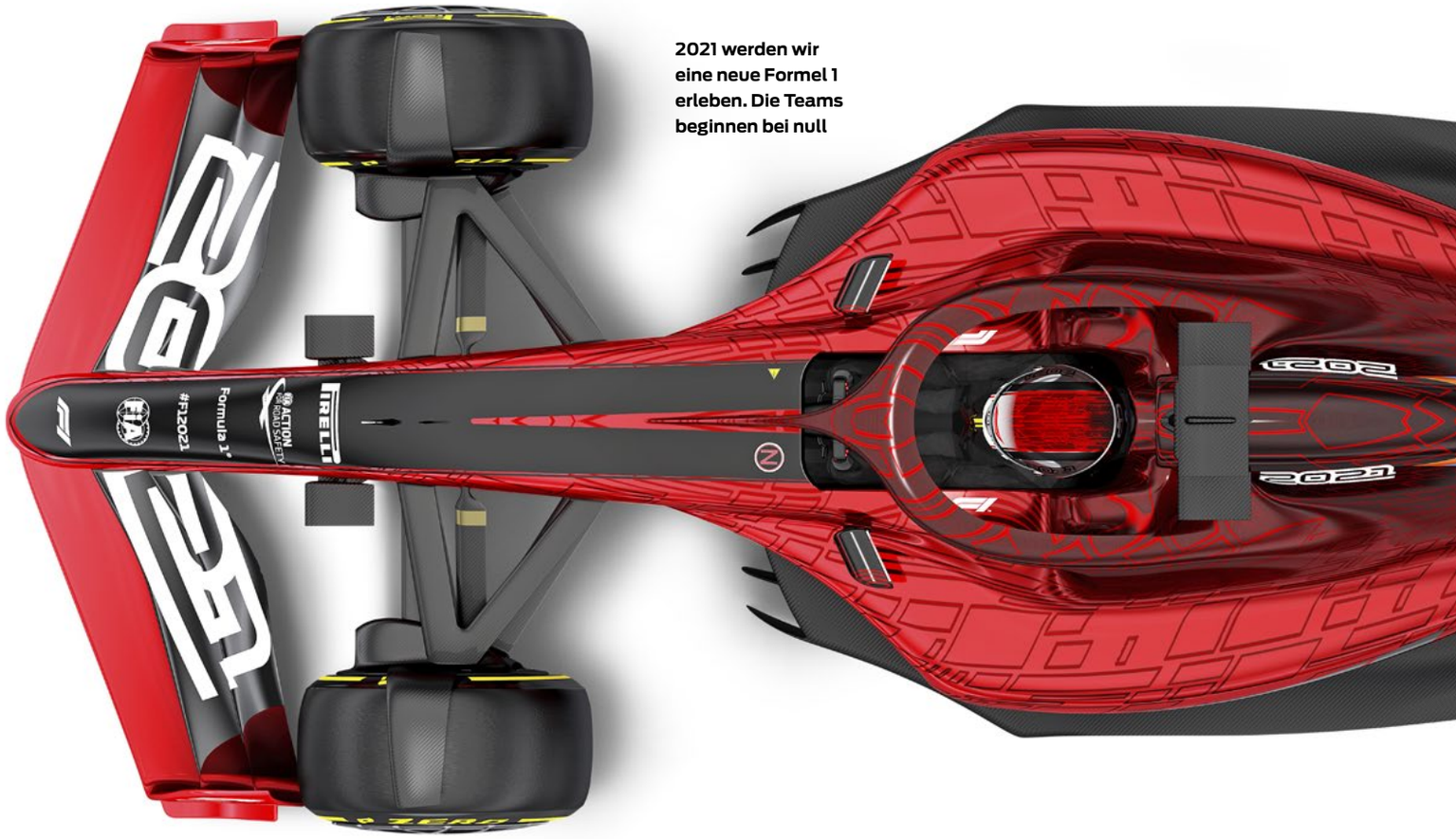
Wie waren Sie mit der Rennstrategie zufrieden?
Seidl: Das war eine unserer Stärken. Da haben wir gegenüber vielen Teams im Mittelfeld Punkte gutgemacht. Auch bei den Starts und den ersten Rennrunden waren wir gut. Es ist in unserer Situation wichtig zu sehen, dass wir in manchen Kategorien schon mit den Besten mithalten oder sie teilweise sogar übertreffen. Das gibt uns das Selbstvertrauen, es auch auf anderen Gebieten zu zeigen. Deshalb haben wir die Bilder, als wir in den ersten Rennrunden mal vor einem Ferrari oder Mercedes lagen, in der Fabrik aufgehängt und den dritten Platz von Brasilien in der Firma ausgiebig gefeiert. Das sind Motivationsspritzen. Viele bei uns im Team haben so etwas noch nie erlebt.

Sind Carlos Sainz und Lando Norris schon Siegfahrer?
Von dem was ich bisher von den beiden gesehen habe, bin ich überzeugt, dass sie das Potenzial zu Topfahrern haben. Jetzt ist wichtig, dass wir ihnen ein Auto geben, mit dem sie weiter vorne fahren und mit uns wachsen können. Dann müssen sie zeigen, dass sie Siegfahrer sind. Im Moment gibt es nicht den geringsten Grund, an ihnen zu zweifeln. ■



REINHARD

Teamchef Seidl will McLaren zu altem Erfolg zurückbringen



2021 werden wir eine neue Formel 1 erleben. Die Teams beginnen bei null

Wer findet den Doppel

Es ist noch ein Jahr hin, doch die Formel 1 bereitet sich schon auf die größte Revolution ihrer Geschichte vor. Das neue Regelwerk, das ab 2021 greift, schränkt die Ingenieure zwar ein, bietet aber auch Schlupflöcher. Racing Points Technikchef Andy Green ist sicher, dass ein Team den goldenen Treffer landet.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 erfindet sich neu. 2021 wird alles anders: das technische Reglement und das sportliche Regelwerk. Racing Points Technikchef Andy Green ist seit drei Jahrzehnten in der Königsklasse. Für den Routinier besteht kein Zweifel: „Es ist die größte Regelreform meiner Laufbahn. Die Änderungen sind monströs."

Deshalb schauen die zehn Teams voraus. In den Fabriken laufen bereits die Entwicklungsprogramme für 2021, obwohl die Teams mit den 2020er-Autos noch keinen Meter gefahren sind. Racing Point hatte bereits im Vorjahr ein erstes Modell des 2021er-Autos im Windkanal. Und sucht wie die Konkurrenz fieberhaft nach den besten Lösungen, um ein schnelles und wettbewerbsfähiges Auto zu bauen.

Das Regelwerk, das ab der 72. Saison der Formel 1 gilt, schränkt die Ingenieure noch weiter ein, als es momentan schon der Fall ist. Deshalb gab es lange großen Widerstand dagegen. Seit Ende Oktober liegt das Reglement auf dem Tisch. Schon vorher hatten sich die Teams über 2021 ihre Gedanken gemacht. Doch seither durchforsten sie das Regelwerk mit Nachdruck, interpretieren es und klopfen es auf Gesetzeslücken ab, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. Die Konzeptgruppen sind je nach Team unterschiedlich groß. Mercedes, Ferrari und Red Bull können bereits jetzt mehr Personal für die Entwicklung für 2021 abstellen als die Mittelfeldteams. Das ist für sie wieder ein großer Vorteil. Die Lernkurve ist steil. „Das Programm ist noch jung. Wir müssen noch schrecklich viel lernen", sagt Green.

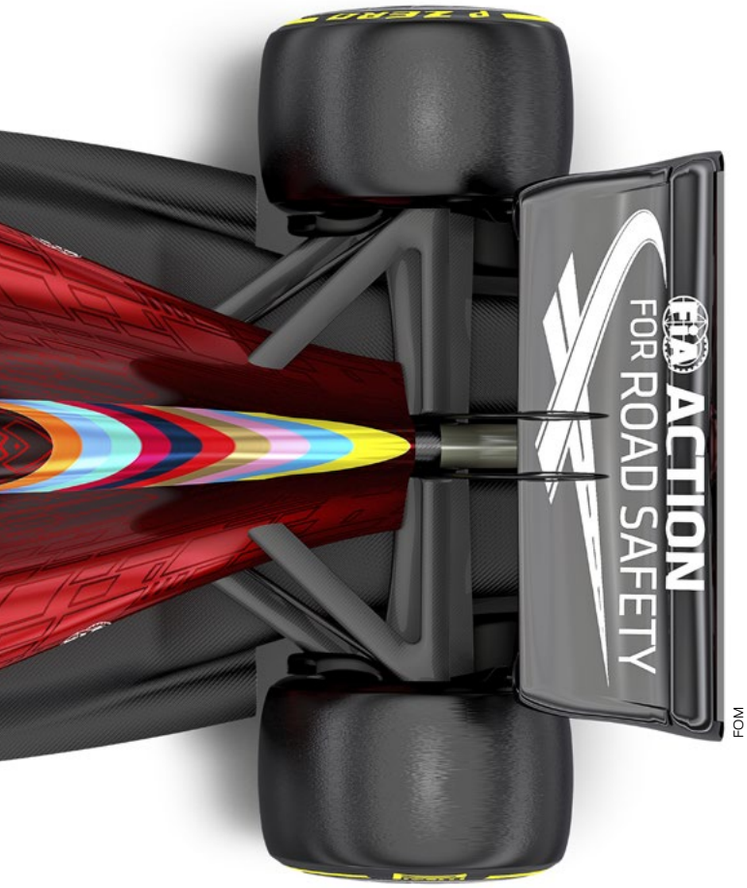
Kontaminierte Gedanken

Die Ingenieure beschäftigen sich mit dem neuen Regelwerk nicht ohne befangen zu sein. Das Formel-1-Management hat das Auto der Zukunft visualisiert. Und genau das stört die Ingenieure. „Wir würden uns wünschen, das Modell nicht gesehen zu haben", führt Green aus, „weil es deinen Kopf in gewisser Weise lähmt. Du denkst daran, was sie gemacht haben, wie sie gedacht haben. Das will ich nicht. Ich will das Regelwerk lesen, ohne dass meine Gedanken durch die Gedanken anderer Leute kontaminiert sind. Ich will es so lesen, wie es dasteht, ohne Interpretation." Ingenieure scheren sich nicht um den Grundgedanken eines Reglements. Sie wollen nur das Maximale aus den Regeln herausholen.

Die Formel 1 wird ab 2021 ein anderes Gesicht haben. Obwohl jedes Team mit eigenen Ideen um die Ecke kommen wird, glaubt Green, dass die Autos im Kern dem Modell von FIA und Liberty Media ähneln werden. Die Autos werden deutlich vereinfacht. Sie sollen weniger stark schädliche Turbulenzen nach hinten werfen, damit das Hinterherfahren und dadurch das Überholen einfacher wird.

Die Technikregeln, die die FIA auf 141 Seiten niederschreibt, mögen zwar restriktiv sein und die Ingenieure in ihrer Denke einschränken. Doch es gibt auch die andere Seite der Medaille. Alle Teams beginnen mit einem weißen Blatt Papier. Und das gibt ihnen die Chance, etwas Revolutionäres zu erfinden. So wie es einst BrawnGP schaffte.

Der Rennstall, der nach Hondas Abzug entstand und 2010 in Mercedes überging, überraschte



FOM

-Diffusor?

die Formel 1 einst mit dem Doppeldiffusor. Dieser Techniktrick brachte dem Team den WM-Titel 2009. BrawnGP dominierte mit dem Doppeldiffusor die erste Saisonhälfte, bis die Gegner ihn kopiert hatten. Toyota und Williams hatten zwar auch von Beginn an einen Doppeldiffusor am Auto, aber kein so starkes Gesamtpaket.

Andy Green beschreibt, wie die Teams auf der Suche nach dem genialen Trick vorgehen: „Wir klopfen das Reglement auf Freiräume ab, an die die FIA nicht gedacht hat. Wir versuchen im Prinzip, den Grundgedanken des Reglements zu brechen. Ich denke, das Reglement ist ziemlich fragil. Da gibt es Bereiche, die gebrochen werden können. Wir müssen dann sehen, wie die FIA darauf reagiert."

Green schätzt die Chance darauf sehr hoch ein, dass ein Team eine Lücke im Reglement findet und den goldenen Treffer landet. „Ich würde sogar darauf wetten, dass 2021 etwas Ähnliches wie mit dem Doppeldiffusor damals passiert." Dann wird es für den Rest darum gehen, schnell zu kopieren. Oder die FIA dazu zu bewegen, den Trick zu verbieten. „Es wird interessant sein zu sehen, wie die Teams und die Regelhüter auf so einen Fall reagieren werden." Die Formel 1 behält sich vor, dann das Reglement anzupassen, um die Dominanz eines Teams zu verhindern. Denn eines der großen Ziele ist es auch, das Feld zusammenzuführen.

> „Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand den goldenen Treffer landet, ist sehr hoch. Ich würde sogar darauf wetten, dass 2021 etwas Ähnliches wie damals mit dem Doppel-Diffusor passiert. Es wird interessant sein zu sehen, wie die Teams und die Regelhüter auf so einen Fall reagieren."
>
> Andy Green

Schlachtfeld Unterboden

Sind die Teams dazu verpflichtet, Lücken im Regelwerk zu melden? Green verneint: „Die FIA will das zwar, aber wir müssen es nicht. Sie können die Regeln auch erst für das kommende Jahr anpassen. Du kannst jemanden unter der Saison nicht dafür bestrafen, dass er gute Arbeit geleistet hat. Das wäre falsch. Man muss den Teams die Chance lassen, etwas zu finden, das besser ist als die Lösung der anderen. Die Formel 1 ist ein Wettbewerb."

Das aerodynamische Wettrüsten wird auf eine kostengünstigere Plattform gestellt, das Budget auf 175 Millionen US-Dollar gedeckelt. Obwohl es aufgrund von Ausnahmen mehr sein wird. Die Autos werden langsamer. Die ersten Versuche im Windkanal ergaben einen Abtriebsverlust von etwa 25 Prozent gegenüber den 2019er-Autos. Doch je länger die Teams entwickeln, desto kleiner wird das Delta. Das F1-Management geht davon aus, dass die neue Rennwagen-Generation um etwa drei Sekunden langsamer sein wird als die alte.

Den meisten Anpressdruck werden die Autos über Kanäle am Unterboden erzeugen. Der Ground Effect kehrt zurück, den die FIA Ende 1982 auf die schwarze Liste gesetzt hatte. Weil die Autos damals zu schnell wurden. „Das wird ein großes Schlachtfeld der Entwicklung", prophezeit Green.

Der Frontflügel wächst aus der Nase und wird vereinfacht. Wie das ganze Auto. Die Leitbleche fallen weg. Das macht es für die Ingenieure kompliziert: erstens genug Anpressdruck auf der Vorderachse zu erzeugen, zweitens die Strömung zu kontrollieren und schlechte Luft dort fernzuhalten, wo sie am meisten am Auto schadet.

Chaotische Strömung

Green schildert das Problem. „Wir müssen mit einem sehr einfachen Frontflügel arbeiten. Und genau darin liegt das Problem. Der Flügel gibt uns keine Kontrolle darüber, zu bestimmen, was mit dem Luftfluss danach passiert. Der Strömungsverlauf sieht sehr, sehr chaotisch aus."



MOTORSPORT IMAGES



FOM

Das entscheidende Entwicklungsgebiet? 2021 kehrt der Ground Effect zurück. Das Auto saugt sich auf den Asphalt.

FOM

Den Ingenieuren werden viele, aber nicht alle Werkzeuge genommen, um turbulente Strömung zu kontrollieren. Wird es die große Herausforderung, die Turbulenzen von den großen Tunneln unter dem Auto fernzuhalten? „Das ist das Erste, worauf du dich stürzt. Wird es die größte Baustelle für 2021? Das wissen wir erst später. Beim ersten Blick auf das neue Reglement ist es aber der erste Bereich, der dir ins Auge springt. Es gibt ein paar fiese Aerodynamik-Bereiche an diesem Auto. Wir werden die Probleme dort nicht lösen können, müssen sie aber so weit wie möglich mildern“, erklärt der Engländer.

Ein Problem, das auf Racing Point wie auf alle anderen zukommt, ist das Mindestgewicht, das von 745 auf 768 Kilogramm steigt. Wegen der Standardteile. Wegen der Erhöhung des Mindestgewichts der Antriebseinheit von 145 auf 150 Kilo. Wegen verschärfter Sicherheitsmaßnahmen. Für Racing Point werde es unmöglich, auf das Limit von 768 Kilogramm zu kommen, sagt Green. Mit anderen Worten: Das Auto wird zu Saisonbeginn 2021 übergewichtig fahren. „Ganz einfach: Das Mindestgewicht ist zu niedrig für die Teile, die wir ans Auto schrauben müssen. Wir werden das Gewichtslimit deutlich verfehlen.“ Green sagt außerdem: „Ich denke nicht, dass es ein tolles Auto zum Fahren sein wird.“

Es wird also ein Rennen darum, wer das Mindestgewicht am schnellsten erreicht. Jedes Gramm zu viel kostet Rundenzeit. Green sieht auch hier wieder alle Asse bei den Topteams. Sie können 2020 unbegrenzt Geld investieren, um ihre Autos abzumagern. Und sie haben mehr Personal. Mehr Köpfe gleich mehr Ideen.

Kein Prickeln bei Green

Von den 2021er-Autos ist Green selbst nicht angetan. „Der Frontflügel ist zu groß geraten. Die Ästhetik passt nicht.“ Der Engländer hätte sich einen radikaleren Ansatz gewünscht. „Ich schaue nach vorn und nicht zurück. Ich will etwas Neues, etwas Aufregendes. Wir müssen eine ganz neue Generation für unseren Sport begeistern. Sonst wird es diesen Sport nicht mehr lange geben. Ich sehe das mit dem 2021er-Reglement leider nicht. Ich sehe nicht, dass sich jemand begeistert. Was ist aus den Konzeptautos geworden, die Adrian Newey entworfen hat? Das hat ein Prickeln hervorgerufen.“

Immerhin wird das Folgen einfacher. Die Formel 1 strebt an, dass eine Wagenlänge hinter einem anderen Auto der Gesamtanpressdruck von 55 auf 86 Prozent steigt. Ganz so viel wird es nicht sein, glaubt Green, weil die Teams keine Autos zum Hinterherfahren bauen, sondern einzig auf die maximale Performance in freier Luft aus sind. Aber: „Wir können die Prinzipien nicht brechen. Es ist ein Auto mit Ground Effect. Da wird es dem hinterherfahrenden Auto automatisch leichter fallen, zu folgen. Das ist Physik. Wird es zu einfacherem Überholen führen? Das weiß ich nicht.“ ■



XPB

Das Formel-1-Management hofft auf einen faireren Wettbewerb

Formel 1

Großes Ferrari-Theater

Ferrari wird sein neues Auto in diesem Jahr ausnahmsweise nicht in Maranello vorstellen. Das Kundenteam Alfa Romeo wartet mit der Präsentation bis zur letzten Minute.

Von: **Tobias Grüner**

Anfang Februar beginnen die Teams mit der Vorstellung ihrer neuen Autos. Nach aktuellem Stand wird wohl zuallererst Haas Bildmaterial vom VF-20 verschicken. Ein genaues Datum konnte der US-Rennstall aber noch nicht nennen. Ferrari ist mit einer großen Zeremonie am 11. Februar ebenfalls relativ früh dran. Die Italiener haben die Weltpresse aber nicht wie üblich in die Fabrik nach Maranello eingeladen, sondern ins rund 30 Kilometer entfernte Reggio Emilia. Dort werden Sebastian Vettel und Charles Leclerc im historischen Teatro Municipale das Tuch vom neuen Renner ziehen.

Im Laufe der Woche folgen noch Renault, McLaren, AlphaTauri und Mercedes. Racing Point lüftet das Geheimnis um den neuen RP20 erst zwei Tage vor Testbeginn. Das Auto wird am Sitz von Hauptsponsor BWT im österreichischen Mondsee enthüllt. Noch länger lässt Alfa Romeo die Fans warten. Der C38 zeigt sich am 19. Februar erst eine Dreiviertelstunde vor dem Start der Testfahrten in der Boxengasse von Barcelona der Öffentlichkeit. ■



FERRARI

Die Ferrari-Präsentation läuft dieses Jahr etwas glamouröser ab als 2019

Formel 1

Keine Zandvoort-Daten

Auf der umgebauten Grand-Prix-Strecke in Zandvoort könnten die F1-Teams dieses Jahr einige Überraschungen erleben. Das Architektenbüro will keine genauen Daten rausrücken.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel-1-Rückkehr nach Zandvoort wird das Sportereignis des Jahres in den Niederlanden. Mehr als eine Millionen Ticket-Anfragen habe es gegeben, erklärten die Veranstalter stolz. Doch trotz Zusatztribünen werden am Ende nicht mehr als 105 000 Zuschauer auf die Anlage in den Dünen passen. Um die Massen reibungslos an die Nordseeküste zu transportieren, bekommt der Bahnhof in Zandvoort noch zusätzliche Gleise. So sollen in den Stoßzeiten bis zu zwölf Züge pro Stunde abgefertigt werden können.

Die größte Baustelle befindet sich aber aktuell auf der Strecke selbst. Viele Kurven und Auslaufzonen müssen für die Königsklasse umgestaltet werden. Dabei sind umfangreiche Asphaltarbeiten nötig. Die Zielkurve wurde komplett abgerissen. Sie wird mit einer Neigung von 18 Grad neu aufgebaut, damit die Autos mit geöffnetem DRS-Flügel vollgas auf die Zielgerade einbiegen können. Für die Teams präsentiert Zandvoort einige ganz neue Herausforderungen. Damit sich die Ingenieure aber mit ihren Simulationsprogrammen nicht zu früh vorbereiten können, will das Architekturbüro Dromo, das mit dem Umbau beauftragt wurde, genaue Daten zur Strecke und zum Asphalt zurückhalten. „Die Teams sollen erst im Freitagstraining herausfinden, was sie erwartet“, erklärt Zandvoort-Sportchef Jan Lammers den Plan. „Das sollte für etwas mehr Spannung am Wochenende sorgen.“ ■



ZANDVOORT CIRCUIT

In Zandvoort beginnen die Asphaltarbeiten – hier am Auslauf von Kurve 1

NACHRICHTEN

LETZTE MIAMI-CHANCE

In dieser Woche stimmen die Bezirksräte in Miami-Dade das letzte Mal über das geplante Formel-1-Rennen rund um das NFL-Stadion ab. Als Reaktion auf die Kritik der Anwohner haben die Veranstalter den Verlauf der Strecke noch einmal angepasst. Außerdem wurde versprochen, dass zu Schulzeiten keine Rennwagen fahren.

NETFLIX-DOKU KOMMT

Im vergangenen Jahr sorgte die F1-Netflix-Dokumentationsreihe „Drive to Survive“ mit ihren tiefen Einblicken hinter die Kulissen für große Begeisterung bei den Fans. Nun wurde die Veröffentlichung der zweiten Staffel angekündigt. Ab dem 28. Februar sollen die neuen Folgen über den Streaming-Dienst abrufbar sein. Im Gegensatz zum Vorjahr haben auch Mercedes und Ferrari den Filmcrews Zugang gewährt.

CHINA-GP IN GEFAHR?

Die Ausbreitung des Coronavirus in China bringt auch das Formel-E-Rennen in Sanya (21. März) und den F1-Grand-Prix in Shanghai (19. April) in Gefahr. Die nationale Sportbehörde hat abgekündigt, alle Sportveranstaltungen bis April auszusetzen. Laut den Organisatoren gibt es aber noch keine konkreten Pläne, die Rennen zu streichen.

NEUES TEAM FÜR ZENDELI

Lirim Zendeli wird auch 2020 in der internationalen Formel-3-Serie an den Start gehen. Der Bochumer wird nach der Rookie-Saison bei Charouz Racing künftig für das Trident-Team antreten.

RENAULT HOLT AUSSIE

Neben Zendeli gehört auch der Australier Oscar Piastri zum 2020er Formel-3-Starterfeld. Der 18-jährige Melbourner wurde in den Renault-Juniorkader aufgenommen und in der Formel 3 im Meisterteam von Prema untergebracht.



Konstant unzuverlässig: 23 der 40 Einsätze endeten vorzeitig

MOTORSPORT IMAGES

B.R.M. P75-H16

Das Monster aus Bourne

B.R.M. fuhr zwei Mal mit Sechzehnzylinder-Motoren in der Formel 1. Das zweite Experiment war so abenteuerlich wie das erste. Eigentlich war das H16-Monster ein Flop. Doch der 232 Kilogramm schwere Motor feierte einen GP-Sieg. In einem Chassis von Lotus.

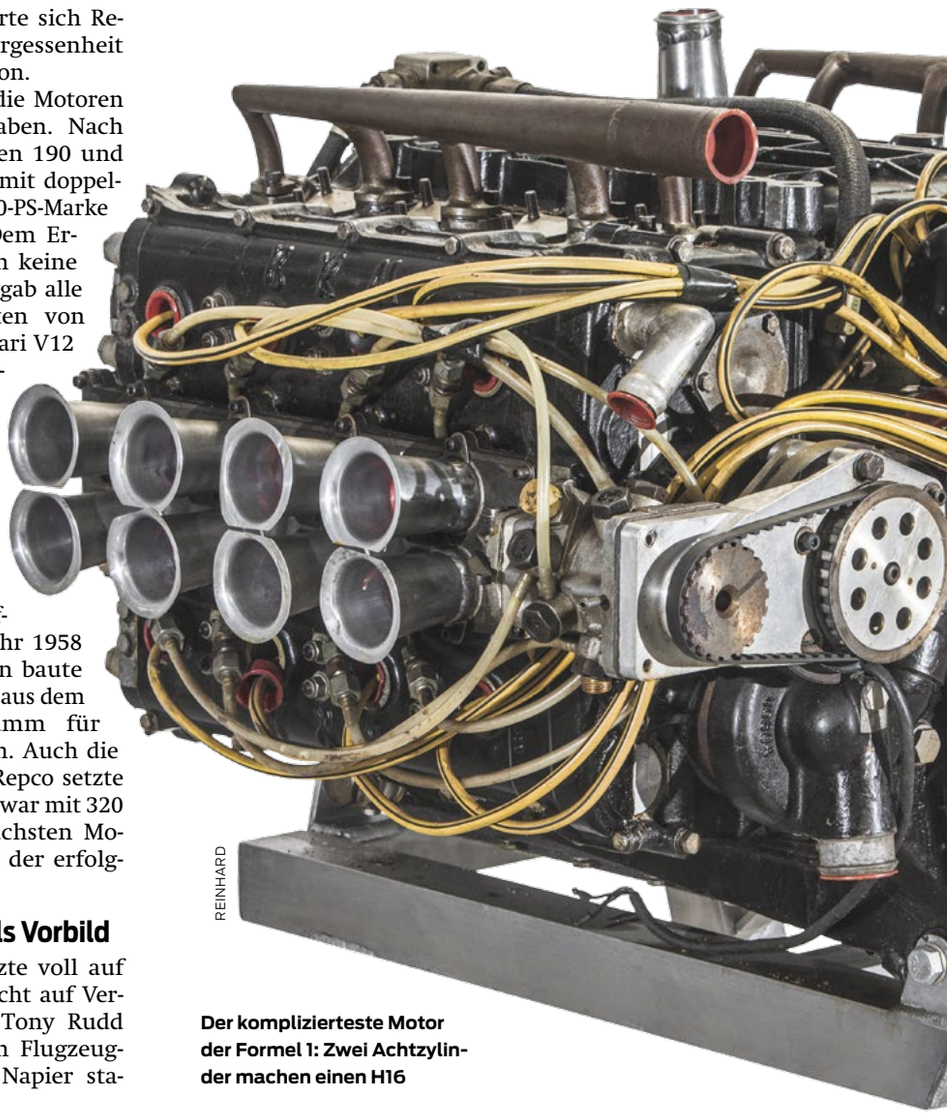
Von: **Michael Schmidt**

Wenn es einen Motorenhersteller in der Formel 1 gibt, der Mut zum Risiko hatte, dann B.R.M. Kritiker sprachen eher von sträflichem Leichtsinn. Der englische Rennstall verfeuerte viel Geld in die Entwicklung von zwei Sechzehnzylinder-Motoren. Die einzigen in der Königsklasse. Über den V16 mit Kompressor aus den frühen 50er-Jahren werden wir an anderer Stelle gesondert berichten. Heute knöpfen wir uns den H16-Motor vor, der 1966 debütierte. Es war das erste Jahr der Dreiliter-Formel. Auch 1,5-Liter-Triebwerke mit Aufladung, Gasturbinen und Wankelmotoren waren erlaubt. Der Verband wollte Mercedes und Chrysler eine Brücke bauen. Weder der eine noch der andere biss an. Erst elf Jahre später erinnerte sich Renault an die in Vergessenheit geratene Turbo-Option.

Endlich durften die Motoren wieder Leistung haben. Nach fünf Jahren zwischen 190 und 220 PS wurde 1966 mit doppeltem Hubraum die 400-PS-Marke wieder geknackt. Dem Erfindergeist schienen keine Grenzen gesetzt. Es gab alle denkbaren Spielarten von Motoren. Einen Ferrari V12 mit 60-Grad-Zylinderwinkel. Einen Weslake V12, ebenfalls mit einem Bankwinkel von 60 Grad. Honda brachte einen Zwölfzylinder mit 90-Grad-Winkel an den Start. Maserati grub einen Zwölfzylinder aus dem Jahr 1958 wieder aus. McLaren baute einen Ford-V8-Motor aus dem Indianapolis-Programm für Formel-1-Zwecke um. Auch die australische Firma Repco setzte auf acht Zylinder. Es war mit 320 PS einer der schwächsten Motoren im Feld, aber der erfolgreichste.

Flugzeugmotor als Vorbild

B.R.M. dagegen setzte voll auf Power. Ohne Rücksicht auf Verluste. Technikchef Tony Rudd ließ sich von einem Flugzeugmotor inspirieren. Napier sta-



REINHARD

Der komplizierteste Motor der Formel 1: Zwei Achtzylinder machen einen H16

DIE ERFOLGE



Der einzige Sieg: Jim Clark im Lotus-B.R.M

MOTORSPORT IMAGES

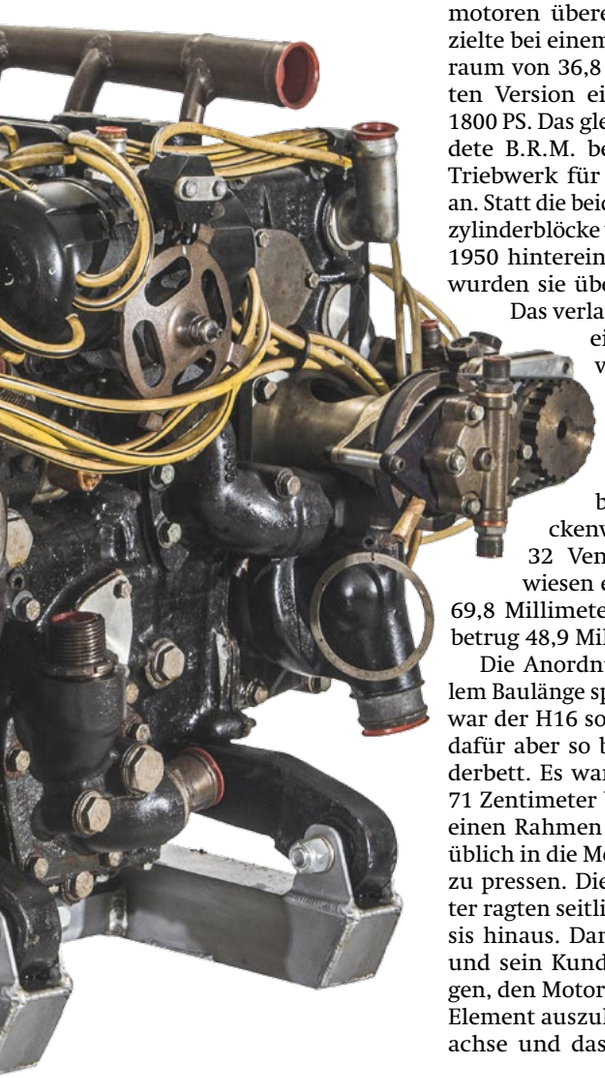
Debüt:	GP Frankreich 1966
Einsatzzeitraum:	1966–1968
Teams:	B.R.M., Lotus
GP-Starts:	16
WM-Punkte:	25
GP-Siege:	1

DIE TECHNIK



MOTORSPORT IMAGES

Bauart:	H-Motor, 16 Zylinder
Einbau:	längs
Hubraum:	2997 cm³
Bohrung x Hub:	69,8 x 48,9 mm
Ventile:	32, später 64, Feder
Verdichtung:	11,5:1
Gewicht:	232 kg
Leistung:	440 PS
Maximaldrehzahl:	10 500/min
Steuerung:	Stirnradsatz
Konstrukteur:	Geoffrey Johnson



pelte zwei flache Zwölfzylindermotoren übereinander und erzielte bei einem stattlichen Hubraum von 36,8 Litern in der ersten Version eine Leistung von 1800 PS. Das gleiche Prinzip wendete B.R.M. bei seinem ersten Triebwerk für die Dreiliter-Ära an. Statt die beiden 1,5-Liter-Achtzylinderblöcke wie beim V16 von 1950 hintereinanderzukoppeln, wurden sie übereinandergelegt. Das verlangte automatisch einen Bankwinkel von 180 Grad. Die beiden Kurbelwellen wurden über Zahnräder miteinander verbunden. Acht Nockenwellen bewegten 32 Ventile. Die Kolben wiesen eine Bohrung von 69,8 Millimetern auf. Der Hub betrug 48,9 Millimeter.

Die Anordnung sollte vor allem Baulänge sparen. Tatsächlich war der H16 so kurz wie ein V8, dafür aber so breit wie ein Kinderbett. Es war unmöglich, das 71 Zentimeter breite Monster in einen Rahmen oder wie damals üblich in die Monocoque-Schalte zu pressen. Die 16 Ansaugtrichter ragten seitlich über das Chassis hinaus. Damit waren B.R.M. und sein Kunde Lotus gezwungen, den Motor als volltragendes Element auszulegen. Die Hinterachse und das Getriebe waren direkt mit Motorblock und Zylinderkopf verschraubt.

Im ersten Einsatzjahr kam der B.R.M. H16 auf 420 PS. Mehr als die Konkurrenz, aber weniger, als man sich erhofft hatte. Damit ließ sich das hohe Gewicht der Antriebseinheit nicht kompensieren. Mit 232 Kilogramm war der Sechzehnzylinder ein echtes Schwergewicht, das auch noch deutlich mehr Benzin schluckte als die gegnerischen Triebwerke. Die hecklastige Gewichtsverteilung der Autos beeinträchtigte das Fahrverhalten in schnellen Kurven. Zahlreiche Kinderkrankheiten verzögerten das Debüt bis zum GP Frankreich, in dem Peter Arundell im Lotus 43 jedoch keine Runde schaffte. Der Motor war anfällig für Torsionsschwingungen. Somit fiel die offizielle Premiere auf den GP Italien 1966.

Sieg in Watkins Glen

Da waren gleich drei Autos mit dem H16 ausgerüstet. Die B.R.M. P83 von Jackie Stewart und Graham Hill und der Lotus 43 von Jim Clark. Keines der Autos sah die Zielflagge. Schon der nächste Grand Prix brachte das Highlight und den scheinbaren Durchbruch für Tony Rudds mutiges Experiment. Jim Clark gewann den GP USA. Der Fairness halber sei gesagt, dass da viel Glück im Spiel war. Clark profitierte von den Ausfällen Jack Brabhams und Lorenzo Bandinis, die zuvor das Rennen angeführt hatten.

In der Saison 1967 führte B.R.M. die Entwicklung seines H16 unbeirrt fort. Die Leistung war nun auf 440 PS bei 11 000/min gestiegen. Lotus hatte sich zu Cosworth abgeseilt. So blieben nur noch die Werkseinsätze. Mit bescheidenem Erfolg. Jackie Stewart fuhr beim GP Belgien 1967 zwar auf einen zweiten Platz, doch der Schotte nahm das ansonsten verlorene Jahr mit vielen Ausfällen zum Anlass, B.R.M. zu verlassen. „Tony wollte mit Macht beweisen, dass sein Konzept richtig war. Jeder hat aber gesehen, dass es scheitern musste." Von den 40 Einsätzen endeten 27 vorzeitig. Alle wegen Problemen im Antrieb. Nach dem GP Südafrika 1968 wurde das Projekt begraben. Die von Rudd geplante Ausbaustufe mit 64 Ventilen und 500 PS kam nie zu einem Renneinsatz. Der B.R.M. H16 starb an seiner Komplexität. Geldgeber Sir Rubery Owen drängte B.R.M. dazu, das V12-Projekt zu favorisieren. ■



Wiederholungstäter

Das DPi-Cadillac-Team von Wayne Taylor ist in Daytona fast nicht zu schlagen: Bei der 58. Ausgabe des US-Langstreckenklassikers holte das Taylor-Team den dritten Sieg in vier Jahren. Acura und die anderen Cadillac-Teams waren Statisten – nur Mazda leistete gebührende Gegenwehr.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Cadillac hat seit Beginn der DPi-Ära alle Rennen über die Ultradistanz von 24 Stunden beim traditionellen IMSA-Saisonauftakt in Daytona gewonnen – und diese Serie hielt auch 2020. Das Team von Wayne Taylor siegte mit den Stammpiloten Ryan Briscoe und Renger van der Zande sowie Scott Dixon und Kamui Kobayashi mit einem Vorsprung von 65 Sekunden auf den Joest-Mazda-DPi von Oliver Jarvis, Tristan Nunez und Olivier Pla. Der drittplatzierte Mustang-Sampling-Cadillac von João Barbosa, Sébastien Bourdais und Loïc Duval lag im Ziel ebenfalls noch in der Führungsrunde.

Die Fahrercrew von Taylor stellte bei ihrer Siegfahrt mit 833 Runden außerdem einen neuen Distanzrekord auf, der den trockenen Bedingungen ebenso geschuldet war wie den kühlen Bedingungen, der niedrigen Starterzahl von 38 Fahrzeugen und dem hohen Fahrerstandard in allen Fahrzeugklassen.

Obwohl Mazda-Pilot Oliver Jarvis wie im Vorjahr die Pole-Position holte, war das Wayne-Taylor-Team (WTR) bei den Buchmachern der Favorit für das Rennen, denn hinter den Mazda standen trotz zweier Endurance-Tests über jeweils 30 Stunden Fragezeichen bei der Zuverlässigkeit über die Ultradistanz, besonders mit Blick auf den AER-Vierzylinder-Turbomotor. Das Penske-Team ging zwar als amtierender Meister in den Saisonauftakt, doch im Gegensatz zu Acura und Mazda hatten die Cadillac mit vier Fahrzeugen auch die numerische Überzahl – und damit die besten Aussichten auf den Sieg.

Diese Einschätzung sollte sich im Rennen am Ende bestätigen: Mazda leistete zwar zu Beginn mit Oliver Jarvis am Steuer Führungsarbeit, doch sobald Tristan Nunez das Steuer übernahm, fiel der Mazda mit der Startnummer 77 postwendend zurück.

In Runde 100 übernahm Kamui Kobayashi im WTR-Caddy erstmals die Führung, nur um sie kurze Zeit später nach einer Durchfahrtsstrafe wegen Speeding in der Boxengasse wieder abzugeben.

Acura mit frühem Rückfall

In Runde 119 sorgte ein Unfall zwischen dem Mazda von Harry Tincknell (#55) und dem Acura von Hélio Castroneves (#7) für die erste Dezimierung im Spitzenpulk: Tincknell hatte sich beim Anbremsen der schnellen Busstoppschikane innen neben Castroneves gesetzt, doch der Brasilianer machte zu. Der Kontakt führte zu einem Schaden bei Acura, dessen Reparatur 23 Runden in Anspruch nahm, während Tincknell von der Rennleitung eine Durchfahrtsstrafe aufgebrummt bekam – damit fielen gleich mal zwei Topteams entscheidend zurück.

> Der einzige Gegner von Wayne Taylor Racing war Wayne Taylor Racing: Zwei Fehler binnen kurzer Zeit verwandelten den Vorsprung von einer Runde in einen Rückstand von einer Runde.

„Der Unfall geht auf meine Kappe“, sagte Tincknell, „aber Castroneves hat eine Mitschuld, weil man nach drei Rennstunden nicht so dagegenhalten sollte, wenn man deutlich langsamer ist.“ Zwar hielt sich der



Dritter Daytona-Sieg in vier Jahren: Das Team von Wayne Taylor fuhr wieder in die Victory Lane

IMSA

Schaden am zweiten Mazda in Grenzen, doch später verlor das Auto von Tincknell, Jonathan Bomarito und Ryan Hunter-Reay mit nachlassender Leistung wegen eines Schadens am Auspuff weiter kontinuierlich an Zeit.

Doch auch die Cadillac-Streitmacht musste fast zeitgleich Federn lassen: Das mitfavorisierte Whelen-Engineering-Team mit Felipe Nasr, Pipo Derani, Mike Conway und Felipe Albuquerque verlor nach einem harten Ritt über die neuen Kurbs der Busstoppschikane den zweiten Gang, dazu war der Unterboden beschädigt. Weil die Whelen-Piloten fortan nur noch die Gänge drei bis sechs verwenden konnten, litt das Getriebe zunehmend und musste schließlich am Sonntagmorgen getauscht werden, was zehrend lange 20 Minuten dauerte. Damit waren bereits relativ früh im Rennen drei Sieganwärter im acht Wagen starken DPi-Feld angeschlagen oder zurückgebunden.

Zwar konnte der Mazda von Jarvis, Nunez und Pla am Samstagabend abermals die Führung erobern, doch als nach Einbruch der Dunkelheit die Temperaturen rapide in Richtung einstellige Gradzahlen purzelten, übernahm der Caddy-DPi von Wayne Taylor zur Rennhalbzeit das Zepter. Renger van der Zande konnte sich dann in der Happy Hour am Sonntagmorgen erstmals deutlich vom Feld lösen und am Ende seines Mammut-Stints einen erklecklichen Vorsprung von fast einer Runde herausfahren.

Doch just in dem Moment, als der Fisch geputzt zu sein schien, kam nach dem Fahrertausch zu Ryan Briscoe postwendend ein Rückschlag: Der Australier ratterte in der Busstoppschikane wegen zu viel Untersteuerns am Ausgang über die Kurbs, was zu einem kompletten Blackout der Elektronik führte. Briscoe brachte das Auto an die Box, wo er in der Boxengasse ohne Hilfe der Mechaniker einen erfolgreichen Reset durchführen konnte. Doch der Elektronik-Spuk hatte den Vorsprung nahezu aufgefressen.

Doch damit nicht genug: Kurze Zeit später kam Briscoe während einer kurzen Gelbphase an die Box, um Sprit nachzufassen, doch am Boxenausgang übersah er die noch auf rot geschaltete Boxenampel, woraufhin ihm die Rennleitung eine 60-sekündige Stopp&Go-Strafe aufbrummte.

Binnen weniger Runden wandelte sich so ein Vorsprung von fast einer Runde in einen Rückstand von einer Runde. Briscoe hätte zu diesem Zeitpunkt eigentlich gar nicht im Auto sein sollen, das Team hatte kurzfristig die Fahrerrotation umdisponiert: Scott Dixon hatte als Spritspargott ausgesetzt, für den Fall, dass seine besonderen Fähigkeiten in diesem Bereich im letzten Renndrittel nötig gewesen wären.

„Wir wollten die Sache einfach halten, denn wir hatten mehrfach ein kleines Problem mit der Elektronik, also haben wir zu dieser Zeit die Fahrer im Auto gelassen, die das Phänomen kannten und es am besten umfahren konnten“, sagte Scott Dixon, der am Ende deshalb nur vier volle Stints im Siegerauto absolvieren konnte.

Zwei weitere Gelbphasen am Sonntagmorgen erlaubten es dem WTR-Team, erst die verlorene Runde gutzumachen und in der Folge wieder zum Spitzenpulk aufzuschließen. Ryan Briscoe war sichtlich bemüht, seinen Bock wiedergutzumachen, und eroberte vier Stunden vor Rennende in Runde 690 die Führung. Dabei spulte er von 7.30 bis 11.00 Uhr am Sonntagmorgen sieben Stints am Stück ab. Von diesem Zeitpunkt an war das Rennen entschieden, das Taylor-Auto sollte die Führung bis ins Ziel nicht mehr abgeben.

> „Wir haben hart für den Sieg kämpfen müssen. Aber wenn man in Daytona für Wayne Taylor fährt, hat man immer eine gute Siegchance – keiner kennt Daytona besser als er!“
>
> WTR-Pilot van der Zande

Reifen als Gretchenfrage

„Wir haben wirklich hart für diesen Sieg kämpfen müssen“, hielt van der Zande nach dem Rennen fest. „Aber wenn man im Team von Wayne Taylor fährt, ist man in Daytona fast immer siegfähig, weil er sich hier am besten auskennt und schon viele Erfolge gefeiert hat. Dazu hatten wir fahrerisch ganz klar ein echtes Superstar-Team, das phänomenal gut ausgeglichen war.“

Kamui Kobayashi war ebenfalls beeindruckt: „Wir haben schon sehr früh beim Roar-Test festgestellt, dass die neuen Reifen von Michelin die Pace im Rennen bestimmen werden. Von da an haben wir das Thema Qualifying abgehakt und jede Teststunde und jede Trainingssitzung dazu genutzt, um eine gute Setup-Abstimmung zu finden. Das Ergebnis konnte man im Rennen sehen: In Summe hatten wir hier in Daytona das schnellste Auto – und am Ende haben wir diesen Vorteil auch in einen Sieg ummünzen können.“

Michelin hatte einen neuen Reifen mit stabilerer Seitenflanke und weicherer Mischung nach Daytona gekarrt. Das sollte für mehr Stabilität im Banking und mehr Grip bei den traditionell kühlen Bedingungen sorgen. Doch selbst die Toppiloten hatten in der Nacht bei einstelligen Temperaturen Mühe, die kalten Pneus auf Temperatur zu bringen. Die IMSA führte in der Nacht sogar Temperaturmessungen an den neuen Reifen durch, um sicherzustellen, dass die Teilnehmer nicht doch verdeckt mit Reifenwärmern arbeiten, die in der US-Serie verboten sind.

Der dritte stark besetzte Cadillac von João Barbosa, Sébastien Bourdais und Loïc Duval wurde



IMSA

Siegestrunken: van der Zande, Briscoe, Kobayashi und Dixon (von links)



IMSA

Der Mustang-Sampling-Cadillac landete am Ende auf Platz 3



Stimmungskanone: Das Riesenrund des Daytona Speedways produziert gewaltige Bilder

vom JDC-Team eingesetzt, und nicht mehr wie im Vorjahr vom Action-Express-Team. Das Team vertraute beim Setup auf die Erfahrung von Barbosa, doch der Caddy mit Mustang-Sampling-Sponsorship erwies sich für die siegreiche Taylor-Crew nicht als der gefürchtete Gegner: „Uns fehlt ganz stumpf Haftung, wir haben beim Setup keine Lösung für das Problem gefunden und konnten deshalb zu keiner Zeit den Speed des Taylor-Cadillac mitgehen“, hielt Bourdais nach dem Rennen fest.

Zwei Caddy auf dem Podest

Trotz der etwas schlechteren Grund-Pace und weil sich die Gegner zum Teil selbst eliminiert hatten, konnte der Mustang-Sampling-Cadillac sogar Führungsluft schnuppern, als das WTR-Team die erwähnten Probleme hatte. „Wir haben das Auto noch nicht zu 100 Prozent verstanden, das hat man an unserer Renn-Pace auch klar gesehen“, hielt Duval nach dem Rennen fest. „Dazu hat sich das Einsatzteam geändert, die Prozesse müssen sich erst einstimmen. Wir hatten zu wenig Haftung an der Hinterachse, und diesem Problem sind wir bis zum Schluss hinterhergelaufen.“ Am Ende sprang immerhin ein dritter Platz im Gesamtklassement heraus.

Das Cadillac-Duo auf dem Podium wurde vom Mazda mit der Startnummer 77 gesprengt, was so nicht zu erwarten war. Denn Mazda hat vermutlich die mit Abstand übelste Daytona-Statistik von allen Herstellern. Tristan Nunez, der am Ende zusammen mit Oliver Jarvis und Olivier Pla Platz 2 belegte, hatte bisher bei insgesamt sechs (!) Starts für Mazda in Daytona kein einziges Mal die Zielflagge gesehen – erst im siebten Anlauf sprang ein zählbares Ergebnis heraus.

Die von Joest und Multimatic eingesetzten Mazda gelten aufgrund des etwas labilen AER-Vierzylindermotors als tendenziell anfällig bei langen Distanzen. Teammitglieder bezifferten die Zuverlässigkeitsquote vor dem Rennen auf 70 bis 80 Prozent, was einer deutlichen Steigerung im Vergleich zum Vorjahr entsprochen hätte.

Im Rennen lieferte das Joest-Team ab: Die Nummer 77 hatte nahezu null Probleme und führte das Rennen phasenweise an. In der Vergangenheit startete man in Daytona immer mit einem Punktenuller – in diesem Jahr will Mazda ein Wörtchen um den Titel mitreden, umso wichtiger war der zweite Platz, zumal auch das Schwesterauto trotz der erwähnten Probleme mit Platz 6 noch ordentlich punkten konnte.

„Wir haben im Vorfeld zwei 30-stündige Dauertests absolviert, und die Mühe hat sich hier

> Ganz offensichtlich schaffte es nur das siegreiche Team von Wayne Taylor, ein passgenaues Setup für die Reifen zu finden – der WTR-Caddy war in Daytona so stark wie ein 800-Pfund-Gorilla.

ausgezahlt“, hielt Harry Tincknell fest. „Wir haben die Pole-Position geholt und das Rennen auf Platz 2 in der Führungsrunde abgeschlossen – und das gegen einen sehr starken Gegner. Alle haben damit gerechnet, dass wir nicht ankommen würden oder technische Probleme hätten. Jetzt wird klar, dass wir Speed und Zuverlässigkeit haben, was mich für das Sebring-Rennen im März optimistisch stimmt.“

Für Acura verlief das Daytona-Rennen enttäuschend – wie schon im Vorjahr. Das Auto mit der Startnummer 7 von Hélio Castroneves, Ricky Taylor und Alex Rossi verlor früh im Rennen durch den Unfall mit dem Mazda von Harry Tincknell den Anschluss an die Spitze und musste sich am Ende mit dem mageren siebten Platz begnügen.

Das Schwesterauto (#6) der amtierenden Meister Juan Pablo Montoya und Dane Cameron, die in Daytona von Simon Pagenaud unterstützt wurden, konnte immerhin bis weit in die Nacht im Vorderfeld mitgeigen. Doch zur Rennmitte gegen 2.00 Uhr am Sonntagmorgen tauchte plötzlich das sogenannte Porpoising-Phänomen auf, eine unangenehme Pumpbewegung an der Vorderachse.

Montoya hatte zuvor einen leichten Kontakt mit dem JDC-Cadillac gehabt, was unter anderem zu einer leichten Beschädigung des Unterbodens geführt hatte. „Ich habe versucht, mich im dichten Überrundungsverkehr an dem JDC-Caddy vorbeizupressen, aber als ich schon fast daneben war, zog er rüber“, so Montoya. „Ich konnte den Kontakt trotz einer Vollbremsung nicht vermeiden. Von da an war unser Rennen verpfuscht, weil das Handling durch die Pumpbewegung des Vorderwagens immer unangenehmer wurde.“

Wie im Farbschüttler

Im ersten Anlauf wechselte das Team die Frontpartie, doch das brachte keine Besserung. Bei einem zweiten Stopp, der über drei Minuten dauerte, wurde auch die Aufhängung inspiziert, weil das

Team eine beschädigte Dämpferaufnahme im Verdacht hatte. Doch auch diese Analyse erwies sich als unzutreffend, so beließ man es bei einem weiteren Wechsel der Frontpartie.

„Wir haben bis zum Morgen nicht verstanden, was das Problem war, als die Pumpbewegung bei steigenden Außentemperaturen wieder etwas nachließ“, so Montoya. „Unter Umständen hat es also etwas mit der Aero-Konfiguration des Autos zu tun, was erklären würde, warum das Phänomen nur bei sehr kalten Temperaturen auftauchte.“

Teamkollege Dane Cameron monierte, er sei sich vorgekommen wie in einem „Farbschüttler“. „Im Banking konnte ich nicht mehr sehen, wo ich eigentlich hinfuhr, das hat keinen Spaß gemacht. Es war wirklich frustrierend, denn bis zu dem Unfall von Montoya war das Auto gut. Ich würde aber sagen, dass wir gegen den Cadillac von Wayne Taylor keine Chance gehabt hätten: Sein Auto war der 800-Pfund-Gorilla in diesem Rennen. Aber ein Podium wäre vermutlich drin gewesen.“ So blieb am Ende nur Platz 4. ■



IMSA

Beim Start führte der Mazda #77, im Ziel blieb ein starker zweiter Platz



IMSA

Der beste Penske-Acura verpasste mit Platz 4 das Daytona-Podest

IMSA-MEISTERSCHAFT

ERSTER SAISONLAUF: 24H-RENNEN DAYTONA, FLORIDA (USA)

Länge der Strecke: 5,729 Kilometer; **Renndistanz:** 833 Runden = 4772,257 Kilometer; **Pole-Position DPi-Klasse:** Oliver Jarvis, Joest-Mazda-DPi (#77), 1.33,711 min; **Pole-Position LMP2:** Ben Keating, PR1 Mathiasen-LMP2 (#52), 1.37,446 min; **Pole-Position GTLM:** Nick Tandy, Porsche GT Team-911 RSR (#911), 1.42,207 min; **Pole-Position GTD:** Zach Rubichon, Pfaff-Motorsport-Porsche 911 GT3 R (#9), 1.45,237 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#10	Briscoe/Zande/Dixon/Kobayashi	WTR-Cadillac-DPi	24:00.33,494 h
2.	DPI	#77	Jarvis/Nunez/Pla	Joest-Mazda-DPi	+1.05,426 min
3.	DPI	#5	Barbosa/Bourdais/Duval	Mustang-Sampling-Cadillac-DPi	+1.25,585 min
4.	DPI	#6	Cameron/Montoya/Pagenaud	Penske-Acura-DPi	+5 Runden
5.	DPI	#85	Piedrahita/Leist/Miller/Vautier	JDC-Miller-Cadillac-DPi	+8 Runden
6.	DPI	#55	Bomarito/Tincknell/Hunter-Reay	Joest-Mazda-DPi	+10 Runden
7.	DPI	#31	Nasr/Conway/Derani/Albuquerque	Whelen-Cadillac-DPi	+11 Runden
8.	DPI	#7	Castroneves/Rossi/Taylor	Penske-Acura-DPi	+22 Runden
9.	LMP2	#81	Hanley/Hedman/Braun/Newey	Dragonspeed-LMP2	+22 Runden
10.	LMP2	#52	Boulle/Aubry/Keating/Trummer	PR1 Mathiasen-LMP2	+24 Runden
11.	LMP2	#18	Minassian/Merriman/Tilley/Lewis	Era-Motorsport-LMP2	+33 Runden
12.	LMP2	#8	Farano/Dalziel/Heinemeier/Lapierre	Tower Motorsport-LMP2	+35 Runden
13.	GTLM	#24	Krohn/Edwards/Farfus/Mostert	Rahal-BMW M8 GTE	+47 Runden
14.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor/Jaminet	Porsche GT Team-Porsche 911 RSR	+47 Runden
15.	GTLM	#911	Pilet/Tandy/Makowiecki	Porsche GT Team-Porsche 911 RSR	+47 Runden
16.	GTLM	#3	Taylor/Garcia/Catsburg	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+48 Runden
17.	GTLM	#25	Spengler/de Phillippi/Eng/Herta	Rahal-BMW M8 GTE	+61 Runden
18.	GTD	#48	Sellers/Snow/Lewis/Caldarelli	Paul Miller-Lamborghini Huracán GT3	+68 Runden
19.	GTD	#44	Mapelli/Pumpelly/Potter/Lally	GRT Magnus-Lamborghini Huracán GT3	+68 Runden
20.	GTD	#88	Bortolotti/Ineichen/Morad/Vanthoor	WRT-Audi R8 LMS	+69 Runden
21.	GTD	#16	Hardwick/Long/Imperatori/Bachler	Wright Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+69 Runden
22.	GTD	#54	Pappas/Bleekemolen/Estep/Müller	Black Swan Racing-Porsche 911 GT3 R	+70 Runden
23.	GTD	#96	Klingmann/Machaver/Auberlen/Foley	Turner Motorsport-BMW M6 GT3	+70 Runden
24.	GTD	#63	MacNeil/Vilander/Westphal/Balzan	Scuderia Corsa-Ferrari 488 GT3	+70 Runden
25.	GTD	#57	Parente/Goikhberg/Allmendinger	MSR-Acura NSX GT3	+71 Runden

NACHRICHTEN

GTD: LAMBORGHINI-SIEG

In der mit 18 Fahrzeugen am stärksten besetzten GTD-Klasse für GT3-Autos feierte Lamborghini einen Doppelsieg: Das Team Paul Miller Racing holte mit den Piloten Bryan Sellers, Madison Snow, Corey Lewis und Andrea Caldarelli die große Trophäe, Platz 2 ging an die Markenkollegen GRT Magnus, die im Ziel einen Rückstand von 25 Sekunden hatten. Damit hat Lamborghini in Daytona den dritten Klassensieg in Folge geschafft. Platz 3 ging an das belgische WRT-Audi-Team mit den Piloten Mirko Bortolotti, Ralf Ineichen, Daniel Morad und Dries Vanthoor.

ZUSCHAUERREKORD

Die Veranstalter rücken in Daytona traditionell keine konkreten Zuschauerzahlen heraus, doch jeder Daytona-Kenner spürte: In den letzten 20 Jahren waren nie mehr Fans vor Ort als 2020. Ein IMSA-Offizieller bestätigte immerhin, dass ein neuer Zuschauerrekord erzielt wurde, auch wenn die großen NASCAR-Tribünen traditionell leer blieben. Die Camping- und Wohnwagenplätze im Infield waren bereits im Oktober 2019 restlos ausverkauft, Binnen zwölf Monaten hat die IMSA-Serie damit zum dritten Mal neue Zuschauerrekorde erreicht: erst in Sebring und Road Atlanta, nun in Daytona.

PROMINENTE GÄSTE

Das erste wirklich große Autorennen der neuen Saison lockt traditionell viel Renn-Prominenz an. Gesichtet wurden unter anderem ACO-Präsident Pierre Fillon und WEC-Boss Gérard Neveu. BMW-Vorstand Klaus Fröhlich kam ebenso zum IMSA-Saisonauftakt wie der ehemalige Le-Mans-Champ Derek Bell. Haas-F1-Teamchef Günther Steiner besuchte Freunde im Mazda-Camp. Dazu bestritt NASCAR-Pilot Kyle Busch sein erstes Langstreckenrennen im AIM-Vasser-Team auf einem Lexus-RC-F-GT3-Auto.



Der Rahal-BMW M8 GTE setzte sich beim 24h-Rennen im Finale gegen die beiden Werks-Porsche durch

IMSA

Schwarze Magie

Das Rahal-Team holte mit dem BMW M8 GTE den zweiten Sieg in Folge beim 24h-Rennen in Daytona. Die einzige echte Gefahr für die BMW-Crew John Edwards, Jesse Krohn, Augusto Farfus und Chaz Mostert drohte von den beiden Werks-Porsche, die sich über das gesamte Rennen mit BMW balgten. Das Finale war dann ein echter Showdown.

Von: **Marcus Schurig**

Das war ganz sicher eines der extremsten, härtesten und spannendsten Langstreckenrennen meiner gesamten Karriere." BMW-Pilot Augusto Farfus war der Stress aus der Schlussphase noch kurz nach dem Rennen anzumerken, obwohl da sein letzter Turn schon lange vorüber war. Die letzten anderthalb Rennstunden mussten über Sieg oder Niederlage entscheiden, drei Anwärter waren noch im Rennen: der BMW M8 GTE von Farfus, Krohn, Edwards und Mostert, dazu die beiden Werks-Elfer mit den Startnummern 911 und 912. Diese drei Fahrzeuge waren nach dem drittletzten Stopp und einer Distanz von über 700 Runden nur um wenige Sekunden getrennt – das Rennen war offen.

Doch bei der vorletzten Boxenstopprunde wurde es dann noch mal unübersichtlich: Porsche splittete nämlich die Strategie zwischen den beiden Werkswagen: Der vorletzte Stopp der Nummer 911 von Nick Tandy, Frédéric Makowiecki und Matt Campbell, die zu diesem Zeitpunkt auf Platz 3 lagen, wurde vorgezogen und gleichzeitig durch eine geringere Nachtankmenge verkürzt. Der zweite Werks-Elfer von Earl Bamber, Laurens Vanthoor und Mathieu Jaminet lief erst sechs Runden später die Box an – der BMW sogar zehn Runden später.

Der Strategiesplit bei Porsche sorgte für Verwirrung: „Wir haben hin und her überlegt, wie wir darauf reagieren sollten", so Farfus. Hatte Porsche die Reifenstrategie gesplittet? Wollte man BMW verunsichern, indem man die #911 durch den kürzeren Stopp eventuell vor den BMW lotste? Oder gab es einen anderen Grund? „Wir haben die Strategie in der Tat gesplittet", sagte Pascal Zurlinden, Leiter Werkssport bei Porsche, „und zwar um sicherzustellen, dass wir im Falle einer Gelbphase strategisch nicht hinten runterfallen."

Der Grund war nicht primär BMW, sondern die viertplatzierte Corvette C8.R mit der Startnummer 3. Das Trio Antonio García, Jordan Taylor und Nicky Catsburg hatte beim Renndebüt der C8.R zwar nicht ganz den ultimativen Speed, um BMW und Porsche herauszufordern, aber es lag dank solider Fahrt und sechs Gelbphasen, die das Feld regelmäßig wieder zusammenschoben, noch in Schlagdistanz.

Strategiesplit bei Porsche

Durch den Schachzug kam Jesse Krohn nach dem vorletzten Stopp in der Tat hinter Nick Tandy im Porsche mit der Startnummer 911 wieder auf die Strecke zurück. Zehn Runden später begann Krohn zu drängeln, denn er wollte natürlich keine Zeit hinter Tandy verlieren. In Runde 760 war der zweite Angriff auf den Briten dann erfolgreich, Krohn konnte die Führung zurückerobern. Tandy bog noch in der gleichen Runde zu seinem letzten Stopp ab, weil sich eben dort, also gut 50 Minuten vor Rennende, das Zeitfenster für den letzten Stopp öffnete. Nur eine Runde später folgte auch Krohn.

Der letzte Stopp, der alles hätte ins Lot bringen sollen, sorgte noch mal für Wirbel, denn der BMW wurde in der Boxengasse von einem Wettbewerber aufgehalten, was mehrere Sekunden Zeitverlust bedeutete. Krohn kam trotzdem vor den Porsche wieder zurück auf die Strecke – aber nur mit dem mageren Vorsprung von vier Sekunden auf die beiden Werks-Elfer, die direkt hintereinanderlagen. „Ich wäre vor Aufregung am Boxenstand fast gestorben", so Farfus über seine Seelenlage beim letzten Boxenstopp.

Zwar kam Earl Bamber (#912) noch an seinem Teamkollegen

Nick Tandy (#911) vorbei, doch Krohn konnte seinen Vorsprung in den letzten 40 Rennminuten verteidigen und den zweiten Daytona-Sieg in Folge für das Rahal-Team eintüten.

„Wir hatten bei diesem extrem intensiven Rennen nicht den allerkleinsten Fehler“, so Farfus. „Keinen Bremsplatten, keinen kurzen Stint – absolut gar nichts. Der größte Aufreger war die Tatsache, dass wir beim letzten Boxenstopp von einem Wettbewerber aufgehalten wurden – aber mehr Aufregung hätte ich auch vermutlich nicht ausgehalten!“

Nur echte Experten bemerkten dann doch einen Nachteil, den sich der BMW mit der Startnummer 24 eingefangen hatte: Das Team wechselte in Runde 544 die Bremse, und zwar unter Grün. Porsche absolvierte den notwendigen Tausch an der Vorderachse 200 Runden früher – mit beiden Autos, aber unter Gelb. Der Tausch bescherte BMW zwar einen merklichen Zeitrückstand, doch der wurde bei der folgenden Gelbphase wieder eliminiert und war somit am Ende nicht ausschlaggebend.

Bei Porsche war man über die Plätze 2 und 3 alles andere als unglücklich: „Das war der erste Renneinsatz für den neuen 911

> „Wir hatten bei diesem extrem intensiven Rennen nicht den allerkleinsten Fehler, nicht mal einen Bremsplatten oder einen verkürzten Stint – wirklich rein gar nichts!“
>
> BMW-Pilot Augusto Farfus

RSR über die große Distanz von 24 Stunden, und beide Autos kamen ohne irgendein Problem über die Distanz“, freute sich Werkssportleiter Pascal Zurlinden. Das bescherte den Schwaben eine numerische Überlegenheit im Finale – denn der zweite BMW fiel nach dem Überfahren von Trümmerteilen durch die fällige Reparatur zurück – und auch die Option, die Strategie im Finale zu splitten, um BMW zu locken und gleichzeitig für eine mögliche Gelbphase in der Schlussphase gewappnet zu sein.

Legt man den Rennverlauf zugrunde, so war der Nettospeed zwischen BMW und Porsche ausgeglichen. Einzig die schnellste Rennrunde von 1.42,168 Minuten, die Jesse Krohn in Runde 754 auf den Asphalt brannte, sorgte für hochgezogene Augenbrauen. Denn die Zeit lag vier beziehungsweise fünf Zehntel unter dem entsprechenden Bestwert der beiden Werks-Porsche, und kam im Wesentlichen in den Sektoren 2 und 3 zustande, wo Leistung den Ausschlag gibt. Farfus machte für die auffallend gute Runde den hohen Grip zu Rennende verantwortlich – trotzdem ist es allgemein eher selten, dass ein Rennauto im Rennen die Qualifying-Bestzeit aus seiner Klasse unterbietet.

Das sollte uns aber nicht die Freude an diesem fabelhaften GT-Rennen vermiesen: Die geringe Anzahl an Gelbphasen und das enge Resultat lassen den Schluss zu, dass die Balance of Performance (BOP) nicht völlig abwegig gewesen sein kann. Nur Ferrari würde hier auf jeden Fall widersprechen: Das Risi-Team wähnte sich aufgrund einer BOP-Anpassung nach dem Roar-Test Anfang Januar als völlig chancenlos.

Zwar schafften es Alessandro Pier Guidi, James Calado, Davide Rigon und Daniel Serra, bis ins Schlussdrittel in der Führungsrunde zu bleiben. „Aber das war eher Glück, denn wir verloren im Rennen netto mehrere Zehntel auf die anderen Hersteller, weil wir einen höheren Gurney-Flap fahren mussten und weniger Leistung hatten, wodurch wir einen deutlichen Topspeed-Nachteil im Banking hatten“, erklärte Pier Guidi. Nach einer Durchfahrtsstrafe in Runde 723 und einem Reifenschaden hinten rechts stellte das Risi-Team den roten Flitzer enttäuscht ab.

Corvette mit gutem Debüt

Die Überraschung war das Debüt der neuen Corvette C8.R mit Mittelmotor: Das Auto mit der Startnummer 3 von Antonio Garcia, Jordan Taylor und Neuzugang Nicky Catsburg hielt bis in die letzte Schlussphase hinein den Anschluss an das Führungstrio. „Wir konnten die Pace von Porsche und BMW nicht ganz mitgehen“, so Catsburg nach dem Rennen, „aber wir können mit dem Resultat sehr zufrieden sein.“

Intern hatte man sich bei Corvette sogar Hoffnung auf ein Podium gemacht, doch in Anbetracht der Tatsache, dass das Team wegen Budgetkürzungen nicht einmal lange Ausdauertests fahren konnte, bereitet das Resultat mit Platz 4 eher Hoffnung denn Sorgen. ■



IMSA

BMW holte mit dem Rahal-Team den zweiten Daytona-Sieg in Folge



IMSA

Corvette zeigte in Daytona beachtliche Ausdauer – trotz eines Testdefizits



PORSCHE

Porsche splittete im Finale die Strategie – auch um BMW zu verunsichern?



IMSA

Ferrari war in Daytona nach der letzten BOP-Änderung chancenlos

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Konvergenz der Topklassen

Deal für neue Topklasse

Im Rahmen des IMSA-Saisonauftakts in Daytona unterzeichneten die Bosse von IMSA und ACO eine Übereinkunft zur Konvergenz ihrer Topklassen: Die Daytona-Prototypen (DPi) aus Amerika dürfen unter dem Begriff LMDH ab Ende 2021 auch in der WEC und in Le Mans um Siege kämpfen.

Von: **Marcus Schurig**



IMSA

Vertrag fixiert: ACO-Präsident Fillon (links) und NASCAR-CEO France

Die Leser von Motorsport aktuell wussten es schon am letzten Mittwoch: Die DPi-Autos dürfen in Zukunft zusammen mit den Hypercars der WEC in der Sportwagen-WM sowie beim 24h-Rennen in Le Mans antreten. Diese Übereinkunft wurde am Freitag in Daytona durch ACO-Präsident Pierre Fillon, WM-Boss Gérard Neveu, NASCAR-CEO Jim France und IMSA-Präsident John Doonan im Rahmen einer Pressekonferenz bekannt gegeben. Die DPi werden als LMDH (Le Mans Daytona Hybrid) in die WM-Topkategorie integriert. Das Wie und Was bleibt offen, die technischen Detailanpassungen sollen bis zum zweiten IMSA-Rennen in Sebring Mitte März verhandelt werden.

Die Basis der LMDH-Wagen bilden die DPi 2.0, wie sie ab Januar 2022 zum Einsatz kommen sollen. Die IMSA-Topklasse wird dabei um ein Einheitshybridsystem ergänzt, der ACO wird die Bestimmungen für die LMP2-Wagen, die als Basis für die aktuellen und zukünftigen DPi-Autos dienen, entsprechend anpassen.

Damit haben die Macher der beiden wichtigsten Langstreckenserien der Welt dem Wunsch der Hersteller entsprochen, die mit dem gleichen Fahrzeug in beiden Rennserien um Siege und Titel kämpfen wollen.

„Wir schlagen heute ein neues Kapitel im Langstreckensport auf“, sagte ACO-Präsident Pierre Fillon. „Die Zeit ist dafür reif. Das Hypercar-Reglement bleibt so erhalten, wie es ist, die LMDH-Autos kommen dazu. Damit werden die Basis breiter und die Optionen zahlreicher. Für die LMDH gibt es eine neue Plattform-Evolution auf Basis der LMP2 mit den vier bekannten Herstellern Oreca, Ligier, Multimatic, Dallara, und diese technische Basis wird nun für zehn Jahre fixiert.“

Für die LMP2-Klasse wird zudem eine BOP aufgesetzt, um sicherzustellen, dass alle Chassis eine wettbewerbsfähige Plattform für die DPi-/LMDH-Wagen bilden können. „Damit nähern wir uns schrittweise der optimalen Zukunftsvision an, dass wir am Ende eine einzige Fahrzeugklasse haben, mit der man in der ganzen Welt Langstreckensport auf höchstem Niveau betreiben kann“, sagte IMSA-Präsident John Doonan. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Reaktionen zur Konvergenz der Topklassen

Porsche: Positives Signal

Die Automobilhersteller reagieren positiv auf die neuen Bestimmungen für eine gemeinsame Topklasse. Porsche sendet dabei schon jetzt das stärkste Signal aus: Die Rennabteilung hat den Auftrag, die Optionen zu prüfen.

Von: **Marcus Schurig**

Es ist ein offenes Geheimnis, dass Porsche zu jenen Herstellern gehört, die sich im Laufe der monatelangen Verhandlungen am stärksten für eine kombinierte Topklasse einsetzten, in der die DPi-Wagen aus Amerika auch in der WM und in Le Mans gleichberechtigt mit den Hypercars um Siege und Titel kämpfen können. Am Sonntag erklärte Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner: „Ich begrüße die Idee einer gemeinsamen Prototypenklasse von IMSA und FIA WEC sehr. Dieser Zusammenschluss ist ein historischer Moment für den Motorsport. Uns liegen noch zu wenige Informationen vor, um abschließend bewerten zu können, wie interessant ein Engagement in der LMDH-Klasse für uns sein könnte. Die Grundausrichtung, dass Hersteller mit dem gleichen Fahrzeugkonzept in den beiden wichtigsten Sportwagenserien der Welt antreten können, ist auf jeden Fall richtig. Ich habe meinen Kollegen im Motorsport einen Prüfauftrag erteilt, um die Details zu evaluieren. Wir beglückwünschen ACO und IMSA zu dieser historischen Entscheidung.“

GM-Motorsportboss Mark Kent begrüßte die Entscheidung ebenso wie Ferrari-Sportchef Antonello Coletta: „Das ist ein sehr guter Schritt, aber wir müssen die technischen Details abwarten, bevor wir uns konkret damit auseinandersetzen können.“ McLaren-Rennchef Zak Brown hatte bereits beim WM-Lauf in Bahrain gesagt, dass ein Engagement in der WEC für ihn nur dann infrage käme, wenn man als Hersteller ein Auto auf Basis der kostengünstigen DPi-Klasse einsetzen könnte. Fazit: Jetzt haben die Hersteller, was sie wollten. ■



IMSA

Bald in Reih und Glied? Die nächste DPi-Generation fährt auch in Le Mans

Unter spanischer Sonne

Auch wenn der Winter Deutschland noch nicht seine ganz kalte Schulter zeigt: Optimale Testbedingungen sehen anders aus. Wer es gerne sonniger und wärmer hätte, dem bieten sich in Spanien diverse Testmöglichkeiten.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Name „Endless Summer“ ist bei Gedlich Racing Programm. Der Veranstalter aus Eschborn bietet seinen Trackday- und Test-Teilnehmern beste Rahmenbedingungen auch in der kalten Jahreszeit. „Wir betreiben nun bereits in der zehnten Saison unsere sehr erfolgreiche Trackday-Serie“, sagt Geschäftsführer Markus Gedlich, der als früherer DTC-Meister nicht nur selbst am Lenkrad drehen kann, sondern auch weiß, was Teams brauchen. Diesen Winter bietet Gedlich Racing 21 Testtage auf sieben unterschiedlichen Kursen an. „Wir haben besonders viele deutsche Teams aus den Langstrecken- und GT-Serien dabei, die ihre Autos testen. Aber auch Piloten mit schnellen Straßenfahrzeugen mit Semislicks vom Schlage eines Porsche GT3 RS fügen sich vom Speed gut in die Reihe der Rennwagen ein“, so Gedlich.

Zweimal Barcelona

Der Kalender für die aktuelle Saison liest sich beeindruckend: Internationale Strecken wie Estoril und Portimão wurden und werden bereits im Januar angeboten. Im Februar und März folgen neben dem Ascari Race Resort (15./16.02. sowie 29.02/01.03.) die Strecke von Almería (18./19.02.) – neun km Streckenlänge! – sowie das supermoderne Motorland Aragón (04./05.03.) und beide Strecken von Barcelona (Parcmotor de Castellolí am 07.03. und Barcelona-Catalunya am 08.03.).



GEDLICH RACING

Testen im endlosen Sommer: Gedlich Racing bietet attraktive Trackdays an

„Gerade von Barcelona-Castellolí sind diejenigen, die zum ersten Mal dort sind, begeistert“, schwärmt Gedlich von der Berg- und Talbahn nahe des Montserrat. „Das super Layout trägt dazu ebenso bei wie moderne Sicherheit. Zudem kann man beide Barcelona-Strecken an einem Wochenende befahren und von einem Hotel aus erreichen.“ Das alles übrigens entweder mit dem eigenen Rennauto, dessen Transport ebenfalls organisiert werden kann, oder mit einem gemieteten fahrbaren Untersatz.

Als Sahnehäubchen bietet sich für die Trackday-Teilnehmer auch die Möglichkeit von Starts in der GT Winter Series. Das nächste Rennen findet am 30. Januar in Portimão statt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

ASTON: NEUE FRAGEZEICHEN

Der Rückzug von R-Motorsport aus der DTM hat im Sportwagen-Fahrerlager neue Spekulationen darüber angefacht, wie es wohl um das Hypercar-Programm der Sportwagenmarke Aston Martin steht. Die Briten hatten im Juni die Absicht bekannt gegeben, ein Hypercar für die Sportwagen-WM auf Basis ihres neuen Valkyrie-Supersportwagens entwickeln zu wollen. Seither ist es um das Projekt still geworden: Red Bull soll das Design des Autos zwar abgeschlossen haben, doch das Straßenauto ist definitiv verspätet. Dazu berichten seriöse Analysten über finanzielle Probleme bei den Briten. Diese Gemengelage soll zu massiven Verspätungen geführt haben – und das gilt wohl auch für das angepeilte Hypercar-Projekt. Das WM-Auto soll im September in Silverstone sein Debüt geben.

MACAU: KEIN TERMIN-CLASH

GT-Promoter Stéphane Ratel hat gegenüber Motorsport aktuell bestätigt, dass der aktuell vorhandene Termin-Clash zwischen dem GT3-Weltfinale, das Ratel im Auftrag der FIA in Macau ausrichtet, und dem IGTC-Saisonfinale in Kyalami in den nächsten Tagen ausgeräumt wird. Der Clash hatte sogar zu Spekulationen darüber geführt, dass das GT3-Weltfinale nicht mehr Teil des Macau-Pakets sei. Ratel verweist diese Hypothese in das Reich der Fabeln. Wahr sei vielmehr, dass der Kyalami-Termin um eine Woche nach hinten auf den 28./29. November verschoben wird. Das GT3-Weltfinale wird wie geplant eine Woche vorher in Macau stattfinden.

DPI-HYBRID MIT HOCHVOLT

Der lange schwelende Streit um die Auslegung des Einheitshybridsystems für die nächste DPi-Generation, die in Zukunft als LMDH auch in der WEC und in Le Mans startberechtigt sein wird, ist offenbar beigelegt: Die IMSA-Serie hatte ursprünglich mit einem Niedrigvoltsystem im Bereich von 48 Volt geplant, mittlerweile wird laut übereinstimmender Aussagen nur noch die Hochvoltvariante (400 bis 800 Volt) diskutiert. Um das Voltumfeld hatte es im Sommer 2019 zum Teil öffentliche Auseinandersetzungen zwischen den Herstellern und der IMSA-Meisterschaft gegeben.



IGTC: NOCH MAL GEÄNDERT

Erst in der vergangenen Woche hatte GT-Promoter Stéphane Ratel als Ausrichter der Intercontinental GT Challenge (IGTC) verlauten lassen, dass Hersteller in der Pro-Topklasse ab 2020 nur noch zwei statt wie bisher vier punkteberechtigte Fahrzeuge nominieren können. Diese kurzfristige Regeländerung sorgte für Frust bei all jenen Herstellern, die in der Vergangenheit regelmäßig bis zu vier punkteberechtigte Fahrzeuge angemeldet hatten, von denen dann die beiden bestplatzierten Fahrzeuge für die Meisterschaft gewertet wurden. Beim IMSA-Saisonstart in Daytona sickerte durch, dass Ratel auf Druck der Hersteller nachgegeben hat: Jetzt dürfen GT3-Hersteller wieder drei statt zwei Fahrzeuge nominieren. Die Regel betrifft besonders die deutschen Marken, also Porsche, Mercedes und Audi.



Neuville und Hyundai waren die stärkste Paarung dieses Wochenendes, egal ob auf Eis oder trockenem Asphalt

Die Garde weicht

Nach der französischen Dominanz im Titelkampf ist diese auch bei der Monte gebrochen. Thierry Neuville gewinnt die Königin der Rallyes mit fulminantem Finale, und Ott Tänak kann künftig zwei Mal Geburtstag feiern.

Von: **Markus Stier**

Als Thierry Neuville 2012 die oberste Liga der Drifter betritt, gerät er in die späte Herrschaftsperiode des Sébastien Loeb, seit 2003 im Fürstentum unbesiegbar, wenn er sich nicht wie 2006 selbst schlug. 2013 geben sich der neunmalige Champion Loeb und der mittlerweile sechsmalige Titelträger Sébastien Ogier die Klinke in die Hand. Noch einmal siegt Loeb, Ogier wird beim Debüt des VW Polo Zweiter. Wie sagt man in Frankreich: „Der König ist tot, es lebe der König." 2014 beginnt Seb der Jüngere seine sechs Jahre währende Alleinherrschaft.

Aber wie Napoleon, dessen Kaiserreich nach zahllosen gewonnenen Schlachten in Waterloo ihr Ende fand, als selbst die unbesiegbare Garde zurückwich, so musste auch die französische Dominanz im unabhängigen Fürstentum Monaco einmal enden. Schon Ogiers letzter Triumph 2019 war ein Rückzugsgefecht. Citroën, mit acht Monte-Siegen und acht Marken-Titeln die Rallye-Macht dieses Jahrtausends, war längst nicht mehr die Grande Armée. Die Roten sind aus der höchsten Spielklasse verschwunden, und es sieht nach anderthalb Jahrzehnten französischer Okkupation nicht danach aus, als ob sich unter den aktuellen Prinzen ein Thronanwärter fände.

Und so geht am Mittag des 26. Januar 2020 auf dem Col de Braus eine Ära zu Ende. Als Thierry Neuville den Triumph hinausbrüllt, ist das allerdings weniger dem Ende der Franzosen geschuldet, sondern eher dem Sieg über den persönlichen Fluch. Es schien immer so, als ob die launische alte Dame Monte Carlo ihn nicht leiden kann

Von Brücken und Masten

Die ersten beiden Male küsst er Brückenmauern. 2014 im Hyundai kommt er nur neun Kilometer weit, bevor ein Strommast im Weg steht. 2017, beim Debüt der neuen World Rally Cars, fährt er zwei Tage lang Kreise um die Konkurrenz, dann rutscht er am Straßenrand aus. Und dann wäre da 2019, wo er nach hartem Kampf den Sieg um 2,2 Sekunden verpasst – wieder gegen Ogier. Die Nachricht der Niederlage erhält er auf exakt denselben Metern, auf denen nun ein Jahr später Papa Alain eine Champagner-Fontäne auf den Sieger schießt.

Der Erfolg des Belgiers war ein großer. Es gab nichts geschenkt bei dieser 88. Rallye Monte Carlo, weder von der Konkurrenz noch von der Straße. Obwohl es mit bis zu 15 Grad in Gap deutlich zu warm für eine Winter-Rallye war, geizte die Rallye nicht mit Nickeligkeiten. Vereiste Passagen, Schneematsch, Schmelzwasser, feuchte Stellen vom nächtlichen Tau und ohne Ende Dreck. „Ich kann 70 Prozent meiner Eisnoten vergessen", beschwerte sich Esapekka Lappi am zweiten Morgen. Bis der Neuzugang bei Ford auf die Strecke ging, hatten die lieben Kollegen bei ihrer Räuberei durch die Straßenränder schon so viel Erdreich und Steine auf



ROESELER

die Pisten geworfen, dass der Finne fast eine Schotterrallye fuhr.

Südfrankreich erlebt bisher nicht nur einen warmen, sondern auch extrem trockenen Winter. Wo der Dreck vom Herbst von Regen und Frost sonst schön zusammengebacken darniederliegt, wirbelten die WRC mit ihren Flossen und Diffusoren massenhaft loses Zeug auf, das sonst liegengeblieben wäre. Zum Leidwesen der Ford-Piloten, deren Fiestas einen zweiteiligen Kühlergrill besitzen und in der schmalen unteren Öffnung schon auf der ersten Prüfung am Donnerstag so viel wehendes Laub einsaugten, dass bei allen die Wassertemperaturen auf beängstigende Höhen kletterten. Das Problem war in drei Jahren noch nie aufgetreten, aber Ford hatte den Saisonauftakt schon auf den ersten Kilometern verloren. So spielte es auch keine Rolle, dass eine steile Böschung Gus Greensmith in den Abgrund saugte; Platz 63 für den Briten.

Finnische Depressionen

Schwerer wiegt der frühe Getriebeschaden bei Teemu Suninen. Der gefrustete Finne kämpft sich mit dem letzten Aufflackern von Motivation immerhin auf den letzten Metern an den Zweitliga-Größen vorbei auf Platz 8.
Ein einziges Jammertal ist auch die Fahrgastzelle von Esapekka Lappi. Der im Vorjahr bei Citroën schon Gebeutelte hadert nicht nur mit der Streckenposition, sondern auch mit sich selbst. „Er konnte nur anderthalb Tage testen, und da waren die Straßen trocken und sauber“, entschuldigt Teamchef Richard Millener seinen Neuzugang.

Die Testerei ist ein generelles Dilemma bei der Monte, denn die Übungspisten geben kein realistisches Bild der wahren Streckenverhältnisse. Millener kommt ins Grübeln: „Beim Testen schneidest du die Kurven nicht, sonst ruinierst du dir ja in kürzester Zeit die Strecke. Obwohl, vielleicht sollten wir genau das mal tun.“ Wichtig zur Präparation in den Seealpen ist auch das Testen mit „falschen Reifen“. Auf 20 Kilometer langen Prüfungen mit Höhenunterschieden von bis zu 800 Metern ist kein Pneu auf jedem Meter der richtige.

Die sonst immer viel beschworene Reifenwahl ist gar nicht so knifflig, und genau darin liegt das Problem: Die sichere Variante bis zum Samstagmittag sind superweiche Slicks, weil sie am kalten Morgen und auf nassen und glatten Stellen noch Haftung bieten. Auf Letzteren heißt es dann aber, auf Zehenspitzen über Schmierseife zu turnen. Fast alle Asse haben schon auf der zweiten Nachtprüfung am Donnerstag heikle Momente. Wer auch immer etwas mit Spikes probiert, wird nicht belohnt. In tieferen Lagen sind die Nägel auf trockenem Asphalt meist schon aufgearbeitet, bevor die Eisplatten erreicht sind. Die besonders weichen Asphaltgummis indes überhitzen bei steigenden Temperaturen und langen Trockenpassagen und reagieren empfindlich auf schnelles Abkühlen. „Dann härten sie aus, und der Gummi ist nie wieder derselbe“, verrät M-Sport-Ingenieur George Black.

Ausgerechnet der Erfahrenste hat seine liebe Not mit der Reifenwahl. Sébastien Loeb hätte bei seiner 13. Rallye Monte Carlo noch mal ganz groß rauskommen können. Anders als 2019 hat er sich auf den Hyundai i20 eingeschossen, Aber der 46-Jährige spürt das Alter. Ein ums andere Mal verkündet er nach den Prüfungen, er habe nicht schneller fahren können, und staunt über die Zeiten der Kollegen.

Viele Jahre war es genau andersherum. Wenn Loeb falsch bereift war, konnte er trotzdem Wunderdinge vollbringen, nun nimmt er lieber Dampf raus. Schon nach der ersten ganztägigen Etappe hat er als Vierter rund eine Minute Rückstand und verkündete ohne Illusionen: „Ich glaube, ich habe meine Position gefunden.“ Dass er sich irrt, liegt ausgerechnet an der Reifenwahl.

Demütigung für Loeb

Die erwartete Nachtfeuchte hat sich früh verzogen. Loeb hat aber die weichsten Gummis für rutschiges Geläuf montiert. Er ruiniert seine Räder schnell, bei einem Hinterreifen löst sich die Lauffläche ab. Insgesamt waren aber vier Prüfungen mit insgesamt 64 Kilometern zu fahren. Loeb humpelt wie ein Barfüßiger mit Blasen unter den Sohlen Richtung Ziel. Auch ohne seinen späten Ausrutscher, bei dem sein i20 schaukelnd an einer Böschung hängt und von einem Dutzend Fans befreit werden muss, wäre der große Elsässer im finalen Kampf wehrlos gewesen.

Dass er sowohl den immer mehr Sonne und Selbstbewusstsein tankenden Lappi ziehen lassen muss, ist schon ärgerlich, aber auch noch vom ebenso vorsichtig wie großartigen WRC-Debütanten Kalle Rovanperä überrollt zu werden, ist demütigend. Durch seinen sechsten Platz kann Hyundai trotz des Sieges keine Lücke zu Toyota aufmachen. Teamchef Andrea Adamo reagiert umgehend und nominiert am Tag nach der Rallye Craig Breen für die anstehende Schweden-Rallye. Der Schweden-Zweite 2018 rein, der erste



ROESELER

Thierry Neuville und Nicolas Gilsoul holen ihren ersten Monte-Carlo-Sieg und den ersten für Belgien seit 1924



KUHN

Sébastien Loeb: Für Schweden von Teamchef Adamo aussortiert



ROESELER

Die anfangs verstopften Kühler kaschierte man bei Ford mit Notgittern



Für einen Abflug mit 180 km/h und einen Sturz über 60 Meter sieht der Hyundai erstaunlich gut aus

nichtskandinavische Schweden-Sieger der Geschichte und beste Rallyefahrer aller Zeiten raus. Offizielle Begründung: Ohne Punkte hat Breen als Joker eine noch bessere Startposition (weiter hinten) als der WM-Sechste Loeb. Inoffiziell ist man mit dem Rekordweltmeister unzufrieden.

Erhebliche Mitschuld an der verbesserungswürdigen Punkteausbeute trägt aber Neuzugang Ott Tänak, der eine Senke in einem Rechtsknick erheblich zu optimistisch angeht. Ohne Bodenkontakt trägt es seinen Hyundai in der folgenden Vollgas-Links im sechsten Gang von der Straße, der i20 schlägt einen Handstützüberschlag vorwärts und säbelt im folgenden gestreckten Salto hoch in der Luft kurz unterhalb der Krone einen Baum ab, bevor er durchs Unterholz purzelnd eine steile Felsböschung hinunterplumpst. Erst eine solide Asphaltstraße stoppt den Sturz über 60 Höhenmeter.

Die Gelehrten werden sich bis ans Ende der Zeiten streiten, was schlimmer war: der finale Aufschlag auf einer tiefer liegenden Straße oder der erste Einschlag mit etwa 180 km/h. Die Hänge entlang der schnellen Passage bei Réotier auf der vierten Prüfung sind von Bäumen gesäumt, ausgerechnet an der Unfallstelle ist ein Weinberg angelegt, so schlägt die Nase des Hyundai mit der Startnummer 8 nicht in etwas Solides, sondern in weichen Erdboden. Ein Ingenieur schwört, den Baum habe die Fuhre genau in der richtigen Höhe getroffen, um nicht zerschmettert zu werden.

Nahezu unverletzt

Es erscheint wie ein Wunder, dass Tänak und Beifahrer Martin Järveoja nahezu unverletzt aus dem Wrack steigen. Nur zur Beobachtung müssen sie die Nacht im Krankenhaus verbringen. Järveoja klagt über einen steifen Nacken, Tänak ist nur kurz etwas schwummerig. Der Weltmeister gibt sich unbeeindruckt und betont, er werde definitiv in Schweden am Start sein.

Bis zu diesem Schockmoment, der zugleich eine Sternstunde in der Geschichte des Sports darstellt, hatte der Champion durchaus seine Eingewöhnungsschwierigkeiten im neuen Sportgerät. Bis zum Abflug des Jahrhunderts war er Vierter, aber mit nur zehn Sekunden Rückstand noch voll im Geschäft. Die starke Kompression hat er nicht auf dem Zettel, wähnt sich in der Gewissheit, sie wegbügeln zu können, während Neuville und Ogier die Stelle allenfalls mit Tempo 140 angehen. Beide sind bei der Betrachtung des schnell kursierenden Videos geschockt. Beide kommentieren: „Beängstigend."

Weil alles gut gegangen ist, gehen die verbliebenen Kombattanten zur Tagesordnung über, auf der es allerdings zwei entscheidende Änderungen gibt: Der Kampf um den Sieg ist nach Tänaks Abgang kein Duell, sondern weiter ein Dreikampf, und der Favorit verkalkulierte sich. Zum einen haben sich da zwei gefunden: Elfyn Evans hatte schon im Ford Fiesta immer wieder mal große Asphaltmomente. Den eigentlich verdienten Korsika-Sieg im Vorjahr verhinderte wenige Kilometer vor dem Ziel ein Stein, der einen Reifen zerstörte. Auch bei dieser Monte soll der Waliser am Ende nur mäßig belohnt werden. Rang 3 ist nicht viel für einen, der bis zum Samstagabend geführt hat und vier Bestzeiten gefahren ist.

Heute keine Wunder

Der Yaris passt Evans schon fast wie ein Handschuh, was sich bei seinem großen Teamkollegen noch nicht sagen lässt. Sébastien Ogier ist in Sachen Fahrkönnen und Abstimmung über alle Zweifel erhaben, niemand hat den Arbeitsplatzwechsel als Handicap gesehen. Der Mann, der mit drei anderen Autos die Monte gewann, sollte das auch auf dem vierten können. „Die Leute erwarten immer Wunderdinge und sehen nicht, dass es jedes Mal harter Kampf ist", stöhnt Toyotas neuer Superstar.





ROESELER

Zum krönenden Abschluss stürzte Tänaks i20 diese Böschung hinunter



ROESELER

Ogier: Einen Hauch zu defensiv



ROESELER

Evans: Am Ende enttäuscht

Das Dumme ist, er glaubt selbst an die gewohnte Unschlagbarkeit. Als ihm Neuville am finsteren Donnerstagabend auf glatter Piste mit einem atemberaubenden Ritt hinunter nach Bréziers eine halbe Minute abnimmt, tut der ununterbrochene Monte-Sieger seit 2014 die Klatsche noch als normales Tagesgeschäft ab: „Solche Abstände gibt es hier immer wieder. Das ist nichts Besonderes."

Tatsächlich bleibt Ogier immer in Schlagdistanz zum siebten Sieg in Folge, aber immer wieder gibt es Prüfungen, auf denen er es im Zweifelsfall ruhiger angehen lässt, wenn der Yaris sich nicht exakt nach Wunsch benimmt. „Besser als im Graben", lautet seine Devise. Aber anders als in früheren Jahren, als die Konkurrenz beim Versuch, seine Rasierklingentänze nachzuvollführen, nach und nach wegbröckelte, bleiben Evans und Neuville nicht nur auf der Straße, sie sind es auch, die die Schlagzahl vorgeben. Ogier fährt eine Bestzeit weniger als Evans und sechs weniger als Neuville.

Nicht, dass nicht auch der jammert. Mit seinem Ersatz-Eisspion Dani Sordo muss er sich erst einen Tag eingrooven, bevor man dieselbe Sprache spricht. Das Auto ist für die schnellen Pisten am Freitag zu schwammig, für die engen Kehren am Sonntag angeblich zu lang.

Gutes Omen?

Mit dem Wechsel auf einen Satz härterer Dämpfer stellt sich am Samstag die gewünschte Präzision ein, schon ist das zuweilen unerschütterliche Selbstvertrauen zurück, während das von Ogier und Evans schwindet. Neuville gewinnt sämtliche Prüfungen der zweiten Halbzeit. Aus 16 Sekunden Rückstand macht er zwölf Sekunden Vorsprung, aus zeitweilig nur 15 Punkten die Maximalpunktzahl 30. Vielleicht ist dieser 13. WM-Erfolg des Belgiers ein gutes Omen, um einen weiteren Fluch zu brechen: den des ewigen Vize-Weltmeisters. ■

RALLYE MONTE CARLO (22.–26.1.2020)

1. von 13 Läufen, 16 Wertungsprüfungen über 304,28 Kilometer

1.	Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	3:10.57,6 h
2.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	+12,6 s
3.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+14.3 s
4.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+3.09,0 min
5.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+4.17,2 min
6.	Loeb/Elena (F/MC))	Hyundai i20 WRC	+5.04,7 min
7.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+11.27,9 min
8.	Suninen/Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+13.30,4 min
9.	Camilli/ Buresi (F/F)	Citroën C3 R5	+13.34,2 min
10.	Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 R5	+14.21,8 min

Bestzeiten: Neuville 9, Evans 4, Ogier 3

WM-STAND FAHRER

1.	Thierry Neuville	30 Punkte
2.	Sébastien Ogier	22
3.	Elfyn Evans	17
4.	Esapekka Lappi	13
5.	Kalle Rovanperä	10
6.	Sébastien Loeb	8
7.	Teemu Suninen	7
8.	Takamoto Katsuta	6
9.	Eric Camilli	2
10.	Mads Östberg	1



ROESELER

Rovanperä: Beachtliches Debüt

WM-STAND MARKEN

1.	Hyundai	35 Punkte
2.	Toyota	33
4.	M-Sport-Ford	20

Citroëns Auftakt-Festival



Mads Östberg gewinnt die WRC2 trotz frühem Fehler

ROESELER

In der zweiten Liga musste sich WRC2-Titelfavorit Mads Östberg nur dem fehlerlos agierenden Eric Camilli (WRC3) geschlagen geben. Während drei weitere Citroën-Piloten auf den Plätzen folgten, hatten die Fahrer der neuformierten WRC2-Teams von Hyundai und M-Sport Ford nichts zu bestellen.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor keiner anderen Rallye haben die Fahrer der zweiten Liga mehr Respekt als vor der „Monte“. Das zeigte sich schon auf der ersten Etappe. Nach den beiden Nachtprüfungen am Donnerstag lag WRC2-Titelfavorit Mads Östberg nur eine Sekunde hinter seinem Citroën-Markengefährten Eric Camilli, der in der für Privatfahrer reservierten WRC3 gemeldet war. Doch eine Prüfung später eckte der Norweger mit dem C3-Heck an, zerstörte sich eine Felge und wurde mit zweieinhalb Minuten Rückstand auf Rang 11 durchgereicht.

Allerdings konnten davon weder Ole Christian Veiby und Nikolay Gryazin aus dem neuformierten WRC2-Team von Hyundai profitieren noch die M-Sport-Piloten Rhys Yates und Adrien Fourmaux. Letzterer markierte zwar sechs der 16 möglichen Bestzeiten, musste sich nach zwei Reifenschäden auf der ersten Etappe aber mit Klassenrang 7 zufriedengeben.

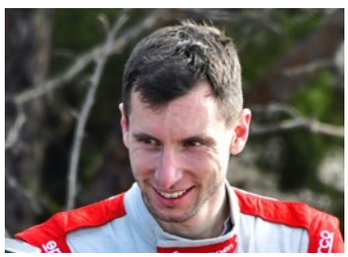
Schlechter lief es nur für die Herausforderer aus dem Hyundai-Lager: Ole Christian Veiby konnte mit dem umfangreich weiterentwickelten i20 nur kurz vorne mitmischen. Erst kostete ein Reifenwechsel in WP 6 zwei Minuten, dann endete seine Aufholjagd am Sonntagmorgen mit abgerissenem Hinterrad. Teamkollege Nikolay Gryazin hielt sich bei seinem Monte-Debüt merklich zurück. Im Ziel trennten den Russen satte zwei Minuten vom direkt vor ihm platzierten Fiesta-Piloten Fourmaux.

Während die werksunterstützte WRC2-Fraktion in Schweden vollzählig antritt und Ex-Champion Pontus Tidemand mit einem Skoda dazustößt, haben die französischen WRC3-Fahrer erst einmal fertig.

Weiter vorne balgten sich die Fahrer aus dem Citroën-Lager. Auf der zweitletzten Samstag-Prüfung (WP 12) zog Östberg auch an Nicolas Ciamin vorbei. Zuvor hatte er sich den französischen Vizemeister Yoann Bonato geschnappt und davor Champion Yohan Rossel – beide beim Heimspiel ebenfalls von der PSA-Kundensportabteilung unterstützt. Einzig Leader Camilli schien für Östberg nicht mehr erreichbar.

Vor dem Schlussspurt trennten die beiden Markenkollegen noch 58 Sekunden, und der Norweger blies zum finalen Angriff. Doch trotz zweier Bestzeiten waren es vor den beiden letzten Prüfungen noch immer 44 Sekunden Abstand. Ergo steckte Östberg zurück und konzentrierte sich darauf, als Klassenzweiter die maximale Punkteausbeute in der WRC2 zu sichern.

Auf der abschließenden Power Stage gönnte sich der erfahrenste aller Zweitliga-Piloten den Luxus und feierte seinen Auftakt-Erfolg mit einem Donut in der Prüfung: „Das musste einfach sein. Ich habe alles probiert und bin drei lange Tage dem Eric hinterhergejagt. Aber bei so schwierigen Streckenbedingungen kannst du einen Dreiminuten-Rückstand nicht einfach aufholen. Schon gar nicht, wenn einer wie Eric keinen Fehler macht oder keine Probleme hat“, verband Östberg sein Resümee mit einem Lob an den Markengefährten, Klassen- und WRC3-Sieger. ■



ROESELER

Camilli: Schneller als die WRC2



ROESELER

Beide Werks-Hyundai enttäuschten

WRC2 MONTE CARLO

1.	Camilli/Buresi (F/F)* Citroën C3	in 3:24.39,8 h
2.	Östberg/Eriksen (N/N) Citroën C3	+ 39,6 s
3.	Ciamin/Roche (F/F)* Citroën C3	+ 1.21,8 min
4.	Bonato/Boulloud (F/F)* Citroën C3	+ 2.03,8 min
5.	Rossel/Fulcrand (F/F)* Citroën C3	+ 2.38,0 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 1

1.	Mads Östberg (N)	25 Punkte
2.	Adrien Fourmaux (F)	18 Punkte
3.	Nicolay Gryazin (RUS)	15 Punkte



Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!





1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Armband aus hochwertigem Kalbsleder
- Silberfarbene Schließe und Zeiger
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,– €



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,– €

Für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888 Bitte Bestellnummer angeben: 1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung für das Extra). 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.

Rallye Monte Carlo

„Ungebremste Begeisterung“

Der Saisonauftakt rund um Monte Carlo ist und bleibt ein Highlight. Selbst der WM-Ausstieg der französischen Citroën-Equipe konnte dem Zuschauerinteresse wenig anhaben.

Von: **Reiner Kuhn**

Des einen Leid, des anderen Freud: „Ich bin froh, hier heil durchgekommen zu sein“, stöhnte Ott Tänak Donnerstagnacht im Ziel der zweiten Prüfung und ließ seinem Unmut freien Lauf. „Nichts gegen die Begeisterung der Fans, aber mitunter waren die Rauchschwaden ihrer Feuerwerke so dicht, dass wir meterweit im Blindflug unterwegs waren. Es ist bei diesen Streckenverhältnissen im Dunkeln schon schwierig genug, als Weltmeister zuerst auf die Strecke zu müssen.“ WM-Promoter Oliver Ciesla freut es: „Schon der Auftakt zeigt, die Begeisterung ist ungebrochen. Wer gedacht hatte, aufgrund des Rückzugs des Citroën-Werksteams oder dem Fehlen von zwei oder drei Werkscockpits würde die Rallye-WM an Attraktivität verlieren, sieht sich getäuscht. Das Produkt Rallye-WM mit seinen neuen Konstellationen sowie die Rallye Monte Carlo mit Start vor der glamourösen Kulisse vor dem Casino und den einmaligen Prüfungen in den Seealpen sind attraktiv genug, um auch solche Veränderungen zu kompensieren.“

Das zeigte auch der Zuschauerzuspruch am Freitag und Samstag. Die Gendarmerie berichtete von einem höheren Verkehrsaufkommen als im Vorjahr, lassen die „Monte“-Organisatoren wissen. Wohl auch, weil neben den beiden Superstars Loeb und Ogier, auch die komplette nationale Rallye-Elite von Camilli, Sarrazin, Landesmeister Rossel und Vize Bonato oder auch Ciamin und Fourmaux bei der 88. Ausgabe der Mutter aller Rallyes am Start stand. Die logische Konsequenz des Veranstalters: Um im Servicepark in Gap beim Saisonauftakt eine reibungslose Ein- und Ausfahrt der Wettbewerbswagen zu gewährleisten, wurden mehr Streckenposten eingesetzt. ■



ROESELER

Am Donnerstag standen die Fans so dicht gedrängt wie bei der Tour de France

Rallye-WM

Hyundais Auspuff-Rätsel

Kurz vor dem Saisonstart verlegten die Hyundai-Mechaniker das Auspuffrohr am i20 WRC. Über Gründe schweigt man sich aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Nichts macht vor dem WM-Auftakt mehr Freude, als sich die neuen Werkswagen genauer anzusehen. Doch nicht nur Fans und Medienvertreter rieben sich beim Anblick der Hyundai i20 WRC von Ott Tänak, Sébastien Loeb und Thierry Neuville verwundert die Augen. Auch der Vizeweltmeister aus Belgien soll überrascht gewesen sein, als er am Dienstag vor der Rallye Monte Carlo seinen Dienstwagen von hinten betrachtete. Denn anders als auf den offiziellen PR-Bildern und beim Abschlusstest wenige Tage zuvor war das Auspuff-Endrohr statt wie bei der Konkurrenz mittig über dem Diffusor wieder seitlich platziert.

„Da steckt nichts weiter dahinter“, sagte Teamdirektor Andrea Adamo. Und fügte schmallippig an: „Aus verschiedenen Gründen haben wir entschieden, dass es rechts bleibt.“ Mehr wollte der ansonsten eher wortgewaltige Italiener nicht verraten und wiegelte barsch jede weitere Nachfrage zu dem Thema ab: „Ich habe schon im letzten Jahr erklärt, dass ich für Fragen zur Technik nicht zur Verfügung stehe. Daran hat sich nichts geändert.“ Da kosmetische Gründe kaum für solch eine Hauruck-Aktion sprechen, bleibt nur eine Schlussfolgerung: Hyundai hat ein Problem. ■



KUHN

Notoperation: Loch in der Schürze, Beule im Diffusor

KOMMENTAR

ENDE LEGENDE

Auch die Mutter aller Rallyes ist kein Selbstläufer und sollte gehegt und gepflegt werden. Doch das Interesse daran scheint beim veranstaltenden Automobile Club de Monaco gering. Denn ausgerechnet den finalen Schlussspurt lässt man ohne Not verkommen, allem voran die berühmteste Wertungsprüfung der Rallye-Welt am und über den legendären Col de Turini. Statt wie früher die enge und mit ihren zahlreichen Kurven und Kehren besonders herausfordernde Piste von Moulinet über den Turini nach La Bollène-Vésubie zu nutzen, schickt man die Weltelite vom Turini die breite Landstraße nach Peira Cava hinunter. Die Krux: Der fahrerische Anspruch hält sich dabei ebenso in Grenzen wie das Interesse der Zuschauer. Standen an der spektakulären Rechts-Links-Kombination auf der Passhöhe die Zuschauer früher in dichten Reihen am Streckenrand, und die Hersteller bauten vor wenigen Jahren noch Tribünen für ihre Gäste auf, reicht an der für Rallye-Asse simplen Doppelrechts nun einfaches Flatterband, um den traditionsreichen Streckenabschnitt auf dem 1604 Meter hohen Gipfel zu sichern. Es hat den Anschein, als beraubten die Macher des ACM sich und die Rallyewelt aus Bequemlichkeit und ohne Not eines besonderen Highlights. Schlimmer noch: Der WM-Promoter schaut zu. Denn die Reparaturarbeiten an der zeitweilig verschütteten Straße zwischen Moulinet und dem Turini sind längst abgeschlossen. Dass es auch anders geht, beweisen die gleichen Herren mit der Rallye Monte Carlo Historique. Am Ende dieser Woche werden über 300 Teams, darunter Rallye-Helden wie Walter Röhrl, die klassische und spektakulärere Variante absolvieren.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-WM

Neue Nischenmodelle

Doppelpremiere beim WM-Auftakt. Mit einem Dacia Sandero und einem Fiat 500X gingen bei der Monte erstmals zwei Modelle mit R4-Kit an den Start.

Obwohl Autos auf Basis des vor zwei Jahren von der FIA eingeführten R4-Kit ein Schattendasein fristen und in Europa kaum eine Zukunft haben, starteten bei der Monte gleich zwei der rund 180 000 Euro teuren Modelle auf Basis des von Oreca entwickelten Einheitsbausatzes mit Antriebsstrang, Vorder- und Hinterachse sowie 260 PS starkem Renault-Motor.

Die Weltpremiere des Dacia Sandero R4 mit Ermanno Dionisio am Steuer endete nach unauffälliger Fahrt mit einer knappen Stunde Rückstand auf Gesamtrang 39. Besser war der Zweite im Bunde: Raphael Astier, der mit dem Fiat MR 500X R4 im Vorjahr schon in der französischen Meisterschaft Erfahrung sammeln konnte, war gut 30 Minuten schneller und durfte sich nach fehlerfreiem Auftritt über Gesamtplatz 21 und Klassenrang 12 freuen. Mehr ist in der von den WRC2-Assen dominierten Rally2-Kategorie kaum drin. ■ RK



ROESELER

Exotischer Gast: R4-Dacia Sandero mit Allradantrieb und Renault-Motor

AUS DEM SERVICEPARK

PROMINENTE AUSHILFE

Zwei Tage vor dem Saisonstart meldete sich Bruno Thiry, langjähriger Eisspion von Thierry Neuville, krank. Professioneller Ersatz war schnell gefunden. In wenigen Stunden düste Hyundai-Werkskollege Dani Sordo aus seiner Wahlheimat Andorra in die Seealpen und übernahm. Dessen Plus: Der Spanier kennt sowohl die Monte als auch das französische Aufschriebsystem des Belgiers.

FRÜHAUSSTEIGER

Ihre achte Rallye werden Olivier Desmoulins/Vincent Delaplanche wohl nie vergessen. Gleich im ersten Shakedown-Durchgang rutschten die französischen Privatiers mit ihrem Peugeot 208 so unglücklich von der Strecke, dass die Rallye Monte Carlo für sie zu Ende war, bevor sie überhaupt losging.

LEICHTGEWICHT

M-Sport-Pilot Gus Greensmith war beim Saisonauftakt kaum wiederzuerkennen. Neben wasserstoffblondem Haupt zeigte sich der 23-Jährige deutlich erschlankt. Mithilfe einer konsequenten Ernährungsumstellung nebst begleitendem Sportprogramm hatte der Brite in knapp sechs Monaten 19 Kilo abgenommen.

TITEL-UNTERSTÜTZUNG

Für seine finale Titeljagd mit Toyota hat sich Sébastien Ogier Verstärkung aus seiner erfolgreichen VW-Zeit geholt: Neben seinem früheren Chefmechaniker Martin Hassenpflug, der ihn bei allen 58 WM-Rallyes (2012) im Skoda Fabia und im Polo WRC für VW (2013–2016) betreute, trug bei der Monte auch die vom Hessischen Rundfunk bekannte Wetterexpertin Silke Hansen die schwarz-weiß-rote Teamkleidung.

TEST VERSCHOBEN

Schneemangel in Schweden zwingt die Werksteams zum Umplanen. Sowohl Hyundai als auch Toyota haben die für diese Woche geplanten Testfahrten abgesagt und hoffen, die Woche darauf mit Spikereifen ausrücken zu können. In dieser Woche soll es laut Prognose endlich schneien ■ RK

Rallye-WM

Großes Programm für Solberg junior

Nach bestandenem Asphalt-Debüt startet Oliver Solberg durch. Mit Unterstützung von Skoda steigt das 18-jährige Toptalent in die WRC3 ein. In Übersee bleibt der Schwede seinem privaten VW Polo treu.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der internationalen Konkurrenz muss sich Oliver Solberg nicht verstecken. Bevor der Sohn von Ex-Weltmeister Petter bei seinen Asphalt- und Monte-Debüt in der zehnten von 16 Prüfungen nach einem Ausritt satte 22 Minuten verlor, lag er auf Gesamtrang 15. Im Ziel durfte sich der junge Schwede über Platz 25 freuen. Das Fazit: Nichts geht über Wettbewerbserfahrung und Zeit hinterm Lenkrad. Von beidem hat der 18-Jährige reichlich. Kurz vor dem WM-Auftakt saß Klein-Solberg zum zweiten Mal in einem Werks-Skoda und testete auf winterlichen Teststrecken in Tschechien. Aus gutem Grund: Ab dem Heimspiel in Schweden tritt Oliver Solberg mit einem Fabia Rally2 Evo (bisher Fabia R5 Evo) in die WRC3 an und kann bei allen europäischen WM-Läufen auf die Unterstützung von Skoda Motorsport bauen.

Dem nicht genug, schicken die Eltern Pernilla und Petter Solberg ihren talentierten Filius im familieneigenen VW Polo auch zu allen Überseeläufen. Das Monte-Einsatzauto wird noch in Südfrankreich revidiert und mit umfangreichem Ersatzteilpaket in einen Container verpackt und nach Mexiko verschifft. Danach stehen im Polo die WM-Läufe in Argentinien, Kenia, Neuseeland und Japan auf dem Programm. Im Skoda geht es in Schweden, Portugal, Sardinien, Finnland, Türkei, Deutschland und Großbritannien um die Privatfahrer-Krone in der zweiten WM-Liga. ■



SKODA

Perfekte Bedingungen: Anders als in Schweden gab es in Tschechien Schnee



SOLBERG

Solberg junior: Mit 18 um die Welt

DTM auf Crash-Kurs?



Sinnbild der DTM: Das Aus von Aston Martin/R-Motorsport sorgt zumindest für Alarmstufe Gelb

WILHELM

Am vergangenen Freitag wurde öffentlich, was viele schon abgesehen hatten: R-Motorsport gab die Beendigung des DTM-Engagements bekannt – nach nur einer Saison. So schlimm steht es nach der Hiobsbotschaft um die DTM wirklich.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Begründung für den Ausstieg fiel höchst diplomatisch aus: „Unsere Neubeurteilung unseres Motorsportprogramms kam zu dem Ergebnis, dass wir neue Prioritäten für die Zukunft setzen wollen und dass das DTM-Engagement dafür nicht zielführend sein würde“, so R-Motorsport-Chef Florian Kamelger. Das PR-Blabla kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass hinter den Kulissen ein handfester Rosenkrieg zwischen R-Motorsport und HWA tobt. Der Abschied nach nur einer Saison überrascht also nicht, der Ärger dürfte auch potenziellen Neu-Partnern nicht entgangen sein.

Audi und BMW, die nun als vorerst einzige Hersteller in der Tourenwagenserie verbleiben, hatten sich schon für die Saison 2019 auf ein Worst-Case-Szenario – eine Übergangssaison ohne dritten Hersteller – eingestellt. Nun steht es eben ein Jahr später als gedacht zu befürchten.

Was macht Audi?

Der kleine Unterschied: In die Saison 2019 wäre man in der Gewissheit gestartet, ab 2020 mit Aston Martin den gewünschten dritten Hersteller am Start zu haben. Nun ist weit und breit keine ernsthafte Absicht irgendeines Herstellers oder Lizenznehmers (wie R-Motorsport es bei Aston Martin ist) zu erkennen.

Was zusätzlich aus dem Audi-Lager zu hören ist: Der Ausstieg nach 2020 soll in Ingolstadt schon durchgespielt worden sein. Die Fahrer für die kommende Saison wurden zudem noch gar nicht bekannt gegeben. Wird man den Aston-Ausstieg also vielleicht gar dazu nutzen, dem Planspiel Taten folgen zu lassen – und das sogar schon vor Saisonstart?

Audi-Motorsportchef Dieter Gass schlägt – wie BMW-Amtskollege Jens Marquardt – offiziell natürlich andere Töne an. Man wolle die ITR bei der schwierigen Aufgabe, kurzfristige Lösungen zu finden, nach Kräften unterstützen. Gass spricht davon, dass man den Fans auch 2020 ein attraktives Starterfeld bieten wird.

DTM-Chef Gerhard Berger hat so oder so eine Mammutaufgabe zu bewältigen. Der Plan sieht wie bisher vor, neue Hersteller zum Einstieg zu bewegen – nun eben noch schneller. Das geht in der gebotenen Kurzfristigkeit natürlich nur mit jenen Herstellern, bei denen ein passendes Auto existiert. Berger muss also einen der Hersteller aus der Super GT vom großen Schritt nach Europa überzeugen. Doch wer kommt infrage? Honda interessiert sich in Europa praktisch nur für die TCR, Nissan hat mit der Affäre um Carlos Ghosn momentan ganz andere Probleme zu lösen, bevor man möglicherweise auf neue Sportprogramme schaut.



WILHELM

Jetzt ist guter Rat teuer: Kann Gerhard Berger die DTM langfristig retten?

Viele offene Fragen

Bliebe Toyota, die mit dem Supra einen brandneuen Super-GT-Renner am Start haben. Der Autogigant hätte sowohl die Finanzpower als auch mit Akio Toyoda einen völlig motorsportverrückten CEO, was in Summe ein entsprechendes Programm ermöglichen könnte. Damit mehr als ein Konjunktiv daraus wird, braucht es aber noch viel Überzeugungsarbeit in Japan.

Aktuell steht gefühlt also sogar die Saison 2020 auf der Kippe. Und selbst dazu gibt es viele offene Fragen: Kommt doch das BMW-Kundenteam? Eventuell mit Robert Kubica? Setzt jeder Hersteller ein weiteres Auto ein? Mit welchen Fahrern? Fest steht, dass die DTM jetzt ganz schnell Antworten finden muss. ■

ADAC TCR Germany

Erste Deadline naht

Am Freitag endet die Voreinschreibefrist für die ADAC TCR Germany 2020. Wie ist das Interesse an der Serie nach dem Wechsel in der Organisation?

Von: **Michael Bräutigam**

Noch bis zum Freitag gibt es die Einschreibung für die Saison zum Vorteilspreis, ab dem 1. Februar ist dann der volle Betrag zu bezahlen. Noch in dieser Woche könnte sich also einiges tun. Wie MSa bereits erfahren hat, soll das Interesse an der Serie nach den Änderungen in der Organisationsstruktur gut sein, höhere Starterzahlen als 2019 sind also durchaus zu erwarten.

Nachdem der ADAC die Serienorganisation von Engstler Motorsport übernommen hat, gibt es aber trotzdem viel Arbeit. Neue Serienchefin soll dabei Vera Herrmann werden, die schon den Renault Clio Cup leitete und zuletzt Rennsekretärin bei der WTCR war. Sie beerbt in dieser Position Ronny Rosenkranz.

Wie es in Sachen Teams aussieht, ist recht offen. Neben Engstler Motorsport und HP Racing International soll auch das Profi-Car Team Halder wieder fix sein. Ob Antti Buri, der zum Saisonende 2019 all seine Autos verkauft hat, erneut startet, ist noch unklar. Meister Max Hesse wird nach seiner Einberufung ins BMW Junior Team nicht zur Titelverteidigung antreten. ■



ADAC

Start geplant: Harald Proczyk und HP Racing wollen wieder dabei sein

IMSA Michelin Challenge (TCR)

Voller Audi-Triumph

Die TCR-Kategorie boomt auch in den V8-verwöhnten USA. Zum Auftakt der IMSA Michelin Challenge in Daytona standen 18 TCR-Autos am Start. Am Ende räumte Audi groß ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Länge läuft – und Topspeed kann man auch auf der Rundkurs-Variante Daytonas gut gebrauchen. So wie BMW diesen Vorteil im Kampf um den GT-Sieg bei den 24 Stunden ausspielen konnte (S. 16), wurden auch die Stufenheck-Audis zu den großen Gewinnern beim kleinen „Schwesterrennen".

Die TCR-Pole-Position für das vierstündige Rennen zum Auftakt in die neue Saison hatte sich zunächst ein anderes Topspeed-Monster gesichert: Der Alfa Romeo von Tim Lewis, den sich der Mann aus Florida im Rennen mit Roy Block teilte. Nachdem die Giulietta zu Beginn lange führte, bekam ihr Auspuffkrümmer einen Riss und eine Reparatur wurde unausweichlich. Nach dem zeitraubenden Zusatzstopp belegte man am Ende Platz 13.

Die späteren Sieger hatten im Qualifying mit P11 noch nicht wie die großen Favoriten ausgesehen. Doch Startfahrer Gavin Ernstone und Fahrpartner Jon Morley arbeiteten sich stetig durchs Feld und Morley lag in Führung, als kurz vor Schluss eine Gelbphase ausgerufen wurde. Weil kein Restart mehr erfolgte, war der Sieg für den Audi von Road Shagger Racing zementiert.

Auch die beiden anderen Podestplätze der TCR-Klasse gingen nach Ingolstadt. Auf P2 landeten Mikey Taylor und William Tally (Speed Syndicate Motorsports), gefolgt von Michael Johnson und Stephen Simpson (JDC-Miller). Mit den drei Hyundai Veloster des Teams Bryan Herta Autosport folgte ein weiteres Markentrio auf den Plätzen 4 bis 6. ■



AUDI/SIDELINE SPORTS PHOTOGRAPHY

So sehen Daytona-Sieger aus: Der Road-Shagger-Audi von Ernstone/Morley

NACHRICHTEN

MOTORSPORT GAMES: 2020 IN LE CASTELLET

Nach der erfolgreichen Premiere der FIA Motorsport Games 2019 finden diese 2020 erneut statt. Austragungsort wird am 24./25. Oktober Le Castellet (statt Vallelunga) sein. Der mit TCR-Autos ausgetragene Touring Car Cup zählte 2019 zu den Highlights der „Spiele".

STCC: PWR VERLÄNGERT VERTRAG MIT CUPRA

Das Team PWR Racing hat seinen Vertrag mit Cupra bis einschließlich 2022 verlängert. Zwar gilt die Vereinbarung eigentlich nur für die STCC (TCR Skandinavien), doch auch für die WTCR könnte der Deal Signalwirkung haben. Die schwedische Mannschaft hat noch nicht kommuniziert, ob sie weiter im Weltcup fährt. 2019 erreichte man einen Sieg und P8 in der Teamwertung.

TCR DÄNEMARK: WEITERE STARTER BESTÄTIGT

Die in diesem Jahr erstmals ausgetragene TCR Dänemark bekommt weiteren Zuwachs. Die Serie im Nachbarstaat Deutschlands darf sich über bereits zehn bestätigte Teilnehmer freuen. Aktuellster Neuzugang ist der zweifache dänische Tourenwagenmeister Michael Carlsen. Die prominentesten Starter sind Ex-F1-Pilot Jan Magnussen und sein Teamkollege Nicolai Sylvest, der von 2016 bis 2019 im ADAC GT Masters fuhr.

CHILI BOWL: BELL-SERIE DANK LARSON BEENDET

Bereits am vorletzten Wochenende konnte sich Kyle Larson den Sieg beim größten Midget-Car-Rennen des Jahres, dem „Chili Bowl" in Oklahoma, sichern. Damit beendete der Ganassi-Pilot eine Serie von drei Siegen in Folge von Christopher Bell. Die gerissene Serie dürfte Bell aber relativ egal sein: In zweieinhalb Wochen startet er beim Daytona 500 in seine erste NASCAR-Cup-Saison.



DUCATI

Andrea Dovizioso war in den letzten drei Jahren Vizeweltmeister. Im MSa-Interview erklärt der 33-jährige Italiener, wie er Marc Márquez schlagen will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie gehen Sie die neue Saison an?
Im Winter nehme ich mir immer Zeit, meinen Geist neu auszurichten. Es gibt immer Dinge, die man verbessern kann, sowohl auf der technischen, aber auch auf der fahrerischen Seite. Ich war während meiner ganzen Karriere darauf fokussiert, und das soll niemals aufhören. Der Level unserer Meisterschaft ist so hoch, es gibt so viele, die gewinnen können. Zuletzt hat uns etwas gefehlt, und daran versuche ich zu arbeiten. Ich war diesen Winter auf mein Training fokussiert, auf der körperlichen Seite, noch mehr aber auf der fahrerischen Seite.

Wo könnten Sie sich fahrerisch noch steigern?
Jeder Fahrer hat andere charakteristische Eigenschaften. Ich kann mich immer recht gut auf die Rennwochenenden einstellen, besonders in den letzten

Andrea Dovizioso

Geburtstag: 23. März 1986
Geburtsort: Forlimpopoli (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2002: 125GP, Honda (16.)
2003: 125GP, Honda (5.)
2004: 125GP, Honda (1.)
2005: 250GP, Honda (3.)
2006: 250GP, Honda (2.)
2007: 250GP, Honda (2.)
2008: MotoGP, Honda (5.)
2009: MotoGP, Honda (6.)
2010: MotoGP, Honda (5.)
2011: MotoGP, Honda (3.)
2012: MotoGP, Yamaha (4.)
2013: MotoGP, Ducati (8.)
2014: MotoGP, Ducati (5.)
2015: MotoGP, Ducati (7.)
2016: MotoGP, Ducati (5.)
2017: MotoGP, Ducati (2.)
2018: MotoGP, Ducati (2.)
2019: MotoGP, Ducati (2.)

HOBBYS
Motocross, Töchterchen Sara

„Marc Márquez war in der letzten Saison einfach zu schnell“

drei Jahren. Ich kann gut mit dem Team zusammenarbeiten, aber man kann seine Renn-Performance immer steigern. Die Bedingungen wechseln oft noch während der Rennen. Da ist es wichtig, die kleinsten Dinge bei der Abstimmung zu verstehen. Dazu ist mittlerweile auch die Startposition sehr wichtig. Ich konnte letztes Jahr zwar oft viele Plätze gutmachen, aber es wäre einfacher, wenn ich immer aus der ersten Startreihe losfahren könnte. Manchmal hat uns auch die dritte Startreihe gereicht, aber je weiter vorne man startet, desto bessere Chancen hat man. Das ist eine Sache, die wir verbessern können. Dazu kann ich an mir selbst und mit dem Team arbeiten.

Wen erwarten Sie neben Marc Márquez als stärkste Gegner?
Es ist unmöglich, zu diesem Zeitpunkt die WM vorherzusagen. Natürlich wird zunächst Marc Márquez der Erste sein, den es zu schlagen gilt. Letztes Jahr hat er etwas Unglaubliches vollbracht. Deshalb wird sich jeder an ihm messen müssen. Es gibt aber noch mindestens fünf oder sechs Fahrer, die Rennen gewinnen können, vielleicht sogar die Meisterschaft. Die Reifen werden dieses Jahr anders sein, da könnte sich auch noch einmal etwas verschieben. Jeder arbeitet im Winter hart, man wird ganz anderes Material haben als zum Schluss der letzten Saison. Jeder arbeitet und denkt mindestens sechs Tage in der Woche nur daran, was man noch verbessern kann. Aber ein paar schnelle Runden zu fahren, ist eine ganz andere Geschichte, als die neuen Reifen zu verstehen und die Rennen richtig einzuteilen. Einige Details der Reifen versteht man ohnehin erst im Rennen. Wir können versuchen, so bereit wie möglich zu sein, aber erst im Rennen hat man die endgültige Gewissheit. Wir müssen die Tests in der klügsten Weise nutzen. Aber zu verstehen, wo wir wirklich stehen, dafür müssen wir erst das erste Rennen hinter uns haben. Unser Ziel ist natürlich, Marc Márquez zu schlagen, und das ist nicht leicht. Aber niemand ist unschlagbar. Wir müssen mit dieser Einstellung in die Saison gehen und unser Maximum geben.

„Ich arbeite viel an der mentalen Seite. Erst dann versteht man, dass man mehr Potenzial hat, als man eigentlich denkt.“

Andrea Dovizioso

Was erwarten Sie von der neuen Reifengeneration?
Das ist jetzt noch nicht ganz klar. Es braucht Zeit, bis man alle Details versteht. Die Karkasse wird anders, und es gibt andere Mischungen. Bei den Tests konnten wir jeweils nur fünf Runden mit einem neuen Reifen fahren. Die Zeiten waren schnell. Aber wie es über eine Renndistanz wird, das wissen wir nicht. Die Art, wie man den Reifen verstehen lernt, macht letztendlich den Unterschied, und darauf müssen wir uns konzentrieren. Da kann man bei den Tests zwar vieles probieren und sich für eine bestimmte Richtung entscheiden, aber erst die Rennen bringen Gewissheit.

Sie gelten als einer, der die Reifen sehr gut versteht. Wie haben Sie diese Fähigkeiten erlangt?
Ich war schon zu meiner Zeit bei den Pocketbikes recht gut darin. Ich habe aber auch sehr hart an der mentalen Seite gearbeitet. Jeder hat seine eigene Charakteristik, und jeder kann in einem bestimmten Bereich seine Vorteile haben. Das Schöne an der mentalen Seite ist, dass man versteht, dass das Potenzial, das man wirklich hat, viel größer ist, als man eigentlich denkt. Jede Situation, die man in einem Rennen angeht, macht einen Unterschied. Und es kann der entscheidende Unterschied sein.

Die Stärke von Marc Márquez scheint die richtige Balance von Konstanz und Aggressivität zu sein. Versuchen Sie, diese bei sich neu abzustimmen?
Natürlich denke ich darüber nach und versuche, mich zu verbessern. Aber letztes Jahr war Marc einfach schneller als jeder andere. Das hatte nichts mehr mit Strategie zu tun. Ist man ein wenig langsamer, kann man über eine Strategie nachdenken, aber der Abstand zu ihm war oft zu groß. Da kann man nicht sagen, dass unsere Strategie falsch war. Wir müssen erst einmal schneller werden, um gegen Márquez zu kämpfen. Besonders zum Schluss der Saison war er sehr stark, und diesen Vorsprung müssen wir wieder reduzieren.

Wie wollen Sie das angehen?
Marc hat letztes Jahr einen unheimlichen Speed gezeigt, niemand konnte wirklich mit ihm kämpfen, er war einfach zu schnell. Also müssen wir noch schneller sein. Ich habe deshalb im Winter sehr hart an meinem Training gearbeitet, ich habe ein paar Dinge geändert. Ich habe auch viel mit meinem Team gesprochen, woran wir noch arbeiten können, um besser zu werden. Die Ingenieure bei Ducati haben den ganzen Winter hart gearbeitet, wir erhoffen uns viel davon. Aber nur die Rennen können die Realität aufzeigen. Wir konzentrieren uns jetzt erst einmal auf die Tests, denn wie ich vorhin schon gesagt habe, ist es sehr wichtig, die richtigen Entscheidungen zu fällen. Wir haben beim Valencia-Test einiges an Material bekommen, was wir noch nicht endgültig aussortiert haben, denn dort und auch in Jerez war die Zeit zu kurz, um alles durchzutesten. Es wird deshalb wichtig sein, gleich beim ersten Test damit durchzukommen und auch die seither entwickelten Dinge möglichst schnell auszusortieren.

Bislang scheint das neue Motorrad beim Handling besser geworden zu sein, Gigi Dall’Igna will auch mehr Topspeed. Was bringt bei einem MotoGP-Rennen mehr?
Wir müssen uns erst entscheiden, welches Material uns am meisten bringt. Es war wichtig, etwas anderes zu probieren, eine neue Richtung einzuschlagen. Aber es steht noch lange nicht fest, was wir bei den Rennen genau verwenden werden. Wir haben noch alle Tests, um unsere Situation genau zu verstehen.

Gehen Sie die Saison insgesamt optimistisch an?
Ich bin entspannt. Und das ist der beste Weg, um das Maximum zu erreichen. ■



DUCATI

Andrea Dovizioso beim Jerez-Test im November: „Noch nicht alles durchprobiert“

Alte Traditionen und mod



Rote Streitmacht: Gigi Dall'Igna, Andrea Dovizioso, Danilo Petrucci, Michele Pirro und Claudio Domenicali (v.l.)

DUCATI

Im vornehmen Palazzo Re Enzo stellte Ducati sein diesjähriges MotoGP-Team vor. Die Italiener wollen mit ihrer Eigenständigkeit weiter um Siege kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Italien hat Tradition mit vielen prunkvollen alten Bauten, und so fand Ducati nicht weit vom Werk in Bologna entfernt mit dem 1245 erbauten Palazzo Re Enzo ein gigantisches Ambiente für die Vorstellung des 2020er MotoGP-Teams.

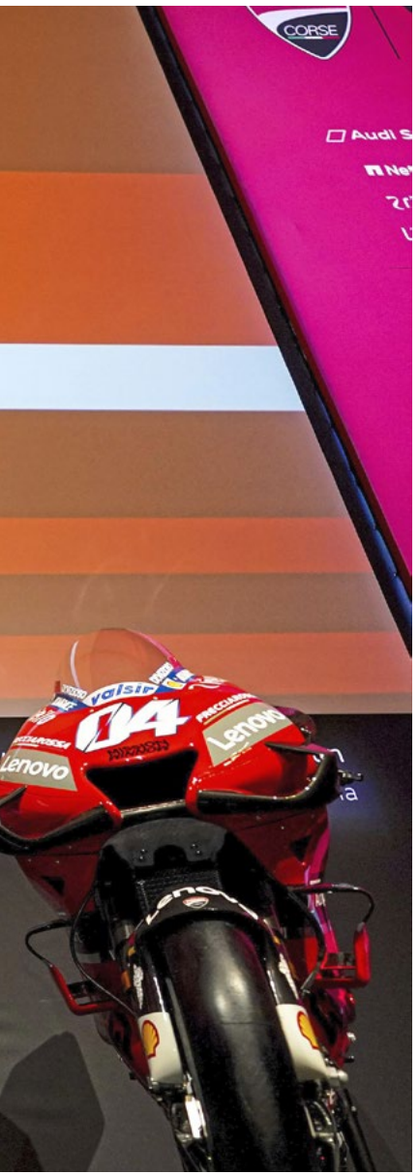
Ducati-CEO Claudio Domenicali kam ohne lange Umschweife zum Punkt. „Wir leben in einer sich schnell verändernden Zeit", so der Ducati-Chef. „Herausforderungen warten auf uns. Asien ist sehr stark im Kommen, das ist aber nicht ganz neu. Frischt man unser Geschichtsgedächtnis auf, erinnern wir uns, dass China schon im 16. Jahrhundert 25 Prozent des weltweiten GDP erwirtschaftet hat. Dafür haben wir in Europa Werte wie Freiheit, Demokratie und Unabhängigkeit geschaffen. Und so ist es in diesen Zeiten umso wichtiger, unsere wirtschaftliche Unabhängigkeit durch Innovation zu wahren. Racing steckt in der DNA von Ducati. Und Ducati wird auch weiterhin in Racing investieren, um sich weiterzuentwickeln. Die Panigale, die direkt von unserer MotoGP-Maschine abstammt, war im letzten Jahr weltweit das bestverkaufte Motorrad im Supersport-Segment, und so werden wir unsere Anstrengungen in der MotoGP und in der Suche nach neuen Technologien fortsetzen."

> Das MotoGP-Engagement von Ducati ist nicht nur technisch eine Meisterleistung. Die komplexe technische und finanzielle Verknüpfung mit vielen langjährigen Partnern garantiert den globalen Erfolg.

Noch mehr Leistung

Gigi Dall'Igna wurde da noch konkreter. „Wir hatten bei den letzten Tests einige neue Sachen probiert, die vielversprechend waren. Aber wir müssen jetzt bei den nächsten Tests unsere Schwerpunkte richtig setzen, um den Weg der nächsten Evolutionen richtig zu bestimmen", hielt der Rennsportchef fest. „Wir haben Fortschritte beim Fahrwerk erzielt, und unsere Ingenieure haben noch mehr

erne Technologien





DUCATI

Der Palazzo Re Enzo im roten Licht: Pompöses Ambiente der Vorstellung



DUCATI

Ducati Desmosedici GP20: Das Design wurde insgesamt dunkler

Motorleistung gefunden. Wir haben gerade die letzten Ausdauer-Tests auf den Prüfständen beendet, und wir werden beim nächsten Test einen neuen Motor vorstellen, der mehr Leistung hat, seine Fahrbarkeit aber bewahren konnte. Wir sind sehr glücklich über den Job, den wir beim Chassis und den Motoren erreicht haben. Wir haben auch bei der Aerodynamik weitergearbeitet. Aber unsere neue Verkleidung werden wir erst in Katar vorstellen. Auch wenn die Regeln es uns nicht leicht machen, auf diesem Gebiet etwas zu finden. Dann werden wir in Katar noch eine neue Schwinge vorstellen, und damit sollten wir gut vorbereitet sein, wenn die Saison im März beginnt."

Dall'Igna gab aber auch zu: „Wir haben in den letzten drei Jahren jeweils die Vizeweltmeisterschaft gewonnen. Wir leben in der Márquez-Ära, und da ist dies bereits ein schöner Erfolg. Aber wir haben letztes Jahr sehr stark begonnen und konnten dies nicht über die Saison bringen. Das müssen wir verbessern. Dass wir dies mit den gleichen beiden Fahrern tun, darüber bin ich froh, denn das gibt uns eine Konstanz."

Dunkleres Design

Als dann die beiden Motorräder entschleiert wurden, waren es genau die Prototypen, die man in Valencia und Jerez beim Test sehen konnte, aber ihre Lackierung hat nun etwas mehr Schwarz-Anteile, und das Audi-Sport-Logo ist noch prominenter. „Sie gehört zu unserem Mutter-Unternehmen, und es verdeutlicht unsere starke Bindung", so Dall'Igna. Auch die Lederkombis der Fahrer haben mehr Schwarz-Anteile bekommen, sie sollen so mehr wie Rüstungen wirken. Andrea Dovizioso hat als Kontrast dazu hellere Farben für seinen Helm gewählt als bisher.

Dass Italien mit seinen Traditionen unerreicht ist, untermauerte Ducati nicht nur mit dem Hinweis auf die Baukunst seiner Vorfahren in Bologna, sondern auch mit einem Abendessen von Meisterkoch Massimo Bottura, dessen Kreationen nicht nur optisch beeindruckten, sondern auch die Sinne betörten. Ob die D16 GP20 ebenso meisterlich wird? ■

DREI FRAGEN AN

GIGI DALL'IGNA



INWIEWEIT SIND SIE BEIM EINLENKVERHALTEN DER GP20 NUN DA, WO SIE HINWOLLEN?

Das ist im Moment schwer zu beantworten. Wir haben das Motorrad sicherlich verbessert. Wir haben noch einige Ideen, die das Motorrad in dieser Hinsicht verbessern werden, aber wir müssen es weiter testen, bevor wir da eine definitive Aussage machen können. Vielleicht kann ich nach Sepang mehr dazu sagen.

LIEGT DIE WEITERE PRIORITÄT NUN BEIM FAHRWERK ODER BEI DER MOTORLEISTUNG?

Ganz klar beim Fahrwerk. Aber es sind unterschiedliche Leute an der Chassis-Entwicklung und an der Motorenentwicklung beteiligt, daher machen wir natürlich beides. Die Fahrer haben sich in den letzten Jahren viel über die Kurvenunwilligkeit des Motorrades beklagt, und wir versuchen, uns hier zu verbessern. Wenn wir dies hinbekommen haben, wird es aber wichtiger sein, den Speed des Motorrades zu steigern, um Rennen zu gewinnen. Denn es ist viel leichter, Rennen zu gewinnen, wenn man das schnellste Motorrad auf den Geraden hat.

SIE ÜBERRASCHEN IMMER WIEDER MIT NEUEN ERFINDUNGEN. WOMIT KÖNNEN WIR FÜR DIESES JAHR RECHNEN?

Es ist nicht einfach, jedes Jahr jeden erneut zu überraschen. Ich würde es schon gerne tun, aber ob es mir gelingt, kann ich nicht sagen. In diesem Jahr wird es sicherlich eine große Veränderung durch die neuen Reifen geben, und wir werden sicherlich mehr Grip haben. Da wird es wichtig sein, beim Fahrwerk und bei der Elektronik richtig zu reagieren. Es wirkt wie eine kleine Änderung, sie könnte aber sehr wichtig werden.

MotoGP

2020er-Aprilia doch fertig



Aleix Espargaró und die verhüllte 2020er-MotoGP-Aprilia: Wie fährt sie wohl?

ESPARGARÓ

Alle fragten sich, ob die neue Aprilia für den ersten Vorsaisontest in Sepang fertig wird. Nun hat Werksfahrer Aleix Espargaró ein Bild gepostet, das die Frage beantwortet – aber noch neugieriger macht.

Von: **Imre Paulovits**

Die neue RS-GP 20 ist unglaublich! Ich kann es kaum erwarten, sie in Malaysia zu testen! Die Saison 2020 scheint vielversprechend! Mit diesem Text postete Aprilia-Werksfahrer Aleix Espargaró ein Bild auf seinem Twitter-Account, das ihn mit einem abgedeckten Motorrad zeigt. Darf man ihm glauben, ist es die lang erwartete, völlig neu konstruierte MotoGP-Aprilia.

Es war schon traurig zu sehen, wie das italienische Werk, das einst bei den 125ern und den 250ern WM-Titel im Dutzend einheimste und auch in der Superbike-WM die Weltspitze erklimmen konnte, trotz zweier Spitzenpiloten in der MotoGP immer mehr an Boden, und damit auch immer mehr Personal an die Konkurrenz verlor.

Sicherlich war es nicht einfach, dass der Kopf des einstigen Erfolgsteams, Gigi Dall'Igna, von Ducati abgeworben wurde und Romano Albesiano sich neben der Technik auch um die ganze Organisation kümmern musste. Als ihm deshalb der Ex-Ferrari-Mann Massimo Rivola zur Seite gestellt wurde, entschied sich dieser für einen radikalen Neuanfang. Die Probleme mit der Leistungsentfaltung und der Gewichtsverteilung sollten mit einem V4 mit 90 statt 60 Grad, wie ihn die Konkurrenz von Honda, Ducati und KTM einsetzt, gelöst werden. Dazu sollte Albesiano all die Daten, die er in den letzten Jahren zusammengesammelt hatte, in ein neues Fahrwerkskonzept zusammenlaufen lassen.

Doch für all das braucht man Geld, und so viel Budget wie die Großen haben die Mannen aus Noale nicht zur Verfügung. Bei den letzten Tests war noch nichts zu sehen, und so fragte man sich zurecht, ob das Motorrad bis zum Sepang-Test fertig wird. Espargarós Bild liefert nun den Beweis. ■

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1991 2019

GIANCARLO FALAPPA

Große Rennfahrer debütierten in der Weltmeisterschaft oft eindrucksvoll. Doch selten so spektakulär wie ein zuvor völlig unbekannter Italiener 1989 beim Superbike-WM-Auftakt in Donington. Giancarlo Falappa pflügte sich im ersten Rennen wie ein Bulldozer durchs Feld und wurde nach mehreren Ausritten ins Gras Dritter. Im zweiten Rennen rempelte er sich mit seiner Bimota noch entschlossener durch und gewann. Der damals 26-jährige Ex-Motocrosser fügte noch Siege in Mosport und Le Castellet hinzu und wurde trotz vieler technischer Probleme WM-Sechster. Ein neuer Stern war geboren, und Ducati-Teamchef Marco Lucchinelli verpflichtete ihn umgehend für 1990.
Die Kombination aus dem italienischen Zweizylinder und dem Hünen, der ihn ritt wie ein Motocross-Motorrad, war unglaublich spektakulär. Falappa war zu Saisonmitte WM-Dritter. Doch bei einem Sturz auf dem Österreichring, als er bei 300 km/h versuchte, einem Konkurrenten auszuweichen, brach er sich 27 Knochen, verlor zwei Liter Blut und lag für zwölf Tage im Koma. Dazu wurden auch die Muskeln über dem linken Schulterblatt abgerissen, was ihn die nächsten zwei Jahre behinderte. Im Winter 1992 wurden ihm Muskeln aus dem Bein transplantiert, und Falappa begann die Saison 1993 mit drei überlegenen Siegen im Regenchaos von Donington und im ersten Rennen von Hockenheim. Doch dann warfen ihn Stürze zurück. Später gestand er mir: „Ich wollte nie öffentlich klagen, doch es waren fast immer technische Dinge wie etwa ein sich lösender Lenkerstummel."
1994 gewann Falappa mit der neuen 916 in Misano unter Beifallsstürmen des Publikums. Doch zwei Wochen später stürzte er beim Test in Albacete wegen eines Getriebeproblems, lag danach Monate im Koma, bevor er wie durch ein Wunder wieder erwachte. Er war aber nur noch ein Schatten seiner selbst, hat sich nie wieder erholt und ist heute stark behindert. Ducati hält „den Löwen von Jesi" noch immer in Ehren, er lebt in seinem Wohnmobil auf dem Firmengelände und fährt damit zu vielen MotoGP- und Superbike-WM-Rennen, wo er noch immer als Held verehrt wird.

Pepi Böröczky/IP



DUCATI

Giancarlo Falappa in Donington 1993: Doppelsieg beim WM-Auftakt

Moto3

Jakub Kornfeil: Ende einer Karriere

Er ist der altgediegenste Moto3-Pilot und sollte auch 2020 weitermachen. Doch nun hat der 26-jährige Tscheche seinen Rücktritt bekannt gegeben.

Von: **Imre Paulovits**

Man kannte ihn. Vor allem im östlichen Teil von Deutschland. Es war fast wie die einstige Zusammenarbeit hinter dem Eisernen Vorhang, als die Deutschen aus dem Erzgebirge mit den Tschechen das teilten, was sie hatten, und dadurch auch mit wenig materiellen Mitteln Großes schafften. Jakub Kornfeil fuhr so für das Racing Team Germany in der 125er-WM, später für das Nachfolgeteam Sachsoprint-Peugeot in der Moto3-WM und schließlich die letzten beiden Jahre für dessen Nachfolger Prüstel GP auf KTM. Für 2020 wollte er aber eine Luftveränderung, entschied sich für einen Wechsel zu BOE Skull Rider Mugen Race, doch als er sich in der zweiten Januarwoche noch einmal nach den finanziellen Rahmenbedingungen erkundigte, musste er feststellen, dass sein Budget nicht gesichert ist. „Ich hätte in Valencia, als ich an den Start ging, nie gedacht, dass das mein letzter GP sein wird“, schrieb Kornfeil zu seinem Abschied. „Aber das Budget, das mir zur Verfügung steht, sichert mir noch nicht einmal die WM-Teilnahme bis Mugello. So habe ich diese wichtige Entscheidung gefällt. Ich fühle mich nach meiner Karriere als Sieger, denn ich habe immer und überall mein bestes gegeben.“

Jakub Kornfeil begann mit acht Jahren im Supermoto, kam 2008 in den MotoGP Rookies Cup und wurde dort ein Jahr später Cupsieger. In dem Jahr fuhr er für Loncin fünf GP, bevor ihn das Racing Team Germany für 2010 für die ganze WM engagierte. Kornfeil fuhr die Moto3-WM seit ihrem Anfang, absolvierte so 134 Moto3-GP, mehr als jeder andere Fahrer, und fuhr zwei zweite und drei dritte Plätze heraus. ■



MOTOGP

Jakub Kornfeil: Plötzliches Karriere-Ende wegen Budgetsorgen

Moto2-EM

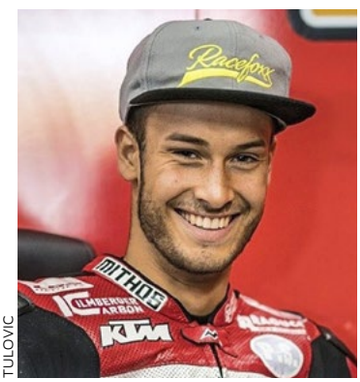
Kiefer und Tulovic: Nun Moto2-EM

Eigentlich wollte das Kiefer Racing Team mit dem deutschen Lukas Tulovic und dem Österreicher Thomas Gradinger in der Supersport-WM antreten. Teamchef Jochen Kiefer musste aber den Stecker ziehen und tritt nun in der Moto2-EM an.

Von: **Imre Paulovits**

Jochen Kiefer hat seit letztem Sommer, als ihm mitgeteilt wurde, dass er keinen Platz mehr in der Moto2-WM bekommt, eine Achterbahnfahrt des Schreckens hinter sich. Es schien sich aber alles zum Guten zu wenden, als er zwei Teamplätze in der Supersport-WM bekam und mit Lucas Tulovic und Thomas Gradinger ein vielversprechendes deutschsprachiges Fahrerduo präsentieren konnte. Kiefer hatte bereits Yamaha R6 bei YART bestellt, doch die Geldbeträge, die seine langjährigen Sponsoren bereit waren zu dem Projekt beizusteuern, waren durch die deutlich geringere Medienpräsenz gegenüber der Moto2-WM so viel geringer ausgefallen, dass die Saison nicht zu finanzieren war. Kiefer machte noch einen letzten Versuch und bemühte sich, über die sozialen Medien Werbeflächen an kleinere deutsche Unternehmen zu verkaufen, doch nachdem klar wurde, dass das Budget nicht zusammenkommt, zog der immer korrekte Kiefer die Notbremse. „Ich will nicht die Welt anlügen und nach ein paar Rennen mitten in der Saison aussteigen“, gibt er zu verstehen.

Sein Versprechen, Lukas Tulovic weiter aufzubauen, kann Kiefer aber nachgehen. „Wir werden in der Moto2-EM antreten. ich habe noch zwei Kalex und zwei KTM-Fahrwerke für den Honda-Motor. Wir werden mit Kalex fahren, dort gibt es für die Fahrwerke weiterhin Support. Wir können uns die Meisterschaft leisten, weil ich kein neues Material einkaufen muss“, so Kiefer. „Ich hatte auch Thomas Gradinger angeboten, die EM zu fahren, er hat sich aber aus verständlichen Gründen für das andere Paddock entschieden.“ ■



TULOVIC

Lukas Tulovic: Wieder Kalex in der EM

NACHRICHTEN

MOTOGP

Wenn Marc Márquez auch ständig Fotos von seiner Reha und seinem Fitnesstraining postete, so musste er in der letzten Woche doch zugeben, dass ihm die Schulter-OP mehr zugesetzt hat als erhofft. „Obwohl die Schulter diesmal nicht so stark beschädigt war wie die andere vor einem Jahr und die OP dadurch eine einfachere war, ging es danach nicht so schnell, wie ich gedacht hatte. Ich werde in Sepang noch nicht völlig fit sein.“ Dazu postete er ein Bild, das zeigt, wie viel muskulärer seine linke Seite derzeit ist als seine rechte. Doch seinen PR-Pflichten kommt der Honda-Werksfahrer noch immer nach. Für die Fan-Seite boxrepsol.com füllte er mehrere Eimer Farbe in eine Schale, machte darin Burnouts mit einer Honda Fireblade und gestaltete so ein Gemälde an der Wand dahinter.

MOTOGP

Die Heilung der Schulterverletzung von Takaaki Nakagami geht dagegen ganz nach Plan voran. Der japanische LCR-Honda-Pilot fährt bereits Minibike und hofft, völlig fit zum Test nach Sepang zu kommen.

MOTO3

Nach seinen Siegen in den beiden Regenrennen in Térmas und auch dem Sachsenring galt der Malaysier Khairul Idham Pawi als der Mann der Zukunft. Doch eine schwere Handverletzung im Moto2-Rennen in Jerez, die mehrfach nachoperiert werden musste, versetzte dem 21-jährigen Malaysier einen herben Rückschlag. Weil er sich nicht über die Stärke seiner Hand im Klaren war, entschied Pawi für 2020 beim Petronas-Sprinta-Team wieder in die Moto3 zurückzukehren. Wenn er beim Jerez-Test im November auch noch nicht voll bei Kräften war, so hofft der ehrgeizige Malaysier doch, dass er bei den Februartests mit voller Fitness teilnehmen kann.

Der japanische Vierzylinder, der das Laufen lernte

Vor 60 Jahren kam Honda erstmals mit einem Vierzylinder in die 250er-WM. Die Welt war geschockt, wie schnell seine Entwicklung verlief. Aber er sollte nur ein Vorbote dessen sein, was noch kommen würde.

Von: **Imre Paulovits**

Wurde Hondas erster TT-Einsatz 1959 von den Europäern noch belächelt, kam 1960 bereits der erste Schock: Neben den 125er-Zweizylindern schickten die Japaner nun auch 250er-Vierzylinder in den Kampf. An deren Technik gab es nichts mehr zu belächeln. Was die Europäer nicht wissen konnten: Für die heimischen Rennen hatte Honda durch die Verdopplung des 125er-Twins bereits ein Jahr zuvor einen Vierzylinder mit Königswelle und doppelten obenliegenden Nockenwellen gebaut. Doch mit dieser RC160 hatte ihre Nachfolgerin nur die Anzahl der Zylinder und das Bohrung/Hub-Verhältnis gemein

Sowohl bei dem 125er-Twin als auch bei dem 250er-Zweizylinder setzte Honda nach den Erkenntnissen des ersten TT-Einsatzes die gleichen Verbesserungsmaßnahmen an. Die geschobene Kurzschwinge, eine NSU-Kopie, hatte sich bei den Rennen auf unbefestigten Straßen in Japan zwar bewährt, doch für die harten Straßenkurse hielt man eine Telegabel für geeigneter und baute eine mit außenliegenden Federn nach Norton-Vorbild.

Lehren aus der TT gezogen

Hatten die 1959er-Motoren noch stehende Zylinder, wurde die Zylinderbank für den neuen Jahrgang um 35 Grad nach vorne geneigt, wodurch sich mehr Gewicht auf das Vorderrad bringen ließ und die Ansaugkanäle günstiger gestaltet werden konnten. Statt der Königswelle trieb ein mittig angebrachter Zahnradsatz die Nockenwellen an. Um Baubreite zu sparen, war er nach hinten versetzt und trieb auch den Zündmagneten an. Zunächst hatten die Keihin-Vergaser seitliche Schwimmer, wurden während der Saison aber durch eine neue Generation mit Zentralschwimmer ersetzt. Bei der ersten Version waren die Ansaugtrichter nach oben gebogen, fast in Fallstrom-Bauweise. Dafür

> „Honda hat sich damals in einem Jahr um so viel weiterentwickelt wie die europäischen Werke zuvor in einem Jahrzehnt."
>
> Jim Redman

wurde eine Aussparung in die Unterseite des Tanks gedengelt. Bei der späteren Zentral-schwimmer-Version waren die Trichter dann in einer Linie mit dem Ansaugrohr.

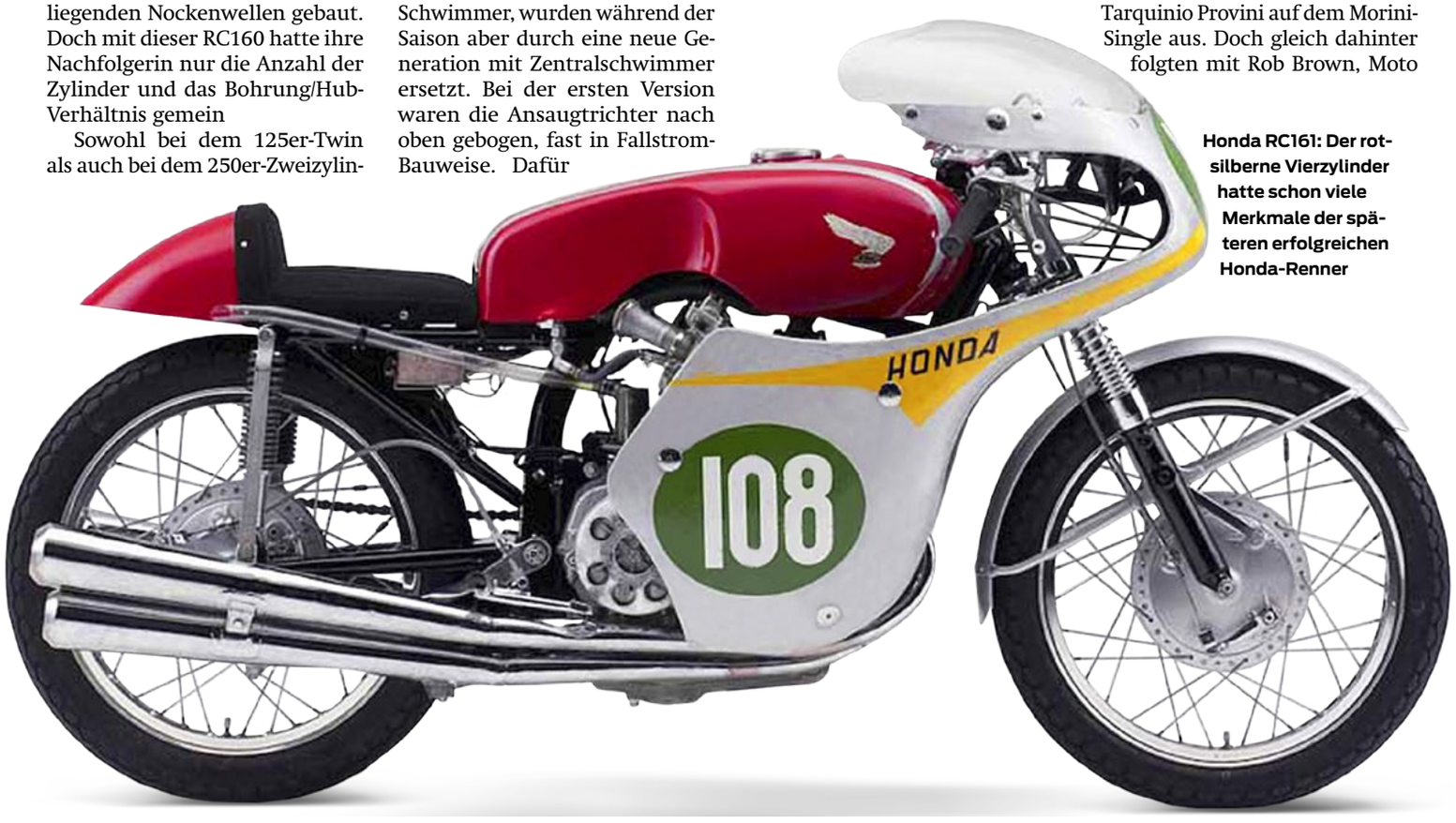
Der Motor wies viele zukunftsträchtige Details auf. Sein Gehäuse war horizontal geteilt, die Zylinderbank mit der oberen Hälfte zusammengegossen, die Vierventilköpfe hatten einen Ventilwinkel von 76 Grad, der Einlass um 36, der Auslass um 40 Grad zur Mittelachse geneigt.

Kam die RC160 bei heimischen Rennen noch mit einem Fünfgang-Getriebe aus, bekam die Nachfolgerin eine Sechsgang-Schaltbox. Das Triebwerk war erneut als tragende Einheit gestaltet worden, der Brückenrahmen über ihm erfuhr eine Verstärkung. Wie bei der RC160 waren die vier Megaphone verchromt, und Honda begann das neue Jahrzehnt mit rotem Tank und silberner Verkleidung mit einem gelben Pfeil.

Honda schickte zwar wieder eine ganze Schar japanischer Piloten nach Europa, doch man verpflichtete mit Tom Phillis und Rob Brown auch zwei erfahrene australische WM-Piloten.

Schnelle Entwicklung

Wenn die sachkundigen Betrachter bei der TT die technischen Details aus Fernost auch anerkennend begutachteten – den Kampf um die Podestplätze trugen Gary Hocking und Carlo Ubbiali auf den Zweizylinder-MV-Agustas mit Tarquinio Provini auf dem Morini-Single aus. Doch gleich dahinter folgten mit Rob Brown, Moto



Honda RC161: Der rot-silberne Vierzylinder hatte schon viele Merkmale der späteren erfolgreichen Honda-Renner

HONDA

Kitano und Naomi Taniguchi drei Hondas, wobei der Abstand auf den Sieger mit sechs Minuten für den Australier und 17 beziehungsweise fast 20 Minuten für die beiden Japaner noch recht groß ausfiel.

Im Gegensatz zum Vorjahr blieb Honda für die ganze WM. In Assen stieß noch der Rhodesier Jim Redman zu dem Team. Zwar lief er im 125er-Rennen auch gleich auf dem vierten Platz hinter den beiden MV Agustas von Ubbiali und Hocking sowie der MZ von Alberto Gandossi ein und beeindruckte die Japaner. Jedoch war der achte Platz des einheimischen Jan Huberts, der für sein Heimrennen die RC161 bekam, die beste Ausbeute für Honda. Einen Monat später fuhr der Japaner Kenjiro Tanaka auf der Solitude die Vierzylinder aber erstmals aufs Podest und sein Rückstand auf Sieger Gary Hocking lag bei nur noch 50 Sekunden. Zwei Wochen später beim Ulster-Grand-Prix standen mit Tom Phillis und Jim Redman dann bereits zwei Honda-Piloten neben Weltmeister Carlo Ubbiali auf dem Podest. Und beim Saisonfinale in Monza verlor Jim Redman als Zweiter nur noch 40 Sekunden auf Sieger Ubbiali.

Auf diese Weise schloss Honda die erste WM-Saison bei den 250ern mit Jim Redman als Viertem hinter den drei MV Agustas von Ubbiali, Hocking und Luigi Taveri ab. Tom Phillis wurde Sechster, Kunimitsu Takahashi Siebter, Kenjiro Tanaka Neunter.

Der Overkill

Wenn die Europäer so auch einen ersten Vorgeschmack davon bekamen, wie schnell die japanischen Ingenieure lernten, konnten sie noch nicht ahnen, was sie ein Jahr später erwarten würde. Die RC162 war ein weiterer Quantensprung. Ihr Rahmen wurde noch einmal verstärkt, der neue Motor war um 30 Grad nach vorn geneigt, wurde auf Trockensumpf-Schmierung umgestellt, seine Leistung auf 45 PS bei 14 000/min gesteigert, und er wurde noch einmal um nicht weniger als 80 mm schmaler. Das neue Fahrgestell wurde noch einmal stabiler, vorne kam eine Duplex-Bremse zum Einsatz, das Gewicht konnte trotzdem um zwei Kilo reduziert werden.

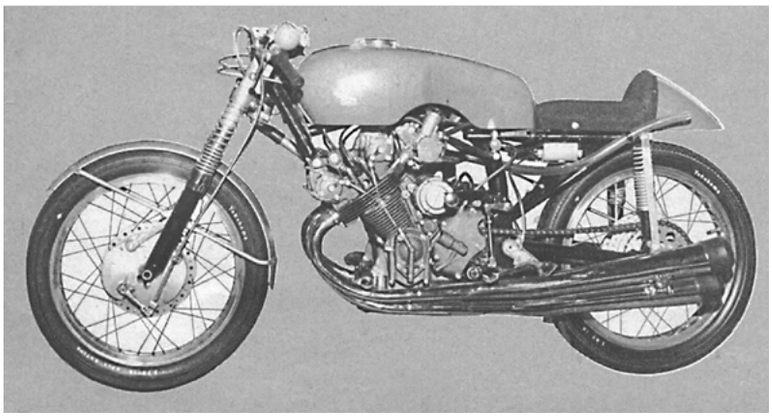
Wie sehr die Japaner aber am Limit entwickelten, zeigte die Tatsache, dass das neue Triebwerk bis zum WM-Auftakt noch nicht fertig war. Daher startete man auf einem Hybriden mit RC162-Fahrwerk und RC161-Motor in die Saison. Gary Hocking konnte den WM-Auftakt im spanischen Montjuic Park noch gewinnen, doch als in Hockenheim erstmals der neue Motor eingesetzt wurde, gewann Kunimitsu Takahashi vor Jim Redman. Am Schluss der Saison hatte Honda neun von zehn Grands Prix gewonnen. Ihre Fahrer belegten die ersten fünf Plätze der WM – ironischerweise mit Mike Hailwood an der Spitze, der kein Werksfahrer war, sondern für den sein Vater Stan mit einem gewieften technischen Auge eine Vierzylinder-Honda gemietet hatte.

Wenn die RC161 auch keinen Grand Prix gewann, hat der erste Vierzylinder-Renner von Honda dem aufstrebenden japanischen Werk doch den Weg geebnet – auch den zum größten Motorradhersteller der Welt. Und deshalb nimmt sie einen besonderen Platz im Honda-Museum ein. ■



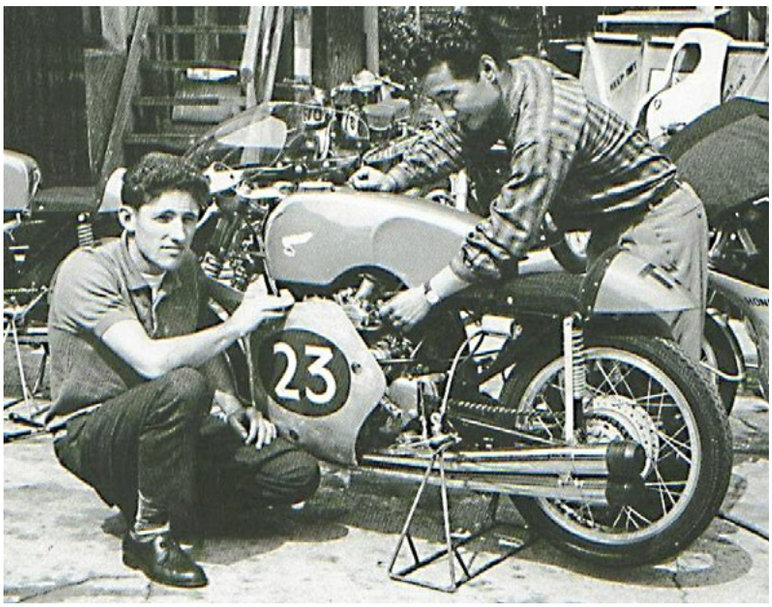
WIKI COMMONS

Unglaublich, aber wahr: So sah die RC160 nur ein Jahr zuvor aus. Die Honda-Ingenieure lernten rasend schnell



HONDA

Frühes Stadium der RC161 mit Seitenschwimmer-Vergasern und Fallstrom-Trichtern



HONDA

Tom Phillis mit der RC161 bei der TT 1960: Im Rennen fiel der Australier aus

TECHNISCHE DATEN

Honda RC161 (1960)

Motor	Luftgekühlter Reihen-Vierzylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	44 x 41 mm
Hubraum	249,4 ccm
Leistung	38 PS bei 14 000/min
Leergewicht	128 kg



WORLDSBK

Weltmeister Jonathan Rea: In den wenigen Runden, die er gefahren ist, eine Klasse für sich

Rea nach dem Sturm

Weltmeister Jonathan Rea deklassierte in der kurzen Trockenphase, die es beim zweitägigen Test in Jerez gab, die Konkurrenz. Da das Kawasaki-Werksteam aber den Portimão-Test ausließ, bleiben die Kräfteverhältnisse unklar.

Von: **Imre Paulovits**

Außer Spesen nicht viel gewesen – das war die ernüchternde Ausbeute für viele der Teams, die sich viel von dem ersten zweitägigen Test der Superbike-WM in Jerez erhofft hatten. Viel Zeit bleibt bis zum Saisonauftakt nicht mehr, die Bikes müssen bereits nächste Woche für Australien verpackt werden.

Doch statt einer Strecke mit viel Grip, wie er in Jerez meistens vorherrscht, gab es zwei Regentage, nur zum Schluss trocknete es ganz ab. Während am ersten Tag Leon Haslam mit der neuen Honda Fireblade überraschte und sich dank seiner Regenfahrkünste an die Spitze der Zeitentabelle setzte, ließ Weltmeister Jonathan Rea die Regenfahrerei aus und setzte sich erst aufs Motorrad, als es ganz trocken war. Dafür knallte er auf Anhieb die beste Zeit in den Asphalt. „Am ersten Tag erschien es mir zu gefährlich, Dinge auszuprobieren, denn es wechselte ständig zwischen heftigen Schauern und Regenpausen“, so Rea. „Am zweiten Nachmittag waren zwar noch immer nasse Flecken auf der Ideallinie, aber wir konnten immerhin ein paar Sachen ausprobieren. Wir haben versucht, das Kurvenverhalten zu verbessern und haben Fortschritte in diese Richtung gemacht. Wir werden diese noch bei einem privaten Test in Barcelona gegenprüfen, bevor die Bikes nach Australien verfrachtet werden.“

Chance in Portimão

Scott Redding, der als der ernsthafteste Gegner von Rea gesehen wird, kam am Sonntag in Portimão richtig in Fahrt und setzte sich zum Schluss, als es zwar kalt war, aber auf Qualifyer umgerüstet wurde, mit 1.41,179 min klar an die Spitze vor den drei Yamaha-Piloten Loris Baz (1.41,752), Toprak Razgatlioglu (1.41,881) und Michael van der Mark (1.42,057). „Ich bin eigentlich ziemlich glücklich, nicht nur wegen der Bestzeit, sondern auch, weil ich mit gebrauchten Reifen ordentliche Zeiten hinbekommen habe“, zog Redding nach dem ersten wirklich brauchbaren Testtag in diesem Jahr Bilanz. „Mit Qualifyern habe ich eigentlich gar keine Erfahrung, umso mehr freut es mich, dass ich mit ihnen Zeit rausfahren konnte. Wir haben uns den ganzen Tag verbessert, und ich beginne, die Reifen zu verstehen. Wir hatten hier ein neues Fahrwerk, das von der Geometrie her identisch ist mit dem alten, aber an dem die Steifigkeiten verändert wurden. Wir kommen langsam mit der Abstimmung dahin, wo wir hinwollen, und es zeigt sich, dass das neue Motorrad wirklich ein Fortschritt ist. Es ist nur schade, dass Jonathan Rea nicht hier war, denn erst dann wüssten wir, wo wir wirklich stehen. Seine Jerez-Zeit ist wenig aussagekräftig, denn da zaubert er jeden Winter außergewöhnliche Zeiten auf die Strecke.“

> „Schade, dass Rea nicht in Portimão war. So haben wir kein klares Bild davon, wie die Verhältnisse wirklich sind.“
>
> Scott Redding

Bei Yamaha hat man viel Freude einerseits an dem neuen Motorrad, andererseits an Neuzugang Toprak Razgatlioglu, der Rea in Jerez am nächsten kam und auch in Portimão überzeugte. „Ich fühle mich immer wohler auf dem Motorrad“, freute sich der Türke, der neben all der Testarbeit noch Zeit fand, seinem jungen Landsmann Can Öncü bei der Umgewöhnung von der Moto3 auf die Supersport-Kawasaki zu helfen.

Sein Teamkollege Michael van der Mark arbeitete sich durch die Teile und wirkte recht zufrieden. „In Jerez hatten wir im November noch ein Hybrid-Bike, aber zum Glück ist das neue Motorrad doch in vielem gleich mit dem alten, so lassen sich auch Daten teilweise übertragen“, resümierte der Holländer, der zum Schluss des Tages sichtlich erschöpft wirkte. „Aber wir hatten sehr viel zu probieren, von einer neuen Gabel bis zur Elektronik.“



WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu: Konstant schneller Yamaha-Neuzugang



WORLDSBK

Scott Redding: In Portimão Schnellster, aber ohne Vergleich mit Rea

Richtig gut aufgelegt war Loris Baz, der die Zeitenliste lange angeführt hatte: „Wir haben das 2019er und das 2020er Motorrad miteinander verglichen und Teil für Teil durchprobiert“, verriet der Ten-Kate-Pilot. „Wir haben noch die Sitzposition angepasst, und ich fühle mich wirklich gut auf dem Motorrad. Wintertests sind nicht gerade meine Stärke. Dass die Zeiten aber so leicht gekommen sind, stimmt mich zuversichtlich, und ich freue mich schon auf die Saison.“

Am Montag wurde noch nach Redaktionsschluss weitergetestet, zur Mittagspause führten die drei Yamaha-Piloten Toprak Razgatlioglu (1.41,339), Loris Baz (1.41,407) und Michael van der Mark (1.41,832), die Zeitenjagd mit den Qualifyern stand noch aus. Die Superbike-WM hat noch zwei Testtage in Australien, bevor die Saison am 1. März losgeht. ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez (E), 22.–23. Januar 2020

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,983
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.41,214
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.41,407
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,642
5.	Michael v. d. Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.42,707
6.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	1.42,797
7.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	1.43,384
8.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,579
9.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.43,789
10.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	1.43,811
11.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	1.44,014
12.	Maximilian Scheib (RCH)	Kawasaki ZX-10RR	1.44,153
13.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.44,214
14.	Sandro Cortese (D)	Ducati Panigale V4 R	1.44,258
15.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.44,276
16.	Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	1.44,322
17.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	1.44,451
18.	Eugene Laverty (GB)	BMW S 1000 RR	1.44,543

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Sandro Cortese freute sich nach einem Winter voller Frust, in Jerez und Portimão wieder im Sattel eines WM-Superbikes zu sitzen: „Ich hatte gehofft, dass ich bei Ten Kate unterkomme, sie haben sich dann aber für ein Einmann-Team entschieden. Der Winter war nach der Schulteroperation schmerzhaft und frustrierend. Es ist schön, dass ich jetzt die Chance bekommen habe, zumindest für den Test die Barni-Ducati zu fahren.“ Die Chance kam, weil Vetragspilot Leon Camier nach seiner komplizierten Schulter-OP noch nicht fit ist. Der Brite will auf alle Fälle nach Australien fliegen. Ob er aber fahren kann, muss er vor Ort sehen. Cortese könnte die Reserve werden.

SUPERSPORT-WM

Supersport-Weltmeister Randy Krummenacher fuhr in Jerez mit der MV Agusta mit 1.44,535 die schnellste Zeit der Supersportler, klar vor seinem Teamkollegen Federico Fuligni (1.45,643). Allerdings fehlte das Team in Portimão. Philipp Öttl fuhr nach den privaten Tests erstmals in diesem Jahr die Supersport-Kawasaki. Der Ex-GP-Pilot fuhr erstmalig auf der anspruchsvollen Berg-und-Tal-Bahn in der Algarve, steigerte sich ständig und war zu Mittag des zweiten Testtages 1,4 Sekunden an seinen Teamkollegen Lucas Mahias dran.

SUPERSPORT-WM

Nach dem Rückzug des Kiefer-Teams sucht Thomas Gradinger nach einer Möglichkeit in der Supersport-WM. „Wir verhandeln mit verschiedenen Teams“, so der 22-jährige Österreicher. „Es ist jetzt natürlich schwierig, aber ich hoffe, dass wir noch in dieser Woche ein Ergebnis haben.“

Superbike-WM

Honda: Werksteam mit einem Knall zurück

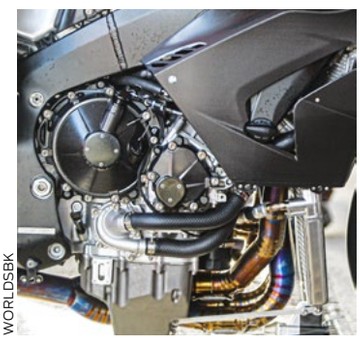
Nach 17 Jahren Pause beteiligt sich Honda erstmals wieder mit einem reinrassigen Werksteam an der Superbike-WM. Das kann sich sehen lassen.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich war der Einsatz des Althea-Moriwaki-Teams im Vorjahr als Werkseinsatz deklariert, doch mit der alten Fireblade und der Technik, die in der japanischen Superbike-Meisterschaft auf Bridgestone-Reifen optimiert wurde, standen Leon Camier und Ryuichi Kyonari auf verlorenem Posten.

Jetzt ist alles anders. Nicht nur die neue Fireblade CBR 1000 RR-R bringt frischen Wind, es sind auch die Umstände drum herum. Das Team heißt nur noch HRC und es operiert in Europa vom gleichen Hauptquartier in der Nähe von Barcelona wie das MotoGP-Werksteam. In der Mannschaft mit einem neuen, noch nicht beschrifteten Auflieger, arbeiten japanische Ingenieure, die man aus der MotoGP kennt. Auch wurden viele Techniker und Mechaniker aus dem MotoGP-Fahrerlager angestellt.

Die Motorräder sind ebenfalls vom Allerfeinsten. Jedes Teil ist edel, aber noch nicht richtig zusammengefügt. „Die zwei verregneten Tage in Jerez fehlen uns“, gestand Álvaro Bautista. „Wir haben erst in Portimão damit begonnen, die Teile auszusortieren.“ ■



WORLDSBK

Werks-Honda: Brandneu und edel



Die Zeit ist reif

Vor einem Jahr wurde die Einführung eines Yamaha R3 Cup mangels fehlender Teilnehmer wieder geknickt. Jetzt schließen sich drei Länder für einen neuen Anlauf zusammen.

Von: **Anke Wieczorek**

Zu kurzfristig, zu unübersichtlich. Der erste Anlauf, einen nationalen Yamaha R3 Cup in der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) zu platzieren, ging daneben. Die Teilnehmer hätten im Feld der IDM Supersport 300 mitfahren können. Mit unterlegenem Material bei getrennter Wertung. Wirklich auf Interesse stieß der Plan nicht, es gab nur eine Handvoll Anmeldungen. Auch die Niederlande und die Schweiz versuchten, mit den unterschiedlichsten Konzepten eigene Cups hochzuziehen. Ohne Chance.

Manchmal müssen Projekte eben länger reifen. Die Neuaufstellung des Cups, den es 2020 definitiv geben wird, ist ein echter Kracher. Drei Länder tun sich zusammen: In einer einzigartigen Zusammenarbeit wuppen Yamaha Motor Deutschland, Yamaha Motor Niederlande und der Schweizer Yamaha-Importeur Hostettler Group den Cup gemeinsam – das gab es noch nie. Vorgesehen sind 20 Teilnehmer aus Deutschland, 15 aus der Schweiz und fünf weitere aus den Niederlanden. „Das ist jedenfalls der Plan“, sagt R3-Cup-Koordinator Marvin Eckert und fügt hinzu: „Bei Bedarf können die Zahlen aber auch variieren. Wenn bei den Niederländern eine enorm große Nachfrage besteht und in einem anderen Land nicht, werden wir durchaus switchen können.“

Drei Länder mit einem Ziel

Der sogenannte Yamaha R3 bLU cRU Cup DE/CH/NL findet sechs Mal im Rahmen der IDM statt. Es werden jeweils zwei Rennen gefahren. Damit hat das bLU cRU-Konzept, mit dem sich Yamaha europaweit für die Nachwuchsförderung einsetzt, eine weitere Station bekommen. Was die Wörter bLU cRU bedeuten, ist sogar eingefleischten Yamaha-Kennern noch ein Rätsel. Wir haben nachgehakt: Aus blue crew („blaue Truppe“) wurde von Marketingstrategen bLU cRU gemacht.

Der Cup richtet sich an Fahrer zwischen 12 und 25 Jahren, damit liegt das Einstiegsalter ein Jahr unter dem der IDM Supersport 300. Junge Talente haben so die Möglichkeit, eine Stufe darunter in die IDM-Welt einzutauchen. Alle Fahrer starten auf identischen, rennfertig vorbereiteten YZF-R3. Die Motorräder werden entsprechend des Herkunftslandes des Teilnehmers bei MGM Performance (Deutschland), YART (für Schweizer Teilnehmer) oder Ten Kate Racing (Niederlande) aufgebaut. „Die Motoren sind verplombt“, erzählt Eckert. „Wir behalten uns vor, die Motorräder untereinander zu tauschen. Es herrscht Chancengleichheit für alle.“

Der ganze Spaß kostet 9.999,00 Euro. Dafür gibt es eine rennfertige YZF-R3, Modelljahr 2020, und ein Bekleidungspaket von Kopf bis Fuß.

Die ersten Anmeldungen für den Cup gibt es schon. Darunter ist der 18-jährige Valentin Folger, Cousin von Jonas Folger, der 2020 in der IDM Superbike 1000 fährt. Der Ex-MotoGP-Star kann ihm familienintern sicher wertvolle Tipps geben. Aber die R3-Cup-Organisation hat auch eigene Leute als Riding-Coaches angeheuert: Dario Giuseppetti und Joey Litjens. ■


PAULOVITS

Ausbilder: Dario Giuseppetti


YAMAHA

Yamaha R3: Ideales Bike, um die alte Idee des Yamaha-Cup wiederzubeleben



Sieger Ricky Brabec in der Wüste von Saudi-Arabien: Sicherheitsmaßnahmen notwendig

HRC

Ist die Zukunft Wüste?

Die Dakar Rally hat wieder zu ihrem Ursprung mit schnellen Sandetappen zurückgefunden. Aber wie lässt sich dort auf lange Sicht die Sicherheit der Fahrer verbessern?

Von: **Imre Paulovits**

Bilder von beeindruckenden Wüstenlandschaften, der Mensch gegen die Gewalten der Natur, an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit – das war die Dakar in Saudi-Arabien. Aber der Tod von Paulo Gonçalves hat auch ihre Gefahren vor Augen geführt. Und wenn alte, schon als gebannt geglaubte Gefahren wieder unausweichlich da sind, muss man sich Gedanken um die Sicherheit der Fahrer machen. Sicher, heute wird nicht mehr mit über 200 Kilo schweren Tausendern durch die Wüste geritten, aber bei aller Zuverlässigkeit, die man den 450er-Einzylindern abverlangt, kamen sie auf den geraden Wüstenetappen dennoch auf knapp 190 km/h. Und bei der fahrerischen Leistungsdichte, die vorne herrscht, gab Matthias Walkner offen zu: „An jedem Tag habe ich mehrere Situationen, wo ich ganz knapp an einem Sturz vorbeikomme. Meist geht es gut, aber eben nicht immer."

Wie sicherer machen?

Heinz Kinigadner ist ein großer Verfechter der Dakar, schließlich hat sie den letzten Teil seiner Karriere bestimmt. Mit ihr hat er Stefan Pierer viel beim Wiederaufbau von KTM helfen können und so Geschichte geschrieben. Der Tiroler ist umso mehr bemüht, die Fahrer vor den potenziellen Gefahren zu bewahren und denkt deshalb unaufhörlich darüber nach, wie man ihre Sicherheit verbessern könnte. „Viele Etappen, vor allem in der zweiten Woche, waren wie früher in Mauretanien", hält Kinigadner fest. „Weil es das Land einfach mit sich bringt, dass es furchtbar lange flach geradeaus geht. Der Veranstalter war selbst überrascht von der hohen Durchschnittsgeschwindigkeit der Motorräder. Die Jungs waren fast jeden Tag eine Stunde früher da als ursprünglich ausgerechnet. David Castera hat schon in diesem Jahr reagiert. Er wird in Zukunft noch mehr von der Routenführung her unternehmen, um Geschwindigkeit herauszunehmen."

> „Ich habe jeden Tag mehrere Situationen, wo ich nur ganz knapp an einem Sturz vorbeikomme. Die können nicht alle gutgehen."
>
> Matthias Walkner

Es wurde bereits über eine Geschwindigkeitsbegrenzung nachgedacht, davon hält er aber genauso wenig wie die Fahrer: „Macht man 140 oder 150, dann müssen die Jungs während des Fahrens ständig auf den Tacho schauen, und das ist noch gefährlicher. Wenn schon, müsste man die Motorräder drauf vorbereiten. Geht man noch weiter runter, rückt das Feld zusammen, es wird nicht ungefährlicher."

Das schwierigste Endurance-Rennen der Welt?

Man kann aber viel am Charakter der Vorschriften machen, was bereits Wirkung gezeigt hat: „Dass das Roadbook erst am Morgen ausgeteilt wurde, kam sehr gut an, das werden sie nächstes Jahr für die ganze Rally machen. Dass bei den Marathon-Etappen nur noch zehn Minuten an dem Motorrad gearbeitet werden durfte, war auch sehr gut", befindet Kinigadner.

Und er geht noch einen Schritt weiter: „Warum dann nicht ganz die Mechaniker verbieten? Man könnte damit die Dakar zum schwierigsten Endurance-Rennen der Welt machen", bringt der KTM-Rallychef seine radikale Idee auf den Punkt. „Das wäre auch für die Hersteller interessant. Denn das Material so zu machen, dass es zwei Wochen hält, ohne dass es jeden Tag top gewartet wird, ist schon eine ganz schöne Herausforderung. Und ich denke, die Fahrer würden auch viel vom Tempo rausnehmen, wenn sie wissen, dass sie bei einem Sturz die ganze Nacht durch schrauben müssen."

> „Wenn die Fahrer selber schrauben müssten, wären sie vorsichtiger, ein Sturz könnte eine durchgeschraubte Nacht bedeuten."
>
> Heinz Kinigadner

Eine andere Maßnahme, die die Fahrer zu mehr Vorsicht zwingen würde, wäre ein Verbot der Mousse-Reifen.

„Sicher können wir den Rally-Sport nie auf das Sicherheitsniveau der MotoGP auf speziell erbauten Strecken mit beliebig viel Auslauf bringen", ist sich Heinz Kinigadner im Klaren. „Aber wir müssen alles tun, um das Risiko auf ein Minimum zu reduzieren." ■



Ken Roczen: Auch in Arizona unschlagbar

FELD

Dreimal 1 = Roczen

Ken Roczen ist zurück in der Form seines Lebens. Der deutsche Honda-Star behielt trotz roter Flaggen den Überblick, gewann die „Triple Crown" in Glendale mit drei Laufsiegen und baute seine Führung in der Weltmeisterschaft aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Sucht man bei amerikanischen Supercross-Rennen nach einem hohen Unterhaltungswert, muss man nur sicherstellen, dass Husqvarna-Pilot Zach Osborne in den Finals dabei ist. Beim ersten „Triple Crown"-Event des Jahres (drei Finals über je 12 Minuten ergeben die Tageswertung) zeichnete der Mann aus Virginia für zwei Rennabbrüche sowie drei eigene Stürze mitverantwortlich.

Ken Roczen zeigte sich nach Platz 2 in Anaheim, mit dem er die rote Nummerntafel des Tabellenführers übernommen hatte, erneut in blendender Verfassung: Die Plätze 2 und 3 in der Qualifikation zwischen bzw. hinter Newcomer Adam Cianciarulo und Anaheim-Sieger Eli Tomac brachten ihm Startplatz 3 in den Finalrennen ein.

Zach Osborne gewann den Holeshot, musste aber kurz darauf nach einem Sturz aufgeben. Roczen konnte Eli Tomac schnell abfangen und gewann vor der Kawasaki-Nr. 1 und dessen Markenkollege Cianciarulo.

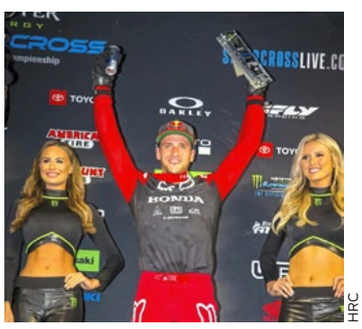
Holeshot beim Restart

Im Heat 2 kollidierten kurz nach dem Start Osborne und Justin Bogle. Da Bogle zunächst liegen blieb, kam die rote Flagge raus. Beim Restart setzte sich K-Roc sofort vor Cooper Webb und Aaron Plessinger durch. Eli Tomac konnte sich auf Platz 2 durchkämpfen, blieb im Ziel vor Jason Anderson, aber sieben Sekunden hinter Roczen auf Platz 2. Cianciarulo verschenkte die Chancen auf ein gutes Tagesergebnis mit einem Sturz und Platz 6.

Im dritten Finale steckte Roczen mitten im Feld fest, aber von vorne erhielt er „Schützenhilfe". Chris Blose stürzte im Waschbrett heftig, bereits vorher waren Chad Reed, Blake Baggett und Zach Osborne zu Boden gegangen. Wegen Bloses Sturz kam erneut die „Red Flag". Beim Restart gelang Roczen der Hole Shot; Tomac stürzte noch in der ersten Runde, verlor Boden und erreichte im Ziel nur noch Platz 3. Cianciarulo verabschiedete sich mit einem spektakulären Vorwärtssalto aus dem Rennen. Mit sicherem Vorsprung vor Jason Anderson, Tomac und Webb gewann Roczen mit drei Siegen die „Triple Crown" und sein zweites Saisonrennen. Der Honda-Star konnte damit seinen WM-Vorsprung auf acht Punkte vor dem neuen Zweiten Eli Tomac ausbauen.

Der erste Saison-Sieger Justin Barcia kam mit der schwierigen Strecke nicht klar und fiel auf Tabellenplatz 3 zurück.

Roczen, auf seinen Pass gegen Tomac im Sand angesprochen: „Ich hatte mir das schon vorher zurechtgelegt. Ich will offensiv fahren und nicht defensiv. Ich habe wieder das Vertrauen dafür. Rennen zu gewinnen ist nie leicht, natürlich helfen Starts dabei. Jedenfalls hatte ich eine Menge Spaß." Roczen hinterließ einen Eindruck wie in den Jahren vor seiner Verletzungsserie. Wenn der Mattstedter gesund bleibt, kann er 2020 zweifellos um den Titel kämpfen. ■



HRC

#94: Zweiter Sieg, weiter Spitze

SUPERCROSS-WM

Glendale (USA), 25. Januar

1.	Ken Roczen (D), Honda	1-1-1
2.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	2-2-3
3.	Jason Anderson (USA), Husqvarna	5-3-2
4.	Cooper Webb (USA), KTM	8-5-4
5.	Justin Barcia (USA), Yamaha	6-8-7
6.	Justin Brayton (USA), Honda	7-7-9
7.	Malcolm Stewart (USA), Honda	4-14-6
8.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	3-6-17
9.	Aaron Plessinger (USA), Yamaha	11-9-8
10.	Blake Baggett (USA), KTM	12-4-14

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 17 Läufen

1.	Ken Roczen	92 Punkte
2.	Eli Tomac	84
3.	Justin Barcia	81
4.	Jason Anderson	78
5.	Cooper Webb	72
6.	Adam Cianciarulo	71
7.	Justin Brayton	63
8.	Malcolm Stewart	62
9.	Blake Baggett	55
10.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	51

NACHRICHTEN

TIM GAJSER ERSTER SAISONSIEGER

Den ersten Lauf der offenen italienischen Motocross-Meisterschaft in Riola Sardo dominierte MX1-Weltmeister Tim Gajser. Der Slowene gewann für Honda sowohl das MX1-Rennen (vor Mitchell Evans und Jeremy Seewer) als auch den „Supercampione"-Lauf der besten MX1- und MX2-Fahrer. Im Finale forderte der Schweizer Yamaha-Pilot Jeremy Seewer Gajser jedoch bis zum Schluss. Dritter wurde der Litauer Arminas Jasikonis. Das MX2-Rennen sah mit Jago Geerts (Superfinale Platz 5!) vor Ben Watson und Maxime Renaux gleich drei Yamahas vorn. Henry Jacobi (Yamaha) sah in seinem ersten MX1-Rennen das Ziel auf Platz 16.

LUKAS HUTLA ERSETZT BART SCHAAP

Der Niederländer Bart Schaap, der von der FIM eine der zwei permanenten Wildcards erhielt, hat GP1 und 2 in Almaty abgesagt, weil er nicht über das Visum verfügte, um seine Motorräder bis letztes Wochenende nach Russland zu bringen. Von dort werden die Bikes im FIM-Auftrag nach Kasachstan transportiert, sodass die GP-Teilnehmer per Flugzeug anreisen können. Für Schaap startet am Wochenende Standby-Fahrer Lukas Hutla (CZ), ebenfalls GP-Debütant. Lokaler Wildcard-Fahrer in Almaty ist der Kasache Vladimir Cheblokov.

KRASNIKOV/WEBER AUF PLATZ 3

Das Duo Dmitry Koltakov/Martin Haarahiltunen gewann am Samstag in Togliatti das im Paarsystem ausgetragene Eisspeedway-Rennen „Anatolij Stepanov Memorial" mit 17 Punkten. In dem mit zehn GP-Fahrern gespickten Feld wurde das Duo Nikolay Krasnikov (12 Punkte)/Hans Weber(5) Dritter. Eine Woche vor dem WM-Start in Almaty belegten Weltmeister Daniil Ivanov (12) und Charly Ebner (0) den sechsten und letzten Platz. ■

Alle Enduro-Weltmeister

	80 ccm/250 ccm VT*/Jugend**	125 ccm/Frauen*	250 ccm/Enduro 1*	500 ccm/Junior*
1990	Thomas Bieberbach (DDR) Simson	Paul Edmondson (GB) KTM	Kari Tiainen (FIN) Suzuki	Peter Hansson (S) KTM
1991	Pierfranco Muraglia (I) Kawasaki	Jeff Nilsson (S) KTM	Kari Tiainen (FIN) Suzuki	Sven-Erik Jönsson (S) Husqvarna
1992	Gian-Marco Rossi (I) HRD	Jeff Nilsson (S) KTM	Giorgio Grasso (I) Kawasaki	Tulio Pellegrinelli (I) Honda
1993	Gian-Marco Rossi (I) HRD	Paul Edmondson (GB) Husqvarna	Giorgio Grasso (I) Kawasaki	Giovanni Sala (I) KTM
1994		Paul Edmondson (GB) GasGas	Giovanni Sala (I) KTM	
1995		Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Giovanni Sala (I) KTM	
1996		Fausto Scovolo (I) Honda	Paul Edmondson (GB) GasGas	
1997		Shayne Watts (AUS) KTM	Stéphane Peterhansel (F) Yamaha	
1998	Gian-Marco Rossi (I) Honda*	Roman Michalik (CZ) TM	Giovanni Sala (I) KTM	
1999	Vesa Kytönen (FIN) Kawasaki*	Juha Salminen (FIN) KTM	Petteri Silván (FIN) GasGas	
2000	Matteo Rubin (I) KTM	Juha Salminen (FIN) KTM	Stefan Merriman (AUS) Husqvarna	
2001	Stéphane Peterhansel (F) Yamaha*	Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Juha Salminen (FIN) KTM	
2002	Peter Bergvall (S) Yamaha*	Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Samuli Aro (FIN) Husqvarna	
2003	Peter Bergvall (S) Yamaha*	Petri Pohjamo (FIN) GasGas	Stefan Merriman (AUS) Honda	
2004			Stefan Merriman (AUS) Yamaha*	
2005			Iván Cervantes (E) KTM*	Cristóbal Guerrero (E) GasGas*
2006			Iván Cervantes (E) KTM*	Joakim Ljunggren (S) Husaberg*
2007			Juha Salminen (FIN) KTM*	Joakim Ljunggren (S) Husaberg*
2008			Mika Ahola (FIN) Honda*	Thomas Oldrati (I) KTM*
2009	Romain Dumontier (F) Husqvarna**		Mika Ahola (FIN) Honda*	Oriol Mena (E) Husaberg*
2010	Mario Román (E) KTM**	Ludivine Puy (F) GasGas*	Antoine Méo (F) Husqvarna*	Lorenzo Santolino (E) KTM*
2011	Jonathan Manzi (I) KTM**	Ludivine Puy (F) GasGas*	Juha Salminen (FIN) Husqvarna*	Jérémy Joly (F) Honda*
2012	Giacomo Redondi (I) KTM**	Laia Sanz (E) GasGas*	Antoine Méo (F) KTM*	Mathias Bellino (F) Husaberg*
2013	Jamie McCanney (GB) Husaberg**	Laia Sanz (E) Honda*	Antoine Méo (F) KTM*	Mathew Phillips (AUS) Husqvarna*
2014	Davide Soreca (I) Yamaha*	Laia Sanz (E) Honda*	Christophe Nambotin (F) KTM*	Daniel McCanney (GB) Beta*
2015	Mikael Persson (S) Yamaha**	Laia Sanz (E) KTM*	Eero Remes (FIN) TM*	Jamie McCanney (GB) Husqvarna*
2016	Jack Edmondson (GB) KTM**	Laia Sanz (E) KTM*	Eero Remes (FIN) TM*	Giacomo Redondi (I) Honda*
2017	Andrea Verona (I) TM**	Maria Franke (D) KTM*		Brad Freeman (GB) Beta*
2018	Ruy Barbosa (RCH) Husqvarna**	Sanna Karkkainen (FIN) KTM*	Brad Freeman (GB) Beta*	Matteo Cavallo (I) Beta*
2019	Hamish McDonald (NZ) Sherco**	Jane Daniels (GB) Husqvarna*	Brad Freeman (GB) Beta*	Andrea Verona (I) TM*



Thomas Bieberbach: Erster 80er-Weltmeister



Paul Edmondson: Weltmeister auf drei Marken



Laia Sanz: Fünffache Enduro-Weltmeisterin

	350 ccm VT/400 ccm VT*/Enduro 2**	+350 ccm VT/500 ccmVT*/Enduro 3**	Gesamt/Enduro GP*
1990	Otakar Kotrba (CZ) Husqvarna	Jimmie Eriksson (S) Husaberg	
1991	Lent Karlsson (S) Husaberg	Jaroslav Katrinak (CZ) Husaberg	
1992	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1993	Sven-Erik Jönsson (S) Husqvarna	Fabio Farioli (I) KTM	
1994	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1995	Anders Eriksson (S) Husaberg	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1996	Anders Eriksson (S) Husaberg	Peter Jansson (S) Husaberg	
1997	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) KTM	
1998	Björne Carlsson (S) Husaberg*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Giovanni Sala (I) KTM
1999	Giovanni Sala (I) KTM*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Petteri Silván (FIN) GasGas
2000	Mario Rinaldi (I) KTM*	Kari Tiainen (FIN) KTM*	Juha Salminen (FIN) KTM
2001	Stefan Merriman (AUS) Husqvarna*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM
2002	Juha Salminen (FIN) KTM*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM
2003	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM*	Juha Salminen (FIN) KTM
2004	Juha Salminen (FIN) KTM**	Samuli Aro (FIN) KTM**	Juha Salminen (FIN) KTM
2005	Samuli Aro (FIN) KTM**	David Knight (GB) KTM**	
2006	Samuli Aro (FIN) KTM**	David Knight (GB) KTM**	
2007	Mika Ahola (FIN) Honda**	Iván Cervantes (E) KTM**	
2008	Johnny Aubert (F) Yamaha**	Samuli Aro (FIN) KTM**	
2009	Johnny Aubert (F) KTM**	Iván Cervantes (E) KTM**	
2010	Mika Ahola (FIN) Honda**	David Knight (GB) KTM**	
2011	Antoine Méo (F) Husqvarna**	Mika Ahola (FIN) Honda**	
2012	Pierre-Alexandre Renet (F) Husaberg**	Christophe Nambotin (F) KTM**	
2013	Alex Salvini (I) Honda**	Christophe Nambotin (F) KTM**	
2014	Pierre-Alexandre Renet (F) Husqvarna**	Matthew Phillips (AUS) KTM**	
2015	Antoine Méo (F) KTM**	Mathias Bellino (F) Husqvarna**	
2016	Matthew Phillips (AUS) Sherco**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Matthew Phillips (AUS) Sherco*
2017	Josep García (E) KTM**		Steve Holcombe (GB) Beta*
2018	Eero Remes (FIN) TM**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Steve Holcombe (GB) Beta*
2019	Loïc Larrieu (F) TM**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Brad Freeman (GB) Beta*



Juha Salminen: Mit 13 Titeln erfolgreichster Enduro-WM-Fahrer aller Zeiten



Brad Freeman: mit der 250er Zweitakt-Beta aktueller Enduro 1- und Enduro-GP-Weltmeister

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



35 Jahre mariani - Tuning seit 1985! Auspuffanlage, Fahrwerk, Felgen, Chip-Tuning. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV. info@mariani.de, Tel: +49(0)5264/8601 H

Bentley

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM VERTRIEBS GMBH
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



Supersports Cabrio 522 kW(710 PS), one of 710/dt/neu/UVP 320.000,- € 239.900,- €, Verbr. l/100 km: in.orts 24,0; auß.orts 11,0; komb. 15,9; CO2 komb. 362 g/km, CO2-Effizienz: G. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51639

Jaguar

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

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Für die Expansion der Marke Arden (arden.de) suchen wir einen starken Partner für Entwicklung und Handel. Kontakt über j.arden@arden.de H

Mercedes

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



blackSportsCarrier: Sprinter 316 CDI Kombi - "SP Stream Umbau", 9-Sitzer Vorführwagen, EZ 03/2019, ca. 1000 km, Euro 6 D, SP Stream Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll, Sportlenkrad, Interieurteile in Hochglanz, 360° Kamera, MBUX Multimediasystem, Distronic, alle Assistenten, NAVI Comand online, el. Schiebetür mit Trittstufe, Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 7,8; auß.orts 6,4; komb. 6,9; CO2 komb. 181 g/km, CO2-Effizienz: D, 77.350,- € (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. 51612



AMG Auspuffanlagen für alle Modelle mit und ohne Sportauspuff / Sound, Tel. +49(0)5264/8601, info@mariani.de H



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51611

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



mattDYNAMIC-"V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11650 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallicschwarz, 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 und 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. 51614

Privatperson sucht Mercedes, Benziner oder Diesel. Seriöse Abwicklung. Tel. 0170/2687713



C 63 AMG S Blue Ocean Cabrio, 1. Hd., 6000 km, 1 von 20 deutschen Modellen limitiert, wie neu, 118.500,-. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51654



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



E400 Coupé - mariani Umbau mit Garantie, 21 Zoll Felgen mit 295er Bereifung, 63 AMG Auspuff, Panamericana Grill, Gewinde-Fahrwerk, 25000 km, Junge Sterne, 245 kW, 60.000,- € MwSt. auswb., ehem. UPE des Herstellers 110.000,- €. mariani, Inh. M. Mariani, Am Rachensbornbach 11, 32689 Kalletal, Tel. +49 (0) 5264 / 8601 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51681



E 63 AMG T Perform. & Drivers P., Designo matt, EZ 12/2011, 441 kW (600 PS), V-Max 320 km/h, NP 166.000,-, Motor überholt bei 141000 km, Scheckheft, Designo Magno Alanitgrau, Komfortsitze Leder Nappa, Navi, Tel., 3. Hd., 8-fach m. 19" AMG, Klimaautom., Xenon, Panorama SD usw., SHZ, NR-Fzg., Garage, 30.000,-. 10115 Berlin, Tel. 0163/8719400, ah@full-options.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51651

Mini

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



Mini Final Edition, Bj. 2000, 20500 km, VB 12.000,- €. Tel. 0171/7439379

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

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



911 993 C2, Tiptronic, Speedgelb, EZ 3/94, 200 kW (272 PS), 51350 km, Topzustand, 3. Hd., Re-Import-Japan, seit 2013 in D, BeckerTrafficProNavi, Klimaautom., Xenon, Leder schwarz, elektr. Sitze m. SHZ, orig. Tieferlegung & Cup-Spoiler, VB 60.000,-. 13088 Berlin, Tel. 0163/8719400, ah@full-options.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51649

Renn/Rallye

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08678/246
www.ga-racing.com

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

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

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

Renntransporter



Hochwertige geschl. Autotransporter mit Plane oder Sandwichaufbau ab 6400,- inkl. MwSt., viele Extras möglich. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H



Anhänger in Einzelbauweise, komplett aus Aluminium, Nutzlast bis zu 2500 kg bei Planenaufbau. Luftfederung mit 100 km/h, Dimensionen und Ausstattung nach Wunsch, 12" Aluminiumfelgen ab Werk. Ab netto € 16.770,-. Auch in Kofferbauweise erhältlich. Tel. 04181/99080, www.moetefindt.de H

Rolls-Royce

AVG-Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



Rolls Royce Wraith Two Tone, EZ 02/15, 18800 km, EINZELSTÜCK MEGAVOLL, weiß/Leder hell, Sternenhimmel, WIE NEU 192.888,- €. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51641

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

www.Rennsportshop.com

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



T6 Multivan Trendline, EU6 d-temp, EZ 12/2019, 2500 km, 110 kW, 4 Einzelsitze + Bank, Campingtisch, Licht/Sicht-Paket, PDC u.v.m., 47.490,- € (MwSt. awb.). Autohaus Braun GmbH, Calwerstrasse 304, 72218 Wildberg, Tel. 07054/365, www.autohausbraun.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51672

Service
Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen
Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50
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

DEIN HELMDESIGN 2020 helmade
- 3D Online-Konfigurator
- Autorisierter Arai, Bell & Stilo Händler
- Preisvorteile beim Kauf von Helm & Lackierung
069 4260 7360
HELMADE.COM

Geschäftsverbindungen

BestWater



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

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Modellautos

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen , Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

Motorradmarkt

Honda

Verk. PVM-7-Speichen-Schmiedefelgen für Fireblade 2016-2019, VB 999,-. Tel. 0157/33404003 **X18234** P

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 20
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 €
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



RED BULL

Beim Abfahrtslauf in Kitzbühel waren auch die Red-Bull-Piloten Albon, Gasly, Kvyat, Verstappen und Espargaró (v.l.) vor Ort

Klassen-Wirrwarr bei GT-Fahrzeugen

zur GT-Berichterstattung MSa 06/2020

Die große Anzahl der GT-Fahrzeuge ist in diverse GT-Klassen unterteilt. Bei der Bewertung dieser GT-Klassen komme ich wiederholt ins „Schwimmen". Die Spezifikation der GTE (früher GT2), GT3 und GT4 ist für mich eindeutig. Aber was sind Fahrzeuge der GTLM- und GTD-Klasse? Und wie unterscheiden sie sich von den zuvor genannten Typen? Für eine diesbezügliche Hilfestellung zur Vorbereitung auf die bevorstehende Motorsportsaison wäre ich Ihnen sehr dankbar. Ich kann mir auch gut vorstellen, dass ich mit meinen Fragen nicht allein stehe und die Klasseneinteilung von allgemeinem Interesse ist.

Alfred Knoche
D-34327 Körle

Vielen Dank für die Anregung. Ihre Frage können wir an dieser Stelle gerne für alle Leser beantworten: GTLM ist die IMSA-Bezeichnung für die GTE-Klasse der WEC, genauer, der GTE-Pro-Klasse der WEC. Die Fahrzeuge sind technisch identisch, nur die BOP unterscheidet sich marginal, wegen der unterschiedlichen Streckencharakteristika. GTD ist in der IMSA die Bezeichnung der Amateur-GT-Klasse, wo GT3-Autos Verwendung finden, die identisch sind mit allen anderen GT3-Autos. Der einzige Unterschied ist auch hier die BOP.

Weniger Kästen, weniger Bilder

Kritik am MSa-Layout MSa 06/2020

Ihr schreibt Artikel über drei oder mehr Seiten, doch auf der zweiten Seite sind in einem separaten Kästchen andere Artikel. Da muss man entweder aufhören und erst die Kästchen lesen, bevor man weiterblättert. Oder man liest erst die große Geschichte zu Ende und blättert dann noch mal zurück. Oder man liest einfach weiter und die Artikel in den Kästchen dann nicht mehr. Alle drei Optionen kann doch keiner wirklich gut finden. Ansonsten stört mich nach wie vor, dass die MSa nach dem Wechsel des Layouts für mich zu sehr Bilderzeitung geworden ist.

Jörg Weber
E-08004 Barcelona

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.

29.02.2020	**DSK-Mitgliederversammlung am Nürburgring**
07.03.2020	**DSK – Freies Fahren am Hockenheimring**
06.04.2020	**DSK – Freies Fahren am Bilster Berg**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 29. Januar

19.00	Formula E Street Racers	ORF Sport+*
ab 23.00	Monster Jam, Miami & Atlanta	Sport 1+*

Donnerstag, 30. Januar

15.45	Formel E Chile, Highlights	ORF Sport+*
22.15	NASCAR Cup 2019, Texas (Wh.)	Motorvision TV*

Samstag, 01. Februar

06.10	Top Gear: The Races (auch: 13.10)	N-TV
13.30	Dale Earnhard vs. Jeff Gordon (Reportage)	Motorvision TV*
ab 14.25	NASCAR Truck 2019, div. Rennen (Zus.)	Motorvision TV*

Sonntag, 02. Februar

08.10	PS – Automagazin (Wh.: 19.10)	Sport 1
08.55	NASCAR Cup 2019, Homestead (Wh.)	Motorvision TV*
12.50	Drive! (Thema: Rallye Monte Carlo)	ORF 1
ab 13.40	NASCAR Truck 2019, div. Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	Sport 1
18.15	GRIP – Das Motormagazin	Sport 1
19.00	Rallye Monte Carlo, Highlights	ORF Sport+
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1

Dienstag, 04. Februar

22.20	NASCAR Cup 2019, Daytona 500 (Wh.)	Motorvision TV*

Motorrad

Freitag, 31. Januar

20.55	Enduro-WM 2019, Dahlen (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
21.25	Trial-WM 2019, Pietramurata (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
21.50	Motocross-WM 2019, Kegums (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
22.20	ADAC MX Masters 2019, Mölln (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
22.50	IoM TT 2019, 2. Superbike-Rennen (Wh.)	Motorvision TV*

Streams/Internet

Samstag, 01. Februar

19.00	SuperEnduro-WM, Budapest **LIVE**	motorsport.tv*
19.15	IGTC, 12h-Rennen Bathurst **LIVE**	motorsport.tv*
	auch: www.intercontinentalgtchallenge.com/live	

Sonntag, 02. Februar

17.00	X-Trial-WM, Barcelona **LIVE**	motorsport.tv*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

29./30.01	GT Winter Series, Portimão	P
01.02.	Trophée Andros (Eisrennen), Super Besse	F
01./02.02.	GP Ice Race, Zell am See	A
02.02.	Intercontinental GT Challenge, 12h Bathurst	AUS

Motorrad

01.02.	SuperEnduro-WM, Budapest	H
01.02.	Supercross-WM, Oakland/Kalifornien	USA
01./02.02.	Eisspeedway-WM, Almaty	KZ
01./02.02.	ADAC Jump & Race Masters (FMX/SX), Kiel	D
02.02.	X-Trial-WM, Barcelona	E

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Wie plant Mercedes das Unternehmen Titelverteidigung?



PORSCHE

IGTC: Das 12h-Rennen in Bathurst ist eines der Highlights des GT-Kalenders



NASCAR

NASCAR: Wir haben die letzten Infos vor dem Start in die US-Stock-Car-Saison



MOTOGP

MotoGP: Wo stehen die Hersteller in ihrer Vorbereitung vor dem Sepang-Test?



Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus Einkaufsgutschein **gratis** dazu!





GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug • Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 125,– € (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.