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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 24 / 27. MAI 2020

Das Duell: MotoGP vs. Formel 1

Speed-Vergleich der Königsklassen



Formula E Race at Home

Daniel Abt spielte falsch

Sportwagen: IMSA-Star von 1988

Tracktest: Nissan GTP ZX-Turbo

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

4 190525 902500 24



Historie: Ferrari 412 T2 von 1995

Der letzte Ferrari mit Zwölfzylindermotor



MotoGP-Interview: Davide Brivio

Der Suzuki-Teamchef über den Neustart



NASCAR Cup Series in Charlotte

Sieg für Ford-Pilot Brad Keselowski

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Das Duell: Automobil- gegen Motorrad-Topklasse **S. 4**
Formelsport Neuer F1-Budgetdeckel und weitere News **S. 8**
Historie 1995: Der letzte Zwölfzylinder in der Formel 1 **S. 10**
Histor. Tracktest Unterwegs im Nissan GTP ZX Turbo **S. 12**
Sportwagen Wie sinnvoll sind die Corona-Regeln? **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus dem GT- und Prototypensport **S. 15**
Rallyesport So funktioniert der Aufschrieb des Beifahrers **S. 16**
Rallye-WM Wer ist der größte Fahrer aller Zeiten? **S. 18**
Rallye Aktuelle Nachrichten aus der Quertreiber-Szene **S. 19**
Tourenwagen-Historie Die DTM-Wiedergeburt 2000 **S. 20**
NASCAR Hamlin und Keselowski siegen in englischer Woche **S. 22**
Tourenwagen Aktuelle News aus DTM, WTCR und Co. **S. 23**
Simracing Virtuelle Formel E, WTCR und weitere Serien **S. 24**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Suzuki-Teamchef Davide Brivio **S. 26**
MotoGP Update Corona-Pause: Das machen die Stars **S. 28**
Motorrad-WM Aktuelle News aus den WM-Klassen **S. 29**
Motorrad-WM So gewann Honda den letzten 800er-Titel **S. 30**
Historie Motorrad-Überflieger & Technik-Ass: Joe Petrali **S. 32**
Supercross-WM Ausblick auf die beginnende Restsaison **S. 33**
Historie Porträt Speedway-Weltmeister Barry Briggs **S. 34**
Offroad Aktuelle News aus der Offroad-Szene **S. 35**

Leserservice:

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



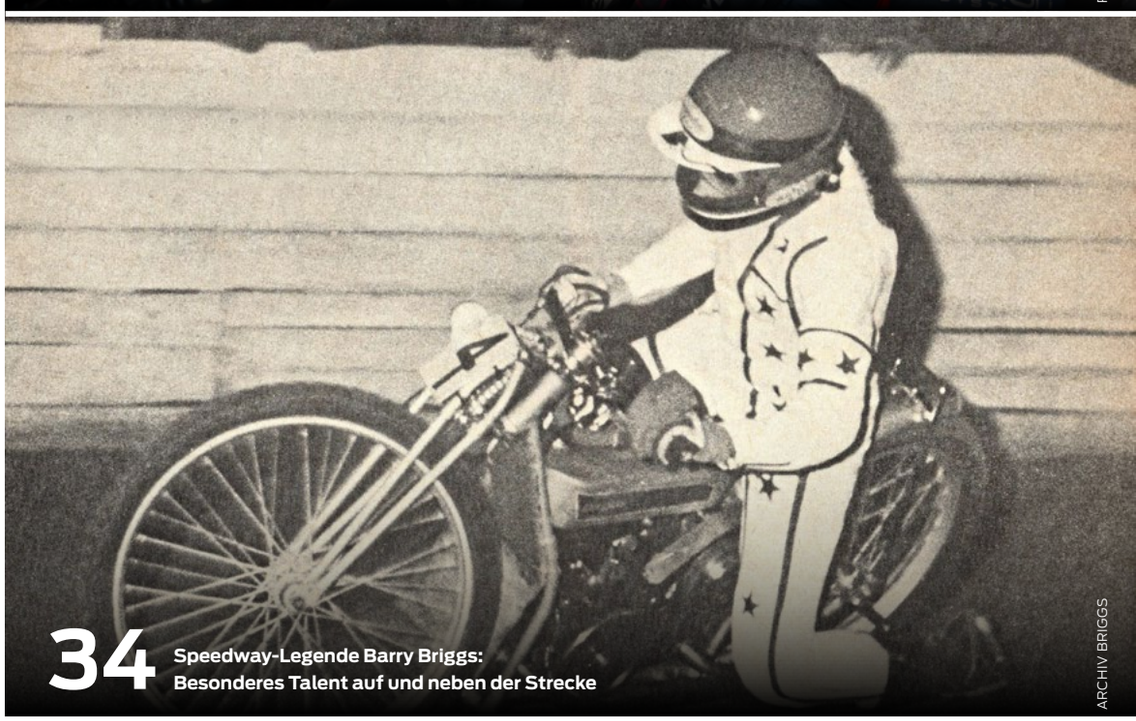
20 DTM-Historie – Neustart im Jahr 2000: Vor 20 Jahren begann die moderne DTM-Ära

WILHELM



19 Diskussion über Beifahrer-Regeln: Wird der Copilot in Corona-Zeiten zur Gefahr?

RED BULL



34 Speedway-Legende Barry Briggs: Besonderes Talent auf und neben der Strecke

ARCHIV BRIGGS

Editorial

Die Gerüchteküche brodelt: Noch diese Woche soll der CEO von Aston Martin, Andy Palmer, gefeuert werden. Das ist kein Beinbruch. Die Nachfolge schon …

Wenn Menschen als Manager in hohe Positionen aufrücken, gebührt ihnen Respekt. Das gilt besonders in der Automobilbranche, denn im Optimalfall sind viele taugliche Manager oft auch talentierte Ingenieure. Man sollte es aber mit dem Respekt nicht übertreiben, denn es gibt Gegenbeispiele. Wenn die britischen Medien sich am letzten Wochenende nicht verzockt haben, dann wird diese Woche Andy Palmer als CEO von Aston Martin abgesägt. Ich füge hinzu: Endlich! Meine hämische Euphorie hat nichts mit einer versteckten persönlichen Fehde zu tun. Ich komme mit Engländern in aller Regel glänzend aus: Ich spreche ihre Sprache, ich mag ihre Art und den Humor.

Hier das Aber: Im Mai 2014 durfte ich an einer skurrilen PR-Veranstaltung in London teilnehmen. Dort hielt Andy Palmer als Nissan-Chef wie ein gelackter König Hof und versorgte leichtgläubige Journalistendarsteller mit headlinigen Sprüchen: „Wir können siegen. Nein, wir werden siegen, und zwar auf höchst innovative Art! Ich rufe Audi, Porsche und Toyota zu: Wir werden euch die Party versauen – spätestens 2016 wird es so weit sein!“ Nissan stieg damals in die LMP1-Klasse ein. Das meiste Geld floss in solche PR-Auftritte wie diesen von Andy Palmer in London. Oder in einen 12 Millionen Dollar teuren Superbowl-Werbespot, bei dem das LMP1-Auto im Februar 2015 enthüllt wurde.

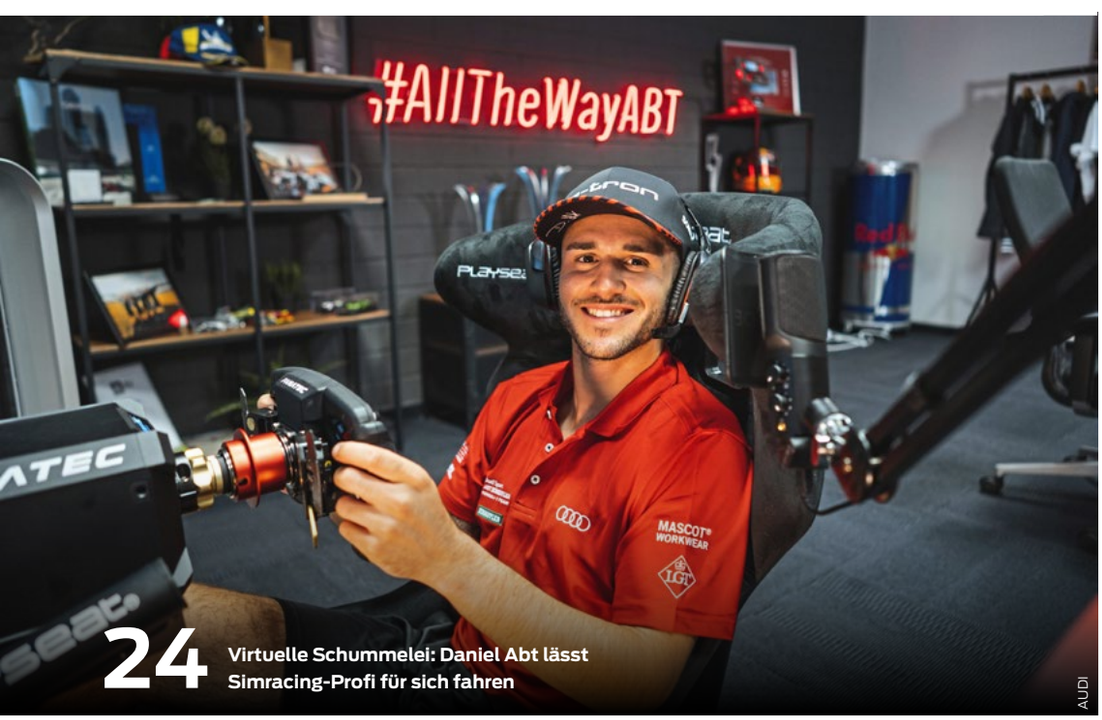
Der Nissan GT-R LM Nismo war ein Frontmotor-LMP1 mit Frontantrieb – mit dieser Aussage ist sein Misserfolg exakt beschrieben. Der LMP1-Nissan bestritt ein Autorennen, dann wurde der Hühnerzirkus wieder rasiert. 70 Millionen Euro sollen die Manager damals verblasen haben – dafür hätte man wirklich ein funktionstüchtiges LMP1-Auto bauen können! Das Le-Mans-Desaster bekam der Fliegenfänger Palmer gar nicht mehr mit, er war schon weitergeflattert zur nächstbesseren Adresse: Aston Martin.

Dort legte er die gleiche Langspielplatte ein zweites Mal auf: Mit dem Valkyrie wollten die Briten Le Mans rocken, so wurde es im Juni 2019 verkündet. Im Februar 2020 war die Luft aus dem Ballon wieder entwichen. Den Number-One-Hit von Palmer gab es auch als Single: 2018 wurde der Einstieg von Aston Martin in die DTM verkündet, im Januar 2020 folgte der Ausstieg. Keine Lust mehr? Kein Geld mehr? Wer will das eigentlich noch wissen?

Dass der Quatschredner Palmer jetzt entsorgt wird, ist überfällig. Mein Vertrauen in die Autoindustrie ist zwar nicht wiederhergestellt, aber Hoffnung keimt auf. Für Aston Martin ist der Abgang von Palmer kein Beinbruch, die Nachfolgeregelung ist es schon: Angeblich soll AMG-Chef Tobias Moers Nachfolger von Palmer werden. Das sind schlechte Nachrichten – diesmal für Mercedes. Moers ist ein kantiger No-Bullshit-Ingenieur, der der Marke AMG seit 20 Jahren als Technischer Direktor und CEO Profil und technische Richtung verliehen hat. Ein talentierter Ingenieur und ganz fraglos ein tauglicher Manager, der Respekt verdient hat. Er kann Aston Martin aufrichten, aber sein Weggang schwächt AMG.



Marcus Schurig
Redakteur



24 **Virtuelle Schummelei: Daniel Abt lässt Simracing-Profi für sich fahren**

AUDI

SCHWERE GEBURT
Die F1-Teams haben sich endlich mit der FIA auf einen neuen Budgetdeckel geeinigt. Wir verraten Ihnen, wie man gleichzeitig Kosten sparen und die Chancengleichheit verbessern will.
Seite 8

SCHARFES SCHWERT
Der Nissan GTP ZX Turbo wurde Ende der 80er-Jahre zum Schreckgespenst der werksunterstützten Porsche 962 in der IMSA. MSa durfte das Nippon-Monster damals selbst ausprobieren.
Seite 12

SCHLUSS MIT LUSTIG
Valentino Rossi muss sich entscheiden, ob er 2021 weiter in der MotoGP mitmischen will. Der Doktor will aber nicht um jeden Preis dabeibleiben. Er will auch erfolgreich sein.
Seite 29



KTM

Ein Balanceakt auf zwei Rädern: In die Kurven lehnen sich die MotoGP-Fahrer mit teilweise über 60 Grad Schräglage. Ein Formel-1-Auto klebt auf dem Asphalt



WILHELM

Speed-Duell der Könige

Es ist der ultimative Vergleich der beiden Königsklassen: Formel 1 gegen MotoGP, vier gegen zwei Räder, 1000 gegen 290 PS. Das Motorrad ist zwar um Welten langsamer, doch daran stört sich keiner. Warum?

Von: **Andreas Haupt**

Kein Rennwagen ist auf einer Rundstrecke schneller als ein Formel-1-Auto. Keine Rennmaschine schneller als ein MotoGP-Bike. Deshalb sind beide Serien die Königsklassen. Beide locken Millionen an die Rennstrecke. 4 164 948 Zuschauer besuchten im Vorjahr die 21 Grands Prix der Formel 1. Die 19 Rennen der MotoGP verfolgten insgesamt 2 863 113 Zuschauer live an den Rennstrecken.

Es gibt keine gemeinsamen Veranstaltungen. Auf vier Rennstrecken jedoch fahren beide: Austin, Barcelona, Silverstone und Spielberg. Das gibt uns die Möglichkeit, zu vergleichen. Dafür haben wir uns die exakten Fahrdaten von Red Bull und KTM in Spielberg besorgt.

Die Unterschiede sind dabei eklatant. Die Formel 1 ist 20 Sekunden schneller. Und das, obwohl der Red Bull Ring nur 4318 Meter lang ist und nur zehn Kurven hat. In jeder ist die Formel 1 schneller. Der Geschwindigkeitsunterschied reicht von 7,5 bis zu 130,7 km/h.

Speed ist zweitrangig

Ein paar Sekunden Unterschied sind an der Rennstrecke und am TV-Bildschirm nicht auszumachen. 20 Sekunden sehr wohl. Trotzdem begeistern die Qualifyings und die Rennen der MotoGP. Nicht wenige attestieren ihr, die aufregendere Rennserie zu sein. Selbst solche, die in der Formel 1 arbeiten. „In der MotoGP sieht man viel besser den Kampf Mensch gegen Maschine“, sagt Red Bulls Sportdirektor Helmut Marko anerkennend. „In der Formel 1 sieht der Zuschauer nur in einer Extremsituation, wie der Fahrer kämpft. Zum Beispiel, wenn das Auto mal quer steht. Aber dieses Unmittelbare, Bremsen auf einem Rad, Zweikämpfe in Schräglage, das macht die MotoGP aus. Solange es Zweikämpfe gibt, ist der Speed zweitrangig.“

Die Zweirad-Fraktion macht fehlende Geschwindigkeit mit mehr Bewegung im und auf dem Motorrad wett. Es rutscht viel mehr. Kurz gesagt, weil ein Motorrad weniger und dünnere Reifen hat und Aerodynamik im Verhältnis eine Minimalrolle spielt. Ein Rennmotorrad generiert Anpressdruck nur in gewissen Fahrzuständen. Auf- und Abtrieb wechseln sich ab. „Es kommt auf unterschiedliche Faktoren an, ob wir Abtrieb haben oder nicht. Zum Beispiel auf die Schräglage“, erklärt Sebastian Risse, Technischer Koordinator MotoGP bei KTM. „Im Vergleich zur Formel 1 sind es marginale Größen. Wir spielen mehr mit der Balance an Vorder- und Hinterachse. Es sind vielleicht zehn Kilo, mit denen wir arbeiten. Ein MotoGP-Bike könnte im Tunnel nicht an der Decke fahren.“ Dafür baut es weniger Luftwiderstand auf.

Ein Formel-1-Auto klebt wie Kaugummi auf der Straße – aber nur in sauberer Luft. Der Hintermann klagt bei einer Wagenlänge Abstand über einen Abtriebsverlust von rund 45 Prozent. Ohne künstliche Überholwerkzeuge wie DRS wären die Fahrer aufgeschmissen. Nur damit und/oder mit frischeren Reifen lässt sich bei gleichwertigen Autos überhaupt noch überholen. In der Qualifikation muss der Abstand zum Vordermann schon ein paar Sekunden betragen, sonst schaden die Turbulenzen mehr, als der Windschatten helfen würde. Echte Überholmanöver unter gleichwertigen Gegnern sind selten geworden.

Das Gegenteil ist in der MotoGP der Fall. Da suchen Fahrer bewusst auch mal das Hinterrad des Gegners, um sich auf einer schnellen Runde anzusaugen. Die Motorräder und ihre Fahrer sind auf künstliche Hilfsmittel nicht angewiesen. Die Bremswege sind länger, die Maschinen um über 1,3 Meter schmaler. Die Rivalen könnten sich dadurch auch mal zu fünft nebeneinander in Kurven werfen.

Trotz der schlechteren Vorzeichen hatte der Großteil der F1-Rennen 2019 hohen Unterhaltungswert. Mal hatte Mercedes das schnellste Auto, mal Ferrari, mal Red Bull. Hitze, Mischverhältnisse, Taktik- und Fahrfehler würzten die Saison.

Die Michelin-Reifen der MotoGP sind keine Dauerbrenner. Auch die Zweirad-Helden müssen in den Rennen, die um die 40 Minuten lang sind, Reifen schonen. Reifenwechsel gibt es bei Trockenrennen nicht. Die Pirelli-Reifen der F1 sind unberechenbarer. Sie ins magische Fenster zu bringen, ist eine Kunst für sich. Doch jede Unbekannte in der Gleichung macht die Strategie schwerer. Und macht das Fahrgefühl wichtiger. Lewis Hamilton ist auch der Beste, weil er schnell fährt, gleichzeitig aber nicht die sensiblen Reifen überstrapaziert. Auf die Distanz kann Teamkollege Valtteri Bottas da nicht mithalten.

Reifenmanagement spielt in beiden Serien eine Rolle. Ebenso der Spritverbrauch. Die Formel 1 darf über die Renndistanz etwa 148 Liter verbrennen. Die Motorräder 22 Liter. Gemosert wird nur in einer Serie. Die Formel 1 verkauft ihr eigenes Produkt schlecht. Langweilige Rennen gibt es in beiden Fällen – mit dem Unterschied, dass die Formel 1 danach sofort in Panik verfällt.

F1 hängt MotoGP ab

In den Kurven spielt die Formel 1 ihre Vorteile gnadenlos aus: mechanischer Grip und Aerodynamik. In Schräglage schrumpft die Kontaktfläche des Reifens einer Rennmaschine auf fünf bis zehn Zentimeter. Die Reifen sind so konstruiert, dass sie auf der Flanke maximalen Grip liefern.

Motorräder balancieren durch Kurven, F1-Autos fegen wie auf Schienen hindurch. Frontflügel, Unterboden, Diffusor und Heckflügel drücken sie auf den Boden. Die Autos sind fünf Meter lang, haben eine deutlich größere Verkleidungsfläche, da lässt sich mit der Luft spielen. Ein MotoGP-Bike ist knapp über zwei Meter lang. Anbauteile entdeckten die Ingenieure erst vor ein paar Jahren: Seither tragen die Frontpartien sogenannte Winglets.

Je schneller die Kurve, desto größer die Unterschiede. Die schnellen Kurven gibt es in Spielberg im hinteren Streckenteil. In Kurve 6 ist der Red Bull um 93,2 km/h schneller. In Kurve 7 sind es 121,6 km/h, in Kurve 9 130,7 und in Kurve 10 dann 88,1 km/h.

In der MotoGP entscheidet Kurve 4 darüber, wie fix ein Fahrer den Abschnitt bis Kurve 8 bewältigt. Risse: „Wenn es das Motorrad am Ausgang von Kurve 4 zu weit nach außen trägt, passt die Linie für die ganze Sequenz nicht mehr. Man fährt das Omega dann von zu weit innen an. Es gibt in diesem Fall nur eine Möglichkeit: Geschwindigkeit rausnehmen.“

Nur in der langsamsten Ecke robbt sich die KTM heran. In Kurve 3 beträgt die Differenz 7,5



WILHELM

„Mit ihrer Perfektionswut steht die Formel 1 der Show und der Glorifizierung der Fahrer im Weg.“

Helmut Marko, Red Bull

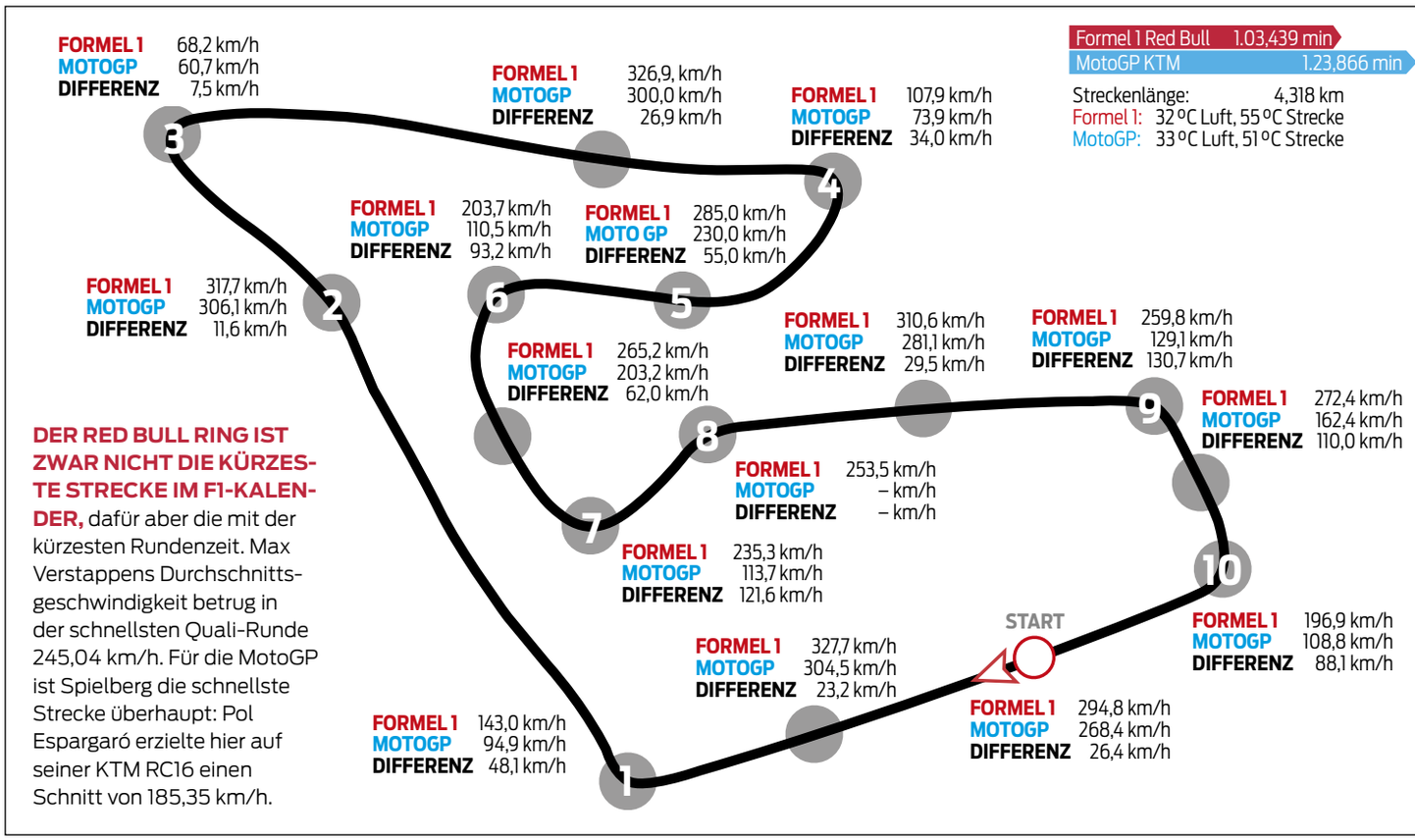
km/h. Auf der folgenden Geraden, die leicht bergab führt, klafft die Geschwindigkeit wieder auseinander. Interessant ist auch der Vergleich auf der Geraden davor zwischen Kurve 1 und 3. Sie misst 626 Meter. Nach gut einem Drittel hat der Red Bull schon 318,4 km/h drauf. Die Geschwindigkeit hält Verstappen bis in den schnellen Linksknick (Kurve 2). An dieser Stelle hat die MotoGP-KTM bis auf 11,6 km/h aufgeschlossen. ▷



Flügel, Leitbleche, Diffusor, breite Reifen: Ein Formel-1-Auto kann in Kurven dank des hohen Abtriebs und mechanischen Grips Querkräfte von mehr als 5 g erzielen

WILHELM

RUNDENZEIT SPIELBERG, RED BULL RING



DER RED BULL RING IST ZWAR NICHT DIE KÜRZESTE STRECKE IM F1-KALENDER, dafür aber die mit der kürzesten Rundenzeit. Max Verstappens Durchschnittsgeschwindigkeit betrug in der schnellsten Quali-Runde 245,04 km/h. Für die MotoGP ist Spielberg die schnellste Strecke überhaupt: Pol Espargaró erzielte hier auf seiner KTM RC16 einen Schnitt von 185,35 km/h.



Ein MotoGP-Motorrad hat in etwa ein Viertel der Leistung eines F1-Autos, ist dafür viel leichter. Auf- und Abtrieb wechseln sich ab. Der Fahrer macht den Unterschied

KTM

Dann muss der Fahrer stark verzögern, während der Red Bull noch bis auf 325,9 km/h zulegt. Das Formel-1-Auto kann je nach Streckenpunkt annähernd um die 200 Meter später bremsen. Ein Antiblockiersystem (ABS) unterstützt in keiner der beiden Hochleistungsmaschinen.

Mensch bändigt Maschine

Ein Motorrad kommt beim Anbremsen oftmals quer. Bei starker Verzögerung aus hohen Geschwindigkeiten löst sich auch mal das Hinterrad vom Asphalt, weil sich die Last nach vorne verschiebt. Im Motorrad-Rennsport spricht man dann von einem Stoppie. Beim Herausbeschleunigen lupft es das Vorderrad. Das nennt man einen Wheelie. Stoppie und Wheelie setzen dem Fahrer die Grenzen. „Die Reifen würden mehr hergeben, aber wir können die Grenzen der Physik nicht aushebeln", erklärt Risse. „Die maximale Verzögerung ist begrenzt. Im Idealfall schwebt das Hinterrad beim Anbremsen gerade so über dem Asphalt. Praktisch ist das nicht möglich."

Umgekehrt verhält es sich bei der Beschleunigung. „Die beste Beschleunigung erreicht man, wenn auf das Vorderrad null Newton wirken. Es macht nichts aus, wenn das Vorderrad leicht abhebt", erklärt der Technik-Koordinator. Nur sollte nicht direkt eine Kurve folgen. „Es ist schwierig, nur über das Hinterrad die Kurve anzulenken."

Die Elektronik hilft dabei, dass die Räder nicht zu stark abheben. „Die Fahrer halten ihr Motorrad in gewissen Abschnitten bewusst sehr lange in Schräglage, um Wheelies zu unterbinden", erzählt Risse. Zum Beispiel aus Kurve 1 heraus. Der Mensch bändigt die Maschine – unterstützt von der Elektronik.

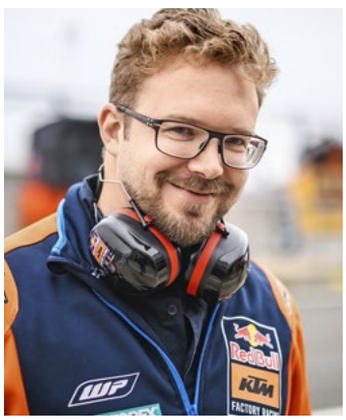
Bei Verzögerungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten erreichen die MotoGP-Raketen Kräfte von 1,3 g. In den Kurven, in der Querbeschleunigung, wirken maximal Kräfte zwischen 1,4 und 1,6 g. Kein Vergleich zur Formel 1, wo es auch schnell mal über 5 g sein können.

Das Leistungsgewicht

In den Kurven hängen die Motorradfahrer mit dem Oberkörper über ihrer Maschine, schleifen mit dem Knie und manchmal sogar mit dem Ellbogen auf dem Asphalt. Marc Márquez ist der Schräglagenkönig. „Es kommt auf das Banking an", sagt Risse. Also auf den Neigungswinkel der Kurve. „Ist das Banking positiv, können wir schon mal auf eine Schräglage von 65 Grad kommen. Auf einer ebenen Strecke sind es zwischen 60 und 62 Grad."

Ein MotoGP-Bike wiegt ohne Fahrer 157 Kilogramm, denen 250 bis 290 PS gegenüberstehen. „Die Leistung variiert je nach Hersteller und Anforderung. Wir müssen sie über das Hinterrad auf die Strecke bringen. Es hängt vom Streckenabschnitt und vom Gang ab, wie viel Leistung die Elektronik freigibt. Die volle Leistung gibt es nur in den höchsten Gängen auf der Gerade. Auf manchen Strecken sind das nur 10 bis 15 Sekunden."

Das Mindestgewicht eines F1-Autos beträgt 743 Kilogramm (2019) – inklusive Fahrer, der mit 80 Kilo eingeht. Rechnet man ihn heraus und legt ein Gewicht von



KTM

„Wir senden dem Fahrer maximal zwei bis drei Nachrichten. Er wäre sonst in seiner Konzentration gestört."

Sebastian Risse, KTM

673 Kilo zugrunde, ergibt sich ein Leistungsgewicht von 0,67 kg/PS. In der MotoGP sind es 0,54 kg/PS, wenn man von 290 PS ausgeht.

Der V6-Turbo und die beiden Elektromaschinen heben die Spitzenleistung des F1-Autos auf 1000 PS. Die gesamte Kraft fließt an die Hinterachse. In der Formel 1 bringen sie zwei 405 Millimeter breite Hinterreifen auf die Straße. In der MotoGP ist der Hinterreifen viel schmaler. Eine Traktionskontrolle unterstützt, um die Leistung zu verarbeiten.

In der Formel 1 bringt die Aerodynamik die Rundenzeit. In der MotoGP ist es vor allem der Fahrer. Ein Ausnahmekönner kann die Schwächen seines Arbeitsgeräts umfahren. In der Formel 1 würde selbst ein Hamilton in einem Haas kein Rennen gewinnen. Der Nimbus früherer Tage ist verflogen. Die Autos sind zu sicher geworden, als dass die Zuschauer die Fahrer als Gladiatoren verehren, obwohl sie welche sind. Normalsterbliche können so ein Auto nicht so fahren.

In der MotoGP aber sind die Piloten einem höheren Risiko ausgesetzt. Es schützt sie bei Stürzen keine Karosserie, sondern neben dem Helm nur noch ein Airbag im Renn-Overall. Dass Motorradfahrer ganz auf sich allein gestellt sind (abgesehen von der Boxentafel), stimmt nicht. Zwar gibt es keinen Funkkontakt. Aber inzwischen können die Teams ihren Fahrern Nachrichten auf das Dashboard senden. „Wir können den Fahrer informieren, wer hinter ihm ist, ob es ein technisches Problem gibt oder welches Elektronik-Mapping wir für richtig halten", sagt Risse. „Das System dient auch der Sicherheit. Die Rennleitung kann den Fahrer zum Beispiel über eine rote Flagge informieren." Der Fahrer kann jedoch nicht antworten.

Ausgaben im Vergleich

In der Formel 1 ist der Funk zu beiden Seiten offen. „Wir geben praktisch fahrschulartige Anweisungen", kritisiert Marko. „Bei uns heißt es: Pass auf die Vorderreifen auf. Brems eine Spur früher. Lass das Auto in die Kurve rollen. Fahr in einer schnellen Kurve so, dass die Reifen nicht überbelastet werden." Das Popometer bleibt auf dem Motorrad die wichtigste Größe. Dieses Fahrgefühl braucht aber auch ein Formel-1-Pilot.

Der Boxenfunk hat neben dem Unterhaltungswert auch eine weitere positive Seite. Die Funksprüche zeigen, dass die Fahrer nicht ihren ganzen Hirnschmalz brauchen, um schnell zu fahren. Sie haben noch Kapazitäten frei, um das Fahrverhalten ihres Autos zu beschreiben oder um zu jammern.

Die MotoGP-Teams beschränken die Kommunikation bewusst. „Wir senden maximal zwei bis drei Nachrichten pro Rennen. Der Fahrer wäre sonst in seiner Konzentration gestört. Würde es bei uns Funkverkehr geben, wären die meisten Fahrer überfordert, weil sie 100 Prozent ihrer Konzentration aufwenden müssen, um die Maschine am Limit zu fahren."

Auch die MotoGP sammelt Telemetrie-Daten, um die Motorräder auf die jeweilige Strecke abzustimmen. Daten zu Radgeschwindigkeiten, Luft-, Wasser-, Öltemperatur, Drehwinkel und Gashebelstellung zum Beispiel. „Sie haben Telemetrie, aber bei Weitem nicht in dem Ausmaß wie in der Formel 1", wirft Marko ein. „Durch ihre Perfektionswut steht die Formel 1 der Show und vor allem der Glorifizierung der Fahrer im Weg. Für den Zuschauer ist der Mensch das Interessanteste. Der macht etwas, was man selber nicht kann, sich selber nicht traut."

Auf der anderen Seite macht der Technikwettkampf einen Großteil der Faszination aus. In der Formel 1 verändern sich die Autos im Wochentakt. Es ist ein Wettbewerb der Fahrer und der Ingenieure. Nur ist das Verhältnis nicht mehr im Gleichgewicht. Statt des Fahrers dominiert die Technik.

Ein Topteam investiert jährlich etwa eine halbe Milliarde Euro. Ein Hersteller in der MotoGP wie Honda nur ein Zehntel davon, sagen Branchenkenner. Ab 2021 deckelt die Formel 1 erstmals die Jahresausgaben. Die Teams müssen dann gemäß der letzten Pläne unter 150 Millionen Dollar bleiben. Es ist ein erster Schritt, den Wahnsinn einzudämmen. Helmut Marko schilderte am Ende der Saison 2019: „Kein Formel-1-Team verdient derzeit Geld. Das zeigt, dass etwas am System falsch ist. Mit der Budget-Obergrenze werden die Kosten runtergehen. Aber es müssen gleichzeitig die Einnahmen hochgehen, damit die Teams ein Businessmodell daraus machen können. Es wird davon abhängen, wie viele Sponsoren man an Land zieht. Und das hängt wiederum von der Attraktivität des Sports ab."

Mit den neuen Regeln, die wegen Corona von 2021 auf 2022 verschoben sind, werden die Autos etwas an Komplexität verlieren. Der Fahrer könnte dann wieder ein entscheidender Erfolgsfaktor werden. Das Feld soll zusammenrücken. Nur in zwei von 21 Rennen kletterten 2019 Fahrer von Nichtwerksteams auf das Podest. In der MotoGP schafften es gleich drei Privatfahrer in 13 von 19 Rennen. Auch Kundenteams können dort auftrumpfen. In der F1 braucht es dafür besondere Umstände. ■

Formel 1

Budgetdeckel ist durch

Nach zwei Monaten Diskussionen ist die modifizierte Budgetdeckelung endlich durch. Die Teams stimmten mehrheitlich für eine Absenkung in drei Schritten.

Von: **Michael Schmidt**

Es könnte der erste Schritt zu mehr Chancengleichheit in der Formel 1 sein. Die zehn Teams haben am Freitag (22. Mai) mehrheitlich der neuen reduzierten Budgetdeckelung zugestimmt. Die formale Ratifizierung durch den FIA-Weltrat drei Tage später war nur noch Formsache. FIA-Präsident Jean Todt ist einer der Architekten der Reform.

Die Corona-Krise zwingt die Königsklasse zum Sparen. Zwei Monate lang wurde über die Absenkung der Budget-Obergrenze, die ursprünglich bei 175 Millionen Dollar liegen sollte, diskutiert. Jetzt ist es amtlich: Ab 2021 stehen den Teams maximal 145 Millionen Dollar zur Verfügung, ein Jahr später 140, und von 2023 bis 2025 fällt das Limit auf 135 Millionen Dollar, gültig für 21 Rennen. Pro Rennen mehr oder weniger wird um eine Million erhöht oder reduziert. Auch die gestaffelte Windkanalzeit kommt. Die Top 3 der Konstrukteurs-WM des Vorjahres müssen mit 70 Prozent der maximal erlaubten Windkanalnutzung auskommen. Ab Platz 4 erhöht sich die Nutzung pro WM-Platz in Fünf-Prozent-Schritten. ■



WILHELM

Nach langem Streit haben die großen Teams dem Kompromiss zugestimmt

Formel 1

Neue Reifenregeln?

Der geplante Neustart der Formel 1 wird die Teams und Reifenlieferant Pirelli an die Belastungsgrenze treiben. Um die Logistik zu bewältigen, könnte dieses Jahr die übliche Reifenwahl entfallen.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 arbeitet unter Hochdruck am neuen Rennkalender. Wenn alles glatt läuft und die Corona-Pandemie weiter abflaut, erwartet die zehn Teams im zweiten Halbjahr ein straffes Rennprogramm. Liberty Media und FIA wollen mindestens 15 Grands Prix abhalten.

Reifenlieferant Pirelli wird die Produktion und Logistik anpassen müssen. Die Italiener liefern rund 1800 Reifen zu jedem Rennen. Bei 15 Grands Prix wären das für die verkürzte Saison um die 27000 Reifen. Bei 18 Rennen schon über 32000.

In der Regel stellen sich die Teams den Bestand für das Rennwochenende aus den drei verfügbaren Mischungen selbst zusammen. Dafür verschicken sie ihre Wunschliste bei Überseerennen 14 und bei Europa-Grands-Prix acht Wochen im Voraus. Je Fahrer können die Teams zehn der 13 Reifensätze selbst wählen. Den Rest gibt Pirelli vor.

Die üblichen Vorlaufzeiten werden im eng getakteten Kalender wahrscheinlich nicht immer eingehalten werden können. Deshalb haben sich FIA, Teams und Pirelli bereits darauf verständigt, dass die Italiener in so einem Fall eine Standardauswahl für das GP-Wochenende treffen. Jeder Fahrer hätte dann dieselbe Anzahl an Reifensätzen aus den drei Mischungen verfügbar. Pirelli unterstreicht doppelt, dass es so weit nur kommt, wenn das Zeitfenster nicht ausreichend groß ist, um das normale Zuteilungsprozedere anzuwenden. ■



XPB

Pirelli kann die Reifenzuteilung an die Teams im Notfall selbst vornehmen

NACHRICHTEN

ENDE DER MOTORHOMES?

Wenn die Formel 1 im Juli zu Geisterrennen aufbricht, bleiben die Motorhomes der Teams zu Hause. Die Formel 1 will damit das Ansteckungsrisiko verringern und die Zahl der Leute im Fahrerlager minimieren. Es steckt aber noch mehr dahinter. Das F1-Management würde die Motorhomes in Zukunft am liebsten ganz abschaffen, nur so kann man das hoch gesteckte Nachhaltigkeitsziel erreichen. Der Plan ist, dass die Rennstrecken im Fahrerlager Pavillons aufstellen.

HOCKENHEIM BEREIT

Der Hockenheimring ist bereit für die Formel 1, würde aber gerne bis Mitte Juni ein Datum wissen. Zwei Wochen Vorbereitung sollten reichen, meint Geschäftsführer Jorn Teske: „Wir müssen mit unserer Strecke Geld verdienen. Wenn wir Daten für einen Grand Prix freihalten, bedeutet das Kosten für uns, weil wir die Strecke an diesen Tagen nicht nutzen können."

MONACO-TERMIN 2021

Der Automobilclub von Monaco hat bereits den Termin für den F1 Grand Prix 2021 bekannt gegeben. Der Klassiker steigt am 23. Mai und überschneidet sich zum ersten Mal seit 2010 nicht mit dem Indy 500 (30. Mai).

INDYCAR-KALENDER

Als erste große Formelserie wird die IndyCar-Meisterschaft den Rennbetrieb am 6. Juni wieder aufnehmen. Die US-Amerikaner haben alle Termine für den Notkalender mit 14 Rennen veröffentlicht:

06.06.	**Texas**
04.07.	**Indianapolis GP 1**
11./12.07.	**Elkhart Lake 1/2**
17./18.07.	**Iowa 1/2**
09.08.	**Mid-Ohio**
23.08.	**Indy 500**
30.08.	**Gateway**
13.09.	**Portland**
19./20.09.	**Laguna Seca 1/2**
03.10.	**Indianapolis GP 2**
25.10.	**St. Petersburg**

MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE

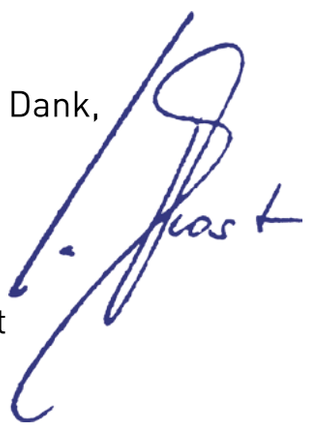
Liebe Autofahrer, liebe Werkstätten, liebe Kunden,

seit über 60 Jahren produzieren wir Motorenöle und Additive in Deutschland. An unseren Standorten Ulm und Saarlouis sind wir mittlerweile knapp 1.000 Kolleginnen und Kollegen.

In der Krise verfolgen wir ein Ziel: Wir möchten die Produktion aufrechterhalten und keine Kurzarbeit anmelden müssen. Dazu brauchen wir Ihre Hilfe. Wir bitten Sie: Kaufen Sie Ihre Motorenöle, Additive und Pflegemittel von LIQUI MOLY. Damit helfen Sie uns am meisten.

Herzlichen Dank,

Ihr



Ernst Prost

LIQUI MOLY GmbH
Jerg-Wieland-Straße 4
89081 Ulm
GERMANY

Telefon: +49 731 1420-0
Fax: +49 731 1420-71
E-Mail: info@liqui-moly.de
www.liqui-moly.de

Technische Beratung:
Telefon: +49 731 1420-871 (international)
Servicetelefon: 0800 8323230 (kostenlos, nur aus Deutschland)
E-Mail: anwendungstechnik@liqui-moly.de

Ferrari 044 V12

Der letzte Zwölfer



WILHELM

740 PS unter der Haube: Alesi fällt in Monaco nach einer Führungsrunde aus

Zwölfzylinder-Motoren waren Ferrari und seinen Fans heilig. Die Scuderia hielt lange daran fest, auch als längst bewiesen war, dass zehn Zylinder das bessere Paket versprachen. 1995 hat Maranello seinen letzten V12 für die Formel 1 gebaut.

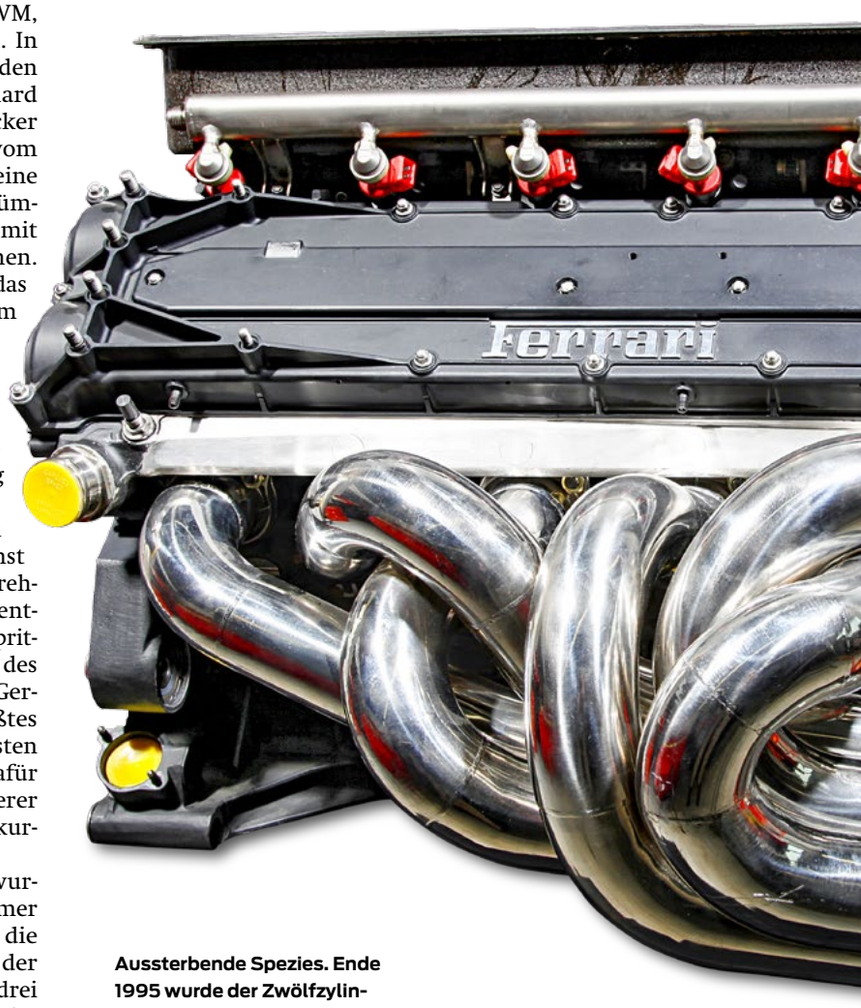
Von: **Michael Schmidt**

Zwölf Zylinder. Für Ferrari-Fans war diese Zahl immer eine Art Religion. Die ersten Formel-1-Motoren mit bis zu 4,5 Litern Hubraum in den Jahren 1950 und 1951 wiesen zwölf Zylinder auf, sogar das kleine 1,5-Liter-Triebwerk 1964 und 1965. Mit Einführung der Dreiliter-Ära 1966 wurden zwölf Zylinder für Ferrari zur Pflicht. Zunächst mit 60 Grad Zylinderwinkel, in den 70er-Jahren mit 180 Grad und nach der Turbozeit mit 65 respektive 75 Grad. Mit Ende der Saison 1993 hatten sich alle Motorenhersteller vom Zwölfzylinder verabschiedet. Nur Ferrari hielt daran fest. Auch als Renault längst bewiesen hatte, dass zehn Zylinder der bessere Kompromiss waren. Ferrari stieg erst mit der Ankunft von Michael Schumacher 1996 auf den Zehner um.

Ferraris letzter V12 wurde mit Würde zu Grabe getragen. Mit einem dritten Platz in der WM, einem Sieg und 73 Punkten. In Monza hatten beide Ferrari den Sieg auf dem Fuß. Gerhard Berger stoppte, weil die locker gewordene Bordkamera vom Auto seines Teamkollegen seine Vorderradaufhängung zertrümmert hatte. Jean Alesi blieb mit einem Radlagerschaden stehen. Ferrari stellte in Monza klar das schnellste Auto. Was auch am Motor lag.

Ferraris V12 hatte bei Volllast den meisten Dampf. Mit 740 PS bei 17 200/min lag man auf den Power-Strecken in der Höchstleistung knapp vor Klassenprimus Renault. Die französischen Triebwerke waren überall sonst überlegen. Sie hatten mehr Drehmoment, eine sanftere Kraftentfaltung und den geringeren Spritverbrauch. Der große Durst des Ferrari-Zwölfers war laut Gerhard Berger auch sein größtes Manko: „Wir haben in der ersten Phase der Rennen den Preis dafür bezahlt, weil wir klar schwerer unterwegs waren als die Konkurrenz."

Das mit der Fahrbarkeit wurde im Verlauf der Saison immer besser. Ferrari machte sich die Mühe, von dem Motor mit der internen Codenummer 044 drei Versionen zu bauen. Die zweite



Aussterbende Spezies. Ende 1995 wurde der Zwölfzylinder zu Grabe getragen

DIE ERFOLGE

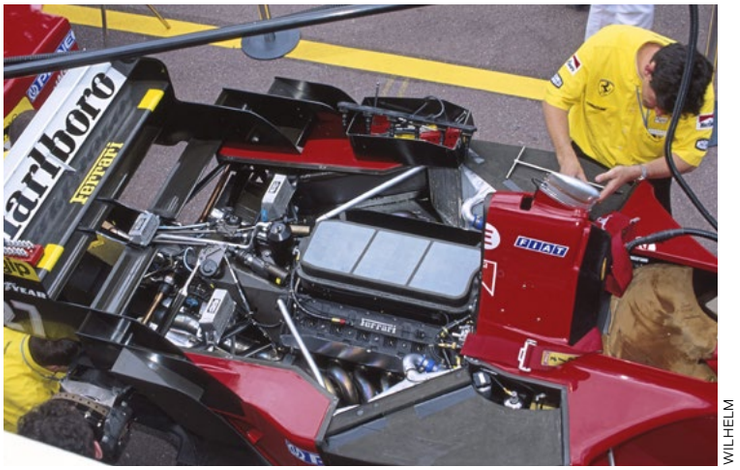


Ferrari fuhr 1995 an der Spitze des Mittelfeldes

WILHELM

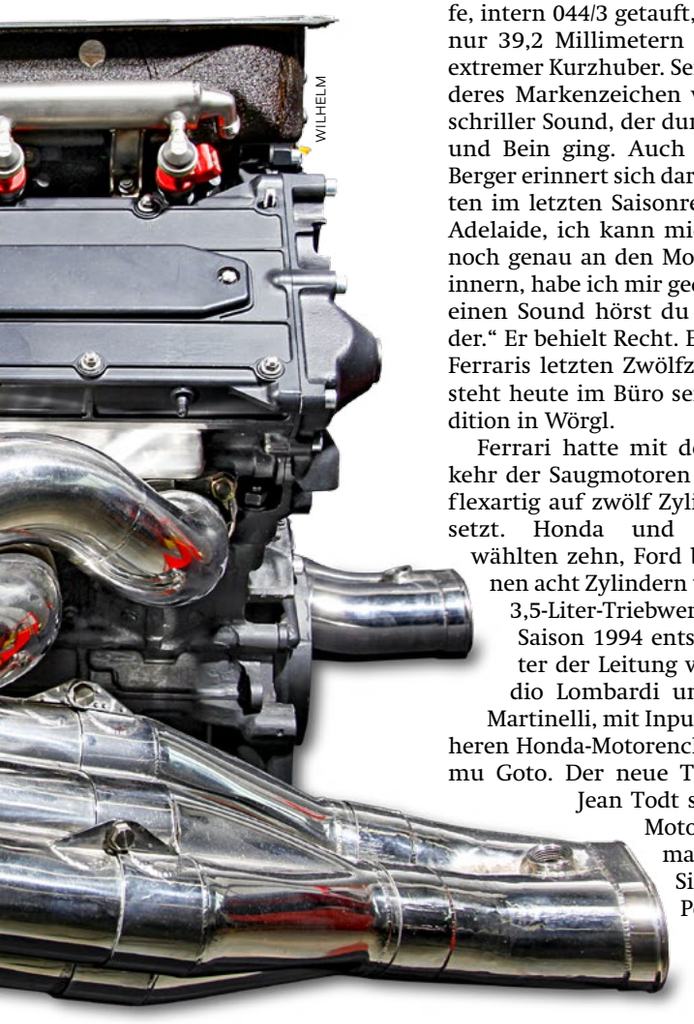
Debüt:	GP Brasilien 1995
Einsatz-Zeitraum:	1995
Teams:	Ferrari
GP-Starts:	17
WM-Punkte:	73
GP-Siege:	1

DIE TECHNIK



WILHELM

Bauart:	V12, 75 Grad
Einbau:	längs
Hubraum:	2997 cm³
Abmessungen:	598 x 510 x 432 mm (L/B/H)
Bohrung x Hub:	90,0 x 39,2 mm
Ventile:	48, 4 OHC, Pneumatik
Verdichtung:	12,8 : 1
Gewicht:	132 kg
Leistung:	740 PS
Maximaldrehzahl:	17200/min
Steuerung:	Stirnrad
Konstrukteur:	Gilles Simon


WILHELM

Spezifikation bekam einen neuen Auspuff. Die letzte Ausbaustufe, intern 044/3 getauft, war mit nur 39,2 Millimetern Hub ein extremer Kurzhuber. Sein besonderes Markenzeichen war sein schriller Sound, der durch Mark und Bein ging. Auch Gerhard Berger erinnert sich daran. „Mitten im letzten Saisonrennen in Adelaide, ich kann mich sogar noch genau an den Moment erinnern, habe ich mir gedacht: So einen Sound hörst du nie wieder.“ Er behielt Recht. Einer von Ferraris letzten Zwölfzylindern steht heute im Büro seiner Spedition in Wörgl.

Ferrari hatte mit der Rückkehr der Saugmotoren 1989 reflexartig auf zwölf Zylinder gesetzt. Honda und Renault wählten zehn, Ford blieb seinen acht Zylindern treu. Das 3,5-Liter-Triebwerk für die Saison 1994 entstand unter der Leitung von Claudio Lombardi und Paolo Martinelli, mit Input des früheren Honda-Motorenchefs Osamu Goto. Der neue Teamchef Jean Todt schleuste Motorenmann Gilles Simon von Peugeot mit ein. Dessen erste Aufgabe war, den bestehenden Grauguss-Block gegen einen aus Aluminium zu tauschen, ohne dabei die Baulänge zu ändern. Es blieb bei einem Versuchsträger. Als das Aluminium-Triebwerk im April 1995 auf den Prüfstand gestellt wurde, hatte es nicht mehr Leistung als der erste V10-Prototyp, der parallel dazu unter der Leitung von Simon entstanden war. So blieb Ferrari dem Grauguss treu.

Es war auch so ein komplett neuer Motor. Schon 1994 hatte sich Ferrari von dem engen Zylinderwinkel von 65 Grad verabschiedet und die Zylinder mit 75 Grad gespreizt. Dadurch wurde die Bauhöhe von 520 auf 485 Millimeter reduziert. Nach den Unfällen von Imola kamen im Zuge der allgemeinen Abrüstung weitere Aufgaben auf die Ingenieure zu. Die FIA reduzierte für 1995 den Hubraum auf drei Liter. Das traf das Zwölfzylinder-Konzept härter als die Bauarten mit weniger Zylindern. Die Hubraumreduzierung kostete Ferrari 90 PS, Renault nur 70.

Die Ferrari-Ingenieure vollbrachten mit der Neukonstruktion ihres Zwölfers ein kleines Wunder. Der Zauberwürfel war mit den Maßen 598 x 510 x 432 Millimeter so kompakt, wie er nur sein konnte, und mit 132 Kilogramm ein echtes Leichtgewicht. Aber er war auch zerbrechlich. Ferrari beklagte fünf Motorschäden in dieser Saison, Renault nur einen – bei doppelt so vielen Autos.

Vielleicht wäre der ein oder andere Punkt mehr herausgesprungen oder auch ein zweiter Sieg, hätte Ferrari ein besseres Auto gehabt. Der 412T2 war eine konservative und optisch stimmige Konstruktion, ein Auto, das nirgendwo schlecht, aber nur auf einer Strecke wirklich konkurrenzfähig war. Obwohl fast alle anderen Autos die Nase bereits hoch trugen, hielt John Barnard stur an der niedrigen Nase fest. Wegen des hohen Kühlbedarfs des V12 gerieten die Seitenkästen des 412T2 wuchtiger als bei Williams oder Benetton. Das vergrößerte die Stirnfläche. Dem Ferrari fehlten zudem aggressive Designdetails, wie man sie bei Benetton und Williams sah. So wurde es für Ferrari und den letzten Zwölfzylinder der Formel 1 ein Jahr, an das man sich kaum erinnert. Weder im Schlechten noch im Guten. ■



SABINE HOFMANN

Der historische Tracktest – Nissan GTP ZX Turbo von 1988

Scharf wie ein Samurai-Schwert

In loser Folge widmet sich Motorsport aktuell in einer neuen Serie den erfolgreichsten Rennautos der letzten Jahrzehnte. Und zwar nicht in Form von trockenen Lehrstunden, sondern als Erlebnisberichte aus erster Hand über teils wahrhaft erschreckende, immer aber faszinierende Autos. Die erste Folge von „Der historische Tracktest“ beschäftigt sich mit dem Nissan GTP ZX Turbo, dem Porsche-Killer aus der IMSA-Serie.

Von: **Claus Mühlberger**

Nissans Erfolge im Motorsport – ein Buch über dieses Thema wäre wohl ziemlich dünn. Doch es gab einmal eine Zeit, in der ein Nissan-Rennauto beinahe alles plattwalzte. Ende der 80er-Jahre wurde der Nissan GTP ZX Turbo bei den prominent besetzten Rennen der damals hoch angesehenen amerikanischen IMSA-Meisterschaft zu einem wahren Schreckgespenst für die werksunterstützten Porsche 962 und die Werks-Jaguar von Tom Walkinshaw.

Flotte Korrespondenz

1988 siegte der 800 PS starke Monster-Nissan bei neun der 14 Saisonrennen in der GTP-Klasse. Und obwohl das Einsatzteam Electramotive aus Los Angeles weder bei den 24 Stunden von Daytona noch bei den 12 Stunden von Sebring antrat, errang Nissan-Pilot Geoff Brabham, der älteste Sohn des 2014 verstorbenen Ex-Formel-1-Weltmeisters Jack Brabham, den Meistertitel – und zwar mit großem Vorsprung.

Grund genug für ehrgeizige Redakteure der Motor Presse Stuttgart, nach einem Tracktest zu gieren. Eine kurze Korrespondenz per Fax mit dem Team Electramotive – und siehe da: Die Amerikaner ließen sich nicht lange bitten und antworteten schnell: „No problem! Come to Riverside in January.“ Ein mutiges, pragmatisches Versprechen, das heutzutage völlig undenkbar wäre. Bedenkenträger aller Art, vor allem Juristen und Versicherungsfachleute, wären wohl einer Ohnmacht nahe.

In jenem Januar des Jahres 1989 standen Preseason-Testfahrten im sonnigen Kalifornien auf dem Programm – und wie so oft gab es Probleme. So musste die kleine sport auto-Delegation fast drei Tage lang in der ziemlich vergammelten Boxenanlage von Riverside herumlungern – tatenlos, ungeduldig und vor allem ziemlich nervös. Doch am dritten Tag die Erlösung: Kurz vor Sonnenuntergang kam das Signal von Electramotive-Teamchef Don Devendorf: „Ready?“ Fotografin Sabine Hofmann machte die Kameras klar, Nissan-Stammpilot Arie Luyendyk, der damals noch ziemlich langmähnige Holländer, der später zwei Mal bei den 500 Meilen von Indianapolis



SABINE HOFMANN

Die Beschleunigung wurde mit Peiselerrad gemessen. GPS gab’s noch nicht

gewann, stieg aus – und Jungredakteur Claus Mühlberger zwängte sich in das von Lola gebaute Aluminium-Monocoque. Es wurde ein wilder Ritt auf einem Monster.

Der Horizont verschwimmt

Hier der Bericht aus dem Cockpit: „Auf der Zielgeraden springt das Auto wie ein wilder Bulle. Der Horizont verschwimmt. Man kommt sich vor wie Buffalo Bill auf einem wilden Mustang. Dabei sitzt man gut im Sattel, per Sechspunktgurt sicher verschnürt in einem Kevlarsitz."

„Der Überrollkäfig verpasst dem Helm Kopfnüsse, das Lenkrad zuckt, so als wolle es sich dem festen Zugriff des Fahrers entwinden. Der Drehzahlmesser steht auf 7000, eine Handbreit hinter dem Helm brüllt der Dreiliter-Turbo-V6 nach Leibeskräften."

800 PS leistete dieses Triebwerk – by the way ein Zweiventiler! Der Ladedruck lag bei exorbitant hohen 4,9 bar. In der IMSA-Serie gab es damals weder Boostbeschränkungen noch Limits beim Benzinverbrauch. Dies garantierte Fahrleistungen auf Formel-1-Niveau.

Mit Nissan-Tester John Morton am Steuer spurtete der immerhin 953 Kilo schwere Nissan in rasanten 8,1 Sekunden von 0 auf 200 km/h, präzise gemessen mittels des mit zwei Saugnäpfen (!) an der Wagenflanke befestigten Peiseler-Messrads. Dafür genügte eine gerade Strecke von nur 300 Metern. Das damals tonangebende Formel-1-Auto, der ebenfalls von sport auto gemessene, nur 540 Kilo schwere McLaren-Honda MP4/4, war bei dieser Messung der Längsdynamik lediglich eine Sekunde schneller...

„Die 800 PS bemühen sich auch im zweiten Gang äußerst erfolgreich, die 60 Zentimeter breiten Goodyear-Slicks der Verschleißgrenze nahe zu bringen. Der Kopf des Fahrers fliegt nach hinten, als wäre er in einen Schwinger des Schwergewichtlers Mike Tyson gelaufen."

Delikat im Grenzbereich

Als Neuling im Monster-Nissan war es ratsam, sich den maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten eher behutsam anzunähern. „Bedauerlicherweise reagieren Groundeffect-Autos wie der Nissan im Grenzbereich sehr delikat", stand damals im Bericht aus dem Cockpit. Zudem war die schon zu dieser Zeit ziemlich gammelige Piste von Riverside, die schon längst einem neuen Stadtviertel mit hübschen Häuschen hätte weichen müssen, wegen der weitgehenden Absenz von Leitplanken nicht ganz ungefährlich und überdies sehr wellig, was die Sache nicht einfacher machte. Die Abtriebswerte des nur 1,10 Meter hohen Monster-Nissan waren enorm. „2500 Kilo Downforce bei 200 km/h", versicherte Aero-Ingenieur Joshi Suzuka. Es gab keinen Grund, daran zu zweifeln.

„Der GTP-Nissan hat mit der Konzernmutter ungefähr so viel zu tun wie Micky Maus mit den Gebrüdern Grimm", stand im Fahrbericht. Das Auto wurde entwickelt und eingesetzt von dem nur 40 Mann zählenden Team Electramotive aus Los Angeles. Jahresbudget: etwa zehn Millionen Mark. Ein Sonderangebot. „Jaguar", sagte Teammanager Brian Wagner mit süffisantem Lächeln, „gab 1988 fünfmal so viel aus." ■

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung
V6-Turbo,
Hubraum 2957 cm³,
Leistung 800 PS
bei 7600/min,
4,9 bar Ladedruck,
max. Drehmoment 650 Nm
bei 6000/min,
Fünfgang-Schaltgetriebe,
Hinterradantrieb,
Sperrdifferenzial

Maße und Gewicht
L x B x H:
4836 x 2007 x 1092 mm,
Aluminium-Monocoque,
Gewicht 953 kg

Fahrleistungen (Messwerte)
0–100 km/h 3,6 s
0–200 km/h 8,1 s
Vmax 360 km/h


SABINE HOFMANN

Ein Monster: Nach 300 Metern war der Nissan schon 200 km/h schnell

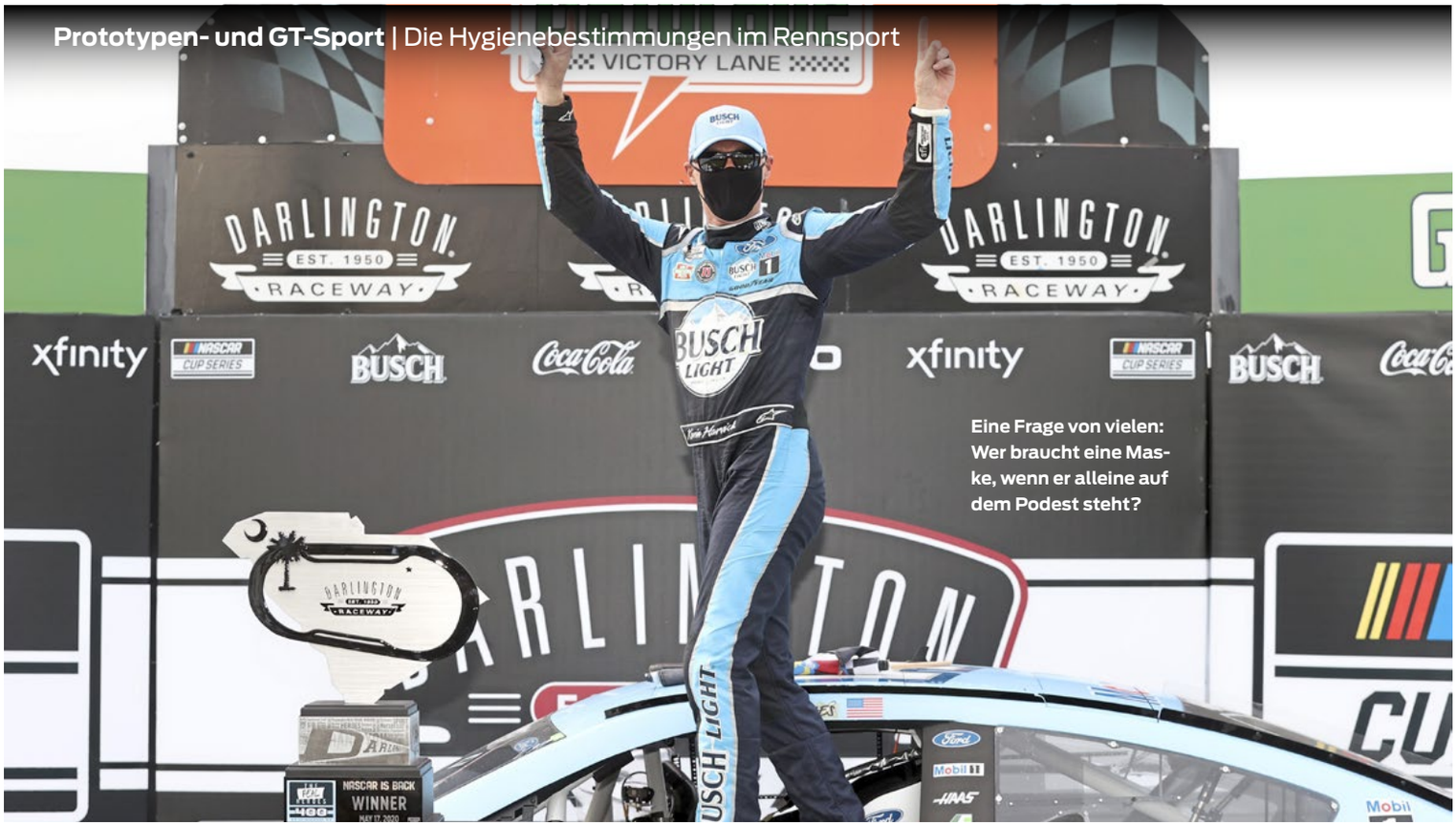


SABINE HOFMAN

Wirrer Kabelsalat hinter der flachen Windschutzscheibe


SABINE HOFMANN

Riverside bei Los Angeles vor 30 Jahren: Heute steht hier eine Shopping Mall



MOTORSPORT IMAGES

Eine Frage von vielen: Wer braucht eine Maske, wenn er alleine auf dem Podest steht?

Wie in der Porzellankiste

Haben Sie die NASCAR-Rennen gesehen? Oder die Spiele der ersten Fußball-Bundesliga? Und wundern Sie sich, dass in Ihrer Heimatstadt mehr Freiheiten erlaubt sind als im Sport? Wir versuchen, die Widersprüche zu erklären.

Von: **Marcus Schurig**

Ein geflügeltes Wort unter Juristen sagt: Gesetze hinken der Realität um Jahrzehnte hinterher. Warum? Ein Gesetz ist mit dem Tag der Veröffentlichung veraltet, denn die Realität entwickelt und verändert sich immer weiter.

Ganz ähnlich dürfte es jenen ergehen, die sich in diesen Wochen Autorennen ansehen oder Regelwerke zu Gesundheits- und Hygienebestimmungen studieren. Diese Bestimmungen sind deutlich schärfer als das, was derzeit im öffentlichen Leben der Bundesrepublik Deutschland gilt. Beispiele: Wundern Sie sich nicht auch darüber, dass die Reservespieler der ersten Fußball-Bundesliga mit Mund-und-Nasen-Maske auf der Tribüne sitzen, weit separiert von den Teamkollegen? Niemand von uns würde das machen, wenn er in einen Park geht.

Das Gleiche bei der NASCAR: Da müssen Mechaniker den Mund-und-Nasen-Schutz tragen, auch wenn sie Abstand halten. Die Medien sitzen außerhalb der Strecke und dürfen nicht ins Fahrerlager. Für die Wiederaufnahme der F1 im Juli ist vorgeschrieben, dass sich Teams bei der Essensausgabe nicht vermischen, um keine Infektionsketten auszulösen. Am Redaktionssitz Stuttgart sind mittlerweile alle Restaurants wieder offen – und bummsvoll.

Ein bewusst scharfer Kurs

Woher kommt die deutliche Diskrepanz zwischen Alltagsrealität und Sonderbestimmungen für den Sport? Dafür sind eine Reihe von Gründen verantwortlich: Erstens muss der Sport natürlich als Vorbild dienen, um die Gesellschaft weiterhin wachzuhalten für die Risiken der Corona-Pandemie. Also fährt man einen bewusst scharfen Kurs. Zweitens vergehen zwischen dem Abfassen solcher Regeln und ihrer Genehmigung mehrere Wochen: Was wir heute an Hygienebestimmungen im Sport zu sehen bekommen, basiert auf Entscheidungen, die Wochen zurückliegen und während des harten Lockdowns getroffen wurden.

> „Wir haben einen Dreistufenplan und starten jetzt mit den härtesten Regeln und ohne Zuschauer. Wir hoffen, im Oktober bei Stufe drei zu sein, dann mit Fans an der Strecke."
>
> GT-Promoter Stéphane Ratel

Drittens gilt in der Coronakrise die Regel, dass sich alle Länder der Welt in unterschiedlichen Phasen befinden: Erst war China betroffen, dann Europa, mittlerweile ist Südamerika das Epizentrum. Diesen Zeitversatz muss man bei der Beurteilung der Umsetzung der Maßnahmen genauso berücksichtigen wie länderspezifische Besonderheiten.

Beispiel: Die GT-World-Challenge-Serie (GTW) von Promoter Stéphane Ratel startet ihre Saison in Italien, einem Land, das von der Coronakrise besonders hart betroffen war. Laut Ratel war es schwer, überhaupt ein Go für Autorennen zu bekommen, die Verhandlungen zogen sich mehrere Monate hin. Ratel enthüllt, dass die Behörden in Italien noch viel heftigere Beschränkungen im Auge hatten: Für das 3h-Rennen in Imola am 26. Juli hätte das Rennen nach den Boxenstopps für jeweils 15 Minuten angehalten werden sollen – um die Kabinen der Rennautos zu desinfizieren. Beim Saisonauftakt in Imola wird das Fahrerlager de facto unter Kontaktverbot stehen, Zuschauer sind nicht erlaubt, Medien ausgesperrt, dazu gelten Maskenpflicht und Temperaturchecks. Teams oder Zulieferer müssen sogenannte „Zellen" bilden und sollen vermeiden, mit anderen Zellen in Kontakt zu kommen.

Stéphane Ratel sagt: „Wir haben einen Dreistufenplan und starten jetzt mit den härtesten Regeln und ohne Zuschauer und Medien. Wir hoffen, im Oktober bei Stufe drei zu sein, wo wieder Fans an die Strecke kommen dürfen. Wir können die Sache nur Schritt für Schritt angehen – es gibt leider keine Alternative."

Der Sport darf keine Angriffsfläche bieten, daher sind die Bestimmungen sogar schärfer, als sie eigentlich sein müssten. Der Franzose hofft, dass die Bestimmungen Monat um Monat weiter gelockert werden können. ■



ADAC

ADAC GT Masters: Kalenderpläne 2020

Saisonauftakt am Lausitzring

Das ADAC GT Masters hat einen neuen Terminkalender und ein Hygienekonzept entwickelt. Der Saisonstart steigt am 1. August am Lausitzring.

Die Fans des ADAC GT Masters müssen sich in dieser Saison – wie bei allen anderen Rennserien – auf einige Veränderungen einstellen. So findet der Saisonauftakt erst Anfang August auf dem Lausitzring statt. Damit kehrt man seit drei Jahren erstmals wieder zurück in die Lausitz. Ursprünglich war der Saisonstart in Most geplant, doch die Reisesituation ist noch zu unklar. Das Finale in Oschersleben wird zwei Wochen später als ursprünglich geplant vom 6. bis 8. November ausgetragen, um eine Überschneidung mit dem 24h-Rennen Spa zu vermeiden. Der Lauf in Zandvoort wurde auf den 30. Oktober bis 1. November verschoben, da bis Ende August keine Veranstaltungen in den Niederlanden stattfinden dürfen.

Bereits gekaufte Tickets sollen für die neuen Termine gültig bleiben. Der Vorverkauf für den Lausitzring bleibt vorerst geschlossen. Auch für das Rennen auf dem Nürburgring (14. bis 16.8.) wird aktuell aufgrund des Verbots von Großveranstaltungen geprüft, ob Zuschauer live dabei sein können. ■ BL

TERMINE

vorbehaltlich der behördlichen Genehmigungen:

31.07.–02.08.	Lausitzring
14.08.–16.08.	Nürburgring
18.09.–20.09.	Hockenheim
02.10.–04.10.	Sachsenring
16.10.–18.10.	Red Bull Ring (A)
30.10.–01.11.	Zandvoort (NL)
06.11.–08.11.	Oschersleben

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

ASTON: PALMER RAUS?

Laut britischen Medien soll der CEO von Aston Martin diese Woche gefeuert werden: Andy Palmer hatte den Job seit 2014 inne, er kam damals von Nissan. Der Aktienkurs von Aston Martin ist seit dem Börsengang im Oktober 2018 um 98 Prozent gefallen. Anfang des Jahres hatte ein Konsortium rund um F1-Investor Lawrence Stroll noch eine halbe Milliarde Britische Pfund in das angeschlagene Unternehmen gepumpt. Palmer trägt die Verantwortung für zwei gescheiterte Le-Mans-Projekte: Das LMP1-Hybrid-Projekt von Nissan wurde nach nur einem Rennen 2015 eingestampft, der im Juni 2019 angekündigte Einstieg von Aston Martin in die Hypercar-Topklasse wurde im Februar 2020 wieder gekippt. Britische Medien spekulieren, dass der bisherige AMG-Boss Tobias Moers das Ruder bei Aston Martin übernehmen soll.

RISI: START IN LE MANS

Das amerikanische Risi-Team hat seine Teilnahme beim 24h-Rennen in Le Mans am 19./20. September mit einem Ferrari 488 in der GTE-Pro-Klasse bestätigt. Teamchef Giuseppe Risi hatte die Teilnahme für den ursprünglichen Le-Mans-Termin im Juni zwar bereits bestätigt, doch weil das Rennen wegen der Coronakrise auf September verschoben wurde, tauchten Fragezeichen hinter der Nennung auf. Andere GTE-Teams aus der amerikanischen IMSA-Serie verzichten wegen Terminschwierigkeiten auf einen Start, so das Corvette-Werksteam. Auch Porsche hat sein Le-Mans-Aufgebot von vier auf zwei Porsche 911 RSR reduziert. Das Risi-Team wird im September in Le Mans mit den Piloten Olivier Pla, Sébastien Bourdais und Jules Gounon bestreiten. Das amerikanische Risi-Team hat zwischen 1998 und 2019 bereits 16-mal in Le Mans teilgenommen und dabei insgesamt drei Klassensiege sowie sieben Podestplätze herausgefahren.

IGTC: SUZUKA ABGEBLASEN

Das 10h-Rennen in Suzuka, das am 23. August als dritter Saisonlauf der Intercontinental GT Challenge (IGTC) hätte stattfinden sollen, wurde wegen der Coronakrise abgesagt. Nach dem ersten Lauf, der Anfang Februar in Bathurst (Australien) stattfand, ist das zweite Rennen jetzt als Doubleheader mit der IndyCar-Serie am 3./4. Oktober in Indianapolis angesetzt. Das 24h-Rennen in Spa bildet nach einer Verschiebung vom Juli auf den 23./24. Oktober den dritten Lauf, gefolgt vom 9h-Rennen in Kyalami Ende November. IGTC-Promoter Stéphane Ratel arbeitet weiterhin an einem fünften Rennen für die Intercontinental GT Challenge. Als einzige Option bliebe ein Rennen vor dem US-Lauf in Indianapolis, das dann in Europa stattfinden müsste. Bis Ende Juni will Stéphane Ratel hier für Klarheit sorgen.





Fahren nach Zahlen

KUHN

Um richtig schnell zu sein, muss man wissen, wo es langgeht. Doch was auf der Rennstrecke nach zig Runden sitzt, muss auf der Rallyepiste nach nur zwei Besichtigungsfahrten passen. Umso wichtiger sind detaillierte Streckeninformationen. Wir haben geschaut, wie und was Rallye-Profis in ihrem Aufschrieb notieren.

Von: **Reiner Kuhn**

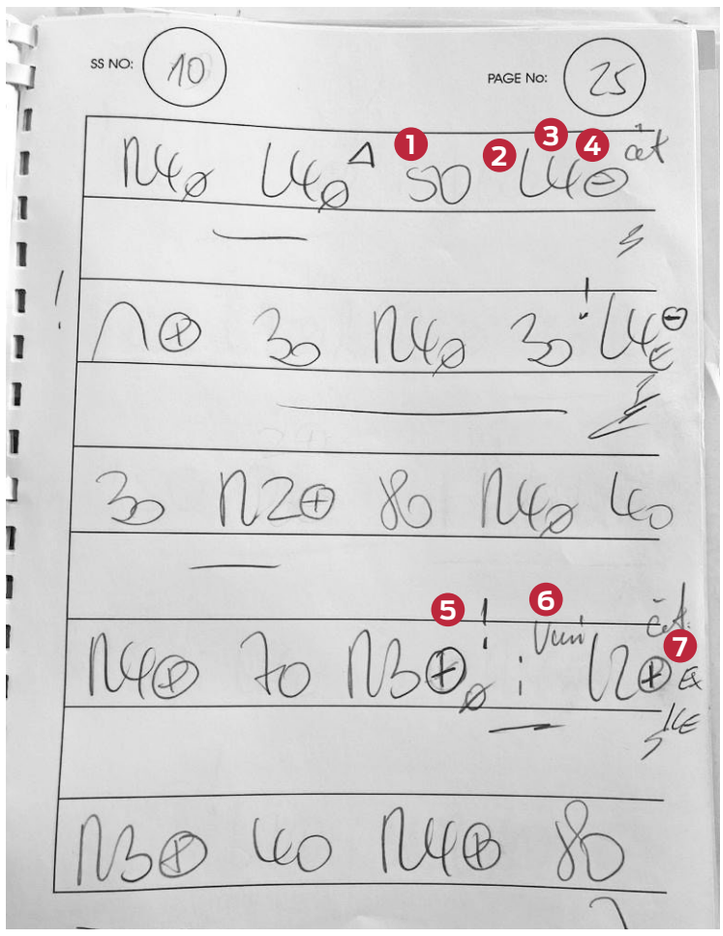
Ohne ein perfektes Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer ist man im Rallyesport chancenlos. Dennoch gilt: „Rallyefahrer leben vom Kopfkino.“ Das sagt kein Geringerer als Walter Röhrl. Sein kongenialer Copilot Christian Geistdörfer pflichtet ihm bei: „Auch wenn der Beifahrer für das akkurate Zeitmanagement zwischen den Wertungsprüfungen und am Service sowie für die Kommunikation mit dem Team zuständig ist und den Motivator oder Blitzableiter gibt, am Ende hängt alles von der Vorstellungskraft des Fahrers ab.“ Soll heißen: Copiloten dienen ihren Fahrern vor allem als Festplatte ihrer eigenen Streckenbilder.

Denn längst dürfen Wertungsprüfungen bei der Besichtigung nur noch zweimal abgefahren werden. Reichlich wenig für einen genauen Eindruck der Gegebenheiten. Die Kunst besteht also darin, beim sogenannten Aufschrieb eine Streckenpassage so präzise zusammenzufassen, dass man sie unter allen Bedingungen, egal ob auf Eis, Schotter oder Asphalt, bei Regen, Nebel, Tag oder Nacht, möglichst schnell fahren kann.

Es sind keine simplen Details, sondern Nuancen in den „Notenblättern“, die gepaart mit dem richtigen Vortrag des Vorbeters und der optimalen Umsetzung der gelieferten Informationen den Unterschied machen zwischen 99 und 101 Prozent, drei Zehntelsekunden, einem Reifenschaden oder gar einem Abflug.

Richtung vor Radius

Zur Veranschaulichung dient eine Aufschriebseite von Armin Kremer. Copilot Klaus Wicha hatte diese auf der bekannten WP „Sisteron“ der Rallye Monte Carlo notiert und vorgebetet (daher auch der Name Gebetbuch). Entfernungen zwischen Kurven werden in Zehnerzahlen notiert. Ab 100 Metern zudem meist zusätzliche Anhaltspunkte wie ein Schild, Baum, Haus oder Zaun, um im Regen, Staub oder Nebel die Orientierung zu behalten. Die Kurvenrichtung ist mit „L“ für Linkskurve und „R“ für Rechtskurve klar definiert. Für den Radius gibt es dagegen verschiedene Systeme. Hierzulande am gängigsten ist jenes mit Zahlen von 1 (sehr langsam) bis 5 (sehr schnell). Oftmals



KUHN

Kremer/Wicha – Rallye Monte Carlo, WP 10 „Sisteron“, Aufschriebseite 25

1 ENTFERNUNG: **50** Meter bis zum nächsten markanten Punkt (meist Kurven) in 10er-Schritten

2 KURVENRICHTUNG: **L** = Linkskurve, R = Rechtskurve

3 RADIUS: **4** schnell. Gängigstes System von 1 (Kehre) über 2 (90°) 3 (mittelschnell), 4 (schnell) 5 (sehr schnell), 6 wäre fast gerade (voll).

4 KURVENDETAILS: ⊖(minus) = enger, ⊕(plus) = weiter. Zudem: Ø oder kz (kurz), mlg (mittellang), lg (lang), ma, < (macht auf), mz, > (macht zu)

5 HINWEISE: **!**(Achtung), sof (sofort), i, / (in), für (für), —> (wird). Zudem: Ga, Y (Gabel), A, Abz (Abzweig), Kuppe, Welle

6 FAHRSTIL: **vani** („von außen nach innen“), ät (spät), ni („nicht innen“), eng (eng), Linie, Sicht

7 BESCHAFFENHEIT: **Ex** (Exit/Ausgang) ICE (Eis), Split, schmiert

wird statt „1“ auch gleich eine Kehre („K“) notiert. Bester Anhaltspunkt für Außenstehende und Anfänger ist eine 2er-Kurve, die exakt einem 90-Grad-Abzweig entspricht. Eine „3“ ist etwas schneller, eine „4“ schon deutlich flotter und eine „5“ nur noch eine leichte Biegung. Präzisiert wird das Ganze mit Zusatzangaben wie „minus“ (etwas enger) oder „plus“ (etwas weiter). So ergeben sich 15 verschiedene Basisradien, zusammen mit den Entfernungen das Grundgerüst.

Verfeinert wird die Kurvenbeschreibung mit Informationen über die Länge der Biegung von „kurz“, über „halb- oder mittellang“ bis „lang“ und Veränderungen des Radius („macht auf“ oder „macht zu“). Auch wenn dies schon für über 100 verschiedene Kurvenbeschreibungen reicht, folgen wichtige Zusätze über den Scheitelpunkt wie „spät“ (einlenken) oder die Fahrlinie („innen, außen“, oder auch von außen nach innen – kurz: „vani“). Die Streckennotizen sind eine Mischung aus äußeren Gegebenheiten und Fahrstil.

„Deshalb lässt sich auch kaum mehr zwischen einem statischen oder dynamischen Aufschrieb unterscheiden“, weiß Kremer, der 1991 als 22-Jähriger mit einem Peugeot 205 GTI zur ADAC-Rallyeschule kam. „Von Harald Demuth habe ich damals viel gelernt, davor war ich ja noch im Trabbi unterwegs“, erinnert sich der Deutsche, Europäische und Asien-Pazifik-Meister. „Den größten Sprung machten wir dann im Escort Cosworth. Alles wurde schneller und brutaler. Plötzlich ging es auch um Kurvenschneiden und darum, welche Infos man weglässt, weil man sie nicht mehr verarbeiten kann.“ Eine weitere Herausforderung ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Streckenbesichtigung und Wettbewerb. Beim Abfahren gilt auf Asphaltpisten ein Tempolimit von 90 Stundenkilometern, auf Schotter gar von nur 70 km/h. Ergo muss nicht nur jede Kuppe genau notiert werden, sondern auch Wellen, Senken, Unebenheiten, Belagwechsel und, und, und.

Eine Welt, in die sich Rundstrecken-Asse wie Sportwagen-Weltmeister Timo Bernhard erst reinfuchsen mussten. Im Jahr 2000 erlebte er seine erste Rallye als Beifahrer bei Vater Rüdiger. Reichlich infiziert setzte er sich später selbst ans Steuer – erst im VW Golf , später im GT3-Porsche. Parallele zu Kremer: An Bernhards Seite agierte unter anderem Klaus Wicha. „Seine Erfahrung hat mir extrem viel gebracht“, verrät Bernhard, der nun im privaten VW Polo sporadische DRM-Einsätze plant. „Das wird eine ganz andere Nummer. Deshalb schaue ich aktuell viele Onboard-Videos an, analysiere bekannte Streckenabschnitte und versuche, ein für mich funktionierendes Aufschriebsystem hinzukriegen. Bei Petter Solberg habe ich mir zum Beispiel ‚half long‘ abgeschaut.“



KUHN

Gefragter Mann: Winklhofer fährt mit Kremer, Griebel und Baumschlager

Gleicher Stil, andere Details

Besonders viel Erfahrung mit den persönlichen Eigenarten von Fahrern hat Pirmin Winklhofer, der neben dem Routinier Kremer und Österreichs Rekordchampion Raimund Baumschlager auch EM-Starter Marijan Griebel den Weg weist. Nicht nur die Charaktere der drei Landesmeister unterscheiden sich, sondern auch ihre Details im Aufschrieb, wie unsere Schriftproben bestätigen.

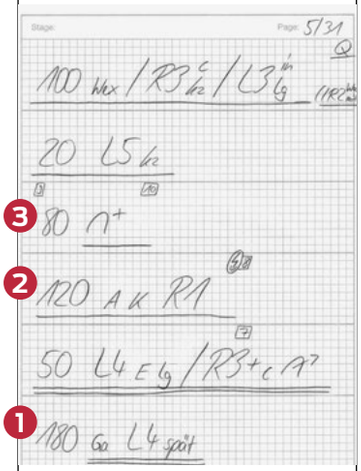
Auch die Beifahrer haben ihre Eigenarten: Winklhofer notiert pro Zeile meist nur eine Kurvenkombination, weshalb jede Zeile mit einer Entfernungsangabe beginnt. „Meine Schriebe sind dadurch etwas länger, aber in allen Lebenslagen – sprich Fahrzuständen – auch gut vorzutragen“, erklärt der Schönschreiber.

Nächste Woche vertiefen wir das heute Gelernte mit zwei Legenden: Keine Geringeren als Walter Röhrl und Sébastien Ogier verraten uns dann die Geheimnisse der berühmten Prüfung „Arganil“ in Portugal. ■



ROESELER

Armin Kremer



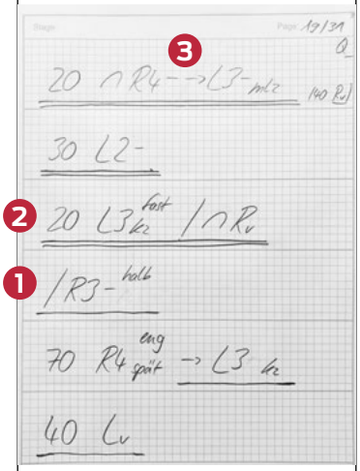
1 „180 Meter, Gabelung schnelle Links, spät einlenken, 50 Meter …“ (doppelt Unterstrichenes sehr schnell zusammenlesen!)

2 „120 Meter, Abzweig (ergo Notausgang), Kehre“ Rechts langsam!“

3 „80 Meter Kuppe voll“


DÖRRENBÄCHER

Marijan Griebel



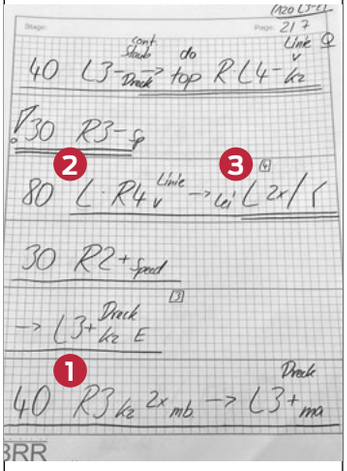
1 „…in mittelschnelle Rechts minus, halblang“ (einfach unterstrichen: schnell zusammenlesen!)

2 „20 Meter zu schneller Links kurz fast“ (Englisch „fast“ = geht schneller)

3 „…wird schnelle Links minus, macht leicht zu“


ILLMER

Raimund Baumschlager



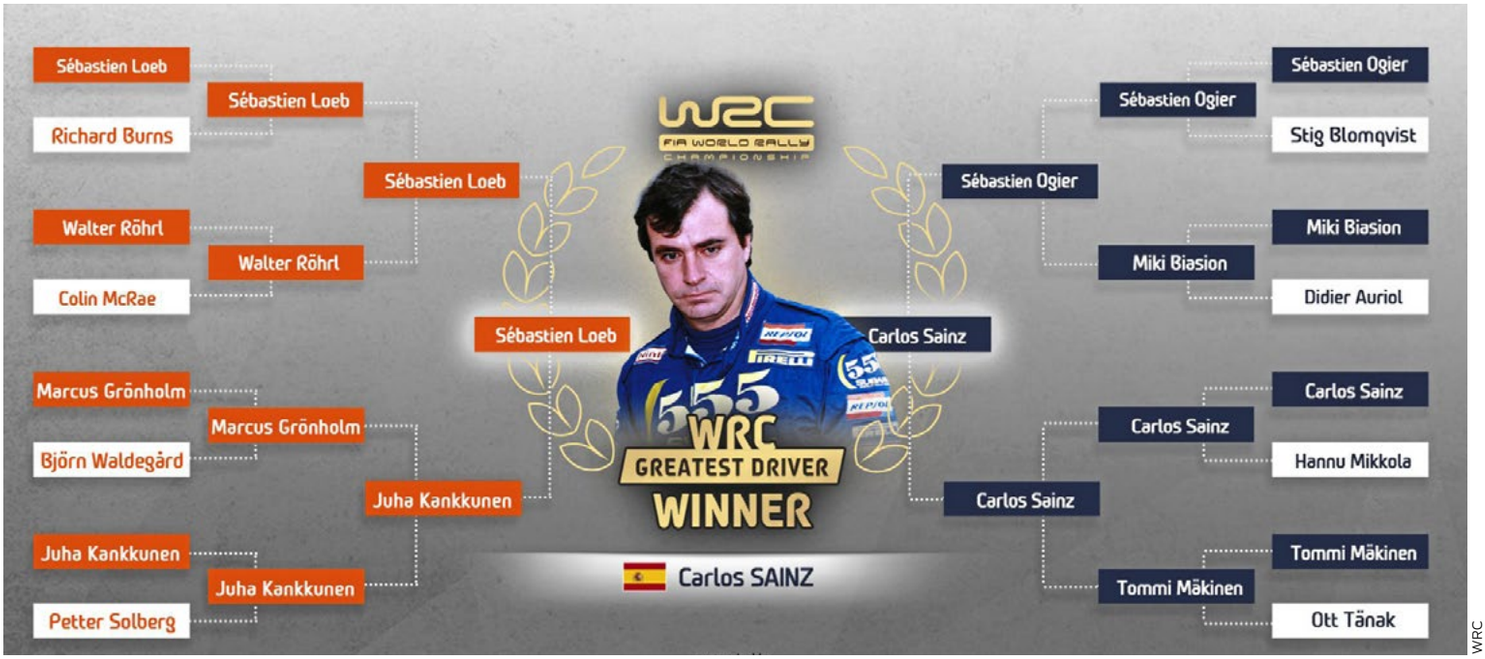
1 „Mittelschnelle Rechts kurz, zweimal (da identischer Radius), in der Mitte bleiben, wird …“

2 „Schnelle Links in schnelle Rechts, voll, Linie“

3 „Links zweimal in, Knick (in gleiche Richtung), Achtung, 30 Meter “

Auch Copiloten haben ihren ganz eigenen Stil, nicht nur bei den Kürzeln. So schreibt und liest Winklhofer von unten nach oben. Seine plausible Erklärung: „Da man unten umblättert, bin ich so viel schneller wieder im Schrieb.“

Game of Thrones



WRC

„König Carlos“ schlug auf seinem Weg zur Krone mit Tommi Mäkinen, Sébastien Ogier und Sébastien Loeb ein Schwergewicht nach dem anderen

Kein Motorsport in diesen Zeiten, und auch der Eurovision Song Contest fiel aus. Aber abgestimmt wurde trotzdem: Der WM-Vermarkter hatte zur Wahl des ultimativ größten Rallyefahrers aller Zeiten aufgerufen. Sieger der Gaudi gegen die Lockdown-Langeweile wurde überraschend Evergreen Carlos Sainz.

Von: **Markus Stier**

Was tun, wenn es mangels sportlicher Action auch keine Nachrichten gibt? Richtig: Man macht sich selbst welche. Der WM-Promoter rief auf seiner Website wrc.com zu einer mehrwöchigen Schlacht um die höchste je zu vergebende Auszeichnung auf. Bei der Suche nach dem „Größten Fahrer aller Zeiten“ schien sich vor allem eine spannende Frage zu stellen: Wer wird Zweiter?

Der Wettbewerb schien ähnlich aufregend wie eine Wahl zum besten Bundesliga-Club aller Zeiten. Das Rallye-Ressort von Motorsport aktuell war sich einig: Sébastien Loeb ist das Bayern München des Rallyesports, folgerichtig erhielt er im Finale auch die Stimme von MSa-Reporter Reiner Kuhn, einer von sechs internationalen Journalisten in der Jury, die insgesamt 30 Prozent des Stimmrechts auf sich vereinte. Neun WM-Titel, 79 Siege, 1727 WM-Punkte und 924 Bestzeiten – es gibt kaum eine wichtige Statistik, die Loeb nicht anführt.

Aber die Majorität des Plebiszits lag bei den Fans, und wir wissen von Song-Contest-Erfahrungen, wie unberechenbar das Stimmvolk ist. Bei der ESC-Trostveranstaltung in der ARD gewann schließlich die litauische Band „The Roop“ mit einer Kombi aus Elektropop und Tanztheater auf Red Bull. So ist jetzt auch Carlos Sainz ein bisschen Litauen und ein bisschen Schalke, denn die Band wurde anschließend zum „Sieger der Herzen“ erklärt.



ROESELER

Loeb: Zum Trost neun WM-Titel

Damit bei der Rallye-Wahl eben nicht einfach so Bayern (sprich Loeb) gewinnt, hatten die Organisatoren betont, es solle nicht nur um Erfolge gehen, sondern auch um das pure Tempo, Mut, taktisches Geschick, schonenden Umgang mit der Technik oder alles zusammen.

Ungenannte Qualitäten

Sainz war in seiner Karriere selten der Aller-Schnellste, vereint aber mehrere zuvor ungenannte Eigenschaften: Er ist ein harter Arbeiter, hat ein großes technisches Verständnis und ist teamintern politisch clever. Und niemand verfügt über solche Nehmerqualitäten. Wie hat Rocky Balboa mal gesagt: „Es geht nicht darum, wie hart du zuschlägst, sondern wie viel du einstecken kannst.“ Sainz gewann in seiner Karriere zwei WM-Titel, verlor aber vier, den dramatischsten 1998 in Wales auf den letzten Metern mit Motorschaden. Dennoch stand der 58-jährige Madrilene immer wieder auf und ist als amtierender Dakar-Sieger immer noch gut im Geschäft.

Der Vergleich mit Rocky passt auch zum Turnier, das im K.o.-Modus unter 16 Teilnehmern ausgetragen wurde. Bei 18 Weltmeistern in den Annalen mussten die nicht gesetzten Champions Stig Blomqvist, Richard Burns und Petter Solberg zusammen mit zwei Wildcard-Teilnehmern (darunter Jari-Matti Latvala) in die Vorqualifikation. Sie alle kamen über das Viertelfinale nicht hinaus. „Carlos Balboa“ schlug nacheinander „Tomminator“ Mäkinen und Sébastien Ogier, im Finale sahen ihn 80 000 Abstimmende mit rund 57 Prozent vor „Super-Séb“ Loeb.

Der legendäre und populäre Geheimfavorit Colin McRae wurde schon im Achtelfinale knapp von Walter Röhrl geschlagen, der allerdings danach gegen Loeb unter die Räder kam. Auch der amtierende Champion Ott Tänak überstand die erste Runde nicht. In der Jury ging es erfreulich wenig nationalistisch zu. Während Deutschland seine „Twelve Points“ an Loeb transferierte, sprach sich das französische Mitglied Loïc Rocci von „Autohebdo“ trotz der beiden Sébs unter seiner Flagge klar für Walter Röhrl aus.

„Eine Legende war er schon vorher, aber König Carlos ist nun offiziell der Herrscher der Rallye-WM“, verneigt sich WM-Promoter Oliver Ciesla. Der Amtsinhaber des geschotterten Throns verkündete in seiner Antrittsrede staatstragend: „Ich könnte nicht glücklicher und stolzer sein über diese Würdigung.“ Unser Reporter Reiner Kuhn kommentierte gelassen: „Ich glaube, der Loeb kann sich mit seinen neun Titeln ganz gut trösten.“ ■



Dunkle Wolken in Großbritannien: Vorerst ist pro Auto nur eine Person zulässig

RED BULL

International

Rallyes ohne Beifahrer?

Unter allen nationalen Handlungsempfehlungen für eine Rückkehr in den Wettbewerb überrascht der britische Motorsportverband mit dem Hinweis, bei Rallyes vorerst auf die Beifahrer zu verzichten.

Von: **Reiner Kuhn**

Eine Task Force des DMSB verfolgt tagesaktuell die Covid-19-Entwicklungen und spricht auf Basis der vorliegenden Informationen Handlungsempfehlungen für Veranstalter bei der Zusammenarbeit mit Behörden aus.

Andere Motorsportverbände sind weiter. So hat der ACI in Italien Richtlinien für Teams veröffentlicht, wonach beim Service vorerst maximal vier Mechaniker an einem Auto arbeiten dürfen und neben der Einhaltung von Abstandsregeln alle Mechaniker Mundschutz und Handschuhe tragen müssen. Darüber hinaus werden im Servicepark Temperaturen gemessen und stichprobenartig Corona-Tests durchgeführt.

Dem britischen Verband Motorsport UK geht dies nicht weit genug. In den am 18. Mai auf 14 Seiten veröffentlichten Richtlinien steht: Solange offizielle Abstandsregelungen der Regierung gelten, sind mehrere Personen und damit auch Beifahrer in einem Rallyeauto nicht zulässig.

Die Reaktionen reichen von Verwunderung über Unverständnis bis Kopfschütteln. „Ohne Copilot sind das Bergrennen oder so etwas Ähnliches, aber sicher keine Rallye“, sagt der WM-Zweite Elfyn Evans. Craig Breen wird deutlicher. „Eine echte Schnapsidee“, so der Ire. Diplomatischer gibt sich M-Sport-Teamchef Richard Millener: „Man kann gerne über Vollvisiere und auch Handschuhe für die Copiloten diskutieren. Aber da beide Fahrer Overalls und Helme tragen, sind sie besser geschützt als jeder normale Autofahrer.“ Noch ist unklar ob, wann und wo die erste Rallye unter diesen Regelungen stattfinden soll. Die Schottische Rallye-Meisterschaft 2020 wurde schon im April abgesagt, andere Veranstaltungen sind aktuell bis auf Weiteres verschoben. Iain Campbell, Streckenchef des britischen WM-Laufes, bleibt indes gelassen: „Bis zu unserer Rallye ist es noch fünf Monate hin.“ ■

Rallye-WM

Tänak mit Privattest

Kaum hatte Ott Tänak in MSa verraten, wie sehr er das Rallyefahren vermisst, setzte sich der Weltmeister wieder hinters Steuer und testete im privaten Kundensportmodell.

Noch ist unklar, wann es in der Rallye-WM weitergeht. Nach den Absagen in Portugal und Kenia wackelt auch die Rückkehr nach Neuseeland. Offen scheint auch, ob die Rallye Finnland wie geplant Anfang August oder später stattfinden wird. Zu ungewiss sind die weiteren Entwicklungen durch die Coronakrise, die vor allem den internationalen Reiseverkehr betreffen.

Ott Tänak verbringt die Pause vornehmlich mit seiner Familie. „Im Fahrsimulator zu sitzen, ist nicht meine Welt“, sagte er im MSa-Interview. „Das ist nicht das Gleiche wie in der Realität. Schon deshalb hoffe ich, dass wir bald wieder testen dürfen.“

Da dies für Werksteams vorerst weiter verboten bleibt, schnupperte der Weltmeister nun ganz privat Rallyeluft. Vergangene Woche testete der Este in seiner Heimat den Kundensport i20 seines RedGrey-Teams und spulte dabei stramme 160 Kilometer ab. „Es war einfach schön, nach der längsten Zeit, die ich jemals außerhalb eines Rallyeautos verbracht habe, wieder hinter dem Steuer zu sitzen“, so Tänak, der zusammen mit seinem langjährigen Förderer Marko Märtin am RedGrey-Team beteiligt ist, das als offizielles Hyundai Junior-Team zwei i20 in der WRC2 einsetzt. ■ RK



ROESELER

Privater Proberitt: Ott Tänak

Rallycross-WM

2020 ohne Frankreich

Just als die schwedischen Veranstalter mit einem Probegalopp zeigten, dass die Rallycross-WM Ende August in Höljes beginnen kann, sagten die Franzosen ihren WM-Lauf ab.

Mit dem Coronavirus gehen Länder und Veranstalter ganz unterschiedlich um. Während die schwedischen Veranstalter drei Monate vor dem avisierten Rallycross-WM-Auftakt in Höljes (22./23. August) mit einem kurzen Probegalopp ohne Zuschauer demonstrierten, dass die Vorbereitungen planmäßig verlaufen, kam ausgerechnet vom zweiten Saisonhighlight in Frankreich die Hiobsbotschaft: Mit Verweis auf die weitreichenden Corona-Auflagen, insbesondere die französischen Abstandsregelungen, hat der bretonische Veranstalter den auf 5. und 6. September in Lohéac terminierten WM-Lauf für 2020 abgesagt. Ohne die Einnahmen aus dem Ticketverkauf sei die beliebte Veranstaltung finanziell nicht umsetzbar. ■ RK



WRX

Hexenkessel: Der Rallycross-WM-Lauf in Lohéac lebt von den Zuschauern



WILHELM

Start in die neue DTM-Ära: Manuel Reuter im Opel übernimmt die Spitze von Polesitter Bernd Schneider

DTM-Saisonstart 2000 in Hockenheim

Die Wiedergeburt

Am 28. Mai 2000 startete die DTM in ihr zweites Leben. Nachdem die DTM/ITC Ende 1996 Opfer einer irren Kostenspirale wurde, sollte in der Neuzeit alles anders werden. Während die neue Saison noch nicht gestartet ist, schauen wir 20 Jahre zurück.

Von: **Michael Bräutigam**

Dreieinhalb Jahre, nachdem sich die ITC mit ihrem Hightech-Rennen selbst an die Wand gefahren hat, wirkt alles, als wäre nichts gewesen. Während sich die 19 Autos nach und nach im Grid einfinden, werden die Piloten und Teammitglieder von 56 000 Zuschauern rund um den kleinen Kurs in Hockenheim angefeuert. Böller, Sirenen und Fanfaren vertreiben die alten Geister und motivieren die Aktiven der „neuen DTM“ zu Höchstleistungen. Vor allem die Sportchefs der beiden Werksteams, Norbert Haug (Mercedes) und Volker Strycek (Opel), werden frenetisch gefeiert. Nach dem Motto: Vielen Dank, dass ihr uns die Tourenwagen zurückbringt!

Die dritte Marke im Bunde ist die, die sportlich am wenigsten zu melden hat und deren Geschichte deshalb am schnellsten erzählt ist. Das Abt-Privatteam hat in den letzten fünf Nächten vor dem Saisonauftakt Schlaf gegen Schrauberei eingetauscht, um überhaupt mit drei eigenhändig aufgebauten Audi TT-R am Start stehen zu können. Der erste Shakedown fand erst am Dienstag statt – mit einem Auto und auf der komplett nassen Strecke im britischen Croft.

Schwerer Start der Äbte

Mit 2,5 Sekunden Rückstand belegte man die Plätze 17 bis 19 in der Startaufstellung, das Auto ist auf der Hinterachse so biestig zu fahren, dass selbst den gestandenen Profis Angst und Bange wird. Aber: „Würde ich mich wohlfühlen, wäre der Rückstand beunruhigend“, sieht Laurent Aïello es pragmatisch. In den Rennen wird es nicht besser. Im ersten Lauf fällt Christian Abt aus, Kris Nissen und Aïello werden mit Rundenrückstand auf den letzten beiden Plätzen notiert. Im zweiten Lauf fallen Abt und Nissen aus, Aïello startet gar nicht erst. Dass die Äbte überhaupt am Start stehen und dann auch mit einem relativ geringen Abstand, sorgt trotzdem für Beifall. „Auf dem Stand haben wir nicht angefangen. Ich ziehe meinen Hut vor den Jungs“, spricht Strycek ein klares Lob in Richtung der Konkurrenz aus Kempten aus.

Die vorderen Plätze werden also zwischen Mercedes und Opel ausgefochten, wobei sich im Qualifying ein richtig enges Rennen abzeichnet. Im Abschlusstraining stehen nach morgendlichem Regen jedem Fahrer noch drei frische Sätze profilloser Slicks zur Verfügung. Da liefert das Ergebnis natürlich ein sehr realistisches Bild der Kräfteverhältnisse. Die Pole-Position geht an Mercedes-Pilot Bernd Schneider, weniger als 0,1 Sekunden vor den zeitgleichen (!) Opel-Piloten Manuel Reuter und Timo Scheider. Die Top 15 liegen innerhalb einer Sekunde.

Es ist also alles angerichtet für einen spannenden Auftakt. Kurz nach dem fliegenden Start zum ersten Lauf prescht Reuter an Schneider vorbei, nur um sich dann in der Ameisenkurve zu verbremsen. Reuter fällt auf Platz

ZAHL DES RENNENS

20,9

Sekunden betrug der Vorsprung des ersten Siegers der neuen DTM-Ära. Mercedes-Pilot Bernd Schneider fuhr in einer eigenen Welt.

10 zurück. „Meine Bremsen waren noch nicht warm genug“, gibt der Mainzer später zu.

Für Schneider ist der Weg zum Auftaktsieg damit frei. Auch ein kleiner Nieselregen kann ihn nicht an einem haushohen Sieg hindern. Dahinter wird aber noch ordentlich durchgemischt. Zunächst sorgt Timo Scheider im Holzer-Opel für Verwunderung, der sich nicht nur auf P2 halten, sondern sogar Marcel Fässler (Mercedes) auf P3 wegziehen kann. Doch dann brechen bei Scheider die Reifen ein, und der Schweizer gewinnt das Duell der 1999er Formel-3-Teamkollegen.

Ein später Angriff von Reuter vereitelt auch noch das fast sichere Scheider-Podest, Reuter rehabilitiert sich für seinen frühen Lapsus mit dem dritten Platz.

Tiemanns Poker unbelohnt

Nachdem der Regen im ersten Lauf nur kurzfristiger und sehr unauffälliger Gast war, ergießt er sich im zweiten Durchgang so richtig. Nach erneut trockenem ersten Renndrittel wird das kühle Nass von oben schnell intensiver und setzt die Strecke letztlich komplett unter Wasser.

Kaum ist das Safety Car auf die Strecke geschickt, fährt fast das gesamte Feld an die Box, um sich Regenreifen zu holen. Nur Marcel Tieman hofft darauf, dass der Regen wieder aufhört und pokert sich mit Slicks in Führung. Tatsächlich ist der Schauer schnell durch. Doof dabei nur: Durch das extrem langsame Safety Car und den Regen wird das Rennen zu einem Zeitrennen und wird statt 38 Runden nur die maximalen 40 Minuten dauern. Als die Persson-Crew das bemerkt, wird Tiemann zur Box beordert und verliert durch den Stopp bei vollem Renntempo viel Zeit. „Ich habe mir gedacht, dass Hockenheim immer schnell abtrocknet. Nur haben wir halt leider die 40-Minuten-Regel vergessen. Ein Fehler, der mich um einen Platz zwischen 3 und 5 gebracht hat“, analysiert der Mercedes-Pilot.

So führen die Markenkollegen Schneider vor Fässler. Klaus Ludwig (Mercedes), der auf P2 lag, musste noch mal durch die Boxengasse. Eine Durchfahrtsstrafe, nachdem er sie unter Safety Car regelwidrig verlassen hatte. „Ich dachte nur: Raus auf die Bahn, so schnell wie es geht. Dabei habe ich leider die rote Ampel übersehen“, ärgert sich der Routinier.

Während Schneider einsam seine Kreise zieht und in den zehn Runden zwischen Restart und Zieldurchfahrt über 13 Sekunden herausfährt, hat Fässler dahinter zu kämpfen. „Ich stand mehrmals arg quer und hatte alle Hände voll zu tun, mein Auto auf der Straße zu halten“, ist der Eidgenosse nach dem Rennen erleichtert. „Für einen Anfänger war das aber schon mal nicht schlecht …“, befindet er nach zweimal P2 zu Recht.

Scheider mit Aufholjagd

Der Kampf um Platz 3 wird zunächst zwischen Peter Dumbreck und Manuel Reuter ausgetragen. Doch der Dritte des ersten Laufs dreht den Schotten herum und erhält dafür eine 30-Sekunden-Strafe. Dumbreck holt noch P5, Reuter wird auf dem 13. Platz gewertet. Dumbreck hatte sich im ersten Lauf mit Reuters Phoenix-Teamkollegen Michael Bartels angelegt, so gesehen war man also quitt. Bartels wird durch die Aktion im wahrsten Wortsinn lachender Dritter, dabei sah er beim Reifenwechsel schon seine Felle davonschwimmen: „Als der Platzregen kam, lag ich direkt hinter Manuel. Wir sind sofort beide abgebogen, aber da musste ich halt warten, bis er abgefertigt war.“

P4 geht erneut an Timo Scheider, der sich nach einer kleinen Berührung in der Startkurve eine sehenswerte 360-Grad-Pirouette geleistet hatte und vom Ende des Feldes zur Aufholjagd blies: „Der Regen war die einzige Chance für mich, vorzufahren.“

Zum Zieleinlauf scheint die Sonne wieder, überstrahlt wird sie an diesem Tag aber vom anderen „Stern“: Bernd Schneider. Der startet mit einem Doppelsieg perfekt in die neue DTM-Ära. ■

RENNERGEBNIS 1. LAUF

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Bernd Schneider (D)	D2 AMG-Mercedes	38	40.54,208 min = 147,045 km/h
2.	Marcel Fässler (CH)	Warsteiner AMG-Mercedes	38	+ 20,955 s
3.	Manuel Reuter (D)	Opel-Team Phoenix	38	+ 26,643 s
4.	Timo Scheider (D)	Opel-Team Holzer	38	+ 28,771 s
5.	Peter Dumbreck (GB)	Persson-Mercedes	38	+ 33,146 s

Schnellste Runde: Bernd Schneider (AMG-Mercedes), 1.02,908 min = 150,963 km/h

RENNERGEBNIS 2. LAUF

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Bernd Schneider (D)	D2 AMG-Mercedes	31	40.17,919 min = 121,758 km/h
2.	Marcel Fässler (CH)	Warsteiner AMG-Mercedes	31	+ 13,517 s
3.	Michael Bartels (D)	Opel-Team Phoenix	31	+ 20,871 s
4.	Timo Scheider (D)	Opel-Team Holzer	31	+ 22,368 s
5.	Peter Dumbreck (GB)	Persson-Mercedes	31	+ 24,172 s

Schnellste Runde: Bernd Schneider (AMG-Mercedes), 1.02,680 min = 151,512 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Die Podest-Fahrer des Auftakts (v.l.): Fässler, Schneider, Bartels, Reuter


WILHELM

Großer Fan-Andrang: Die Zuschauer freuten sich über das DTM-Comeback



HOFMANN

Test unter Rennbedingungen: Der Abt-Audi TT-R wurde erst spät fertig



Sieg am Memorial Day: Brad Keselowskis Penske-Ford fuhr beim Coca-Cola 600 im Stars-and-Stripes-Design

NASCAR

Sieg in letzter Sekunde

Denny Hamlin (Toyota) und Brad Keselowski (Ford) hießen die Sieger der ersten „englischen Woche“ in der NASCAR Cup Series. In Darlington und Charlotte spielte auch der Regen eine große Rolle.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Falle des zweiten Darlington-Rennens war das kühle Nass von oben sogar rennentscheidend, denn als einsetzender Regen 20 Runden vor Schluss für eine Rotphase sorgte, entschied die NASCAR aufgrund eines herannahenden, noch größeren Schauers, das Rennen abzubrechen. Hamlin als zum Abbruch Führender war der strahlende Sieger – Saisonerfolg Nummer zwei nach dem Daytona 500.

Den Aufreger des Rennens fabrizierten Chase Elliott (Chevrolet) und Kyle Busch (Toyota). Kurz vor dem Regen hatte Busch sich im Windschattenverkehr verschätzt und Elliott mit einem Treffer am Heck in einen Dreher geschickt. Elliott zeigte dem Titelverteidiger daraufhin den Mittelfinger, und auch im Fahrerlager wurde es noch einmal beinahe handgreiflich, doch letztlich flogen die Fäuste nicht.

Ein langer Abend

Elliott, der in Darlington am „Hump Day“ um seine Siegchance gebracht wurde, hatte vier Tage später am „Memorial Day“ – der natürlich mit viel Tamtam zelebriert wurde – die nächste Gelegenheit. Das Coca-Cola 600 als längstes Rennen des Jahres war das erste seit März, das wieder am ursprünglich geplanten Termin stattfand. Und diesmal gab es auch ein Qualifying. Ohne vorheriges Training blieb jedem Fahrer genau eine Runde, um sich den besten Startplatz zu sichern. Das gelang Kurt Busch (Chevrolet), der sich mit dem nach der Pause bestens aufgelegten Jimmie Johnson (Chevrolet) die erste Startreihe teilte.

Busch führte noch über die Competition Caution in Runde 20 hinaus bis zur Hälfte der ersten Stage, ehe einsetzender Regen für eine mehr als einstündige Rennunterbrechung sorgte.

Danach war Alex Bowman (Chevrolet) am Zug und dominierte nicht nur den Rest der ersten Stage, sondern auch die komplette zweite. Es waren überhaupt erst die Stage-Siege Nummer zwei und drei für den Hendrick-Piloten.

Mit Martin Truex Jr. (Toyota) und der zu später Stunde immer besser werdenden Ford-Armada bekam Bowman zunehmend Konkurrenz. Joey Logano (Ford) zockte sich zum Sieg in Stage drei, weil er in der letzten Gelbphase nicht zum Stopp fuhr und sich auf alten Reifen durchbiss.

Im finalen Segment hieß das Duell an der Spitze: Truex gegen Elliott, was Letzterer bis zwei Runden vor Schluss klar für sich zu entscheiden schien. Doch dann drehte sich Elliotts Teamkollege William Byron, und eine Gelbphase mischte nochmals ordentlich durch. Während unter anderem Elliott und Truex an die Box abbogen, pokerten andere darauf, dass es bei einem Overtime-Versuch bleibt – und behielten Recht. So holte sich Brad Keselowski rund sechs Stunden (!) nach dem Startsignal den Sieg. Johnson, der ebenfalls richtig zockte, wurde disqualifiziert, weil sein Auto durch die technische Nachkontrolle rasselte. Elliott erbte somit noch P2. ■

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
6. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Erik Jones (USA)	Toyota
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
9.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
10.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota

Charlotte/South Carolina (USA)
7. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Ryan Blaney (USA)	Ford
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
8.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
9.	Christopher Bell (USA)	Toyota
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 7 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	291 Punkte
2.	Logano (Ford)	268
3.	Bowman (Chevrolet)	266
4.	Elliott (Chevrolet)	241
5.	Keselowski (Ford)	235
6.	Truex Jr. (Toyota)	235
7.	Blaney (Ford)	212
8.	Hamlin (Toyota)	209
9.	Kyle Busch (Toyota)	209
10.	Almirola (Ford)	208

DTM

Test und neue Termine

Ab dem 8. Juni sollen in der DTM wieder die Motoren dröhnen. Beim Test am Nürburgring geht es aber nicht nur darum, viele Kilometer abzuspulen.

Von: **Michael Bräutigam**



WILHELM

Aufstellen zum Test: Die DTM soll ab 8. Juni am Nürburgring fahren

Nach der unfreiwillig verlängerten Winterpause ist natürlich auch allen daran gelegen, dass die Beteiligten den Rost abschütteln. Doch bei den viertägigen DTM-Testfahrten vom 8. bis 11. Juni am Nürburgring geht es um mehr als das. Vielmehr ist es auch der Probelauf für das Hygiene- und Sicherheitskonzept für die bevorstehende Saison.

Am Nürburgring finde man die Infrastruktur vor, „die Tests mit entsprechenden Abstands- und Hygieneregeln hervorragend ermöglicht“, sagt ITR-Geschäftsführer Marcel Mohaupt, der gleichzeitig ankündigt, dass man bald einen neuen Kalender vorstellen wird. Die „Neue Normalität“, wie die DTM auf ihre Saison vorausblickt, beinhaltet auch, dass die Rennen zunächst ohne Fans und Medienvertreter ausgetragen werden.

Wie sich der Kalender zusammensetzt, ist momentan natürlich noch Spekulation. Im Hinblick auf die von Land zu Land sehr unterschiedlichen Entwicklungen und Reisebeschränkungen könnte es aber eine rein auf deutschem Boden ausgetragene Saison werden. Mit Hockenheim, dem Nürburgring und dem Lausitzring hat man drei Strecken, auf denen man je zwei Doppel-Events austragen könnte. Auch Oschersleben ist im Gespräch, das nach fünf Jahren ein DTM-Comeback erleben könnte. Ein Rennen am Norisring ist dagegen immer unwahrscheinlicher. ■

NACHRICHTEN

TCR EUROPE: KALENDER

Die TCR Europe hat die letzte Version ihres Rennkalenders aktualisiert und um Rennen in Le Castellet und Jarama erweitert. Der komplette Kalender sieht nun so aus: 22./23. August Le Castellet, 12./13. September Zolder, 26./27. September Monza, 10./11. Oktober Barcelona, 23./24. Oktober Spa, 7./8. November Jarama.

NASCAR: BRISCOE SIEGT

Auch die Xfinity-Serie hat ihre Pause beendet. Sieger beim Comeback in Darlington wurde Chase Briscoe (Ford), der nach einem privaten Schicksalsschlag unter Tränen in der Victory Lane feierte. Es war bereits sein zweiter Saisonerfolg.

TCR: ERSTER LYNK-KUNDE

Lynk & Co. hat sein erstes Kundenteam vorgestellt. Es ist Teamwork Motorsport, das zwei Autos in der TCR Asia oder TCR China einsetzen wird.

WTCR

Start nochmals verschoben

Der Tourenwagen-Weltcup ist kurz davor, den Kalender zu finalisieren. Es sieht nach einem Start im September aus – und nach zwei Events auf deutschsprachigem Boden.

Von: **Michael Bräutigam**

Sowohl der Nürburgring als auch der Salzburgring stehen anscheinend auf der Liste der sechs Rennstrecken, auf denen die WTCR ihre rein in Europa ausgetragene Saison ausfahren soll. Hungaroring, Slovakiaring, Aragón und eine weitere südeuropäische Strecke sind ebenfalls als Austragungsorte geplant. Der Start soll aber anders als bislang angekündigt nicht im August, sondern erst im September sein.

Die immer längere Pause belastet derweil einige Teams und vor allem deren Mitarbeiter, wie ein Blick auf die deutschen Teams zeigt. Während bei Münnich Motorsport aber noch genug in anderen Projekten zu tun ist, steht beim Engstler-Team praktisch alles still. Auch in Asien dreht sich aktuell schließlich kein Rad. Engstler Motorsport hat nun einen Topf von 50 000 Euro als Kredit für alle freien Mitarbeiter, die länger als ein Jahr mit dem Team arbeiten, zur Verfügung gestellt.

„Wir sind seit jeher ein Team, das seine Erfolge besonders auch unseren freien Mitarbeitern zu verdanken hat. Auch wenn bei uns momentan null Einnahmen hereinkommen, war es für mich logisch, eine unbürokratische Finanzhilfe für die in Not geratenen Freelancer anzubieten“, begründet Franz Engstler.

Auch in diesem Sinne bleibt zu hoffen, dass ein möglichst genauer Fahrplan in naher Zukunft feststeht. Eine gute News ging übrigens fast unter: Cupra-Renndirektor Jaime Puig bestätigte, dass man ein Team habe, das den neuen Seat León Competición in der WTCR einsetzt. ■



WTCR

Die WTCR am Nürburgring: Erst abgesagt und nun doch wieder drin?



ENGSTLER MOTORSPORT

Engstler Motorsport unterstützt seine Freelancer mit einem Hilfsfonds

Formel E Race at Home Challenge

Abt ließ den Profi ran

Der Sieg von Oliver Rowland (Nissan) beim fünften Lauf der virtuellen Formel E geriet zur Nebensache. Stattdessen stand Daniel Abt (Audi) beim „Heimspiel“ im Fokus.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem bislang aus deutscher Sicht vor allem Maximilian Günther (BMW) und Pascal Wehrlein (Mahindra) von sich Reden machten, wollte auch Abt beim Rennen auf dem virtuellen Flughafen Berlin-Tempelhof für Gesprächsstoff sorgen. „Abt“ kämpfte dann auch um den Sieg und fuhr letztlich als Drittplatzierter ins Ziel, nachdem der Allgäuer bislang vor allem mit Anwesenheit geglänzt hatte – doch diesmal reichte es nicht einmal dazu. Ein IP-Check ob des guten Speeds ergab, dass Simracing-Profi Lorenz Hörzing statt Abt unter dessen Namen gefahren war. Die Strafe: Disqualifikation und 10 000 Euro für den guten Zweck. Abt, der wie alle anderen Fahrer Hardware im vierstelligen Euro-Bereich für die virtuelle Formel E gestellt bekommen hat, entschuldigte sich; er habe das nicht so ernst genommen, wie er es hätte tun sollen. Hörzing, der sonst im für seinesgleichen reservierten „Challenge Grid“ am Start steht, wurde für den Rest der dortigen Saison gesperrt. Sieger wurde wie erwähnt Nissan-Pilot Oliver Rowland. Tabellenführer bleibt Wehrlein. ■



NISSAN/RFACTOR 2

Erster Sieg in der virtuellen Formel E: Rowlands Triumph ging fast unter

eSports WTCR Preseason

Deutscher Vizemeister

Gergo Baldi (Hyundai) ist neuer Champion der eSports WTCR. Moritz Löhner (Cupra) holte den Vizetitel, während Esteban Guerrieri (Honda) einen Laufsieg einfuhr.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Ausgangslage vor dem Finale auf dem Kurs von Sepang hätte kaum spannender sein können. Nur vier Punkte trennten Baldi und Löhner vor dem alles entscheidenden Event im virtuellen Malaysia. Baldi legte dabei im ersten Lauf vor. Der Ungar duellierte sich mit Bence Bánki (Honda), wobei sich der Slowake am Ende knapp durchsetzen konnte. Baldi baute mit P2 aber seine Führung auf Löhner (P3) trotzdem aus.

Im zweiten Durchgang galt wie immer das Reversed Grid, wonach die Top 10 des ersten Laufs in umgekehrter Reihenfolge aufgestellt werden. Löhner biss sich im Kampf um den fünften Platz die Zähne an Krisztián Juhász (VW) aus, dadurch reichte Baldi ein achter Platz zum Titelgewinn.

Guerrieri Abschlusssieger

„Ich bin zwar Meister geworden, aber das war eine Teamleistung“, bedankte sich Baldi, der im von Norbert Michelisz mitgegründeten M1RA eSports Team an den Start geht, bei seinen Mitstreitern. Zusätzlich zum Titel gab es von Sponsor TAG Heuer auch noch eine Armbanduhr. „Bisher hatte ich noch keine, also bin ich ganz happy damit“, so Baldi.

Das letzte Rennen der „kleinen“ virtuellen WTCR ging an Esteban Guerrieri, der als erster realer WTCR-Pilot die Simracing-Profis schlagen konnte. „Das hat echt Spaß gemacht und war eine gute Show“, sagte der Vizemeister der realen Serie. Die virtuelle Serie startet später im Jahr mit einer umfassenderen, vollwertigen Saison ein weiteres Mal durch. ■



WTCR/RACEROOM

Kampf bis zum letzten Rennen: Gergo Baldi (#1) gegen Moritz Löhner

NACHRICHTEN

DTM: BLOMQVIST SCHON WIEDER LAUFSIEGER

Nachdem Tom Blomqvist (BMW) schon in Anderstorp einen Sieg feiern konnte, holte er sich nun auch mit den 2016er-Autos in Monza einen der beiden Durchgänge. Im zweiten, der wie das erste Rennen eine spannende Windschattenschlacht wurde, setzte sich Kelvin van der Linde (Audi) ganz knapp durch. Jeweils Beste der aktuellen DTM-Piloten wurden Timo Glock (BMW/P4) und Lucas Auer (BMW/P3).

SRO E-SPORT GT SERIES: NEUER TABELLENFÜHRER

Beim dritten von fünf Events sicherte sich Ben Barnicoat (McLaren) den Sieg am virtuellen Nürburgring. Damit führt der Brite nun auch die Tabelle bei den „Pro“-Fahrern an. Im rein für Simracer reservierten „Silver“-Rennen erwies sich Jesus Sicilia (Aston Martin) als Regenkönig. Er rückt auf Tabellenrang 3 vor.

SUPERCARS: VAN GISBERGEN JETZT VORNE

Mit einem perfekten Renntag sicherte sich Shane van Gisbergen (Holden) die Tabellenführung in der virtuellen Supercars-Serie. Vergangenen Mittwoch holte er beim in Charlotte und Daytona ausgetragenen Speedway-Event alle drei Laufsiege. Scott McLaughlin (Ford) liegt nun 64 Zähler zurück. Diese Woche geht es auf die Strecken von Imola und Interlagos.

24H SERIES: WRT GEWINNT VIRTUELLE 12H MONZA

Mirko Bortolotti, Kenton Koch und Marcin Skrzypczak holten im Audi R8 LMS von eTeam WRT den Sieg bei der ersten Ausgabe der 12h von Monza. Damit sicherten sie sich auch einen Reifensatz für eines der nächsten realen Rennen der Creventic-Serie. Bei den Cup-Porsches feierte das MRS Sim Racing Team einen Doppelsieg. Das SimRC-Team gewann sowohl in der GT4- als auch der TCR-Klasse.



Alleskönner

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

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

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



BRUDER MANNESMANN WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



SUZUKI



Krisenbewältigung: Einen solchen Personenauflauf wird es in der Suzuki-Box nicht mehr geben

PAULOVITS

Die Welt ist auf dem Weg zurück in die Normalität und die MotoGP bereitet sich auf den Saisonbeginn vor. Im MSa-Interview erklärt Suzuki-Teamchef Davide Brivio, was die Teams und die Werke dafür bewältigen müssen und was anders wird.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehen Sie die nähere Zukunft der MotoGP?
Wir stehen mit der Dorna und den anderen Teams im ständigen Kontakt. Wir haben uns auch bei anderen Sportarten umgesehen um zu schauen, was dort passiert. Wie wir feststellen konnten, geht jedes Land und jede Sportart eine andere Richtung. In Deutschland hat der Fußball wieder angefangen, in Spanien und Italien wird noch abgewartet. In den USA haben bereits Rennserien begonnen, nächstes Wochenende wird auch die Supercross-WM fortgesetzt. Vielleicht zeichnet sich bei all dem ein Weg ab, den man verfolgen kann. Das Ziel der Dorna ist, im Juli zu beginnen. Wir können nur hoffen, dass sich die Situation wie zuletzt entwickelt. Es ist nicht in unserer Hand, sondern in der der Regierungen, wo wir Rennen fahren können. Wenn es tatsächlich in Jerez losgehen sollte, werden wir wohl angehalten, dort zu bleiben, mit einer limitierten Anzahl von Leuten. Wir werden trotzdem über eintausend Leute im Fahrerlager sein, und das müssen die Behörden erst einmal genehmigen. Alle versuchen, die

Davide Brivio

Geburtstag: 17. Juli 1963
Geburtsort: Mailand (I)
Herkunftsland: Italien

KARRIERE
1990: Pressesprecher von Fabrizio Pirovano
1992: Superbike-WM-Teamchef Belgarda-Yamaha
2002: Team-Manager Yamaha-MotoGP
2011: Personal Manager Valentino Rossi
seit 2014: Teamchef Suzuki MotoGP

„Das Team wird in der Saison wie eine Familie im Lockdown“

Situation und die Entwicklung zu verstehen. Derzeit sieht es so aus, dass wir zuerst in Spanien, in Österreich und vielleicht in Italien beginnen können. Ganz sicher wird die WM auf relativ wenige Länder beschränkt sein. Aber die Covid-Situation muss in diesen Ländern überschaubar sein, und die Regierungen müssen uns erst einmal die Genehmigungen erteilen.

Könnte eine verkürzte Saison dafür sorgen, dass sich die Kräfteverhältnisse ändern?
Ich denke, sie wird nicht viel verändern. Die schnellsten Piloten bleiben die Gleichen. Aber die lange Pause könnte die einzelnen Fahrer unterschiedlich beeinflusst haben. Ich habe aber natürlich schon durchgerechnet: Wenn man die Ergebnisse des Vorjahres bei den Rennen, die jetzt geplant sind, einsetzt, wäre die WM-Situation sehr ähnlich, wie sie im Vorjahr beim regulären Kalender war. Es wird aber sicherlich wichtiger sein, keine Fehler zu machen, da nun weniger Rennen da sind, um sie wieder wettzumachen. Ich hoffe aber natürlich, dass Suzuki überraschen wird. Letztes Jahr waren wir zum Schluss nicht so stark wie in der ersten Saisonhälfte. Wir müssen nun sehen, dass wir mehr Konstanz reinbringen. Aus dieser Perspektive könnte eine kurze Saison ein gutes Training sein. Dass wir nun zweimal auf dem Red Bull Ring fahren sollen, kommt Suzuki sicherlich nicht entgegen, auch nicht, dass Assen und Silverstone ausfallen, wo wir stark sind. Aber vielleicht wird der, der in Österreich stark sein wird, in Jerez schwach sein. Zwei Rennen auf einer Strecke zu haben, ist eine der Lösungen, mit denen man die Meisterschaft retten kann. Und darauf müssen wir uns jetzt vorbereiten. Wir werden sicher nicht nach Österreich gehen und uns gleich geschlagen geben. Doch eines steht fest, und da haben wir uns mit der Dorna auch schon geeinigt: Nach fast einem halben Jahr Pause werden wir alle einen Testtag brauchen. Aber auch so werden die Fahrer, die sich schneller wieder eingewöhnen können, einen Vorteil haben.

Wie wird die Zukunft unter den neuen Bedingungen aussehen?
Die Rennen ohne Publikum werden sicher ungewohnt sein. Es wird eine merkwürdige Atmosphäre sein. Aber das müssen wir in dieser Situation akzeptieren. In der weiteren Zukunft werden sicherlich alle weniger Ressourcen haben. Die Hersteller sind die größten Sponsoren der MotoGP, und derzeit verkauft niemand Motorräder. Suzuki verkauft derzeit auch keine Autos und Marine-Produkte. So müssen in Zukunft alle die Kosten senken. Wir versuchen, Schätzungen zu machen, aber erst einmal muss sich die Lage stabilisieren und abwarten, in welchen Ländern der Markt wie wieder loslegt. Dass wir in dieser Situation die Fahrerverträge mit Álex Rins und Joan Mir verlängern konnten, ist für uns aber ein sehr positives Zeichen. Denn wenn Suzukis Top-Management in dieser Situation dazu bereit war, zeigt es, dass sie sich voll zur MotoGP und zum Motorrad bekennen. Aber wie bei der Krise 2008/2009 wird man vieles zurückfahren müssen. Wir wollten für 2022 ein Satelliten-Team haben, jetzt wird die Diskussion darüber sicherlich etwas verschoben werden. Die Rennabteilung würde es sicher gerne machen, aber dem muss erst das Top-Management zustimmen.

> „In der verkürzten Saison wird es besonders wichtig sein, keine Fehler zu machen, weil man weniger Rennen hat, um sie wieder wettzumachen.“

Was halten Sie vom Einfrieren der Motoren-Entwicklung für die nächsten zwei Jahre?
Die sechs Hersteller hatten mehrere Online-Meetings, die waren sehr interessant und produktiv. Alle hatten das Ziel, Lösungen zum Wohl der MotoGP zu finden. Ich denke, das Einfrieren der Motoren-Entwicklung war die richtige Entscheidung. Schon die Situation der Hersteller in Europa und Japan war sehr unterschiedlich. Die europäischen Hersteller waren gezwungen zu schließen. In Japan konnten sie, wenn auch nicht mit der vollen Manpower, zumindest weiterarbeiten. Das hätte eine unfaire Situation geschaffen. So haben wir alle zugestimmt, durch das Einfrieren ein Gleichgewicht zu schaffen. Als Nebeneffekt sparen wir auch Kosten ein. Aber die Budgets werden für alle kleiner werden. Dieses Jahr sicher, und nächstes Jahr wahrscheinlich noch mehr.

Wie können Sie noch Kosten sparen?
Wir sind verschiedene Vorschläge durchgegangen. Die größten Kosten erzeugt die Entwicklung und deren Umsetzung. Ein anderer großer Posten sind die Personalkosten. Auch in anderen Sportarten wird darüber gesprochen. Die kann man aber nicht mit Regeln lösen, weil das alles individuelle Verträge sind und dabei jedes Unternehmen seine eigene Philosophie hat. Deshalb muss auch jeder individuell daran arbeiten. Dann sind da die Kosten vor Ort. Deshalb reden wir darüber, ob wir eventuell kürzere Rennwochenenden haben sollten. Das würde neben den Kosten auch das Ansteckungsrisiko reduzieren. Wir haben noch keine konkreten Vorschläge gemacht, aber ich denke, alle sind bereit, gute Lösungen zu akzeptieren. Und jeder hat ein Interesse daran, Kosten zu sparen. Was ich bei all den Gesprächen sehr positiv fand: Niemand sprach von seinen eigenen Interessen, sondern von den Interessen der Meisterschaft.

Wie wird Suzuki die Zusammenführung seiner Teammitglieder logistisch lösen?
Die Mehrheit des Teams ist derzeit in Italien. Wir haben Fahrer und Mitarbeiter in Spanien, einen Techniker in England, einen in Frankreich und natürlich die sieben Ingenieure in Japan. Wir müssen die Vorschriften abwarten. Will man jetzt nach Italien einreisen, muss man zwei Wochen in Quarantäne. Es wird sicherlich auch später so sein, dass die Japaner früher nach Europa müssen, um Zeit in der Quarantäne zu verbringen, bevor sie nach Jerez können. Die Europäer werden aus Arbeitsgründen ohne Quarantäne nach Spanien einreisen dürfen. Die Dorna definiert derzeit ein medizinisches Protokoll, wo die Anweisungen für alle aufgeführt werden. Ich denke, wenn es losgeht, wird das Team wie eine Art Familie zusammen sein. Denn es wird schwierig sein, soziale Distanz zu halten. Mechaniker können nicht in zwei Metern Abstand voneinander am Motorrad arbeiten. Man kann auch den Fahrer nicht zwei Meter von seinem Ingenieur fernhalten. Wir müssen alle getestet werden, bevor wir an der Strecke ankommen. Und wenn alles negativ ist, werden wir alle zusammen in der Box und im Truck wie eine Familie im Lockdown sein. Der Kontakt mit anderen im Paddock wird sicher weniger sein als sonst üblich.

Hatten Sie einen Plan B für den Fall, dass Ihnen einer der Fahrer für 2021 abgesprungen wäre?
Ich war mir sicher, dass sie bleiben würden, also hatten wir keinen Plan B. Natürlich telefoniert man in dieser Zeit mit den Teamchefs und den Fahrer-Managern, aber nur, um sich auf dem Laufenden zu halten. Unser Paddock ist eine kleine Gemeinschaft. Man trifft sich das Jahr über oft und redet miteinander. Wir sind fast alle befreundet, und wir tauschen unsere Meinungen aus. Aber es war keine Notwendigkeit da, sich nach irgendjemand anderem umzusehen. ■

Es wird wieder gefahren

Bislang posteten die Stars der MotoGP Bilder, wie sie während des Lockdowns zu Hause mit irgendwelchen Sachen die Zeit totschlagen. Doch seit die Beschränkungen gelockert wurden, fahren sie alle wieder Motorrad. Teilweise gar auf den Rennstrecken. Ein Zeichen auch dafür, dass langsam die Normalität zurückkehren könnte – und auch die Rennen wieder losgehen.

Von: **Imre Paulovits**



ECHEVARRIA



VR46



VIÑALES



ESPARGARÓ



AVINTIA



SCHRÖTTER



KAWASAKI

1. Marc Márquez trainierte auf der Motocross-Strecke „El Bosquet“ in Ponts gemeinsam mit seinem Bruder Álex

2. Valentino Rossi konnte bereits sogar mit seiner Yamaha R1 auf der GP-Strecke in Misano trainieren

3. Maverick Viñales nutzte aus, dass der Circuit Andorra – Pas de la Casa wieder geöffnet hat, und übte mit seiner Supermoto

4. Pol Espargaró fuhr mit Viñales, und die beiden machten für die Fans ordentliche Wheelies

5. Auch Tito Rabat fährt nun fleißig auf der Strecke, die sein Teamchef Raúl Romero im Zwergstaat gebaut hat

6. Marcel Schrötter, Jonas Folger und Sandro Cortese lieferten sich auf der Kartbahn in Ampfing fröhliche Gefechte mit ihren Minibikes

7. Supersport-300-Ex-Weltmeisterin Ana Carrasco konnte letzte Woche erstmals auf dem GP-Kurs von Barcelona fahren. Mit ihr fühlten die vielen spanischen Piloten eine große Erleichterung

MotoGP

Rossi: Petronas okay

Eine Entscheidung von Valentino Rossi über die Fortsetzung seiner Karriere rückt heran. Er lobt das Petronas-Team, möchte aber selbst nichts anbrennen lassen.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Petronas-Teamchef Razlan Razali sich lobend über Valentino Rossi geäußert hatte, gab Rossi das Kompliment nun zurück. In der letzten Woche veröffentlichte der neunfache Weltmeister ein Video-Interview, bei dem er klarstellte, dass er sich gut vorstellen kann, seine Karriere bei Petronas-Yamaha fortzusetzen: „Es ist ein junges Team, und das kann sehr gut für mich sein. Die meisten Leute dort kenne ich, und was sie zu leisten imstande sind, haben sie letztes Jahr mit Fabio Quartararo und Franco Morbidelli mehr als bewiesen."

Dass er die Entscheidung noch hinauszögert, liegt nur an ihm selbst. „Ich muss jetzt sehen, wie gut ich mich noch fühle wenn ich mit verschiedenen Motorrädern trainiere, ", stellt Rossi klar. „Ich will eine Entscheidung nur dann treffen, wenn ich mir absolut klar darüber bin, wie es weitergehen soll. Letztes Jahr war ich nicht so konkurrenzfähig, seither haben wir viel verbessert. Aber ich will – wenn ich zu Petronas-Yamaha gehe – es nicht tun, nur um ‚ciao' zu sagen und meinen Motorsport-Abschied zu geben. Ich will dort um Podestplätze kämpfen."

Mit Teamchef Razlan Razali hat Rossi noch nicht gesprochen: „Ich rede über die Möglichkeiten derzeit nur mit Lin Jarvis. Wenn alles besprochen ist, werde ich mich an das Team wenden." ■



MOTOGP

Valentino Rossi: Wenn er zu Petronas-Yamaha geht, dann nicht nur zum Abschied

IDM

Fetz: Oschersleben

Am 30. Mai wird Marco Fetz, der Neuzugang vom Suzuki-Laux-Team, zum ersten Mal auf seinem Superbike sitzen und in Oschersleben Gas geben.

Von: **Anke Wieczorek**

Es geht ihm wie vielen seiner Konkurrenten: Kurzarbeit, dafür viel Zeit fürs Fitnesstraining. Nur das Wichtigste fehlt: Auf der Rennstrecke Motorrad fahren. Marco Fetz ist nach den gefühlt endlosen Wochen der Einschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie aber nun bester Dinge. „Ich denke, dass wir vielleicht in Assen, auf dem Lausitzring und in Hockenheim fahren können", meint der Bayer. Der 20-jährige Industriemechaniker aus Kleinbreitenbronn gewann vor zwei Jahren auf Yamaha die Superstock-600-Klasse. In der vergangenen Saison fuhr er als Gesamt-13. in der höheren IDM Supersport 600 ins Ziel. Nun also der Aufstieg in die Königsklasse, verbunden mit dem Markenwechsel zu Suzuki.

Am kommenden Wochenende ist Besprechung bei Teamchef Stefan Laux in Triefenstein, und ein paar Tage später geht es zum Renntraining nach Oschersleben. „Wegen mir könnte es auch schon heute losgehen", kann es Fetz kaum noch erwarten und ist motiviert bis in die Haarspitzen. ■



FETZ

Marco Fetz: Bislang nur mit dem Minibike trainiert, jetzt kommt das Superbike

NACHRICHTEN

MOTOGP

So wie es aussieht, wird Jack Miller im nächsten Jahr im Ducati-Werksteam unterkommen. Der Australier hatte sich bei den Wintertests besonders in Szene gesetzt und Pramac-Teamchef Francesco Guidotti ließ durchsickern, dass er sich für nächstes Jahr auf die Suche nach einem neuen Piloten machen muss, weil Miller im Werksteam erwünscht ist. Miller bestätigte das Interesse, und auch Ducati-Teamkoordinator Davide Tardozzi bestätigte, dass man sehr kurz vor einer Entscheidung in Sachen Jack Miller stünde. Millers Platz bei Pramac sollte ein Moto2-Aufsteiger übernehmen. Wunschkandidat wäre Ex-Moto3-Weltmeister Jorge Martín. „Aber ihn zu bekommen, wird schwer. Auch KTM und Honda wollen mit ihm in die MotoGP", verriet Guidotti.

MOTOGP

Jorge Lorenzo wollte am 7. Juni, beim ursprünglich geplanten Grand Prix von Katalonien, in Barcelona als Wildcard antreten. Wenn die Veranstaltung auch längst abgesagt wurde, Lorenzos Wildcard steht, und wird gar um eine Woche vorgezogen – wenn auch nur virtuell. Der fünffache Weltmeister wird am Wochenende beim fünften virtuellen MotoGP-Rennen mitspielen, diesmal auf dem Kurs von Silverstone. Start ist am Sonntag, den 31. Mai um 15 Uhr, live anzusehen auf www.motogp.com und den sozialen Medienkanälen der MotoGP.

IDM

Wegen der anhaltenden Beschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie wurde das Wochenende der IDM in Most, das vom 3. bis 5. Juli 2020 stattfinden sollte, abgesagt. Die Motor Presse Stuttgart setzt weiterhin alles daran, auch unter den schwierigen Bedingungen eine Meisterschaftssaison in Deutschlands höchster Motorrad-Straßenrennsportserie auszurichten.



SPALDING

Die Erlösung

MotoGP-Techniker mussten lange Jahre viel lernen. Selbst der weltgrößte Hersteller hatte sich schwer verlaufen. Im zweiten Teil der Geschichte der Honda RC 212 V erklären wir, wie die technische Basis geschaffen wurde, mit der Casey Stoner den letzten 800-ccm-Titel gewann.

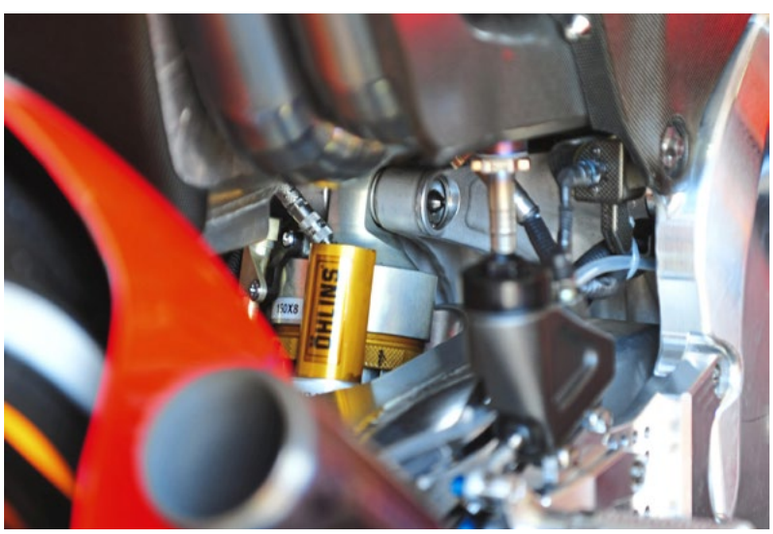
Von: **Neil Spalding**

Nachdem Shuhei Nakamoto 2009 sein Amt als HRC-Vizepräsident und Hondas oberster MotoGP-Boss angetreten hatte, stellte er die Weichen für die Entwicklung der RC 212 V und warb den Ducati-Chefstrategen Livio Suppo sowie hochkarätige Fahrwerkstechniker und Elektroniker von Yamaha ab.

2010 trat sein Einfluss noch deutlicher zutage. Sobald sich beim Vorsaison-Test in Sepang die Räder in Bewegung gesetzt hatten, begann sein groß angelegtes Fahrwerks-Experiment. HRC Technik-Direktor Shinichi Kokubu war es sichtlich leid, dass es nicht schnell genug voranging, deshalb machte er die Rahmen absichtlich zu flexibel. Die Fahrer hatten sogar auf den Geraden Stabilitätsprobleme, und speziell Dani Pedrosa machte dies in seinen Kommentaren deutlich. In Katar ging das Experiment in die nächste Phase, etliche neue Rahmen wurden so vorbereitet, dass sie an unterschiedlichen Stellen von Kohlefaser-Flicken verstärkt wurden. Pedrosa arbeitete sich bei der Vorbereitung auf den WM-Auftakt durch fünf unterschiedliche Rahmen. Alle hatten die gleiche Geometrie, waren aber an unterschiedlichen Stellen mit Kohlefaser versteift.

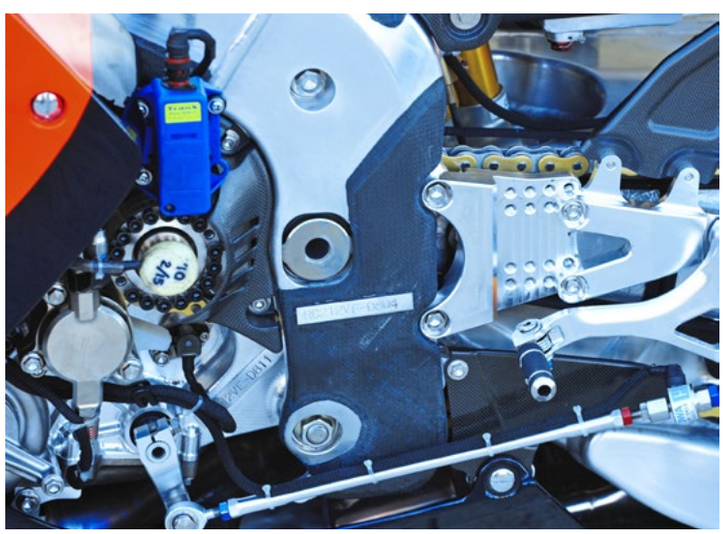
Der Flexy-Flyer

Beim ursprünglichen Rahmen fehlte die hintere obere Querstrebe, daher war an den Motoren oberhalb des Getriebegehäuses eine zusätzliche Haltelasche angegossen, die die obere Federbeinaufnahme bildete. In Jerez wurde offensichtlich, dass Pedrosa in diese Richtung nicht weiterma-



SPALDING

Der Rahmen der RC 212 V hatte Anfang 2010 hinten keine obere Querstrebe



SPALDING

Mit aufgeklebten Kohlefaser-Verstärkungen wurde nach dem richtigen Flex gesucht

chen wollte, also kam ein neuer Rahmen, der wieder eine obere Querstrebe hatte. Da die Anzahl der Motoren beschränkt war, mussten die zuvor eingesetzten Motoren modifiziert werden, ohne sie aufzumachen. Also sägten die Werksmechaniker die Laschen ab, damit sie in die neuen Rahmen passten.

Die Experimente setzten sich auch an den Schwingen fort. In Jerez gab es unterschiedliche Auslegungen mit einer Vielzahl von Flex-Varianten, wofür ebenfalls verschiedene Kohlefaser-Flicken an unterschiedlichen Stellen aufgeklebt wurden. Für Honda war die frühe Saison 2010 ein Wettlauf darum, wie schnell man das Chassis an den richtigen Stellen so versteifen kann, dass man die richtige Kombination aus seitlichem und torsionalem Flex bekommt, um den nötigen Druck auf die Reifen so weit es geht zu optimieren.

Drei Werksmotorräder

Der Erfolg stellte sich überraschend schnell ein: Pedrosa gewann in Mugello. Für das nächste Rennen in Silverstone kam ein neuer Rahmen, der nur noch aus Aluminium bestand, und an dem keine Kohelefaser-Verstärkungen mehr aufgeklebt waren. Honda war sogar wieder im Titelkampf, bis Pedrosa in Motegi durch einen Mechaniker-Fehler stürzte und sich das Schlüsselbein brach.

Für 2011 spielte Honda seine Trumpfkarte aus: Livio Suppos gute Beziehungen zu Casey Stoner. Das australische Ausnahmetalent ließ sich überzeugen und unterschrieb für Honda. Er durfte gleich nach dem Saisonfinale mit dem Testen beginnen, Ducati wollte ja auch, dass Valentino Rossi bei ihnen anfangen konnte. Hondas Schachzug erwies sich als doppelt

Die Kombination aus gelösten Fahrwerksproblemen, neuer Technologie und dem Fahrgenie Casey Stoner brachte 2011 den WM-Titel für Honda.

nützlich, denn nun hatten sie den einzigen Fahrer unter Vertrag, der die Ducati zum Sieg fahren konnte, die Italiener nicht mehr. Doch sie hatten ein Problem: Sie hatten zuvor einen Vertrag mit Andrea Dovizioso unterschrieben, der ihm bei bestimmten Leistungen einen Verbleib im Werksteam garantierte. Die hatte Dovizioso erreicht, und er ließ sich nicht dazu bewegen, in eines der Satelliten-Teams zu wechseln. Also mussten sie mit der Ankunft von Stoner ein drittes Werksmotorrad einsetzen.

Vorsprung durch Technik

Auf der Technik-Seite hatte Nakamoto noch einen Pfeil im Köcher: das übergangslose Getriebe. Eine Entwicklung, die begann, als Honda in der Formel 1 war. Hierbei wird der nächste Gang eingelegt – nach oben und unten – während der aktuelle noch arbeitet. Der Schaltmechanismus entkoppelt den alten Gang, während der neue die Geschwindigkeit der Schaltwelle ändert. Diese Vorrichtung ist völlig mechanisch und benötigt keine zwei Kupplungen.

Man kann sich vorstellen, dass ein ordentlicher Ruck zu spüren ist, während die Kurbelwelle einen solchen Drehzahlsprung macht. Doch dies wurde durch eine fortschrittliche Drosselklappenregelung geglättet, die die Klappen für einige Millisekunden absenkt, um den Kraftfluss zu bereinigen. Honda hat sich zwar nie dazu geäußert, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass der Drehmoment-Sensor, der 2010 auftauchte, die ECU mit wichtigen Daten zur Drehmomentabgabe versorgt und so dabei hilft, das präzise Timing und Ausmaß dieser Absenkung zu bestimmen. Der Vorteil eines solchen Systems ist, dass die Beschleunigungskurve nicht unterbrochen wird. Getriebebauer sprechen von sieben Prozent Verbesserung der Beschleunigungsleistung. Und wenn diese bei der Beschleunigung nicht abgerufen werden kann, kann man sie zum Spritsparen verwenden.

In der Praxis ist der größte Vorteil jedoch, dass das Motorrad nicht in seiner Federung hin und her wippt, wenn am Kurvenausgang die Zugkraft durch die Kette ansetzt. So wird der gesamte Beschleunigungsvorgang verbessert. Die Konkurrenz kannte solche Systeme nicht, als Nakamoto die Regeländerung durchsetzte, bei der Getriebe mit Doppelkupplung, Automatik oder hydraulische Schalthilfe verboten wurden. Nun waren sie gezwungen, selbst solche Systeme zu entwickeln, und das benötigte Zeit.

Der Stoner-Faktor

Stoners Fähigkeiten, Fahrwerksprobleme zu überfahren, waren legendär, aber mit der Honda gab es, als er ankam, nicht mehr so viele, wie er es aus den vorangegangenen vier Jahren gewohnt war. So konnte er das zeitweilig eigensinnige Einlenkverhalten der Honda besser beherrschen als jeder andere. Sein Fahrstil war sehr aggressiv, und zu Saisonmitte schien es, dass er seine Reifen mehr beanspruchte als die anderen, was ihn zumindest die Siege in Mugello und auf dem Sachsenring kostete. Aber insgesamt waren Stoner und die Honda unschlagbar. Er gewann die Weltmeisterschaft bei seinem Heimrennen auf Phillip Island, nachdem sich Lorenzo im Warm-up einen Finger verstümmelt hatte.

Zeitenwende

2011 war aber auch ein Jahr voller Dramen. Zu Saisonbeginn traf ein Tsunami Japan. Infolgedessen havarierte das Atomkraftwerk in Fukushima. Dass der GP in Motegi im Oktober durchgeführt werden konnte, obwohl die Strecke nur 150 Kilometer vom Unglücksort entfernt liegt, war ein Sieg des Willens. Drei Wochen später führte uns Marco Simoncellis Tod in Sepang den schmalen Grat zwischen Triumph und Tragik vor Augen. Beim Finale lief deshalb alles gedämpft ab, bis Stoner aus der Zielkurve am führenden Ben Spies vorbeirauschte.

Es war das letzte Rennen der 800er-Ära. Honda hatte endlich auch einen Titel in der Hubraumreduzierten MotoGP gewonnen, die sie selbst initiiert hatten. Es war ihr erster WM-Titel seit fünf Jahren. Es bedurfte drei Jahre harter Arbeit, unaufhörlichen Einsatzes und umfangreicher Planung und Entwicklung.

Casey Stoners WM-Sieg mit Honda sah vielleicht einfach aus, aber das war er für die Leute, die ihn im Hintergrund möglich gemacht hatten, ganz sicher nicht. Doch Honda hatte viel gelernt und konnte daraus noch bis weit in die Márquez-Ära schöpfen. ■



SPALDING

Die Geste sagt alles: Anfang 2010 musste Pedrosa ein zu weiches Motorrad bändigen


SPALDING

Erfolgsduo: Livio Suppo ergänzte sich perfekt mit Shuhei Nakamoto (v. l.)



Joe Petrali auf der Harley-Davidson Peashooter: Die Dominatoren der letzten AMA-Jahre, in denen die Class-A-Prototypen fuhren

HARLEY-DAVIDSON

Amerikas Überflieger

Joe Petrali war der erfolgreichste Motorradrennfahrer Amerikas vor dem Zweiten Weltkrieg. Sein Sieges-Rekord hielt über ein halbes Jahrhundert. Doch sein Leben nach der Rennkarriere war noch aufregender.

Von: **Imre Paulovits**

Die zerklüftete Oberlippe war sein Markenzeichen. Eine „Kriegsverletzung“: 1927 wurde Joe Petrali, als Eddie Brinck auf dem Halbmeilen-Dirt-Track-Oval in Springfield direkt vor ihm stürzte, fünf Meter hoch in die Luft geschleudert und landete zwischen den Maschinen. Brinck starb bei dem Unfall, und man gab auch Petrali nur wenig Überlebenschancen. So ließ der Chefarzt einen Medizinstudenten an ihm üben und das abgetrennte Stück Lippe, das zwischen den Trümmern der Havarie gefunden wurde, annähen. Doch „Smokin’ Joe“ Petrali überlebte und startete erst richtig durch.

Als Kind zog Petrali mit seinen Eltern von San Francisco nach Sacramento. Nur einen Häuserblock entfernt gab es ein Meilen-Oval, und dort konnte der junge Petrali die frühen Stars des amerikanischen Motorsports bewundern. Er lernte von einem Freund das Motorradfahren und machte bereits mit 12 Jahren mit einer Flanders die Straßen seiner Umgebung unsicher.

Vom Teilewäscher zum Werksfahrer

Er begann einen Ferienjob als Teilewäscher in einem Motorradgeschäft. Daraus wurde eine richtige Arbeit, bei der er viel über Technik lernte. Mit 13 kaufte er seine erste eigene Indian, als 14-Jähriger startete er bei einem Benzinspar-Rennen, das der Hänfling gleich gewann. Als Indian-Werksfahrer Shrimp Burns 1921 bei einem Boardtrack-Rennen in Toledo starb, vertraute Indian ihm dessen Werksmaschine an. Damit konnte der 17-Jährige gleich das Harley-Davidson-Team sprengen und wurde Zweiter. 1925 kam seine Indian mit dem Zug nicht in Altoona an, aber Ralph Hepburn, der im Training auf dem Anderthalb-Meilen-Boardtrack-Oval gestürzt war und nicht starten konnte, borgte ihm seine Harley-Davidson. Petrali gewann mit ihr das 100-Meilen-Rennen und damit die US-Meisterschaft. Er brauchte weniger als eine Stunde für die Distanz, dieser Rekord sollte auf den Holzbahnen nie gebrochen werden.

Harley-Davidson gab ihm daraufhin einen Werksvertrag, und er gewann in dem Jahr noch drei weitere Meistertitel. Nachdem Petrali wegen des Springfield-Sturzes für anderthalb Jahre außer Gefecht gewesen war, ging seine Siegesserie weiter. Die erste große Zeit der US-Motorsports war vorbei, doch Petrali hatte von ihren Stars so viel gelernt, dass er zu einer nicht zu knackenden Nuss wurde, genau wie Mick Doohan in den 1990er-Jahren. Doch dann ließ die AMA die teuren Rennprototypen der Class A auslaufen und ersetzte sie durch die seriennahe Class C. Petrali fuhr nur ein Rennen in dieser Klasse. Er war angewidert von den vielen Amateuren, die gefährliche Situationen heraufbeschworen, und hängte den Helm an den Nagel. Seine 49 AMA-Siege blieben ein Rekord bis 1992, als ihn Scott Parker übertraf.



MHM

Gigantisch: Beim einzigen Flug der „Spruce Goose“ war Petrali der Bordingenieur

Technisches Multitalent

Petrali fuhr 1937 am Strand von Daytona mit 219,118 km/h einen US-Geschwindigkeitsrekord für Harley-Davidson, dann nahm er dort einen Job als Technik-Experte auf. 1940 wechselte er zu Howard Hughes’ Flugzeugwerk und war der Flugingenieur an Bord des einzigen Fluges der mächtigen H4 Hercules, genannt „Spruce Goose“. In den 1950er-Jahren war er als Crewchief an mehreren Indy-500-Siegen beteiligt. Und in den 1960er-Jahren, zur Zeit des Rekord-Fiebers, leitete er die offizielle Zeitnahme in Bonneville. Er kehrte zu seinen Wurzeln zurück und erledigte Benzinspar-Tests. Während eines solchen starb er am 10. November 1973 an einem Herzinfarkt. ■

Joe Petrali

Geburtstag: 22. Februar 1904
Geburtsort: San Francisco (USA)
Todestag: 10. November 1973
Herkunftsland: USA

KARRIERE
1918: Erstes Rennen
1921: Erster Indian Werksvertrag
1925: AMA 10, 25, 50, 100 Mile Champion (Harley-Davidson)
1926: AMA 25, 50 Mile Champion (Harley-Davidson)
1929: AMA Hillclimb Champion 45 und 61 cui. (Excelsior)
1931: AMA Hillclimb und Dirt Track Champion (Harley-Davidson)
1932: AMA Hillclimb und Dirt Track Champion (Harley-Davidson)
1933: AMA Hillclimb und Dirt Track Champion (Harley-Davidson)
1935: AMA Hillclimb und Dirt Track Champion (Harley-Davidson)
1936: AMA Hillclimb und Dirt Track Champion (Harley-Davidson)
1937: US-Geschwindigkeitsrekord, 219,118 km/h (Harley-Davidson)

HOBBY
Technik



Neustart: #4 Baggett, #51 Barcia, #21 Anderson, #94 Roczen und #3 Tomac noch mit Titelchancen

CUDBY

Supercross-Weltmeisterschaft

Geister-Restart in Utah

Die Augen der Motorsportfans richten sich ab 31. Mai nach Amerika, genauer gesagt, nach Salt Lake City. Denn dort gibt es nicht nur einen Neustart der Supercross-Weltmeisterschaft, sondern überhaupt eines der ersten Motorsport-Ereignisse weltweit trotz der weiterhin grassierenden Corona-Pandemie.

Von: **Frank Quatember**

Noch sieben Rennen sind es bis zum begehrten Titel. Die zu erwartenden beinharten Kämpfe zwischen den Topstars Eli Tomac, Ken Roczen oder Titelverteidiger Cooper Webb müssen ohne Zuschauer ausgetragen werden, denn sämtliche Wettkämpfe finden im Rice-Eccles-Stadium in Salt Lake City (Utah) statt. Deshalb wird voll auf die Karte Livestream gesetzt. Mittels TV-Sender NBC sowie dem hauseigenen Kanal „Supercrosslife.TV“ kann sich weltweit jeder die Action ins heimische Wohnzimmer holen. Jeden Mittwoch und jeden Samstag geht es Schlag auf Schlag, das Reglement wurde nur minimal geändert. Neben dem 450er-Titelträger werden am Ende auch die beiden 250er-Lites-Champions der Ost- und West-Kategorie gekrönt. Und natürlich haben die Veranstalter ein Schutzkonzept, um das Infektionsrisiko mit Schutzschilden, Brillen und Hand-Desinfektion zu minimieren.

Aktuell führt nach zehn ausgetragenen Runden Kawasaki-Star Eli Tomac die Tabelle der Topklasse 450 SX an. Allerdings lauert nur drei schmale Pünktchen dahinter der deutsche Honda-Pilot Ken Roczen. Auf den nächsten Plätzen folgen mit respektablem Abstand Cooper Webb und Justin Barcia.

Roczen: „Ich bin bereit“

Der mittlerweile vollbärtige Thüringer Ken Roczen kann es verständlicherweise kaum erwarten, nach der langen Pause seine Factory-Honda endlich wieder unter Rennbedingungen zu pilotieren. „Ich bin bereit“, so Roczen im Interview. „Die Situation ist neu. Alle Rennen in einem so kurzen Zeitraum hintereinander, das hatten wir noch nie. Das Gute ist: Für alle ist es dasselbe. Im Moment fühle ich mich sehr wohl. Ich habe meinem Körper eine Auszeit gegönnt, aber natürlich auch mit dem Fahrrad trainiert und bin viel gelaufen. Und ich hoffe, dass dieser Mix die richtige Vorbereitung auf diese sieben Rennen war.“

Eli Tomac, frischgebackener Vater eines Mädchens, ist ebenfalls heiß auf das erste Rennen an Pfingsten in Utah: „Endlich wieder ein Ziel, für das ich arbeiten kann. Es fiel mir in der Zeit zu Hause wirklich schwer, mich zu motivieren, ohne genau zu wissen, wofür. Es wird in Salt Lake City wenig Aktion und Kontakte im Fahrerlager geben sowie eine sehr abgespeckte Crew. Aber sehr viele Menschen wollen wieder Motorsport sehen, und für unseren Sport ist es großartig, dass die letzten Rennen gefahren werden.“



CUDBY

Honda-Star Ken Roczen (#94) fehlen drei Punkte zur WM-Führung

Live mit Videopass

Für alle Fans außerhalb der USA, die die Supercross-Action per Livestream verfolgen möchten, gibt es unter Supercrosslive.tv die Möglichkeit, zum Preis von 64,99 Dollar einen Videopass zu erwerben. ■

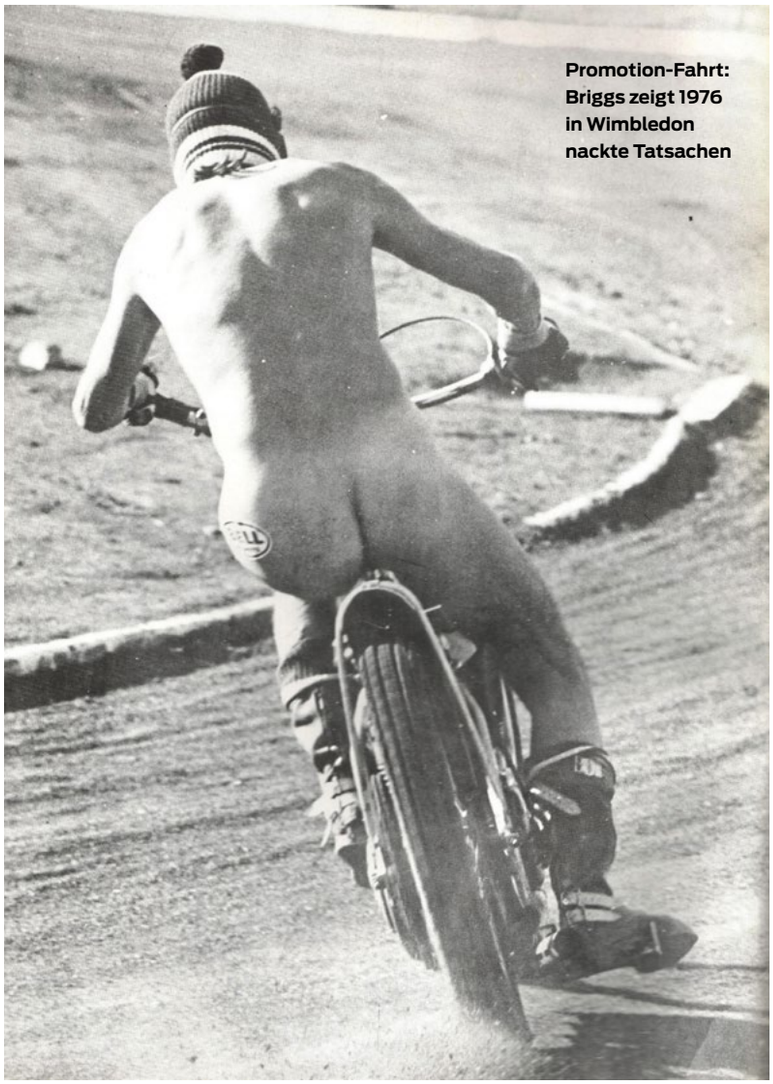
RESTPROGRAMM SUPERCROSS-WM

31.05.	21.00 Uhr MESZ
04.06.	4.00 Uhr MESZ
07.06.	23.00 Uhr MESZ
11.06.	1.00 Uhr MESZ
15.06.	1.00 Uhr MESZ
18.06.	1.00 Uhr MESZ
21.06.	21.00 Uhr MESZ

MEISTERSCHAFTSSTAND

Supercross-WM
Stand nach 10 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	226 Punkte
2.	Ken Roczen (D), Honda	223
3.	Cooper Webb (USA), KTM	197
4.	Justin Barcia (USA), Yamaha	195
5.	Jason Anderson (USA), Husqvarna	170
6.	Malcolm Stewart (USA), Honda	152
7.	Justin Hill (USA), Honda	141
8.	Justin Brayton (USA), Honda	129
9.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	129
10.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	128
11.	Aaron Plessinger (USA), Yamaha	125
12.	Blake Baggett (USA), KTM	109
13.	Vince Friese (USA), Honda	108
14.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	105
15.	Martin Davalos (USA), KTM	92



Promotion-Fahrt: Briggs zeigt 1976 in Wimbledon nackte Tatsachen

Speedway-Weltmeister Barry Briggs

Einer wie keiner

Barry Briggs ist der viert-erfolgreichste Speedway-Fahrer aller Zeiten. Den Unsterblichkeitsnimbus verdiente er sich aber vor allem durch zahllose Aktivitäten abseits der Rennbahn.

Von: **Thomas Schiffner**

In Christchurch in Neuseeland lebten in den 1930er-Jahren drei Jungs, die ein Jahrzehnt später begannen, Speedway zu fahren: Ronnie Moore (* 8.3.1933), Ivan Mauger (* 4.10.1939) und Barry Briggs (* 30.12.1934) errangen zusammen bis 1979 15 Einzel-Weltmeistertitel und zählen damit zu den erfolgreichsten Bahnsportlern aller Zeiten.

Während Ivan Mauger und Ronnie Moore beide 2018 verstarben, erfreut sich „Briggo“, wie ihn alle zeitlebens nennen, in seiner neuen kalifornischen Heimat bester Gesundheit.

Briggs reihte sich mit seinen Erfolgen, darunter vier WM-Titel innerhalb von neun Jahren, sportlich unter den sechs erfolgreichsten Speedway-Fahrern (Ivan Mauger/6 Titel, Tony Rickardsson/6, Ove Fundin/5, Hans Nielsen und Greg Hancock/je 4) der Geschichte ein.

Aber der Kiwi ging nicht nur wegen seiner überragenden sportlichen Erfolge in die Annalen ein, sondern wegen Dutzender anderer Aktivitäten, von denen viele, aber nicht alle etwas mit Bahnsport zu tun hatten.

Nur 1951 fuhr der noch nicht 17-jährige Briggs Rennen auf dem Aranui Track auf der Südinsel, dann zog er seinem Idol Ronnie Moore nach Großbritannien nach, wo man den Sport als Profi betreiben konnte. Er begann seine Ligakarriere in Wimbledon, wo 23 Jahre später auch das berühmteste Foto von Briggs entstand: Um sein Buch „Tracking with Briggo“ zu promoten, ließ er sich von Starfotograf Mike Patrick im Drift auf seinem Bike ablichten – bekleidet mit Helm, Stiefeln und einem Aufkleber seines Sponsors Bell.

Solche Aktionen waren typisch für den heute 85-jährigen Briggo, obwohl sein Auftreten stets höflich, aber trocken war.

Während seiner Rennlaufbahn von 1951–1975 fuhr Briggo Geländesport, Trial, Eisspeedway und Indoor-Dirttrack. Er organisierte auch selbst Rennserien. So tourte er mit Ivan Mauger durch Australien, Neuseeland, die USA, Israel und Südafrika und war insgesamt auf fünf Kontinenten gestartet.

Member of the British Empire

1973 wurde Sir Barry Briggs als erster Speedway-Fahrer von Königin Elizabeth II. als „Member of the British Empire“ (MBE) geadelt. Obwohl er die ganzen 33 Jahre seiner Fahrerkarriere in England residierte, hatte Briggo in dieser Zeit noch einen zweiten Wohnsitz. Der Speedwaystar war Sportprofi, in erster Linie aber immer Geschäftsmann – und zwar äußerst erfolgreich. Und er war damals seiner Zeit weit voraus. Da er auch jedes Wochenende bei Langbahn- und Speedway-Rennen in Deutschland am Start war, mietete er sich in Dortmund eine Wohnung, um nach „Cayman-Islands“-Praxis seine Einkünfte nicht zu Spitzensätzen im Vereinigten Königreich, sondern in Deutschland versteuern zu müssen. Besuch vom Finanzamt bekam er dann trotzdem: Da immer unterwegs, konnte er die jährliche Mindestzahl von Aufenthaltstagen in Deutschland nicht nachweisen.

Seine für damalige Verhältnisse üppigen Startgelder bei den Rennen konnte der Globetrotter und Businessman Briggo mit anderen Einkünften deutlich übertreffen: Neben den World Champions Series promotete Briggs zusammen mit Ivan Mauger auch die „Golden Greats“, eine Vintage-Speedway-Serie, mit der er 1989 auch in Landshut gastierte. Als Highlight seiner Laufbahn als Promoter baute Briggs mit Harry Oxley 1982 das Los Angeles Coliseum in ein Speedway-Stadion um und veranstaltete das erste WM-Finale außerhalb Europas.

Zwischendurch war der Autor von drei Büchern Generalimporteur für Jawa-Speedway-Motorräder. Er importierte Bernstein aus Polen und schürfte in Liberia nach Gold, was er aber über Nacht einstellen musste, als die Regierung wechselte und er um sein Leben fürchten musste.

> Briggo handelte mit Bernstein und schürfte nach Gold in Liberia, bis die Regierung wechselte und er über Nacht das Land verlassen musste, weil er um sein Leben fürchtete.

Da Briggo sich immer Gedanken über eine höhere Attraktivität des Speedways machte, entwickelte er in den 1990ern den Dirt Deflector, ein Anbauteil am Hinterrahmen, das verhindert, dass der vom Führenden aufgewirbelte Dreck die Hinterleute trifft. Der Dirt Deflector ist heute weltweit bei allen Rennen Pflicht. „Ich wünschte, ich hätte den Deflektor als Aktiver gehabt, besonders, als ich einer von fünf Fahrern war, die in den 1960ern ein Start-Handicap von 20 Yards bekamen“, erinnert er sich.

Nach seiner Karriere zog sich Briggo in seine Wahlheimat Kalifornien zurück. Sein Sohn Tony, der bis zu einem schweren Unfall in Reading auch Speedway-Profi war und jetzt von Europa aus für den Promoter des Speedway-GP arbeitet, besucht seinen Vater im Winter hin und wieder in Amerika: „Wir machen dann mit den Enduros öfters einen Ausflug in die Berge. Ich muss mich schon strecken, dass ich Dad folgen kann.“ Mit 85 Jahren … ■

Barry Briggs

Geburtstag: 30.12.1934
Geburtsort: Christchurch (NZ)
Herkunftsland: Neuseeland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1954: Speedway-WM-Finale, Platz 5
1955: WM-Finale, Platz 3
1956: WM-Finale, Platz 7
1957: Speedway-Weltmeister
1958: Speedway-Weltmeister
1959: WM-Finale, Platz 3
1960: WM-Finale, Platz 6
1961: WM-Finale, Platz 4
1962: WM-Finale, Platz 2
1963: WM-Finale, Platz 3
1964: Speedway-Weltmeister
1965: WM-Finale, Platz 4
1966: Speedway-Weltmeister
1967: WM-Finale, Platz 5
1968: WM-Finale, Platz 2
1969: WM-Finale, Platz 2
1970: WM-Finale, Platz 7
1971: Langbahn-WM, Platz 6
1972: WM-Finale, Platz 14



WISMACH

Barry Briggs 1975 als Fahrer in Altrip



SCHIFFNER

Briggo 2018 beim GP Teterow



ARCHIV BRIGGS

Wimbledon war Briggs' erste und längste Station in Großbritannien



PATRICK

World Champions Series 1974: Briggs im vollgepackten Houston Astrodome



LANNING

Member of the British Empire: 1973 bei der Queen ...



LANNING

... später als TV-Kommentator (r.)

NACHRICHTEN

SMOLINSKI BEI TRAINING SCHWER VERLETZT

Martin Smolinski, Deutschlands einziger Speedway-GP-Pilot 2020, stürzte vergangenen Freitag bei Testfahrten in Leipzig mit dem neuen GTR-Motor von Marcel Gerhard schwer. Das Vorderrad stieg in einer Bodenwelle und der 35-jährige Olchinger krachte in die Barriere. Er kugelte sich dabei die rechte Hüfte aus, der Oberschenkelkopf brach und die Hüftpfanne wurde ebenfalls beschädigt. Am letzten Samstag wurde der Bayer in einer Leipziger Klinik an der Hüfte operiert und lag zu Redaktionsschluss dort noch auf der Wachstation. „Der Knochen war stark verkeilt und es war nicht einfach, ihn zurück in die Pfanne zu drücken", erklärte Smolinski nach der OP. Wie lange der Heilungsprozess dauert, ist unklar. Nach dem verschobenen Speedway-GP-Kalender soll der Saisonauftakt in zehn Wochen am 8. August in Warschau sein.

MX MASTERS ALS MINISERIE

Der ADAC hält am Plan fest, die MX Masters 2020 noch durchzuführen, wenngleich in abgespeckter Form. Das abgesagte Rennen in Fürstlich Drehna soll am 6. September, das in Gaildorf am 13. September nachgeholt werden. Termine für Möggers (A), Tensfeld und Bielstein werden noch gesucht. Denkbar sind aber nur Termine im September und Oktober. Die Rennen in Holzgerlingen und Mölln fallen 2020 definitiv aus.

MATTHIJSSEN NICHT MEHR BEI DER EM

Der Niederländer William Matthijssen, siebenfacher Seitenwagen-Europameister, wird künftig nicht mehr an der EM teilnehmen. Der 43-Jährige erklärte, dass er sich künftig auf seinen elfjährigen Sohn Lester konzentrieren will, der in der 125-ccm-Juniorklasse fährt. Sollte die EM 2020 in Pfarrkirchen stattfinden, wären das beste Aussichten für Local Hero Markus Venus, vierfacher Vize, endlich den Titel zu holen.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Stelvio 2.0 First Edition (56738), EZ 07/2017, 31646 km, 206 kW (280 PS), Panoramadach, Kamera, 30.389,- € (MwSt. awb.). Assenheimer + Mulfinger GmbH & Co. KG, Neckargartacher Straße 73-75, 74172 Neckarsulm-Obereisesheim, Tel. 07131/968-153, www.autoarena.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52775

Aston Martin



1963/65 Aston Martin DB5 Coupé für Sammlung gesucht... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036/7006, www.cargold.com H

Audi



A6 Avant 55 TFSI S line *AHK*Optikpaket, EZ 03/2019, 6600 km, 250 kW (340 PS) Benziner Firmamentblau Met., Sportpaket, Anschlussgarantie, SHZ, 63.780,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52740

BMW

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0761/703400 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

UNTERBERGER Faszination Auto



Alpina XD3 Allrad, NW, phytonicblau-met./ Leder Vernasca schwarz, Vollausstattung, UPE des Herstellers 95.130,- € / jetzt 82.890,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 7,8; außerorts 6,3; kombiniert 6,9; CO2- Emission kombiniert 183 g/km, Effizienzkl. C. Autohaus Unterberger GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, unterberger.cc H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52780

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

Ferrari

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



1959/62 Ferrari 250 Berlinetta SWB, mit Originalitätsnachweis... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

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

Jaguar



E-Type Serie 1, Bj. 02/1966, 80000 km, 195 kW (265 PS), weiß, 2 Besitzer, 6 Zylinder. Ein absolut rostfreies Auto aus Kalifornien, in einem außergewöhnlich guten Zustand (echte 2). VB 86.000,- € Privatverkauf. Tel. 0162/9084488

mehr: motor-klassik.de Nr. 52710

Arden

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

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421, Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

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

Mercedes



CLS 63 AMG Shooting Brake 4MATIC, EZ 10/2015, 8418 km, 410 kW (557 PS), GW-Nr. 7638-00058, Neuzustand, 7G, Sportpaket, AMG-Stylingpaket, Fernlicht-Assistent, 64.978,- € (MwSt. awb.). S&G Automobil GmbH, Magdeburger Str. 18, 06484 Quedlinburg Tel. 03946/52702-0, www.sug.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52848



Mercedes Benz 220S Ponton Cabrio, 106 PS, Bj.1957, Lack schwarz, Leder grau. 43000 km. Aus Altersgründen gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 02634/7980

Mini

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

Porsche



1951 Porsche 356 Coupé „Geteiltscheibe“, erstklassig restauriert! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

VW Scirocco GT 2, Bj. 5/92, 2. Hd. seit 25 Jahren. Nie einen Winter, komplett Umbau, viele Teile vom Rennsport. Motor ca. 8000 km, neuwertiger Zustand, nicht unter 35.000,- €. Tel. 0043/664/9534264, nur abends v. 17-19 Uhr

DUNLOP MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Smart

www.berlin-tuning.com H

VW



T1 BUS, Bj. 8/1960, 1714 km, 135 kW (184 PS), rot, 4 Zyl., LHD, H-Kennz., Kunstl., 129.000,- €. Boxer Motor & klassische Automobile GmbH, Robert-Koch-Str. 7, 72359 Dotternhausen, Tel. 07427/942591, post@boxermotor.de, www.boxermotor.de H

mehr: motor-klassik.de Nr. 52685



EOS V6, 55000 km, 250 PS, Sommer-Fahrzeug, sehr gepflegt, VB 12.500,- €. 74889 Sinsheim, Tel. 07261/92820

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52707

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

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Geschäftsverbindungen

BestWater



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

Verschiedenes

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

Versicherungen

www.clickvers.de



MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 24/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland: 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.
Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
© 2020 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



FERRARI

Für einen Kurzfilm von Regisseur Claude Lelouch raste Charles Leclerc im Ferrari SF90 durch die Gassen von Monte Carlo

Schöne neue Motorsportwelt

Zur Vettel-Trennung von Ferrari
MSa 23/2020

Der Erfolg von Schumacher und Ferrari beruhte, neben dem begnadeten Talent eines Michael Schumacher, auf den Fähigkeiten eines Jean Todt als Teamchef und dem Ingenieur Ross Brawn. Dieses kongeniale Trio war weder vorher noch nachher bei Ferrari vorhanden. Heute ist Ferrari wieder das, was es schon immer war: ein italienischer Rennstall mit typischen italienischen Genen. Zum Mitschwimmen reicht es, es ist auch mal ein Sieg drin, aber zum großen Wurf reicht es nicht. Weder Leclerc noch Sainz haben bisher bewiesen, dass sie ein Team nach vorne treiben können. Vettel auch nicht. Ohne die treibende Kraft von Toto Wolff und Niki Lauda wäre ein Hamilton wohl auch nicht sechsmal Weltmeister geworden.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Es ist fast geschafft, Sebastian Vettel ist bei Ferrari ausgestiegen und wird vermutlich die Formel 1 ganz verlassen. Deutsche F1-Rennstrecken sind offiziell auch alle aus dem Rennkalender gestrichen. Da müssen wir nur noch zusehen, dass in der Motorrad-WM Marcel Schrötter und bei den Superbikes Sandro Cortese verschwinden, dann ist die Straßen-WM endlich frei von deutschen Fahrern. Uups … Dirk Geiger ist ja noch da. Aber den bekommen wir doch auch noch rausgemobbt, oder? Die DTM hat sich selbst aufgelöst, da bedarf es keiner Hilfe von außen. Wenn wir jetzt noch RTL und Servus TV dazu bringen, dass sie die Übertragungen einstellen, ist der große Motorsport in Deutschland endlich beerdigt, und wir können uns an virtuellen Elektro-Rennen über die Playstation erfreuen. Politisch korrekt, umweltfreundlich, und wenn die Fahrzeugkonfiguration aus dem Film „Cars“ zur Verfügung steht auch noch kindgerecht. Ach du schöne neue Motorsportwelt!

Michael Münch
D-63589 Linsengericht

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Täglich von Mittwoch, 27. Mai, bis Sonntag, 31. Mai

ab 23.00	Formel E/WTCR 2019, div. Rennen	Eurosport 1

Donnerstag, 28. Mai

02.00	NASCAR Cup Series, Charlotte 2 **LIVE**	Sport 1+*

Freitag, 29. Mai

ab 08.05	NASCAR Cup Series, 5.–8. Lauf (Wh.)	Sport 1+*

Samstag, 30. Mai

ab 01.30	Rallye Dakar/24h Le Mans 2019	Eurosport 2*
ab 19.05	NASCAR Cup Series, Charlotte 1 & 2 (Wh.)	Sport 1+*

Sonntag, 31. Mai

ab 01.30	Rallye-EM 2019, diverse Rallyes	Eurosport 2*
ab 04.40	NASCAR Cup Series, 5.–8. Lauf (Wh.)	Sport 1+*
20.15	Formel 1, GP Kanada 2007	ORF Sport+*
21.10	Goodwood Festival of Speed 2019	Motorvision TV*
21.30	NASCAR Cup Series, Bristol **LIVE**	Sport 1+*

Montag, 01. Mai

ab 12.15	Monster Jam, Atlanta/El Paso (Zus.)	Sport 1
14.30	Formel 1, GP Österreich 2015	Sky Sport 2*
14.40	NASCAR Cup, Bristol (Wh., auch 22.25)	Sport 1+*
23.00	WTCR 2019, div. Events (auch Di./Mi.)	Eurosport 1

Dienstag, 02. Mai

17.15	Formel 1, GP der USA 2019	Sky Sport 2*

Motorrad

Freitag, 29. Mai

01.30	Endurance-WM, 24h Le Mans 2019	Eurosport 2*

Montag, 01. Mai

01.30	Endurance-WM 2018/2019, div. Sendungen	Eurosport 2*
ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen	Eurosport 2*

Simracing-Livestreams

Samstag, 30. Mai

11.00	Digitale NLS, 5. Lauf **LIVE** (Rennen: 13.00)	www.vln.de
16.30	Formel E Race at Home Challenge, 6. Lauf **LIVE** www.youtube.com/user/FIAFormulaE/	

Sonntag, 31. Mai

14.00	DTM eSports Classic Series, 5. Lauf **LIVE** www.youtube.com/user/DTMinternational/	

* kostenpflichtig

Geplante Rennveranstaltungen

Automobil

27.05.	NASCAR Cup Series, Charlotte/North Carolina	USA
28.–30.05.	Rallye-SM (SRM), Chablais **– abgesagt –**	F
30./31.05.	DTM, St. Petersburg **– verschoben –**	RUS
30./31.05.	IndyCar Series, Detroit **– abgesagt –**	USA
31.05.	IMSA-Sportwagen, Detroit **– abgesagt –**	USA
31.05.	NASCAR Cup Series, Bristol/Tennessee	USA

Motorrad

30.05.	Speedway-WM, Teterow **– verschoben –**	D
30.05.	ADAC MX Masters, Möggers **– verschoben –**	A
30.05.	SW-U21-Team-WM-Quali, Pardubice **– abgesagt –**	CZ
30.05.–12.06.	Tourist Trophy, Isle of Man **– abgesagt –**	GBM
31.05.	Motorrad-WM, Mugello **– verschoben –**	I
31.05.	Supercross-WM, Salt Lake City/Utah	USA
01.06.	Speedway-WM-Quali, Abensberg **– abgesagt –**	D
03.06.	Supercross-WM, Salt Lake City/Utah	USA

Vorschau



NASCAR

NASCAR Charlotte & Bristol: Nach dem Neustart geht es Schlag auf Schlag



MCKLEIN

Rallye: Exklusiver Aufschriebvergleich von Walter Röhrl und Sébastien Ogier



DNLS/VCO

Digitale NLS: Der fünfte Saisonlauf in der virtuellen Grünen Hölle



MOTOGP

Motorrad-WM: Vor 30 Jahren erreichte ein legendärer Zweikampf einen Höhepunkt

Aus über 25 digitalen Magazinen jetzt für zu Hause wählen

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





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

Gleich bestellen unter:
shop.motorpresse.de/epaper