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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 28 / 24. JUNI 2020

Regeln für den Formel-1-Neustart

Maskenzwang in der Königsklasse



Paukenschlag bei TV-Rechten

Keine Formel 1 mehr bei RTL!

Unfall bei Handbike-Rennen

Alex Zanardi im künstlichen Koma

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

4 190525 902500 28



Supercross-WM in Salt Lake City

Tomac erstmals zum Weltmeister gekrönt



Historie: Le Mans vor 25 Jahren

Die Geschichte hinter der McLaren-Sensation



Neuer Kalender für Superbike-WM

Zwei SSP-Läufe pro Rennwochenende

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Das Hygienekonzept für die Reise ins Ungewisse **S. 4**
Formelsport Das Aktuellste aus Formel 1 und Formel E **S. 6**
Historie Was macht eigentlich GP-Sieger John Watson? **S. 8**
Sportwagen-Historie McLarens Kantersieg in Le Mans 1995 **S. 10**
Sportwagen Neues aus der weiten Welt des GT-Sports **S. 13**
Sportwagen Spektakel bei Interserie-Start vor 50 Jahren **S. 14**
Rallye-WM So geht es bei Hyundai nach der Pause weiter **S. 16**
Rallye-WM Die Planungen für 2020 und die Zukunft **S. 18**
Historie Teil 2 von Rainer Brauns Erinnerungen an die DTM **S. 20**
Tourenwagen Aktuelles aus der NASCAR-Welt und News **S. 22**
Simracing Die iRacing 24h von Le Mans und weitere Updates **S. 23**

Motorrad:

Motorrad-WM Interview mit Moto3-Teamchef Prüstel **S. 24**
Superbike-WM So sieht der neue Kalender fürs Restjahr aus **S. 26**
Straßensport Aktuelles aus den Weltmeisterschaften **S. 27**
Motorrad-WM Wie Ducati sich zurück an die Spitze fuhr **S. 28**
Historie Erinnerungen an einen echten Publikumsliebling **S. 30**
Straßensport Aktuelles aus der IDM und weiteren Serien **S. 31**
Supercross-WM Titel für Tomac, Roczen rutscht noch ab **S. 32**
Offroad Neues vom Bahnsport und weitere Nachrichten **S. 34**

Leserservice:

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



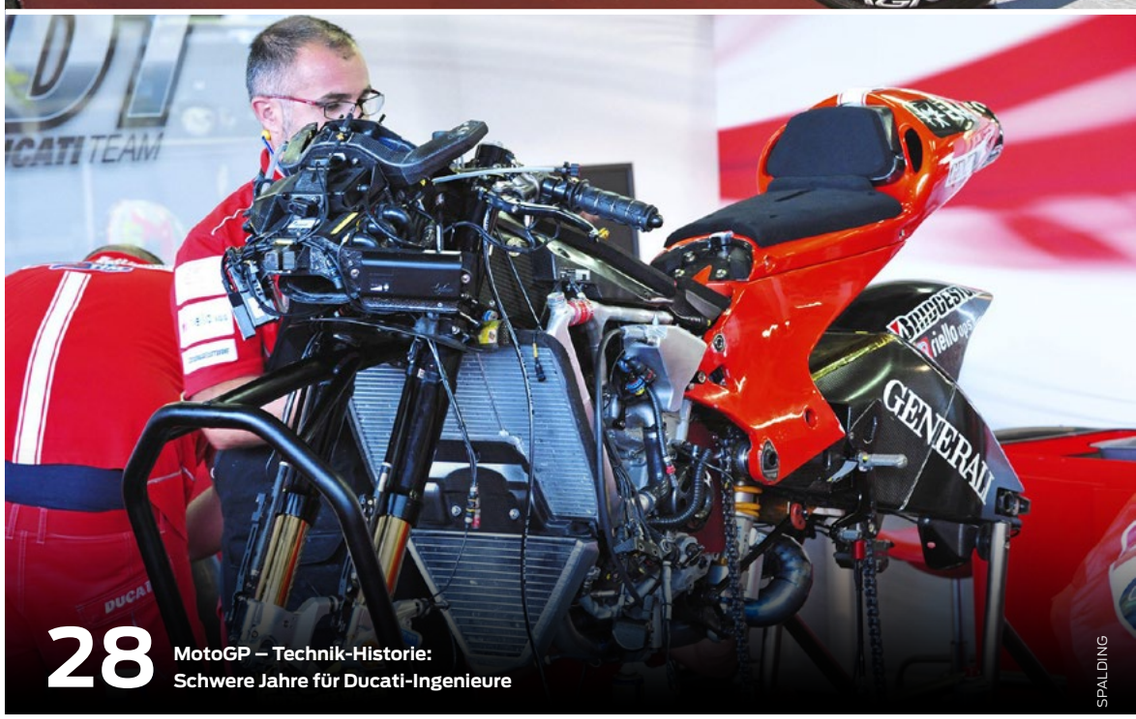
HYUNDAI

16 **Corona-Pause in der Rallye-WM: Was passiert gerade in der Hyundai-Fabrik?**



BMW

06 **Unfall bei Handbike-Rennen in der Toskana: Alex Zanardi mit Kopfverletzungen im künstlichen Koma**



SPALDING

28 **MotoGP – Technik-Historie: Schwere Jahre für Ducati-Ingenieure**

Editorial

Kein deutscher Grand Prix, kein deutscher Fahrer, kein RTL. Wird die Formel 1 in der Autonation wieder zur Randsportart?

Was waren das für Zeiten. In der Formel-1-Saison 2010 standen bis zu sieben deutsche Fahrer am Start. Darunter der frühere Rekord-Champion Michael Schumacher, der angehende Weltmeister Sebastian Vettel und der zukünftige, Nico Rosberg. Der GP Deutschland war noch fester Bestandteil des GP-Kalenders. Mercedes gab sein Comeback als Team nach 55 Jahren Pause. RTL beherrschte am Sonntagnachmittag den Fernsehschirm.

Zehn Jahre später steht die Formel 1 in Deutschland vor einem Scherbenhaufen. Wenn es blöd läuft, steht 2021 kein deutscher Fahrer am Start. Sebastian Vettel und Ferrari trennen sich. Nico Hülkenberg arbeitet an seinem Comeback, fürchtet aber, dass er sich bis Oktober gedulden muss, bis er Klarheit hat. Mick Schumachers Zukunft hängt von dieser Formel-2-Saison ab. RTL hätte darauf spekulieren können, dass Mick den Sprung schafft. Doch das war dem Kölner Sender offenbar zu vage. Keine guten Rahmenbedingungen für eine Vertragsverlängerung, die jetzt angestanden wäre.

RTL begründet den Ausstieg nach 30 Jahren als Formel-1-Sender mit den hohen Kosten für die Übertragungsrechte. Der deutsche TV-Kanal zählte zu den größten Netto-Zahlern in dem Geschäft. Für den aktuellen Beitrag stimmt aus Sicht des Senders in Zukunft das Preis-Leistungs-Gefälle nicht mehr. Fußball ist jetzt wichtiger. RTL bekommt gerade einen Fuß in die Tür von Deutschlands Lieblingssport, und das ist auch nicht ganz billig. Da musste die Formel 1 sterben.

RTL verkauft seine Sportarten grundsätzlich über einen deutschen Hero. Der Sport selbst ist dabei nur Nebensache. Das war auch beim Skispringen und beim Boxen so. Kaum fehlte die Identifikationsfigur, verlor RTL das Interesse. Für RTL hat das Geschäftsmodell wunderbar funktioniert. Es war halt nur nicht nachhaltig genug. Das merkt man immer erst dann, wenn der National Hero fehlt. Dann zappen die oberflächlich Interessierten auf einen anderen Kanal. Wir werden uns damit anfreunden müssen, dass Motorsport hierzulande wieder zur Randsportart wird. Den Hardcore-Fan wird es nicht stören. Doch das dicke Ende droht noch. Weniger Präsenz im TV bedeutet weniger Geld im Umlauf. Dafür büßen die Serien unterhalb der Königsklasse.

RTL wirft Liberty vor, die Formel 1 künftig im Pay-TV verstecken zu wollen. Das ist nicht der Plan. Als Amerikaner kennen sie sich aus mit einer friedlichen Koexistenz zwischen Free-TV und Bezahlsendern. Alle amerikanischen Sportligen verfahren nach dem Prinzip: ein paar Spiele frei verfügbar, der Rest hinter der Bezahlschranke. Ein paar Rennen sind RTL verständlicherweise nicht genug. Und für alle war ihnen der Preis zu hoch. Es wäre ein gefährliches Spiel, alles im Pay-TV verschwinden zu lassen. Sky Deutschland wird vier ausgewählte Rennen frei empfangbar live ausstrahlen. Als Köder, um für das Bezahlangebot zu werben. Echte Formel-1-Fans werden auf ihre Kosten kommen. Sie können ihren Lieblingssport rund um die Uhr anschauen. Ohne Werbeunterbrechungen.



Michael Schmidt
Redakteur



30 Motorrad-Held der Nachkriegszeit: Rennlegende Hans Baltisberger

BMW

WAS MACHT WATSON?
John Watson war lange der klassische Pechvogel der Formel 1. Dann entwickelte er sich zu einem Spezialisten für Aufholjagden. Wir blicken auf seine F1-Karriere und das Leben danach.
Seite 8

LAUTES INTERMEZZO
Vor fast genau 50 Jahren feierte die Interserie auf dem Norisring ihre Premiere. Die Meisterschaft fand mit prominenten Piloten und spektakulären Autos schnell viele Fans.
Seite 14

PRÜSTEL IM INTERVIEW
Eigentlich hätte am Wochenende die Motorrad-WM am Sachsenring fahren sollen. Vor Ort war aber nur das Team von PrüstelGP. Wir haben Teamchef Florian Prüstel zum Interview gebeten.
Seite 24



MERCEDES

Die F1-Fans müssen sich auf ungewohnte Bilder einstellen. Das Sicherheitskonzept verlangt von allen Teams Schutzmaßnahmen

Mit Corona-Plan in die neue Saison

Die Formel-1-Saison 2020 startet am 5. Juli mit 112 Tagen Verspätung in Spielberg. Alfa-Romeo-Teammanager Beat Zehnder erzählt, was in der Coronakrise alles anders geworden ist und wie man sich auf eine Saison vorbereitet, von der man nicht weiß, wann und wo sie zu Ende geht.

Von: **Michael Schmidt**

Das ist keine normale Formel-1-Saison, die da am 5. und 12. Juli in Österreich mit einem Doppelschlag und 112 Tagen Verspätung beginnt. Noch nie ist die Königsklasse so spät in eine Saison gestartet. Noch nie hat sich der Kalender vor dem ersten Rennen so stark verändert. Noch nie wurden zehn Grands Prix abgesagt oder verschoben und noch nie wusste man im Juni nicht, wie es nach der ersten Saisonhälfte weitergeht. Auch neu: Das Reglement vor dem Saisonstart in Spielberg ist ein völlig anderes als das vor dem ausgefallenen Auftakt in Melbourne.

Beat Zehnder ist Teammanager bei Alfa Romeo. Der Mann, der einen Rennstall mit 500 Mitarbeitern durch die Saison manövrieren muss. Doch wie plant man mit einem Kalender als Vorlage, von dem man erst am 2. Juni erfährt, wie die erste Hälfte läuft, und bis Mitte Juli warten muss, bis die zweite Hälfte feststeht? Man fährt auf Sicht, storniert, bucht um, reserviert neu, hält Seefracht an strategischen Orten fest und bleibt flexibel.

Zur Reduzierung der Ansteckungsgefahr wird die Grid-Zeremonie verkürzt. Die acht zugelassenen TV-Stationen müssen entweder vor oder hinter der Startaufstellung warten.

Zuerst einmal mussten alle Teams sicher und kostengünstig durch den Höhepunkt der Coronakrise kommen. Dazu hat die FIA die Sommerpause vorgezogen und von 14 auf 63 Tage verlängert. Im Fall von Alfa Romeo war das so, dass die Fabriktore schon geschlossen waren, als die Fracht aus Melbourne zurückkam. „Die Autos sind am 25. März angeliefert worden. Wir waren da schon in der Pause. Deshalb haben wir die Flugfracht-Container nur abgeladen und in unserer Lkw-Halle gelagert. Als wir am 25. Mai wieder aufsperren durften, wurden die Container ausgepackt und die Teile in die verschiedenen Abteilungen zur Überprüfung gebracht“, erzählt Zehnder.

An den 35 Tagen bis zur Abreise nach Spielberg hat der Rennstall aus Hinwil volles Programm mit begrenzter Arbeitskraft. Sämtliche Upgrades, die seit Melbourne im Entwicklungsfahrplan standen, müssen noch ans Auto, inklusive der Änderungen, die für die Rennen am Red Bull Ring und in Silverstone vorgesehen waren. Nicht ganz einfach, wenn man

gerade dabei ist, den Betrieb langsam wieder auf Normalmaß hochzufahren. Zehnder: „Wir haben in der Firma eine Früh- und eine Nachmittagsschicht, um so wenige Kontakte wie möglich zu schaffen. Die Ingenieure arbeiten mehrheitlich von zu Hause aus und kommen erst am 29. Juni wieder zurück. Seit dem 15. Juni sind wieder alle Rennteam-Mechaniker in der Fabrik."

Stornieren und Umbuchen

Der Sportdirektor musste in der Zwischenzeit mit Fluggesellschaften und Hotels verhandeln. „Wir haben den Vorteil, dass wir als Gruppe mehr Volumen bei Hotels und Fluggesellschaften haben und deshalb auch mehr erreichen können als eine Einzelperson. Als klar war, dass wir bis inklusive Monaco alles absagen müssen, lagen wir noch innerhalb der Stornofristen. Bei den Flügen sind wir schlimmstenfalls mal auf ein paar Hundert Euro Gebühren sitzen geblieben. Wo bereits Anzahlungen geleistet wurden, haben wir mit den Fluggesellschaften ausgehandelt, dass wir die für zukünftige Buchungen umschreiben. Emirates war da sehr kulant und unkompliziert. Als wir für unsere ganze Truppe den Rückflug von Australien umbuchen mussten, ohne den Umweg über Bahrain, hat man uns keinen Aufpreis berechnet. Der Abstecher nach Bahrain wurde komplett zurückerstattet. Bei Hotels wie in Monaco gilt die Anzahlung gleich für das nächste Jahr. In anderen Fällen haben wir auf Rückerstattung bestanden. Weil wir nicht wissen, ob das Rennen nächstes Jahr stattfindet und wann. Bei Doppelschlägen wie jetzt in Österreich oder Silverstone kommen wir zwar mit weniger Leuten als sonst, bleiben dafür länger. Da konnten wir sogar die Zimmerpreise runterhandeln."

Nach Österreich, Ungarn, Belgien und Italien fahren die Teammitglieder im Auto. Nur nach England und Spanien wird geflogen. Für die Dreierpakete zu Beginn reist und wohnt der ganze Tross in einem eigenen Mikrokosmos. „Es wird also zwischendrin keiner nach Hause gehen, außer in einem Notfall", versichert Zehnder. Wegen der strengen Corona-Bestimmungen der Formel 1 müssen die Teams mit begrenzter Mannschaftsstärke antreten. Maximal sind 80 Mitarbeiter erlaubt. Alfa Romeo füllt das Kontingent nicht einmal aus. „Aus Hinwil kommen 55 Leute. Dazu stoßen an der Strecke noch zwölf Mitarbeiter von Ferrari. Damit sind wir auf 67. Die zehn Leute von der Aufbautruppe kommen nur für den Auf- und Abbau der Garagen und verschwinden dann wieder." Für den Notfall steht für jede Position in Hinwill ein Ersatzmann auf Abruf bereit. „Als kleines Team sind wir da aber begrenzt. Wenn mehr als zwei Mechaniker aussteigen, habe ich ein Problem", betont Zehnder.

Im Fahrerlager müssen sich die Teams auf neue Arbeitsbedingungen einrichten. Motorhomes und eine eigene Hospitality sind verboten. Die Teams werden streng getrennt in separaten Räumlichkeiten der Boxenanlage untergebracht. Fahrer und Teamleitung bekommen dazu je einen Container. Die Verpflegung wird zentral von Do&Co bereitgestellt. Es gelten die Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen Landes und die Auflagen der FIA. Zehnder verrät: „Wir werden in unserer Blase leben. Immer wenn wir Kontakt zu Leuten außerhalb dieser Blase haben, müssen Gesichtsmasken getragen werden. Zum Beispiel in der Garage, wo auch Leute von Pirelli arbeiten. Die bekommen einen separaten Arbeitsbereich. Das gilt für alle Trainingssitzungen und das Rennen. In unserer Gruppe brauchen wir die Masken nicht, außer wir können die Abstandsregeln nicht einhalten."

So zum Beispiel beim Boxenstopp oder am Kommandostand. „Die Mechaniker beim Boxenstopp haben Balaclavas an. Das gilt als Gesichtsmaske. An der Boxenmauer tragen wir medizinische Masken. Wir können auch jeden zweiten Sitz frei lassen. Das machen wir aber nicht."

Distanzregeln einhalten

Ein Spezialfall ist auch die Startaufstellung. Es wurde sogar diskutiert, sie komplett zu streichen und aus der Box direkt in die Formationsrunde zu gehen. „Das haben wir verworfen, weil da erst alle mal die richtige Reihenfolge finden müssten. Die Startaufstellung entspricht ja nicht der Reihenfolge, wie die Boxen angeordnet sind. Es werden jetzt einfach weniger Leute auf die Startaufstellung gelassen. 40 pro Team bis zum Drei-Minuten-Signal, danach nur noch acht pro Auto. Die Prozedur wird von 40 auf 30 Minuten verkürzt." Auch für nachträgliche Teilelieferung gibt es ein Prozedere. „Es wird ein spezieller Bereich eingerichtet, wo diese Teile angeliefert und übergeben werden. Der oder die Fahrer, die die Teile bringen, dürfen nicht in Kontakt mit den Leuten kommen, die die Teile annehmen. Der Lkw wird mit offener Klappe abgestellt, und der Fahrer wartet, bis das Rennteam ausgeladen hat. Dann fährt er wieder los." Die Regeln werden ständig der aktuellen Corona-Lage angepasst. Weil sich die Fallzahlen in Österreich auf niedrigem Niveau eingependelt haben, wird jetzt nur noch alle fünf statt zwei Tage auf Covid-19 getestet. Das könnte in Silverstone schon wieder anders sein.

Gegen einen Lagerkoller hat Alfa Romeo zwischen den Rennen ein Unterhaltungsprogramm im Angebot. „Je nach Wetter Badminton, Boccia, Fußballturniere, Radtouren oder Wanderungen. Solange wir in unserer Gruppe bleiben und die Regeln des jeweiligen Landes befolgt werden, ist alles möglich. In Österreich geht das einfach. Für Budapest überlegen wir uns noch etwas. Silverstone wird wohl etwas heftiger. Da bleibt dann nur noch Kartenspielen", fürchtet Zehnder. ■



WILHELM

Planänderung: Alfa-Teammanager Beat Zehnder musste Reisen stornieren



MOTORSPORT IMAGES

Neustart: In der Grid-Zeremonie gibt es keine Reporter zwischen den Autos



MCLAREN

Abstandsregeln: Viele Teams üben die neuen Maßnahmen bei Testfahrten

Formel 1

Vier GPs im Free-TV

RTL hat angekündigt, die Live-Übertragungen der Formel 1 ab 2021 zu beenden. Als Grund für den Ausstieg wurden die hohen Kosten genannt.

Von: **Tobias Grüner**

In der Vergangenheit stand die Formel 1 bei RTL schon häufiger mal auf der Kippe. Doch nun ist endgültig Schluss: Bereits ab 2021 werden die Grand-Prix-Übertragungen aus dem Programm verschwinden. „Der Wettbewerb um die TV-Rechte hat sich verändert, den Markt teils überhitzt und damit den durchaus ambitionierten, dennoch wirtschaftlich vertretbaren Rahmen verlassen, den wir uns gesteckt haben“, begründete RTL-Geschäftsführer Jörg Graf die Entscheidung. Stattdessen konzentriert man sich nun ganz auf Fußball.

Nach drei Jahrzehnten F1 bei RTL müssen die Fans damit künftig bezahlen, wenn sie Live-Bilder der Königsklasse sehen wollen. Sky hat sich die Exklusiv-Rechte gesichert. Im Gegenzug für die Gebühr gibt es die Rennen hier ohne Werbeunterbrechungen. Wie der Münchner Sender offiziell mitteilte, sollen aber immerhin vier ausgewählte Rennen unverschlüsselt ausgestrahlt werden. Zudem ist für 2021 geplant, im Kanalportfolio einen festen Sky Formel-1-Sender einzurichten, in dem 24 Stunden am Tag über die Königsklasse des Motorsports berichtet wird. ■



WILHELM

Seit 1991 sendet RTL die Formel-1-Rennen in die deutschen Wohnzimmer

Formel 1

Bangen um Zanardi

Alex Zanardi ist bei einem Handbike-Rennen mit einem Lastwagen kollidiert und hat sich dabei schwere Kopfverletzungen zugezogen.

Von: **Tobias Grüner**

Alex Zanardi hat in seinem Leben schon mehrfach bewiesen, dass er ein großer Kämpfer ist. Nun schlug das Schicksal erneut zu. Bei einem Handbike-Rennen in der Toskana verlor der ehemalige F1-Pilot auf einem Bergabstück die Kontrolle über sein Handbike. Das dreirädrige Sportgerät hob mit rund 50 Stundenkilometern plötzlich ab, überschlug sich zwei Mal und rutschte in den Gegenverkehr. Obwohl der Fahrer eines Lastwagens noch versuchte auszuweichen, kam es seitlich zur Kollision. Ohne diese Reaktion wäre Zanardi wohl frontal auf den Lkw geprallt, der mit ca. 30 km/h unterwegs war. Rettungskräfte waren zum Glück schnell vor Ort. Per Helikopter wurde Zanardi in die Klinik nach Siena geflogen. In einer dreistündigen Operation behandelten die Ärzte mehrere Knochenbrüche am Kopf und im Gesicht sowie eine Augenverletzung. Nach dem Eingriff wurde der Patient ins künstliche Koma versetzt. Die Herz- und Kreislauffunktionen seien zufriedenstellend, erklärten die Ärzte anschließend. Den neurologischen Zustand bezeichneten die Mediziner jedoch als kritisch. Die Langzeitfolgen lassen sich noch nicht abschätzen. „Wie groß die Hirnschäden sind und wie viel Augenlicht er verliert, wissen wir erst, wenn er wieder aufwacht – falls er wieder aufwacht“, erklärte der operierende Arzt, Giuseppe Oliveri. Nun bangt ganz Italien um den Nationalhelden. Zanardi sei kein hoffnungsloser Fall, so Oliveri. Er befinde sich aber in einer Situation, in der man auch sterben könne. ■



GUIDO DE BORTOLI

Nach seinem Champ-Car-Unfall 2001 kämpft Zanardi erneut um sein Leben

NACHRICHTEN

COWELL GEHT VON BORD

Mercedes muss eine neue Führungsstruktur im Motorenwerk in Brixworth einsetzen. Andy Cowell, der Chef der Antriebsabteilung, wird das Unternehmen im kommenden Jahr verlassen. Der Brite hatte Teamchef Toto Wolff schon im Januar über seinen Abgang informiert. Cowells Aufgaben sollen ab dem 1. Juli auf mehrere Schultern verteilt werden. Zunächst wird der 51-Jährige noch an der Seite von Hywel Thomas arbeiten, um für einen reibungslosen Übergang zu sorgen. Darüber hinaus soll er Mercedes bis Anfang 2021 noch bei einem Zukunftsprojekt beraten.

FORMEL 1 WIRD BUNT

Um ein Zeichen gegen Rassismus zu setzen, hat die Formel 1 für das Rennwochenende in Spielberg einige Aktionen geplant. Unter anderem sollen an der Nase und an den Halos der Autos Regenbogen-Flaggen angebracht werden.

FORMEL E IN BERLIN

Weil in vielen Metropolen Corona-Angst herrscht, musste Berlin in die Bresche springen. Auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof kann die Formel E abgeschirmt von der Außenwelt arbeiten. Gleich sechs Rennen haben die Serienbosse hier angesetzt. Gefahren wird jeweils in Doppel-Events am 5./6. August, am 8./9. August sowie am 12./13. August. Damit es nicht zu langweilig wird, sollen verschiedene Streckenvarianten zum Einsatz kommen.

RAST FÄHRT FÜR AUDI

Nach dem Rauswurf von Daniel Abt aus dem Formel-E-Kader hat Audi schnell Ersatz gefunden. Wie erwartet wird René Rast in den letzten sechs Rennen das zweite Werksauto neben Lucas di Grassi pilotieren. Der DTM-Champion von 2017 und 2019 war bereits in der Saison 2016 beim Formel-E-Rennen in Berlin dabei – damals noch für das Team Aguri.



LIQUI MOLY

MOTORÖLE
ADDITIVE
FAHRZEUGPFLEGE

LIQUI MOLY SCHAFFT DIE ZEHNSATION

Liebe Kunden, seit Jahren wählen uns die Leser der führenden Autozeitschriften zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei Auto Zeitung sowie auto motor und sport bereits zum **10. Mal in Folge*.** Ein besonderer Erfolg in einer besonders schweren Situation. Denn angesichts der weltweiten Corona-Katastrophe ist jetzt nicht die Zeit für Freudentänze, sondern für verantwortungsvolles Handeln. Miteinander und füreinander. Menschlich und voller Nächstenliebe. Mit Herz, Hirn und Ausdauer. Bei dieser Herausforderung stehen meine 1.000 Kolleginnen und Kollegen geschlossen zusammen, um mehr denn je ihr Bestes zu geben. Für unsere Partner, für unsere Kunden, für Sie! Denn nur gemeinsam schaffen wir das!

Bleiben Sie gesund!

Ihr Ernst Prost

Seit einem Jahrzehnt die Nr. 1 in der Kategorie Motorenöle!*

LESERWAHL BEST BRAND 2020 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 07/20 auto motor und sport

10 Jahre in Folge die Nr. 1 bei den Lesern von auto motor und sport. (Ausgabe 7/2020)

Auto Zeitung TOP MARKE 2020 GOLD Schmierstoffe

10 Jahre in Folge die Nr. 1 bei den Lesern der Auto Zeitung. (Ausgabe 5/2020)

Auto Zeitung TOP MARKE 2020 SILBER Pflegemittel

2 Jahre in Folge Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. (Ausgabe 5/2020)

LESERWAHL BEST BRAND 2020 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/20 Motor Klassik

9 Jahre in Folge die Nr. 1 bei den Lesern von Motor Klassik. (Ausgabe 6/2020)

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN

9 Jahre in Folge die Nr. 1 bei den Lesern der Auto Bild. (Ausgabe 13/2020)

LESERWAHL BEST BRAND 2019 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 16/20 MOTOR SPORT aktuell

3 Jahre in Folge die Nr. 1 bei Motorsport Aktuell in der Kategorie Automobil. (Ausgabe 16/2020)

LESERWAHL BEST BRAND 2019 KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe Heft 16/20 MOTOR SPORT aktuell

2 Jahre in Folge die Nr. 1 bei Motorsport Aktuell in der Kategorie Motorrad. (Ausgabe 16/2020)

MOTORRAD BEST BRAND 2020 Kategorie: Öle/Schmiermittel

2 Jahre in Folge die Nr. 1 bei den Lesern von Motorrad. (Ausgabe 9/2020)

MOTOR OILS & ADDITIVES LIQUI MOLY MADE IN GERMANY



*Seit 10 Jahren BEST BRAND in der Kategorie Schmierstoffe bei auto motor und sport sowie TOP MARKE bei Auto Zeitung.

www.my-liqui-moly.de



„Ich war oft Nutznießer“

John Watson war lange der klassische Pechvogel der Formel 1. Dann entwickelte er sich zu einem Spezialisten für Siege von hohen Startplätzen. Obwohl er 1983 noch ein Rennen gewann, verlor er sein McLaren-Cockpit an Alain Prost. Watson haderte nie mit seinem Schicksal. Oft genug war er Nutznießer vom Pech anderer.

Von: **Michael Schmidt**

Das Ende kam schnell und aus dem Hinterhalt. Als John Watson nach dem Saisonfinale 1983 aus Südafrika die Heimreise antrat, war er noch ein McLaren-Fahrer. Als er zu Hause ankam, gehörte sein Cockpit schon einem anderen. Alain Prost war nach der WM-Niederlage von Renault gefeuert worden. Der Franzose wandte sich hilferufend an Marlboro, in der Hoffnung, noch bei Ferrari unterzukommen. Doch der Tabakriese hatte andere Pläne für Prost parat: Er wurde zu McLaren transferiert. Dort war neben Niki Lauda eine Stelle frei, weil John Watson seinen Vertrag noch nicht verlängert hatte. Lauda machte seinem Teamkollegen ewig Vorwürfe: „Der John hat zu lange gepokert. Dafür hat er die Quittung bekommen.“ Watson wehrt sich bis heute: „Irgendwie hat sich diese Story in Nikis Hirn festgesetzt. Es war ganz anders.“

Gesetz der Logik

Wie war es denn? „Ich bekam am Montagmorgen nach dem Rennen einen Anruf von Niki, der mich warnte, dass Alain versuchte, meinen Sitz zu kriegen. Die Wahrheit ist: Es war für McLaren und Philip Morris ein Selbstläufer, Alain zu holen. Ich war zu der Zeit schon 37 Jahre alt und Niki 35 oder 36. McLaren hatte zwei Senioren im Team, die beide innerhalb eines Jahres hätten zurücktreten können. Ein Fahrer mit Alains Potenzial wäre dann für McLaren verloren gewesen. Es war also das Gesetz der Logik, ihn zu verpflichten, zumal sie ihn auch noch zu einem geringen Preis bekommen haben.“ Wäre John Watson in der Position von Teamchef Ron Dennis gewesen, er hätte das Gleiche gemacht: „Es war aus Sicht des Teams eine

Chance, die man nicht verpassen durfte. Sie konnten nicht sagen, lass uns mit Niki und John weiterfahren, weil sie so nette Jungs sind, Das ist nicht die Formel 1. In diesem Geschäft geht es nur darum, dass der eine den anderen frisst."

Der heute 74-jährige Nordire weiß, wovon er spricht. Er stand in seiner Karriere oft genug auf der Gewinnerseite. Den Platz bei Surtees 1975 bekam er, weil Helmut Koinigg beim letzten Grand Prix 1974 tödlich verunglückt war. Die Stelle bei Penske 1976 wurde frei, weil Penskes Lieblingspilot Mark Donohue im Warm-up zum GP Österreich in den Tod fuhr. Auch 1979 war sein Glück das Pech eines anderen. McLaren war sich mit Ronnie Peterson für 1979 bereits handelseinig, als sich der Schwede bei einer Startkollision in Monza so schwer verletzte, dass er am nächsten Morgen starb. Peterson lag noch im Krankenhaus, als McLaren schon Kontakt zu John Watson aufnahm.

So flog Regazzoni raus

1977 profitierte Watson von einem glücklichen Timing. Es ging um einen halben Tag. Penske zog sich Ende 1976 aus der Formel 1 zurück, obwohl Watson in Österreich den ersten Grand Prix für das US-Team gewonnen hatte. Wieder einmal stand der Mann aus Belfast ohne Cockpit da. Penskes Teammanager Heinz Hofer wusste eine Lösung. Er machte sich bei Brabham-Chef Bernie Ecclestone für Watson stark. „Bernie hat mich am gleichen Abend in sein Appartement nach London eingeladen. Wir haben uns in einer halben Stunde geeinigt. Erst später habe ich erfahren, dass am nächsten Morgen Clay Regazzoni in London eintraf, um einen Vertrag mit Brabham zu unterschreiben. Bernie hat zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Mich hat er für wenig Geld bekommen, und gleichzeitig verhindert, dass ihm sein Sponsor Martini einen Fahrer aufs Auge drückt. Bernie hasste es, wenn ihm andere in seine Geschäfte reinreden wollten." Mit dieser Erfahrung blickt Watson heute ohne Groll auf sein Vertragsende bei McLaren zurück: „Mir ist das Gleiche passiert wie Regazzoni sieben Jahre davor. Damals war ich der Nutznießer. Ich darf mich nicht beschweren."

Zwei schwere Unfälle

Der Aufstieg zu einem Formel-1-Fahrer mit Stammplatz war steinig. Er begann damit, dass ihm sein Vater für 15 000 Pfund einen Brabham BT30 kaufte, mit dem Watson über die Formel-1-Strecken tingelte. Ein schwerer Unfall in Rouen 1970 setzte ihn ein halbes Jahr außer Gefecht. Watson erholte sich und schaffte es dank Sponsor Hexagon bis in die Formel 1, wo er sporadisch einen dritten Brabham fuhr. 1973 kam ihm wieder ein Unfall dazwischen, bei einem nicht zur WM zählenden Lauf in Brands Hatch.

Watson brach sich ein Bein und musste im Cockpit bis zum Ende des Rennens warten, weil man ihn nur mit schwerem Gerät aus dem Auto schneiden konnte. Sein Fazit: „Die zwei Unfälle haben mich echt zurückgeworfen. Ich war entweder zu dumm zu erkennen, dass ich aufhören sollte oder zu fest entschlossen weiterzumachen." Als Hexagon die Formel 1 zu teuer wurde, griff Watson nach jedem Strohhalm. Erst Surtees, dann Penske, dann Brabham. Zwei Jahre lang saß der Überraschungssieger des GP Österreich 1976 in einem Siegerauto, aber er gewann keine Rennen: „Ich hätte drei oder vier Mal gewinnen müssen, doch jedes Mal kam mir ein technisches Problem dazwischen." Ein neuer Pechvogel der Formel 1 war geboren.



WILHELM

Besser als nichts: Watson überbrückt die Saison 1975 bei Surtees



MOTORSPORT IMAGES

Die „Brabham Boys" Watson und Lauda mit Goodyear-Chef Lauritzen (M.)

Gleichstand mit Lauda

Bei McLaren musste Watson drei Jahre warten, bis er endlich wieder ein konkurrenzfähiges Auto bekam. Immerhin profilierte er sich als solider Punktesammler trotz unterlegenem Material. 1981 zahlte sich die Geduld aus. Mit der MP4-Baureihe hatte John Barnard ein Auto auf die Räder gestellt, das Rennen gewinnen konnte. Beim GP England besiegte Watson den bösen Fluch. Danach wurde er ein Spezialist für Siege von hohen Startplätzen. 1982 in Zolder von Platz 10, im gleichen Jahr in Detroit von Rang 17. Sein Sieg beim GP USA-West 1983 von Startplatz 22 ist bis heute Rekord. Teamkollege war wie schon 1978 bei Brabham Niki Lauda. „Insgesamt bin ich drei Jahre mit Niki in einem Team gefahren. Kürzlich hat mir einer erzählt, dass Niki und ich in dieser Zeit beide exakt 86 Punkte geholt haben", amüsiert sich Watson.

Trotzdem war er hinter dem Österreicher immer die Nummer zwei: „Niki wusste, wie man sich im Team verkauft und positioniert. Ich war da zu naiv." Obwohl ihn mit dem dreifachen Weltmeister eine Freundschaft verband, ist Watson stolz darauf, dass Lauda auf Befehl des Teams einmal für ihn fahren musste: „Ich konnte 1982 in Las Vegas noch Weltmeister werden. Ron Dennis ging vor dem Rennen zu Niki und hat ihm gesagt: Wenn John hinter dir liegt, lass ihn bitte vorbei." Nach seiner Formel-1-Karriere hängte Watson noch sechs Jahre Sportwagen-WM dran. 1990 war dann im Alter von 44 Jahren endgültig Schluss. ■

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geboren: 4. Mai 1946 in Belfast (GB)

FORMEL 1

Debüt:	GP England 1973 (Silverstone)
Teams:	Brabham, Surtees, Lotus, Penske, McLaren
GP-Starts:	152 (von 1973 bis 1985)
WM-Punkte:	169
GP-Siege:	5
Podiumsplätze:	20
Punkteränge:	47
Pole-Positions:	2
Schnellste Runden:	5
Führungskilometer:	1242

FORMEL 2/3000

Debüt:	B.A.R.C. 200 1969 (Thruxton)
Teams:	Lotus, Brabham, Leda-TUI, Surtees
Starts:	22 (von 1969 bis 1974)
EM-Punkte:	19
Siege:	–
Podiumsplätze:	2
Pole-Positions:	6
Schnellste Runden:	–
Führungskilometer:	5



BMW GROUP ARCHIV

McLaren schlug 1995 mit dem F1 GTR die gesamte GT1-Konkurrenz – und die WSC-Prototypen

Der Kantersieg

Vor exakt 25 Jahren holte McLaren mit dem F1 GTR seinen einzigen Sieg beim 24h-Rennen in Le Mans. Die Briten waren damals nicht die Favoriten, und sie waren auch nicht wirklich aussortiert – trotzdem drehten sie der überlegenen Protoypen-Konkurrenz eine lange Nase.

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

Der Sieg von McLaren bei der 63. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans 1995 war eine echte Überraschung. Aus mehreren Gründen: Die Rennversion des McLaren F1 GTR für die neu geschaffene GT1-Klasse hatte vor Le Mans gerade mal ein paar Rennen bestritten – keine guten Voraussetzungen für einen Wettkampf über 24 Rennstunden. Zweitens brachte McLaren zwar sieben Autos an den Start, aber es handelte sich dabei offiziell nicht um Werkseinsätze. Favorisiert waren drittens die schnelleren WSC-Prototypen. Trotzdem siegte am Ende der schwarze McLaren F1 GTR mit der Startnummer 59 von JJ Lehto, Yannick Dalmas und Masanori Sekiya mit dem Sponsoring der japanischen Ueno Clinic, die unter anderem auf plastische Chirurgie im männlichen Genitalbereich spezialisiert war.

Bellm: Druck wegen GTR?

Der Triumph von 1995 ging auch sonst in die Geschichtsbücher ein: McLaren war neben Chenard & Walcker (1923) und Ferrari (1949) erst der dritte Hersteller, der gleich beim ersten Einsatz an der Sarthe siegte. Und mit Masanori Sekiya holte erstmals ein Japaner den Gesamtsieg beim wichtigsten Sportwagenrennen der Welt in Le Mans.

Wie kam es also 1995 zu dieser faustdicken Überraschung? Beginnen wir mit der Frage, wie das Auto entstand. Es existieren zwei Versionen: Ray Bellm, McLaren-Pilot in der damaligen BPR-Rennserie, soll McLaren-Boss Ron Dennis gebeten haben, endlich ein properes Rennauto auf Basis des McLaren F1 zu bauen. Für den Fall, dass Dennis das nicht tun würde, drohte Bellm, es einfach selber zu machen.

Bei McLaren wird die Story anders erzählt: Man habe nach einer Möglichkeit gesucht, den schleppenden Abverkauf des Straßenautos anzukurbeln. 1994 sei deshalb eine McLaren-Abordnung zum BPR-Rennen nach Dijon entsandt worden, um die potenzielle Nachfrage für eine Rennversion auszuloten. Der Zuspruch war gut, McLaren baute eine Rennversion für die BPR-Rennserie 1995. Wohlhabende Privatiers wie Thomas Bscher, Lindsay Owen-Jones und Ray Bellm kauften die Rennversion und ließen die Autos über das Gulf-Racing-/GTC-Team von Michael Caine und David Price bei den BPR-Rennen einsetzen.

Kaum war das abgehakt, machten die Privatiers schon wieder Druck: Sie wollten mit dem F1 GTR nach Le Mans, doch das erforderte ein neuerliches Technik-Update. „Dieses spezielle Update für Le Mans war nicht eingeplant“, erinnert sich Jeff Hazell, damals bei McLaren für den Kundensport mit dem GTR verantwortlich. „Also sagten wir den Interessenten: Wir bauen einen Le-Mans-Kit und wir machen auch einen Test – aber ihr müsst das alles bezahlen!“



„Wir bauen einen Kit für Le Mans und wir machen einen Test – aber ihr müsst das alles bezahlen!“

Jeff Hazell,
McLaren-Kundensportleiter

Völlig ungeeigneter Test?

Die einzige Rennstrecke, die verfügbar war, hieß Magny-Cours. „Das war aber leider der völlig falsche Platz für eine gute Le-Mans-Vorbereitung, weil die Strecke sehr glatt und eben ist und somit kaum Probleme auftauchten“, so Hazell. Folglich spulte der McLaren F1 GTR mit Le-Mans-

Kit den 24-Stunden-Test ab, und zwar ohne ein Zipperlein.

„Die Teammanager kamen zu mir und sagten: Wir haben ein Problem“, erinnert sich Hazell. „Denn die Teams hatten den Start in Le Mans mit den wohlhabenden Privatiers als netten Betriebsausflug geplant, weil sie davon ausgingen, dass das Auto niemals halten würde. Nach dem Test war ihnen schlagartig klar, dass sie die Angelegenheit ernst nehmen mussten, weil das Auto die volle Distanz schaffen könnte – das war aber eigentlich nie ihr Plan!“

„Ach du meine Güte!“

McLaren wollte in Le Mans nur Kundenteams unterstützen, aber dann tauchte mit Ueno Clinic plötzlich ein großer Sponsor auf – doch alle McLaren F1 GTR hatten bereits ausreichend Sponsorship. So blieb den Briten nichts anderes übrig, als in Le Mans ein siebtes Auto mit Ueno Clinic als Sponsor zusätzlich an den Start zu bringen. Damit war Unfrieden im McLaren-Camp vorprogrammiert, denn das Werk trat nun indirekt gegen die Kunden an.

Das Team von Paul Lanzante bekam den Zuschlag für den Einsatz des McLaren. Lanzante war ein guter Freund von McLaren-Boss Ron Dennis, aber er hatte keine Erfahrung in Le Mans und auch keine Piloten. Jeff Hazell köderte Yannick Dalmas als Lead-Fahrer: „Yannick hatte die notwendige Erfahrung, er wusste genau, was er von dem Auto in Le Mans wollte. Damit war er der perfekte Teamkapitän.“ Der Routinier Masanori Sekiya kam über den Sponsor aufs Auto.

Aus Sicht von Hazell war der dritte Fahrer, JJ Lehto, das Hauptproblem: „Als ich hörte, dass Lehto fahren sollte, dachte ich nur: Ach, du meine Güte! Er war berüchtigt für seinen Speed, aber er hatte auch viele Unfälle. In der Nachbetrachtung muss man festhalten: Es war das perfekte Trio für Le Mans, und Lehto sorgte in der verregneten Nacht beim 24h-Rennen für wahre Fabelzeiten – und zwar ohne Unfälle!“

Insgesamt standen beim 24h-Rennen in Le Mans 1995 sieben McLaren F1 GTR am Start – mit unterschiedlichem Status, mit unterschiedlicher Technik und obendrein auch noch mit unterschiedlichen Reifen. Das Team von David Price buchte sich für seine zwei McLaren für Thomas Bscher und dem von Harrods gesponserten Wagen für Derek Bell und Sohn Justin bei Goodyear ein, während die restlichen gut besetzten McLaren zumeist auf Michelin-Reifen setzten.

Auch technisch gab es Unterschiede: Die David-Price-Autos für Bell/Bell/Wallace und John Nielsen, Jochen Mass und Thomas Bscher verwendeten eine spezielle Kupplung – gegen den ausdrücklichen Wunsch des Testteams von McLaren. Jeff Hazell verpflichtete Graham Humphrys als Renningenieur für das spätere Siegerauto, weil das Lanzante-Team keine Erfahrung in Le Mans hatte. Die anderen McLaren-Teams waren misstrauisch, und der Argwohn verstärkte sich, als das Lanzante-Team in der Rennwoche mit Mitgliedern des offiziellen McLaren-Testteams aufgefüllt wurde …

Das Teilnehmerfeld bei der 63. Le-Mans-Ausgabe wies mehr Masse als Klasse auf: In der neuen GT1-Klasse gab es ein paar halbgare Werkseinsätze von Venturi, Marcos, Honda oder Nissan. Am stärksten war McLaren mit sieben Autos vertreten. Die Favoriten kamen aus der Topklasse WSC: die beiden Kremer K8 Spyder, wo Thierry Boutsen, Hans-Joachim Stuck und Christophe Bouchut ein Team bildeten, der Courage Competition C34 von Bob Wollek, Éric Hélary und Mario Andretti und schließlich der Courage C41 von Henri Pescarolo, Franck Lagorce und Éric Bernard. Die WSC-Prototypen waren deutlich schneller als die GT1-Autos – doch die waren bei Verbrauch und Reichweite im Vorteil.

Problemzonen bei McLaren

In der Rennwoche sah das Lanzante-Auto nicht nach einem Siegkandidaten aus: Man musste das Getriebe ebenso tauschen wie den Motor, der letzte Rollout fand als Check am Freitagmorgen vor dem Rennen um 2.00 Uhr auf einem nahe gelegenen Flughafen statt – Hauptgrund war das Getriebe. Dalmas, Lehto und Sekiya hatten Schaltschwierigkeiten beklagt. Das Getriebe kam direkt aus dem McLaren-Werk – und es gab die klare Anweisung an die Teams, hier nichts anzufassen.

Humphrys setzte sich über die Order hinweg und ließ das Getriebe öffnen. „Das Sechsganggetriebe war quer eingebaut und sehr groß dimensioniert, dazu war es synchronisiert“, so Humphrys. „Wir mussten vor dem Rennen das komplette Getriebe überholen; auch der 600 PS starke 6,1-Liter-V12-Motor von BMW musste wegen eines Überdrehers



MOTORSPORT-IMAGES

Ein verpfuschter Stopp war der einzige echte Aufreger für die Sieger



MOTORSPORT-IMAGES

Masanori Sekiya, JJ Lehto und Yannick Dalmas (v.l.n.r.) freuen sich über den Sieg



MOTORSPORT-IMAGES

Der Courage von Andretti, Hélary und Wollek hätte ohne Unfall gewonnen



MOTORSPORT-IMAGES

Derek Bell kam bei seinem letzten LM-Einsatz im McLaren aufs Podium



Vorstart in Le Mans 1995: Die Prototypen waren favorisiert, die GT1-Autos numerisch überlegen

MOTORSPORT-IMAGES

getauscht werden.“ Dazu gab es Probleme an der Vorderradaufhängung, weil Lehto im Training laut Humphrys „wie ein Geisteskranker über alle Curbs geratert“ sei. McLaren verstärkte die Dreiecksquerlenker in Windeseile – auch die trafen erst am Freitag in Le Mans ein.

Und die Odyssee ging weiter: In der Startaufstellung ging die Kontrollleuchte für die Benzinpumpe an, und sie erlosch nicht wieder. „Wir fuhren das ganze Rennen mit der Reservebenzinpumpe“, so Humphrys, „und wir hatten kein gutes Gefühl!“

Der geheime Michelin-Trailer

Die Rennstory von 1995 ist fix erzählt: Natürlich waren die Prototypen schneller, ihre Reichweite war aber schlechter. Es regnete über weite Strecken, besonders in der Nacht, davon profitierten die Autos aus der GT1-Klasse wegen ihrer höheren Bodenfreiheit. Dazu gab es die in Le Mans üblichen Unfälle und Technikgebrechen, so auch im McLaren-Camp: Ray Bellm verunfallte; alle McLaren F1 GTR hatten Probleme mit der Kupplung, außerdem kehrten die Schaltprobleme am Getriebe zurück, was nur deshalb nicht zum großen Sterben führte, weil die lange Regenphase die Renn-Pace und damit die Beanspruchung drückte.

Fahrerisch war JJ Lehto der Superstar im siegreichen McLaren, denn er schaffte in der verregneten Nacht unfassbar gute Rundenzeiten, die teilweise zehn Sekunden pro Runde schneller waren als die der direkten Gegner! Gerüchte sagten, das sei auch speziellen Michelin-Reifen geschuldet. Jeff Hazell schränkt ein: „Entscheidend war die manuelle Nachbereitung der Bereifung, also das Schneiden zusätzlicher Rillen, um das Wasser abzuführen. Michelin probierte unterschiedliche Varianten aus, am Ende ging das beste Schnittmuster an die Topteams, die vorne lagen.“

Humphrys gibt zu, dass die Siegkandidaten die besondere Aufmerksamkeit von Michelin genossen: „Schon in der Nacht standen Pierre Dupasquier und Pascal Vasselon von Michelin bei uns auf der Matte – und sie übernahmen dann zügig das Zepter bei der Reifenwahl. Und natürlich gibt es einen Michelin-Trailer, dessen Tür erst dann aufgeht, wenn es um die Wurst geht, also wenn ein Sieg in greifbarer Nähe liegt!“ Sagen wir es so: Das Team machte einen guten Job und positionierte das Auto in den Top 3. Lehto war im Regen überragend – und die Reifen auch.

Der Sieg des Lanzante-McLaren geriet am Sonntag wegen eines verpfuschten Stopps noch kurz in Gefahr, weil die Ingenieure und der Crew-Chief widersprüchliche Anweisungen gegeben hatten. Der Teamboss Paul Lanzante war verärgert und warf die McLaren-Mitarbeiter inklusive Jeff Hazell aus der Box.

Als Hazell und die anderen McLaren-Mitarbeiter daraufhin untätig in der Box von David Price



„Wir fuhren das ganze 24h-Rennen mit der Reservebenzinpumpe – und wir hatten kein gutes Gefühl dabei!“

Graham Humphrys
Lanzante-Renningenieur

Racing herumstanden, schickte sie DPR-Pilot Ray Bellm sofort wieder zurück: „Ist euch eigentlich nicht klar, dass nur der Lanzante-McLaren hier noch gewinnen kann?“ Hazell überriss damals nicht, warum Bellm sich so uneigennützig als Teamplayer inszenierte: Dem Briten gehörten zwei F1 GTR und er wusste genau: Wenn ein McLaren in Le Mans siegt, wird der Wert der Rennautos durch die Decke gehen …

Das Finale bot keine Überraschung: Der zweite DPR-McLaren (Wallace/Bell/Bell) verlor Zeit wegen Kupplungsproblemen, der Courage von Andretti, Hélary und Wollek war nach einem Unfall in der Nacht zu weit zurückgefallen, um McLaren noch in die Suppe zu spucken.

25 Jahre später liefert Hazell einen interessanten Blick zurück: „Der Sieg rettete die Firma, denn der Verkauf der Straßenautos lag am Boden. Durch den Sieg in Le Mans wurde McLaren zum Mythos, daraus erwuchs eine Begehrlichkeit bei den Kunden. Nach Le Mans brummte das Geschäft: Wir haben damals orangefarbene F1 wie Brötchen verkauft!“ ■



MOTORSPORT-IMAGES

Schöner Rücken kann entzücken: Der siegreiche GTR vor der Dunlop-Brücke

GT3-Klasse / Intercontinental GT Challenge (IGTC)

„IGTC läuft weiter!“

Die Intercontinental GT Challenge (IGTC) ist das Aushängeschild im internationalen GT3-Sport. Nach dem Entfallen des Suzuka-Rennens und zahlreichen Hinweisen, dass Hersteller ihr Engagement zurückfahren, machte sogar das Gerücht die Runde, die IGTC könnte 2020 ausgesetzt werden. Im MSa-Interview widerspricht GT-Promoter Stéphane Ratel vehement.



IGTC

GT-Promoter Ratel verbürgt sich für die Fortführung der IGTC-Saison 2020

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

Ratel gibt zu, dass er das Rumoren vernommen hat, erklärt aber: „Wir haben letztlich nur Suzuka verloren. Wir haben intensiv an einem Ersatztermin gearbeitet, aber die Signale von den Herstellern und Teams waren eindeutig: Aus finanziellen Gründen bevorzugen sie vier statt fünf Saisonrennen.“

Dazu kommen natürlich die Reisebeschränkungen wegen der Coronakrise, weshalb einige GT3-Teamchefs offen Zweifel an der Abhaltung des nächsten IGTC-Laufes in Indianapolis am 4. Oktober bekundet hatten. Auch hier widerspricht Ratel: „Für Indianapolis sieht es wirklich gut aus. Die Teams müssen zwar bei der Homeland Security einen Einreiseantrag stellen, aber das Rennen wird definitiv stattfinden. Natürlich müssen wir Abstriche bei der Anzahl der Fahrzeuge machen, aber damit war wegen Corona zu rechnen.“ Der Rest des IGTC-Kalenders steht unverrückbar: „Das 24h-Rennen in Spa findet statt, da habe ich keine Zweifel. Das Saisonfinale in Kyalami ist fix eingeplant, aber alle Rennen außerhalb von Europa stehen unter einem gewissen Vorbehalt. Das Finale findet ja erst im November statt, da haben wir also noch ein wenig Zeit.“

Die Frage, wie viele der ursprünglich neun eingeschriebenen Hersteller die IGTC-Saison zu Ende fahren, hat unter den aktuellen Umständen eine bewegliche Antwort: Bentley hat das IGTC-Programm aus Kostengründen ausgesetzt. Handfeste Gerüchte gibt es zu Honda und Mercedes. In Schwaben gibt es kein Budget für eine IGTC-Fortsetzung.

Das ficht Ratel nicht an: „Laut Konzept fahren Teams in der IGTC, nicht Hersteller“, so Ratel. „Ich habe gehört, dass K-Pax für Bentley in Indianapolis startet, M-Sport ist für Spa gesetzt. Wenn sie dann immer noch die Tabelle anführen, starten sie wohl auch in Kyalami, oder?“ Auch vor der Zukunft ist Ratel nicht bange: Die aktuelle Homologationsperiode endet 2022, natürlich wird die Coronakrise dazu führen, dass Hersteller aussteigen.

„An dem Tag, an dem die Hersteller die GT3-Autos nicht mehr selbst bauen, werden Tuner das Geschäft übernehmen“, so Ratel. „Das Wichtigste im GT3-Sport sind die Kunden – und die gehen uns nicht so schnell aus!“ ■

NACHRICHTEN

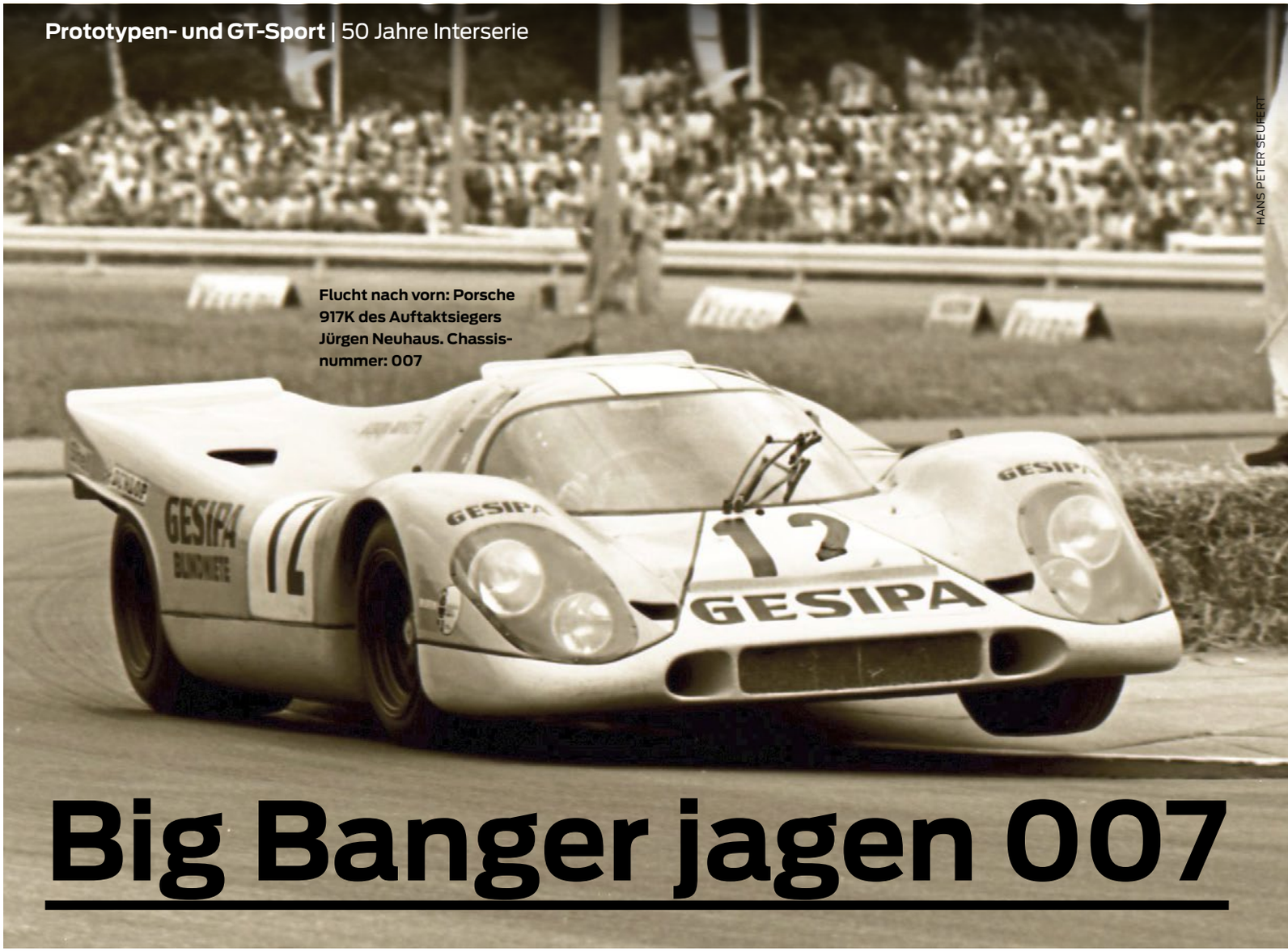
HAUPT: TEAMGRÜNDUNG

Der Unternehmer und Rennfahrer Hubert Haupt, der bisher bei Black Falcon auf der Nordschleife unterwegs war, hat sein eigenes GT3-Team zusammengestellt. Dabei wird man von Mercedes-AMG als Performance Team unterstützt. Auf dem Programm des neuen Teams stehen die Nürburgring Langstrecken-Serie (VLN), das 24h-Rennen am Nürburgring sowie die GT World Challenge Europe der Ratel-Organisation SRO. Black Falcon hat zeitgleich das Ende seines GT3-Engagements bekannt gegeben. Dafür sind nun die ehemaligen Black-Falcon-Experten Sean-Paul Breslin als Teamchef, Marvin Wagner als Technischer Direktor und Renaud Dufour als Chefingenieur beim neuen Team von Hubert Haupt an Bord.

BENTLEY INS GT MASTERS

Das Team T3 Motorsport bringt die britische Sportwagenmarke Bentley wieder zurück in die ADAC GT Masters-Serie. Neben dem Audi R8, den man schon in der vergangenen Saison einsetzte, gehört nun auch ein Bentley Continental GT3 zum Team aus Sachsen. Es ist das einzige Team, das mit zwei verschiedenen Herstellern antritt. Damit sind in dieser Saison acht Marken im ADAC GT Masters vertreten.





HANS PETER SEUFERT

Flucht nach vorn: Porsche 917K des Auftaktsiegers Jürgen Neuhaus. Chassisnummer: 007

Big Banger jagen 007

Vor 50 Jahren feierte die Interserie auf dem Norisring ihre Premiere. Die europäische CanAm-Kopie startete spektakulär. Der erste Sieger: Jürgen Neuhaus im Porsche 917.

Von: **Dirk Johae**

Es klingt fast wie im Märchen: Firmenchef und Sponsor Hans-Georg Biermann drückte dem 29 Jahre alten Rennfahrer Jürgen Neuhaus einen Blankoscheck in die Hand. Damit fuhr Neuhaus zu Porsche, um einen neuen 917 zu bezahlen und abzuholen. „Er hat mir sehr vertraut“, schwärmt Neuhaus noch heute vom Gesipa-Chef, dessen Unternehmen Blindnieten herstellt. Biermann selbst brachte den Rennfahrer aus Wuppertal auf die Idee, für die Saison 1970 einen neuen 917 mit Kurzheck einzusetzen. 1969 hatte Neuhaus einen 908/2 Spyder im hellblaugelben Dress der Firma gesteuert. „Da gibt’s doch noch etwas Schnelleres, hat Herr Biermann damals zu mir gesagt“, erinnert sich Neuhaus. In Zuffenhausen übernahm er das Auto mit der Chassisnummer 917-007. Es war die neu aufgebaute Kurzversion des 69er Le-Mans-Autos von Rolf Stommelen und Kurt Ahrens.

Beim WM-Lauf auf dem Nürburgring im Mai 1970 teilte sich Neuhaus das Cockpit dieses 917K mit Helmut Kelleners (Ausfall). Doch in der Interserie trennten sich ihre Wege. Kelleners setzte dort auf den leistungsstärkeren CanAm-Boliden March 707. Drei dieser Big Banger mit Chevy V8 baute das erst im Vorjahr gegründete Unternehmen in Bicester. Zwei Exemplare bekam Werksfahrer Chris Amon für die CanAm-Serie, ein 707 ging an Kelleners für die Interserie.

Echter Big Banger

Im seinem „roten Superwagen“ (Sport Auto) steckte ein 8,3-Liter-Big Block mit rund 720 PS. Auf dem Papier war der March das überlegene Auto der ersten Interserie-Saison. Doch der neue CanAm-Wagen erforderte noch viel Abstimmungsarbeit, ganz besonders auf dem welligen, schnellen Stadtkurs von Nürnberg. Dort wurde die Interserie-Premiere in zwei Läufen mit jeweils 41 Runden ausgetragen und schließlich die Gesamtfahrzeit jedes Fahrers addiert.

Gleich im ersten Lauf bekam Kelleners Probleme: Von einem defekten Kühler strömte heiße Luft direkt in Richtung seines Kopfes. Von der Spitze des Feldes fiel er bis auf den vierten Platz zurück. Nach dem Rennen war er so entkräftet, dass er aus dem Auto gehoben werden musste. In der knapp einstündigen Reparaturpause wurde auf dem Bug ein Schlauch befestigt, der kühle Luft zum Cockpit führte.

Das erste Rennen gewann Gijs van Lennep im Porsche 917K des finnischen Teams von Antti Aarnio-Wihuri (AAW), dem steinreichen Porsche-Importeur seines Landes und Förderer vor allem heimischer Fahrer. Van Lennep ersetzte den jungen Finnen Hans Laine, der Ende Mai auf dem Nürburgring tödlich verunglückt war. Mit 4,5 Sekunden Rückstand auf Van Lennep wurde Jürgen Neuhaus Zweiter vor dem Ferrari-Privatier Giampiero Moretti in einem 512S. Doch diese Fünfliter-Sportwagen waren für das Superauto von Kelleners keine gleichwertigen Gegner. Gleich nach dem fliegenden Start des zweiten Laufs schnellte er mit seinem 707 an die Spitze des Feldes. Neuhaus versuchte zwar, an Kelleners dranzubleiben. Doch der zog zunächst auf und davon. Plötzlich wurde Kelleners langsamer und Neuhaus konnte ihn in der 13. Runde überholen.

Dahinter folgte Van Lennep. Doch der AAW-Pilot kämpfte mit einem Defekt an Vorderachse und Bremsen und verlor teilweise eine Sekunde pro Runde auf den wie entfesselt fahrenden Neuhaus. Dem Wuppertaler gelang im Gesipa-917 mit 1.16,1 Minuten und einem Schnitt von 186,3 km/h sogar die schnellste Rennrunde. Dafür verbuchte der gelernte Bankkaufmann fünf



MCKLEIN

Grid beim Finale in Hockenheim: Kelleners (#73), Neuhaus (#62), Van Lennep (#63), Bonnier (#65), David Prophet (#8, McLaren M6B/12-Chevy), Michel Weber (#90, Porsche 908/2), Corrado Manfredini (#67, Ferrari 512S), Peterson (#66)


HANS PETER SEUFERT

Lucky Boy: Der erste Interserie-Gesamtsieger Jürgen Neuhaus

Punkte extra auf seinem Meisterschaftskonto.

Zusätzlich zu den Platzierungspunkten belohnte das Regelwerk der Interserie auch die schnellste Rennrunde und die Trainingsbestzeit, für die es drei Punkte gab. Die strich der Belgier Teddy Pilette ein, der allerdings mit einem Schaden am 6,2-Liter-V8 des Lola T70 von Brauereibesitzer Van der Straten (VDS) im ersten Rennen ausgefallen war.

Auftaktsieg für Porsche

Jürgen Neuhaus gewann den Auftakt in der Summe beider Läufe mit 13,2 Sekunden vor Gijs van Lennep. Mit insgesamt 17 Punkten legte er auf dem Norisring den Grundstein für eine erfolgreiche Saison in der Interserie. Gleich am nächsten Wochenende folgte der zweite Saisonlauf beim Südwest-Pokal in Hockenheim. „Es schien, als hätten sich die Teilnehmer dieses Rennens vorgenommen, Revanche zu üben für die teilweise am Vorsonntag in Nürnberg erlittenen Niederlagen“, berichtete die Zeitschrift Sport Auto über den zweiten Auftritt der neuen Rennserie.

Vic Elford, in der Marken-Weltmeisterschaft für Porsche Salzburg aktiv, gewann im McLaren M6B/12-Chevy der Paul Watson Racing Organization. Auf dem Norisring hatte er mit sich lösenden Zündkabeln am Sieben-Liter-Triebwerk gekämpft und schließlich aufgegeben. Knapp 26 Sekunden hinter Elford kam Van Lennep ins Ziel.

Neuhaus folgte dahinter, landete aber nach einer Zeitstrafe von 30 Sekunden für das Abkürzen einer Schikane auf dem sechsten Platz. Noch schlechter lief es für Helmut Kelleners. Erst bremste ihn eine defekte Auspuffanlage, später wurde er wegen des Abkürzens im Motodrom disqualifiziert. Beim folgenden Lauf in Croft konnte Kelleners endlich seinen ersten Saisonsieg feiern. Allerdings erntete er dafür nur die halbe Punktzahl, weil die Distanz mit nur 70,4 Kilometern zu kurz ausfiel.

Auch für den Lauf in Thruxton (94,8 km), wo Neuhaus seinen zweiten Sieg holte, wurden nur die halben Platzierungspunkte vergeben. Zwischen den beiden englischen Läufen wurde der Große Preis von Finnland in Keimola ausgetragen. Dieses Heimrennen seines Teams AAW krönte Van Lennep mit seinem einzigen Sieg in der Interserie.

Eine Million Preisgeld

Erst beim Saisonfinale, dem 300-Meilen-Rennen von Hockenheim, konnte Helmut Kelleners die Stärke seines CanAm-March ausspielen: Rennsieg, Pole und schnellste Runde bescherten ihm die Maximal-Ausbeute von 20 Punkten. Er wurde noch Dritter in der Gesamtwertung hinter Neuhaus und Van Lennep. Letztlich gewann mit dem Porsche 917K von Jürgen Neuhaus und Gesipa der erfolgreichste europäische Sportwagen dieser Ära.

Um mehr Big Banger in die Interserie zu locken, wich die Startgeld-Regelung 1971 einer Wertung mit Preisgeldern. Mit einer Million Schweizer Franken war der Topf prall gefüllt. Die folgenden drei Saisons beherrschte der Finne Leo Kinnunen im Porsche 917 Spyder und später im 917/10 von AAW mit 12 Siegen.

Immer mehr waschechte CanAm-Autos (Gruppe 7) wurden nun eingesetzt. Mit Willy Kauhsen (Gesamtzweiter 1972 und 1973) oder Georg Loos und seinem Team konnten sich weitere deutsche Fahrer in Szene setzen. Bis 1975 prägten die leistungsstarken CanAm-Autos das Bild. Gegen sie war 007 selbst als offener Spyder chancenlos. ■



MCKLEIN

Mit „Klimaanlage“: Kelleners im March auf dem Norisring



MCKLEIN

Im Popdesign: Gijs van Lennep im Porsche 917K von AAW

INTERSERIE 1970

1.	Jürgen Neuhaus	Porsche 917K	59 Punkte
2.	Gijs van Lennep	Porsche 917K	45
3.	Helmut Kelleners	March 707-Chevrolet 7.6/8.3	29
4.	Jo Bonnier	Lola T70 Mk3B-Chevrolet	22
5.	Ronnie Peterson	Lola T70 Mk3B-Chevrolet/T210-FVC	15
6.	Teddy Pilette	Lola T70 Mk3B-Chevrolet	13,5
7.	Vic Elford	McLaren M6B/12-Chevrolet	12
8.	David Piper	Porsche 917K	11
	Gérard Larrousse	Porsche 908/02	11
10.	Chris Craft	McLaren M8C-DFV/Lola T210	10
	Helmut Leuze	Porsche 908/02	10



HYUNDAI

Zurück zur Normalität

Nach zwei Monaten Ruhe füllen sich die Büros und Werkshallen der Hyundai Motorsport GmbH wieder mit Leben. Das Werksteam rückte nach dem Corona-Lockdown zu ersten Testfahrten aus, und in der Kundensportabteilung gehen wieder Bestellungen ein.

Von: **Reiner Kuhn**

Satte zwölf Wochen war Hyundai-Teammanager Alain Penasse nicht mehr in seinem Büro. Anfang März reiste er zur Rallye Mexiko, nach dem vorzeitigen Ende flog er nach Chile und Ende Mai mit einem der ersten Langstreckenflüge zurück in seine belgische Heimat, wo eine zweiwöchige Quarantäne anstand. Nach drei Monaten „Homeoffice extrem“ sitzt Penasse nun wieder an seinem Schreibtisch. Anders Andrea Adamo: Der Motorsportdirektor war durchgängig im unterfränkischen Alzenau, wo die Hyundai Motorsport GmbH (HMSG) ihren Sitz hat. „Wie die Mehrzahl unserer Mitarbeiter habe auch ich im Homeoffice gearbeitet“, berichtet der 49-Jährige.

Noch mit halber Kraft

Seit Mitte Mai ist die Hälfte der rund 250 Mitarbeiter zählenden Belegschaft aus 29 verschiedenen Nationen wieder am Arbeitsplatz. Zur Sicherheit wird vorerst in Schichten und mit stetig rotierenden Gruppen gearbeitet. Neben den gesetzlichen Abstandsregelungen sind auch das Tragen von Masken, Handschuhen und andere Schutzausrüstungen vorgeschrieben.

Zu tun gibt es einiges: Arbeitsplätze und Abläufe verändern oder anstehende Wartungsarbeiten erledigen. So wurde der motorsportliche Leerlauf vor allem dazu genutzt, Teilelager neu zu organisieren oder aufwendigere Arbeiten an Werkzeugen zu verrichten.

Das gesamte Areal umfasst knapp 16 000 Quadratmeter. Abgesehen von den Bürogebäuden, in denen neben der Geschäftsleitung die Verwaltung, das Marketing sowie Designer und Konstrukteure residieren, gibt es zwei nahezu gleich große Abteilungen für den Kundensport und das Werksteam – aufgeteilt in den klassischen Werkstattbereich sowie die Teilbereiche für Motoren, Kraftübertragung, Elektrik, Verbundwerkstoffe, Teilefertigung oder auch Qualitätskontrolle. Zwei Motoren- und ein Fahrwerksprüfstand runden den Hightech-Maschinenpark ab. Knapp ein Dutzend Sattelzüge, mehrere Vans, Busse und Pkws sowie neun speziell präparierte Rallye-Autos zur Streckenbesichtigung der WM-Pisten bilden die Fahrzeugflotte.

Doch ebenso wichtig wie das imagebildende Werksengagement in der Rallye-WM ist bei Hyundai der Kundensport. Gut 90 Exemplare des i20 R5 für Rallyes und 80 i30 TCR für die Rundstrecke wurden bisher verkauft. Man forcierte und investierte in die Weiterentwicklung und installierte ein Junior-Team in der WRC2. Doch mit der Corona-Pandemie ist dieser Bereich nahezu zum Erliegen gekommen.

Kein Kunde, kein Geschäft

Adamos Analyse: „Ohne Wettbewerbe keine Kunden und kein Geschäft.“ Auch deshalb will er noch energischer auf die Kostenbremse treten. Der in Alzenau entworfene und gebaute Veloster N ETCR dient als Technologieträger, künftige Renneinsätze sind aktuell offen. Ähnlich düster könnte die Rallye-WM-Zukunft aussehen. Bevor kein fertiges Hybrid-Reglement auf dem Tisch liegt, will Adamo nicht mit der Konstruktion beginnen. Dabei bleiben nur noch 18 Monate bis zum Saisonstart 2022. ■



HYUNDAI

Im Teillastbereich: Hyundai Motorsport GmbH



HYUNDAI

Pause: Vorerst keine Luftfracht nach Übersee



HYUNDAI

Technologieträger: Hyundai Veloster N ETCR

„Wir wollen klare Ansagen“

Hyundai Motorsport-Direktor Andrea Adamo ist ein Mann deutlicher Worte. In MSa spricht der 49-Jährige über die Zeit im Lockdown, die Krux mit dem Kalender und die Rallye-WM 2022.

Von: **Reiner Kuhn**

Ihre Tore waren mehrere Wochen geschlossen. Wann ging es wieder los?
Auch wir waren in Kurzarbeit und erst einmal zu Hause. Viele arbeiteten aus dem Home Office. Seit Mitte Mai haben wir die Türen wieder geöffnet. Eine Hälfte der Belegschaft ist zurück im Betrieb, die andere arbeitet aus dem Home Office. Für mich das Wichtigere ist aber, dass Hyundai allen das volle Gehalt ausbezahlt und niemand Einbußen hinnehmen muss. Das ist nicht überall so und unterstreicht den Respekt unseres Hauses vor seinen Mitarbeitern.

„Kundensport ist aktuell ein Desaster. Nach zwölf Wochen haben wir nun erstmals wieder ein Ersatzteilpaket verschickt.“

Andrea Adamo

Wo lagen während des Lockdowns Ihre Prioritäten?
In der Verkürzung der Wartezeit. Es gab ja nicht viel zu tun.

Auch im Kundensport?
Dort noch mehr. Im Kundensport ist diese Situation ein Desaster. Um unsere Kunden bestmöglich zu bedienen, haben wir unsere Lager mit Ersatzteilen gefüllt. Doch bevor die Saison richtig begonnen hatte, war Mitte März alles vorbei. Vergangene Woche haben wir nach zwölf Wochen erstmals wieder ein Ersatzteilpaket verschickt. Hinzu kommt, dass einige Kunden ihre Fahrzeugbestellung stornierten.

Nun geht es wieder weiter?
Das mag für die Rallye-WM gelten. In den meisten anderen Serien, ob im Rallyesport oder auf der Rundstrecke, geht es nicht weiter, sondern bestenfalls los.

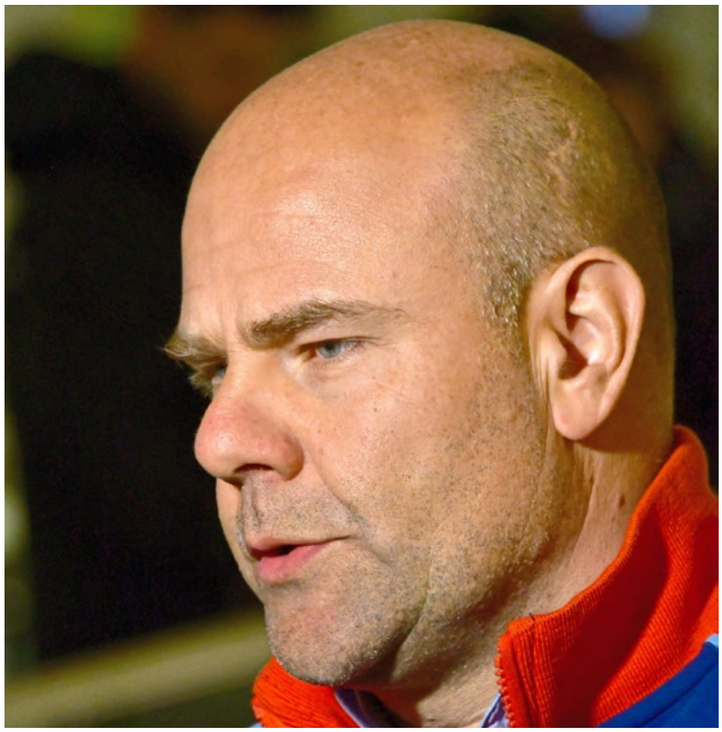
Im Juli tritt Hyundai bei der Rallye Rom an und im August in Estland. Wollen Sie damit ein Zeichen setzen?
Es geht nicht darum, anderen zu zeigen, dass wir noch leben. Mechaniker und Fahrer waren bis dahin vier Monate nicht mehr im Einsatz. Es gilt, Arbeitsabläufe zu trainieren, Teile zu testen und sich wieder an den Wettbewerb zu gewöhnen.

Thierry Neuville und Ott Tänak haben in Finnland getestet. Verraten Sie uns, was die beiden ausprobierten?
Ich habe bisher nicht über Technik gesprochen und werde dies auch künftig nicht tun.

Wie eng arbeiten Sie mit dem WM-Promoter bei der Kalenderplanung zusammen?
Leider überhaupt nicht. Es hat den Anschein, dass wir Hersteller nur dann eingebunden werden, wenn es ums Bezahlen geht. Wir vermissen klare Informationen.

Wie sollte das diesjährige Restprogramm aussehen?
Wir hoffen einfach noch auf ein paar ordentliche Rallyes. Wo, ist egal. Es gibt EM-Läufe, die sind besser organisiert als mancher WM-Lauf. Am Ende wird sich zeigen, wie viele Rallyes es geworden sind, und ob es einen Wert hat, dafür WM-Titel zu vergeben. Auf dieser Saison wird so oder so ein grauer Schatten liegen.

Macht es da Sinn, noch nach Japan zu reisen?
Es geht nicht um Sinn oder Unsinn. Wenn die Rallye auf dem Kalender steht, sind wir dabei. Allerdings frage ich mich, wie das ausgerechnet mit der Rallye-WM gehen soll, wenn die Formel 1 und MotoGP ihre Rennen dort längst abgesagt haben. Deshalb nochmals: Wir brauchen klare Informationen, zum Beispiel von der Rallye Türkei. Anders in Wales: Der Veranstalter hat eine mutige Entscheidung getroffen und frühzeitig abgesagt. Das kann man gut finden oder nicht, aber es ist eine klare Entscheidung. Im Moment brauchen wir Leute, die Verantwortung übernehmen und eine klare Ansage machen.



ROESELER

Wie stellen Sie sich den Kalender für 2021 vor?
Wir haben dem WM-Promoter klar mitgeteilt, dass wir in der kommenden Saison nicht mehr als zehn WM-Läufe wollen. Wie viele davon in Europa oder Übersee sind, müssen dann andere entscheiden.

„Wenn das fertige Rally1-Reglement auf dem Tisch liegt, sehen wir die finalen Kosten und werden entscheiden, ob wir 2022 dabei sind.“

Bis zur Saison 2022 sind es nur noch 18 Monate. Wie weit sind Sie mit dem Design Ihres künftigen Hybridautos?
Wenn das finale Rally1-Reglement auf dem Tisch liegt, sehen wir die endgültigen Kosten. Erst dann werden wir entscheiden, ob wir dabei sind. Es hilft nicht, wenn 90 Prozent des Reglements fertig sind, sich in den restlichen zehn Prozent aber einige entscheidende Budgetfallen verstecken. Für uns ist klar, dass wir nicht mehr Geld ausgeben wollen als für das aktuelle Auto. Deshalb warten wir ab.

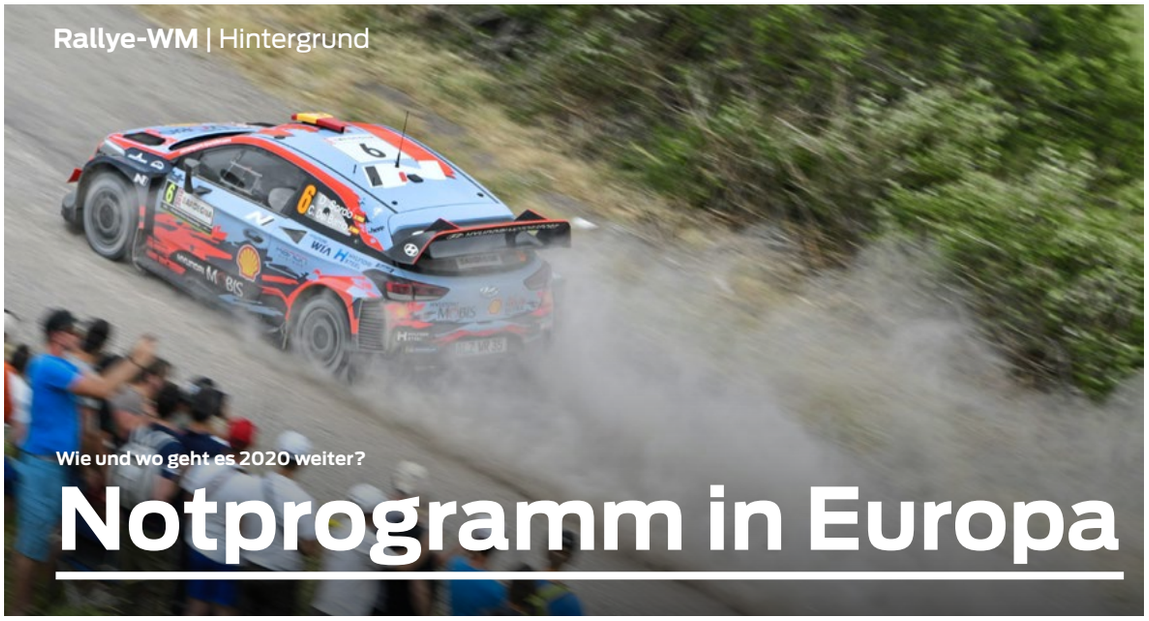
Soll heißen, Hyundai hat sich noch nicht zur Rallye-WM 2022 bekannt?
So ist es.

Gibt es eine Frist, bis wann Sie sich entscheiden müssen?
Nein. Und um ehrlich zu sein, gibt es im Moment größere Probleme als die Rallye-WM 2022.

Können Sie uns einen Ausblick auf die künftigen Motorsportaktivitäten geben?
Elektroautos sind auf dem Vormarsch. Also müssen wir uns auch mit dem Thema beschäftigen, was wir mit unserem ETCR machen. Ob wir damit später Rennen fahren ist offen. Klar ist, dass Kundensport in kontinentalen, regionalen und nationalen Serien prima zu Hyundai passt. Viel besser als zum Beispiel eine Formel E. ■

Andrea Adamo

Geburtstag: 25. Mai 1971
Geburtsort: Cuneo (I)
Herkunftsland: Italien



Wie und wo geht es 2020 weiter?

Notprogramm in Europa

ROESELER

Trotz Corona-Pandemie will die FIA noch Ende Juni ein Restprogramm für die Rallye-WM veröffentlichen. Favorisiert werden dabei europäische Rallyes aus der zweiten Reihe.

Von: **Reiner Kuhn**

Es gilt zu retten, was zu retten ist. „Keine Frage, wir müssen offen sein für neue Lösungen“, sagt FIA-Rallye-Direktor Yves Matton und peilt zusätzlich zu den drei zu Jahresbeginn absolvierten WM-Läufen fünf weitere an. An Ideen mangelt es nicht: So soll die FIA beim ADAC angefragt haben, ob man in Deutschland nicht zwei WM-Läufe, einen am Mittwoch und Donnerstag und nach einem Ruhetag einen zweiten am Samstag und Sonntag ansetzen könnte.

Allerdings ist allen Beteiligten längst klar ist, dass von den vier verbleibenden WM-Läufen womöglich keiner stattfinden kann. Neben der Furcht vor einer zweiten Corona-Welle kommt die Rallye Türkei aufgrund bestehender Auflagen und Reisebeschränkungen im September wohl zu früh. Die Rallye Deutschland sieht sich einem von der Regierung verlängerten Großveranstaltungsverbot bis Ende Oktober gegenüber. Sie könnte aber ebenso an der Finanzierung scheitern wie der Trip nach Sardinien, wo dem als Hauptsponsor fungierenden Tourismusverband das Geld fehlen soll. Bis zur Rallye Japan bleiben noch fünf Monate. Doch nach den Absagen der Formel 1 oder der MotoGP stehen die Chancen für den nicht in einem Stadion umsetzbaren Rallye-WM-Lauf schlecht.

Längst konzentrieren sich die Entscheider auf Europa. Ein knappes Dutzend Rallyes soll der WM-Promoter kontaktiert haben, zumeist aus der Rallye-EM. Eine gute Handvoll soll noch in der näheren Auswahl sein. „Neben der über allem stehenden Sicherheit müssen die infrage kommenden Veranstalter auch in der Lage sein, solch eine Veranstaltung in wenigen Wochen und Monaten zu organisieren“, gibt Matton zu bedenken.

So gut wie sicher scheint die Rallye Estland Anfang September, von deren Qualität sich die Werksteams schon im Vorjahr bei einem von der Politik und Wirtschaft massiv unterstützten Promotion-Auftritt überzeugen konnten. Ebenso gesetzt scheint die belgische Rallye Ypern, einer der populärsten Asphalt-Ritte Europas. Die Organisatoren wissen mit vielen Teilnehmern und Zuschauermassen umzugehen und haben für den anvisierten Termin am ersten Oktober-Wochenende schon einen detaillierten Streckenplan vorgelegt.

Beste Chancen soll auch die vom italienischen Verband und dem künftigen WM-Ausrüster Pirelli unterstützte Rallye Monza haben, auch zur möglichen Querfinanzierung der Schotterrunde auf Sardinien. Deshalb sei auch eine zweite Rallye Rom im Herbst noch nicht vom Tisch. Hoffnungen machen sich zudem die Organisatoren der EM-Läufe in Tschechien (28.–30.08.) oder auf Gran Canaria (26.–28.11.). ■



FIA

Matton: „Offen für neue Lösungen“

WM-Kalender 2021

Weniger ist mehr

Während die Saisonplanung 2020 weiter offen bleibt, gab der FIA-Weltrat erste Eckdaten für das kommende Jahr bekannt. Zur Kostensenkung soll es weniger WM-Läufe geben.

Von: **Reiner Kuhn**

Veröffentlichte der FIA-Weltrat den WM-Kalender bisher im Herbst, bestätigte er diesmal schon im Juni neun Läufe der Saison 2021.

Wohl auch, weil diese, abgesehen vom traditionsreichen Saisonauftakt rund um Monte Carlo, allesamt einen von der FIA bestätigten Vertrag mit dem WM-Promoter in der Tasche haben. Im nächsten Jahr soll die Topliga demnach in Monte Carlo, Schweden, Portugal, Finnland, Kenia, Spanien, Italien, Japan und Australien Station machen. Offen ist nicht nur, ob und wie man mit der in dieser Saison abgesagten WM-Rückkehr nach Neuseeland umgeht, und ob man trotz der auf dem amerikanischen Kontinent besonders heftig grassierenden Corona-Pandemie mit den Überseeläufen in Mexiko, Argentinien und Chile plant.

Wohl nicht dabei ist die Rallye Deutschland, die aufgrund des wiedereingeführten Rotationsprinzips in der Saison 2021 pausieren soll und bisher auch will. Mehr noch als die Bestätigung der neun fixen Läufe dürfte die Anzahl der WM-Rallyes für Diskussionen sorgen: Während das Geschäftsmodell des WM-Promoters möglichst viele Läufe vorsah und gar eine Aufstockung auf mittelfristig 14 bis 16 Veranstaltungen beinhaltete, fordern die durch die Coronakrise gebeutelten Hersteller eine Reduzierung auf zehn. Damit ist der weitere Planungsspielraum für den WM-Promoter und die FIA deutlich eingeschränkt. ■



ROESELER

2021 wird es wohl keine World Rally Cars an der Mosel geben



Pirelli legt los

Von 2021 bis 2024 rüstet Pirelli in der Rallye-WM die Fahrzeugkategorien Rally1 (WRC) und Rally2 (R5) exklusiv mit Reifen aus. Für die Entwicklung bleiben nur noch sechs Monate – höchste Zeit loszulegen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Coronakrise scheint in Italien überstanden. „An unserem Rallye-Engagement wird sich nichts ändern“, sagt Pirelli-Motorsportchef Mario Isola. Ab kommender Saison liefern die Italiener für drei Jahre die Gummis für alle Allradfahrzeuge in der WM. „Geändert hat sich nur der Zeitplan. Ursprünglich wollten wir die Testarbeit im April aufnehmen, nun beginnen wir Anfang Juli“, so Isola.

Aufgrund der weiter unklaren und anhaltenden Reisebeschränkungen hat man Sardinien als Testrevier auserkoren. „Neben langsamen und schnellen, mal steinigen oder sandigeren Schotterstrecken gibt es dort auch prima Asphaltpisten“, weiß Isola. Später soll Rallyechef Terenzio Testoni und sein Entwicklungsteam auch klassische Teststrecken in Frankreich, Spanien oder Finnland aufsuchen.

Mikkelsen im C3 WRC

Anders als in der Formel 1, wo Pirelli noch bis 2023 die Einheitsreifen liefert und die Teams von Anfang an in die Testarbeit mit einbezog, hat man sich für die Rallye-WM, ähnlich wie der damalige F1-Exklusivlieferant Michelin, für ein eigenes Testteam entschieden. „Wir haben über beide Optionen nachgedacht. Unter den gegebenen Umständen scheint dies aber die bessere Variante um auszuschließen, dass sich ein Hersteller oder Team benachteiligt fühlt“, verrät der 52-Jährige, mehr aber nicht.

Dabei ist durchgesickert, dass Citroën einen C3 WRC samt umfangreichem Ersatzteilpaket ausgeliefert hat. Als Testfahrer soll dieser Tage Andreas Mikkelsen bekannt gegeben werden. Im Jahr 2017 saß der Norweger bei drei seiner insgesamt 110 WM-Starts hinterm C3-WRC-Steuer, darunter auf Sardinien. Er kennt neben den Anforderungen an die Reifen das Auto und die Strecken.

Zu tun gibt es reichlich: In der Topliga kommen drei völlig unterschiedliche Reifen-Konstruktionen und acht verschiedene Mischungen zum Einsatz. Für den in der WM bevorzugten Schotterbelag muss Pirelli einen 15-Zoll-Pneu in soft und hart liefern. Für Asphaltpisten gilt es, neben einem soften und harten 18-Zoll-Gummi auch einen sogenannten „Sicherheitsreifen“ für Starkregen parat zu haben.

Zwei Größen, acht Varianten

Dem nicht genug, gilt es für Schweden, die speziellen, 195 Millimeter schmalen 15-Zoll-Spikereifen mit 384 eingeschraubten Nägeln im Gepäck zu haben. Auch zum Saisonauftakt in Monte Carlo muss Pirelli zusätzlich zu den beiden Asphaltreifen einen besonders griffigen Winterreifen anliefern, wahlweise ohne Nägel, für die vereisten Streckenabschnitte mit 200 kürzeren Nägeln. Schon jetzt ist klar: Für Letztere fehlt es bis dahin an geeigneten Testrevieren. „Auch uns ist klar, dass wir bestenfalls im November oder Dezember die dafür benötigten Bedingungen in den Seealpen oder Skandinavien vorfinden. Deshalb werden wir nicht umhinkommen, dass die Reifen für den Saisonbeginn 2021 auf unseren bekannten WRC2-Reifen aufbauen, die auf Basis unserer Testerfahrung mit den Schotter- und Asphaltreifen an das Plus an Drehmoment und Traktion der deutlich stärkeren WRC angepasst werden. Klar ist aber, dass Pirelli zum Saisonbeginn alle erforderlichen Reifen liefert“, verspricht Isola. ■



PIRELLI

„Trotz allem Zeit- und Entwicklungsdruck wird Pirelli bis zum Saisonstart alle erforderlichen Reifen liefern.“

Mario Isola



AT WORLD

Schotter: Bevorzugtes WM-Terrain



AT WORLD

Asphalt: Zweithäufigster WM-Belag



AT WORLD

Schnee: 384 Nägel pro Reifen



AT WORLD

Überfrorene Nässe: Notlösung



Wettschulden sind Ehrenschulden: Champagnerlieferung von Braun und Haug (rechts) am Norisring 1990

Schampus und Schocks

Eine verlorene Wette, eine Notlandung auf dem Stoppelacker und ein sehr, sehr langer Tag auf der Berliner AVUS. Teil zwei der Erinnerungen an die „alte“ DTM bietet alles von Flachs bis Feuer.

Von: **Rainer Braun**

Im Juni 1986 stellt sich die Urform der DTM-Dachorganisation „ITR e. V.“ (Internationale Tourenwagen Rennen) anlässlich einer Veranstaltung am Nürburgring vor. Den Grundstein legen ein halbes Dutzend vom Tourenwagensport überzeugte Herren, darunter AMG-Eigner Hans Werner Aufrecht und RSM-Teamchef Dr. Helmut Marko (beide Mercedes) sowie die Teamleiter Walter Wolf (Ford), Bernhard Grab (Ford), Frieder Nickel (Rover) und Joachim Wietheger (BMW). Der erste Präsident heißt Hans Werner Aufrecht, der erste Vize Jörg Weick, der später auch die Geschäftsführung übernimmt. Alpina-Chef Burkard Bovensiepen gehört kurzzeitig zum Führungszirkel, dann macht er Platz für Herbert Schnitzer. Als Fahrervertreter kommt Walter Mertes hinzu. Als Ziele hat sich die ITR vor allem die Förderung und den professionellen Ausbau des Tourenwagensports ins Gründungsprotokoll geschrieben. Weick zahlt die Preisgelder für die Bestplatzierten nach jedem Rennen persönlich aus. „Spitzenverdiener“ waren um diese Zeit Manuel Reuter mit 1150, Team Zakspeed mit 1040 oder Harald Grohs mit 950 D-Mark pro Lauf. Drei Jahre später kommen die ersten drei Generalsponsoren an Bord und der Aufstieg der DTM auch in der Zuschauergunst beginnt.

Die riskante Audi-Wette

Zu einer riskanten Wette mit Audi-Technikvorstand Jürgen Stockmar lassen sich auto motor und sport-Mann Norbert Haug und ich im Mai 1990 beim DTM-Lauf in Mainz-Finthen hinreißen.

Audi gewann die PS-Wette gegen die Reporter Braun und Haug. Erst im Nachhinein stellte sich heraus, dass das Triebwerk 450 bis 500 statt offiziell 400 PS leistete.

Wir sind beide der Meinung, dass der 3,6-Liter-Motor des V8 Quattro deutlich mehr als die von Audi offiziell zu Protokoll gegebenen 400 PS hat. Die Leistungsangabe dient als Grundlage für die Berechnung des Basisgewichts. Haug und ich vermuten mindestens 430 PS. Mit treuem Blick schlägt Stockmar vor, dass jeder von uns beiden für jedes PS unter unserer Vermutung eine Flasche guten Champagners abliefert. Schon ein paar Wochen später in Wunstorf hält uns Audi-Sportchef Herwart Kreiner ein Leistungsdiagramm mit 406 PS unter die Nase. Am Norisring liefern wir also insgesamt 48 Flaschen „Lanson Brut“ ab, die Audi genüsslich auf der Motorhaube des siegreichen Stuck-V8-Quattro drapiert (siehe oben). Bei den folgenden Rennen werden wir mitleidig belächelt, wir seien Audi nämlich „so was von auf den Leim gegangen“. Später erzählt ein zur Konkurrenz übergelaufener Audi-Techniker in trauter Runde, dass das V8-Triebwerk je nach Bedarf zwischen 450 und 500 PS mobilisiert hat …

Notlandung im Nirwana

Hin und wieder genießen die TV-Reporter den besonderen Luxus der individuellen An- und Abreise im Helikopter der TV-Produktionsfirma WIGE. Das Fluggerät, ein Aérospatiale AS 350, dient bei den Live-Übertragungen als Relais-Station für die Bilder der Cockpit-Kameras. Außer Pilot Bernd Kirstein meistens mit an Bord: ZDF-Regisseur Bernd Krämer und WIGE-Bildmischerin Delia Dittrich, manchmal auch Walter

Mertes oder Wilhelm Gerner. Auf einem Flug nach Singen sagt Kirstein plötzlich jenen Satz, der die Reisegruppe zusammenzucken lässt: „Freunde, es gibt ein Problem mit der Sicht, leider müssen wir jetzt mal schnell notlanden.“ Im dichten Nebel setzt er den Heli auf einen Stoppelacker etwa 50 km vor Singen. Zu Fuß schlagen wir uns zur Dorfschänke durch und warten auf bessere Sicht. Als wir im Fahrerlager ankommen, werden wir schon sehnsüchtig erwartet. Es macht bereits die Latrinenparole die Runde, nach der wir „im Nebel eine Stromleitung gestreift“ haben und „hart auf einem Acker aufgeschlagen“ sein sollen.

Zu früher Tod eines Mäzens

Bernd Fischer, Inhaber des Unternehmens „Fischer CNC-Technik“ in Neustadt an der Weinstraße, ist DTM-Fan durch und durch. Die meisten DTM-Teams nutzen die Präzisionsteile des ehemaligen Rundstreckenpiloten. Und seine jungen Schützlinge Alexander „Sandy“ Grau und Bernd Mayländer hätten ohne ihren Förderer Bernd Fischer den Zugang zum exklusiven DTM-Zirkel wohl kaum aus eigener Kraft geschafft. Das Pfälzer Original („Alla, trinke mer oiner“) gehört zu den nettesten und ehrlichsten Menschen im DTM-Fahrerlager. Fischers kleine Hospitality ist Dreh- und Angelpunkt, Kontaktbörse und Gourmettempel. Berühmt-berüchtigt auch seine traditionelle Pfälzer DTM-Brotzeit mit „Weck, Worscht un Woi“ für seine Freunde alljährlich zum Saisonbeginn in der „Eselsburg“ im Bermuda-Dreieck Neustadt/Mußbach/Deidesheim. Fischer stirbt Ende 1994 bei einem Verkehrsunfall.

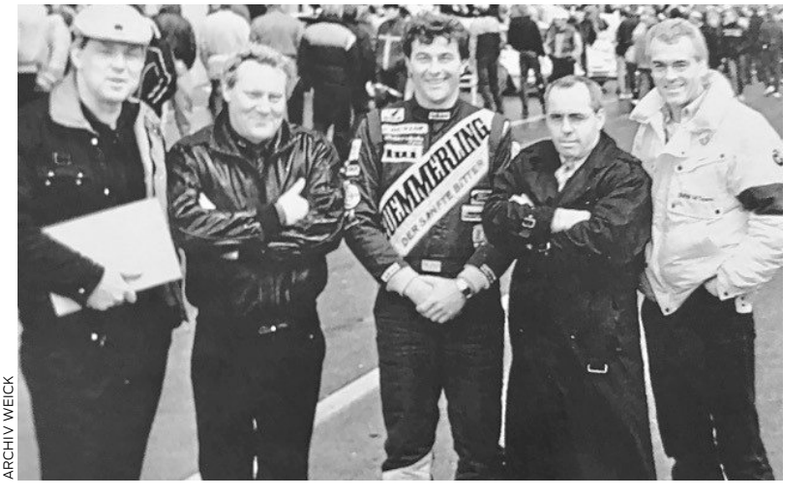
Langer Tag auf der AVUS

DTM AVUS Berlin 1994: Der erste Lauf ist kaum gestartet, da kracht es im schnellen Knick zur ehemaligen Steilkurve gewaltig. Kris Nissen (Alfa) touchiert den Opel Calibra von Louis Krages alias „John Winter“ minimal am Heck. Eine unbeabsichtigte Berührung, wie sie ständig vorkommt – hier allerdings mit fatalen Folgen. Der Calibra gerät außer Kontrolle und zerschellt in einem Feuerball an der Streckenbegrenzung. Das alles passiert während der Live-Übertragung, und alles bangt um das Leben des Fahrers. Ich ringe am Reporterplatz nach Worten, bis sich Krages nach endlosen Sekunden selbst aus dem Cockpit befreit und davonrennt. Erleichterung allenthalben, als er bei Christa Haas am TV-Mikro mit dem ihm eigenen Humor berichtet, er sei „nur angekokelt“. Was der Unfall allerdings an Zeitverzögerung durch Reparatur- und Aufräumarbeiten an der Strecke nach sich zieht, geht als die längste DTM-3sat-Übertragung in die Geschichte ein. Als Regisseur Bernd Krämer seinen gesamten Bestand an vorproduzierten Beiträgen über den Sender gejagt hat und nichts mehr nachkommt, frage ich, wie es jetzt weitergeht. Antwort: „Ich habe keine Zuspieler mehr, jetzt musst du füllen. Erzähl halt irgendwas.“ Gegen 18 Uhr, nach fast fünf Stunden, haben wir uns bei den TV-Zuschauern verabschiedet. Die reine Fahrzeit für beide Läufe betrug übrigens nur rund 70 Minuten.

Der Calibra von John Winter gerät außer Kontrolle und zerschellt in einem Feuerball an der Streckenbegrenzung. Kurz darauf berichtet Winter humorvoll, er sei „nur angekokelt“.

Die Dame oben ohne

Von den derben Scherzen Bernd Krämers bleibt übers Jahr gesehen kaum jemand verschont. Weil Bernd weiß, wie sehr mich Störungen von außen während der Live-Reportage aus dem Konzept bringen, organisiert er bei einer Übertragung in Hockenheim eine Dame, die sich ohne jede Vorwarnung barbusig bei mir in der Reporterkabine einfinden und wortlos auf meinen Schoß setzen soll. Als sich das mutige Mädel bereits in Marsch gesetzt hat, vergeht Krämer allerdings schlagartig die Vorfreude: Die Kontrollkamera zeigt, dass sich ZDF-Sportchef Karl Senne auf der Durchreise ohne Voranmeldung in die Reporterhütte geschlichen hat. Krämer reagiert schnell: Über Funk schickt er einen Mann los, der die Dame gerade noch rechtzeitig stoppen und das drohende Drama verhindern kann. Bernd Krämer ärgert sich ordentlich, denn das Arrangement hat natürlich seinen Preis. ■



ARCHIV WEICK

Frühe ITR-Spitzenleute: Weick, Bovensiepen, Mertes, Aufrecht, Geipel (v. l.)



MAU

Notlandung auf dem Stoppelacker: Helikopter der Firma WIGE



K.RAELING

„Weck, Worscht un Woi“: DTM-Freund und Fahrer-Mäzen Bernd Fischer



ARCHIV BRAUN

Schock auf der AVUS: Der in Flammen stehende Calibra von „John Winter“



Vier Starts, zwei Siege: Kyle Buschs Gaststarter-Bilanz in der Truck Series kann sich auch 2020 sehen lassen

NASCAR

NASCAR Xfinity & Truck Series

Die Stars von morgen

Die NASCAR Cup Series sollte am Sonntag in Talladega eigentlich eines ihrer Saisonhighlights ausfahren. Doch weil dieses dem Regen zum Opfer fiel und auf Montag (nach Redaktionsschluss) verschoben wurde, schauen wir einmal in die zweite und dritte Liga.

Von: **Michael Bräutigam**

Passenderweise hat die Xfinity Series, also die zweite Liga, ihr erstes Saisondrittel in Talladega noch beenden können, bevor der große Regen kam. Und in den ersten elf der 33 Saisonrennen – davon sieben nach der Corona-Pause – haben sich die Favoriten allmählich herauskristallisiert. Mit drei Siegen liegt Chase Briscoe (Ford) zumindest in der virtuellen Playoff-Tabelle ganz vorn. Und bei den Emotionen sowieso: Sein zweiter Saisonerfolg in Darlington kam unmittelbar nach der Nachricht, dass seine Frau eine Fehlgeburt hatte. „Dieser Sieg war für sie. Es war die härteste Woche, die ich je überstehen musste. Als ich in Führung ging, habe ich angefangen zu weinen“, sagte der Stewart-Haas-Pilot beim Sieger-Interview unter Tränen.

Auch in Sachen Rennergebnisse war Briscoes Jahr eine Achterbahnfahrt der Gefühle. Den drei Siegen stehen ein 18., ein 19. und ein 20. Platz gegenüber. Deshalb führt in der Tabelle der Regular Season Noah Gragson (Chevrolet), der in Diensten des Teams JR Motorsports von Dale Earnhardt Jr. steht und bei zwei Siegen nur einmal schlechter als P11 war. Ebenfalls virtuell schon in den Playoffs sind die weiteren Laufsieger der Saison: Harrison Burton (Toyota, 2 Siege), Talladega-Sieger Justin Haley (Chevrolet), und Brandon Jones (Toyota).

Atlanta-Sieger A. J. Allmendinger (Chevrolet) fährt nur ein Teilzeitprogramm und ist damit ebenso nicht Playoff-berechtigt wie Kyle Busch (Toyota), der als Gaststarter beim Lauf in Charlotte erfolgreich war.

Trucks: Busch bezwungen

Busch ist auch in der dritten Liga, also der Truck Series, regelmäßiger Gast und dort ebenso regelmäßig ganz vorne zu finden. 2019 gewann er bei allen (!) seiner fünf erlaubten Gastauftritte. Das sorgte dafür, dass eine Art Kopfgeld auf Busch ausgeschrieben wurde – für jenen Cup-Piloten, der Busch in einem Truck-Rennen schlägt (siehe MSa 25). Die Prämie von insgesamt 100 000 US-Dollar strich Chase Elliott beim ersten Rennen nach der Corona-Pause in Charlotte ein. Nach seinem Sieg spendete er diese Summe aber natürlich für den guten Zweck.

Buschs Statistik mit zwei Siegen aus seinen bisherigen vier Gaststarts kann sich natürlich trotzdem sehen lassen. Dadurch, dass die Gäste aus dem Cup so erfolgreich sind, bleibt für die Vollzeit-Fahrer natürlich nicht mehr viel übrig. Die übrigen zwei Läufe konnte Grant Enfinger (Ford) für sich verbuchen. Er hat aber, wie fast das gesamte Feld, ziemliche Ausschläge in der Formkurve. Einzige Ausnahme ist bislang Austin Hill (Toyota), der zwar noch sieglos ist, sich mit nur einstelligen Ergebnissen aber punktemäßig schon deutlich absetzen konnte.

Am kommenden Wochenende sind in Pocono alle drei Serien am Start – der Cup fährt sogar jeweils am Samstag und am Sonntag ein Rennen. ■

NASCAR XFINITY SERIES

Gesamtwertung
Stand nach 11 von 33 Rennen

1.	N. Gragson (Chevrolet)	469 Punkte
2.	C. Briscoe (Ford)	454
3.	A. Cindric (Ford)	426
4.	R. Chastain (Chevrolet)	422
5.	H. Burton (Toyota)	399
6.	J. Haley (Chevrolet)	385
7.	B. Jones (Toyota)	375
8.	J. Allgaier (Chevrolet)	337
9.	M. Annett (Chevrolet)	296
10.	R. Sieg (Chevrolet)	273

NASCAR TRUCK SERIES

Gesamtwertung
Stand nach 5 von 23 Rennen

1.	A. Hill (Toyota)	209 Punkte
2.	C. Eckes (Toyota)	165
3.	G. Enfinger (Ford)	161
4.	B. Rhodes (Ford)	161
5.	T. Gilliland (Ford)	148
6.	Z. Smith (Chevrolet)	147
7.	J. Sauter (Ford)	140
8.	B. Moffitt (Chevrolet)	137
9.	S. Creed (Chevrolet)	135
10.	T. Ankrum (Chevrolet)	133



NASCAR

Schon drei Xfinity-Siege: Briscoe

WTCR

Testen für den Titel

Im Tourenwagen-Weltcup kehrt langsam wieder Normalität ein. Vergangene Woche rückte der Vizechamp zum Test aus.

Auch wenn der Schmerz des verlorenen Weltcup-Titels mittlerweile verflogen sein dürfte: Esteban Guerrieri hat noch eine Rechnung in der WTCR offen. Vergangene Woche rückten er und seine drei Teamkollegen bei Münnich Motorsport nach Salzburg zum ersten großen Test nach der Corona-Pause aus. „Ich bin sehr glücklich, das Team wiederzusehen und wieder im Auto zu sitzen“, sagte der Argentinier.

„Wir haben zwei Tage lang getestet, und es fühlte sich nach drei Monaten Pause richtig toll an“, bestätigte Tiago Monteiro. Der Test am Salzburgring ergibt Sinn: Am 12./13. September wird hier die Saison eröffnet.

Anmeldung wieder offen

Wie viele Starter dann dabei sind, ist weiter offen. Vergangene Woche stimmte der FIA-Weltrat dem Vorhaben zu, die Einschreibung für Einzelstarter wieder zu öffnen (siehe MSa 26). Außerdem wurden auch die weiteren Änderungen abgenickt, die zur Durchführung der angesichts Corona angepassten Saison nötig sind. Als da wären Anpassungen beim Quali- und Rennformat sowie diverse Maßnahmen zur Kostenreduktion. Zudem gab die WTCR bekannt, dass man eine Extra-Wertung (Trophy) für Fahrer ausschreiben wird, die nicht direkt von einem Hersteller-Kundenprogramm unterstützt werden. ■



WTCR

Im Testmodus: Münnich-Hondas

TCR Dänemark

Start in neue Ära

Beim Premieren-Event der TCR Dänemark gewannen am Jyllandsringen zwei Fahrer, die deutschen Fans bekannt sind. Jan Magnussen (VW) auf dem Podest.

Das allererste Rennen war eine klare Angelegenheit für Kasper Jensen (Honda), der bis 2013 als Vizemeister des VW Scirocco R-Cup im Rahmen der DTM erfolgreich unterwegs war. Mit Jan Magnussen (VW), der hinter Martin Andersen (Hyundai) Dritter wurde, schaffte es sogar ein Ex-F1-Pilot aufs Podest.

Im zweiten Lauf holte sich Nicolai Sylvest (VW) den Sieg. Zuletzt war der Däne bei Zakspeed und MRS GT-Racing im ADAC GT Masters unterwegs. Jacob Mathiassen (Alfa Romeo) und Jensen komplettierten die Top 3.

Das Duell der beiden Laufsieger war auch das um den Sieg im dritten Durchgang, wobei sich Jensen knapp durchsetzen konnte. Mathiassen fuhr mit Platz 3 erneut aufs Podium. Anfang September findet an gleicher Stelle der zweite Event statt. ■ MBR



TCR

Alles im Griff: Kasper H. Jensen gewann zwei der drei Auftakt-Läufe



VCO/IRACING

iRacing 24h Le Mans by VCO

Revanche für Redline

Nachdem es im offiziellen virtuellen 24h-Rennen von Le Mans nicht klappte, hat das Team Redline (Audi) nun die iRacing-Variante für sich entschieden.

Von: **Michael Bräutigam**

Das erfolgreichste Simracing-Team der Welt spulte im Top Split 426 Runden ab, nachdem man von der Pole-Position aus ein absolut fehlerfreies Rennen abgeliefert hatte. Neben Matt Farrow, der mit der Quali-Bestzeit glänzte, waren auch Dominik Färber, Patrick Wolf und Tom Michelmore im Redline-Aufgebot. „Wir hatten nur einen kleinen Ausrutscher in der Boxengasse, dadurch sind wir auf Platz 3 zurückgefallen, aber waren schnell wieder zurück an der Spitze“, analysierte Wolf. „Ein perfektes Rennen“, befand Färber.

Im Kampf um den Gesamtsieg geschlagen, holte sich Mivano Simracing (HPD) den Erfolg in der LMP2-Klasse. Hier bestand das siegreiche Quartett aus Dion Fiallo, Alex Trainor, Fraser Williamson und Maxime Brient.

Das schnellste virtuelle GTE-Auto kam aus dem Hause SimRC (Ferrari). Claudius Wied, Jürgen Frank, Nathan Lewis, Diogo Pinto und Charlie Collins konnten sich hier die Krone sichern. Wie bei der offiziellen (ACO-)Umsetzung in rFactor 2 gab es auch bei der iRacing-Version einige technische Problemchen seitens der Veranstalter. Im Gegensatz zum auf 60 Teams begrenzten ACO-Feld gab es diesmal kein Limit: Fast 2400 Teams und rund 10 000 Fahrer nahmen, aufgeteilt auf über 40 Starterfelder, teil. ■

NACHRICHTEN

GT MASTERS ESPORTS: ELLIS AUF DEM PODEST

Der reale GT-Masters-Laufsieger Philip Ellis hat es auch beim Auftakt der virtuellen Serie aufs Podest geschafft. P1 und P2 gingen in Spa jeweils an Néstor García und Tim Heinemann, wobei García den ersten und Heinemann den zweiten Lauf gewann. Im ersten Lauf komplettierte Robert Wiesenmüller das Podest, im zweiten Durchgang der erwähnte Ellis.

ESPORTS WTCR: SIEGE FÜR HOMOLA UND GIROLAMI

Der zweite Event der virtuellen WTCR-„Preseason“ führte die realen Tourenwagen-Asse auf den Hungaroring. Die Sieger: Mat'o Homola (Hyundai) und Néstor Girolami (Honda).

SRO ESPORT GT SERIES: TITEL FÜR DELÉTRAZ

Louis Delétraz hat einen Lauf: Eine Woche nach dem Gesamtsieg bei den virtuellen 24h von Le Mans konnte der Porsche-Pilot sich nun auch den Pro-Titel in der SRO eSport GT Series sichern – Platz 4 beim Finale in Kyalami reichte. Im Silver-Cup holte sich Jesus Sicilia (Aston Martin) mit einem Sieg beim Finale die Krone. Der letzte Saisonsieg im Pro-Cup ging an Luigi Di Lorenzo (Aston Martin).

RALLYCROSS-WM: TOM BLOMQVIST TRIUMPHIERT

Beim zweiten Event der virtuellen Rallycross-WM in Hell holte sich Ex-DTM-Pilot Tom Blomqvist (Peugeot) den Sieg.



MINDWORK



Rookies vor: Jason Dupasquier (#50) in Katar vor Dirk Geiger. Beim Neustart wird Barry Baltus statt Geiger fahren

LEKL

Am Wochenende wäre der Deutsche Grand Prix gewesen – und damit das Heimrennen für das am Sachsenring ansässige PrüstelGP-Team. Im MSa-Interview erzählt Teamchef Florian Prüstel, wie es ohne Rennen war und welche Herausforderung die Saison nun darstellt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es, das Wochenende daheim gleich neben dem Sachsenring ohne Deutschen Grand Prix zu erleben?
Es war schwierig. Ich war am Wochenende trotzdem am Sachsenring, wir haben dort anlässlich des ursprünglichen Grand-Prix-Termins den Sponsoren-Stammtisch gemacht. Es ist momentan das Wichtigste, dass man sich gegenseitig austauscht. Sie haben die Situation ganz gut angenommen, aber weil keine Rennen stattfanden, war am Sonntag komplett Ruhe. Es waren schon Fans da, die einfach den Termin in kleinem Rahmen zelebriert haben. Aber es war schon ein komisches Gefühl. Da die Saison aber nun bald beginnt, kann man doch zufrieden sein.

Konnten die Sponsoren sich damit abfinden, dass die WM nun kürzer wird?
Die wenigsten haben die Zahlungen komplett eingestellt oder halbiert. Wir haben schon ein paar Kompromisse finden müssen, aber wenn man sich auf Augenhöhe unterhält und mit ihnen im ständigen Austausch ist, findet man Lösungen. Für viele war es schwierig, dass der Sachsenring-Grand-Prix ausgefallen ist, denn 70 Prozent unserer kleinen Sponsoren sitzen am Sachsenring. Die hätten schon gern ihre Kunden, Freunde und Familien dahin eingeladen. Dieses Erlebnis konnten wir ihnen nun nicht bieten, aber trotzdem stehen sie weiter hinter uns, das hört man von jedem. Wir können ja nichts dafür, dass Corona gekommen ist, und das können sie akzeptieren.

Sind die Motorräder in der Teamzentrale oder noch in Spanien?
Wir haben den LKW aus Jerez wieder zurückgeholt, aber die Motorräder sind noch in Spanien.

„Konzentrieren uns auf den Nachwuchs aus Nordeuropa“

Sie sind in Barcelona. Wir werden sie holen, wenn es wieder losgeht, und wir werden die beiden Testtage vor dem Grand Prix in Jerez dazu nutzen, sie auf Vordermann zu bringen. Wir müssen erst sehen, wie sie nach Katar, wo wir alles zusammengepackt haben, jetzt aussehen und dann schauen, was an Arbeit vor uns liegt.

Werden Sie in Jerez mit Barry Baltus oder Dirk Geiger fahren?
Barry ist am 3. Mai 16 geworden, so werden er und Jason Dupasquier die Grands Prix fahren. Dirk Geiger hatten wir ursprünglich ab Le Mans nicht mehr in der WM, sondern in der Junior-WM eingeplant. Er beginnt seinen ersten Test in Valencia mit Cuna de Campeones und wird am ersten Juliwochenende in Estoril das erste Rennen der Moto3-Junior-WM haben. Er ist nun bei uns in der MotoGP Academy, und mit Cuna de Campeones haben wir ein gutes Umfeld für ihn gefunden. Das Motorrad von Jakub Kornfeil aus dem Vorjahr haben wir behalten, das wird er mit einem deutschen Chefmechaniker einsetzen. Wir wollen sehen, wo er dort steht. Die Junior-WM ist sehr nah am WM-Niveau, und die Talente, die dort vorne mitfahren, sind auch in der WM bald mit vorn.

Wo glauben Sie, wird das Team stehen, wenn es weitergeht?
Das ist eine schwierige Frage. Beide Fahrer sind Rookies, für sie wird es sicherlich von Vorteil sein, dass nun vorerst nur in Europa gefahren wird. Auf den Strecken sind sie in der Spanischen Meisterschaft oder dem MotoGP Rookies Cup gefahren. Dennoch denke ich, dass die erfahreneren Fahrer ordentlich trainiert haben, und der Wettbewerb in der Moto3 ist hart. Auf das Debüt von Barry Baltus bin ich besonders gespannt. In den letzten Jahren in der Junior-WM hat man ihn schon vorne gesehen. Bei Jason Dupasquier ist es wirklich eine Stück-für-Stück-Entwicklung.

Was ist für Sie als Teammanager anders, wo sie mit zwei Rookies arbeiten müssen?
Wir haben uns letztes Jahr entschieden, mehr Richtung Nordeuropa zu gehen. Wir wollen mehr Fahrer von dort fördern als Spanier und Italiener. Man hat es in den letzten Jahren ja gesehen, dass es schwierig ist, jemanden wie Marco Bezzecchi zu halten. Wir haben uns dann gesagt, die Schweiz ist nah zu uns, und Belgien genauso. Von der Arbeit her wird es mit zwei Rookies aber schon richtig hart. Normalerweise hat man einen erfahrenen Piloten, der kann dem Rookie mal was zeigen, oder eine Runde vorwegfahren. Aber in der Moto3 muss man sagen, dass alles, was aus der Junior-WM kommt und dort im vorderen Mittelfeld fuhr, auch in der WM gut mithalten kann. Die Rookies sind vom Niveau auch oft schnell bei den Erfahrenen. Deswegen hoffe ich, dass auch unsere Rookies keine Schwierigkeiten haben werden, in der Moto3-WM Fuß zu fassen. Meine Chefmechaniker haben mit Rookies auch schon gearbeitet. Dazu hat Jason Dupasquier noch Álvaro Molina als Riding Coach, der auch Tom Lüthi betreut. Ein guter Riding Coach ist für einen Rookie enorm wichtig, damit er schnell dazulernt.

> „Mit den beiden Rookies müssen wir zunächst zufrieden sein, wenn wir Ergebnisse in den Top 25 oder den Top 20 herausfahren.“
>
> Florian Prüstel

Was sind die Ziele, die Sie mit ihnen gesteckt haben?
Erst einmal wollen wir in Jerez sehen, wo Barry Baltus steht. Wir werden sicher erst einmal einen großen Rückstand haben, den wir Stück für Stück schließen wollen. Wir müssen sehen, wo das mittlere Fahrerfeld ist. Ich denke schon, dass beide einzelne Ergebnisse zeigen können. Wenn wir in die Top 25 oder Top 20 kommen, ist das schon ganz gut. Die Ziele sind jetzt noch nicht ganz so hoch. Durch die lange Pause ist es auch schwer, wieder reinzufinden. Und bei den Gruppen, die in der Moto3 fahren, kann man auch nie wissen, wie ein Rennen ausgeht. Da kann schon einmal ein Superergebnis herauskommen, weil Zufall oder Glück dabei ist. Aber wenn man die Rennen zu Ende fährt und die Erfahrung mitnimmt, ist das schon etwas, was wir uns für diese Saison zum Ziel gesetzt haben.

Die letzten zwei Jahre hatten es die KTM schwer gegen die Honda. Könnte es dieses Jahr leichter werden?
Ich hoffe schon. In Katar hat man schon gesehen, dass die KTM mithalten können, und Albert Arenas hat sogar gewonnen. Ich denke, dass sie dieses Jahr einen Schritt gegenüber der Honda gemacht haben. Aber die Topspeed-Werte sind das eine, es ist mehr der Fahrer, der es macht. Man hat es ja 2018 gesehen, was Marco Bezzecchi rausholen konnte. Man musste die KTM aggressiv fahren, und da hat er das Maximale herausgeholt. So kommt es immer auf die Fahrerwahl an, und da war Honda im letzten Jahr gegenüber KTM besser aufgestellt. Dieses Jahr ist es noch schwierig zu sagen, wer die Fahrer sind, die die Werke als Joker haben.

PrüstelGP ist jetzt das dritte Jahr in der WM. Wie planen Sie da für die Zukunft?
2018 war ein traumhaftes Jahr, und das hat uns schon geprägt. Wir hatten gleich Erfolg und damit Bekanntheitsgrad erreicht. Dass wir gleich im ersten Jahr zeigen konnten, dass wir so weit vorne mitkämpfen können, das war schon überwältigend. Wir wissen, dass es schwer ist, an so ein Ergebnis wieder ranzukommen, beziehungsweise es zu toppen. Das hat schon 2019 gezeigt, da sind wir wieder in die Realität zurückgekommen. Dennoch sagen wir, es ist wichtig für uns, dass wir mit deutschen oder nordeuropäischen Talenten in der WM starten und wir dann mit der Erfahrung wieder irgendwann Top-10-Plätze herausfahren. Es ist wichtig gegenüber unseren Sponsoren, dass der sportliche Erfolg wieder zurückkommt. Jedoch ist für uns die Balance zwischen sportlichem Erfolg und finanziellem Erfolg das Wichtige. Die Saison 2018 war für uns sehr teuer, aber sportlich extrem erfolgreich. Man muss versuchen, das auch finanziell umzusetzen und die Sponsoren zu finden, die das abdecken können. Dies ist in Deutschland extrem schwierig. Es ist für uns langfristig wichtig, auch finanziell erfolgreich zu sein. Wir haben die Akademie, mit der wir Talente durch den Northern Europe Cup reinholen. Da sind jetzt zwei Talente vom Sachsenring, dazu der Dirk Geiger in der Junior-WM. Über diesen Weg wollen wir deutsche Talente fördern, und es ist uns wichtig, einen deutschen Fahrer in unserem Team zu haben. Das ist unser langfristiges Ziel.

Was wünschen Sie sich für diese Saison?
Dass von den Sponsoren keiner wegbricht und wir weiterarbeiten können. Es ist die größte Herausforderung, sie zu halten und neue Sponsoren zu finden. Ich kann ihnen derzeit nur das Fernsehen anbieten, und mit unseren Rookies ist es schwierig, vorne mitzufahren, um im Fernsehen zu sein. ■

Florian Prüstel

Geburtstag: 12. Juni 1989
Geburtsort: Lichtenstein
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2007–2009: Organisationshelfer Sachsenring-GP
2017: Teammanager PrüstelGP

Hobbys
Mountainbike, Motorradfahren



Nach der Pause soll die Superbike-WM an mindestens sechs Schauplätzen weitergehen

YAMAHA

SBK-Kalender steht

Eine Woche nach der MotoGP wurde auch ein neuer Kalender für die Superbike-WM herausgegeben. Hinter einigen Veranstaltungen stehen zwar noch Fragezeichen, dafür wird es aber an jedem Wochenende zwei Rennen für die beiden Supersport-Klassen geben.

Von: **Imre Paulovits**

Dass gleich in der Woche nach dem zweiten Grand Prix in Jerez die Superbike-WM auf die andalusische Strecke soll und direkt im Anschluss nach der Jerez-Runde im portugiesischen Portimão gefahren werden, hatte Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta bereits bei seinen ersten Planungen zur Erstellung der Protokolle und der WM-Kalender erwähnt. Letzte Woche stellten Dorna und FIM den vorläufigen, überarbeiteten Superbike-WM-Kalender vor. Vorläufig deshalb, weil für die Rennen im Oktober in Argentinien und am zweiten November-Wochenende in Misano noch keine Genehmigungen vorliegen.

„Wie schon länger geplant, wird die Superbike-WM, die Anfang März in Australien noch ihr erstes Wochenende mit drei Superbike- und einem Supersport-Rennen durchziehen konnte, am ersten August-Wochenende in Jerez fortgesetzt. Zuvor gibt es wie bei der Straßen-Weltmeisterschaft zwei Testtage am Mittwoch und Donnerstag. In der Woche darauf wird in Portimão in der Algarve gefahren, am letzten August- und am ersten September-Wochenende im Motorland Aragón, am 19./20 September in Barcelona und am ersten Oktober-Wochenende in Magny-Cours. Diese sechs neuen Termine stehen vorläufig fest, Argentinien und Misano sind bereits terminiert. Auch Assen, Donington und der Losail International Circuit stehen mit der Dorna noch in Verhandlung. Aber ob und wann Genehmigungen für dortige Veranstaltungen erteilt werden, ist nicht absehbar, zumal die Corona-Pandemie in Großbritannien und Katar derzeit noch besonders wütet.

Durch die reduzierte Zahl von Veranstaltungen hat Dorna-Superbike-Chef Gregorio Lavilla mit der FIM beschlossen, dass die Supersport-Klassen bei den nun geplanten festen Rennwochenenden jeweils zwei Rennen fahren. So wird am Samstag nach der Superpole das Last-Chance-Rennen der Supersport 300 abgehalten, dann folgen das erste Superbike-WM-Rennen, das erste Supersport-Rennen und schließlich das erste Supersport-300-Rennen. Der Renn-Sonntag wird dann wie bisher gehandhabt. Durch die zusätzlichen Rennen soll vermieden werden, dass die Rennsaison der beiden Supersport-Klassen übermäßig gestutzt wird und vor allem der Nachwuchs eine Chance auf eine faire und vollwertige Weltmeisterschaft bekommt, wenn schon der geplante Yamaha bLU cRU Europacup abgesagt werden musste.



WORLDSBK

Supersport und Supersport 300 bekommen je ein weiteres Rennen am Samstag

Auch hier Restriktionen

Währenddessen stellte MotoGP Medical Director Dr. Angel Charte die Vorkehrungen aus medizinischer Sicht vor. Demnach muss sich jeder, der im Paddock sein wird, fünf Tage vor dem Event einem Covid-19-Test unterziehen und danach in Selbst-Isolation begeben. Im Fahrerlager wird Quiron Prevencion, eine Abteilung der Universitätskliniken von Barcelona, im Fahrerlager anwesend sein und die Arbeit des MotoGP Medical Teams unterstützen. Hygienemasken und die Einhaltung aller Hygiene-Regeln in Zusammenhang mit der Virus-Vorbeugung sind geboten, und alle Teams müssen für sich isoliert bleiben. Dazu werden alle über eine App überwacht. Es wird dafür gesorgt, dass die Zeiteinteilung der Clinica Mobile so gestaltet wird, dass sich nie Ansammlungen bilden. Sollte jemand Symptome zeigen, wird er sofort getestet, und sollte bei jemandem der Verdacht auf eine Infektion bestehen, wird er sofort ins nächste Krankenhaus gebracht. Für die Superbike-WM gelten bei den ersten Veranstaltungen die gleichen Regeln.

Gregorio Lavilla hofft, dass die Regeln während der Saison gelockert werden können. Dass jedoch noch in diesem Jahr die Paddock Show, die den Fans eine Nähe zu den Fahrern bietet wie keine andere Weltmeisterschaft, wiederaufgenommen werden kann, daran glaubt er kaum: „Wir müssen unsere treuen Fans um Geduld bitten und hoffen, dass wir im nächsten Jahr wieder zur beliebten Form zurückkehren können." ■

SUPERBIKE-WM 2020

1. März:	Phillip Island/AUS
1./2. August:	Jerez/E
8./9. August:	Portimão/P
29./30. August:	Aragón/E
5./6. September:	Aragón/E
19./20. September:	Barcelona/E
3./4. Oktober:	Magny-Cours/F
10./11. Oktober:	San Juan/RA*
7./8. November:	Misano/I*
TBA:	Donington/GB
TBA:	Assen/NL
TBA:	Losail/Q

*noch unbestätigt

Motorrad-WM

Der Sachsenring lebt

Am Wochenende wäre ohne Corona der Sachsenring-Grand-Prix gewesen. Aber auch so kamen die Hardcore-Fans an die Strecke.

Von: **Imre Paulovits**

Seit 22 Jahren war der Sachsenring jedes Jahr eine Pilgerstätte für Rennfans. Nimmt man die Zeit vor dem Mauerfall hinzu, sogar seit 1927. Doch dieses Jahr musste der Deutschland-Grand-Prix, der ständig über 200 000 Menschen über das Rennwochenende anzog, wegen der Corona-Pandemie abgesagt werden.

Kevin Pohlers aus Oberlungwitz rief im Internet zu einem Treffen an dem abgesagten Termin auf, das ganz schnell seine Erwartungen übertraf. Schließlich kamen 500 Fans, und das nicht nur aus der Umgebung, sondern auch aus anderen Bundesländern. Sie versammelten sich unter dem alten ADAC-Turm und machten einen Spaziergang um die Strecke und auf Teilen des alten Straßenkurses.

Das war aber nicht die einzige Aktivität am Sachsenring. Die Firma Motorrad Unger, gleich in der Zielkurve des Sachsenrings angesiedelt, deren Chef ein glühender Zweitakt-Fan ist und deren Junior-Chef in Aki Ajos KTM-Werksteam geschraubt hat, ergriff die Gelegenheit, um zwei der nun nicht in Anspruch genommenen „Lärmtage“ zu nutzen, und lud zu einem Oldtimer-Training hinter verschlossenen Toren ein. Die ganze Elite des ehemaligen DDR-Sports inklusive Heinz Rosner und Johannes Kehrer erschien, sogar Jos Schurgers reiste mit seiner Bridgestone-Rennmaschine aus Holland an. ■



HORN

Wenn schon nicht mit Motoren, dann zu Fuß: Fans beim Sachsenring-Spaziergang

Motorrad-WM

Start für Ungarn-GP

Letzte Woche wurde in Ungarn offiziell das Projekt MotoGP vorgestellt und der Bau einer neuen Rennstrecke in Ost-Ungarn begonnen.

Von: **Imre Paulovits**

Gábor Talmácsi, 125er-Weltmeister von 2007, hat seit 2013, als er seine aktive Karriere beendete, daran gearbeitet, irgendwie doch noch den Ungarn-Grand-Prix zu verwirklichen, der bereits 2009 auf dem Balatonring hätte stattfinden sollen. Dessen Bau war nach dem Regierungswechsel eingestellt worden.

Jetzt konnte der 39-Jährige Erfolg auf voller Linie vermelden. In der ostungarischen Ebene, bei uns als Puszta bekannt, entsteht eine 4,5 Kilometer lange Strecke, die Regierung hat dafür ein Budget von umgerechnet 177 Millionen Euro bereitgestellt. Das Projekt wurde in der Ortschaft Hajdúnánás, in dessen Nähe die Strecke gebaut wird, von Lajos Kósa, dem Stellvertretenden Vorsitzenden der Regierungspartei FIDESZ, von István Tiba, dem zuständigen Parlamentsabgeordneten des Regierungsbezirks, und von Gábor Talmácsi vorgestellt.

Ab 2023 soll der Ungarn-GP für mindestens acht Jahre stattfinden, wenn die Auflagen erfüllt werden und die Strecke bis 2022 fertiggestellt wird. ■



TALMÁCSI

Gábor Talmácsi letzten Freitag bei der Vorstellung des Ungarn-GP-Projekts

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Die GP-Piloten bereiten sich intensiv auf die Rückkehr in den Wettkampf vor. Marcel Schrötter trainierte mit einer Yamaha R1 in Rijeka, Fabio Quartararo bewegte ein Yamaha-Superbike in Paul Ricard, Johann Zarco fuhr mit einer Ducati Panigale R wieder in Barcelona, wo auch Xavi Vierge, Raul Fernandez und Sergio Garcia trainierten. Maverick Viñales fuhr nach viel Motocross- und Supermoto-Training mit seiner Yamaha R1 zusammen mit Augusto Fernandez, Marcos Ramirez und Alonso Lopez in Jerez.

MOTOGP

Die Gerüchteküche um die Transfers auf den verbliebenen MotoGP-Plätzen kocht weiter. Letzte Woche wurde Danilo Petrucci in Österreich gesichtet, Verhandlungen mit KTM liegen nahe. Pol Espargaró äußert sich weiterhin nicht konkret zu den Wechselgerüchten zu Repsol-Honda. Er sagte in einem TV-Interview, dass das Traum-Motorrad jedes MotoGP-Piloten das sei, mit dem man um den WM-Titel kämpfen könne. KTM ließ derweil durchsickern, dass sie ihrem bislang erfolgreichsten MotoGP-Fahrer einen lukrativen Mehrjahresvertrag angeboten haben.

SUPERBIKE-WM

Nach Alex Lowes wurde auch der fünffache Weltmeister Jonathan Rea vom Kawasaki-Werksteam weiterverpflichtet. Es wird sehr wahrscheinlich, dass der Nordire seine außergewöhnliche Karriere bei den Grünen beenden wird, man hat ihm einen Vertrag für mehrere Jahre gegeben. „Dieses Team ist wie meine Familie geworden, und ich bin hochmotiviert, dass wir zusammen weiter das Maximum geben. Erst einmal freue ich mich darauf, dass es bald wieder weitergeht. Und mein Ziel ist ganz klar, den Titel wieder zu verteidigen, auch wenn es nicht leicht wird“, so der 33-Jährige.



SPALDING

Langer Weg zurück

In der komplexen Welt der MotoGP muss ein Motorrad perfekt ausgewogen sein. Ducati hatte nach dem Titelgewinn 2007 in eine falsche Richtung entwickelt, mit Valentino Rossi zwei schlimme Jahre erlebt, und es dauerte lange, bis sie wieder an der Spitze angelangt waren.

Von: **Neil Spalding**

Valentino Rossi und Ducati hätten 2011 ein italienisches Dream Team geben sollen, stattdessen wurde es ein Alptraum. Nachdem man gemerkt hatte, dass sich der neunfache Weltmeister nicht an das Fahrverhalten der D16 gewöhnen konnte, wurden viele neue Kohlefaser-Airbox-Rahmen probiert. Jeder war weicher als der vorangegangene, aber das Vorderradgefühl, das der „Doctor" mehr brauchte als alles andere, kam nie. Ducati hatte ein zweites Motorrad in der Entwicklung, die neue Tausender für das neue Reglement der MotoGP ab 2012. Die Entwicklung der GP12 wurde beschleunigt. Mit gekürztem Hub und verlängerten Pleueln wurde sie auf 800 ccm gebracht, in GP11.2 umgetauft und debütierte in Assen. Das Motorrad hatte vorn denselben Kohlefaser-Airbox-Rahmen, hinten aber eine Unterzugschwinge mit so einer ähnlichen Hebelumlenkung wie die erfolgreiche Yamaha. Sie war besser, das wilde Pumpen der Schwinge war verschwunden. Doch das Motorrad reagierte weiterhin nur zögerlich auf die Inputs von Rossi und hatte Probleme, in den Kurven die Linie zu halten. Die GP12 hatte auch ein übergangsloses Getriebe, um gegen Hondas neue Kraftübertragung zu halten – auch diese wurde bei der 800er übernommen.

Neukonstruktion nötig

Ducati musste verspätet feststellen, dass sie ihr Motorrad für Rossi komplett umkonstruieren mussten. Ein halber Aluminium-Profil-Rahmen, der nach vorne am mittragenden Motor ange-



SPALDING

Sein Gesicht spricht Bände: Rossi kam mit der Ducati nie richtig zurecht



SPALDING

Als erster Entwicklungsschritt wurde ein Alu-Hilfsrahmen an den Motor geschraubt

setzte, wurde in acht Wochen fertiggestellt und in Mugello an dem Tausender-Motorrad getestet. Der neue Alu-Rahmen nutzte die Aufhängungspunkte des alten Rahmenhecks und der Sitzeinheit, die am hinteren Zylinderkopf befestigt waren. Die vorderen Aufhängungspunkte des alten Gitterrohrrahmens waren an den vorderen Zylinderköpfen noch angegossen, nur nicht bearbeitet, nun wurden sie für den neuen Rahmen wieder ausgebohrt. Dass für die Entwicklung der neuen Tausender zusätzliche Tests erlaubt wurden, machte auch eine schnellere Neukonstruktion von Ducatis 800er möglich.

Ducati überarbeitete das Motorrad noch einmal und brachte einen kompletten Aluminium-Rahmen für alle seine Fahrer zum Valencia-Test. Nur acht Wochen später hatten sie wieder ein neues Motorrad, das nun kompakter war und zweckmäßiger aussah als die erste Version. Der Motor wurde gedreht und stand nun eher wie ein V statt in der traditionellen L-Lage, wie sie die Ducati-Twins seit den frühen 1970er-Jahren hatten. Dies brachte eine bessere Gewichtsverteilung. Rossi und Burgess freuten sich zunächst, dass es etwas gab, an dem sie arbeiten konnten, doch die Zeiten wurden nicht besser. Es wurden unermüdlich neue Abstimmungen getestet, aber weitere neue Teile blieben aus.

An dem Motorrad änderte sich von dem Februar-Test in Sepang 2012 bis nach dem Barcelona-Rennen im Juni nichts. Dort brachte Ducati einen Versuchs-Motor mit außenliegender, austauschbarer Schwungmasse. Dies erlaubte ihnen, unterschiedliche Gewichte zu probieren, um die Gasannahme zu besänftigen, brachte aber auch nicht den großen Erfolg. Rossi hatte zuvor bemängelt, dass das

> Erst die Inputs von Jorge Lorenzo machten aus der Ducati Desmosedici das ausgewogene Motorrad, das heute als das beste des MotoGP-Feldes gilt.

Motorrad deshalb nicht so gut beschleunigte wie die Konkurrenz, weil die Gasannahme zu harsch war. In Barcelona und Aragón wurde auch eine neue Motorabstimmung mit mehr Drehmoment untenherum probiert, doch in der Praxis nahm die ECU die Leistung doch wieder auf das zurück, was man zuvor hatte. Man probierte eine Aluminium-Schwinge, die bei privaten Tests in Mugello vielversprechend war. Nachdem sie aber Chattering verursachte, verschwand sie doch wieder in der Versenkung.

Verpasste Möglichkeiten

Man versuchte immer wieder, Lösungen zu finden, die keine neuen Motoren nötig machten. In Misano wurden Einspritzkörper mit einer zweiten Düse unter der Drosselklappe probiert. Die über der Drosselklappe sitzenden primären Einspritzdüsen, die für eine gute Zerstäubung bei hohen Drehzahlen wichtig sind, wurden beibehalten. Die unteren sicherten eine feinere Gasannahme, da nun keine Benzinpfützen mehr über den fast geschlossenen Drosselklappen entstanden. Es kam auch ein neuer Rahmen, und Rossi fuhr damit in Misano einen zweiten Platz heraus – seine beste Platzierung bei Ducati.

Bei dem neuen Rahmen war der Lenkkopf 10 mm weiter hinten, der Schwingendrehpunkt wurde um 10 mm nach vorn versetzt und die Schwinge um das gleiche Maß verlängert. Die hinteren Modifikationen reduzierten die Reaktionen durch den Kettenzug und beruhigten das Heck etwas. Die Modifikation des Lenkkopfes brachte mehr statisches Gewicht auf das Vorderrad, und die Gabel konnte weiter herausgeschoben werden. Das Ergebnis war ein Motorrad, das nun vorne mehr und hinten weniger Grip hatte, ganz wie es Rossi wollte.

Während ganz zum Schluss erhebliche Fortschritte gemacht wurden, ging Rossis Zeit bei Ducati, nachdem er wieder zu Yamaha zurückgekehrt war, als die der versäumten Möglichkeiten in die Geschichte ein. Ducati hatte anfangs viel zu langsam reagiert, dann waren sie geschockt, dass Rossi nicht in der Lage war, ihr Motorrad effizient zu nutzen. Zum Schluss waren sie zu sehr darauf fixiert, immer neue Rahmen für Rossi heranzuschaffen. Dadurch verloren sie eine Legende und den besten Testfahrer, den sie haben konnten.

Der Neubeginn

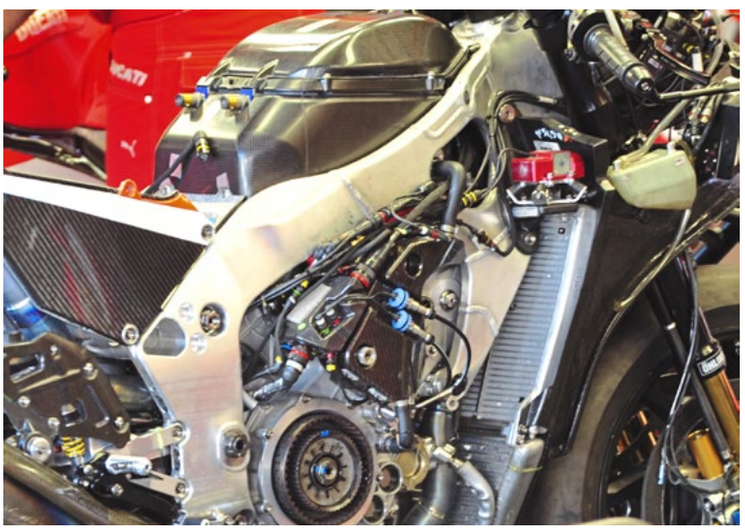
2013 begann schlecht, aber mit einer Menge Hoffnung. Nachdem Wolfgang Dürrheimer, der neue Entwicklungschef bei Audi und ehemaliger BMW-Motorrad-Entwicklungsleiter, interveniert hatte, kam ein neues Management mit Bernhard Gobmeier, dem früheren Leiter des BMW-Superbike-WM-Projekts, sowie dem früheren Superbike-WM-Boss Paolo Ciabatti. Zunächst ging der Fortschritt gut voran. Es gab ein Versuchs-Motorrad, bei dessen Rahmen durch eingeschraubte Platten die Steifigkeit an mehreren Stellen verändert werden konnte, auch die Umverteilung der Komponenten war zunächst vielversprechend.

Aber die Ergebnisse blieben schlecht, Top-10-Platzierungen mussten bereits als gut gewertet werden. Dovizioso blieb bei dem kürzeren Fahrwerk, und es wurde klar, dass man sich für 2014 auf einen neuen Motor konzentrieren würde. Dieser hatte nun deutlich mehr Schwungmasse und Modifikationen zugunsten von besserer Gasannahme und Spritverbrauch. Man machte auch wieder versuche mit Wolfram-Stangen, um die beste Gewichtsverteilung zu finden.

Die Erlösung

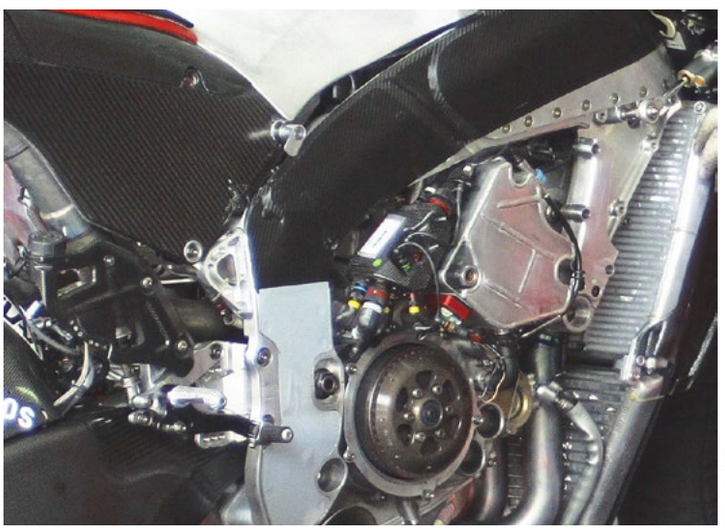
Vier Rennen vor Saisonschluss wurde dann Gigi Dall'Igna von Aprilia abgeworben und löste den glücklosen Bernhard Gobmeier ab. Ducati wusste, dass größere Schritte nötig waren und Dall'Igna wusste, welche. Dazu brachte er einige erfahrene Techniker aus seiner alten Aprilia-Rennabteilung mit.

Jetzt, sechseinhalb Jahre später, sieht man all die Früchte, die seine Entwicklung bringen sollte. Man kann nun ruhig behaupten, dass die Ducati in den letzten beiden Jahren das beste Motorrad im MotoGP-Feld war. Nachdem 2014 der neue Motor kam, verbesserte sich die Desmosedici Schritt für Schritt. Als Jorge Lorenzo verpflichtet wurde, machten seine Inputs die Ducati so ausgewogen und effektiv, wie sie heute ist. Was Ducati heute fehlt, ist nur ein Fahrer, der in der Lage ist, Marc Márquez zu schlagen. ■



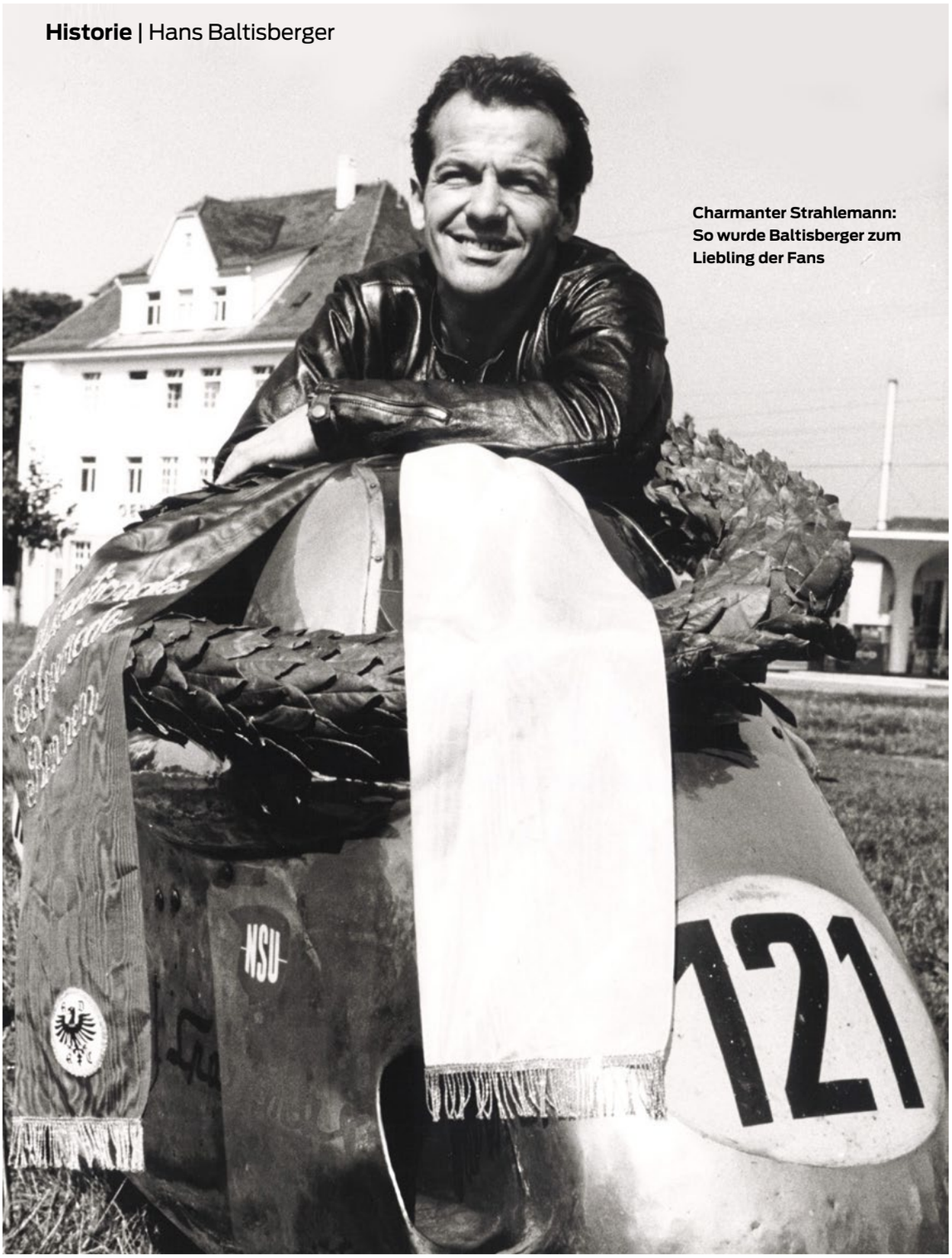
SPALDING

Beim Valencia-Test Ende 2011 brachte Ducati einen kompletten Alu-Rahmen



PAULOVITS

Anfang 2013 gab es ein Versuchsmotorrad mit veränderbaren Steifigkeiten



Charmanter Strahlemann: So wurde Baltisberger zum Liebling der Fans

Sieger der Herzen

Im Nachkriegsdeutschland war Hans Baltisberger Werksfahrer bei BMW und bei NSU. Wenn er auch keinen WM-Titel und keinen GP gewann, so war er einer der Publikumslieblinge und wird bis heute verehrt.

Von: **Imre Paulovits**

Er war eigentlich gar nicht der Rennfahrertyp. Hans Baltisberger war der Sohn eines Arztes, der in seiner Jugend Klavier spielte und später in Paris Kunst studierte. Nach dem Krieg machte er sich zunächst als Grafiker selbstständig, doch nachdem er 1947 als 25-Jähriger das erste Mal ein Motorradrennen besuchte, war es um ihn geschehen. Er versuchte sich selbst mit seiner Victoria, und für 1948 kaufte er sich eine Vorkriegs-Norton. Gleich in seinem ersten Jahr als Ausweis-Fahrer gewann er mit ihr fünf Rennen und konnte bald zu den Lizenzfahrern aufsteigen.

Er fuhr in den beiden großen Klassen mit einer 350er AJS und einer 500er Norton und etablierte sich bald unter den Spitzenfahrern. Beim Feldbergrennen 1951 sprang seine AJS zunächst nicht an, doch dann hetzte er dem Feld hinterher und startete eine beeindruckende Aufholjagd. Kurz vor dem Ziel erkämpfte er die Führung vor Roland Schnell und gewann. Danach hätte er Deutscher Meister bei den 350ern werden können, doch beim Finale auf der Solitude kollidierte er mit Rudi Knees und der Titel ging an Schnell. Aber seine Leistungen blieben nicht unbeobachtet, und er bekam für 1952 einen Werksvertrag bei BMW an der Seite von Schorsch Meier und Walter Zeller.

Deutsche Heldenzeit

Baltisberger erlebte so die Entwicklung, die von der Kompressor-BMW zur RS 54 führte. Zunächst wurde der Lader weggelassen, dann kam der neue, kompaktere Motor in das alte Fahrgestell, und schließlich 1953 das neue Fahrwerk mit Earles-Gabel vorn und Schwinge hinten. Als Deutschland 1952 auf der Solitude erstmals wieder einen WM-Lauf veranstalten durfte, wurde Baltisberger mit

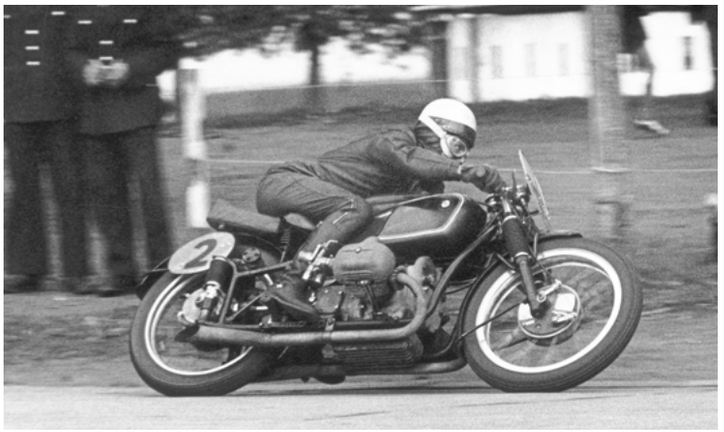
„Er gab für den Rennsport alles, er war als Fahrer und als Mensch gleichermaßen großartig."

H. P. Müller

der BMW Sechster und holte sich seinen ersten WM-Punkt. Er fuhr auch weiter seine private AJS und gewann mit ihr 1952 in Dieburg, Rostock, Sankt Wendel und das Eifelrennen auf dem Nürburgring. Mit der BMW wurde er bei den 500ern DM-Sechster 1952 und Vierter 1953.

1954 ging er zu NSU und bildete mit Werner Haas, Rupert Hollaus und H. P. Müller das alles überragende Werksteam. Obwohl er bereits beim vierten Grand Prix auf der Solitude stürzte, sich das Schulterblatt brach und so die Saison vorzeitig beenden musste, wurde er Fünfter der 250er- und Sechster der 125er-WM, bevor sich das Werk zurückzog.

Baltisberger machte wie H. P. Müller mit der Sportmax weiter, schlug diesen im Kampf um die Deutsche Meisterschaft und wurde beim WM-Finale in Monza Zweiter, nur um drei Zehntelsekunden geschlagen von MV-Agusta-Werksfahrer Carlo Ubbiali. Auch 1956 fing für Baltisberger gut an. Er wurde Dritter bei der



BMW MOBILE TRADITION

Hans Baltisberger 1952 auf der von ihrem Kompressor befreiten BMW



UNTERNEHMENSARCHIV AUDI

Mit der NSU Sportmax feierte Baltisberger zwei deutsche Meistertitel



PAULOVITS

Gedenkstein von Hans Baltisberger an dem alten Straßenkurs von Brünn

Lightweight-TT und Vierter auf der Solitude. Doch beim nicht zur WM zählenden GP in Brünn stürzte er bei strömendem Regen in Führung liegend, prallte gegen einen Baum und starb. Sein Vorsprung in der Deutschen Meisterschaft war so groß, das er seinen Titel posthum verteidigen konnte.

Sein Sarg wurde von H. P. Müller und Werner Haas getragen, Tausende von Fans erwiesen einem der großen Helden der Nachkriegszeit die letzte Ehre. Sein Gedenkstein an der Unfallstelle des alten Straßenkurses von Brünn steht heute noch und wird vom Fanclub EBSMS aus Zwickau liebevoll gepflegt. ■

Hans Baltisberger

Geburtstag: 16. September 1922
Geburtsort: Betzingen
Todestag: 26. August 1956
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1951: Sieg Feldbergrennen (AJS)
1952: Sieg Eifelrennen (AJS)
1954: WM-6. 125 ccm (NSU)
WM-5. 250 ccm (NSU)
1955: WM-9. 250 ccm (NSU)
Siege Eifelrennen, Opatija, Brünn (NSU)
1956: WM-8. 250 ccm (NSU)
Siege Floreffe, Opatija, Sachsenring (NSU)

IDM Superbike 1000

Erwan Nigon topfit, bereit und motiviert

Der Franzose Erwan Nigon wartet darauf, dass EWC, wo er die Werks-Kawasaki fährt, und IDM, die er für Kawasaki Deutschland fährt, losgehen.

So langsam lockern sich die Corona-Einschränkungsmaßnahmen in Europa flächendeckend. Kawasaki-Deutschland- und Kawasaki-Frankreich-Athlet Erwan Nigon sagt, er sei fitter denn je zuvor, um in der Endurance-WM und in der IDM alles aus sich herauszuholen.

Nigon könnte für den Re-Start von EWC und IDM auch kaum motivierter sein, denn Kawasaki Deutschland und Nigons IDM-Team von Emil Weber einigten sich über einige Sonderzahlungen ohne „Leistungserbringung auf der Strecke“, um den Lebensunterhalt des Franzosen zu sichern. „Das ist ein richtig gutes Team. Sie sind absolut fair und entgegenkommend zu mir gewesen“, freute sich Nigon. „Ich bin hoch motiviert, fit, und ich habe von meinem Team aus der EWC ein paar Informationen bekommen, die ich in die IDM-ZX-10RR einbringen kann. Ich werde alles geben und versuchen, um Siege zu fahren.“ ■



TOTAL

Erwan Nigon: Settings aus der EWC

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Letzte Woche hat das BMW Motorrad World Endurance Team die Chance ergriffen, um diverse neue Teile für die S 1000 RR zu testen. Stammfahrer Kenny Foray testete in Zolder, es war aber kein richtiger Langstreckentest, sondern eine wichtige Vorbereitung auf das 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Das Team hatte drei neue Motoren aufgebaut, Foray testete außerdem Dunlop-Reifen, die er auch in der Französischen Meisterschaft benutzt. Der dreifache IDM-Superbike-1000-Champion Markus Reiterberger und der aktuelle IDM-Superbike-1000-Titelverteidiger Ilya Mikhalchik waren nicht in Zolder. „Ilya kommt bis zum 1. Juli nicht über die Grenze“, erklärt Teamchef Werner Daemen das Fehlen des Ukrainers, „und für Markus wäre der Weg zu weit gewesen, um die anfallenden Aufgaben zu erledigen.“ Beide IDM-Sieger werden aber auf jeden Fall in Le Mans fahren. Ein großer offizieller Test, dann mit der ganzen Mannschaft und mit erhöhtem Tempo, ist Mitte Juli in Le Mans geplant.

ENDURANCE-WM

Die 24 Stunden von Le Mans finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und ohne Rahmenserien statt. Der Termin ist der 29./30. August, der Zeitplan wurde ebenfalls geändert: Das Rennen geht nun von Samstag 12 Uhr bis Sonntag 12 Uhr mittags. Normal sind bei 24-Stunden-Rennen immer Start- und Ziel-Zeiten von 15 Uhr.

SUPERBIKE-WM

Letzten Samstag fuhr der Truck des BMW-Werksteams aus der Superbike-WM im Fahrerlager des Lausitzrings ein. Am Wochenende hatte der ehemalige IDM-Pilot Philipp Hafeneger die Strecke für seine Renntrainings gemietet und der Mannschaft gleich die Zufahrtsgenehmigung erteilt. Die Werkspiloten Tom Sykes und Eugene Laverty waren froh, nach der langen Pause wegen des Corona-Lockdowns endlich wieder auf ihren Arbeitsgeräten zu sitzen, bevor sie mit dem Team in der letzten Juliwoche in Jerez endlich wieder den Rennbetrieb aufnehmen können.



Eli Tomac fuhr bei den letzten beiden Rennen auf Ankommen und belohnte sich mit seinem ersten Titel

Tomacs erster Titel

Die Corona-Geisterrennen sind Geschichte, der neue Supercross-König Eli Tomac wurde Sonntagnacht beim Showdown der Supercross-WM in Salt Lake City gekrönt. Das spannungsarme Finale endete mit einem dreifachen Husqvarna-Podium; Zach Osborne feierte seinen ersten Tagessieg. Der deutsche Hoffnungsträger Ken Roczen beendete die Saison als WM-Dritter.

Von: **Frank Quatember**

Der sechste und vorletzte Lauf der amerikanischen Supercross-Meisterschaft in Salt Lake City versprach zumindest Spannung im Kampf um die Podiumsplätze hinter dem führenden Kawasaki-Piloten Eli Tomac. Die beiden Vorläufe wurden zunächst im fast leeren Rund etwas überraschend von Husky-Piloten dominiert. Jason Anderson und der Schotte Dean Wilson konnten sich gegen die Topfavoriten durchsetzen, während der gesundheitlich angeschlagene deutsche Hoffnungsträger Ken Roczen in seinem Rennen nach dem Startsieg hart von Anderson passiert wurde und in einer Rille unglücklich hängen blieb.

Das 450er-Finale startete spektakulär. Eli Tomac versemmelte komplett seine ersten Meter nach dem Gatter und erreichte als Letzter die Startkurve! An der Spitze erkämpfte sich Zach Osborne auf der 450-ccm-Husqvarna resolut den Holeshot, während Roczen und Webb auf den Plätzen 4 und 5 ihr ganz persönliches Duell fortsetzten. Die TV-Kameras verfolgten neben der Spitze vor allem die Aufholjagd von Tomac, und das völlig zu Recht. Der Spitzenreiter zog souverän durch das Feld in Richtung Top 5, stieß aber erst am Hinterrad von Jason Anderson zur Rennhälfte auf härteren Widerstand.

Mit vollem Risiko gingen beide nebeneinander durch eine der selektiven Waschbrett-Sektionen; am Ende hatte Tomac das Rad vorn und erreichte Platz 4. In Führung lag zu diesem Zeitpunkt immer noch Husqvarna-Pilot Zach Osborne vor Cooper Webb und Ken Roczen. Als

> „Wir mussten als Team so viel durchmachen, um endlich ganz oben zu stehen. Wir haben es geschafft, unglaublich."
>
> Weltmeister Eli Tomac

Tomac diese Gruppe erreichte, wurde es turbulent. Zunächst griff sich der physisch beeindruckende Kawasaki-Star unseren Ken Roczen und machte kurzen Prozess mit dem Thüringer. Cooper Webb blieb das natürlich nicht verborgen, und wer hat schon gern einen Tomac im Windschatten? Also legte der Titelverteidiger den Turbo ein und passierte mit einem harten Manöver Osborne zur Führung. Der Nutzen war aber übersichtlich, Tomac nutzte die kurze Schockphase von Osborne aus und ging Sekunden später seinerseits am Husky-Fahrer vorbei.

Roczen: Alles versucht

In den verbleibenden Minuten bis zum Laufende schaffte es Webb, seine Führung zu verteidigen, und Eli Tomac verzichtete darauf, die Brechstange herauszuholen. Denn immerhin hätte Tomac mit einem Sieg über Webb bereits vorzeitig die Meisterschaft entscheiden können! Eng wurde es noch einmal im Kampf um Platz 3, doch Kenny ging die Zeit aus. „Ich habe wirklich alles versucht, um heute Nacht auf das Podium zu fahren, aber ich war einfach nicht schnell genug", ärgerte sich der 26-Jährige aus Mattstedt. „Es war verdammt eng am Zielsprung gegen Osborne. Platz 4 am Ende war zwar nicht das erhoffte Resultat, aber es war ein großer Kampf!"

Dann kam es zum ultimativen Showdown letzten Sonntag: In den Vorläufen setzten sich Jason Anderson und Ken Roczen durch, somit schien der Thüringer Honda-Pilot bereit, im letzten Rennen noch den Rückstand auf den WM-Zweiten Cooper Webb wettzumachen.

Als das finale Gatter endlich fiel, war es der Schotte Dean Wilson, der die Meute aus der Startkurve heraus anführte. Am Hinterrad gefolgt von Roczen, der aber bereits wenige Kurven später beim Versuch, Wilson zu passieren, die Kontrolle über

das Vorderrad in einer Kurve verlor und zurückfiel. Die beiden anderen Topfavoriten Tomac und Webb kamen schlecht vom Start weg, der KTM-Star stürzte sogar. An der Spitze war die Farbe einheitlich gelb-blau, drei Kawasakis mit Anderson in Führung dominierten das komplette Rennen.

Sitzbank verloren

Als Jason Anderson in der Schlussphase kurioserweise seine Sitzbank verlor, war auch sein Rhythmus weg und Osborne übernahm energisch die Führung. Was für eine Geschichte, denn der 250er-Champion und langjährige GP-Fahrer war im Training hart gestürzt, hatte sich dabei den Lenker schmerzhaft in die Rippen gerammt. Doch mit eben dieser Härte gewann Osborne in seinem zweiten Jahr bei den Big Boys sein erstes Supercross-Rennen. „Normalerweise wäre der Sturz an so einem Renntag das Ende gewesen, aber ich konnte die Dinge positiv für mich wenden“, meinte Osborne nach Rennende.

Auch der Kawasaki-Star und frischgebackene Vater Eli Tomac erfüllte sich auf Platz 5 seinen Traum und holte sich sein erstes Nr.-1-Plate. „Wir mussten als Team durch so vieles gehen, um jetzt endlich ganz oben zu stehen“, jubelte der neue Weltmeister. „Wir waren konstant, hatten keine Ausfälle, und das war der Schlüssel. Wir haben es geschafft, unglaublich!“ Der 27-jährige Tomac krönte seine Karriere mit dem WM-Triumph – und das als ältester Supercross-Weltmeister in der Geschichte der AMA-Serie.

Auf den Podiumsplätzen in Salt Lake City landeten mit Jason Anderson und Dean Wilson zwei weitere Husky-Piloten. Was für ein Abschiedsgeschenk für den langjährigen Team-Manager Bobby Hewitt!

Der Kampf um WM-Platz 2 zwischen Cooper Webb und Ken Roczen versprach Spannung, blieb aber letztlich emotionslos. Roczen überquerte die Ziellinie als Siebenter und Cooper Webb direkt dahinter tat nicht mehr, als seinen Vorsprung in der WM-Tabelle zu sichern. Für den Mattstedter Ken Roczen als WM-Dritter endete eine Saison mit Höhen und Tiefen. Lange war der Deutsche mit dabei im Titelkampf, verlor aber durch Krankheiten geschwächt den Rhythmus, von einem Sieg in der Geisterrennphase abgesehen. ■



CUDBY

Ken Roczen (Honda) konnte Cooper Webb (KTM) nicht halten



HUSQVARNA

Immer auf Aufholjagd: Tomac (Kawasaki) hinter Dean Wilson (Husqvarna)



CUDBY

Cooper Webb vorn, der Champion (Tomac) folgt

KOMMENTAR

KEN ROCZEN: LETZTE CHANCE VERTAN?

Von 17 Rennen der Supercross-WM gewann Ken Roczen fünf. Als es in Salt Lake City in den Corona-Geisterrennmodus ging, lag der Thüringer mickrige drei Punkte hinter Eli Tomac auf Platz 2, den ersten amerikanischen 450er-Titel zum Greifen nah. Doch abgesehen von einem Sieg im drittletzten Rennen kam nichts mehr. „K-Roc“ ging die Puste aus, im wahrsten Sinne des Wortes. Offenbar noch nicht vollständig erholt von den physischen Auswirkungen des Epstein-Barr-Virus, unter dem er im letzten Jahr litt, schenkte er jetzt regelmäßig gute Positionen spätestens zur Rennmitte durch evidenten Leistungsverlust her. Vor Rennen 14 kam die nächste niederschmetternde Diagnose: Roczen trägt das Varizella-Zoster-Virus in sich, das die Nervenkrankheit „Gürtelrose“ auslöst.
Wenn man die Karriere des einst als bester Motocross-Fahrer der Welt titulierten Deutschen zurückverfolgt, ist das nicht verwunderlich: Die Folgen zweier schwerster Verletzungen 2017 und 2018 ruinierten Roczens Immunsystem dauerhaft. Ein Wunder, dass Ken immer noch um Spitzenplätze kämpft. Doch mit einem so lädierten Körper kann man in der Ausdauersportart Motocross keine Titel gewinnen. Kaum etwas spricht dafür, dass sich das noch einmal ändert. Leider.



Thomas Schiffner
Redakteur

SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA), 17. Juni

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
3.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
4.	Ken Roczen (D)	Honda
5.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
6.	Justin Brayton (USA)	Honda
7.	Malcolm Stewart (USA)	Honda
8.	Martin Davalos (EC)	KTM
9.	Justin Barcia (USA)	Yamaha
10.	Blake Baggett (USA)	KTM

SUPERCROSS-WM

Salt Lake City (USA), 21. Juni

1.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
2.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
3.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
4.	Malcolm Stewart (USA)	Honda
5.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
6.	Broc Tickle (USA)	Suzuki
7.	Ken Roczen (D)	Honda
8.	Cooper Webb (USA)	KTM
9.	Justin Hill (USA)	Honda
10.	Chad Reed (AUS)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 17 Läufen

1.	Eli Tomac	384 Punkte
2.	Cooper Webb	359
3.	Ken Roczen	354
4.	Jason Anderson	287
5.	Justin Barcia	272
6.	Zach Osborne	252
7.	Malcolm Stewart	252
8.	Dean Wilson	239
9.	Justin Brayton	227
10.	Justin Hill	213



Verteidigt Bartosz Zmarzlik seinen Titel in Polen?

QUASCHNING

Polnische WM?

Die Speedway-Europameisterschaft wird ab 4. Juli komplett in Polen durchgeführt. Weil der Speedway-GP-Kalender wöchentlich weiter schmilzt, gibt es Geheimpläne, auch die oberste Drift-WM in acht Rennen ausschließlich in polnischen Stadien zu fahren.

Von: **Thomas Schiffner**

Während alle anderen Motorsport-Serien-Promoter wöchentliche Updates über neue Kalenderpläne veröffentlichen, mit denen sie die Corona-Lockdowns umschiffen wollen, hüllt sich der britische Speedway-GP-Promoter BSI Speedway, eine IMG-Tochter, in hartnäckiges Schweigen. Letzte Woche musste er aber beide schwedischen GP-Rennen in Hallstavik und Mallila absagen. Am Vorzeige-GP in Cardiff, geplant für den 18. Juli, hielten die Briten bis zuletzt fest, obwohl die ganze Welt weiß, dass das Principality Stadion in ein Covid-19-Lazarett umgebaut wurde.

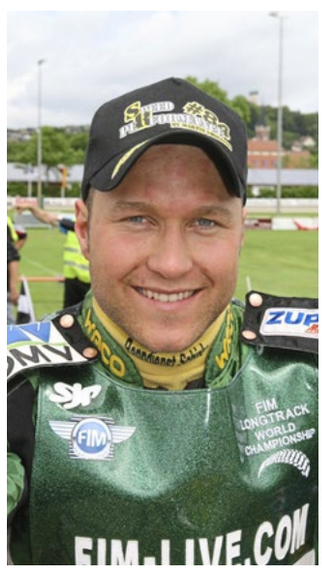
Warschau abgesagt

Damit standen noch sieben GP-Rennen auf dem Kalender. Doch klar war auch, dass das größte Rennen des Jahres in Warschau, für das schon vor Corona 50 000 Tickets verkauft wurden, nicht mit voller Kapazität genutzt werden darf. Die polnische Föderation PZM als Veranstalter könnte Stadionmiete, Bahnbau und die Lizenzgebühr für BSI mit weniger Besuchern nicht decken. Daher kam am vergangenen Freitag folgerichtig die Absage für Warschau. Für Teterow gibt es bisher weder einen Termin noch die Genehmigung, mehr als 1000 Zuschauer in die Arena zu lassen. Da hier BSI selbst Veranstalter ist, wäre der deutsche GP ein großes Defizit-Geschäft.

Der polnische Speedway-Promoter One Sport lieferte BSI nun eine Blaupause: Die Speedway-Europameisterschaft wird zwischen 4. und 29. Juli mit fünf Rennen in vier Stadien in Polen durchgezogen – notfalls ohne Zuschauer. Und expandierte damit sogar noch um ein Rennen. One Sport hat Eurosport Events im Boot, die alle Rennen live übertragen. Pikant: Eurosport Events übernimmt 2022 die Speedway-GP-Rechte von BSI Speedway und wird dann auch mit One Sport zusammenarbeiten.

Der BSI-Vertrag mit der FIM, für den die Briten 2,5 Mio. Dollar pro Jahr überweisen, verlangt acht Rennen pro Saison. Deshalb arbeitet nach MSa-Informationen der Promoter an einem Konzept mit acht Rennen in vier polnischen Stadien: Torun, Wroclaw, Gorzow und Bydgoszcz. In Polen könnten die Stadien zu 25 oder gar 50 Prozent mit Zuschauern gefüllt werden. Die polnische Ekstraliga läuft seit 12. Juni wieder und darf künftig auch niedrige Zuschauerzahlen zulassen.

Ein GP-Fahrer könnte von der fragilen Situation sogar profitieren – ein Deutscher. Der verletzte Martin Smolinski könnte bei einem späten GP-Start wieder fit sein und am 8. August in Forssa die Langbahn-WM in Angriff nehmen – das wäre der Termin von Warschau gewesen. ■



SCHIFFNER

Smolinski: Zweimal WM?

BAHNSPORT-TERMINE

Speedway Grand Prix	
01.08.	Wroclaw (PL)
29.08.	Togliatti (RUS)
12.09.	Vojens (DK)
19.09.	Prag (CZ)
03.10.	Torun (PL)
n.o.	Teterow (D)
Speedway-EM	
04.07.	Torun (PL)
08.07.	Bydgoszcz (PL)
15.07.	Gniezno (PL)
22.07.	Rybnik (PL)
29.07.	Torun (PL)
Langbahn-WM	
08.08.	Forssa (FIN)
05.09.	Morizes (F)
26.09.	Rzeszow (PL)

NACHRICHTEN

MX-NEWS

Für den deutschen KTM-Piloten Max Nagl beginnt Ende Juni die Rennsaison. Die Motocross-WM steht zwar nicht mehr im Terminkalender, dafür geht der Oberbayer beim Auftakt der tschechischen Titelkämpfe in Dalecin an den Start. Mit dabei ist auch das Schweizer Riesentalent Kevin Brumann, der seit einiger Zeit von Nagl trainiert wird. Das Rennen auf der ehemaligen WM-Strecke in Dalecin wird Corona-gerecht, aber mit Zuschauern durchgeführt.

„ITALIENISCHE“ SUPERMOTO-WM

Die zuletzt aus nur drei Läufen bestehende Supermoto-WM wurde jetzt vom italienischen Promoter XIEM in einer Corona-Rettungsaktion noch einmal umterminiert: Anstelle des abgesagten Rennens in Le Castellet (F) wird am 30. August der „GP der Lombardei“ in Castelletto di Branduzzo gefahren. Es folgen der italienische GP in Ortona (20.09.) und der „europäische GP“ in Busca (04.10.) Busca war eigentlich als Supermoto der Nationen geplant. Fazit: drei Rennen, dreimal Italien.

HOFER BLEIBT BIS 2022 KTM-WERKSFAHRER

KTM arbeitet weiter an seiner Motocross-Zukunft: Das österreichische Supertalent René Hofer wurde für zwei weitere Jahre an das MX2-Werksteam gebunden. Der 18-jährige WM-Rookie, zurzeit auf Rang 5, konnte in den ersten beiden GP 2020 in Matterley Basin und Valkenswaard schon zweimal in die Top 5 fahren. Hofer hocherfreut: „Ich bin seit rund einer Dekade schon bei KTM, und jedes Mal, wenn ich ins Werk komme, fühle ich mich auf dem richtigen Platz.“

RESTART IN WITTSTOCK

Wittstock darf am 11. Juli das erste Speedway in Deutschland mit Zuschauern austragen: Das Ligateam der „Wölfe“ tritt gegen den „Rest von Deutschland“ an. Bis zu 1000 Zuschauer sind in Brandenburg erlaubt.



Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 125,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alvis



1934 Alvis Speed 20 SB Special, Matching No., Rallye erprobt, € 149.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Aston Martin



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

BMW



2er-Serie M240ix, 44000 km, 340 PS, weiß/schwarz, 1. Hand, LED, Leder, Navi, etc., ÜN Finanzierung 568,- €/Mon. 0,- € Anz, a. Altersgründen. Tel. 0170/8008699

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53210

X4 M40i, 1. Hand, EZ 07/2016, 34182 km, 20" LMR, Auspuff-Klappe, RF-Kamera, Scheckheft, uvm., 42.994,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53139

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H



B3 Lim. S Biturbo, EZ 11/2008, 173950 km, 324 kW (440 PS), dt. Fahrzeug, kein Wartungsstau, top Zustand, 18.989,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53142

Ferrari



1960/63 Ferrari 250 GT 2+2, matching numbers... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

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



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

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

Lamborghini

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

Lancia



1957 Lancia Aurelia B24 S Convertible, Restauriert von erster Adresse! Matching No., € 399.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Lotus

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



250 W111, Coupé 250 SE, Bj. 7/1967, 93505 km, 110 kW (150 PS), TÜV 2+, silber 180, 6 Zylinder, H-Kennz., Holzlenkrad, Leder rot, eSD, 59.500,- €. Burkhard Willmes, 48599 Gronau, Tel. 0171/7405294

mehr: motor-klassik.de Nr. 53026



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handels GmbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53007



AMG GT S *KERAMIK*CARBON*HINTERACHSL.*, EZ 01/2020, 3000 km, 384 kW (522 PS), designo diamantweiß bright, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 122.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

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



Porsche Zentrum Solingen

997 911 Turbo S Garantie bis 04/2021, EZ 03/2012, 63500 km, 390 kW (530 PS), schwarz-uni, Leder, Navi, Klima, Xenon, 107.980,- € (MwSt. awb.). Gottfried Schultz Sportwagen Solingen GmbH & Co. K, Schlagbaumer Str. 10, 42653 Solingen, Tel. 0212-248400, www.porsche-solingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53094



1954/57 Porsche 356 Speedster, mit Historie und in gutem Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



Panamera GTS ST, Pano; Head-Up, 11/2018, 20.530 km, 338 kW (459 PS), Navi, SD, SHZ, AHK, 109.900,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchscherstr. 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53119

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Porsche Zentrum Solingen

991 911 Turbo S PDCC SHZ Sitzbelüf. DAB, EZ 10/2016, 21715 km, 427 kW (580 PS), nachtblau-metallic, Leder, 143.450,- € (MwSt. awb.). Gottfried Schultz Sportwagen Solingen GmbH & Co. K, Schlagbaumer Str. 10, 42653 Solingen, Tel. 0212-248400, www.porsche-solingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53096

www.Rennsportshop.com

Renntransporter



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

Renn/Rallye

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

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

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

Versicherungen



MOTORSPORT
VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

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:

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

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

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

msa 28/20

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Als Zeichen für den Neustart düste Charles Leclerc im F1-Renner über öffentliche Straßen von Maranello nach Fiorano

Emotionaler Erlebnisbericht
zu Reinhold Roth
MSa 27/2020

Der Artikel über Reinhold Roth aus der letzten Ausgabe ist einfach klasse. Sehr einfühlsam wird hier über diese Tragödie berichtet. Ich sah die Bilder einst im TV. Lothar Kutschera legt hier einen wirklich emotionalen Erlebnisbericht vor. Er bringt dem Leser die tragischen Folgen der Verletzungen gut nahe. Mitleid spürt man nicht, sondern Respekt für das Durchlebte innerhalb der Familie. Er zeigt ein optimistisches Bild, verbunden mit allen Lösungen und Auswirkungen, welche eingetreten sind. Schön, wie er auf die Gefühle der Ehefrau eingeht, ihren Wunsch nach neuer Nähe und der Achtung gegenüber Reinhold. Ich persönlich habe sehr großen Respekt vor solch einem menschenwürdigen Umgang mit Betroffenen und vor allem dafür, wie man mit all diesen Auswirkungen innerhalb der Familie umgeht. Ihrer Zeitschrift wünsche ich auch weiterhin viel Erfolg und Zuversicht. So, wie Sie in der rennlosen Zeit immer wieder die Spalten füllen, fällt es mir sehr leicht – auch ohne Rennen – spannende Geschichten zu lesen.

Hartmut Klein
D-03464 Sangerhausen

Mutiger Schritt in Richtung LMP2
zum Interview mit Ernst Moser
MSa 27/2020

Wenn man die Aussagen von Ernst Moser verinnerlicht hat, weiß man, weshalb Phoenix Racing seit Jahrzehnten professionell und erfolgreich im Motorsport unterwegs ist. Der Schritt Richtung LMP2 ist mutig! Aber in der Konsequenz, gerade in dieser Umbruchphase, richtig für das Team! Ich habe dabei ein gutes Gefühl! Könnte sich da etwas anbahnen bei einem Porsche-Einstieg in die LMDh Klasse? Mal schauen, was Manthey Racing macht …

Michael Thomae
D-32427 Minden

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 Mittwoch, 24. Juni, bis Dienstag, 30. Juni

ab 19.00	div. Motorsport-Events (Sa./So. ab 17.00)	Eurosport 2*

Mittwoch, 24. Juni

17.00	Formel 1, Saisonrückblick 1999	Sky Sport 2*
ab 21.10	Formel 1, diverse Rennen (5) 1995–2015	Sky Sport 2*
ab 22.30	Formel E, diverse Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Donnerstag, 25. Juni

19.30	NASCAR Cup Series, Talladega (Wh.)	Sport 1+*
ab 22.30	Formel E, diverse Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Freitag, 26. Juni

ab 22.00	Formel E, diverse Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Samstag, 27. Juni

07.05	Supercars Sydney, 1. Lauf **LIVE** (Wh.: 19.40)	Sport 1+*
20.55	NASCAR Cup Series, Pocono 1 **LIVE**	Motorvision TV*
ab 22.30	Extreme E/Formel E (Doku & div. Rennen)	Eurosport 1

Sonntag, 28. Juni

07.05	Supercars Sydney, 2. Lauf **LIVE** (Wh.: 16.25)	Sport 1+*
19.10	NASCAR Cup Series, Pocono 1 (Aufz.)	Sport 1+*
20.15	Formel 1, GP Australien 2009	ORF Sport+*
21.15	NASCAR Cup Series, Pocono 2 **LIVE**	Sport 1
ab 22.30	WTCR 2019, diverse Rennen (Wh.)	Eurosport 1

Montag, 29. Juni

ab 13.55	Supercars Sydney, 1. & 2. Lauf (Wh.)	Sport 1+*
23.00	Langstr.-WM, 24h Le Mans (Zus./Wh.)	Eurosport 1

Motorrad

Sonntag, 28. Juni

15.45	Brad Binder – The Unexpected (Doku)	Servus TV

Montag, 29. Juni

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*
23.00	Langstr.-WM, 24h Le Mans (Zus./Wh.)	Eurosport 1

Internet/Livestreams

Samstag, 26. Juni

ca. 08.15	Nürburgring Langstr., Quali & 1. Lauf **LIVE**	www.vln.de

*kostenpflichtig

Geplante Rennveranstaltungen

Automobil

26.–28.06.	Rallye-EM, Polen **– abgesagt –**	PL
27.06.	IndyCar, Richmond/Virginia **– abgesagt –**	USA
27.06.	Nürburgring Langstrecken-Serie (VLN), 1. Lauf	D
27./28.06.	DTM, Monza **– abgesagt –**	I
27./28.06.	NASCAR Cup Series, Pocono/Pennsylvania	USA
27./28.06.	Supercars, Eastern Creek (Sydney)	AUS
28.06.	Formel 1, Le Castellet **– ausgesetzt –**	F
28.06.	IMSA-Sportw., Watkins Glen **– verschoben –**	USA
28.06.	Bergrennen, Pikes Peak **– verschoben –**	USA

Motorrad

27.06.	Speedway-Bundesliga, 2 Termine **– abgesagt –**	D
27./28.06.	Gespann-WM, Pannoniaring **– verschoben –**	H
27./28.06.	Supermoto-DM, Schleiz **– abgesagt –**	D
27./28.06.	WESS, Kleszczów (Megawatt) **– abgesagt –**	PL
28.06.	Motorrad-WM, Assen **– abgesagt –**	NL
28.06.	Motocross-WM, Jakarta **– verschoben –**	RI
28.06.	Sandbahnrennen, Mulmshorn **– abgesagt –**	D

Vorschau



STEFAN BALDAUF

Nürburgring Langstrecke: In der Eifel geht es endlich los mit der Rennaction



MCKLEIN

Rallye-Historie: Vor 30 Jahren trat VW mit dem Golf G60 auf die Rallye-Bühne



NASCAR

NASCAR: In Pocono stehen gleich zwei Rennen der Cup Series auf dem Plan



YAMAHA

Superbike-WM: Wie bereiten sich die Teams auf den Wiederbeginn vor?

sport auto AWARD 2020

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

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

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



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

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